

Tweede Kamer, Regels voor het in rekening brengen van een vrachtwagenheffing voor het rijden met een vrachtwagen op aangewezen wegvakken (Wet vrachtwagenheffing)

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 14 maart 2022 overleg gevoerd met de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **het wetsvoorstel Regels voor het in rekening brengen van een vrachtwagenheffing voor het rijden met een vrachtwagen op aangewezen wegvakken (Wet vrachtwagenheffing) (35910).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Tjeerd de Groot

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Rijkers

Voorzitter: Graus
Griffier: Van der Zande

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Alkaya, Van Ginneken, Graus, Grinwis, De Hoop, Koerhuis, Kröger, Madlener en Van der Molen,

en de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 13.04 uur.

De voorzitter:

Ik open deze vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Aan de orde is een wetgevingsoverleg inzake regels voor het in rekening brengen van een vrachtwagenheffing voor het rijden met een vrachtwagen op aangewezen wegvakken, ook wel de Wet vrachtwagenheffing genoemd. Ik heet altijd allereerst de mensen thuis, die via een digitaal kanaal kijken en luisteren, van harte welkom. Ik heet de minister en zijn hele team, waarvan er een gedeelte natuurlijk achter muren zit en niet zichtbaar is, van harte welkom. Ik heet ook alle aanwezige Kamerleden van harte welkom.

Het gaat om een wetgevingsoverleg, dus we zitten in de begrotingsvolgorde. We gaan zo meteen als eerste luisteren naar de grootste oppositiepartij en daarna naar de grootste coalitiepartij. Ik stel een indicatieve spreektijd van zes minuten per fractie voor. Er komen nog meer leden binnen. Kijk, dat had ik nou niet verwacht. Dan moeten we de

boel even gaan omgooien. Ik zou het erg waarderen als de leden gaan zitten in de begrotingsvolgorde. Dat is gewoon gemakkelijker. Dat is altijd eerst de grootste oppositiepartij — dus meneer Madlener moet nu maar hier zitten — en dan de grootste coalitiepartij. Meneer Koerhuis zit dus goed. Sorry, maar het is gewoon gemakkelijker. Anders wordt het zo'n janboel. Ook voor de mensen thuis is het dan minder goed te volgen. De volgende keer willen we graag muziek voor de stoelendans.

Ik geef graag als eerste het woord aan de heer Madlener namens de Partij voor de Vrijheid.

De heer **Madlener** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. We gaan het hier hebben over het rekeningrijden voor vrachtauto's, want dat staat nu op de agenda. De VVD is nu ook om. In het regeerakkoord staat dat de regering het rekeningrijden voor personenauto's wil invoeren over een paar jaar en dat die dat nu al wil voorbereiden. Nu gaat deze minister het rekeningrijden voor vrachtauto's invoeren. Ik heb de stukken goed doorgelezen. Ik begrijp het niet helemaal. Want wie verzint het om in tijden waarin alles onbetaalbaar lijkt te worden een lastenverzwaring te gaan doorvoeren? Dat is niet zomaar een lastenverzwaring. Het gaat om een lastenverzwaring van 440 miljoen euro per jaar voor het bedrijfsleven en voor de transporteurs. Dat is bijna een half miljard.

En wie gaat daar uiteindelijk voor opdraaien? Uiteindelijk is dat natuurlijk de consument. Dit gaat leiden tot inflatie. De inflatie is al hoog. Ik begrijp dus totaal niet welk probleem hier wordt opgelost. Vrachtwagens betalen gewoon al wegenbelasting. We hebben een eurovignet, dus ook buitenlandse vrachtwagens betalen aan de Nederlandse wegen. Nu komt er een technisch enorm ingewikkeld systeem van rekeningrijden. Het zal voor D66 als een overwinning voelen. Maar ik begrijp niet dat de VVD meegaat in het invoeren van zo'n krankzinnig en ingewikkeld systeem.

Voorzitter. Dit systeem gaat dus leiden tot enorme prijsverhogingen. Waarom ga je een goed, efficiënt systeem, wat het eurovignet en het wegenbelastingstelsel nu is, vervangen door een technisch zeer complex systeem met zendertjes in iedere vrachtauto? Alles wordt gevolgd. Er zijn allerlei risico's en problemen; ik zal ze zo benoemen. Ik begrijp dus niet goed waarom dit kabinet dat zo graag wil. Van D66 kan ik het nog enigszins begrijpen, want dat is een soort anti-autopartij. Maar van de VVD begrijp ik dit niet.

Voorzitter. De exploitatiekosten zijn enorm hoog, maar er zou zogenaamd een soort "terugsluis" naar het bedrijfsleven zijn. Dat is een hobby van enkelen in het bedrijfsleven. Misschien duwt Steven Van Eijck dit er als politicus van de VVD inmiddels doorheen in zijn clubje. Maar het gemiddelde bedrijfsleven, de normale ondernemers, hebben hier natuurlijk helemaal niets aan. Die moeten alleen maar kosten gaan maken om zo'n kastje in de auto te laten plaatsen. De kilometerkosten gaan enorm stijgen. En dan heb je de terugsluis. Er gaat dan een deel naar subsidies voor elektrische vrachtauto's, maar ...

De **voorzitter**:

Er is een interruptie van meneer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik weet dat de heer Madlener een groot liefhebber is van Duitsland. Je hebt daar geen maximumsnelheid. In België is de maximumsnelheid gewoon altijd 130. En nou neemt Nederland eens een keer iets over van die twee landen, en dan is het weer niet goed. Hoe zit dat precies?

De heer **Madlener** (PVV):

In Duitsland en België is dit systeem nu ingevoerd. Ik ken de Duitse motieven niet. Ik kan daar inderdaad weinig reden voor bedenken. Waarom zou je iets van Duitsland willen overnemen als daar geen goede reden voor is? Ik snap niet welk probleem hier wordt opgelost. Ik hoor dus graag van de minister waarom de VVD nu zo graag rekeningrijden voor vrachtauto's wil invoeren. Het is een soort van budgetneutraal voor de overheid. Wat er opgehaald wordt aan wegenbelasting blijft dus hetzelfde, maar de kosten gaan met 440 miljoen omhoog voor het bedrijfsleven. Ik begrijp inderdaad niet wat daar de bedoeling van is. Waarom doen we dit? Het is technisch gecompliceerd en er zijn allerlei frauderisico's. Dat hebben we trouwens ook in Duitsland en België gezien. Het enige wat ik me kan bedenken — maar goed, dan zit ik al een beetje op de stoel van de minister — is toch een beetje het voorbereiden op het rekeningrijden voor personenauto's, met zo'n totaal controlesysteem om te weten waar iedereen zich bevindt. Ik vind dat geen aantrekkelijke gedachte.

De **voorzitter**:

Voor de goede orde, maar ook voor degenen die wat later zijn binnengekomen: we hebben vier interrupties, twee in tweeën of vier losse. Dan weet u dat. Meneer Grinwis, is uw vraag daarmee beantwoord?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dan spaar ik het nog even op.

De **voorzitter**:

Dat is goed. Prima. De antwoorden en vragen mogen kort en puntig.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik kan de vraag van de heer Grinwis dus niet beantwoorden. Behalve als het goed werkt, zou ik pas iets van een ander land overnemen als er een goede reden voor is. Die heb ik niet kunnen vinden, maar misschien gaan we die zo horen van de minister.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog. We zetten de tijd weer aan.

De heer **Madlener** (PVV):

Het kabinet zegt dat de vrachtwagenheffing ten goede komt van de sector, maar dat lijkt me dus totaal onjuist. De sector wordt financieel uitgekleeft. De exploitatiekosten gaan dus omhoog. De lasten gaan gewoon omhoog, simpel.

De **voorzitter**:

Er is een interruptie van mevrouw Van Ginneken van D66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ook ik voel de behoefte om de heer Madlener even te onderbreken, want hij schetst wat mij betreft toch een beetje een grotesk beeld van wat we hier beogen. Wat ontzettend belangrijk is aan dit wetsvoorstel, is dat we de vervuiler gaan laten betalen. Dat is niet alleen belangrijk voor vrachtwagens, maar ook voor personenauto's; de heer Madlener zei dat al. Ik snap dat hij zich daar ongemakkelijk bij voelt, omdat de PVV natuurlijk het liefst gewoon lekker zo veel mogelijk uitstoot genereert. Ik wil hem echter in ieder geval even corrigeren op zijn opmerking dat de prijzen dan ontzettend zullen gaan stijgen, want in de effectstudie is aangegeven dat de consumentenprijzen mogelijk met maximaal 0,02% gaan stijgen. Ik vind het wat sterk om te zeggen dat dat effect "verwaarloosbaar" is, maar dat is dus echt heel weinig. Als de heer Madlener dat dan gebruikt om zo'n grotesk beeld te schetsen, dan vraag ik me af waar nou eigenlijk zijn werkelijke zorg zit.

De voorzitter:

Waar zit uw zorg, meneer Madlener?

De heer Madlener (PVV):

Nou, mijn zorg is dat we het simpele systeem dat we nu hebben, waarbij vrachtauto's gewoon wegenbelasting betalen en buitenlandse vrachtwagens eurovignetten betalen — de opbrengst daarvan gaat ook deels naar Nederland toe — gaan vervangen. Vrachtwagens betalen nu dus gewoon een simpele heffing. De kosten om die heffing te innen zijn iets van 20 miljoen per jaar. Nu gaan we dat vervangen door een heel technisch gecompliceerd systeem met allemaal kastjes in iedere auto. Die moeten allemaal gekocht worden. Er komen allemaal poortjes boven de wegen. Het is een technisch ingewikkeld systeem met grote frauderisico's en het is heel duur om te innen. Het gaat 440 miljoen euro per jaar kosten om een belasting van 245 miljoen te innen. Dat vind ik waanzin. Waarom zou je dat nou willen? En inderdaad kan je, als je dat dan omslaat over alle producten in Nederland, de hele economie van Nederland, zeggen: ja, 0,2%, wat maakt het uit? Maar het gaat gewoon om 440 miljoen lastenstijging en die gaat gewoon doorgerekend worden aan consumenten. We hebben al een hoge inflatie en dit verhoogt de inflatie. Ik zie dus het nut niet in van dit systeem. Ik zie wel de risico's. Daarom zijn wij absoluut niet overtuigd van het invoeren van rekeningrijden voor vrachtauto's.

De voorzitter:

Meneer Madlener, u kunt uw betoog vervolgen.

De heer Madlener (PVV):

Ja, voorzitter. Over die terugsluis heb ik al iets gezegd. De meeste ondernemers zitten daar natuurlijk helemaal niet op te wachten. Daarbij komt dat er nog helemaal geen elektrische vrachtauto's op de markt zijn; in ieder geval zijn ze niet aantrekkelijk geprijsd. Nu heb je er dus helemaal niets aan, terwijl de lasten wel enorm omhooggaan.

Dan wil ik nog wijzen op een aantal risico's. Niet alle wegen doen mee met de tolpoortjes. Op de N57 en de N35 gebeurt het niet. Nou, op zich is dat prima, maar dat heeft natuurlijk wel een enorme aanzuigende werking. Vrachtwagenchauffeurs kunnen dit gaan omzeilen, en denken dan: als ik niet over die weg rijd, hoef ik niet door dat poortje en dan word ik voor die kilometers niet aangeslagen. Ik verwacht dus ook daar problemen. De regering zal wel zeggen dat we daar straks dan ook poortjes gaan

zetten, maar goed. Wij willen het hele systeem niet. We zien dus problemen. Ik ben benieuwd hoe de minister hiermee om zal gaan. We hebben dit al in een schriftelijke vraag voorgelegd. De minister heeft daarop geantwoord dat dit probleem niet gaat ontstaan. Ik ben daar niet van overtuigd.

Voorzitter. Verder doen kleinere vrachtauto's — ik dacht onder de 3,5 ton — niet mee. Voor bepaalde ondernemers kan het dus handig en goedkoper zijn om de grote vrachtauto in te wisselen voor twee kleine. Dat is in België ook gebeurd. Daar werd de pick-uptruck met een grote aanhanger enorm populair. Dat gaat niet alleen ten koste van het milieu, maar ook van de veiligheid op weg. Een grote auto is efficiënter dan een kleine. Dus ook hier zien wij geen voordelen.

Voorzitter. De PVV is dus geen voorstander van het systeem. We zullen tegen deze wet gaan stemmen, tenzij de minister met een zeer overtuigend verhaal komt, maar dat verwacht ik niet.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een interruptie van meneer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

De heer Madlener begon over de door ons beiden geliefde N57. Over de verkeersveiligheid op die weg is nog weleens wat te doen, en terecht. Daar ligt echt wel een opgave. Ik hoop dat de minister die snel oppakt. Het viel mij ook op: die zat er inderdaad niet bij. Dan kun je zeggen "leuk, dan hoeft je daar niet te betalen", zoals de heer Madlener doet, maar als in heel West-Brabant op snelwegen betaald moet worden, dan is het risico groot dat men voor de grote routes tussen de haven van Vlissingen en de haven van Rotterdam lekker over de prachtige dammen en keringen gaat. Wat het zwaarst is, moet het zwaarst wegen. Wat weegt voor de heer Madlener zwaarder als die wet, waar hij tegen is, zo meteen toch van kracht wordt en verkeersonveiligheid en gebrek aan leefbaarheid dreigen? Zou hij dan wel een door mij ingediend amendement willen steunen dat erop is gericht snel wegen toe te kunnen voegen om te voorkomen dat die prachtige dorpen langs de N57 steeds weer met ernstige ongelukken geconfronteerd worden?

De heer Madlener (PVV):

Ik hoop natuurlijk inderdaad dat het niet zover komt. Ik wil deze Kamer waarschuwen voor de gevolgen van rekeningrijden voor vrachtauto's. Doe dit niet! Ga niet een goed systeem inruilen voor een heel inefficiënt, duur technisch systeem met allerlei complicaties zoals op de N57, maar ook op andere wegen. Bezint eer ge begint. Doe het niet. Wat de gevolgen zijn? Ja, ik waarschuw daar nu voor. Als deze minister toch stug volhoudt — en ik ben bang dat hij dat gaat doen, gezien het feit dat D66 dit ideologisch een geweldig idee vindt: lekker iedereen in de gaten houden, een soort totale controle, vrachtautootje pesten, noem het maar op — ... Ja, laten we hopen dat dit kabinet bij zinnen komt en ervan afziet. Ik hoop de Kamer en ook u, meneer Grinwis, ervan te overtuigen dat we hier niet aan moeten beginnen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Madlener, voor uw inbreng namens de PVV. Meneer Koerhuis, Volkspartij voor Vrijheid en Democratie.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter. Nederland moet vooruit, en blijven doorrijden. Elektrisch rijden is belangrijk voor de toekomst van transport en logistiek in Nederland. We moeten hiervoor elektrisch rijden stimuleren: van de vrachtwagen die de biologische supermarkt van mevrouw Kröger bevoorraadt, tot de auto's van mij en van de heer Madlener die ons van huis naar de Tweede Kamer rijden. Het is belangrijk dat we dit in kleine stapjes doen en Nederlanders niet overvallen met te veel extra regels en te veel extra kosten. Alleen dan houden we het draagvlak voor de verduurzaming die juist zo belangrijk is.

Ik ben blij met de invoering van de vrachtwagenheffing, omdat — ik hoop dat de heer Madlener luistert — buitenlandse vrachtauto's dan nog meer gaan meebetalen aan onze wegen en Nederlandse vrachtwagens de afschaffing van het eurovignet, een verlaging van de motorrijtuigenbelasting en een verduurzaming gaan terugkrijgen door de zogeheten terugsluis. De heer Madlener had het inzake de motorrijtuigenbelasting over afschaffen; ik hoor nog wel graag van de minister hoe dat zit.

Met de invoering van de vrachtwagenheffing komt er ook toezicht. Wat mij betreft, wordt het toezicht op de vrachtwagenheffing gelijkgetrokken met het toezicht op de rij- en rusttijden; dat is gebaseerd op het uitlezen van de boordapparatuur en vindt niet op automatische wijze plaats door ieder voertuig dat op de weg rijdt, altijd vast te leggen. De bescherming van onze privacy is belangrijk. Mevrouw Van Ginneken en ik hebben hierover een amendement ingediend. Graag een reactie van de minister.

De terugsluis is belangrijk omdat we verduurzaming hiermee haalbaar en betaalbaar houden en we hiermee draagvlak houden. In de wet staat niet duidelijk wat er gebeurt met mee- en tegenvallers. In de memorie van toelichting lijkt te staan dat mee- en tegenvallers achteraf niet worden gecorrigeerd. In de beantwoording van de minister van onze schriftelijke inbreng lijkt echter te staan dat mee- en tegenvallers voor in- en uitvoeringskosten achteraf wél worden gecorrigeerd. Hoe zit dit nou? Ik heb een amendement voorbereid om dit in de wet duidelijk te maken, maar ik hoor graag eerst de reactie van de minister.

Voorzitter. Nederland is niet het enige land dat de vrachtwagenheffing invoert. Integendeel, ook andere Europese landen hebben de vrachtwagenheffing ingevoerd. Zoals u van mij weet, vind ik de positie van Nederland in Europa en in de wereld belangrijk. We moeten hiervoor dezelfde kastjes en ICT-systemen gebruiken en zoveel mogelijk de tarieven per kilometer aansluiten op onze buurlanden, zoals Duitsland en België. Is de minister dit met mij eens en hoe wordt hiervoor gezorgd?

Voorzitter. Zoals u van mij weet, vind ik verkeersveiligheid belangrijk. Ik heb de minister al gevraagd om ons vijfpuntenplan voor verkeersveiligheid rondom scholen uit te voeren. Een punt is dat vrachtwagens zo min mogelijk rondom scholen rijden tijdens schooltijden. We moeten sluiproutes van vrachtwagens tegengaan. Met de invoering van de vrachtwagenheffing op hoofdzakelijk A-wegen bestaat het risico dat vrachtwagens sluiproutes gaan nemen over hoofdzakelijk N-wegen en binnen en buiten de bebouwde kom. Is de minister bereid om in kaart te brengen en in kaart te blijven brengen wat het effect van de vrachtwagenheffing gaat zijn op deze sluiproutes? Is zij ook bereid om oplossingen voor te stellen? Ik teken daarom graag mee met een amendement van de

heer Grinwis om de periode van achttien maanden te schrappen die nu nog in de wet zit, zodat we snel kunnen schakelen als er sluiproutes zijn en een nieuwe weg binnen acht weken toe kunnen voegen aan de vrachtwagenheffing.

Voorzitter. Ik begon met elektrisch rijden. Elektrisch rijden is belangrijk voor de toekomst van transport en logistiek in Nederland, maar ik maak mij ook zorgen. Vanaf 2030 komen er zero-emissiezones in de 40 grootste gemeenten, waarin alleen elektrische vrachtwagens mogen rijden. Dit betekent dat de transportsector dan al elektrisch moet rijden. We zien allemaal dat de levertijden van elektrische auto's lang zijn en dat de productie van elektrische auto's de vraag moeilijk aankan. Die vraag zal fors gaan stijgen vanaf 2025, omdat elektrische auto's vaak voor een periode van vijf jaar worden geleased. In hoeverre zien we hetzelfde voor elektrische vrachtwagens? En in hoeverre kan de productie van elektrische vrachtwagens de forse stijging van de vraag vanaf 2025 aan? De huidige elektrische vrachtwagens kunnen slechts 400 kilometer rijden. In hoeverre is er genoeg laadinfrastructuur? En is de afstand van 400 kilometer lang genoeg om te voorkomen dat de transportsector en de bevoorrading van de 40 grootste gemeenten in de knel komen?

De **voorzitter**:

Er is een interruptie van mevrouw Kröger, GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben blij om te horen dat ook de VVD nu toch voor rekeningrijden is en dat er steun is voor het amendement-Grinwis om het eigenlijk voor het hele onderliggende wegennet te laten gelden. Steunt de heer Koerhuis dan ook het eerste amendement van de heer Grinwis, dat eigenlijk gewoon zegt dat de huidige vrachtwagenheffing voor het hele wegennet moet gelden?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Precies. Er zaten wat vragen verborgen in de interruptie van mevrouw Kröger. We hebben het vandaag over de vrachtwagenheffing, niet over rekeningrijden. Toen maakte mevrouw Kröger een opmerking over het amendement dat ik mede zou ondertekenen. Dat is het amendement om de minister snel te laten schakelen als er sluiproutes ontstaan, dus specifiek om dan N-wegen of wegen binnen of buiten de bebouwde kom toe te voegen voor de vrachtwagenheffing. Dan is echt iets heel anders dan op alle wegen in heel Nederland de vrachtwagenheffing van toepassing verklaren. Voor de duidelijkheid: bij het eerste amendement van de heer Grinwis teken ik mee. Dat amendement gaat over de verkeersveiligheid. Het tweede gaat daar niet over. Ik weet niet waar het wel over gaat. Dat mag de heer Grinwis straks zelf toelichten. Ik teken dat dus niet mee.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger? Nee? De heer Koerhuis vervolgt zijn betoog.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter. Een andere zorg van mij is dat er een waterbedeffect kan ontstaan. In hoeverre wordt ervoor gezorgd dat dit niet ontstaat? Het zou straks zo kunnen zijn dat de 40 grootste gemeenten worden bevoorraad door elektrische vrachtwagens, maar de circa 300 kleine gemeenten bevoorraad blijven door dieselvrachtwagens.

Tot slot. We hebben Europees afgesproken CO₂-neutraal te zijn in 2050. Wat mij betreft is invoering van de vrachtwagenheffing geen opmaat naar een CO₂-heffing. Een Europees afgestemde CO₂-heffing op elektriciteit of diesel lijkt mij logischer. Dat kunnen we eventueel compenseren door belastingen en accijnzen. Kan de minister mijn zorg wegnemen?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Bedankt voor uw inbreng, meneer Koerhuis. Er zijn twee interrupties, te beginnen met mevrouw Van Ginneken van D66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik ben heel blij met de inbreng van collega Koerhuis dat hij de vrachtwagenheffing als een heel mooie eerste stap ziet in het duurzaam maken van onze mobiliteit. Ik heb hem echter ook horen zeggen dat hij voorzichtig aan, stap voor stap zou willen gaan. Ik denk nou juist dat dit een mooi moment is om voor personenauto's snel door te gaan pakken met betalen naar gebruik. Hoe kijkt de heer Koerhuis daartegenaan? Is hij mijn medestander als we de minister vragen daar tempo mee te gaan maken?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Zoals ik inderdaad al zei: stap voor stap. We hebben het hier vandaag over de vrachtwagenheffing. We hebben afgesproken om te kijken naar rekeningrijden vanaf 2030. Daar wil ik het voor vandaag even bij laten. Ik wil focussen op de vrachtwagenheffing.

De heer **Madlener** (PVV):

De vraag van de coalitiepartner van de VVD zei natuurlijk al genoeg. De VVD is om. Alles is weggegeven aan D66 en nu krijgen we deze ellende over ons heen.

Ik wil de VVD-woordvoerder vragen in te gaan op de enorme lastenverzwaring voor het bedrijfsleven. Er wordt 245 miljoen aan wegenbelasting opgehaald bij de vrachtwagensector. Dat gaat nu met 440 miljoen aan apparaatskosten stijgen. Denk aan al die kastjes en al die tolpoortjes. Dat gaat dus een enorme lastenverzwaring voor het bedrijfsleven betekenen. Waarom is de VVD daar nu ineens voor?

Ik heb nog een tweede vraag. De VVD erkent de technische problemen, het omrijden en de sluiproutes en heeft daar kennelijk geen oplossing voor. Ze vragen namelijk: wat moeten we doen? Waarom gaat de VVD hiermee door? Waarom zegt de VVD niet: dit gaan we gewoon niet doen? Waarom bent u ineens zo voor dat rekeningrijden?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat waren een heleboel vragen. Allereerst over het beeld van de heer Madlener dat ik om ben. Ik sta voor die transport- en logistieksector in Nederland. Die wil dit. Ik denk dat het een belangrijke sector is om voor te staan. Die zorgt voor heel veel banen in Nederland. Die sector wil dit, omdat elektrisch rijden belangrijk is voor de toekomst van de transport- en logistieksector. Dus integendeel, er wordt volgens mij niks weggegeven. We versterken onze transport- en logistieksector hier juist mee.

De heer Madlener spreekt over enorme lastenverhogingen. Ik heb de cijfers er toch nog even bij gepakt. Ik hoor hem cijfers noemen die ik niet helemaal herken. We gaan zo'n 800 miljoen per jaar ophalen met de vrachtwagenheffing, maar daarvan gaan we 222 miljoen teruggeven in de vorm van de afschaffing van het eurovignet. Ik heb genoteerd: 49 miljoen verlaging van de motorrijtuigenbelasting. Maar ik heb al aan de minister gevraagd hoe dat nou zit, want de heer Madlener spreekt over afschaffing.

Dan over de kosten die gemaakt worden voor de invoering en de uitvoering. De heer Madlener verwijst steeds naar kastjes. Daarom zeg ik ook: wat mij betreft worden de kastjes gebruikt die ze ook in Duitsland of misschien in België gebruiken. Dan hoeven die vrachtwagens dus geen kastjes aan te schaffen. Wat mij betreft laten we de uitvoering aansluiten bij de uitvoering omtrent de rust- en rijtijden. Dat doen wij al. De heer Madlener roept hier spookbeelden op die ik niet helemaal herken. Ik zie een transport- en logistieksector die het graag wil. Ik denk dat er mooie dingen tegenover staan en dat we het in de invoering en uitvoering nog wel eenvoudiger zouden kunnen doen dan we verwachten en dan de heer Madlener vreest.

De heer **Madlener** (PVV):

"De sector wil dit" is natuurlijk gewoon een truc. De heer Steven van Eijck, een bekend VVD-politicus, is daar bij een of andere club van ondernemers gezet en loopt nu hard te roepen: wij willen dit, de sector wil dit! Ik heb geen enkel onderzoek gezien waaruit blijkt dat ondernemers hierop zitten te wachten. Sterker nog, ik ken nogal wat ondernemers en ik spreek ze vaak, maar die zitten daar helemaal niet op te wachten. Het zijn alleen maar de VVD-politici die aan het hoofd van die organisaties gezet worden die dat zo hard roepen. Er is geen enkel draagvlak voor! Het zijn oude truken om te zeggen dat de sector dit wil. De ondernemers willen dit niet. De ondernemers die ik spreek, willen dit in ieder geval niet en ik ken geen enkel onderzoek onder ondernemers dat dit zegt. Alleen de heer Steven van Eijck als VVD-beroepspoliticus roept dit.

Dat de lasten omhooggaan wordt eigenlijk min of meer ontkend door de heer Koerhuis, maar de feiten spreken voor zich. De stukken zitten er gewoon bij. Heeft u ze niet gelezen? De lasten gaan omhoog met 0,02%. Dat is een lastenstijging! Dat ziet u toch wel? Dat is toch een lastenstijging? En daar is de terugsluis dan zogenaamd al vanaf gehaald. Dat is natuurlijk een terugsluis van niks, want je wordt op kosten gejaagd en dan krijg je een subsidietje om een hele dure elektrische vrachtwagen die er nog niet eens is, aan te schaffen. Dat is natuurlijk waanzin.

De **voorzitter**:

De vragen en de antwoorden mogen echt korter en puntiger. Ook moeten we vermijden om namen van mensen te noemen die zich hier niet kunnen verweren. We mogen uiteraard wel naar een functie of zo verwijzen, maar we moeten altijd oppassen met het noemen van namen van mensen die zich hier niet kunnen verweren.

De heer **Madlener** (PVV):

Nee, voorzitter, hier ben ik het echt niet mee eens. Sorry dat ik dit punt moet maken, maar de heer Steven van Eijck is een bekend beroepspoliticus van de VVD. Vroeger was ik best fan van hem, kan ik u vertellen, maar inmiddels wordt hij gewoon overal ingezet om een soort propaganda te bedrijven. Dat is hier ook gebeurd. Die man heeft

een goedbetaald, openbaar beroep, waarin hij dit doet. Het is natuurlijk logisch dat ik die man noem, als zogenaamd woordvoerder van de ondernemers.

De voorzitter:

Meneer Madlener, toch is het niet kies om het te doen. We noemen geen namen van mensen die zich hier niet kunnen verweren. U zou het zelf mogelijk ook niet fijn vinden als u ergens wordt genoemd zonder dat u zich kan verweren. Ik heb het zelf ook vaak genoeg meegemaakt. Dat vond ik ook niet prettig.

De heer Madlener (PVV):

Voorzitter, ik ben het daarmee oneens. Als je een publiek ambt hebt, dan wordt je gewoon genoemd. Hij, de heer Van Eijck, komt hier met allerlei statements ...

De voorzitter:

Nee, dit gaan we niet doen, want anders wordt het nog erger en dat is nou juist niet de bedoeling. Meneer Koerhuis, u wilt nog reageren?

De heer Koerhuis (VVD):

Nou, toevallig wel. De heer waar de heer Madlener het over heeft, heb ik helemaal niet gesproken. Ik heb gesproken met Transport en Logistiek Nederland en met Enovex. Die tweede spreek ik volgens mij wat verkeerd uit, maar dat zijn de twee transport- en logistiekverenigingen waarmee ik heb gesproken, en niet met de RAI, waarover de heer Madlener het heeft.

Tot slot. Nogmaals, ik ontken niet dat er lastenverhogingen zijn in de invoering en de uitvoering. Maar ik denk dat die heel beperkt kunnen zijn als we dezelfde kastjes gebruiken als Duitsland en we de uitvoering gewoon laten aansluiten bij de rust- en rijtijdenwet. En als ik het goed heb begrepen, gaan meevallers in de in- en uitvoeringskosten gewoon terug naar de sector. Dus nogmaals, ik herken de spookbeelden niet. Ik vind het gewoon belangrijk dat we onze transport- en logistieksector klaarmaken voor de toekomst.

De voorzitter:

Dank u wel voor de beantwoording.

Meneer Alkaya, Socialistische Partij.

De heer Alkaya (SP):

Voorzitter, dank u wel. De SP is in principe geen voorstander van rekeningrijden voor particuliere auto's en personenauto's. Dat zijn we in dit geval, voor het vrachtverkeer, wel. De vervuiler hoort te betalen. Als je ziet hoe het beleid voor het terugdringen van de broeikasgassen wordt vormgegeven, dan betaalt de vervuiler juist te weinig. De vervuiler krijgt op heel veel punten klimaatsubsidies. Dat is wat ons betreft onterecht. Het is dus goed dat in dit geval de vervuiler wel betaalt. In hoofdlijnen steunt de SP de voorliggende wet, waarbij bedrijven in de transportsector gaan betalen naar gebruik, maar we hebben nog wel een aantal vragen en zorgen over de uitwerking ervan.

Deze maatregel kan een bijdrage leveren aan schonere vrachtwagens en een transportsector met minder uitstoot. Dat is natuurlijk goed. Nederland is een

transportland, maar er wordt eigenlijk te vaak gekozen voor vervoer over de weg. Wat ons betreft zou er veel vaker gekozen kunnen worden voor vervoer over onze rivieren, via een schonere binnenvaart. Verwacht de minister dat vervoer met binnenvaartschepen door deze wet voor bepaalde sectoren aantrekkelijker wordt, zodat we überhaupt niet meer veel vracht over de weg hoeven te transporteren?

Buitenlandse transportbedrijven gaan in dit nieuwe stelsel evenredig betalen. Dat is goed. Het verdient een compliment dat — dat is in ieder geval hoe ik het begrijp; daar ga ik dus maar van uit — de sector ook heeft meegewerkt en meegedacht en hierop zit te wachten. Maar er zullen ook vervoerders zijn die in het nieuwe systeem meer zullen betalen dan ze nu doen. We kunnen over gemiddeldes praten, maar het gaat uiteindelijk om de uitschieters. Wat betekent het voor individuele bedrijven, die met relatief hoge lastenverzwaringen te maken zullen krijgen? Kan de minister uitleggen hoe hij gaat voorkomen dat vooral kleinere transportbedrijven massaal zullen omvallen? Wordt er rekening gehouden, vooral bij de invoering, met het mkb?

De handhaving van deze nieuwe regel is ook een punt van zorg voor onze fractie. Toezichthouders hebben het namelijk al druk. Zij hebben al te maken met personeelstekorten en een hoge werkdruk. Als de minister de ambtenaren van de ILT straks aanwijst als toezichthouder — dat is volgens mij nog geen uitgemaakte zaak, maar stel dat dat zo is — dan zal daarvoor dus een apart organisatieonderdeel nodig zijn. Dat wordt echt een reorganisatie binnen die organisatie. Dat moet de komende tijd nader worden uitgewerkt. Hoe ziet de minister dit? Wanneer zullen wij meer duidelijkheid krijgen over het toezicht op deze wet, de capaciteit, de middelen en de organisatorische aspecten daarvan?

Het is goed dat er in principe wordt aangesloten bij de heffingssystemen van de buurlanden, die zij ook hanteren, maar wij hebben nog wel wat zorgen over het systeem waarbij er private tolheffers zijn. Waarom kiest de regering voor private tolheffers? Belastingheffing is toch een publieke taak? Wij vinden het dan ook vreemd dat commerciële bedrijven daarin een onmisbare rol toebedeeld krijgen. Ik vraag aan de minister: wat zijn de risico's? Is er nagedacht over de afhankelijkheid van commerciële partijen bij de inning van de tol? Wat gebeurt er als er straks een aantal grote spelers failliet dreigen te gaan? Lopen wij dan belastinginkomsten mis? Is er een systeemrisico aan verbonden? Zijn alternatieve manieren om de heffing te innen ook daadwerkelijk overwogen en onderzocht?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Alkaya, voor uw inbreng namens de Socialistische Partij, de SP.

Mevrouw Van Ginneken, D66. Uw tijd loopt.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank, voorzitter. Ik ga beginnen met een herinnering van mij. Toen ik een jaar of 8 was, zat ik voor het eerst van mijn leven in de cabine van een vrachtwagen. Ik zat naast mijn ome Nol, die samen met zijn broer een transportbedrijf had. Ik reed met hem mee op zijn route door Nederland. Die bracht ons over de Afsluitdijk. Dat was voor mij toen een

primeur. Op dat moment, in de cabine, hoog boven de weg, uitkijkend over de dijk en het eindeloze water, had ik het gevoel van vrijheid, dat heel veel vrachtwagenchauffeurs zo aantrekt in dit mooie vak. Ik moest aan die herinnering terugdenken, toen ik mij voorbereide op dit debat. Ik wilde dat toch even met jullie delen.

Voorzitter. D66 is voorstander van de vrachtwagenheffing. Deze wet weerspiegelt een voor ons belangrijk principe, namelijk dat de vervuiler betaalt. Met dit voorstel gaan we betalen naar gebruik en verduurzamen we de transportsector. De oorlog in Oekraïne onderstreept het belang van het beëindigen van onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen. De dieselprijs van €2,30 per liter maakt het ook glashelder dat we haast moeten maken met een transitie naar, wat D66 betreft, zero-emissietransport. Ik noem dit bedrag om de heer Madlener te laten zien dat D66 zich wel degelijk ook in het perspectief van de automobilist kan verplaatsen.

Een belangrijk instrument voor de verduurzaming van ons transport is de terugsluis. Daarover gaat mijn eerste vraag aan de minister. In 2030 voert het kabinet zero-emissiestadslogistiek in. Ook daarom moeten we snel investeren in zero-emissievrachtwagens. Maar de aanschafsubsidie aan ZET loopt af in 2024, terwijl het terugsluizen pas operationeel is vanaf 2027. Is de minister bereid te onderzoeken hoe, binnen de bestaande financiële regels en afspraken, in deze te overbruggen periode van drie jaar zero-emissietransport gestimuleerd kan worden? Graag een toezegging van de minister.

Voorzitter. Voor D66 is de toekomst van de transportsector: zo veel en zo snel mogelijk zero emissie. De schaarse grondstoffen zetten we in waar ze het hardst nodig zijn en waar nog geen alternatieven beschikbaar zijn. Is de minister het met ons eens dat zero-emissiealternatieven prioriteit verdienen boven biobrandstoffen? Is hij daarom bereid in de heffing de maximale korting toe te passen voor zero-emissievrachtwagens? Is hij bereid op de kortst mogelijke termijn duidelijkheid te geven over de tarieven, gebaseerd op uitstoot, zoals nu geëist wordt vanuit de herziene Eurovignetrichtlijn? Is hij bereid om in samenwerking met de minister voor Klimaat en Energie te werken aan een specifieke aanpak voor het tijdig ontwikkelen van een landelijke laadinfrastructuur voor het wegtransport en daarbij ook de rol van netbeheerders te betrekken? De heer Koerhuis refereerde daar ook al aan. Kan ik hierop een toezegging krijgen van de minister?

Voorzitter. Goederenvervoer in Nederland groeit en willen we het duurzaam doen, dan moet het wegvervoer deels verplaatst worden naar de vaarwegen en het spoor, de zogeheten modal shift. D66 is hier voorstander van en ik hoorde de SP dat zojuist ook al onderstrepen. Is de minister bereid om modal shift als doel op te nemen in het wetsartikel over het meerjarenprogramma terugsluis? Wil hij ook het optimaliseren van de logistieke keten als doel opnemen, om bijvoorbeeld het rijden met lege vrachtwagens te verminderen?

Voorzitter. Dan kom ik nu bij wat vragen over privacy en projectbeheersing, want in tegenstelling tot wat de heer Madlener zegt, is privacy bij D66 juist in heel goede handen. Als woordvoerder Digitale Zaken let ik daar goed op. We weten allemaal dat de dingen als het ICT betreft niet automatisch goed gaan. Vertraging en missers moeten we voorkomen in het belang van tijdige verduurzaming, zekerheid voor de sector en de nog volgende invoering van betalen naar gebruik, rekeningrijden, voor personenauto's.

Daarom heb ik de volgende vragen.

In Denemarken lijkt de implementatie van een vergelijkbare heffing maar drie tot drieënhalve jaar te duren. Waarom kunnen zij het sneller? Wellicht is dat omdat zij aansluiten bij de kastjes die in België en Duitsland worden gebruikt, zoals collega Koerhuis al zei. Is de minister bereid om een externe partij nogmaals te laten kijken of de implementatie toch niet efficiënter kan, om zo ook meer geld over te houden voor de terugsluis? Is de minister bereid de implementatie met name op kosten, kwaliteit en voortgang te monitoren en de Kamer hierover halfjaarlijks te informeren? Is hij bereid te garanderen dat de voorgenomen toets door het Adviescollege ICT Toetsing tijdig wordt aangevraagd en afgerond, gelet op de capaciteitsuitdagingen van het college? Kan de minister aangeven hoe hij de anonimisering van verplaatsingsgegevens borgt? De minister heeft er immers voor gekozen om gebruik te maken van de zogeheten dikke on-board unit, waardoor er veel meer privacygevoelige gegevens worden uitgewisseld met de dienstenaanbieders, die deze gebruiken voor commerciële diensten. Kan de minister inschatten hoeveel extra toezichtwerk er door deze keuze bij de Autoriteit Persoonsgegevens ontstaat en of deze daarvoor aanvullende capaciteit krijgt?

Voorzitter, ik rond af. Mijn ome Nol is inmiddels gepensioneerd en ik ben ervan overtuigd dat we met de impuls die deze vrachtheffing geeft aan de verduurzaming van de transportsector, zijn mooie vak recht doen. Wat D66 betreft maken we vaart met de invoering en doen we waardevolle ervaring op voor de uitrol van betalen naar gebruik voor personenauto's. Ik kijk uit naar de reactie van de minister.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Ginneken namens D66. Het is altijd mooi om een ijsbreker te gebruiken zoals die van ome Nol, want u had meteen de aandacht van iedereen toen de woorden "ome Nol" vielen. Dat viel me op. Doet u in ieder geval de groeten aan ome Nol. Meneer Madlener, heeft u een interruptie?

De heer Madlener (PVV):

Ik zal ome Nol niet noemen, want hij is er natuurlijk niet om zichzelf te verdedigen! Maar gelukkig is ome Nol met pensioen en heeft hij er helemaal geen last meer van.

De voorzitter:

Complimenten mogen altijd, meneer Madlener. Zodra je iemand aanvalt, moet die zich wel kunnen verdedigen. Maar dat weet u donders goed, want u zit hier bijna net zo lang als ik. U bent nog een groentje ten opzichte van mij, maar u hebt de ervaring wel.

De heer Madlener (PVV):

Dat is waar. Ik denk dat de heer Van Eijck het helemaal niet erg vindt dat ik hem hier noem, want hij zal het alleen maar een eer vinden dat hij kennelijk gehoord wordt. Maar goed, ome Nol is met pensioen en heeft er geen last meer van. Ik snap de visie op de toekomst van mevrouw Van Ginneken. We zijn allemaal voor schoon vervoer. De elektrische vrachtwagen zal ongetwijfeld op termijn de dieselvrachtauto gaan vervangen, maar voorlopig zijn ze nog onbetaalbaar. Ook de ontwikkeling van elektrische vrachtauto's gaat nog niet echt snel. Maar het zal er zeker van komen. Over een jaar of

tien, vijftien is het misschien wel betaalbaar geworden. Maar mevrouw Van Ginneken wil ze toch al een beetje opdringen met een hoop subsidies, op een moment dat ze nog niet betaalbaar zijn en over een aantal jaren mogelijk nog niet betaalbaar zijn. Vindt mevrouw Van Ginneken het slim om een techniek die nog niet uitgerijpt is en nog veel duurder is dan dieselauto's, nu al te gaan vervangen met heel veel belastinggeld? Als je een jaar of vijf à tien wacht, zijn ze misschien wel betaalbaar en kunnen ze concurreren zonder dat het al dat belastinggeld moet kosten. Is het niet beter om te wachten totdat die ontwikkeling er is?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik snap de vraag van de heer Madlener. Tien jaar wachten is, met de klimaatuitdagingen die we hebben, echt geen optie voor D66. We moeten nu handelen. Met de wet die nu voorligt hebben we juist een heel mooi instrument om dat te doen, dus ik stel voor dat we dat ook gaan doen. Ik hoor de heer Madlener zeggen dat hij voor schoon vervoer is, dus daar vinden we elkaar. Ik heb iets meer goede hoop, omdat uit de stukken ook heel duidelijk blijkt dat over een jaar of zeven à acht elektrische vrachtwagens goedkoper zijn dan dieselvrachtwagens. Dat omslagpunt ligt dus wat dichterbij. Juist door met deze impuls vanuit de terugsluis de sector tegemoet te komen, trekken we dat omslagpunt nog wat dicht naar ons toe. Dan hebben we dus op kortere termijn voor de sector een aantrekkelijk alternatief om duurzaam te rijden. Wat mij betreft beginnen we dus vandaag nog.

De voorzitter:

Dank. Dan nu de Partij van de Arbeid, de geachte afgevaardigde De Hoop.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Dank, voorzitter. Op de klimaatop in Glasgow nam Nederland het initiatief om samen met een groep andere landen een akkoord te tekenen waarin werd afgesproken dat in 2040 alle nieuwe vrachtwagens uitstootvrij zouden zijn. In 2030 zou daarvoor al 30% van de nieuwverkoop uitstootvrij moeten zijn. Hier in Nederland gaan we nog verder; in 2025 moeten de 30 à 40 grootste Nederlandse gemeentes zero-emissiezones hebben voor goederenvervoer. Dat zijn goede en noodzakelijke ambities, maar de realiteit is dat we achterlopen en dat er snel extra stappen moeten worden gezet om al die ambities waar te maken.

Een vrachtwagenheffing met sterke differentiatie op basis van CO₂-uitstoot is wat de Partij van de Arbeid betreft de belangrijkste stap om deze verduurzamingsambities te realiseren. Duurzaam rijden wordt beloond en met de terugsluis wordt de sector ondersteund om de stap naar duurzaam vervoer te maken. Buitenlandse vervoerders die op Nederlandse wegen rijden, betalen hieraan mee. Dat de heffing ruim drie jaar later wordt ingevoerd dan initieel afgesproken is, is een behoorlijke tegenvaller, maar dat is een realiteit waar deze minister, neem ik aan, weinig meer aan kan veranderen. Het is echter wél een politieke keuze om jarenlang een gat te laten vallen in de subsidiering van zero-emissievervoer. Tussen het aflopen van de AanZET-subsidie na 2024 en het begin van de terugsluis in 2027, word je als vervoersbedrijf jarenlang niet ondersteund in de verduurzaming van het wagenpark. Als vervoersbedrijf wacht je in deze periode dan wel even met de aanschaf van emissieloze vrachtwagens. De urgentie die op de klimaatop werd uitgestraald, is dan even naar de achtergrond verdwenen, omdat het begrotingstechnisch niet uitkomt. Is de minister het ermee eens dat we echt moeten

voorkomen dat er jarenlang geen subsidie is? Is hij bereid om hier een oplossing voor te vinden, bijvoorbeeld door middel van voorfinanciering uit de terugsluis of met behulp van het klimaatfonds?

Uit de subsidiepot tot en met 2024 kan de onrendabele top van slechts een paar duizend vrachtwagens worden weggenomen. Het nodige ingroeipad om het doel voor 2030 te halen wordt zo niet gehaald. Hoe gaat de minister hier verandering in brengen en wat gaat hij aanvullend doen om de doelen zoals afgesproken in het Klimaatakkoord en bij de klimaatpot wél te halen?

Daarnaast hoor ik veel zorgen over de benodigde laad- en tankinfrastructuur. Vervoerders gaan niet vier ton per vrachtwagen uitgeven als ze niet zeker weten dat ze ook kunnen worden opgeladen of gevuld met waterstof. Aan de andere kant gaan aanbieders van laadinfrastructuur deze niet aanleggen zolang er geen directe vraag naar is. Netbeheerders hebben ondertussen hun handen vol aan allerlei andere verplichtingen. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat er op tijd een netwerk van laadinfrastructuur ligt? Is hij bereid om voorwaarden te creëren voor marktpartijen en netbeheerders om een basisnetwerk van laad- en tankinfrastructuur te creëren?

Met de nieuwe eurovignetrictlijn zijn de tarieven in de wet die vandaag voorligt eigenlijk al achterhaald. Ik heb begrepen dat dat onvermijdelijk was, maar het is wel van belang dat er snel duidelijkheid komt over de nieuwe tarieven op basis van CO₂-uitstoot, zodat de sector weet waar die aan toe is en ook alvast durft te investeren. Is de minister bereid om snel duidelijkheid te verschaffen over de nieuwe tarieven? Is de minister tevens bereid om emissievrij vervoer een zo laag als noodzakelijk kilometertarief te geven om de gewenste transitie snel van de grond te laten komen en de doelen in het Klimaatakkoord te halen?

Tot slot, voorzitter, en samenvattend. Er zijn terecht hoge ambities om de transportsector te verduurzamen. Ik zie ook een sector die graag wil meewerken en graag wil verduurzamen. Zoals bij veel andere gebieden in de energietransitie, wachten marktpartijen en netbeheerders echter op de juiste voorwaarden om die stap te kunnen zetten. Ik hoop dat deze minister snel voor die voorwaarden gaat zorgen.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng, meneer De Hoop namens de PvdA. Het Christen Democratisch Appèl, vertegenwoordigd door de heer Van der Molen.

De heer Van der Molen (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik spreek vandaag ook namens de fractie van de SGP. Dan heb ik die ook maar meteen genoemd. Vandaag behandelen we eindelijk de Wet vrachtwagenheffing. Zoals u allen weet, had het CDA, samen met D66, de wet het liefst vorig jaar al in de Kamer besproken. Desalniettemin zijn we blij dat de minister de koe bij de hoorns heeft gevat en de wet snel aan de Kamer heeft doen toekomen. Het is nu zaak om tempo te houden, zeker omdat de sector de terugsluisgelden keihard nodig heeft om te innoveren en te verduurzamen. Voorzitter. Ik heb een aantal inhoudelijke punten bij de wet, allereerst de terugsluis naar de vervoersector. Zoals gezegd heeft de sector deze gelden hard nodig om te verduurzamen. Zonder afdoende financiering kan de sector haar klimaatakkoorddoelstellingen voor 2030 niet halen. Daarom is

afgesproken om de volledige netto-opbrengst van de vrachtwagenheffing terug te sluizen naar de sector, een afspraak waar het CDA volledig achter staat. Tegelijkertijd weet ik dat er door de sector kritisch gekeken wordt naar de verschillende bedragen die van de bruto-opbrengsten afgaan, bijvoorbeeld de eenmalige invoeringskosten. Deze waren in eerste instantie geraamd op circa 200 miljoen, maar lijken nu te verdubbelen door de keus om de uitvoering bij het RDW neer te leggen. Dit gaat ten koste van de terugsluis.

Er wordt op dit moment onderzoek gedaan naar de huidige raming van de hoogte van de invoeringskosten. Daarnaast wordt er een publiek-private comparator uitgevoerd om te bepalen of de gekozen uitvoeringsvariant nog aansluit bij de ambitie om de systeemkosten laag te houden. De uitkomsten van beide onderzoeken zijn nog niet binnen. Is er al zicht op de verschijningsdatum en kan de minister al wat zeggen over de verwachte uitkomsten? Misschien heeft hij al wel kunnen kijken.

Ik ben ook benieuwd hoe het kabinet om zal gaan met toekomstige financiële tegenvallers, bijvoorbeeld indien de inkomsten uit de vrachtwagenheffing lager uitvallen dan verwacht. Het zou fijn zijn als het voor iedereen vooraf helder is wat er dan gebeurt. Ik vraag de minister daarop te reageren. En hoe zorgen we ervoor dat toekomstige tegenvallers niet ten koste gaan van de terugsluis? Helaas is ervoor gekozen om bij het opstellen van het wetsvoorstel geen formele mkb-toets te laten uitvoeren. Kan de minister dit wel doen bij de verdere uitwerking van de maatregelen voor de terugsluis? Graag een reactie.

Voorzitter. Het CDA heeft de ambitie om in 2030 een halvering van het aantal verkeersslachtoffers te bewerkstelligen. In dat kader maak ik mij grote zorgen over de gevolgen door de vrachtwagenchauffeurs die zullen proberen het heffingssysteem te omzeilen. Dat zou kunnen betekenen dat er meer vrachtwagens op N-wegen en gemeentelijke hoofdwegen gaan rijden. Het risico op ongevallen neemt daardoor sterk toe en dat is ook precies de reden dat ik net als de heer Koerhuis het voorstel van de heer Grinwis heb ondertekend om dan snel te kunnen handelen. De toename van het uitwijkverkeer heeft negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en de fysieke leefomgeving en dat moet wat het CDA betreft zo veel mogelijk worden voorkomen. Het is daarom goed dat de vrachtwagenheffing ook wordt geheven op wegen waarop anders — ik citeer — "substantiële uitwijk plaats zou kunnen vinden". Zou de minister voor ons begrip het woord "substantieel" kunnen definiëren? Over welke percentages spreken we dan en hoe gaan we dit monitoren? Hoe zorgen we er verder voor dat er snel kan worden ingegrepen indien blijkt dat op niet-beprijste wegen toch ongewenste uitwijk plaatsvindt? Graag een reactie, ook naar aanleiding van het amendement.

In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel wordt weliswaar gesteld dat de terugsluis van de vrachtwagenheffing bedoeld is voor onder andere hernieuwbare brandstoffen, maar daaronder wordt uitsluitend verstaan "hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong". Dat is niet in lijn met de Renewable Energy Directive II. In dat klimaatakkoord is afgesproken dat er in 2030 7 petajoule aan bio-Ing wordt gebruikt. Kan de minister ervoor zorgen dat ook biobrandstoffen als bio-Ing onder de besteding van de middelen uit de terugsluis zouden kunnen vallen?

Voorzitter, tot zover.

De **voorzitter**:

Dank je wel, meneer Van der Molen van het CDA. Ik wens de minister alvast veel succes met het definiëren van het woordje "substantieel", want daar hebben we weleens een hele nacht over gediscussieerd. Ik weet niet of dat gaat lukken voor het avondmaal.

Mevrouw Kröger namens GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben net zoals de vorige spreker erg blij dat we eindelijk over dit wetsvoorstel spreken. Mijn fractie steunt het wetsvoorstel dan ook.

De vrachtwagenheffing is wat ons betreft een eerste stap naar een kilometerheffing voor al het wegverkeer en een betere verdeling van de lasten aan de hand van de lusten. Het heeft wel allemaal onnodig lang geduurd en het gebrek aan enthousiasme van de vorige ministers heeft ongetwijfeld bijgedragen aan die vertraging. Rekeningrijden leidt tot veel meestribbelen bij sommige partijen en de regering heeft omstandig aangegeven nu toch nog niet verder te kunnen versnellen. Dat is wat ons betreft teleurstellend, want wij hopen echt dat het zo snel mogelijk kan worden ingevoerd. Wij vragen of het de inzet kan zijn om echt te voorkomen dat we nog verder vertragen en om tegelijkertijd daar waar dat kan het systeem uit te breiden naar andere busjes en auto's. Dat zullen we zo veel mogelijk moeten gaan faciliteren en daarin zit natuurlijk een bepaalde spanning.

Voor GroenLinks is het belangrijk dat we met dit systeem en alle investeringen, zowel technisch als juridisch, straks bij kunnen dragen aan de invoering van een algemene kilometerheffing. Bij het vorige kabinet hebben wij vaak aangedrongen op de interoperabiliteit. De angst is eigenlijk dat we nu gaan investeren in een systeem dat we over een aantal jaren weer helemaal overhoop moeten gooien. Dan zijn al die jaren werk en een hele hoop geld verloren. Hoe kijkt de minister daarnaar? Hoe kunnen we zorgen dat we met dit systeem flinke stappen zetten richting een algemene kilometerheffing? Heel graag een reactie van de minister.

De beperking tot snelwegen en enkele trajecten van provinciale wegen maakt deze heffing, wat ons betreft, een stuk minder nuttig dan hij had kunnen zijn. Een groot deel van de vrachtwagenkilometers wordt immers op het onderliggende wegennet gereden. Wij en diverse andere partijen vrezen dat het aandeel sluipverkeer groter kan uitpakken dan nu voorspelt. Wij zien dan ook geen rechtvaardiging in het beperken van de belasting tot rijkswegen. Juist op de wegen met het grootste aantal dodelijke verkeersongelukken, de provinciale wegen, kunnen minder vrachtwagens ook bijdragen aan meer veiligheid en leefbaarheid. GroenLinks zou dan ook graag het voorbeeld van Duitsland volgen en ook de regionale wegen onder het systeem laten vallen. Ik begrijp dat er een amendement ligt om dat snel te kunnen doen als daar noodzaak toe is. Wij zouden dat graag preventief doen. Wij zullen dan ook het eerste amendement van de heer Grinwis steunen.

Alle inkomsten gaan nu naar het Rijk, terwijl we wel de wegenbelasting voor vrachtwagens afschaffen. De provincies verliezen daarmee hun opcenten en kunnen zelf niet sturen in het gebruik van hun wegen. De provincies houden dus lasten en een verplichting om dure vrachtwagenstructuur te onderhouden, maar krijgen daar geen geld

meer voor. Klopt dit? Hoe is de minister van plan dit op te lossen? Zou het een mogelijkheid zijn voor provincies om met een eigen tarief aan te sluiten op het systeem? En hoe zou dat kunnen werken?

Ik sluit aan bij de vraag van de PvdA over de tariefstructuur. Wij zouden graag zien dat er een sterkere differentiatie is naar emissies. Dan gaat het om CO₂, fijnstof, stikstof en het gewicht van het voertuig. De maatschappelijke kosten voor het faciliteren van een rit met een zware vrachtwagen zijn nou eenmaal vele malen groter. De milieubelastingen van onzuinige en vervuilende vrachtwagens zijn eveneens hoger, dus dan is een hoger tarief ook gerechtvaardigd. Dat helpt ondernemers om voor elke rit de schoonste en kleinste vrachtwagen te kiezen.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ja, ik heb even een interruptie inderdaad, want ik vind het een goed punt van collega Kröger over zowel milieu als gewichtsklasse. Voor milieu kun je nog zeggen dat over een paar jaar alles ongeveer even schoon is, maar er blijft een verschil tussen gewichtsklassen. Het antwoord van de minister was: meer differentiatie leidt tot meer uitvoeringsissues. Hoe weegt collega Kröger het uitvoeringsaspect versus het milieuaspect?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank voor de vraag. Dat is misschien ook precies de vraag aan de minister. Hij reageerde vrij kort daarop door te zeggen "uitvoeringsissues". Ik zou meer willen weten over hoe dat precies zit. Wij hebben euroklassen. Die bestaan al. Vrachtwagens die opnieuw op de weg zijn, zijn al geclassificeerd. Die zou je dus kunnen belasten en dan weten we het maximale gewicht. Je kan dan per kenteken één keer een tarief vaststellen. Wij hebben dus wel wat vragen over de realiteit van de uitvoeringsissues die de minister schetst.

De voorzitter:

Meneer Grinwis knikt tevreden, dus u kunt doorgaan met uw betoog, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dat was meteen hetgeen ik ging uitspreken. De heer Grinwis heeft dat al als antwoord gekregen. Wij horen dus heel graag van de minister hoe we met dezelfde kosten en vaart in het uitvoeren van het voorstel toch een hoger maatschappelijk rendement kunnen halen door meer te differentiëren. Wij vinden dat je dat ook zou moeten nastreven met zo'n wetsvoorstel.

Dan kom ik de terugsluis. Ook daarover zijn door een aantal collega's vragen gesteld. Wij willen echt dat dat geld voor die terugsluis ingezet wordt voor de grootste mogelijke structurele verandering. Wij willen echt dat die transitie wordt aangejaagd. De terugsluis moet breder ingezet worden in de sector als geheel en niet louter in de vrachtwagensector. Het gaat om het ondersteunen van de modal shift en daar zijn een heleboel opties voor. Wij moeten voorkomen dat het geld terechtkomt bij projecten die de markt prima zelf al zou kunnen doen, of bij projecten die maar hele kleine

maatschappelijke baten teweegbrengen en louter voor bepaalde deelnemende bedrijven aantrekkelijk zijn, maar geen breder maatschappelijk effect hebben. Wij zijn bezorgd over het verder stimuleren van biobrandstoffen voor wegtransport via de terugsluis. We moeten echt zo snel mogelijk over op zero emissie. Daar zouden wij de terugsluisgelden voor moeten gebruiken in de transitie.

Tot slot, voorzitter, want ik denk dat het bijna tijd is: wij maken ons grote zorgen over de handhaving door de ILT. Wij hebben in de Kamer veel debatten gehad over het ongelofelijk brede takenpakket van de ILT, over hoe dat vaak misgaat en ook over toezicht bij allerlei bedrijven die werken met zeer zorgwekkende stoffen. De ILT komt gewoon handen en capaciteit tekort. De Raad van State was hier ook kritisch op. Wij hebben de afgelopen jaren bij tal van ILT-taken gezien dat het toezicht sterk te lijden heeft onder het gebrek aan mensen en middelen. De Raad van State constateert terecht dat het een enorme investering vergt als de ILT deze taak erbij krijgt. Dus dat moet op een goede manier gebeuren. Wij begrijpen op zich dat er gekeken wordt naar de ILT als dé instantie om dit te doen, maar dan moet er echt flink geld bij en een realistisch plan bij, en dan mag het niet ten koste gaan van de andere taken van deze ongelofelijk belangrijke toezichtsorganisatie.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Ook dank aan alle andere leden; tot nu toe blijft iedereen netjes binnen de indicatieve tijd. Dus ik hoop niet dat de heer Grinwis het gaat verknallen. Meneer Grinwis namens de ChristenUnie.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ja, voorzitter, en anders houdt u mij vast kort. Het is goed dat we nu eindelijk het voorstel vrachtwagenheffingen kunnen behandelen, want het is toch een tempo van likmevestje als een afspraak uit oktober 2017 pas in 2020 in een wet aan de Kamer is voorgelegd en als die vervolgens pas in 2022 wordt behandeld. Maar ja, daarbij moeten wij als Kamer natuurlijk ook weer naar onszelf kijken.

Helaas lijkt de daadwerkelijke implementatie van de kilometerprijs voor vrachtwagens gelijke tred te houden met de vertraagde wetsindiening en -behandeling. Dachten we in 2017 nog aan 2023, inmiddels zitten wij op 2027. Gelukkig nemen we voor de kilometerbeprijzing voor personen- en bestelwagens op voorhand wat meer tijd, namelijk 2030, waarmee die twee fases van de kilometerbeprijzing redelijk op elkaar beginnen aan te sluiten. Mijn vraag aan de minister is: benadert hij dat ook zo? Ziet hij de samenhang tussen beide voorstellen, tussen de vrachtwagenheffing en de kilometerbeprijzing voor personenauto's? Of ziet hij dat als twee totaal verschillende werelden? Met het ene moderne systeem sluiten we aan bij België en Duitsland, terwijl het andere, zoals het nu is opgeschreven in het coalitieakkoord, toch een soort neanderthalersysteem is. Ik ben heel benieuwd hoe de minister hiertegen aankijkt.

De voorzitter:

Er is een interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik hoor echt heel veel frustratie bij de heer Grinwis over de vertraging van dit wetsvoorstel. Ik snap dat hij suggereert dat wij als Kamer de hand in eigen boezem moeten steken, maar volgens mij heeft de vorige minister stevig meegestribbeld. Herkent de heer Grinwis dat?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik zit nog niet eens een jaar hier in de Kamer, dus ik weet er niet zo heel veel van, behalve dat ik weleens wat heb gehoord. Laat ik het zo formuleren: ik heb heel veel vertrouwen in deze minister en in de daadkracht van deze minister.

De **voorzitter**:

U zit hier pas een jaar, maar het lijkt soms alsof u hier al twintig jaar rondloopt. Dat moet u als een compliment beschouwen. Meneer Alkaya, SP.

De heer **Alkaya** (SP):

Er zijn genoeg terreinen waarop wij terecht een onderscheid maken tussen huishoudens en bedrijven: op het fiscale terrein en op allerlei andere beleidsgebieden. Als iets wordt ingevoerd voor vrachtverkeer en bedrijven, is het niet vanzelfsprekend dat personenvervoer en particulieren automatisch volgen. Sterker nog, mijn fractie is daar heel erg op tegen, maar daar gaan we het nog uitgebreid over hebben. De vraag die de ChristenUnie aan het kabinet stelt, zou ik dus graag aan de ChristenUnie willen stellen. Ziet de ChristenUniefractie dit als één totaalpakket of staan die dingen echt los van elkaar?

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, wat is daarop uw antwoord? Sorry, ik word ook al een dagje ouder. Meneer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Misschien zijn we het wel eens ook. Ik dank collega Alkaya voor zijn vraag en voor het gegeven dat de SP het systeem voor de vrachtwagenheffing in ieder geval omarmt. Op zich heeft hij gelijk, alleen denk ik dat heel veel argumenten ervoor pleiten om dit juist wel als één geheel te benaderen. Je hoeft dan maar één keer systeemkosten te maken. Je hoeft maar één keer in de hardware te investeren. Zo zijn er nog wel wat argumenten. Het meer beprijsen van gebruik in plaats van bezit heeft bijvoorbeeld ook een aantal voordelen. Tegelijkertijd moet je wel heel erg oppassen met de maatvoering van beprijzing voor huishoudens, omdat je in landelijke gebieden ook nog wel een reële mogelijkheid tot mobiliteit moet houden. Daar is heel veel aandacht voor in het coalitieakkoord. Ik zie dus niet zozeer de tegenstelling tussen de beide doelgroepen als het gaat om kilometerbeprijzing. Maar ik herken wel de zorgen van collega Alkaya dat het voor huishoudens, met name in gebieden zonder alternatief, niet onmogelijk gemaakt moet worden om de auto te pakken.

De heer **Alkaya** (SP):

Dat is inderdaad precies het punt. Financiële prikkels betekenen nogal wat als je het over mensen hebt, over huishoudens. Dat is nogal wat anders dan dat je het over een bedrijf hebt. Je wil ook niet dat bedrijven failliet gaan, maar je zou er met financiële prikkels voor kunnen zorgen dat ze bijvoorbeeld niet meer kiezen voor vrachtverkeer, maar voor de binnenvaart, of dat ze er niet meer voor kiezen om heel veel kilometers

met vrachtwagens te maken, maar dat ze goederen op een andere manier vervoeren. Daarom zijn wij voor dit voorstel. Maar financiële prikkels inbouwen voor mensen die helemaal geen alternatief hebben, die op het platteland wonen, is natuurlijk een heel ander verhaal. Want dan raken ze geïsoleerd. Er zijn al heel veel diensten die verdwijnen op het platteland. Dus dat is een hele andere discussie, die we ook apart met elkaar zullen voeren. Ik wil dit wel benadrukt hebben. Dit is wat ons betreft een heel ander verhaal dan de kilometerheffing voor personenvervoer.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik deel de zorg van collega Alkaya helemaal. Laten we dit debat dan inderdaad vervolgen bij een ander debat, al zal collega Alkaya dat misschien met collega Van der Graaf mogen voeren. Ik vergat te zeggen dat ik haar vandaag vervang. Zij had namelijk verplichtingen voor de enquêtecommissie Groningen. Kortom, dit gaan we volgen. Er liggen nog heel veel uitwerk vragen. Wat dat betreft is de vraag van collega Alkaya denk ik ook een aanmoediging voor hem om het voor de bewoners van landelijke gebieden aantrekkelijk te houden om te blijven rijden, ook in een auto als er geen ov is. In het ChristenUnieplan, in het verkiezingsprogramma, is in ieder geval met nadruk een lage basisprijs opgenomen, om het juist niet onmogelijk te maken om de auto te pakken voor mensen die daarvan afhankelijk zijn. Daarin is ook de afschaffing van de tol opgenomen, bijvoorbeeld in verschillende tunnels in Nederland, zodat je niet dubbel pech hebt.

Voorzitter. Ik was nog maar net begonnen, maar ik ga denk ik maar verder met mijn bijdrage.

De **voorzitter**:

Doet u dat. Meneer Van der Molen, het lichtje van uw telefoon brandde, uw "never walk alone"-lichtje. Dus dadelijk is uw batterijtje leeg. Alstublieft.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, u heeft alles in de gaten. Zo snel als de vorige minister stikstofruimte voor de A15 wist te organiseren, zo traag was ze toch wel als het ging om het invoeren van iets overzichtelijks als de vrachtwagenheffing. Dat is iets wat de Belgen en Duitsers al jaren geleden voor elkaar wisten te boksen. De Belgen hebben bij de wetgeving en implementatie nota bene heel goed gekeken naar wat Balkenende IV had voorbereid in de jaren 2007-2010. Maar goed, daar kon de huidige minister allemaal weinig aan doen. Dat klinkt een beetje als een koe van een zekere zijde bekijken. Waar hij wel wat aan kan doen, is een stevige, robuuste invoering van de vrachtwagenheffing. Daar daag ik hem toe uit.

Voorzitter. De vrachtwagenheffing stond dus in het coalitieakkoord van 2017, toen we nog vertrouwen in de toekomst hadden. Dat heb ik eigenlijk nog steeds, hoor. Aan de fiscale zijtafel hebben we dit toen afgesproken. Ik was daar namens de ChristenUnie-fractie de onderhandelaar. Dat ging om een kilometerheffing voor vrachtverkeer, in navolging van omringende landen. Daarbij hadden we met name het Belgische model voor ogen, wat weer nauw aansloot bij wat we in Nederland hadden voorbereid. Dat was een heffing die ten principale geldt voor het hele wegennet, met voor de meeste lokale en provinciale wegen een nultarief, zoals België dat heeft tot op de dag van vandaag.

De vorige minister heeft echter gekozen voor toch wel een beetje een slap aftreksel van

het Duitse model. Maar waar de heffing in Duitsland op alle snelwegen en N-wegen, Bundesstrassen, geldt, gaat het in Nederland alleen om snelwegen en een zeer klein gezelschap aan N-wegen. Dus geen brede kilometerheffing voor vrachtwagens, maar een vrij beperkte, plaatsgebonden heffing. Mijn vraag is: waarom heeft de vorige minister daarvoor gekozen? Het kastje staat ten slotte verplicht op alle wegen aan. Waarom is er niet gekozen voor een heffingsnetwerk van alle wegen, met een nultarief voor de nodige rijks-N-wegen en provinciale en lokale wegen die nu niet in de bijlage staan, zoals België dat heeft gedaan? Waarom staan de wegen overigens in de wet en niet in een onderliggende AMvB of ministeriële regeling? Nu is voor elke toevoeging van een weg een wetswijziging nodig. Aansluitend op de afspraak uit het regeerakkoord van 2017 heb ik in ieder geval het amendement op stuk nr. 9 ingediend, samen met de collega's Van der Graaf, Van Ginneken en Stoffer, waarmee we het Belgische model omarmen. Ik heb goede hoop dat de minister hiermee kan leven. Het is ook een vervolg op de motie-Van der Graaf/Schonis op stuk nr. 284 (31305), van drie jaar geleden alweer.

Dan over de spoedregeling, over het heffingsnetwerk en de uitwijkrisico's. In een interruptie op collega Madlener had ik het al over de rit die je plant van Vlissingen naar Rotterdam, tussen de twee havens. Voor je het weet, kies je niet meer voor de West-Brabantroute en de snelwegen, maar ga je de mooie Dammenroute langs het schone Ouddorp en Rockanje inplannen; de plaatsen die de heer Madlener en mij welbekend zijn. Van Hoogeveen naar Enschede ga je ook over de N-wegen in plaats van over de snelwegen. Dat ligt vrij voor de hand. Die zijn niet in de bijlage over het heffingsnetwerk opgenomen. Is dat wel verstandig? Een vrachtwagenheffing die alleen voor een select aantal wegen geldt, brengt namelijk grote uitwijkrisico's met zich mee. Er is becijferd dat het aantal vervoerskilometers kan toenemen tot wel 28% als je alleen maar de autosnelwegen zou opnemen. De selectie is nu ietsepietsie groter, maar toch: uitwijkend vrachtverkeer zorgt voor een verminderde verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid en voor een mindere staat van de infrastructuur. Dat laten ook gemeenten en provincies horen in een stevige oproep om wat aan die uitwijk te doen. Gelukkig bestaat er een spoedprocedure om in dit soort gevallen een tarief te vragen voor een nieuw wegvak, maar samen met een aantal collega's vind ik dat dat wel wat beter in het wetsvoorstel geregeld kan worden. Daarom het amendement op stuk nr. 10.

Voorzitter. Vanaf 2025 verwachten we een sterke stijging van het aantal zero-emissievrachtwagens. Daar moet de terugsluis van de vrachtwagenheffing natuurlijk uiteindelijk aan bijdragen. Goed nieuws: volgens nieuwe EU-regelgeving kunnen we ondernemers een korting geven tot wel 75%. Dat moeten we dan natuurlijk wel gaan doen. Hoe eerder zij weten of die korting inderdaad gaat gelden, hoe sneller zij een investering in nieuwe trucks kunnen doen. Daarom heb ik de volgende vragen. Welke korting is de minister van plan om in te stellen en wanneer kan de minister ondernemers daar duidelijkheid over verschaffen? Immers, investeringsbeslissingen neem je elke dag en hebben grote impact voor jaren later.

Dan de terugsluis. De trage invoering heeft toch ook nadelen voor transportbedrijven. Een latere invoering betekent een latere terugsluis, oftewel nu minder investeringskracht om te verduurzamen. Heeft de minister misschien al ideeën om daar wat aan te doen? Moet de terugsluis naar voren of heeft hij andere manieren bedacht om logistieke bedrijven te helpen verduurzamen?

Als laatste, voorzitter, de laadinfra. Voor de groei van het aantal elektrische trucks is een forse uitbreiding van de laadinfra nodig. Deze komt echter nog niet heel erg voorspoedig van de grond. We weten allemaal hoe lang het duurt om Liander of Stedin te laten komen om een meterkast te verplaatsen, laat staan het faciliteren van een landelijk basisnetwerk van laadpunten. Hoe gaat de minister hier een boost aan geven, zodat op de verzorgingsplaatsen langs snelwegen snel meer laadpunten te vinden zijn?

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng namens de ChristenUnie, meneer Grinwis. Mevrouw Kröger?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb toch nog een vraag aan de heer Grinwis. Ik weet dat de ChristenUnie onze zorgen over biobrandstoffen en de grootschalige inzet ervan deelt. Is hij het dan ook met mij eens dat we de terugsluis eigenlijk niet moeten inzetten om het gebruik van biobrandstoffen verder aan te jagen?

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Daar moet ik eens even op kauwen. Dat weet ik nog niet direct. In het kader van de verschrikkelijke oorlog in Oekraïne denken we natuurlijk opnieuw na over voedselzekerheid in de wereld en over hoe belangrijk het is om onze landbouwgronden allereerst in te zetten voor voedselproductie en niet voor brandstofproductie of anderszins. Tegelijkertijd moeten we niet doen alsof nu alle landbouwgrond heel efficiënt wordt gebruikt voor voedselproductie. Ik ga hier dus even goed op kauwen en ben ook benieuwd naar de reactie van de minister. Tegelijkertijd zie ik dat we nu al biobrandstoffen bijmengen tot 10%. Dat gaan we ook in de luchtvaart doen. Het is dus wel een route die we bewandelen. Ik ben dus wel benieuwd of de minister reden ziet om hier nog eens anders tegenaan te kijken, ook in het licht van de recente aandacht voor voedselzekerheid in de wereld, met name in Noord-Afrika, het Midden-Oosten, India en Pakistan. Ik pass dit dus een beetje door.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Grinwis. Mevrouw Kröger, u bent in principe door uw interrupties heen, maar u mag het gewoon bilateraal aan de heer Grinwis vragen tijdens de schorsing. We gaan schorsen tot 14.45 uur. Dan zien we elkaar weer terug.

De vergadering wordt van 14.13 uur tot 14.45 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met het wetgevingsoverleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat inzake regels voor het in rekening brengen van een vrachtwagenheffing voor het rijden met een vrachtwagen op aangewezen wegvakken. Het woord is zo dadelijk aan meneer de minister. Ik stel aan de leden voor dat we opnieuw beginnen met vier losse interrupties of twee in tweeën. Dat bepalen jullie zelf. Ik weet niet of de minister in de beantwoording gaat werken op volgorde van de Kamerleden of in de vorm van blokken, van onderwerpen. Kan hij dat aangeven? Dan sta ik iedere keer

interrupties toe aan het einde van zo'n blokje. Dat zorgt voor een beter verloop.

Het woord is aan u, meneer de minister.

Minister **Harbers**:

Prima. Dank u wel. Ik zal beginnen met aan te geven hoe ik zal antwoorden. Dat is inderdaad per thema, per blok. Veel Kamerleden hadden namelijk vaak vragen over dezelfde thema's. Het eerste blok begint met een korte inleiding, met daarna de tarieven en de samenhang met de Eurovignetrichtlijn. Het tweede blok is de terugsluis, inclusief de zero-emissievoertuigen. Het derde blok is alles op het gebied van uitvoering, ICT, het systeem en de handhaving. Het vierde blok gaat over de opbrengsten, de kosten en de planning. Het vijfde blok gaat over het heffingsnetwerk en de effecten, dus ook over op welke wegen we heffen en over eventuele sluiproutes, uitwijk, et cetera. Het laatste blok is overig, met de vragen die gesteld zijn over de samenhang met betalen naar gebruik en de privacy. Tot slot behandel ik de amendementen. In de eerdere beantwoording kom ik natuurlijk al op thema's die ook door de amendementen gedekt worden, maar aan het eind van mijn beantwoording ga ik in op hoe het precies in de amendementen staat.

De **voorzitter**:

We hebben daar inderdaad wel uw appreciatie van nodig.

Minister **Harbers**:

Ja, zeker.

De **voorzitter**:

Begin gerust met de inleiding, meneer de minister. Zou u het willen aangeven als u aan het einde van een blokje bent?

Minister **Harbers**:

Ja, dat zal ik doen.

Ik heb eerst even een paar woorden vooraf. Wat mij betreft is de invoering van de vrachtwagenheffing een essentiële stap in het verduurzamen van de vervoersector. Daarmee kunnen we ook een impuls geven aan een sterke en innovatieve Nederlandse vervoersector, die is voorbereid op de toekomst. We gaan nu met die vrachtwagenheffing namelijk over op het betalen voor het gebruik van de weg. Dat geldt niet alleen voor de binnenlandse, maar ook voor de buitenlandse vrachtwagens, zoals in onze buurlanden het geval is. Daarnaast gaan we de netto-opbrengsten gebruiken voor de verduurzaming en de innovatie van de vervoersector. De terugsluis — daar ga ik straks dus verder op in — is samen met de sectorpartijen uitgedacht. De vervoersector is ook een groot voorstander van een vlotte invoering van de vrachtwagenheffing en de terugsluis.

Er is heel veel gezegd over het verleden. Dat heeft zich deels buiten mijn blikveld voltrokken. Laat ik hier zeggen dat ik blij ben dat de Tweede Kamer vandaag dit wetsvoorstel in dit wetgevingsoverleg behandelt, want zo zetten we belangrijke stappen richting de invoering daarvan. Overigens heb ik zojuist nog wat meer geleerd over het verleden, want waar de heer Grinwis zei dat hij aan de fiscale tafel van de formatie in

2017 zat, dacht ik toch echt dat we dit aan de Mobiliteitstafel ondertussen ook bedacht hadden. Zo leer je nog eens wat over de verschillende inspiratiebronnen die we hadden toen ik nog Kamerlid was. Maar ik zit hier nu in mijn rol als minister.

Ik begin met de vragen over het doel, de tarieven en de Eurovignetrichtlijn. De kernvraag werd door de heer Madlener gesteld, namelijk: waarom voeren wij de vrachtwagenheffing in? Dat is gewoon zodat binnenlands en buitenlands vrachtwagenverkeer nu gaat betalen naar het gebruik van de weg. Daarmee beogen we om het speelveld voor zowel Nederlandse als buitenlandse kentekenhouders van vrachtwagens gelijk te trekken en de netto-opbrengsten te gebruiken voor verduurzaming. Een extra argument is ook dat het eurovignet, zoals wij op dit moment vrachtwagens belasten, uitgefaseerd zal gaan worden. Ook vanuit die insteek hebben we een alternatief nodig. Dan kiezen we dus gelijk voor de eerlijke benadering, namelijk het betalen per kilometer en de opbrengsten in verduurzaming steken.

In hetzelfde verband vroeg de heer Koerhuis of ik de zorg wil wegnemen dat het een opmaat zou zijn naar een systeem van CO₂-rechten. Ik weet niet precies wat de heer Koerhuis bedoelt met een systeem van CO₂-rechten. Ik kan me daar heel veel bij voorstellen. Nu is het zo dat de vrachtwagenheffing wordt gebaseerd op de gereden afstand. Die heffing moet vervolgens wel in lijn zijn met de Europese wet- en regelgeving, zoals de Eurovignetrichtlijn. Op grond daarvan zijn de tarieven op dit moment nog gedifferentieerd naar Euro-emissieklasse en gewicht. Maar die Eurovignetrichtlijn is zeer recent herzien. Ik ga daar straks nog verder op in. Op basis daarvan zullen de tarieven in de toekomst ook gebaseerd moeten zijn op de CO₂-uitstoot van vrachtwagens. We zullen dus voor de invoering nog de tarieven van de vrachtwagenheffing daarop moeten aanpassen. Dat is voor mijn gevoel wel iets anders dan een systeem van CO₂-rechten, maar CO₂ gaat in de toekomst dus wel meetellen in de tariefstelling.

De heer De Hoop vroeg in het bredere verband naar de inbedding in de doelen van de klimaatop in Glasgow. We hebben ons als Nederland in Glasgow uitgestoken om ons te committeren aan 30% emissieloze vrachtauto's in 2030 en volledig emissieloze nieuwwerkoop in 2040. We weten allemaal dat dat een forse opgave is voor de transportsector. Dus juist daarom is die terugsluis van de vrachtwagenheffing van groot belang, omdat we vanaf de start van de heffing ongeveer 250 miljoen euro per jaar beschikbaar hebben voor het ondersteunen van de transportsector. Dan kunnen wij dus vanaf de start van die vrachtwagenheffing grote stappen zetten om ook dat doel en dat commitment dat we in Glasgow hebben uitgesproken, met de sector waar te gaan maken.

Ik noemde net al de Eurovignetrichtlijn, die onlangs in Europees verband is herzien. Mevrouw Van Ginneken en de heer De Hoop vroegen of ik bereid ben om de tarieven nu al meteen aan te passen. Ik kan dat op dit moment nog niet à la minute doen. Daar hebben we nog onderzoek voor nodig en dat kost tijd. Als we daarop zouden wachten, zouden de invoering en de behandeling van de vrachtwagenheffing ook weer vertraging oplopen. Maar ik zeg u toe dat de Kamer zo snel mogelijk geïnformeerd wordt over de te maken keuzes. De implementatie van de herziene richtlijn voor het eurovignet, inclusief die keuzes, zal ook voor de feitelijke invoering van de vrachtwagenheffing afgerond zijn. Dat weten we dus ook allemaal voordat het van start gaat. Wat er in de kern verandert,

is dat het in de systematiek van de Eurovignetrichtlijn niet was toegestaan om voor emissieloze vrachtwagens een lager tarief te hanteren dan het tarief voor een Euro 6-voertuig. Maar in die herziene richtlijn is inmiddels opgenomen dat de tarieven gedifferentieerd moeten worden op basis van CO₂-emissie. Er moet een korting gegeven worden voor emissieloze vrachtwagens. Die tariefdifferentiatie zullen we in de nog op te stellen implementatiewet gaan uitwerken. Het is een zorgvuldig proces, omdat wijzigingen van de tarieven ook weer kunnen leiden tot verkeerseffecten. Maar het is ruim voor de invoering van de vrachtwagenheffing rond.

De voorzitter:

We wachten altijd even met de vragen tot aan het einde van een blokje. Aan u is dan als eerste het woord, mevrouw Van Ginneken.

Minister Harbers:

De heer Alkaya vroeg of er ook nog een ander systeem onderzocht was voor de vrachtwagenheffing. Er zijn alternatieven denkbaar, zoals de introductie van een vignet, aanpassing van het eurovignet of aanpassing van de dieselaccijns. Maar die bleken uiteindelijk allemaal niet of minder geschikt voor het behalen van de doelstelling van de vrachtwagenheffing die het vorige kabinet had afgesproken. Dat is: betalen per gereden kilometer. Vandaar dat er op het voorgestelde systeem is uitgekomen.

Dan nog even over die tariefstelling. Mevrouw Van Ginneken en volgens mij ook andere sprekers vroegen of ik het ermee eens ben dat zero-emissie de prioriteit verdient boven biobrandstoffen. Ze vroegen ook of ik bereid ben een maximale korting voor zero-emissie te geven. Wat mij betreft zijn ook biobrandstoffen belangrijk voor het bestaande wagenpark. Daar zijn ook met de sector afspraken over gemaakt, zij het dat de afspraak wel is dat het tijdelijk is. Er zit nog geen eindtermijn aan. Dat moet de komende tijd ook nog verder uitgewerkt worden, maar als transitie zit dat nog steeds in het pakket. Uiteindelijk is de korting die internationaal mogelijk is voor zero-emissie bepaald op een bandbreedte van 50% tot 75%. Ik kom binnenkort bij de implementatiewet voor die herziene richtlijn met de voorgestelde keuzes. We zullen daar bij de behandeling van die implementatiewet ongetwijfeld met elkaar over spreken. Dat er korting komt, zit dus ook al besloten in de herziene Eurovignetrichtlijn.

Mevrouw Kröger vroeg nog waarom er niet gekozen is voor een sterkere tariefdifferentiatie op het gewicht. In de kern komt het erop neer dat als we dat zouden doen, dat best wel complex is en weinig bijdraagt aan de verduurzamingsdoelstelling. Een sterkere tariefdifferentiatie zou maar voor een heel beperkte substitutie naar lichtere voertuigen zorgen en dus maar een beperkte reductie van emissies opleveren. Uiteindelijk draagt die dus weinig bij aan de verduurzamingsdoelstelling van de vrachtwagenheffing. Om die reden is daar uiteindelijk niet voor gekozen.

Mevrouw Kröger vroeg nog hoe in de tariefstructuur rekening wordt gehouden met gewicht, diesel, CO₂-uitstoot en NO_x-uitstoot. Ik denk dat ik dat net ook al heb aangegeven. In de kern doen we dat met de huidige tabel waarin rekening is gehouden met de gewichtsklasse en de euro-emissieklasse. Daarbij wordt dan ook weer gedifferentieerd op de NO_x-uitstoot. Te zijner tijd komt er in de implementatiewet een nieuwe tarieventabel. Daarin wordt gedifferentieerd op CO₂-emissie en een externe kostenheffing voor luchtvervuiling. Dus dat komt allemaal binnenkort in die

implementatiewet.

Voorzitter, dat voor wat betreft het eerste blokje.

De voorzitter:

Dank u wel. Ook dank voor uw inleiding en de beantwoording inzake de tariefstelling en het eurovignet.

Mevrouw Van Ginneken was de eerste, en dan de heer Madlener. En dan volgen vast nog meer liefhebbers. Mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik dank de minister voor de beantwoording tot dusver. Ik wil even ingaan op de twee punten waarbij de minister reageerde op vragen van mij. Dat betreft het moment van duidelijkheid over tarieven gebaseerd op uitstoot en het prefereren van zero-emissievrachtwagens boven vrachtwagens die rijden op biobrandstoffen. De minister zei dat hij daarop zo spoedig mogelijk zal reageren, in ieder geval voor de datum van inwerkingtreding van de vrachtwagenheffing. Dat mag ik hopen, maar eigenlijk zou ik liever van de minister een iets concretere datum willen horen, omdat de sector behoefte heeft aan duidelijkheid. De sector wil namelijk investeringen gaan doen; ze willen die in ieder geval niet uitstellen. De minister heeft zelf al eerder in een brief aangegeven dat, als de sector de investeringen erg ver gaat uitstellen, de investeringen op elkaar klonteren en marktverstoring gaan werken. Het is dus in ons aller belang dat de minister een termijn aangeeft. Misschien deze zomer of eind dit jaar? Wanneer?

Minister Harbers:

De vraag is helemaal helder. Ik wil nog voor de zomer een eerste beeld geven van de invulling daarvan. Dat zal misschien nog verder in detail uitgewerkt moeten worden, maar dat gebeurt precies om aan die sector duidelijkheid te bieden.

De voorzitter:

Dat is genoteerd door onze griffier. Dank daarvoor. Meneer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Er komt dus duidelijkheid over de tarieven, maar er gaat dus iets veranderen, want kennelijk wordt straks meer korting gegeven aan emissieloze vrachtauto's. Mijn vraag aan de minister is of de totale opbrengst, die is geraamd tussen 615 en 685 miljoen per jaar, wordt gehandhaafd. Gaan de tarieven voor niet-emissieloze vrachtauto's dus verder omhoog?

Minister Harbers:

Dat zullen we uitwerken, maar het wordt niet beoogd om die veel verder te laten oplopen. Soms is het ook gewoon het differentiëren tussen verschillende categorieën. Als het voor de één dus goedkoper wordt, zal het voor een vervuilend voertuig in dit stelsel duurder worden.

De voorzitter:

Zijn er nog interrupties in blokje een? Zo niet, dan gaan we in ieder geval verder met de terugsluis en de zero emissie, blokje twee.

Minister **Harbers**:

Dank u wel. De heer Koerhuis stelde dat de levertijd van elektrische auto's lang is en vroeg in hoeverre dat ook geldt voor elektrische vrachtwagens. Ook daar speelt natuurlijk dat vrachtwagenproducenten de druk voelen om hun wagenpark te verduurzamen, ook op grond van Europese wet- en regelgeving. Je ziet dat vrachtwagenproducenten daarom vol inzetten op spoedige levertijden voor zero-emissievrachtwagens. Soms is levering zelfs mogelijk binnen een maand of drie. Op dit moment is die maximaal een jaar. Op dit moment zien we dus geen noemenswaardige problemen met de levertijd. De vraag gaat natuurlijk wel fors toenemen. Tegelijkertijd zie je dat de producenten en de markt enorm inspelen op die ontwikkeling, omdat die zich niet alleen in Nederland voordoet, maar natuurlijk in de hele Europese Unie, ook gelet op de daarachter liggende doelstellingen uit Fit for 55.

Wat daarbij zeker een rol speelt, is de laadinfrastructuur. Daar hebben velen naar gevraagd. We spannen ons er hard voor in om die op tijd rond te krijgen. Ik denk zelfs dat de laadinfrastructuur, naast de aanschaf en de beschikbaarheid van emissieloze voertuigen, misschien nog wel een veel grotere stimulans en voorwaarde is om dit voor elkaar te krijgen. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur heeft daarvoor een speciale werkgroep logistiek. Die gaat dit jaar van start met een pilotprogramma voor heavy-duty laadpleinen. Er wordt ook gewerkt aan het vormgeven van een basisnetwerk voor publieke laadinfrastructuur voor de logistiek. Afgelopen 1 maart is de vliegende brigade van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur van start gegaan, om de toekomstige energievraag van de batterij-elektrische logistiek in kaart te brengen om er ook daar voor te zorgen dat je op tijd de benodigde netcapaciteit kunt gaan realiseren.

Een vraag van mevrouw Van Ginneken in dat verband was om samen te werken met de minister voor Klimaat en Energie en met de netbeheerders om tot een samenhangende aanpak te komen. In de kern komt het antwoord erop neer dat ik natuurlijk altijd bereid ben tot die samenwerking voor een goede aanpak. Ook binnen het pakket van de terugsluis is er overigens aandacht voor om daarin meters te gaan maken. In dat verband hebben we bijvoorbeeld ook het kennisinstituut voor e-laden al geconsulteerd. Samen met mijn collega voor Klimaat en Energie kijk ik naar de verdere uitwerking van de terugsluis.

De heer De Hoop had ook naar de laadinfrastructuur gevraagd, maar die vraag heb ik hiermee denk ik beantwoord.

De heer De Hoop haalde er de vergelijking van het kip-en-eivraagstuk nog bij. Dat is het natuurlijk ook vaak, zeker bij verduurzaming. Het ging om de oproep om de juiste randvoorwaarden te creëren. Als ik het verder toespits op waterstof, wat waarschijnlijk een belangrijke brandstof of energiedrager gaat worden voor vrachtauto's, kan ik zeggen dat we ook de mogelijkheid verkennen om bedrijven bijvoorbeeld bij waterstoftankstations te ondersteunen, zodat zij een minimale afzet kunnen garanderen. We zijn op dit moment dus een subsidie tot een bepaald minimumaantal klanten aan het onderzoeken. Dat is weer anders dan bij de elektriciteitslaadpalen, want uiteindelijk zien we in de praktijk dat de meeste ondernemers toch hun eigen laadpaal bij hun eigen distributie willen. Maar bij waterstof zul je zeker tot een waterstoftankstationachtige infrastructuur moeten komen.

De heer Koerhuis vroeg nog naar het waterbedeffect van vrachtauto's op diesel die milieuzones niet in kunnen. Ik heb daar niet zo veel zorgen over. Op dit moment kunnen gemeenten, zowel groot als klein, zelf beslissen tot het instellen van een zero-emissiezone. We hebben ook middelgrote of wat kleinere gemeenten die een zero-emissiezone hebben aangekondigd. Bij de kleinere gemeenten staat hier Ede als voorbeeld. Daar ben ik opgegroeid en dat vind ik toch niet echt een kleine gemeente. Ik hoor dat Alphen aan den Rijn ook geen kleine gemeente is, maar ten minste middelgroot tot groot. Opdrachtgevers zullen naar verwachting — daar komt het op neer — eisen dat hun transport steeds meer emissieloos wordt, zowel voor levering binnen als voor levering buiten een zero-emissiezone, want ook aan die kant wordt de druk natuurlijk opgebouwd.

Mevrouw Van Ginneken en de heer Alkaya vroegen naar de modal shift, bijvoorbeeld de binnenvaart. Ik begin even met de binnenvaart. Door de vrachtwagenheffing wordt vervoer over de weg een tikje duurder, maar niet in de dramatische verhoudingen die de heer Madlener aangaf. Maar in de onderlinge verhouding kan het wel betekenen dat vervoer via de binnenvaart aantrekkelijker wordt. Dat effect is op dit moment becijferd op een modal shift van 0,6% van weg naar spoor en 1,7% naar de binnenvaart. Ik geef toe dat het geen dubbele cijfers zijn, maar alle beetje's helpen. Ondertussen hebben we natuurlijk ook nog andere programma's om de modal shift te verbeteren.

Daarnaast geldt dat de terugsluis in beginsel ingezet zal worden als terugsluis naar de vrachtwagentransportsector, de wegvervoersector. Die zal zich dus primair richten op de wegvervoersector. Een rechtstreekse stimulering van de binnenvaart of het spoor past daar niet bij, maar tegelijkertijd zul je zien dat de terugsluismaatregelen voldoende kansen bieden om bij te dragen aan een verder verschoond en innovatief vervoersysteem, waarbij de hele logistieke keten kan profiteren. Een voorbeeld is de aanleg van duurzame laad- en tankinfrastructuur op strategische overslagpunten. Dat zou op termijn voordelig kunnen zijn, zowel voor het wegvervoer als voor de binnenvaart en het spoor, zeker als er ook op hublocaties mee aan de slag wordt gegaan. De hele modal shift heeft dus wel degelijk de aandacht, maar in de kern is het wetsvoorstel natuurlijk bedoeld voor verduurzaming van het wegvervoer. Het optimaliseren van de logistieke keten, waarnaar mevrouw Van Ginneken vroeg, maakt ook onderdeel uit van de terugsluis. In de bestuursovereenkomst die met de transportsector is afgesloten, zijn drie bestedingssporen overeengekomen. De eerste is het versnellen van de transitie naar emissieloos vrachtvervoer. De tweede is ondersteuning van duurzame brandstoffen en biobrandstoffen. De derde is het optimaliseren van de logistieke keten om zo het aantal vrachtkilometers te verminderen.

Dan een vraagstuk waarnaar veel leden van de Kamer vroegen: de tijdgap die er is tussen het aflopen van de huidige stimuleringsmiddelen en het invoeren van de vrachtheffing en daarmee de terugsluis. Er waren wisselende variaties in de oproepen om die terugsluis sneller van start te laten gaan. Het uitgangspunt van de wet — dat kan ik niet mooier maken — is dat de vrachtwagenheffing en de terugsluis tegelijk starten. Er is ook geen budget beschikbaar voor het eerder starten van terugsluismaatregelen, omdat dat uit de invoering van de vrachtwagenheffing moet komen. Ook vanuit het oogpunt van de rijksbegroting is het risicovol om een voorschot te nemen op de inkomsten van de vrachtwagenheffing. Dat zou onwenselijk zijn. De allerbelangrijkste

opgave die ik voel, is in ieder geval geen verdere vertraging en een zo spoedig mogelijke invoering van de vrachtwagenheffing. De heer Grinwis vroeg er ook naar of ik tempo wil maken.

Ik hoor natuurlijk ook de oproep van de Kamer om dingen naar voren te halen, maar voor mij voelt die op dit moment nog een beetje voortijdig. Ook vanuit het oogpunt van de beheersing van de rijksbegroting wil ik wel veel zekerheid hebben dat het ook daadwerkelijk op moment X van start gaat. Daarvoor heb ik minimaal nodig een wet die door de Tweede en de Eerste Kamer is aangenomen, plus dat we op weg zijn met de implementatie in de zin dat bijvoorbeeld aanbesteding ... Daartussen zit overigens nog de ICT-toetsing, waar ik straks nog op kom in reactie op mevrouw Van Ginneken. Als we een eind op weg zijn, zou ik daar dus nog weleens over kunnen nadenken, maar op dit moment zie ik nog geen budgettaire mogelijkheid om nu al te zeggen dat de terugsluis eerder van start kan gaan. Tegelijkertijd voel ik wel de druk achter de vragen die door diverse leden zijn gesteld, dus ik ga de komende tijd verder kijken wat we misschien elders mogelijk kunnen maken om iets te doen voor de sector, zonder dat ik daar op dit moment al een vastomlijnd beeld van heb.

De heer Van der Molen vroeg naar de bio-Ing. Ik zei straks al dat biobrandstoffen in ieder geval tijdelijk in de met de sector overeengekomen terugsluis zitten, dus we zullen bij de uitwerking van de terugsluis ook kijken naar bio-Ing.

De heer Van der Molen en de heer Alkaya vroegen ook naar de gevolgen voor mkb-ondernemers. Ik zeg graag toe dat ik een formele mkb-toets uitvoer bij de verschillende terugsluismaatregelen, zodat we in ieder geval een goed beeld krijgen van hoe de terugsluis uitpakt, niet alleen voor het grootbedrijf maar ook voor mkb-ondernemers. Ik vind het ook belangrijk dat zowel grote als kleine ondernemingen kunnen profiteren van de terugsluis, want alle ondernemers betalen de heffing.

Tot slot in dit blokje nog de vraag van de heer Van der Molen. Hij zei dat toekomstige tegenvallers niet ook nog ten koste mogen gaan van de terugsluis. Daarbij geldt dat eventuele tegenvallers in de uitgaven worden opgevangen door een risicoreservering. Pas bij overschrijdingen van deze reservering is er sprake van een tegenvaller in de uitgaven die ten laste komt van de terugsluis. Andersom geldt dat als de invoerings- of exploitatiekosten lager uitvallen dan verwacht, dit een meevaller oplevert voor de terugsluis. Het belangrijkste is dat we een jaar voorafgaand aan de invoering de laatste check doen en dan zowel de opbrengsten als de uitgaven vastpinnen, zodat we daar een goed beeld van hebben. Vanzelfsprekend zullen we proberen om dat zo realistisch mogelijk te ramen. Over een paar jaar zijn we daar aanbeld. Ik geloof dat het Prinsjesdag 2025 zal zijn voordat we dat kunnen vaststellen.

Dat waren de vragen in dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, tot zover, meneer de minister. Blokje 2, terugsluis van zero-emissie. Allereerst mevrouw Van Ginneken, dan mevrouw Kröger en dan meneer De Hoop. Mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

De minister geeft aan altijd bereid te zijn tot overleg over de aanpak voor laadinfrastructuur, maar ik vond de reactie van de minister toch een beetje vrijblijvend. De sector wil heel graag meer regie hierop. Zoals de minister zelf aangeeft, is het een belangrijke hobbel om die investeringsbereidheid te slechten. Er is behoefte aan snellere garantie op het verkrijgen van netaansluiting. Dus ik zou heel graag van de minister een toezegging krijgen over een specifieke aanpak, die dus niet in de nationale laadinfrastructuuragenda zo benoemd is, samen met de minister voor Klimaat en Energie, voor deze sector voor het op orde krijgen van de laadinfrastructuur in samenwerking met de netbeheerders.

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken ging al voor de tweede toezegging, ze probeert er een hattrick van te maken. Dus ...

Minister Harbers:

Dan moet ik uitkijken. Ik begrijp de vraag die hierachter zit. Het begint voor mij wel bij die Nationale Agenda Laadinfrastructuur, want dan weet je ook op welke plekken we welke laadinfrastructuur nodig hebben. Dat maakt nogal wat uit, want we weten dat het elektriciteitsnet in grote delen van Nederland knelt. Dan weet je waar je gericht moet gaan kijken. Laat ik in ieder geval mevrouw Van Ginneken antwoorden dat ik zeer bereid ben om met de resultaten, ook van de activiteiten die wij nu voor de nationale laadinfrastructuur ondernemen, vervolgens het gesprek met de collega voor Klimaat en Energie aan te gaan om te kijken hoe dat in zijn plannen past en wat we daar verder mogelijk kunnen maken. Het is een vraagstuk waar mijn collega uitvoerig mee bezig is, want het is een vraagstuk met heel veel verschillende dilemma's en ook nog een beetje problemen. Ik kan dus geen garanties geven dat we het nu à la minute op iedere plek oplossen, maar ik ben zeer bereid om dat gesprek aan te gaan.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Ik wil nog even vermelden, wat ik misschien in de eerste termijn had moeten doen, dat de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren zich moet verontschuldigen wegens dringende verplichtingen bij de parlementaire enquêtecommissie Fraudebeleid en Dienstverlening. Ik denk dat dat een hele grondige reden is dat hij hier niet aanwezig kan zijn. Dus hij is verontschuldigd.

Mevrouw Kröger, GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb toch ook een vraag over de inzet van de terugsluis. Wij zijn wel behoorlijk bezorgd dat we het gebruik van biobrandstoffen nog verder gaan aanjagen. We hebben in het verleden gezien hoe dat ongelooflijk mis is gegaan bij de discussie over biomassa-bijstook, waarbij eigenlijk iedereen concludeert dat dat ook goed mis is gegaan. En dan gaan we nu weer de inzet van biobrandstoffen aanjagen in het vrachtverkeer. Mijn vraag is in hoeverre de minister het met mij eens is dat juist de modal shift maar ook vermijdbare transportbewegingen, de terugsluis zo inzetten dat je ook vermijdbare transportbewegingen niet uitvoert — elke minder gereden kilometer is er één — toch de basis zouden moeten zijn van hoe je de terugsluis inzet.

Minister Harbers:

Het is en-en, ook-ook. Optimalisering van de logistiek, vermijdbare kilometers ook daadwerkelijk vermijden en daar soms ook iets qua capaciteit, denkkracht en soms ICT-ondersteuning bij. Dat zit ook in de terugsluis, naast de inzet op alternatieve brandstoffen, waaronder ook voor een tijdelijke periode nog bio, en de laadinfrastructuur. Ze zijn, denk ik, alle drie nodig om de transportsector een stevige impuls te geven voor verduurzaming, waarbij het één, biobrandstof, een overgang is en het ander veel structureler, zoals bijvoorbeeld de laadinfrastructuur en de logistieke optimalisering.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor in de beantwoording van de minister dat hij in ieder geval wel ziet dat hier een bepaalde ordening in is, wenselijkheid in is. Zouden we dan die ordening niet ook moeten aanbrengen in hoe we die terugsluis besteden? Geld stoppen in een transitie, een tussenfase, is minder effectief dan geld stoppen in een modal shift of investeringen die op de lange termijn ook echt bijdragen aan de transitie. Zou je dan ook niet in die terugsluis een bepaalde prioritering willen aanbrengen?

Minister **Harbers**:

Ik vind een prioritering ingewikkeld, omdat ik mij goed kan voorstellen dat je echt alle drie nodig hebt. In de ene bedrijfstak valt logistiek meer te optimaliseren dan in een andere bedrijfstak. Omdat iedereen die heffing betaalt, wil ik realistische mogelijkheden bieden aan iedere bedrijfstak waar die heffing wordt opgebracht om daadwerkelijk zelf een stap te zetten. In de ene bedrijfstak is er minder alternatief dan in de ander. De ene bedrijfstak heeft gewoon zijn kilometers al op orde, de ander kan daar misschien nog een slag zetten. Maar ik kan aan mevrouw Kröger wel toezeggen dat dat hele terugsluisprogramma nog wordt uitgewerkt in een meerjarenprogramma voor de terugsluis, voordat we daadwerkelijk gaan inzetten. Ik neem deze gedachte wel mee om te zijner tijd te laten zien hoe wij dit onderling wegen. Misschien is dat genoeg voor dit moment.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor die toezegging. Geachte afgevaardigde De Hoop.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ik wil toch nog even ingaan op het subsidiepat dat valt tussen 2024 en 2027. Ik vond de beantwoording van de minister daarin vrij vrijblijvend, omdat hij zei: ik wil wel kijken in de begroting, maar jullie weten hoe dat gaat. De urgentie die ik in het begin van het betoog van de minister proefde, viel daarbij wel een beetje weg. Als vrachtwagenbedrijf ga je gewoon wachten tot 2027, omdat je dan wel subsidie krijgt voor die aanschaf van emissieloze wagens. Tenminste, dat zou ik als ondernemer dan doen. Ziet de minister dus in dat het wel onwenselijk is als er jaren geen subsidie is, omdat dan de ondernemers echt in die wachtstoel gaan zitten? Is hij bereid om te kijken wat er gedaan kan worden, misschien binnen het Klimaatfonds? In de Europese Unie liggen er sowieso nog miljarden op ons te wachten. Omdat wij weigeren te hervormen, krijgen wij die niet. Volgens mij is er echt wel wat mogelijk. Ik zou de minister toch willen oproepen om daar wel naar te kijken, want ik zou het echt zonde vinden als die ontwikkeling later begint dan nodig is.

Minister **Harbers**:

Ik herken natuurlijk het vraagstuk dat hierachter zit. In theorie zou je kunnen zeggen: op

een gegeven moment weet iedereen wel dat de heffing komt over vier jaar, dus kun je je daar maar beter op voorbereiden. Maar ik begrijp hoe moeilijk dat is in een groot deel van de wegtransportsector. Ik heb aangegeven dat ik hier en nu daar nog geen financiële mogelijkheden voor zie. Ik heb geprobeerd om dat met een beetje voorzichtigheid in te kleden, omdat ik mij ook aan de financiële spelregels heb te houden die wij met elkaar in het kabinet zijn overeengekomen.

Ik moet echt wel 100% garantie hebben op het moment dat de vrachtwagenheffing daadwerkelijk onomkeerbaar is. Dat is zo'n moment dat ik markeer in mijn hoofd, om eens te kijken of ik daar nog wat mee kan om al dan niet iets naar voren te halen. Maar op dit moment heb ik daar nog geen dekking voor. De stappen die ik voor die tijd sowieso nog moet nemen, bestaan uit een wet die door de Tweede en Eerste Kamer is aangenomen, een ICT-toetsing en vervolgens de aanbesteding en opdrachtverlening voor de invoering van het systeem. Mijn hoofd stopt ondertussen niet, want ik zie natuurlijk ook wel het punt dat we in ieder geval moeten zorgen dat we het momentum in de sector niet verliezen.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Duidelijk. Ik wil wel benadrukken dat het gewoon een politieke keuze is om zo'n subsidiegat te laten vallen. Ik snap dat de minister is gebonden aan het regeerakkoord, maar ik wil hem echt oproepen om daarnaar op zoek te gaan.

Dan had ik ook nog een vraag over de laadinfrastructuur. Ik herken heel erg de punten die andere collega's ook schetsen. Ik vond het positief dat de minister het ook had over hublocaties, omdat ik verwacht dat in verschillende regio's de problematiek nog groter wordt. Ik zie het in mijn eigen Súdwest-Fryslân, waar ongelofelijke druk is op die netbeheerders. Ik wil de minister vragen waar hij toe bereid is om te zorgen dat wij een redelijke basis behouden. Ik begrijp dat die marktpartijen cruciaal zijn, maar ik denk dat het ook gezien moet worden als nutsvoorziening, niet alleen voor die infrastructuur, maar ook voor de lokale economie in die verschillende regio's. Is de minister dus bereid om samen met de minister van EZK na te denken over een overkoepelend idee voor nutsvoorzieningen met betrekking tot laadinfrastructuur? Ik wil dus graag dat daar breder over wordt nagedacht dan alleen met de marktpartijen, dus een beetje overkoepelend. Wat is daar nou precies als nutsvoorziening voor nodig?

Minister **Harbers**:

Laat ik één stapje terugnemen. Want ook bij het kenmerken als nutsvoorziening ga je eigenlijk weer meteen naar de uitvoering. Ik zeg er meteen bij dat ik dan overigens wel erg op het terrein van mijn collega-staatssecretaris en de minister voor Klimaat en Energie kom. Als je één stap daarvoor gaat zitten, dan zie je dat er natuurlijk tal van bewegingen en prikkels zijn die maken dat mensen in de toekomst echt over moeten stappen op duurzame brandstoffen. Ik zou het dus ook zonde vinden als uiteindelijk de enige weg blijkt te zijn dat we dat als overheidsnutsvoorziening voor elkaar zouden krijgen. Want hier is een markt voor. Hier moet een markt voor zijn. Want dit is uiteindelijk de toekomst.

Ik zou in die zin altijd eerst de prikkel willen leggen bij marktpartijen om dit voor elkaar te krijgen. We weten dat het een transitie is waardoor je de markt hier en daar moet helpen. Maar voor mij zit het wel in die logica. Zeker als je straks ziet dat er een

vrachtwagenheffing komt en dat we natuurlijk ook voor andere transportmodaliteiten overal verduurzaming hebben, dan zou ik het eigenlijk teleurstellend vinden als dat alleen langs overheidswegen voor elkaar zou komen. Want uiteindelijk is het de toekomst voor iedere modaliteit. Ik ga er dus van uit dat de markt daar ook wel op gaat inspringen. Daar zien we gelukkig ook al de eerste voorbeelden van.

Laat ik er één ding aan toevoegen. Dat je uiteindelijk voor dit soort dingen een landelijk en ook internationaal dekkend netwerk nodig hebt, is er wel een eerste voorwaarde voor dat in dit geval vrachtauto's ook daadwerkelijk gebruikt worden.

De voorzitter:

Meneer De Hoop, we hebben maar vier vragen. Er komen nog enkele blokken, dat u het weet. Dit is uw derde interruptie, maar u mag hem graag inzetten.

De heer De Hoop (PvdA):

Om het nog even te verduidelijken: ik zeg ook niet dat we dit totaal niet aan de markt zouden moeten overlaten. Ik denk dat de markt hier een cruciale rol in heeft. Maar het punt dat ik wilde maken, is dat ik denk dat het vooral regionaal soms wel goed is dat de overheid een grotere rol pakt om de basisvoorziening te verzorgen. Die oproep gedaan hebbende proefde ik ook in het betoog van de minister dat we daar wel echt oog voor moeten houden, ook aan de voorkant. Het mag niet zo zijn dat we daar als het allemaal bijna zo ver is nog mee bezig moeten.

De voorzitter:

Dank u wel. U heeft nog één interruptie, dus kijk goed wanneer u hem inzet.

Minister Harbers:

Zeker. Het is natuurlijk ook onderdeel van het terugsluispakket om actief te kijken naar de laadinfrastructuur. We kunnen straks — ik noemde dat zojuist al in antwoord op mevrouw Kröger — in dat meerjarenplan natuurlijk ook nog eens een keer met elkaar door die bril bekijken of het dan voldoet.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik sluit me aan bij de voorgaande sprekers. Voor mij mag het wel concreter. Hoeveel laadinfrastructuur schat de minister dat we nodig gaan hebben voor de G40-gemeenten die die emissievrije zones gaan invoeren, om die echt emissievrij te hebben? Hoeveel laadinfrastructuur is er nu? Ongeveer een derde van onze inwoners woont in die gemeenten. In ieder geval een derde van de vrachtwagens moet dan elektrisch zijn. In hoeverre hebben we nu al elektrische vrachtwagens in Nederland? In hoeverre verwacht de minister dat die er vanaf 2025 of 2030 zijn? Misschien kunnen we van de minister de toezegging krijgen dat we dat concreter krijgen, zodat we op basis daarvan verder kunnen debatteren? Mevrouw Van Ginneken noemde het ook: het blijft nu heel erg vrijblijvend. Ik wil het graag concreter hebben. Dat hoeft niet nu; dat kan ook in een volgend debat. Maar dat wil ik wel graag.

Minister Harbers:

Ik ben het daar niet mee oneens; laat ik dat heel helder zeggen. Ik probeer alleen even uiteen te rafelen waar we staan in de tijd. Vandaag hebben we het over de Wet vrachtwagenheffing, die straks ook gewoon het juridisch instrumentarium biedt om zowel

de heffing als de terugsluis mogelijk te maken. Met alle gevoelens die er zijn over de lange tijdsduur duurt het vervolgens nog een paar jaar voordat de heffing ook daadwerkelijk wordt ingevoerd. Precies datgene waar de heer Koerhuis en anderen naar vragen, moet er natuurlijk wel zijn voorafgaand aan de daadwerkelijke implementatie en invoering van de wet en de start van de terugsluis. Hier, vandaag, anno 2022 precies een invulling geven van al deze getallen, gaat niet. Dat zouden we ook niet moeten willen. Want ik wil dat de plannen voor wat we nodig hebben op het moment dat die wet ingaat, zo dicht mogelijk zitten op de invoering straks. Dit komt dus allemaal in dat meerjarenplan voor de terugsluis, voorafgaand aan de invoering. Want dan moet precies duidelijk worden hoe we het jaarlijkse bedrag van die terugsluis gaan inzetten en welke doelen we daarmee willen behalen. Dan krijgt het ook de concreetheid waarnaar de heer Koerhuis en anderen hebben gevraagd. Anders zou het ook zonde zijn.

De voorzitter:

Prima. Zijn er nog vragen over blokje twee, terugsluis en zero emissie? Nee, dan gaan we naar het derde blokje, uitvoering, handhaving en informatie- en communicatietechnologie.

Minister Harbers:

Ja. Dat zijn bijvoorbeeld de kastjes, de "dikke en de dunne on-board unit". Ik moest er in de eerste acht weken ook aan wennen, hoor.

Ik begin maar even met de vraag die als eerste door de heer Koerhuis is gesteld: sluiten de kastjes die gebruikt worden, ook aan bij de kastjes in andere landen? En vind ik ook dat dat moet? Ja, ik vind dat dat moet. Daarom worden er ook on-board kastjes gebruikt die Europees gestandaardiseerd zijn. De verschillende EETS-aanbieders, die straks de dienstverlening aan de transportbedrijven gaan doen, leveren diensten in verschillende Europese landen en daardoor kunnen gebruikers ook van één on-board unit, één contract en één factuur van tolwegen in verschillende landen gebruikmaken. Verder kan die on-board apparatuur van óf een EETS-aanbieder óf de hoofddienstaanbieder voor Nederland verkregen worden.

Mevrouw Van Ginneken vroeg waarom we dan niet gebruik hebben gemaakt van wat dan de dikke on-board unit heet. U was waarschijnlijk al eerder op werkbezoek, mevrouw Van Ginneken, want ik had nog niet van het verschil tussen een dikke en een dunne on-board unit gehoord. De kern van zo'n dikke on-board unit is dat de berekening van het tarief helemaal plaatsvindt in de on-board unit zelf. Alle relevante gegevens worden dan in het apparaat opgeslagen. In de dunne on-board unit worden die gegevens opgeslagen bij de dienaar. De kern daarvan is eigenlijk dat wij de markt van EETS-aanbieders, ook die in de ons omringende landen, zo veel mogelijk willen benutten.

De aanbieders die op dit moment actief zijn, gebruiken allemaal de dunne on-board unit, waarbij ze dus de gegevens opslaan bij de dienaar. Dat sluit overigens ook weer aan bij het regeerakkoord van het vorige kabinet, waarin deze vrachtwagenheffing werd aangekondigd. Daarin was namelijk opgenomen dat een vrachtwagen de al in Nederland aanwezige boordapparatuur moet kunnen gebruiken. Daar komt nog bij dat die andere, de dikke on-board units, hogere kosten kennen en ingewikkelder updates van het wegennet gebruiken. Ze hebben verder niet allemaal voldoende intern

geheugen. Dat alles maakt dat er een veelheid aan argumenten is om voor de huidige kastjes te kiezen.

De heer Alkaya vroeg waarom gekozen is voor private dienstaanbieders voor de inning en wat daarvan de risico's zijn. De keuze voor private dienstaanbieders is eigenlijk geen keuze, want het is een verplichting in de Europese regelgeving en dan in het bijzonder in de EETS-richtlijn. Die dwingt voor het innen van de vrachtwagenheffing namelijk af dat private EETS-aanbieders moeten worden toegelaten. Dat sluit ook weer aan op het Europese uitgangspunt dat een houder van een vrachtwagen slechts bij één EETS-aanbieder in de Europese Unie één contract hoeft af te sluiten en dat die dan vervolgens met die boordapparatuur door verschillende EETS-gebieden moet kunnen rijden. Uiteindelijk krijgt hij dan ook weer één factuur.

Mocht een houder geen klant willen of kunnen worden van zo'n EETS-aanbieder, dan heeft de Staat der Nederlanden één hoofddienstaanbieder gecontracteerd. Daar kun je dus altijd terecht. Er is dus wel een fall-backscenario voor, maar de kern is dat we werken met de EETS-aanbieders die er zijn. Daar is in de ons omringende landen ook al heel veel ervaring mee opgedaan. Die ervaring gebruiken we dan ook weer door continue uitwisseling met deze landen. Dus dat is de reden daarvoor.

De voorzitter:

Voor de mensen thuis die dat graag willen weten: EETS staat voor European Electronic Toll Service.

Minister Harbers:

Ja, dank voor de ondertiteling en sorry voor het gebruik van de afkorting.

Mevrouw Kröger vroeg naar de capaciteit van de ILT. Kan die die taak er wel zomaar bij nemen? Zomaar gaat het niet. Het wetsvoorstel is wel door de beoogde uitvoerders, die verschillende rollen hebben, getoetst. Dat zijn de Rijksdienst voor het Wegverkeer, het Centraal Justitieel Incassobureau, de Inspectie Leefomgeving en Transport en Rijkswaterstaat. Het systeem wordt dan ook verder uitgewerkt in afstemming met de beoogde uitvoerders.

Het toezicht vindt grotendeels administratief plaats door de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Die maakt daarbij gebruik van de systemen langs de weg. De fysieke toezichthouder, de ILT, richt voor deze taak een nieuwe afdeling in met voldoende capaciteit. Het is geen grote reorganisatie. Ik hoorde meneer Alkaya dat woord noemen, maar het is wel het vormen van een nieuwe afdeling met voldoende capaciteit. Die afdeling zal ook landelijke dekking hebben en voldoende zichtbaarheid om steekproefsgewijs te kunnen controleren. Die inspecteurs worden specifiek opgeleid en ingezet. Die opbouw start vanaf 2024. De kosten voor het toezicht worden betaald uit de heffing. Daarmee heeft het ook geen invloed op de reguliere bekostiging van de ILT. Als de kernvraag is of er straks voldoende capaciteit, mensen en middelen zijn, dan is het antwoord "ja". Dat wordt apart vormgegeven bij een nieuwe afdeling van de ILT.

Mevrouw Van Ginneken vroeg of de ICT-toets op tijd wordt aangevraagd. Dat is het geval. Het project is in 2021 aangemeld bij het Adviescollege ICT-toetsing. Ik verwacht de start van de BIT-toets medio dit jaar, als de wetgeving door de Tweede en de Eerste

Kamer is gegaan. De gemiddelde doorlooptijd van deze toets is twaalf tot zestien weken. Op basis van het BIT-advies stel ik een reactie op. Daarna wordt het rapport, met mijn reactie erbij, aangeboden aan de Tweede Kamer. Op dat moment komen we er verder over te spreken.

Dat was het voor dit blokje, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer de minister. Allereerst is er een vraag van mevrouw Kröger en dan van mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil het even heel scherp hebben. Kan de minister garanderen dat als de ILT deze handhavende taak op zich neemt, dat op geen enkele manier ten koste gaat van de capaciteit die de ILT nodig heeft voor het huidige takenpakket? Is het dus helemaal additioneel en wordt het gefinancierd vanuit de heffing?

Minister **Harbers**:

Ja, dit is additioneel. Het is een nieuwe afdeling, gefinancierd vanuit de heffing.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dit is niet zozeer een interruptie, maar een checkvraag. De minister heeft wel gesproken over de on-board unit, maar ik had daar twee vragen aan gekoppeld. Misschien komen die terug in het blokje privacy, dus dat wou ik even checken. Dat ging om de vraag of de minister kan aangeven hoe hij de anonimisering van verplaatsingsgegevens garandeert en om de vraag of de AP extra toezichtcapaciteit krijgt voor deze extra taak.

Minister **Harbers**:

Ja, zal ik dat maar gelijk even doen? Ik heb de antwoorden bij de hand. Ze zaten in het blokje overig, maar dan hebben we ze maar gehad. Het begint natuurlijk bij de dienstenaanbieders, die zich gewoon aan de wet moeten houden, straks ook aan dit wetsvoorstel. Op basis daarvan zijn ze verantwoordelijk voor het beschermen van de persoonsgegevens van hun klanten. De Autoriteit Persoonsgegevens kan vervolgens zelfstandig besluiten om onderzoek te doen naar de gegevensverwerking door dienstenaanbieders, als daar aanleiding toe is. Het is dan wel aan de Autoriteit Persoonsgegevens, net zoals bij andere bedrijfstakken, om dat besluit te nemen en het onderzoek uit te voeren. Ik weet dat er met collega's in het kabinet van tijd tot tijd discussie en debat is over de capaciteit van de Autoriteit Persoonsgegevens, maar daar hebben we in het kader van dit wetsvoorstel verder geen invulling aan gegeven. Het is een van de vele wetsvoorstellen waaruit een verplichting voortvloeit voor met name de marktpartijen om zich aan de wet te houden.

Dan de vraag of verplaatsingsgegevens geanonimiseerd worden. Dat is het geval. Verplaatsingsgegevens zijn voor twee dingen nodig. Aan de ene kant zijn ze nodig voor het afrekenen van de factuur. Er zijn allerlei restricties aan hoelang ze bewaard mogen blijven en hoelang ze nog beschikbaar moeten zijn voor steekproeven. Daarna worden ze vernietigd. De verplaatsingsgegevens kunnen worden ingezet voor verkeersbeleid en verkeersbeheer, maar in dat geval moeten de verplaatsingsgegevens door dienstenaanbieders worden geanonimiseerd. Het verstrekken van die geanonimiseerde

persoonsgegevens is elders geregeld, in de wet inzake de implementatie van de EETS-richtlijn, de European Electronic Toll Service-richtlijn.

De voorzitter:

Is het duidelijk, mevrouw Van Ginneken, of wilt u nog iets vragen?

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik wil eigenlijk memoreren dat de minister zegt dat er niet specifiek rekening is gehouden met de Autoriteit Persoonsgegevens. Ik ga misschien iets zeggen wat niet alleen voor deze minister bestemd is, maar ook voor andere ministers. Het is natuurlijk een beetje gek. De Autoriteit Persoonsgegevens heeft een bepaalde taakstelling. Daar heeft ze capaciteit voor gekregen. Daarover is een apart debat gevoerd. Op het moment dat er nieuwe wetten worden gecreëerd die extra gegevensverwerking introduceren, waar die dan ook ligt, is het eigenlijk wel gek dat je de Autoriteit Persoonsgegevens niet aanvullend in staat stelt om daar toezicht op te houden. Ik zou eigenlijk toe willen naar een mechanisme waarmee er met elke nieuwe wet die een aanzienlijke verwerking van persoonsgegevens introduceert, ruimte komt voor de Autoriteit Persoonsgegevens om daar adequaat toezicht op te houden. Zou de minister niet de primeur naar zich toe willen trekken om dit specifiek te regelen voor deze wet?

Minister Harbers:

Ik weet dat dit natuurlijk een veel meer omvattend vraagstuk is, dus hoezeer ik ook word uitgedaagd om een primeur op mij te nemen, dat ga ik niet doen. Ik herken het vraagstuk wel. Om dat dit wetsvoorstel een lange geschiedenis heeft maar ik zelf niet in het kabinet zat toen dit werd ingediend bij de Kamer, weet ik ook niet uit mijn hoofd hoe dat op dat moment is meegewogen. Laat ik de vraag anders interpreteren. Dit wetsvoorstel ligt er nu, maar als mevrouw Van Ginneken bedoelt of ik hier bij toekomstige wetsvoorstellen actief aandacht aan wil besteden, dan is het antwoord daarop ja.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar blokje vier: opbrengsten, kosten en planning. O, meneer Alkaya heeft nog een vraag over blokje drie.

De heer Alkaya (SP):

Ja, over de dienstaanbieders, vooral over de hoofddienstaanbieders. Er is door de Europese Unie gekozen voor een vorm van marktwerking bij belastinginning. Dat brengt zekere risico's met zich mee. Ik lees heel veel zaken die daar rekening mee houden, maar het is me nog niet helemaal duidelijk. In de wet is geregeld dat, als zo'n dienstaanbieder failliet gaat, er een bepaalde termijn komt voor de belastingplichtige om over te stappen naar de hoofddienstaanbieder. Maar kan die hoofddienstaanbieder dan niet failliet gaan? Wie wordt dat? Is dat dus geen marktpartij? Blijft die te allen tijde bestaan?

Minister Harbers:

Die hoofddienstaanbieder is ook een marktpartij. Het verschil is dat die direct in opdracht van de overheid werkt. Als fall-backscenario is er een hoofddienstaanbieder voor diegenen die om wat voor reden dan ook niet bij een andere EETS-dienstaanbieder aangesloten zijn. Dat is ook een marktpartij, maar die werkt direct in opdracht van ons,

waardoor wij zeggenschap hebben over de afspraken die wij maken en de afdracht van de inkomsten uit de heffing.

De heer **Alkaya** (SP):

Is daar een soort risicoanalyse van gemaakt? Ook die kan immers failliet gaan. Dat brengt bepaalde risico's met zich mee, namelijk dat je geen belasting meer kunt innen. Worden daar ook afspraken over gemaakt? Moet zo'n hoofddienstaanbieder aan bepaalde extra eisen voldoen? Worden er over bedrijfsvoering en het op orde hebben van zaken bepaalde afspraken gemaakt om te voorkomen dat zo'n hoofddienstaanbieder ook om kan vallen?

Minister **Harbers**:

Uiteindelijk heeft dit maar met één ding te maken: een hele zorgvuldige aanbieding van de hoofddienstaanbieder met alle criteria die daarbij horen om deze risico's zo veel mogelijk tegen te gaan. Die taak nemen wij op ons als wij straks die hoofddienstaanbieder gaan selecteren.

De **voorzitter**:

Meneer Alkaya, u mag nog. U heeft nog twee interrupties, dus voel u vrij.

De heer **Alkaya** (SP):

Dan ga ik er nog één aan dit onderwerp wijden vanuit het perspectief van degene die belasting moet betalen. Als die bij een aanbieder zit die failliet gaat of op een of andere manier geen diensten meer kan aanbieden, dan krijgt hij de mogelijkheid om binnen een bepaalde termijn over te stappen naar die hoofddienstaanbieder. Hoe coulant wordt daarmee omgegaan? Wat wordt die termijn? Kunnen bedrijven ervan uitgaan dat ze niet met hele nare situaties te maken krijgen, waar ze ook niet op zitten te wachten, juist omdat er is gekozen om te werken met marktpartijen en niet met de Belastingdienst of met een andere overheidsinstantie?

Minister **Harbers**:

Ook dit vraagstuk werken we nog verder uit op weg naar de uitwerking van de wet in een ministeriële regeling, dus ik stel voor dat ik uw Kamer op een later moment nog even informeer over hoe we met deze risico's en zorgen omgaan. Is dat goed?

De **voorzitter**:

Kunt u mogelijk aangeven, meneer de minister, op welk moment? Want dit is natuurlijk een ruim begrip. Misschien kunt u dat iets trechteren?

Minister **Harbers**:

Voor het eind van het jaar is dat duidelijk.

De **voorzitter**:

Daar gaat meneer Alkaya mee akkoord. Meneer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Kan de minister in de toelichting in die brief dan ook ingaan op de samenhang met het systeem dat voor personenvervoer en bestelbusjes ingevoerd gaat worden? In het coalitieakkoord werd gedacht aan een mrb-plusmethode. Dan heb je niet zo'n

commercieel systeem nodig. Stel je voor dat je voor eenzelfde technologie gaat kiezen als bij de vrachtwagens, dan is het logisch om daar bij het aanbesteden rekening mee te houden. Of als je in de toekomst alles publiek zou willen, dan zou je de duur van het contract moeten beperken totdat je het hele systeem van alle soorten van mobiliteit hebt geïmplementeerd. Zou de minister dat t.z.t. mee willen nemen in zijn brief?

De voorzitter:

Gezondheid voor mevrouw Kröger, die niesde.

Minister Harbers:

Ja, gezondheid.

Dat scheelt straks een blokje, want ik kan ook de laatste twee vragen uit het blokje overig nu in antwoord op de heer Grinwis behandelen. Die gaan over de samenhang, al dan niet, met betalen naar gebruik. Ik zit daarin wel aan de voorzichtige kant en ben, denk ik, ook wijs geworden door het traject van de vrachtwagenheffing. We moeten het niet nodeloos met elkaar verbinden, al is het maar omdat voor betalen naar gebruik het concept er net ligt en het hele opbouwen nu begint, terwijl we voor de vrachtwagenheffing nu op het moment zijn dat het wetsvoorstel voorligt. Daar hebben wat jaren tussen gezeten. Ook als je verder kijkt, zie je dat het betalen naar gebruik en de vrachtwagenheffing echt twee verschillende systemen zijn. Als je kijkt naar het systeem, dan zie je dat er al vormen van de vrachtwagenheffing bestaan in een groot aantal Europese landen, waaronder onze buurlanden. Dat is dus allemaal bestaande techniek. Maar een dergelijk systeem voor personen- en bestelauto's is nog nergens ingevoerd. Een wegenbelasting gebaseerd op het gereden aantal kilometers, de mrb-plus — dat is de kern van de afspraak in het coalitieakkoord — is ook niet iets wat een-twee-drie op de plank ligt in het buitenland.

Ik kom straks nog op het heffingsnetwerk. Die vrachtwagenheffing gaat gelden op autosnelwegen en uitwijkwegen. Betalen naar gebruik betreft alle gereden kilometers, ongeacht waar gereden wordt. Een vrachtwagenheffing kent de terugsluis. Daarnaast is het aantal waar je het over hebt — het aantal vrachtauto's versus het aantal personen- en bestelauto's — natuurlijk ook anders.

Ik herhaal dat ik in een vorig debat al een keer de toezegging heb gedaan dat we voor de zomer met een hoofdlijnenbrief komen over de uitwerking. Wat we kunnen meenemen en kunnen leren van de invoering van de vrachtwagenheffing, zullen we vanzelfsprekend als leerervaring benutten. Ik ga ervan uit dat dat eerlijk gezegd nogal beperkt zal zijn en dat we ook bij betalen naar gebruik wel weer voor andere vraagstukken komen te staan. Die willen we niet vermengen met dit traject, juist om zo veel mogelijk snelheid te houden.

Ik behandel meteen maar de vraag van mevrouw Kröger hierover. Zij vroeg: kunnen we dit gebruiken als een soort blauwdruk voor betalen naar gebruik? Om al deze redenen denk ik dat het antwoord daarop toch "nee" zal zijn. We gaan vanzelfsprekend alleen de leerervaringen die we kunnen benutten in het betalen-naar-gebruikproces oppakken.

De voorzitter:

Dan gaan we nu naar het vierde blokje over de opbrengsten, de kosten en de planning.

Mevrouw Kröger, dit is uw laatste interruptie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, dit is mijn laatste interruptie; daar ben ik me geheel van bewust. Ik hoor de minister namelijk iets zeggen over een leerervaring en het huiverig zijn voor een blauwdruk. Dan hoor ik eigenlijk dat we de volgende vertraging nu al inbakken. Mijn toch wel wat kritischere vraag is dan: is dit nou niet precies hetzelfde meestribbelen c.q. tegenstribbelen dat meestribbelen werd, dat we eerder vier jaar lang bij de vrachtwagenheffing hebben gehad? Gaan we nu hetzelfde doen bij het rekeningrijden, namelijk het introduceren van een systeem en dan eigenlijk nu al zeggen: ja, maar ja, het is wel heel moeilijk om ervoor te zorgen dat het effectief is, zodat het ook voor het andere systeem van personenauto's gaat gelden?

Minister **Harbers**:

Nee, integendeel. Ik heb in een eerder debat al gezegd dat ik zeer gecommitteerd ben aan de tijdige invoer van betalen naar gebruik. 2030 is wat mij betreft een harde datum. Juist om die te kunnen halen — ik ben ook wijs geworden door de ervaringen van de vrachtwagenheffing — wil ik ervoor zorgen dat we gewoon alles doen om dat op tijd te halen. Ik stel simpelweg vast dat ik grotere risico's zie in de tijd die het gaat kosten als je beide trajecten, vrachtwagenheffing en betalen naar gebruik, gaat vermengen, dan wanneer je betalen naar gebruik nu gewoon goed uitwerkt. Zoals gezegd, wil ik nog voor de zomer met mijn collega, de staatssecretaris van Financiën, met een eerste hoofdlijnenbrief aan de Kamer komen. Daarin zal dan precies staan welke vragen we daarvoor moeten beantwoorden en hoe we de antwoorden op die vragen zien. Ik denk dat dat een grotere garantie geeft dat we in 2030 betalen naar gebruik hebben ingevoerd, dan dat we afhankelijkheden gaan inbouwen van aanpalende trajecten, zoals de vrachtwagenheffing.

Uiteindelijk zijn het ook twee verschillende vormen van heffing. Aan de ene kant heb je een heffing voor personen- en bestelauto's. Aan de andere kant heb je een heffing voor vrachtwagens. Het is een andere doelgroep en een andere communicatie. Ik denk dat het ook een andere manier is om de doelgroep mee te geven dat we — dat zeg ik juist om aan de zorg van mevrouw Kröger tegemoet te komen — er veel baat bij hebben om het niet onnodig met elkaar te laten conflicteren of op elkaar te laten ingrijpen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie nu geen interrupties. Dan gaan we naar blokje vier: opbrengsten, kosten en planning.

Minister **Harbers**:

Er waren nog een paar vragen over opbrengsten, kosten en planning. Ik blijf nog even bij de mrb. De heer Koerhuis vroeg of het nou een verlaging of een afschaffing van de mrb was. De heffing van het eurovignet gaat eraf en wordt vervangen door de vrachtwagenheffing. Daarnaast wordt de mrb verlaagd. Het hangt van de categorie af of dat een verlaging is naar €0. Voor vrachtwagens tot 12 ton wordt de mrb uiteindelijk verlaagd naar €0. Die betalen in de toekomst dus gewoon de vrachtwagenheffing. Voor de categorie daarboven geldt een Europees minimum van de mrb en gaan we, overigens net als onze buurlanden, op dat Europees minimum zitten. Het is dus

afhankelijk van het type vrachtauto. Voor degenen die dat willen, is er dus ook goed nieuws.

Mevrouw Kröger vroeg aandacht voor de provincies, omdat die inkomsten zouden kunnen mislopen. Dat is alleen niet aan de orde, omdat de provincies geen provinciale opcenten krijgen op de mrb voor vrachtwagens, uitsluitend op die voor personen- en bestelauto's. Daar zit verder dus geen financieel vraagstuk.

De heer Van der Molen vroeg naar toekomstige financiële tegenvallers als de inkomsten ... Die vraag heb ik al beantwoord.

Mevrouw Van Ginneken vroeg nog naar de informatievoorziening aan de Kamer, specifiek over de kosten en de voortgang. Dit is misschien toch de derde toezegging: ik kan u toezeggen om in ieder geval halfjaarlijks een voortgangsbrief te sturen met daarin informatie over het geheel van de vrachtwagenheffing, dus de ontwikkeling van de doelstellingen, de besluitvorming, de reikwijdte, de planning, de financiën, de risico's en de beheersing van het project. Dan hebben we alles gewoon ieder halfjaar bij elkaar en hebben we ongetwijfeld een mooi debat daarover. Ik hoop dat ik dan ook echt waar kan maken dat we op schema zitten.

Een vraag die daarachter ligt en ook door diverse leden is gesteld, is of ik nog mogelijkheden zie voor versnelling van de invoering. Laat ik maar gewoon eerlijk zijn: ik ben bereid te doen wat ik kan, maar ik acht het niet haalbaar, gezien de tijd die nodig is voor de aanbestedingen, de realisatie van producten en diensten en het testen voor ingebruikname van het systeem. Daar is in de afgelopen jaren natuurlijk al heel veel naar gekeken. Daarvoor heb je echt die kleine vier jaar nodig.

Tot slot de public-private comparator, het vergelijkend warenonderzoek naar het verschil tussen als je het publiek of privaat doet. De heer Van der Molen vroeg daarnaar, maar ook anderen. Dat onderzoek is in de eerste helft van 2022 beschikbaar. Het is nu maart, dus er is nog maximaal een maand of drie om het af te ronden. Op dit moment zijn mij daar nog geen uitkomsten van bekend. Dat onderzoek loopt nog.

Tot zover de vragen over het blokje over opbrengsten, kosten en planning.

De **voorzitter**:

Wederom dank, meneer de minister. Mevrouw Van Ginneken, uw laatste interruptie.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Vergeef me mijn overmoedigheid, voorzitter. Na drie toezeggingen wil ik ook mijn laatste interruptie nog gebruiken, want dan heb ik het maximale uit het debat gehaald. Ik hoorde de minister heel duidelijk zeggen dat er een boel werk te verrichten is en dat versnelling van implementatie niet mogelijk is. Ik ben nog wel benieuwd — daar heb ik ook specifiek naar gevraagd — waarom het in Denemarken dan wél lukt om het in drie jaar te doen. Hebben zij andere keuzes gemaakt in hun aanpak, in hun architectuur?

Minister **Harbers**:

Wij hebben daar maar beperkt zicht op. We zijn het tijdens de schorsing even nagegaan. Er is ambtelijk wel contact geweest tussen Denemarken en Nederland over de projecten

in beide landen. Voor zover wij weten, moeten de uitwerking en de planning van de Deense heffing nog met het parlement besproken worden en staan die nog niet vast. De context en de bijbehorende aanpak wijken op een aantal punten ook af van die in Nederland. Kortom, de conclusie van onze ambtenaren was dat er nog geen dingen in de aanpak van Denemarken zijn waar wij in Nederland ons voordeel mee kunnen doen.

De voorzitter:

Zijn er nog interrupties wat betreft de opbrengsten, kosten en planning? Dan gaan we nu naar het vijfde blokje. U had het over heffingsnetwerken en nog iets; dat is me even ontgaan.

Minister Harbers:

De effecten van het uitwijken van sluijverkeer.

De voorzitter:

Ja, de effecten, dat was het.

Minister Harbers:

Eerst maar weer even terug naar de basis, waarom sommige N-wegen wel in het heffingsnetwerk zijn opgenomen en andere niet. De heer Madlener noemde in dat verband specifiek de N35 en de N57, maar je kunt het ook nog voor een paar andere N-wegen in Nederland doen. Het uitgangspunt in dit wetsvoorstel is altijd een heffing op autosnelwegen geweest, en ook op de wegdelen van het onderliggend wegennet waar substantieel uitwerkverkeer wordt verwacht met negatieve gevolgen voor verkeersveiligheid, leefomgeving en de doorstroming. De keuze voor autosnelwegen was ingegeven door de wens om niet meer wegen te beprijzen dan nodig, en om ook substantieel te kijken waar zich dat goederenvervoer beweegt. Dat is ook altijd op delen van het hoofdwegennet, om daarmee ook de lasten voor de vervoerssector te beperken en om aan te sluiten bij de situatie in de buurlanden. De N-wegen zijn vervolgens alleen opgenomen in het heffingsnetwerk als er sprake zou zijn van uitwijkverkeer met negatieve gevolgen.

De vraag was wat dan als substantieel wordt gezien. Dat begint bij het vaststellen dat het substantiële uitwijk is als wegbeheerders een mate van uitwijk verwachten waardoor echt negatieve gevolgen ontstaan voor wat ik net noemde: de verkeersveiligheid, de leefbaarheid, de natuur of de doorstroming. De wegen zijn vervolgens aangewezen op basis van wat in het Engels "expert judgement" heet, dus de expertise van de wegbeheerders. Die hebben zich vervolgens ook weer mede gebaseerd op uitkomsten van modelstudies. Er is geen harde grens of percentage gehanteerd om wegen aan te wijzen voor de vrachtwagenheffing. In gesprekken met de regio zijn de wegen met een verwachte toename van 200 vrachtwagens per rijrichting geanalyseerd, maar dan ook als richtwaarde voor het gesprek met de regionale wegbeheerders. Het is dus meer een soort richtinggevend iets: als dat aan de hand is, dan ga je ook weer verder kijken wat er dan gebeurt op die wegen. Dat is het meer dan dat het een absolute grens is.

De heren Madlener en Koerhuis vroegen vervolgens wat ik ga doen om negatieve effecten op de verkeersveiligheid te voorkomen. Om te beginnen wordt met de keuze voor het heffingsnetwerk zo veel mogelijk voorkomen dat er negatieve gevolgen zijn voor de verkeersveiligheid. Daarnaast wordt door de SWOV de theoretisch berekende

toename van verkeersonveiligheid gemitigeerd door het nemen van maatregelen op het gebied van logistieke efficiency. Vervolgens zullen de verkeersstromen in de praktijk gemonitord worden en worden er maatregelen getroffen, mochten er in de praktijk toch onverhoopt nadelige effecten zijn van sluipverkeer en uitwijkverkeer. Dan is er dus ook de mogelijkheid om wegen toe te voegen aan het heffingsnetwerk.

Dan de vraag waar velen aan gerefereerd hebben: hoe snel kan dat dan als je ziet dat er ergens toch een toename is van uitwijkverkeer en sluipverkeer? Ik kom daar straks ook op bij de appreciatie van het amendement. Maar na afstemming met de wegbeheerder kan ik, vooruitlopend op de wetswijziging, snel een ministeriële regeling opstellen. Vervolgens zal de wijziging van het heffingsnetwerk nog even technisch doorgevoerd moeten worden in de systemen van zowel de tolheffers als de dienst aanbieder. Het technisch doorvoeren van die wijziging in het systeem zal maximaal twee maanden in beslag nemen.

De vraag die daarover ook gesteld werd door de heer Grinwis, is: waarom staat het weggennet in de wet en niet in lagere regelgeving? De kern daarvan is dat het rijden op aangewezen wegen met een vrachtwagen op grond van dit wetsvoorstel een belastbaar feit is geworden. Op grond van de Grondwet moet het belastbare feit in de wet geregeld worden en kan dat dus niet in lagere regelgeving. Dus daar waar ik een weg kan toevoegen, doe ik dat bij ministeriële regeling, vooruitlopend op het alsnog ook weer aanpassen van de wet.

De heer Grinwis en mevrouw Kröger vroegen: waarom niet op meer wegen dan de wegen in dit heffingsnetwerk? In de kern gaf ik dat zojuist al aan. We hebben ook gekeken naar de kosten van de vervoerders, om het binnenlands vervoer niet al te veel te belasten. Een groot deel van het buitenlands vervoer, van de buitenlandse wegtransporteurs, rijdt over de autosnelwegen. We sluiten daarin dan ook aan bij de systematiek van onze buurlanden. Op meer wegen een heffing toepassen, leidt tot hogere kosten, met name voor onze binnenlandse transportsector. Dat leidt weer tot een ongelijk speelveld met de buitenlandse sector. Het belangrijkste is dat we hebben geprobeerd om op plaatsen waar we uitwijken verwachten, daarmee rekening te houden bij de keuze voor het heffingsnetwerk. Later kunnen we altijd monitoren.

Dat bij dit blokje. Straks heb ik nog een blokje waarin ik inga op de amendementen.

De voorzitter:

En een blokje overig, maar die vragen heeft u bijna allemaal al beantwoord. Dat kunnen we dus inderdaad schrappen. Dat is allemaal mooi gebeurd. Vooralsnog zijn er twee leden die willen interrumpen. Allereerst is dat meneer Grinwis en dan meneer Koerhuis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Dank aan de minister. Hij is in ieder geval heel erg helder, en dat helpt. We kunnen natuurlijk eindeloos bakkeleien over welke wegen wel of niet. Ik heb in ieder geval een amendement ingediend om te bevorderen dat een probleem, als dat er is, zo snel mogelijk kan worden opgelost. Nou, we horen straks wat de minister daarvan vindt.

Voor nu heb ik wel een vraag. De minister zegt: we hebben aangesloten bij omliggende

landen. Nou ja, ik heb hier een kaart van België. Daarop lijkt de dichtheid redelijk, maar als je kijkt naar de situatie in Duitsland, dan zie je dat ze daar toch heel wat meer wegen aan het systeem hebben toegevoegd dan Nederland nu doet. Kijk, dit is onze kaart, de kaart van Nederland met de N-wegen. Dat zijn die groene. De kaart is een beetje klein, sorry. Op deze kaart ziet u wat we uiteindelijk gaan doen. Oké, het is een overzichtelijk aantal wegen, maar je ziet toch een aantal witte vlekken. Je kunt van tevoren verwachten dat daar problemen gaan ontstaan. Dat betreft zo'n beetje de hoek Twente. Ook in het noorden van Nederland is vrij weinig toegevoegd. Meneer Madlener en ik noemden het voorbeeld van het prachtige Zuidwest-Nederland, met de N57 en de N59. Grote rijks-N-wegen maken dus opmerkelijk vaak geen deel uit van dit voorstel. Wil de minister nog eens even heel goed kijken — dus niet met een algemene modelmatige redenering — of dit echt wel verstandig is? Ik maak mij toch wel een beetje zorgen. Kijk, we kunnen de wet straks natuurlijk aanpassen en met een spoedregeling komen, maar dat aan de voorkant goed regelen is toch ook wat waard. Kan de minister daar op weg naar de definitieve implementatie dus nog eens heel goed naar kijken?

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Grinwis. Voor een volgende keer: iets wat u wilt tonen, kunt u beter aan de Kamerbode geven, die dat dan uitdeelt. Vanaf deze afstand zijn het een paar vodjes papier. Wat daarop staat, kunnen wij natuurlijk niet goed zien.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter, daar heeft u gelijk in, maar ik had dat gewoon niet voorbereid. De minister kent ze uit zijn hoofd.

De voorzitter:

De minister kent ze uit het hoofd. Nou, dan is er niks aan de hand.

Minister Harbers:

Klopt. De heer Grinwis heeft gelijk: ons aangewezen netwerk lijkt meer op dat van België dan op dat van Duitsland. Dat heeft ook wel een reden. In Duitsland was er namelijk een tweede overweging om dit in te voeren: daadwerkelijk fiks meer opbrengsten realiseren. Hier heeft met name het principe "gaan betalen naar gebruik" een belangrijke rol gespeeld. Wat we vervolgens wel van België leren, is het volgende. Kijk, bij ons is er met alle regio's heel intensief overleg geweest om te kijken op welke N-wegen daadwerkelijk sluipverkeer of uitwijkverkeer kan worden verwacht. We hebben geprobeerd dat zo goed mogelijk te doen. Wat we leren van België, is dat er vervolgens daadwerkelijk heel weinig uitwijkverkeer is. Kijk, het is niet alleen het vermijden van de vrachtwagenheffing. Je moet dan ook rekening houden met het feit dat je bijvoorbeeld veel langer onderweg bent of dat je dan op wegen rijdt met veel meer rotondes et cetera, waarop je niet makkelijk door kunt rijden en waardoor je echt reistijdverlies hebt. Soms heb je dan ook meer brandstofkosten. Het is dus meer dan het model; daar zitten ook altijd wel dit soort aannames achter. Maar we hebben de spoedprocedure om in regio's toch een aantal andere wegen aan te kunnen wijzen als zich dit zou voordoen, in Twente of in Noord-Nederland. We kunnen dat goed toetsen, omdat we minimaal een jaar voor het van start gaan van de vrachtwagenheffing met tellussen op de wegen de basisgegevens op orde proberen te krijgen. Dan weten we dus ook wat het referentiekader is en of het vrachtverkeer op sommige wegen daadwerkelijk is toegenomen. Als er toch sluipverkeer is, kunnen we vervolgens snel ingrijpen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik ben blij met het amendement dat de heer Grinwis en ik indienen; we dienen het niet voor niks in. Mijn zorgen zijn uiteindelijk nog niet helemaal weg. Laat ik het zo zeggen. Mijn acute zorgen zijn wel weg door het amendement, want we kunnen altijd wegen toevoegen, maar als Kamerlid uit Overijssel kan ik niet anders dan zeggen dat ik bezorgd ben over die witte vlekken rondom Twente. Daar ken ik de wegen ook goed. Daar is nu al sluiptverkeer, ondanks rotondes. Die prikkel wordt dus alleen maar sterker. Ik wil de minister toch oproepen om daar tijdig een analyse van te maken, zodat we mogelijk toch wegen kunnen toevoegen. Ik maak me altijd zorgen over de concurrentiepositie. Vandaar ook dat mijn eerste vraag aan de minister was om nog eens goed te kijken naar de drie landsdelen die de heer Grinwis noemde. Anders komen we vanuit de Kamer wel actief met voorstellen om wegen toe te voegen. De totale opbrengst hoeft er niet hoger door te worden. De lasten voor de sector hoeven niet hoger te worden. We zouden ook kunnen kijken naar een iets lager tarief per kilometer, als we de wegen daardoor veiliger kunnen maken en de opbrengst hetzelfde houden. Ik krijg graag de bevestiging van de minister dat dit wel in de huidige systematiek zit en we onze concurrentiepositie niet verslechteren als we ergens de verkeersveiligheid proberen te verbeteren.

De **voorzitter**:

Mogelijk kunt u de zorgen van de heer Koerhuis wegnemen.

Minister **Harbers**:

Ik probeer het te begrijpen. Ik hoor de heer Koerhuis zeggen dat de totale opbrengst niet verhoogd hoeft te worden en dat het misschien met een iets lager tarief kan. Maar vervolgens weet je dat de meeste buitenlandse wegtransporteurs vooral op de A-wegen zijn, op de hoofdwegen. Zij betalen daar dan een lagere kilometerprijs. We weten ook dat het binnenlands vervoer naar verhouding vaker op de N-wegen zal zitten. Ik denk dat het zo zal werken in de praktijk. Ik heb de wijsheid natuurlijk niet helemaal in pacht, omdat we dit ook in de praktijk moeten gaan zien, maar ik breng wel in herinnering dat uitgebreid met de regio's is gesproken, ook met de wegbeheerders in de regio, over waar zij problemen verwachten. Misschien mag ik een handreiking doen. Als het zich echt voordoet in 2026 ... We weten het natuurlijk niet, hè? Laat ik maar meteen verklappen dat ik het amendement op dit gebied oordeel Kamer geef. Als het zich voordoet, hebben we een snelle route om tot aanpassing van het heffingsnetwerk te komen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De minister heeft het over "straks, in 2026", maar de zorgen zijn er nu al in de Kamer. Het lijkt me iets te lang als wij vier jaar bezorgd zijn. Ik zou dus graag zien dat de zorgen al voor 2026 worden weggenomen en dat we echt goed gaan kijken naar de witte vlekken op de kaart. Die liggen toevallig aan de randen van Nederland. Ik kan uit ervaring zeggen dat ook buitenlandse vrachtwagens gebruikmaken van de sluiproutes, want ik zie ze gewoon rijden over de rotondes.

Minister **Harbers**:

Ik wil ook niet eindeloos ... Weet u, we gaan dit allemaal in de praktijk zien. Ik verdedig mijn positie, omdat ik denk dat we een goed systeem hebben om tot aanpassing te komen als het nodig is. Ik geef nog even twee argumenten. Eentje heb ik eerder genoemd, namelijk dat er met de regio is gesproken en er ook regio's zijn die dit zelf niet willen, ook vanwege hun economisch vestigingsklimaat. Zo zijn we gekomen bij de keuze voor dit netwerk. Op een gegeven moment krijg je natuurlijk verdringing na verdringing. Als je N-wegen toevoegt in regio's, kan het ook zijn dat verkeer over kortere afstanden denkt: ja, dan vermijd ik de N-wegen wel en ga ik over nog kleinere wegen. Ik zou de Kamer in overweging willen geven om het te houden bij wat we nu hebben, wetende dat we — zeker met het amendement — een snelle route hebben om binnen acht weken een weg te kunnen toevoegen. Dat is gebaseerd op de ervaringsgegevens en de telgegevens et cetera van het jaar ervoor.

De **voorzitter**:

Leden der Staten-Generaal, ik denk dat we naar de appreciatie van de amendementen kunnen gaan. Er zijn geen interrupties meer. Eén appreciatie hebben we al binnen.

Minister **Harbers**:

Ja, dat is het amendement op stuk nr. 10 van de heer Grinwis c.s.

De **voorzitter**:

Dat kreeg oordeel Kamer.

Minister **Harbers**:

Daarvan heb ik inderdaad al gezegd dat ik het oordeel Kamer geef, gezien alles wat ik net heb uitgelegd. Ik zeg nog even voor de zuiverheid dat acht weken haalbaar maar ook erg snel is. We zullen dan alles op alles moeten zetten in de uitvoering. Op voorhand verzoek ik om wat clementie als straks in 2027 blijkt dat het een keer ergens niet op tijd gelukt is. Dan zal ikzelf of mijn opvolger daar stevig het boetekleed voor aantrekken, maar misschien met de herinnering dat ik al heb gezegd dat het misschien hier en daar met horten en stoten op gang komt. Er zijn gewoon een aantal partijen bij betrokken, zoals Rijkswaterstaat en het NDW die de nationale kaart beheren, wijzigingen moeten verwerken en tol heffen, en de dienstenaanbieders die dit verwerken in hun systemen. Ik heb hier het beste gezocht van de beide buurlanden. In België duurt het drie maanden en in Duitsland twee maanden, dus in dit geval gaan we voor het Duitse voorbeeld. Dat in acht nemend kan ik het amendement op stuk nr. 10 oordeel Kamer geven.

Spiegelbeeldig, zeg ik erbij, zou mijn oordeel over het amendement op stuk nr. 9 niet "oordeel Kamer" zijn, maar "ontraden". Dat amendement stelt voor om alvast een nultarief te zetten op alle andere wegen in Nederland om het snel op een tarief te kunnen zetten. Maar het enige wat dat amendement in de praktijk vervolgens doet, is leiden tot hogere uitvoeringskosten. Onze inschatting op dit moment is dat het structureel om 1 miljoen per jaar gaat. Dat komt bijvoorbeeld doordat je dan voor de facturatie ook de kilometers op de wegen met het nultarief moet bijhouden om die er dan later weer uit te kunnen halen. Nog steeds geldt dat als je een weg een nultarief geeft en daarna besluit om op zo'n weg met een nultarief het normale tarief te gaan toepassen, je dat alsnog ook weer in de wet zal moeten vastleggen. Dan kom je automatisch weer

terecht in de route die we zojuist, als het amendement op stuk nr. 10 wordt aangenomen, al hebben genoemd. Dit voegt materieel dus geen extra mogelijkheid toe, maar leidt wel tot hogere uitvoeringskosten voor de dienstaanbieders. Dat is de reden waarom ik het amendement op stuk nr. 9 ontraad.

De voorzitter:

De heer Grinwis vindt daar vast iets van.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ja, daar wil ik even op ingaan als het mag. Het is natuurlijk een principiële aanvliegroute. Mijn interpretatie van de afspraak uit 2017 is dat de Belgiëroute zou worden gevolgd. Dit is de Belgische manier van wetgeving om het te implementeren. Inderdaad, het kost een kleine procent meer per jaar in de uitvoeringskosten ten opzichte van de normale kosten, als ik het goed begrijp. Ik geloof dat het normaal tussen de 100 en 125 miljoen per jaar is. Ik begrijp van de minister dat daar dan een kleine miljoen bij komt, tenzij we natuurlijk het wegennetwerk, het heffingsnetwerk, uitbreiden. Dan wordt dat relatief wat minder. Ik vind het toch belangrijk dat, toen we dit met elkaar afspraken, dit de oorspronkelijke inzet was. Zou de minister daar nog op willen reageren? Want hij serveert het nu af met: materieel gezien doet het niet zo veel en we hebben wat meer kosten, dus doe maar niet. Maar dit hadden we wel voor ogen, omdat met name België het systeem van Nederland uit de periode 2007-2010 had gekopieerd. Dit past beter bij de oorspronkelijke afspraak, is mijn overtuiging.

Minister Harbers:

Op het gevaar af dat we daar het debat over aangaan, wil ik zeggen dat ik even ben teruggegaan naar de tekst van het coalitieakkoord uit 2017. Dat schetst geen voorkeur voor het Belgische systeem. Er staat in: aansluitend bij de buurlanden. Je zou het nog zo kunnen lezen dat er misschien toch ook een lichte voorkeur voor het Duitse systeem in heeft gezeten door het gebruik van het woord "maut". Laat ik het maar zo zeggen: ik denk dat we vanuit ons beider toenmalige rollen een andere herinnering hebben aan die besprekingen. Maar dan kom ik terug op mijn hoofdargument dat dit wel kostenverhogend werkt zonder dat het materieel toevoegen van een weg het ook maar één dag sneller mogelijk maakt. Ook om die reden zeg ik vervolgens dat ik het amendement ontraad.

De voorzitter:

Dan gaan we naar het amendement op stuk nr. 11.

Minister Harbers:

Ja, dan tot slot het amendement op stuk nr. 11 van de leden Koerhuis en Van Ginneken. Ik heb er een aantal argumenten voor, maar die komen er allemaal op neer dat ik dit amendement toch ook echt stevig ontraad. In de kern komt het er namelijk op neer dat we geen fatsoenlijk toezicht kunnen houden op de vrachtwagenheffing als we het inwinnen van gegevens conform dit amendement echt enorm gaan beperken, want de controlekans van vrachtwagens wordt dan gewoon heel klein. Dat kan fraude in de hand werken en vervolgens zorgen voor het afbrokkelen van het draagvlak onder het systeem. Ik heb goed geluisterd naar de indieners, die zeiden: doe het nou precies zoals in België en Duitsland, want daar kan het ook. Maar de oplossing is marktconform, technisch goed te verwezenlijken en wordt, inclusief het gebruik van de ANPR-camera's,

ook gebruikt in Duitsland en België. Daarmee is het een bewezen goede handhavingsmethode. Om even een idee te geven: met dat systeem kunnen we vervolgens — er zitten allerlei beperkingen in en waarborgen voor het vernietigen van gegevens — zo'n 150 miljoen geautomatiseerde controles per jaar doen met een controlekans van 84% en iedere 57 kilometer dat je met een vrachtauto rijdt, zeg ik even uit m'n hoofd. Zelfs met heel veel meer controles door inspecteurs is dit percentage onmogelijk te realiseren. Dan kom ik overigens gelijk in een heel andere discussie over de vraag of de ILT dat aankan. Als de ILT ook maar een beetje ... Nou dan kom je nog lang niet in de buurt van dit aantal controles. Maar als je echt een systeem wilt opzetten waarbij je ook een behoorlijke pakkans hebt en om fraude tegen te gaan, dan heb je echt heel veel meer mensen bij de ILT nodig op die nieuwe afdeling. Dat leidt dan weer tot fors hogere uitvoeringskosten die dan weer niet beschikbaar zijn voor de terugsluis.

Daar komt bij — ik zeg dat ook maar even hier — dat als je het niet op deze manier met camera's doet, het voor de sector ook wel heel erg onaantrekkelijk wordt. Met een gemiddelde staandehouding ben je snel een uur bezig. Dat is wel extra tijd die erbij komt voor de sector om vervolgens de controle te ondergaan of alles in orde is met het kastje, wat we straks met de camera's boven de weg al rijdend kunnen controleren. Dat zijn in ieder geval een aantal belangrijke argumenten op grond waarvan ik dit amendement toch echt moet ontraden.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De minister stipt veel punten aan. Wat hij doet is het gelijktrekken met het toezicht op de rij- en rusttijden van vrachtwagens. In zekere zin — vind ik althans — is dat een ernstigere overtreding, want je brengt daarmee echt de verkeersveiligheid in gevaar. Daar hoor ik de minister niet op reflecteren. Ik hoor hem inderdaad Duitsland en België noemen. Er is veel discussie hier geweest. Hoor ik de minister nu ook zeggen dat we ook ... Op zich lijken die poorten, die mautbakens, in Duitsland hetzelfde. Kunnen we er dan van uitgaan dat we dezelfde mautbakens in Nederland krijgen? Ik weet dat België en Duitsland helaas met verschillende kastjes werken. Introduceren we niet een derde mautkastje, maar gaan we of het Belgische of het Duitse doen?

Minister **Harbers**:

De heer Koerhuis geeft aan dat de rij- en rusttijden ook heel belangrijk zijn. Dat ben ik volledig met hem eens. Je kunt natuurlijk heel erg discussiëren. Belastingheffing en het vermijden van fraude daarmee is ook belangrijk. Er zijn zoveel verschillen. Als je nu een staandehouding doet voor controle van bijvoorbeeld de tachograaf, kun je de gegevens tot vier weken terugkijken. Dan kun je dus ook heel gedetailleerd gaan kijken waar en wanneer de chauffeur zich er wel of niet aan heeft gehouden. We hebben hier een systeem gebouwd waarbij we om allerlei goede privacyredenen ervoor hebben gezorgd dat die gegevens veel korter bewaard blijven. Dat is dus een extra belemmering op het moment dat je de controle wilt doen bij een staandehouding.

Ik begrijp dat de mautbakens niet een-op-een vergelijkbaar zijn, maar dat het systeem wel vergelijkbaar is en dat uiteindelijk ook de diensten die men afneemt van de EETS-aanbieder vergelijkbaar zijn en zo min mogelijk belemmering opleveren voor doorgaand verkeer.

De **voorzitter**:

Er komt wel weer een tweede termijn. Dus geen zorgen, meneer Koerhuis. Allereerst dank, meneer de minister, voor het beantwoorden en de appreciatie van de amendementen. We gaan naar de tweede termijn van de Kamer. Twee minuten spreektijd, inclusief het indienen van de moties. Houd daar rekening mee. Als allereerste geef ik de heer Madlener het woord namens de PVV, de Partij voor de Vrijheid.

De heer **Madlener** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Big brother is watching you. Het zijn allemaal kleine stapjes naar een almachtige Europese overheid en dit is weer zo'n stap in die richting. Zoals u weet, houdt de Partij voor de Vrijheid van de vrijheid en al die steeds meer gecompliceerde manieren van belastingheffing, controle door de overheid, grootschalig, technisch, zijn allemaal stappen in de verkeerde richting. Mij bekruipt het gevoel dat we dit niet moeten doen. Er is een goed systeem, een efficiënt systeem van belastingheffing op dit moment. Dat kost niet veel. Nu gaan we een heel ingewikkeld systeem optuigen, iedereen in de gaten houden. Privacyproblemen, kosten, fraudeproblemen; we moeten dit niet doen. De kosten gaan omhoog voor het bedrijfsleven van 245 miljoen op dit moment naar, geschat, tussen de 615 en 685 miljoen per jaar. Je zal zien dat er nog tegenvallers komen, of andere partijen die zeggen: wij gaan het nog verder opschroeven. Dit is dus echt een stap in de verkeerde richting. De overheid wordt steeds machtiger, steeds bureaucratischer en er komen steeds meer regels. Dit is weer zo'n voorbeeld daarvan. De overheid gaat steeds meer ons voorschrijven hoe ons leven eruit gaat zien. Straks moeten we ook allemaal waterstof gaan gebruiken. Dat zou dan duurzaam zijn. Ik zeg daarbij: het tegengestelde is het geval. Waterstof is niet duurzaam. Waterstof wordt vooral gemaakt van aardgas. Dat zijn dus goedbedoelde ideeën die in de praktijk desastreus uitpakken, net als biobrandstof, waar GroenLinks vroeger enorme voorstander van was.

Laten we de overheid niet steeds ingewikkelder en almachtiger maken. Laten we teruggaan naar een eenvoudige overheid. Eenvoudig is gewoon een heffing zoals we die nu hebben. Dit moeten we dus niet doen. Ik geloof dat ik helaas de enige ben aan deze vergadertafel die dit niet ziet zitten, dus ik ben bang dat het toch gaat gebeuren.

De **voorzitter**:

Uw tijd is om, meneer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

Nou ja, ik vind het jammer. Ik heb geen moties. Ik zal mijn fractie adviseren om tegen deze wet te stemmen. Wij zien die steeds maar groter wordende overheid met lede ogen aan.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Madlener. De heer Koerhuis, VVD.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de systeemkosten van de vrachtwagenheffing hoog zijn;

overwegende dat de privacy zo veel mogelijk beschermd moet blijven worden;

verzoekt de regering om systeemkosten zo laag mogelijk te houden en om dezelfde mautkastjes en dezelfde systemen/mautbakens als onze buurlanden Duitsland en België te gebruiken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Koerhuis.

Zij krijgt nr. 12 (35910).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de grote gemeenten vanaf 2030 zero-emissiezones gaan invoeren;

constaterende dat het risico bestaat dat er onvoldoende elektrische vrachtwagens en laadinfrastructuur voor elektrische vrachtwagens gaan zijn;

constaterende dat hierdoor transport- en logistieke bedrijven klem gaan zitten voor de bevoorrading van zero-emissiezones;

verzoekt de regering 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 de Kamer hierover voor de begrotingsbehandeling IenW dit najaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Koerhuis en Van Ginneken.

Zij krijgt nr. 13 (35910).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het risico bestaat dat sluiproutes van vrachtwagens op N-wegen ontstaan door de vrachtwagenheffing op A-wegen;

constaterende dat sluiproutes van vrachtwagens op N-wegen slecht zijn voor verkeersveiligheid;

verzoekt de regering om hiervoor oplossingen uit te werken;

verzoekt de regering om een monitoring inclusief ingevoerde oplossingen aan de rapportage van de vrachtwagenheffing toe te voegen die sluiproutes van vrachtwagens op N-wegen monitort,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Koerhuis en Van der Molen.

Zij krijgt nr. 14 (35910).

Dank u wel, meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Dank u wel. Ik weet niet hoeveel tijd ik nog over heb?

De voorzitter:

U hebt nog 40 seconden.

De heer Koerhuis (VVD):

In antwoord op ons amendement is de minister niet ingegaan op de zorg die wij hebben over mautkastjes, namelijk dat een derde mautkastje moet worden opgehangen in Nederlandse vrachtwagens. Die zorg komt ook een beetje tot uitdrukking in mijn motie. Daar zou ik de minister nog graag op horen ingaan.

De voorzitter:

Dank, meneer Koerhuis. Meneer Alkaya, SP.

De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter, en dank aan de minister voor de beantwoording van onze vragen. Ik heb voor een aantal dingen aandacht gevraagd en ik heb een aantal zorgen geuit, met name over de marktwerking, waardoor die belasting geïnd gaat worden door zogenaamde dienstverleners. De minister heeft toegezegd daar nog op in te gaan in een brief. De minister zou ook ingaan op de ministeriële regelingen waarin de termijnen worden genoemd voor bedrijven die te maken krijgen met van die aanbieder die dan failliet gaat. Ik zie daarnaar uit. Ik zou de minister ook willen vragen of hij daarin zou kunnen meenemen dat die hoofddienstverlener gewoon een publieke organisatie wordt. Laten we een publieke organisatie aanwijzen als hoofddienstverlener. Dan kun je alsnog wel die dienstverleners de ruimte gunnen, maar dan is de terugvaloptie altijd een publieke organisatie.

Het is goed dat er een mkb-toets komt voor de terugsluis. Ik ben blij dat dit kabinet dit voorstel niet verbindt aan het rekeningrijden. Daar zijn nog heel veel haken en ogen aan. Er zijn heel veel problemen die we nog lang niet hebben uitgediscussieerd. Daar komen we nog uitgebreid over te spreken. Daar zijn we ook een stuk minder positief over dan over dit voorstel.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank, meneer Alkaya. Mevrouw Van Ginneken, D66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank, voorzitter. De vervuiler betaalt is voor ons een heel belangrijk principe, dat we nu met deze wet voor vrachtwagens gaan implementeren. Wij hopen dat we ook kunnen doorpakken voor personenauto's op een niet al te ver van ons vandaan liggend moment.

Ik wil de minister danken voor de hattrick aan toezeggingen: meer regie op laadinfrastructuur, halfjaarlijkse monitoring van de implementatie en voor de zomer helderheid over de tarieven gebaseerd op uitstoot.

Ik ben ook blij met de belofte om in de toekomst wel te kijken naar de toezichtlast voor de Autoriteit Persoonsgegevens.

Van mijn ome Nol weet ik dat duidelijkheid voor investeringen in nieuw materieel ontzettend belangrijk is. Ik maak mij veel zorgen over het investeringsgat dat gaat vallen tussen de subsidie, die afloopt, en de start van de terugsluis. Daar heb ik de volgende motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de aanschafsubsidie AanZET stopt na 2024;

constaterende dat de invoering van zero-emissiezones voor de stadslogistiek duurzame(re) vormen van transport vraagt;

constaterende dat de opbrengsten van de terugsluis van de vrachtwagenheffing op z'n vroegst in 2027 materialiseren en derhalve een periode ontstaat zonder stimuleringsmaatregel;

verzoekt de regering te onderzoeken hoe, binnen de bestaande financiële kaders, voorfinanciering ter verduurzaming van de transportsector mogelijk kan worden gemaakt per 1 januari 2025,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Ginneken, Van der Molen, Grinwis en Koerhuis.

Zij krijgt nr. 15 (35910).

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Tot slot heb ik nog even een vraag aan de minister. Verandert de situatie ten aanzien van het amendement-Koerhuis/Van Ginneken als wij de wijziging op de handmatige controle op dat toezicht laten vervallen, dus als we het wel geautomatiseerd blijven verwerken maar wel de bepalingen over dataminimalisatie effectief worden? Kan de minister daar nog even op reflecteren?

De **voorzitter**:

Dank. Met die hattrick bent u in ieder geval topscorer van de dag. Over de speler van de dag kan nog tot 17.00 uur gestemd worden. Maar meneer De Hoop heeft nog een interruptie voor u, mevrouw Van Ginneken.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ja, ik had nog een vraag over de motie over het subsidiegat. U vraagt daar terecht aandacht voor. Alleen, u vraagt de minister om te onderzoeken of hij wat kan doen aan dat subsidiegat. De minister gaf zelf aan dat hij financieel is gebonden aan het regeerakkoord. Zo'n gat zou bijvoorbeeld gevuld kunnen worden met middelen uit het klimaatfonds, waar de minister van D66 over gaat. Als u dit zo belangrijk vindt, dan zou ik zeggen: ga verder dan onderzoeken en zeg gewoon dat u een voorstel wilt hebben om dat subsidiegat in te vullen, juist om de transitie op gang te brengen. Laat u het bij onderzoeken of zou u nog meer van de minister willen, bijvoorbeeld een voorstel, zodat we er sneller mee aan de slag kunnen? Uw eigen minister gaat erover. Het is uw eigen regeerakkoord, dus moeten we dan niet een stap verder gaan dan onderzoeken?

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Ginneken, het antwoord mag korter zijn dan de vraag.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ja, dat gaat lukken. Dank. Ik wil heel graag de minister de gelegenheid geven om de collega-minister van onze partij erbij te betrekken om dit te onderzoeken. Bij dezen de uitnodiging. Als dat onderzoek leidt tot een heldere conclusie en er een concreet voorstel kan komen, dan is dat mooi, maar dat laat ik even aan de minister.

De **voorzitter**:

Dat horen we dan mogelijk dadelijk, met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid. Meneer De Hoop, uw twee minuten lopen.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ja, voorzitter. Die zal ik niet nodig hebben. Er zijn terecht hoge ambities om de transportsector te verduurzamen. Ik proef die in bijna de hele commissie, dus dat is hartstikke fijn. Ik denk alleen dat er met name ook voor dat subsidiegat meer moet gebeuren. Ik vind het echt onwenselijk als er jaren geen subsidie zou zijn. Dat zal toch die ontwikkeling trager op gang brengen dan nodig is. In plaats van allemaal te

analyseren dat er te weinig geld is, moeten we er dus gewoon naar op zoek. Daar zou ik gewoon graag een voorstel voor hebben, zodat we snel die transitie in gang gaan zetten. Daarvoor heb ik nog een motie samen met GroenLinks.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er tussen het aflopen van de AanZET eind 2024 en de invoering van de vrachtwagenheffing in 2027 een gat valt in de subsidiëring van zero-emissievrachtwagens;

van mening dat dit onregelmatige beleid de gewenste transitie onnodig vertraagt;

verzoekt de regering een voorstel met de Kamer te delen om dit subsidiegat op te vullen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Hoop en Kröger.

Zij krijgt nr. 16 (35910).

Dank, meneer De Hoop. De heer Van der Molen van het CDA.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Voorzitter, dank u wel. En dank aan de minister voor de beantwoording en de verschillende toezeggingen die we hebben ontvangen. Ik heb namens het CDA een aantal moties die al genoemd werden mede-ingediend.

Ik sluit me aan bij de opmerking van de heer Koerhuis als het gaat om de alertheid die we nodig hebben als het om de uitwijk gaat. De heer Grinwis heeft daarover een amendement ingediend, dat ook door ons ondersteund is. Maar daar zit wel echt een risico. Dat betekent, denk ik, ook dat regio's niet moeten verwijzen naar de concurrentiepositie voor transportbedrijven als het echt gaat om directe zaken zoals de veiligheid op de weg. Dat is iets wat de minister wel naar voren bracht. Ik kan me die overweging dus wel voorstellen, maar dat heeft wat het CDA betreft echt geen voorrang op de veiligheid of de leefbaarheid op een specifiek wegvlak. Ik sluit me ook aan bij deze motie om daar alert op te zijn en de Kamer daar ook van op de hoogte te houden.

Hetzelfde geldt voor dat financieringsgat. Er wordt vaak over de concurrentiepositie van de Nederlandse transportsector gesproken in het kader van de heffing, maar die positie is er ook in het kader van: hoe kom ik zo snel mogelijk van dure fossiele brandstoffen af en hoe kan ik straks redelijk goedkoop voertuigen op de weg brengen? Die voertuigen zullen ook heel bepalend zijn voor de vraag of Nederland een transportland blijft.

Als laatste, voorzitter. Ik ben blij met de mkb-toets, net zoals de heer Alkaya van de SP

zei. Ook ben ik blij met de toezegging dat ook naar biobrandstoffen wordt gekeken in die transitieperiode. Dat heb ik heel expliciet aan de minister gevraagd en ik heb van hem ook de toezegging gekregen dat dat onderdeel is van de mogelijkheden, hoewel dat niet in de memorie van toelichting stond. Aan onze kant is er dus veel tevredenheid en ik hoop ook dat die goede amendementen en moties die zijn ingediend door de Kamer worden aangenomen.

De **voorzitter**:

Dank, meneer Van der Molen. Waarde mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter, en dank aan de minister voor de beantwoording. Ik hoor een bepaald gevoel van urgentie. Wellicht is het meestribbelen op het onderwerp betalen naar gebruik en rekeningrijden dus eindelijk van de baan. Dat zou mooi zijn; volle vaart vooruit. We hebben nog een punt van zorg. Dat ene punt is die verdringing naar onderliggende wegen; daarom steunen we ook het amendement. Het andere is eigenlijk toch of we die terugsluis nou echt wel inzetten voor de transitie en de projecten met de hoogst mogelijke maatschappelijke meerwaarde. Daarom heb ik de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de terugsluis van de vrachtwagenheffing maximaal moet renderen op de transitie naar zero emissies;

verzoekt de regering in het vormgeven van het meerjarenprogramma voor de terugsluisregeling te focussen op projecten die bijdragen aan zero-emissietechnologie of het voorkomen van vermijdbare transportbewegingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger.

Zij krijgt nr. 17 (35910).

Dank u wel, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank.

De **voorzitter**:

Meneer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Dank ook aan de minister voor zijn antwoorden. Het was weer

eens leuk om in deze commissie te debatteren over zo'n mooie wet. Daar denken we hier in meerderheid hetzelfde over, met uitzondering van mijn gewaardeerde collega Madlener, maar dat komt vast ook nog wel een keertje goed.

Ik heb drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het huidige heffingsnetwerk in het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing de autosnelwegen en slechts een enkele provinciale weg omvat;

overwegende dat een heffing op alleen autosnelwegen volgens onderzoeksbureau MuConsult kan resulteren in maar liefst 28% extra verkeer op het onderliggende wegennet;

overwegende dat uitwijk van vrachtverkeer risico's met zich meebrengt voor de verkeersveiligheid, doorstroming, leefbaarheid en de staat van de infrastructuur;

verzoekt de regering om in het geval van merkbare uitwijk van vrachtverkeer snel om tafel te gaan met decentrale overheden om te bepalen of het betreffende wegvak dient te worden toegevoegd aan de bijlage van de Wet vrachtwagenheffing of dat er beheersmaatregelen moeten worden genomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, Van der Molen en Koerhuis.

Zij krijgt nr. 18 (35910).

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Een aanvulling. Dit komt boven op het amendement en bevat vooral de oproep om met gemeenten en provincies om de tafel te gaan.

Voorzitter, motie twee.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat emissieloze voertuigen in het wetsvoorstel in dezelfde categorie vallen als de "schoonste" voertuigen met een verbrandingsmotor;

constaterende dat zodra de herziene Eurovignetrichtlijn in werking treedt, het vanaf 1

januari 2026 mogelijk is om een korting van maximaal 75% op de vrachtwagenheffing te geven voor emissieloze voertuigen;

overwegende dat het belangrijk is duidelijkheid te verschaffen aan de sector over mogelijke kortingen op de vrachtwagenheffing, zodat ze daar vanaf nu bij hun investeringsbeslissingen op kunnen inspelen;

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,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, Van Ginneken, Van der Molen en De Hoop.

Zij krijgt nr. 19 (35910).

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dit vult eigenlijk min of meer de toezegging van de minister in om er voor de zomer op terug te komen. Deze motie geeft ook de voorgestelde keuze alvast mee.

Dan de laatste.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er vanaf 2025 een forse groei van het aantal elektrische trucks op nationale en internationale wegen wordt verwacht;

overwegende dat hier een uitgebreid netwerk van laadinfrastructuur voor nodig is, zoals verankerd in de meerjarige beleidsagenda van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur;

overwegende dat het tijdige en langjarige investeringen vraagt van netbeheerders om een basisnetwerk van laad- en tankpunten te kunnen faciliteren;

verzoekt de regering om te zorgen voor een specifieke aanpak voor en proactieve planning van laadlocaties voor vrachtwagens, waaronder op verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet en bij distributiecentra, en daarbij de netbeheerders te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis en Van Ginneken.

Zij krijgt nr. 20 (35910).

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Deze motie lijkt volgens mij op een motie van de heer Koerhuis en we kijken nog wel eventjes hoe we die in elkaar gaan schuiven.

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Grinwis. Meneer Koerhuis, ik neem aan dat u hierover nog een vraag hebt.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ja, over de tweede motie. Enerzijds stelt de heer Grinwis "we moeten zo veel mogelijk zekerheid bieden" en daar ben ik natuurlijk altijd voor. Aan de andere kant stelt hij dat gelijk aan een maximale korting geven aan zero-emissievrachtwagens. Maar deelt de heer Grinwis, of ziet de heer Grinwis ook mijn zorg, dat dit bepaalde bedrijven misschien wel klem kan zetten? Ik denk dan aan een bedrijf dat net een leasecontract heeft genomen en in de ene regio misschien wel en in de andere misschien niet aan elektrische vrachtwagens kan komen. Het kan ook zijn dat grotere dat gemakkelijker kunnen doen dan kleine. Het is misschien wel verstandig om deze overwegingen voor de zomer aan de minister mee te geven en om het niet meteen rücksichtslos vast te zetten.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik snap de zorg van de heer Koerhuis, maar daarom is het goed dat we nu als Kamer, in maart 2022, deze uitspraak doen. Daardoor moet er namelijk in iedere investeringsbeslissing hierna rekening mee worden gehouden. Leasecontracten lopen over het algemeen vier jaar of misschien vijf jaar en in 2027 wordt de vrachtwagenheffing pas echt van kracht. Dus ik denk dat een helder signaal nu helpt om desinvesteringen te voorkomen en om suboptimale keuzes te voorkomen. Daarmee kan misschien ook het nadeel voor een speler met wat minder investeringscapaciteit of voor een kleinere speler juist ondervangen worden. Ik denk dus dat een signaal nu juist kleinere spelers helpt in plaats van dat het een risico voor ze is.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat het signaal helder moet zijn, daar zijn we het wel over eens, denk ik. Maar om het meteen in de hoek van de tarifiering te zetten? Ik ben nog wel benieuwd naar welke andere afwegingen er zijn. Ik kan me bijvoorbeeld voorstellen dat sommige bedrijven ... Je hebt toch een wagenpark voor een bepaald aantal jaren en er kunnen dus gewoon bedrijfstakingen klemgezet worden door iets wat we nu in het debat niet helemaal overzien. Ik zie er liever voor de zomer een reflectie van de minister op dan dat we het nu wellicht al klem gaan zetten. Maar dat gezegd hebbende, ik hoor graag wat de heer Grinwis en de minister hierop gaan zeggen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik heb natuurlijk een beetje rondgevraagd en over het algemeen kreeg ik er positieve reacties op, ook uit de sector zelf. Het zal vast zo zijn dat niet meteen iedereen staat te juichen en dat sommigen wat conservatiever naar de toekomst kijken, maar weet wel: het gaat ongelooflijk hard, hè, met de modernisering van de vrachtwagenbranche. Ik

denk dus dat deze uitspraak eerder de zorgen van de heer Koerhuis tackelt dan vergroot.

De voorzitter:

Tot slot meneer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Als je het met gesloten beurs doet, met gesloten opbrengsten voor de overheid — laat ik het zo zeggen — en je verlaagt het een, dan gaat het ander natuurlijk wel harder omhoog. Dus ik vraag me wel af of dat ook de bedoeling is. Want als de gewone vrachtwagen onbetaalbaar wordt voor kleine ondernemers die niet die stap naar een enorm dure elektrische vrachtwagen kunnen maken, dan gaan ze failliet. Daarbij kreeg ik net ook een mail van een bezorgd iemand, die zegt: het grootste wagenpark in Nederland is Defensie. Moet Defensie straks ook met batterijauto's gaan rijden? Hoe gaan wij de Russen daarmee verslaan?

De voorzitter:

Zo gek wordt het toch hopelijk niet.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Nou, ik zie nu colonnes stilstaan in Oekraïne en dat heeft niets met lege batterijen te maken. Dus dat even terzijde.

Een mens lijdt het meest vanwege het lijden dat hij vreest, maar dat nimmer op komt dagen. Zo lijdt een mens meer dan God te dragen geeft. Het is nog geen 2027. Ik denk dat nu duidelijkheid bieden en nu uitspreken waar je als Kamer voor staat, belangrijk is voor investeringsbeslissingen voor zowel grote als kleinere ondernemers, voor zowel grote als kleinere bedrijven. Het is nu maart 2022. Er is nog heel veel tijd en heel veel innovatie tussen nu en 2027. Dus laten we nu in ieder geval richting geven en altijd oog houden voor maatwerk op het moment dat er t.z.t. iets knelt.

De voorzitter:

Dank u wel. We wachten even. De moties worden rondgedeeld. De minister gaat zo verder met de appreciatie en de beantwoording.

De vergadering wordt van 16.36 uur tot 16.41 uur geschorst.

De voorzitter:

De minister is klaar voor zijn beantwoording in de tweede termijn en ook voor de appreciatie van de ingediende moties. Meneer de minister.

Minister Harbers:

Dank u wel. Ik zag nog één separaat gestelde vraag. Als er nog andere vragen zijn, kan ik daar ook aan de hand van de moties op ingaan. De heer Alkaya stelde een vraag over de publieke hoofddienstaanbieder. Specifiek voor de hoofddienstaanbieder is er al eerder zo'n PPC-onderzoek uitgevoerd. Daaruit kwam ook de private partij als hoofddienstaanbieder naar voren. Op het moment dat we die gaan zoeken, geldt alles wat ik daarover in de eerste termijn al antwoordde, namelijk dat die natuurlijk aan hoge eisen moet voldoen om de rol als hoofddienstaanbieder goed en met zo min mogelijk

risico's in te kunnen vullen. Dat in antwoord op de heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Ik hoef me niet tot in detail te bemoeien met de aanbesteding, maar ik zou het op prijs stellen als de minister in de brief die hij heeft toegezegd in hoofdlijnen wil ingaan op de eisen die voor de hoofddienstaanbieder gelden.

Minister **Harbers**:

Zeker, dat zal ik doen.

De **voorzitter**:

Die hebt u weer binnen, meneer Alkaya.

Minister **Harbers**:

Dan ga ik in op de moties. Tot slot zal ik, zoals door mevrouw Van Ginneken gevraagd is, een reflectie geven op het amendement.

Ik begin bij de motie op stuk nr. 12 van de heer Koerhuis. Daarover laat ik het oordeel aan de Kamer. De inzet is vanzelfsprekend om de kosten laag te houden. Daarom zetten we in op het gebruik van de EETS-dienstaanbieders en zorgen we ervoor dat we dezelfde systemen en technieken gebruiken als onze buurlanden. Hierachter zat natuurlijk ook de zorg over de kastjes, dus daar zeg ik even het volgende over. De transporteurs die in meerdere landen rijden, en dus gebruikmaken van een EETS-dienstaanbieder, kunnen gebruikmaken van hetzelfde kastje. De enige uitzonderingen zijn de bedrijven die er om wat voor reden dan ook voor kiezen om alleen in Nederland via de hoofddienstaanbieder zo'n kastje te hebben. Dat wijkt af van de buurlanden, maar in principe is het gewoon doorrijden met hetzelfde kastje.

De motie op stuk nr. 13 van de heer Koerhuis en mevrouw Van Ginneken krijgt ook oordeel Kamer. Er loopt op dit moment een onderzoek van TNO naar de omvang van de vraag. Dat komt in het tweede kwartaal naar de Kamer. ElaadNL is bezig met de Outlook bedrijventerreinen. Er zijn een aantal onderzoeken, maar ik kan vóór de begrotingsbehandeling van lenW leveren wat in de motie staat, dus: oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 14 gaat over de monitoring op sluiproutes. Die krijgt ook oordeel Kamer, als ik 'm zo mag lezen dat we adequaat handelen en aan een oplossing gaan werken als uit de monitoring blijkt dat er een knelpunt optreedt. Maar we kunnen gewoon doen wat in de motie staat.

De **voorzitter**:

De heer Koerhuis knikt, dus dat is bij dezen ...

Minister **Harbers**:

De motie op stuk nr. 15 van mevrouw Van Ginneken, de heer Van der Molen, de heer Grinwis en de heer Koerhuis krijgt ook oordeel Kamer. Ik herhaal daarbij alleen wat ik in de eerste termijn aangaf: ik begrijp de wens van de Kamer om voldoende financiële ondersteuning te hebben voor de verduurzaming, maar zonder heffing is er geen terugsluis. We moeten dus ook wel zeker stellen dat de vrachtwagenheffing er komt. Daarom ga ik daar, in mijn interpretatie, twee dingen bij doen. Ik ga mij erop beraden

zodra de wetgeving is aangenomen door de Tweede en Eerste Kamer en we op streek zijn met de implementatie. In mijn zoektocht wil ik ook nog even breder dan vanuit de vrachtwagenheffing kijken naar de financiële middelen. Met inbegrip daarvan kan ik de motie oordeel Kamer geven.

Ik zou de indieners van de motie op stuk nr. 16 willen vragen om mij even de ruimte te geven om te doen wat ik zojuist in reactie op de motie van mevrouw Van Ginneken heb aangegeven. Ik zou de indieners dus eigenlijk willen oproepen om de motie aan te houden. Als ik vandaag de dag naar het dictum kijk en een advies zou moeten geven, dan zou dat ontraden zijn, maar met het verhaal erachter — dat heb ik zojuist ook in reactie op de vorige motie aangegeven — wil ik echt aan de slag. Daar wil ik me op beraden.

De voorzitter:

De indieners van de motie op stuk nr. 16 zijn De Hoop en Kröger.

De heer De Hoop (PvdA):

Voorzitter, ik wil haar aanhouden. Ik zou de minister willen vragen of, mocht het regeerakkoord opgebroken worden, dit misschien ook onderdeel daarvan zou kunnen zijn. Die tip geef ik nog even mee, ook omdat de minister van D66, mevrouw Kaag, daar ook in zit en die behoefte er ook is bij D66. Dus ik kan me voorstellen dat dat meegenomen kan worden, maar ik volg het verzoek van de minister, dus wij houden de motie aan.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer De Hoop stel ik voor zijn motie (35910, nr. 16) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Harbers:

De motie op stuk nr. 17 kan ik ook oordeel Kamer geven. De onderwerpen die mevrouw Kröger in haar motie noemt, zijn twee van de drie pijlers van het terugsluisplan en zijn natuurlijk ook het langetermijndoel. Jaren na de invoering van de vrachtwagenheffing willen we ook op zero emissie uitkomen. Dat gaat samen met de drie pijlers die door de sector zijn aangeleverd, dus deze motie kan ik oordeel Kamer geven.

De motie op stuk nr. 18 van de heer Grinwis beschouw ik als een soort "better safe than sorry", want volgens mij zijn wij het eens. Ik wil ook geen onnodige problemen in de regio met uitwijk- en sluiptverkeer. Ik heb vertrouwen in de zorgvuldige aanpak die we gevolgd hebben. Als er desondanks onwenselijke effecten optreden, gaan we snel in overleg en hebben we daarna een uitweg om wegen toe te voegen. Dus met alles wat we daarover besproken hebben, kan ik deze motie oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 18 is mede-ingediend door Van der Molen en Koerhuis.

Minister Harbers:

Ja.

Dan de motie op stuk nr. 19. Zoals al aangegeven verwacht ik de Kamer voor de zomer te kunnen informeren over de beleidskeuzes en uitgangspunten voor de implementatie van de gewijzigde eurovignetlijn in de vrachtwagenheffing. Ik zie natuurlijk ook dat een maximale korting voor emissieloze voertuigen naast de terugsluis een extra prikkel geeft om het wagenpark te verduurzamen. Dus ook als aanmoediging richting de sector zou ik deze motie oordeel Kamer kunnen geven. Het heeft een voordeel als je begint met de maximale korting op het moment dat we daarvoor staan, maar ik hoop het wel zo te mogen verstaan dat het niet voor eeuwig een maximale korting is, want er kan een moment komen dat het zo wijdverbreid is dat je oversubsidiëring krijgt. Maar als start bij de invoering van de vrachtwagenheffing lijkt het me een heel aantrekkelijk principe. Met inbegrip van die overweging kan ik de motie oordeel Kamer geven. Na invoering zal hoogstwaarschijnlijk nog wel wat veranderen aan de tariefstructuur.

Tot slot. De motie op stuk nr. 20 verzoekt de regering te zorgen voor een proactieve planning van laadlocaties voor vrachtwagens. Die krijgt ook oordeel Kamer. Op grond van de Europese AFIR-verordening — AFIR staat voor Alternative Fuels Infrastructure Regulation — moet iedere lidstaat voldoende laad- en tankinfrastructuur realiseren langs de Europese TEN-T-corridors met concrete doelstellingen voor 2025 en 2030. Dus daar moeten we mee aan de slag. Ik beschouw de motie in dat opzicht als een aanmoediging om daar verder invulling aan te geven. Vandaar dat de motie van de heer Grinwis en mevrouw Van Ginneken oordeel Kamer krijgt.

Tot slot vroeg mevrouw Van Ginneken nog om een reflectie op het amendement en zei: wat als de indieners "op automatische wijze" zouden laten vervallen, dus dat dat toch weer automatisch mag? Zij vroeg aandacht voor dataminimalisatie. Op zichzelf is het al zo dat er niet meer gegevens verwerkt worden dan nodig en dat gegevens ook niet langer bewaard worden dan nodig. Ik vind hem op zichzelf ingewikkeld, want wij proberen te zien wat er nog overblijft als het tweede lid van artikel 14 wel wordt gewijzigd zoals voorgesteld in het amendement. Ik begrijp dat je dan wel een aantal gegevens vastlegt, maar dat je de foto die gemaakt wordt van de langsrijdende vrachtwagen, niet meer hebt. Het paradoxale is dat we dan geen mogelijkheid meer hebben om uiteindelijk de boete op te leggen. Dan controleer je feitelijk alleen de mensen die het goed doen, die langsrijden en het kastje op de juiste wijze aan hebben staan. Dat wordt dan op dat moment geregistreerd. Je denkt dan "nou mooi, hier was niks mee aan de hand", maar bij diegenen waar wel iets aan de hand was, wil je juist de foto hebben, zodat je later ook het bewijsmateriaal hebt om de boete op te leggen. Ik vermoed dat dat niet bedoeld wordt door de indieners van het amendement. Je zou dat ook niet oplossen als dat gewijzigde vierde lid of als dat voorstel in het II-gedeelte geschrapt zou worden. Ik handhaaf dus mijn oordeel over het amendement, namelijk ontraden, zoals ik in de eerste termijn heb aangegeven.

Dank u wel, voorzitter. Dank ook aan de Kamerleden voor deze uitvoerige gedachtewisseling over de wet. Veel Kamerleden begonnen ermee dat het lang geduurd heeft, maar ik zeg de Kamer toe dat ik voortvarend aan de slag ga, na aanname van de wet, om het ook daadwerkelijk ingevoerd te krijgen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank je wel, meneer de minister.

Er is nog een nabrander van meneer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

Ja, ik heb een niet-beantwoorde vraag, namelijk of Defensie ook vrachtwagenheffing moet gaan betalen.

Minister **Harbers**:

Defensie is uitgezonderd, wordt mij gemeld, evenals andere bevriende krijgsmachten.

De **voorzitter**:

Meneer Madlener kan weer rustig gaan slapen de komende nacht.

Er zijn nog een paar toezeggingen gedaan. Als de leden even kunnen wachten, dan kan de minister luisteren of ze goed geformuleerd zijn.

- De Kamer zal voor de zomer geïnformeerd worden over de gemaakte keuzes met betrekking tot de tarieven en tariefdifferentiatie.
- Er zal een formele mkb-toets worden uitgevoerd bij de verschillende terugsluismogelijkheden en de Kamer zal geïnformeerd worden over de uitkomsten daarvan.
- De Kamer ontvangt het meerjarenprogramma terugsluis voorafgaand aan de invoering van de wet.
- De Kamer wordt voor het einde van 2022 geïnformeerd over eventuele risico's en zorgen met betrekking tot de hoofddienstaanbieder.

De klemtonen zijn altijd verkeerd bij Limburgers. Dat weet u wel, hè.

- De Kamer ontvangt halfjaarlijks een voortgangsbrief over onder andere de planning, financiën en risico's met betrekking tot de invoering van de vrachtwagenheffing.

Dank u wel voor de bevestiging, meneer de minister. Overigens wordt over de ingediende amendementen en moties, en over het wetsvoorstel gestemd op dinsdag 22 maart.

Ik dank de mensen thuis die hebben gekeken en geluisterd. Ik dank ook de minister, zijn hele team en de Kamerleden.

Mevrouw Van Ginneken wil nog iets zeggen. Zegt u het maar.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ja, misschien had ik een energiedipje en heb ik het even gemist, maar volgens mij heeft de minister ook toegezegd in gesprek te gaan met zijn collega over meer regie op de laadinfrastructuur. Dat heb ik u niet horen noemen.

De **voorzitter**:

Nee, dat klopt, omdat daarop geen brief is toegezegd. Daarom hebben we dat niet genoteerd. Het staat natuurlijk wel in de Handelingen. U hoeft daarover dus geen zorgen te hebben, mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Het is fijn om geen zorgen te hoeven hebben.

De **voorzitter**:

We houden alles in de gaten; onze trouwe griffier doet dat zeker.

Ik dank de Kamerbodes, de Dienst Verslag en Redactie, en iedereen die hierbij betrokken is geweest. Ik wens u een gezegende avond en een behouden thuiskomst.

Sluiting 16.54 uur.