

**LIJST VAN VRAGEN**

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 voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Rijkers

- | <b>Nr.</b> | <b>Vraag</b>   |
|------------|--|
| 1          | Wat kost de invoering en exploitatie van het systeem voor een vrachtwagenheffing?  |
| 2          | Welke kosten zijn gemoeid met de handhaving van een vrachtwagenheffing?  |
| 3          | Welke opbrengsten komen er uiteindelijk per scenario voor het wegennet, waarvan in het beleidskader drie zijn opgenomen, beschikbaar voor verduurzaming en innovatie?  |
| 4          | Wat is de afname van het aantal vrachtautoritten door invoering van de vrachtwagenheffing?   |
| 5          | Wat is het verwachte effect van de vrachtwagenheffing op de «modal shift»?   |
| 6          | Wat is het maximale tarief voor de vrachtwagenheffing?   |
| 7          | Wat zijn de verwachte opbrengsten van de buitenlandse vrachtauto's door de vrachtwagenheffing en welk percentage vormt dat van de totale verwachte opbrengst?  |
| 8          | Hoeveel budget kan er naar verwachting worden weggezet in 2023 voor de verduurzaming van het wegtransport?   |
| 9          | Wat gebeurt er met de opbrengsten uit de vrachtwagenheffing wanneer verduurzaming van het wagenpark gerealiseerd is?   |
| 10         | Wat zijn de directe gevolgen van de vrachtwagenheffing voor de im- en export en daarmee het vestigingsklimaat van Nederland?   |
| 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?                               |
| 12         | Draagt invoering van de vrachtwagenheffing bij aan economische groei in krimpregio's?  |
| 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?  |
| 14         | Wat zijn de verwachte effecten op de verkeersveiligheid van het gemeentelijke wegennetwerk, wanneer de vrachtwagenheffing gaat gelden op de rijkswegen en een geselecteerd aantal N-wegen?                                   |
| 15         | Welke alternatieve elektronische systemen onderzoekt u naast een vrachtwagenheffing met tolkastjes?  |
| 16         | Welk tolsysteem wordt voor de tijdelijke tolheffing bij infrastructuur ingekocht?  |
| 17         | Welke partij voert de verkenning naar een andere bekostigingssystematiek, waarvan sprake is in het ontwerpKlimaatakkoord, uit en wat is de opleverdatum?   |
| 18         | Hoeveel innovatiebudget is er beschikbaar voor logistieke ketens? Blijft dit behouden per 2023?  |
| 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? |
| 20         | Is het tolsysteem dat in vrachtauto's ingebouwd moet gaan worden ook toepasbaar in personenauto's?   |
| 21         | Welk aandeel (zowel absoluut al procentueel) van de CO <sub>2</sub> -uitstoot van het wegverkeer nemen vrachtauto's nu voor hun rekening?  |
| 22         | Vallen de vergoedingen voor de dienstaanbieders onder de systeemkosten en bijbehorende raming van 100 tot 125 miljoen euro per jaar?   |
| 23         | Welke besparing van CO <sub>2</sub> -uitstoot van vrachtauto's moet de vrachtwagenheffing gaan opleveren?  |
| 24         | Wat is de inschatting van de kosten voor de vergoedingen voor dienstaanbieders?  |

- Nr. Vraag**
- 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?
- 26 Kunt u de inschatting van de accijnsderving van 35 tot 55 miljoen euro nader duiden?
- 27 Kunt u toelichten dat uit de documenten blijkt dat de Maut (vrachtwagenheffing) in alle gevallen een negatieve maatschappelijke kosten-batenanalyse kent?
- 28 Wat zijn de verwachte opbrengsten van chauffeurs uit het buitenland en zijn er aanwijzingen dat deze kosten worden doorberekend aan de consument?
- 29 Wordt er bij de verwachte daling van uitstoot gekeken naar waar deze plaatsvindt en wat hier dan precies het effect van is?
- 30 Wordt een verschuiving van vrachtwagengebruik naar meer gebruik van bestelwagens reëel geacht?
- 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)?
- 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?
- 33 Wat is de verwachte afname van het aantal ritten door de invoering van de vrachtwagenheffing?
- 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?
- 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?
- 36 Is overleg gevoerd met buurlanden om sluipverkeer in die landen te mitigeren?
- 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?
- 38 Is het waar dat het vrachtverkeer meer gaat betalen voor het gebruik van de weg dan zij nu doet?
- 39 Hoeveel gaat het vrachtverkeer meer betalen voor gebruik van de weg dan nu het geval is?
- 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?
- 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?

- Nr. Vraag**
- 42 Is er overeenstemming bereikt met de sector over de bestedingsrichting van de middelen voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector?
- 43 Hoe vaak is er afgestemd met de sector over de heffing en de bestedingsrichting van de middelen?
- 44 Blijft de sector gedurende de gehele periode van uitwerking betrokken?
- 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 teruggesluisd»; hoe verklaart u dit verschil?
- 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?
- 47 Is het realistisch dat het systeem in 2023 is geïmplementeerd?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 52 Waarom is in de European Electronic Toll Service-richtlijn (de EETS-richtlijn) gekozen voor private dienstverlening voor de inning van tolgelden?
- 53 Is de herziene EETS-richtlijn al in werking getreden? In hoeverre gaat de EETS-richtlijn nog veranderen?
- 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?
- 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?
- 56 Hoe hoog worden de boetes voor overtredingen? Hoe is gegarandeerd dat buitenlandse overtreders daadwerkelijk ook een sanctie opgelegd krijgen die voldaan moet worden?
- 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?

- Nr. Vraag**
- 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?
- 59 Werkt de koppeling van het kentekenregister met de lijst van vrijgestelde voertuigen optimaal om zo oneigenlijke boetes te voorkomen?
- 60 Hoe wordt het onderzoek en het overleg met regionale overheden en andere betrokkenen geregeld voor het vaststellen van het wegnnet waarvoor de heffing gaat gelden?
- 61 Hoe wordt bepaald op welke wegen naar verwachting substantiële uitwijk plaats zal gaan vinden? Is er niet nu al vaak een probleem op het onderliggende wegnnet tot en met polderwegen aan toe?
- 62 Heeft met de provincies al overleg plaatsgevonden over hun wegnnetwerk in relatie tot de Maut?
- 63 Is het de bedoeling van de heffing om het onderliggend wegnnetwerk zwaarder te belasten, gezien de modelberekening van een toename van ongeveer 5% van het aantal afgelegde kilometers door vrachtwagens op het onderliggend wegnnet?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 70 Welke interesse uit de markt bestaat er voor het aanbieden van apparatuur?
- 71 Welke kosten gaan er allemaal gemaakt worden om tot dit systeem te komen?
- 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.?

- Nr. Vraag**
- 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?
- 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?
- 75 In hoeverre vertegenwoordigen de drie brancheorganisaties de hele sector? Zitten ze nog op dezelfde lijn als eerder?
- 76 De criteria en randvoorwaarden zijn eerder met de sector overeengekomen; hoe duidt u de huidige kritiek van Transport en Logistiek Nederland (TLN) als het gaat om de gedeerde accijnzen?
- 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?
- 78 Hoe voorkomen we dat de systeemkosten veel hoger uitvallen?
- 79 Bent u bereid om een percentage op te nemen voor de besteding van middelen naar doelgebieden in plaats van een bedrag in kosten?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?

- Nr. Vraag**
- 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?
- 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?
- 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?
- 93 Als er een heffing komt voor provinciale wegen, is het dan redelijk dat de opbrengst naar de betreffende provincie gaat?
- 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?
- 95 Is het niet redelijk dat de vrachtsector zelf de kosten voor verduurzaming draagt, net als de meeste andere sectoren?
- 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?
- 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?
- 98 Komt er een apart tarief voor zero-emissievrachtwagens, zoals Duitsland onlangs heeft bepaald en waar zowel de Europeanen Commissie als het Europees parlement voor hebben gepleit?
- 99 Als een deel van de opbrengst wordt ingehouden als compensatie voor gederfde accijnzen, loopt dit aandeel dan op naarmate een groter deel van de vrachtwagens emissievrij wordt? Of gaat het tarief voor fossiele vrachtwagens omhoog?
- 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?
- 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?
- 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?
- 103 In hoeverre is vanuit het kabinet onderzoek gedaan naar het potentiële effect van tariefdifferentie naar milieuklassen op basis van CO<sub>2</sub>-uitstoot en het stimulerende effect op de aanschaf van zero-emissievoertuigen?
- 104 Heeft u onderzoek gedaan naar de heffingssystemen in Duitsland en België? Welke lessen heeft u daaruit getrokken?
- 105 Kunt u toelichten hoe het systeem in België en de terugsluis is georganiseerd?
- 106 Kunt u toelichten hoe het systeem en eventuele terugsluis in Frankrijk is ingericht?
- 107 Kunt u een toelichting geven op de inrichting van het heffingssysteem in Europese landen?



- Nr. Vraag**
- 108 Kunt u inzichtelijk maken welke maatschappelijke opbrengsten een filevermindering van 5% oplevert?
- 109 Kunt u toelichten hoeveel buitenlands sluisverkeer nu gebruikmaakt van de Nederlandse provinciale- en snelwegen in verband met de vrachtwagenheffing in het buitenland?
- 110 Kan de Kamer een uiteenzetting ontvangen van het aantal Nederlandse en buitenlandse vrachtwagens dat nu gebruikmaakt van de Nederlandse infrastructuur?
- 111 Kunt u toelichten welke innovatieve en duurzame ontwikkelingen er reeds zijn in Nederland in de transportsector?
- 112 Kunt u inzicht geven in het aantal zero-emissievrachtwagens dat reeds op de Nederlandse weg rijdt?
- 113 Hoe lang voorziet u dat het systeem inclusief terugsluis van kracht zal zijn?
- 114 Hoe verhoudt de vrachtwagenheffing zich tot het onderzoek dat in het kader van het klimaatakkoord zal worden uitgevoerd betreffende anders betalen voor mobiliteit?
- 115
- 116
- 117 Welke partij voert de verkenning naar een andere bekostigingssystematiek uit, zoals opgenomen in het ontwerpKlimaatakkoord, en wat is de exacte opleverdatum eind 2019?
- 118 Wat gebeurt er met de opbrengsten uit de vrachtwagenheffing wanneer verduurzaming van het vrachtwagenpark gerealiseerd is?
- 119 Wat zijn de verwachte effecten op de verkeersveiligheid wanneer de vrachtwagenheffing gaat gelden op de rijkswegen en niet op N-wegen?
- 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?
- 121 Wanneer zijn de beoogde innovatie en verduurzaming van de sector definitief behaald? Hoe wordt dat gemeten?
- 122 Wat gebeurt er met de vrachtwagenheffing als de doelen daarvan zijn gehaald? Wordt die dat afgeschaft of blijft die?
- 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?
- 124 In hoeverre is hierover gesproken met de sector in het kader van de vrachtwagenheffing en is er overeenstemming over?
- 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?
- 126 Wat zijn de belangrijkste maatregelen om de vervoerssector te verduurzamen? Komen deze overeen met de doelen van de sector? Wat is de beoogde CO<sub>2</sub>-reductie bij invoering van de Maut? Op basis van welke informatie komt u tot dit getal?
- 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?
- 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?



- | <b>Nr.</b> | <b>Vraag</b>  |
|------------|---|
| 129        | Op welke manier is/wordt invulling gegeven aan het aspect betrouwbaarheid?  |
| 130        | Aan welke voorwaarden moet een systeem voldoen om betrouwbaar te zijn?  |
| 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 wegleffecten naar het onderliggende wegennet zal plaatsvinden?  |
| 132        | Op welke manier is/wordt invulling gegeven aan het aspect kostenefficiëntie? Zijn er vergelijkingen gemaakt met landen in en buiten Europa?   |
| 133        | Wat is de samenhang en het spanningsveld tussen de verschillende criteria?  |
| 134        | Welke verschillende vormen van beprijzing van vrachtverkeer zijn gepasseerd? Kunt u per vorm vijf voordelen en vijf nadelen benoemen? Zo nee, waarom niet?  |
| 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?   |
| 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?   |
| 137        | Wat is het verschil tussen het eurovignet en de vrachtwagenheffing?   |
| 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?  |
| 139        | Is de herziening van de EETS-richtlijn al gereed? Zo ja, wat zijn de belangrijkste wijzigingen waar ook overeenstemming over bereikt is?  |
| 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?   |
| 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?   |
| 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?  |
| 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?  |
| 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?  |
| 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? |
| 146        | Hoe ziet het Landelijk Model Systeem eruit en hoe wordt dit gebruikt?   |

- Nr. Vraag**
- 147 Is bij de inschatting van de omvang van de handhaving rekening gehouden met uitwijkmogelijkheden op het onderliggende wegennet?
- 148 Op basis van welke informatie heeft u de keuze gemaakt voor vrachtwagens met een maximummassa van 5.300 kg?
- 149 Wat wordt bedoeld met vrachtwagens tussen de 3.500 kg en 12.000 kg die sluiproutes zouden gaan gebruiken?
- 150 Waarom is dat niet van toepassing voor Nederland?
- 151 Waarom heeft Duitsland gekozen voor een heffing vanaf 7.500 kg?
- 152 Aan welke voorwaarden heeft Duitsland voldaan om een hoger tolgewicht te kiezen?
- 153 Kan Nederland voldoen aan de voorwaarden om een hoger tolgewicht te kiezen? Zo nee, waarom niet?
- 154 Waarom worden de voertuigen die dienst doen in het kader van de gladheidsbestrijding niet uitgezonderd?
- 155 Kunt u aangeven waarom er nog geen duidelijkheid is over het wegennet waarop de heffing van toepassing wordt?
- 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?
- 157 Wanneer is het onderzoek naar de keuze van het wegennet gereed?
- 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?
- 159 Wat verstaat u onder substantieel en hoe kunt u dit kwantificeren en kwalificeren?
- 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?
- 161 Wat is de verantwoordelijkheid van de waterschappen om zich met deze keuzes bezig te houden?
- 162 Waar is deze bevoegdheid opgenomen?
- 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?
- 164 Is het met de huidige politiecapaciteit realistisch om te focussen op fysiek toezicht en op het koppelen van verschillende handhavingsvormen?
- 165 Hoe kan worden geborgd dat lokaal verkeer geen enorme toename van drukte gaat ondervinden, doordat provincies op het onderliggende wegennet geen heffing willen?
- 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?
- 167 Bent u bekend met verboden op lokale wegen om sluiptverkeer (zowel personenauto's als vrachtverkeer) te voorkomen? Zo ja, kunt u van tien gemeenten rapporteren hoe vaak er controles op dat soort wegen plaatsvinden?
- 168 Wat is de beoogde termijn om een aanpassing van het wegennet waarop de heffing zal plaatsvinden aan te passen?
- 169 Wat is de beoogde termijn om de hoogte van de heffing te kunnen aanpassen? Kan dit lopende het jaar plaatsvinden?
- 170 Is het onderliggende wegennet (kwaliteit van wegdek en berm) in Duitsland en België te vergelijken met het Nederlandse wegennet?

- Nr. Vraag**
- 171 Kunt u een uitgebreide toelichting geven op de lokale situaties in Duitsland en België, waar uitwijk is naar het onderliggende net?
- 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?
- 173 Kunt u bevestigen dat de tariefkeuze effecten heeft op de totale opbrengst? Zo nee, waarom niet?
- 174 Op welke manier gaat u de preventieve werking en corrigerende werking invullen? Heeft u hier ervaringen mee?
- 175 Op welke manier vindt de corrigerende werking plaats bij snelheidsovertredingen?
- 176 Op welke manier vindt de preventieve werking plaats bij snelheids-overtredingen? Vindt u dat u hierin slaagt?
- 177 Op welke manier vindt de corrigerende werking plaats bij de rij- en rusttijden?
- 178 Op welke manier vindt de preventieve werking plaats bij de rij- en rusttijden? Vindt u dat u hierin slaagt?
- 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?
- 180 Hoe kunnen middelen teruggesluisd worden naar de sector als bij alle scenario's een negatief saldo is opgenomen?
- 181 Is gekeken naar de indirecte effecten op de arbeidsmarkt en nationale en internationale handel?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 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?
- 188 Hoeveel vrachtauto's zijn er de afgelopen vijf jaar gecontroleerd op overbelading (graag een overzicht per jaar)?
- 189 Worden vrachtwagens van Nederlandse bedrijven die overtredingen begaan in bewaring gesteld?
- 190 Welke publieke organisatie gaat toezicht houden op de dienstaanbieders? Wat zijn de incidentele kosten om dit toezicht op de inning vorm te geven?
- 191 Wat zijn de structurele kosten om het toezicht op dienstaanbieders vorm te geven?
- 192 Wat zijn de publieke toezichtkosten in Duitsland en België, zowel incidenteel als structureel?
- 193 Welke handhavers worden aangewezen voor de handhaving? Wat zijn de incidentele kosten en wat zijn de structurele kosten?

- Nr. Vraag**
- 194 Hoeveel extra capaciteit is nodig voor het publieke toezicht en de handhaving?
- 195 Welke publieke organisatie gaat zorgen voor de ketenregie? Is deze organisatie al aangewezen en betrokken bij het beleidskader? Zo nee, waarom niet?
- 196 Hoe lang mogen gegevens bewaard worden?
- 197 Op welke manier wordt gewerkt om te kunnen controleren of een bedrijf of chauffeur vaker de regels overtreedt?
- 198 Heeft de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) al een oordeel geveld over het beleidskader? Zo ja, wat is de uitkomst?
- 199 Welke handhavingsvariant heeft de voorkeur en op basis waarvan gaat de keuze gemaakt worden?
- 200 Hoeveel CO<sub>2</sub> wordt er met deze maatregel gereduceerd en met hoeveel graden wordt de opwarming van de aarde daarmee vertraagd?
- 201 Op basis van welke berekeningen komt u tot een verlaging van de motorrijtuigenbelasting van 33 miljoen euro per jaar?
- 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.
- 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?
- 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?
- 205 Zijn de totale investeringskosten van 200 miljoen euro gezien de omvang wel reëel te noemen?
- 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?
- 207 Wat is de toename van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door verschuivingen van goederen over de weg?
- 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?
- 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?
- 210 Is uitgerekend wat de heffing op het vrachtverkeer voor impact heeft op de Nederlandse exportpositie en onze internationale logistieke sector?
- 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 inhaalmogelijkheden zijn en dit de verkeersveiligheid kan verlagen?
- 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?
- 213 Kunt u een uitgebreide toelichting geven op de samenhang met de verkeersveiligheid?

- | <b>Nr.</b> | <b>Vraag</b>  |
|------------|---|
| 214        | Op welke manier gaat u de verkeersveiligheid regelen bij uitwijk op laag gelegen verkeersnet (in verband met smalle wegen en zachte bermen)?  |
| 215        | Hoe beoordeelt u substantieel in relatie tot verkeersveiligheid?  |
| 216        | Op basis waarvan zal het uiteindelijke juridische kader voor handhaving gekozen worden?   |
| 217        | Op basis waarvan zal de boetehoogte uiteindelijk bepaald gaan worden?   |
| 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?  |
| 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?  |
| 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? |
| 221        | Hoe kunnen boetes op buitenlandse kentekens verhaald worden als deze door de lidstaat niet wederzijds erkend worden?  |
| 222        | Welke handhavingsmix zal uiteindelijk gekozen worden? Is het logisch te stellen dat met een minimale handhavingsmix geen maximaal resultaat behaald gaat worden?  |
| 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?  |
| 224        | Welke geregistreerde EETS-aanbieders zijn er op dit moment en wat zijn de onderlinge verschillen? Graag een uitsplitsing naar zowel aanbod als prijs.   |
| 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?   |
| 226        | Wat vindt u van de Belgische en Duitse variant, waarbij er slechts één integraal contract is voor zowel dienstaanbieder als het leveren van de ondersteunende systemen? Vreest u hierbij een variant op de Poolse lock-in?  |
| 227        | Wat gaat u eraan doen om te voorkomen dat de dominante positie van de nationale dienstaanbieders de toetreding van onafhankelijke (EETS-)aanbieders belemmert, zoals in de onderzochte landen het geval is?   |
| 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?  |
| 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?   |
| 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?   |
| 231        | Hoe gaat u erop toezien dat het contract met de nationale dienstaanbieder zo wordt ingericht dat deze de markt van EETS-aanbieders niet verstoort?  |

**Nr.** **Vraag**  
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?