

Vergaderjaar 2018–2019

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 272**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 januari 2019

Bij mijn brief van 9 november (Kamerstuk 31 305, nr. 269) heb ik u het beleidskader voor de vrachtwagenheffing gestuurd. Ik heb daarbij aangegeven dat een aantal punten uit het beleidskader nog verder uitgewerkt wordt. In deze brief informeer ik u over de inning van de heffing door private partijen en de uitvoering van publieke taken. Verder licht ik het globaal ontwerp en het vervolgproces toe.

**Organisatie van de inning door private partijen**

Zoals ik in het beleidskader voor de vrachtwagenheffing (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 269) heb aangegeven is het de bedoeling dat private aanbieders van toldiensten, net als in andere Europese landen, namens de overheid gaan zorgen voor de inning van de vrachtwagenheffing. De markt van onafhankelijke en internationaal opererende private aanbieders is nog volop in ontwikkeling. Uit diverse onderzoeken (zie bijlagen)<sup>1</sup> blijkt dat het onwenselijk is om volledig te leunen op onafhankelijke private aanbieders en dat het nodig is een zogeheten nationale dienstaanbieder te contracteren.

Uit de onderzoeken blijkt dat onafhankelijke private aanbieders weliswaar een groot deel van de gevraagde dienstverlening kunnen invullen, maar dat voor incidenteel gebruik (bijvoorbeeld buitenlandse vrachtwagens die af en toe in Nederland komen) of specifieke klanten (bijvoorbeeld minder kredietwaardige klanten) een nationale dienstaanbieder nodig zal zijn. Een nationale dienstaanbieder staat onder contract van de nationale overheid en krijgt extra vergoedingen voor gegarandeerde dienstverlening. De beschikbaarheid van een nationale dienstaanbieder versterkt bovendien de positie van de overheid in onderhandelingen met onafhankelijke private dienstaanbieders.

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

Om te voorkomen dat de nationale dienst aanbieder de ontwikkeling van de markt van onafhankelijke private dienst aanbieders verstoort, zou de rol van de nationale dienst aanbieder beperkt moeten zijn. De komende tijd ga ik verkennen wat een goede verhouding tussen de inzet van een nationale dienst aanbieder en de onafhankelijke aanbieders zou kunnen zijn.

### **Beleggen van taken bij publieke organisaties**

Zoals ik in het beleidskader heb aangegeven wordt samen met Rijkswaterstaat, RDW, het CJIB en de ILT verkend of en zo ja, welke rol zij zouden kunnen krijgen in de uitvoering van de vrachtwagenheffing. Om tijdig gesteld te staan voor de voorbereiding van de uitvoering, dient deze verkenning komend voorjaar zicht te bieden op de publieke taakverdeling op hoofdlijnen. Ik maak voor de verkenning onder andere gebruik van bijgevoegd onderzoeksrapport over de publieke taakverdeling<sup>2</sup>. Vervolgens zal in de loop van dit jaar in overleg met de betreffende partijen een meer definitieve en gedetailleerdere taakverdeling worden vastgesteld, alsmede de voorwaarden waaronder die taken worden uitgeoefend. In het kader van bovengenoemde verkenning en de nadere uitwerking daarvan wordt ook bekeken welke organisatie de zorg gaat dragen voor de regie over de gehele uitvoering van de heffing.

### **Globaal ontwerp**

De voorbereiding van de realisatie start met het formuleren van technische uitgangspunten van het systeem. Deze uitgangspunten zijn samengevoegd in bijgevoegd globaal ontwerp<sup>3</sup>. Een conceptversie van het globaal ontwerp heb ik laten beoordelen door een onafhankelijk adviesbureau (zie bijlage)<sup>4</sup>. Een groot deel van de aanbevelingen is verwerkt in het bijgevoegde globaal ontwerp. De komende tijd wordt dit document, op basis van verdere validatie, analyse, marktconsultatie en uitvoeringstoetsen ontwikkeld tot een voorlopig ontwerp. Hierbij zal ik ook de eerder genoemde aanbevelingen betrekken die nog niet verwerkt konden worden in het globaal ontwerp. Na toetsing door het Bureau ICT toetsing ontstaat vervolgens een definitief ontwerp. De bevindingen van het Bureau ICT toetsing worden naar uw Kamer gestuurd.

In het globaal ontwerp wordt veel aandacht besteed aan de verwerking van gegevens. Bij de uitvoering van de vrachtwagenheffing zullen persoonsgegevens worden verwerkt, zowel door overheidsinstanties als door private partijen die een rol hebben in de gegevensverstrekking in de keten. De vrachtwagenheffing moet voldoen aan de wettelijke eisen die de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) en de Uitvoeringswet AVG hieraan stellen. In verband hiermee worden periodiek Gegevensbeschermingseffectbeoordelingen of Privacy Impact Assessments (PIA) opgesteld. Bijgevoegd is de eerste versie van de PIA op de vrachtwagenheffing<sup>5</sup>.

### **Vervolg**

Zoals ik in mijn brief van 9 november (Kamerstuk 31 305, nr. 269) heb aangegeven zal de internetconsultatie van het wetsvoorstel naar verwachting plaatsvinden voor de zomer van 2019, overeenkomstig de motie van het lid Sienot c.s. (Kamerstuk 29 398, nr. 589).

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>3</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>4</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>5</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

In het wetsvoorstel zal ik de keuze voor het wegennet, waarop de heffing gaat gelden, verwerken. Die keuze maak ik na overleg met de regio. In dat overleg wordt in beeld gebracht op welke wegen, buiten de autosnelwegen, mogelijke uitwijk aan de orde zou kunnen zijn als gevolg van de vrachtwagenheffing op de autosnelwegen (zie bijlage met afspraken Bestuurlijke overleggen MIRT bij Kamerstuk 35 000 A, nr. 78). In het wetsvoorstel zal ik ook ingaan op een mogelijke verplichting om op alle openbare wegen een werkende *on-board unit* te gebruiken, op de uitwerking van de tariefdifferentiatie (gewichtsklasseindeling en tariefverschillen tussen verschillende gewichtsklassen en EURO-emissieklassen), op de boetehoogten van diverse overtredingen en op de relatie tussen de betalingsplichtigen, de dienstaanbieders en de overheid.

Om invulling te geven aan de wens om de vrachtwagenheffing zo snel mogelijk te realiseren, is een parallelschakeling nodig tussen het opstellen van de wetgeving en de voorbereiding van het heffingssysteem en de terugsluis. Naast het uitwerken van het voorlopig ontwerp, start ik dit jaar tevens met de voorbereiding van de contractering van onafhankelijke private aanbieders en de nationale dienstaanbieder voor de inning van de heffing en stel ik de agenda voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector (de terugsluis) op.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga