

Vergaderjaar 2022–2023

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 404

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juni 2023

Met deze tweede voortgangsbrief informeer ik uw Kamer graag over de stand van zaken van de invoering van de vrachtwagenheffing. Ik ga specifiek in op de optimalisaties die zijn doorgevoerd in de uitvoering van de vrachtwagenheffing. Deze optimalisaties komen mede voort uit de twee onderzoeken waarover ik uw Kamer in de vorige voortgangsbrief van 7 november 2022 heb geïnformeerd.¹ Dit betreft de publiek-private comparator met een analyse van uitvoeringsvarianten voor de vrachtwagenheffing en een second opinion op de kostenraming uit 2021. Tot slot informeer ik u in deze brief over mijn appreciatie van het bijgevoegde BIT-advies over de vrachtwagenheffing dat ik op 12 mei 2023 van het Adviescollege ICT-toetsing (AcICT) heb ontvangen.

Stand van zaken

Op 1 januari 2023 zijn enkele artikelen van de Wet vrachtwagenheffing (Kamerstuk 35 910) in werking getreden. Deze zijn benodigd voor de realisatiefase. De inzichten over de planning van de start van de vrachtwagenheffing zijn ongewijzigd. Dit betekent dat de vrachtwagenheffing naar verwachting in 2026 start. 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 vaste belastingen (motorrijtuigenbelasting en Eurovignet) naar een variabele heffing, waarbij betaald wordt per gereden kilometer. Ten tweede heeft de vrachtwagenheffing tot doel om bij te dragen aan het innoveren en verduurzamen van de Nederlandse vervoerssector. Hiervoor worden de netto-opbrengsten 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 uw Kamer geïnformeerd over de realisatie van beide doelen.

¹ Kamerstuk 31 305, nr. 368.

Realisatie heffingssysteem

Met het gedeeltelijk in werking treden van de Wet vrachtwagenheffing is op 1 januari 2023 de realisatie van het heffingssysteem van start gegaan. IenW heeft uitvoeringsovereenkomsten afgesloten met RDW, Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), Rijkswaterstaat (RWS) en Inspectie Leefomgeving en transport (ILT).² In deze overeenkomsten zijn nadere afspraken vastgelegd over de wijze waarop gewerkt zal worden aan de realisatie van de vrachtwagenheffing. Met verschillende mandaat- en aanwijzingsbesluiten is en wordt voorzien in de juridische borging van de taken die door de uitvoeringsorganisaties uitgevoerd gaan worden.

Voor het betalen van de vrachtwagenheffing maken kentekenhouders gebruik van toldienstverleners. Dit kan een Europese EETS-aanbieder zijn. Dat maakt het mogelijk dat een kentekenhouder van een vrachtwagen slechts bij één EETS-aanbieder in de EU een contract hoeft te sluiten, met één boordapparaat door verschillende EETS-gebieden kan rijden en uiteindelijk één factuur krijgt. RDW is gestart met het voorbereiden van de accreditatie van EETS-aanbieders. In deze fase worden potentiële aanbieders geconsulteerd. RDW verwacht in 2024 gereed te zijn voor het accrediteren van toldienstaanbieders.

Kentekenhouders kunnen ook gebruik maken van de hoofddienstaanbieder (HDA). De HDA is een toldienstaanbieder met speciale verplichtingen. De HDA is verplicht om iedere gebruiker die zich meldt als klant te accepteren. Dit zorgt ervoor dat een kentekenhouder van een vrachtwagen die geen overeenkomst met een EETS-aanbieder kan of wil sluiten, toch in staat is om een overeenkomst af te sluiten. Hiermee is verzekerd dat bij de inwerkingtreding van het stelsel elke kentekenhouder van een vrachtwagen over een contract en boordapparatuur kan beschikken, en daarmee aan zijn verplichtingen kan voldoen. Voor het contracteren van een HDA bereidt RDW een aanbesteding voor die naar verwachting nog dit jaar van start gaat.

Ook heeft RDW een aanbesteding van de waarnemingsapparatuur met de bijbehorende backoffice in voorbereiding. Deze dienstverlening maakt het mogelijk om vrachtwagens waar te nemen met wegkantapparatuur. Dit is nodig om toe te zien op de naleving door kentekenhouders van de verplichtingen uit de Wet vrachtwagenheffing. Ook deze aanbesteding zal naar verwachting dit jaar starten.

Naast de voorbereidingen van de aanbestedingen werkt RDW aan de inrichting van een ICT-backoffice en -platform dat nodig is om het heffingssysteem straks goed te laten werken. In verband met de huidige krapte op de arbeidsmarkt is er extra aandacht voor werving van personeel om voldoende capaciteit te hebben voor de uit te voeren werkzaamheden.

Innovatie en verduurzaming van de vervoerssector

Parallel aan de voorbereiding van de realisatie van de vrachtwagenheffing wordt gewerkt aan het meerjarenprogramma voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Zoals aangegeven in de vorige voortgangsbrief, is de afgelopen maanden in werkgroepen met de vervoerssector en andere stakeholders gewerkt aan het opstellen van roadmaps per bestedingsrichting. Deze roadmaps zijn in het najaar van 2022 samengevoegd tot een geïntegreerde roadmap «Naar een emissieloze en innovatieve vervoerssector». De roadmap is bijgevoegd bij deze brief.

² Stcrt. 2023, nrs. 14066, 14064, 14069 en 14071.

Op basis van deze roadmap is de afgelopen maanden in overleg met de vervoerssector en in nauwe betrokkenheid van andere stakeholders een eerste concept-meerjarenprogramma opgesteld voor de jaren 2026–2030. Dit concept-meerjarenprogramma bevat een pakket van concrete maatregelen. Hiermee worden de netto heffingsopbrengsten ingezet voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector.

Conform artikel 12, vierde lid van de Wet vrachtwagenheffing wordt momenteel een effectstudie uitgevoerd naar de maatregelen in het conceptprogramma. In deze studie wordt getoetst in hoeverre de maatregelen efficiënt en effectief bijdragen aan innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Na afronding van deze effectstudie is een internetconsultatie over het concept-meerjarenprogramma voorzien. Over de uitkomsten van de effectstudie en de internetconsultatie zal ik uw Kamer informeren. De inzet is om op Prinsjesdag 2024 het meerjarenprogramma 2026–2030 te publiceren.

Tijdens de behandeling van het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing in de Tweede Kamer³ is de motie van het lid Van Ginneken c.s.⁴ aangenomen (Handelingen II 2021/22, nr. 62, item 10). In deze motie wordt de regering verzocht om te onderzoeken hoe, binnen de bestaande financiële kaders, voorfinanciering ter verduurzaming van de transportsector mogelijk kan worden gemaakt per 1 januari 2025. Nu de Wet vrachtwagenheffing is aangenomen en de realisatie van het heffingssysteem is gestart, verkent het kabinet de mogelijke financieringsbronnen. Zoals aangegeven in de beantwoording⁵ van schriftelijke vragen van uw Kamer over het BNC-fiche⁶ Europese Verordening herziening Europese emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen,⁷ kijkt het kabinet hierbij niet alleen naar 2025, maar ook naar 2024. Dit gezien de verschuiving van het budget voor de Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET) van 2024 naar 2022 vanwege de vlotte uitputting van het beschikbare budget in 2022. Ik verwacht uw Kamer in dit najaar hierover nader te kunnen informeren.

Implementatie Eurovignetrichtlijn

Nog voor de start van de vrachtwagenheffing dient de Wet vrachtwagenheffing gewijzigd te worden om de herziene Europese richtlijn betreffende het in rekening brengen van het gebruik van weginfrastructuur aan voertuigen⁸ te implementeren. Vorig jaar is uw Kamer reeds geïnformeerd over de uitgangspunten voor deze implementatie.⁹ De wijziging van de Wet vrachtwagenheffing zal met name betrekking hebben op de tarieven die gedifferentieerd moeten worden naar de CO₂-emissieklasse van het voertuig. De voorbereiding van deze wetswijziging is de afgelopen periode gestart.

In dit kader wordt een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke tariefstructuren en de effecten daarvan op onder andere de wagenparksamenstelling en de emissies van CO₂, NO_x en fijnstof. Na afstemming van de onderzoeksresultaten met de vervoerssector en andere stakeholders zal ik uw Kamer een voorstel doen voor de herziening van de tarieven. De motie

³ Kamerstuk 35 910, nr. 21.

⁴ Kamerstuk 35 910, nr. 15.

⁵ Kamerstuk 22 112, nr. 3683.

⁶ Document opgesteld door de interdepartementale werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

⁷ Kamerstuk 22 112, nr. 3634.

⁸ Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 (PbEU 2022, L 69/1).

⁹ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 109.

van het lid Grinwis c.s. wordt hierbij betrokken.¹⁰ Deze motie verzoekt de regering om bij de invoering van de vrachtwagenheffing de maximaal mogelijke korting op basis van de herziene Eurovignetrichtlijn in te stellen voor zero-emissievoertuigen. Ik verwacht uw Kamer eind dit jaar, voorafgaand aan de start van de internetconsultatie en de uitvoerings-toetsen, te informeren over de contouren van de wijzigingswet.

Risico's

Zoals eerder in deze brief aangegeven zijn de aanbestedingen van de hoofddienstaanbieder en de waarnemingsapparatuur met de bijbehorende backoffice in voorbereiding. Mede naar aanleiding van het advies van het AclCT wordt meer tijd genomen voor het voorbereiden van de aanbestedingen. Dit vergroot echter de druk op de beoogde start van de vrachtwagenheffing in 2026. RDW beziet momenteel welke maatregelen getroffen kunnen worden om dit risico voor de planning te beheersen.

In de vorige voortgangsbrief is uw Kamer geïnformeerd over de risico's die samenhangen met de hoofddienstaanbieder. Recent is, mede op basis van een marktconsultatie, meer zicht ontstaan op het risico dat bij de start van de vrachtwagenheffing onvoldoende boordapparatuur beschikbaar is. De kans hierop is toegenomen door de huidige marktomstandigheden die onder andere chiptekorten veroorzaken. Hierdoor is sprake van aanzienlijk langere levertijden van boordapparatuur dan waarvan eerder is uitgegaan. Deze ontwikkeling vormt een risico voor de planning. Verderop in deze brief, in de appreciatie van het BIT-advies, wordt toegelicht op welke wijze dit risico wordt beheerst.

Financiën

Op 15 september 2021 (Kamerstuk 31 305, nr. 333) is uw Kamer geïnformeerd over de kosten van de vrachtwagenheffing. De raming van de eenmalige invoeringskosten lag op dat moment op € 400 miljoen (prijspeil 2021) en de jaarlijkse exploitatiekosten tussen de € 100 en € 125 miljoen (prijspeil 2018). Dit is nog steeds het actuele beeld.

Mede naar aanleiding van de publiek-private comparator en een second opinion op de kostenraming zijn optimalisaties doorgevoerd in de uitvoering van de vrachtwagenheffing. Deze dragen bij aan een kostenefficiënte en effectieve uitvoering van de vrachtwagenheffing. De optimalisaties worden in het vervolg van deze brief nader toegelicht. Ik verwacht dat de optimalisaties leiden tot een beperkte reductie van de invoerings- en exploitatiekosten. Hiertegenover staat dat maatregelen om onzekerheden uit de aanbestedingen op te vangen extra kosten met zich mee kunnen brengen. Ook de huidige marktomstandigheden, die onder andere chiptekorten veroorzaken, kunnen zorgen voor hogere kosten.

In de volgende voortgangsbrief (najaar 2023) zal ik uw Kamer nader informeren over de verwerking van de hiervoor beschreven inzichten in de raming van de invoerings- en exploitatiekosten van de vrachtwagenheffing (prijspeil 2023).

Optimalisaties in de uitvoering

Zoals toegezegd in de vorige voortgangsbrief informeer ik uw Kamer in deze brief over de optimalisaties die RDW heeft doorgevoerd in de uitvoeringsorganisatie van de vrachtwagenheffing en de aanpak voor de realisatie van het stelsel. De optimalisaties zijn onder meer gebaseerd op

¹⁰ Kamerstuk 35 910, nr. 19.

de ervaringen uit het project Tijdelijke tolheffing (dat inmiddels grotendeels is aanbesteed), de publiek-private comparator met een analyse van uitvoeringsvarianten voor de vrachtwagenheffing, de second opinion op de kostenraming, inzichten uit gesprekken met marktpartijen en inzichten die zijn verkregen met het verder uitwerken van het ontwerp voor de vrachtwagenheffing.

De optimalisaties richten zich op drie aspecten. Ten eerste leiden actuele inzichten over de marktprijzen en vergelijkbare Europese vrachtwagenheffingen tot een betere inschatting van de kosten. Dit betreffen bijvoorbeeld de kosten van de in te kopen diensten en systemen voor de waarneming van passerende voertuigen voor de handhaving en het toezicht, de aankoop van boordapparatuur en de te betalen vergoedingen aan de toldienstverleners.

Het tweede aspect van optimalisatie komt voort uit het toepassen van het ontwerpprincipe «hergebruik gaat voor kopen, kopen gaat voor laten maken». Op basis van nieuwe inzichten uit de onderzoeken en de (markt)ontwikkelingen bij het project Tijdelijke tolheffing wordt dit ontwerpprincipe breder toegepast. Dit zorgt voor een efficiënte inrichting van de benodigde organisatie voor de vrachtwagenheffing. Zo zal RDW de uitvoering van taken voor de vrachtwagenheffing, die aansluiten op bestaande andere taken van RDW, beleggen bij bestaande onderdelen van de organisatie. Te denken valt aan het behandelen van bezwaar en beroep, ICT-ontwikkeling en -beheer, klantcommunicatie, personeelszorg en bedrijfsvoering. Dit maakt het mogelijk om voor de uitvoering van de vrachtwagenheffing een groter aandeel bestaande processen en ICT-systemen bij RDW in te zetten, dan aanvankelijk werd verondersteld. Daarnaast heeft RDW een nieuwe divisie ingericht die naast de uitvoering van de Tijdelijke tolheffing ook verantwoordelijk wordt voor de uitvoering van de vrachtwagenheffing. De uitvoeringstaken van de vrachtwagenheffing die nieuw zijn voor RDW, zijn ondergebracht in deze divisie, zoals het beheer van het register voor de uitvoering van de heffing, het beheer van het heffingssysteem met de inzet van toldienstaanbieders en de coördinatie van de samenwerking met RWS, CJIB en ILT.

Ten derde gaat RDW de kennis en ervaring van marktpartijen nog beter benutten. RDW gaat onder meer ondersteuning inhuren voor de integratie en het testen van de systemen. Verwacht wordt dat de markt op deze manier waardevolle kennis over onder meer de Europese ontwikkelingen, ervaringen in andere landen, interoperabiliteit, security en privacy kan inbrengen tijdens de realisatiefase en de start van de exploitatie van de vrachtwagenheffing.

BIT-advies

Van 15 november 2022 tot 15 maart 2023 heeft het Adviescollege ICT-toetsing (AclCT) een BIT-toets uitgevoerd over het programma Vrachtwagenheffing. Het AclCT heeft een brede set documenten doorgenomen en gesprekken gevoerd met medewerkers van lenW en de betrokken uitvoeringsorganisaties. Op 12 mei 2023 heb ik van AclCT het bijgevoegde BIT-advies ontvangen. Het AclCT heeft daarin geoordeeld over nut, noodzaak en slaagkans van het programma vrachtwagenheffing. Ik ben het adviescollege erkentelijk voor het advies dat concrete aanknopingspunten biedt voor een verdere optimalisatie van de aanpak voor de invoering van de vrachtwagenheffing.

lenW geeft in nauwe afstemming met de betrokken uitvoeringsorganisaties opvolging aan het BIT-advies. De aanbevelingen uit het advies neem ik over en worden gebruikt om kansen voor een meer adaptieve en

kostenbewuste uitvoering te benutten. Hierbij blijft het streven om de vrachtwagenheffing in 2026 te laten starten. Dit vereist enige terughoudendheid in het doorvoeren van scopewijzigingen gedurende de realisatiefase.

Het AclCT concludeert dat de maatschappelijke meerwaarde voor een belangrijk deel bepaald wordt door de omvang van de terugsluis en het moment waarop die start. Het AclCT geeft aan dat dit vraagt om een doelmatig ingericht stelsel en een slagvaardige uitvoering van het programma. In aanvulling hierop wil ik benadrukken dat naast de maatregelen voor het innoveren en verduurzamen van de vervoerssector ook de vrachtwagenheffing zelf een belangrijke maatschappelijke meerwaarde heeft. Met de invoering van deze heffing introduceert Nederland een binnen de internationale kaders en ontwikkelingen passend stelsel van betalen naar gebruik voor het vrachtvervoer. Dit stelsel vervangt de Belasting Zware Motorrijtuigen (Eurovignet) die op grond van recente EU-regelgeving binnen enkele jaren beëindigd zal moeten worden. Daarnaast is de vrachtwagenheffing een prijsprikkel voor het gebruik van vrachtwagens, die eraan bijdraagt dat het laadvolume van vrachtwagens beter wordt gebruikt, de afwikkeling van goederenstromen efficiënter verloopt en goederen over kortere afstanden worden vervoerd.¹¹ De implementatie van de herziene Eurovignetrichtlijn in de Wet vrachtwagenheffing, die nog voor de start van de heffing plaatsvindt, zal in aanvulling daarop bijdragen aan een vergroening van het wagenpark. Niet alleen de maatregelen voor het innoveren en verduurzamen van de vervoerssector, maar ook de vrachtwagenheffing zelf zorgt daarmee voor een reductie van de emissie van CO₂, stikstof en fijnstof.

In het advies onderkent het adviescollege dat de vrachtwagenheffing wordt gerealiseerd binnen een omgeving die in beweging is. Het AclCT benoemt daarbij met name de ontwikkeling van de markt van Europese toldienstaanbieders, de techniek voor de registratie van gereden kilometers met boordapparatuur in het voertuig en het toezicht op de gebruikers met waarnemingsapparatuur langs de weg. Het AclCT doet drie aanbevelingen, gericht op het creëren van ruimte om in te kunnen spelen op veranderingen. Hieronder licht ik de maatregelen toe die zijn of worden genomen naar aanleiding van deze adviezen.

Advies 1: Werk een ingroeiscenario uit

In lijn met het advies is het programma begonnen met het binnen de wettelijke mogelijkheden uitwerken van een ingroeiscenario. Dit scenario beschrijft de stappen tot aan de start van de heffing en de eerste periode van de exploitatie. Hierbij wordt onder meer bepaald op welk moment de accreditatie van de toldienstaanbieders en een communicatiecampagne van start kan gaan. Dit moet eraan bijdragen dat ondernemers al ruim voor de start van de heffing overeenkomsten kunnen afsluiten met de toldienstaanbieders en de vrachtwagens kunnen voorzien van de benodigde boordapparatuur. Vanaf de start van de vrachtwagenheffing moeten alle kentekenhouders in staat zijn om aan de verplichtingen van de Wet vrachtwagenheffing te voldoen.

De komende periode worden ook de minimumeisen voor de start van de vrachtwagenheffing geconcretiseerd. In dit kader wordt bijvoorbeeld gekeken hoeveel binnen- en buitenlandse kentekenhouders zich zullen aansluiten bij toldienstaanbieders en het aantal waarnemingslocaties dat nodig zal zijn om te borgen dat kentekenhouders de verplichtingen uit de

¹¹ Zie verder memorie van toelichting wetsvoorstel vrachtwagenheffing (Kamerstuk 35 910, nr. 3).

Wet vrachtwagenheffing naleven. Het streven is om te starten met de vrachtwagenheffing met een volledig functioneel systeem. Met het oog op een tijdige start van de vrachtwagenheffing bieden de minimumeisen terugvalopties.

Advies 2: Zorg voor wendbaarheid in de afspraken met de markt

Voor de uitvoering van de vrachtwagenheffing zijn aanbestedingen voor de hoofddienstaanbieder en voor de waarnemingsapparatuur met de bijbehorende backoffice in voorbereiding. In aanloop naar de start van de aanbestedingen zijn de uitgevoerde marktconsultaties en ervaringen uit de buurlanden gebruikt om een scherper beeld verkregen van de hoeveelheid boordapparatuur die de hoofddienstaanbieder bij aanvang beschikbaar moet hebben. Actuele inzichten met betrekking tot het verwachte marktaandeel van EETS-aanbieders zijn daarbij van belang. Ook worden maatregelen onderzocht om het risico op een tekort aan apparatuur te beheersen, onder andere door voldoende tijd te reserveren voor productie van apparatuur en door de groeiende EETS-markt zo goed mogelijk te faciliteren.

Daarnaast worden de mogelijkheden afgewogen om in de contracten ruimte te bieden aan toldienstaanbieders om in te spelen op toekomstige technieken, zoals de SMART-tachograaf, als alternatief voor de nu gangbare boordapparatuur. Bij de aanbesteding van de hoofddienstaanbieder zal de dialoog met marktpartijen meer zicht geven op de mogelijkheden.

Tegelijk blijft een tijdige invoering van de heffing een prioriteit. Maatregelen om de wendbaarheid te vergroten en kosten te reduceren kunnen leiden tot vertraging van de start van de heffing. Om dit te voorkomen wordt voor het vergroten van de wendbaarheid in eerste instantie gekeken naar de mogelijkheden passend binnen de Wet vrachtwagenheffing en het ontwerp van het stelsel.

Advies 3: Vergroot de slagvaardigheid van het programma

Voor het vergroten van de slagvaardigheid van het programma zijn en worden diverse verbeteringen in de aanpak doorgevoerd. Zoals toegelicht onder advies 1 is door het programma onder meer begonnen met het uitwerken van een ingroeiscenario. Daarnaast is in lijn met het advies van het AclCT meer tijd genomen voor het voorbereiden van de aanbestedingen. Daarbij wordt de wijze van contract- en kwaliteitsbeheersing aangescherpt. Om de kwaliteit van de aanbestedingen en andere activiteiten in de realisatiefase te borgen worden reviews uitgevoerd waarbij externe adviseurs en onafhankelijke dwarskijkers advies geven.

IenW heeft aan de betrokken uitvoeringsorganisaties opdracht verstrekt voor de realisatiewerkzaamheden. Daarbij is RDW als centrale uitvoeringsorganisatie gepositioneerd. Tijdens de realisatiefase worden, in lijn met het advies, de eisen aan het heffingssysteem door de uitvoeringsorganisaties verder uitgewerkt. Het programma houdt deze eisen bij in een daarvoor geschikt systeem.

Voor het doorvoeren van wijzigingen is een proces ingericht. Op basis van een impactanalyse vindt besluitvorming over wijzigingen plaats, waarna deze traceerbaar worden vastgelegd en verwerkt in de aanpak. Zo zijn diverse eerder uitgebrachte adviezen, waaronder de publiek-private comparator en de second opinion op de kostenraming, geanalyseerd door het programma en verwerkt in de aanpak. De opvolging van het

BIT-advies en eventuele toekomstige adviezen wordt op dezelfde wijze geborgd.

Het advies van het AclCT om vroegtijdige simulaties (functionele testen) van de toekomstige beheersituatie uit te voeren, zal worden opgevolgd. De uitkomsten worden benut om vroegtijdig maatregelen te nemen om risico's in exploitatiefase te mitigeren.

Vanuit de rol van centrale uitvoeringsorganisatie is RDW gestart met het per kwartaal opstellen van een integrale rapportage. In deze rapportage komen de voortgang van de realisatie, de planning, de kosten en risico's aan bod. In de komende maanden worden de kostenraming en de planning geactualiseerd. Deze vormen, samen met een actueel risico-dossier, de stuurmiddelen gedurende de realisatiefase.

Tot slot

Met de start van de realisatie van het heffingssysteem, het opstellen van een roadmap voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector en het doorlopen van het BIT-traject zijn het afgelopen half jaar weer belangrijke stappen gezet op weg naar de start van de vrachtwagenheffing. Aankomend najaar kunt u de volgende voortgangsbrief verwachten, waarin ik uw Kamer informeer over de stand van zaken.

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