

31 305 Mobiliteitsbeleid

Nr. 520 Brief van de minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 juni 2025

Met deze zesde halfjaarlijkse voortgangsbrief wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de invoering van de vrachtwagenheffing. De invoering van de vrachtwagenheffing heeft twee doelen. Ten eerste het laten betalen van binnen- en buitenlands vrachtverkeer voor het gebruik van de weg, door de omzetting van vaste belastingen (motorrijtuigenbelasting en Eurovignet) naar een variabele heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer. Het tweede doel is het innoveren en verduurzamen van de vervoerssector. Hiervoor wordt het tarief van de vrachtwagenheffing gedifferentieerd naar de uitstoot van het voertuig én worden de netto-opbrengsten¹ van de vrachtwagenheffing ingezet voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector.

De realisatie van de vrachtwagenheffing vordert gestaag. Deze voortgangsbrief gaat in op de stand van zaken met betrekking tot de realisatie van het heffingssysteem, de geplande startdatum, de maatregelen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector, het juridisch kader voor de vrachtwagenheffing en de financiën.

Voortgang realisatie heffingssysteem

Ik licht allereerst de voortgang toe van de realisatie van het heffingssysteem die het afgelopen half jaar is geboekt. Vervolgens zal ik ingaan op de geplande startdatum van de vrachtwagenheffing.

RDW, Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), Rijkswaterstaat (RWS) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) realiseren in opdracht van IenW het heffingssysteem voor de vrachtwagenheffing. Daarbij heeft RDW, als centrale uitvoeringsorganisatie, de leiding over de realisatiewerkzaamheden. Hieronder wordt de voortgang op deze onderdelen toegelicht.

Hoofddienstaanbieder

Binnen de uitvoering van de vrachtwagenheffing hebben toldienstaanbieders een belangrijke rol. Deze dienaarbieders zijn verantwoordelijk voor de inning van de heffing bij houders van een vrachtwagen en de afdracht aan de overheid. Houders van een vrachtwagen kunnen hiervoor terecht bij de hoofddienstaanbieder (HDA) of een EETS-aanbieder. De HDA is een toldienstaanbieder met

¹ De netto-opbrengsten bedragen de inkomsten van de vrachtwagenheffing verminderd met de compensatie van de belastingderving en de kosten van het systeem.

speciale verplichtingen. De HDA is verplicht om iedere gebruiker die zich meldt als klant te accepteren. De HDA biedt zijn diensten alleen in Nederland aan. Het is belangrijk dat de HDA op tijd gereed is voor de dienstverlening. Hiermee is verzekerd dat elke houder van een vrachtwagen over een contract en boordapparatuur kan beschikken, en daarmee aan de verplichtingen van de wet Vrachtwagenheffing kan voldoen.

De HDA is dit voorjaar gestart met de grootschalige productie van boordapparatuur benodigd voor de kilometerregistratie. Ook worden er ICT-systemen ontwikkeld. Verder bereidt de HDA zich voor op de distributie van boordapparatuur naar gebruikers via de post en fysieke uitgiftepunten.

EETS-aanbieders

Houders van een vrachtwagen kunnen er ook voor kiezen om een overeenkomst te sluiten met een EETS-aanbieder. Dat is een toldienstaanbieder die, op grond van de EETS-richtlijn, in meerdere lidstaten zijn diensten aanbiedt. Dat maakt het mogelijk dat een houder bij slechts één aanbieder een contract hoeft te sluiten en zo met één boordapparaat door toldomeinen in verschillende EU-lidstaten kan rijden en hiervoor één factuur krijgt.

De RDW is bezig met het proces om EETS-aanbieders toe te laten, ook wel accreditatie genoemd. Dit verloopt voorspoedig. Met vier aanbieders zijn inmiddels overeenkomsten gesloten. Verder hebben nog twee dienststaanbieders zich formeel aangemeld. De verwachting is dat alle zes aanbieders ruim voor de start van de vrachtwagenheffing zijn geaccrediteerd en kunnen starten met hun dienstverlening. Deze zes aanbieders samen met de HDA zullen in staat zijn om alle gebruikers te bedienen.

Waarneming

Voor toezicht op de naleving van de vrachtwagenheffing wordt onder andere apparatuur aan portalen boven de weg ingezet. De eerste twee portalen zijn inmiddels aangesloten en voorzien van apparatuur. Stap voor stap worden de benodigde portalen voorzien van apparatuur. Daarnaast is er ook verplaatsbare apparatuur ingekocht. Camera's registreren de kentekens van passerende vrachtwagens en zogenoemde DSRC-antennes (Dedicated Short-Range Communication) lezen de boordapparatuur uit. Zo kan worden bepaald of een vrachtwagen is voorzien van werkende boordapparatuur en of er een contract is afgesloten met een dienststaanbieder. Op de A12 bij Bodegraven hebben de eerste testen succesvol plaatsgevonden.

Overige ontwikkelingen

De organisatie- en ICT-ontwikkeling bij RDW en CJIB verloopt volgens planning. Ook de voorbereidingen bij ILT voor de fysieke handhaving verlopen voorspoedig. De inkoop van de benodigde voertuigen is gestart en er worden inspecteurs geworven.

Geplande startdatum

Om de vervoerssector in staat te stellen zich goed voor te bereiden op de start van de vrachtwagenheffing, is het belangrijk om tijdig concreet te worden over de geplande startdatum. De planning is dat de vrachtwagenheffing start op 1 juli 2026. Vanaf 1 juli a.s. zal richting de wegtransportsector in het binnen- en buitenland steeds uitgebreider gecommuniceerd gaan worden over de vrachtwagenheffing. Hierbij worden ook de vervoerspartijen betrokken. Uitgebreide informatie wordt aangeboden via een vernieuwde website www.vrachtwagenheffing.nl.

De realisatie van het heffingssysteem voor de vrachtwagenheffing is een complex project met planningsrisico's. IenW en de betrokken uitvoeringsorganisaties sturen erop dat de realisatie van het heffingssysteem tijdig gereed is, zodat de heffing op 1 juli 2026 kan starten. Zo is het belangrijk dat de toldienstaanbieders tijdig starten met het afsluiten van overeenkomsten met de houders van een vrachtwagen en het distribueren van de boordapparatuur. Hierbij is van belang dat ook kleine organisaties zich tijdig kunnen voorbereiden. Ook moet getest worden of de systemen van verschillende partijen goed met elkaar communiceren. Het is nu nog niet uit te sluiten dat de realisatie langer duurt dan verwacht. De risico's worden door het ministerie en de uitvoeringsorganisaties beheerst met maatregelen.

Met de komst van vrachtwagenheffing wordt het heffen van het Eurovignet in Nederland beëindigd. Dit is opgenomen in de Wet vrachtwagenheffing. Het kabinet zal de benodigde stappen gaan zetten om het heffen van het Eurovignet per 1 juli 2026 stop te zetten. De Belastingdienst zal hierover gaan communiceren, zodat ondernemers weten dat vanaf 1 juli 2026 geen Eurovignet meer nodig is voor Nederland. Zo weten zij tijdig voor welke periode zij nog een Eurovignet moeten aanschaffen. In de begroting van IenW (artikel 15) is opgenomen dat de derving van de opbrengsten van het Eurovignet wordt gedekt uit de opbrengsten van de vrachtwagenheffing.

Innovatie en verduurzaming van de vervoerssector

Conform de Wet vrachtwagenheffing worden de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing ingezet om (subsidie)maatregelen te bekostigen voor de innovatie en verduurzaming van de vervoerssector, de zogenoemde terugsluis. In de jaren 2026-2030 gaat het om ruim € 1,6 miljard. Het grootste deel (ruim € 1,4 miljard) hiervan wordt ingezet voor de elektrificatie van vrachtwagens. De maatregelen zijn uitgewerkt in het Meerjarenprogramma Terugsluis 2026-2030². In de begroting van het Mobiliteitsfonds voor dit jaar zijn al middelen gereserveerd die worden ingezet om de verduurzaming van het vrachtvervoer te versnellen door middel van subsidies voor de

² [Meerjarenprogramma Terugsluis 2026-2030](#)

aanschaf van emissievrije voertuigen (AanZET) en laadinfrastructuur (SPriLa). Deze middelen worden na de start van de vrachtwagenheffing vanuit de heffingsopbrengsten terugbetaald aan het Mobiliteitsfonds. Hieronder informeer ik u over de belangrijkste ontwikkelingen van de afgelopen periode.

Openstelling aanschafsubsidie emissievrije vrachtwagens

Op 28 januari ging de regeling Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET) voor de eerste keer in 2025 open. De belangstelling voor de regeling was net als in 2024 zeer groot. Op de eerste dag hebben ruim 300 ondernemers en non-profit instellingen een aanvraag ingediend. Het totale subsidiebedrag van € 35,3 miljoen voor deze ronde was na drie dagen overtekend. Op 30 september 2025 wordt de regeling opnieuw opengesteld met een budget van € 30 miljoen.

Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven (SPriLa)

Op 25 maart is de Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij Bedrijven (SPriLa) weer opengesteld voor aanvragen. Er is in 2025 € 61,3 miljoen beschikbaar, waarvan € 14,4 miljoen gedekt wordt uit de toekomstige opbrengsten van de vrachtwagenheffing. Deze regeling ondersteunt ondernemers financieel bij het realiseren van laadinfrastructuur op hun eigen terrein. Ondernemers kunnen subsidie aanvragen voor advies over de aanleg van laadinfrastructuur, voor de kosten van aanleg zelf en voor de kosten van stationaire batterijopslag voor die laadinfrastructuur. In 2024 was voor SPriLa al een bedrag van € 42,2 miljoen beschikbaar.

Internetconsultatie subsidieregeling Samenwerking in Logistieke Keten (SiLK)

Dit voorjaar is de internetconsultatie voor subsidieregeling SiLK gestart. Met deze regeling worden bedrijven geholpen om de samenwerking in de logistieke keten te verbeteren, om zo vrachtwagenkilometers te reduceren. De verwachting is dat deze regeling in het najaar van 2025 wordt opengesteld.

CO₂ meten en verbeteren

Via de maatregel CO₂ meten en verbeteren krijgen deelnemende transportondernemers een adviseur toegewezen die helpt om de kwaliteit van data over de CO₂-uitstoot, gereden kilometers en beladingsgraad van hun vloot te verbeteren. Door deze data te analyseren en te vergelijken met de data van andere vervoerders, krijgen ondernemers meer inzicht in de kansen voor verbetering op het gebied van verduurzaming en efficiënter vervoeren. Naar verwachting kunnen transportondernemers zich in het najaar aanmelden voor deze regeling

Juridisch kader

Wet vrachtwagenheffing

In 2022 is de Wet vrachtwagenheffing aangenomen en in de jaren daarna gedeeltelijk in werking getreden. Voor de start van de vrachtwagenheffing moet de wet gewijzigd worden vanwege

gewijzigde Europese tolheffingsregels³, waarmee onder andere de tarieven op CO₂-uitstoot worden gebaseerd. De Tweede Kamer heeft het wetsvoorstel op 1 april aangenomen. Het wetsvoorstel wordt momenteel behandeld door de Eerste Kamer. Naast de wijziging van de Wet is ook een wijziging van het Besluit vrachtwagenheffing in voorbereiding, dit n.a.v. de wijziging van de Europese regels voor tolheffing.

Toezeggingen plenair debat wijziging Wet vrachtwagenheffing.
Tijdens het plenaire debat op 26 maart 2025 over het wetsvoorstel heb ik twee toezeggingen gedaan. De eerste toezegging heeft betrekking op de vrijstelling van emissievrije vrachtwagens tot 4.250 kg. Ik heb aan de heer Olger van Dijk (NSC) toegezegd met België, Duitsland en Tsjechië te verkennen of wederzijds gegevens kunnen worden uitgewisseld. Het betreft gegevensuitwisseling om emissievrije voertuigen in deze gewichtsklasse automatisch te kunnen vrijstellen. Ik ben op dit moment bezig om te verkennen of dit mogelijk is en wat de voordelen hiervan zijn. Ik verwacht u hierover in de volgende voortgangsbrief te kunnen informeren.

Verder heb ik aan de heer De Hoop (GroenLinks-PvdA) toegezegd u een overzicht te sturen van wat de verschillende overheden (Rijk, provincies, gemeenten) kwijt zijn aan weginfrastructuur en welk deel hiervan direct of indirect kan worden toebedeeld aan het vrachtverkeer. In 2018 is in opdracht van IenW een rapport opgesteld voor het bepalen van de tarieven voor de vrachtwagenheffing.⁴ In dit onderzoek zijn de infrastructuurkosten in beeld gebracht, inclusief de verdeling van deze kosten over vrachtwagens en ander verkeer. In het rapport is de onderstaande verdeling opgenomen van de infrastructuurkosten toebedeeld aan vrachtwagens en verdeeld over wegen binnen de bebouwde kom (BIBK), onderliggende wegen buiten de bebouwde kom (BUBK OWN) en Rijkswegen.

Totale infrastructuurkosten (mln. €)	BIBK	BUBK OWN	Rijkswegen	TOTAAL
Vrachtauto	455,82	915,94	1.204,08	2.575,84
<i>Percentage</i>	<i>10,62%</i>	<i>24,84%</i>	<i>39,07%</i>	<i>23,29%</i>
Totale infrastructuurkosten	4.291,99	3.687,29	3.082,07	11.061,34
<i>Percentage</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>

Tabel 1: toebedeling kosten infrastructuur van overheden aan vrachtverkeer (Bron: Transport & Environment Leuven, 5 juli 2028, kosten in 2010).

³ Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen (Pb EU 2022, L 69/1).

⁴ Bijlage bij Kamerstuk 31305, nr. 262 (titel: Bepaling maximum tarief Vrachtwagenheffing).

Uit deze tabel blijkt dat 10,62% van de € 4.291 miljoen aan kosten van bouw en onderhoud van de wegen binnen de bebouwde kom is toe te wijzen aan vrachtverkeer. De genoemde bedragen betreffen de kosten in 2010. Recentere cijfers niet beschikbaar.

Monitoring en evaluatie uitwijkverkeer

Daarnaast was het in debat op 26 maart jl. veel aandacht voor de monitoring en evaluatie van uitwijkverkeer. Hierover is te melden dat de eerste meting in juli 2025 start. De periode van nulmeting dient als referentieperiode. Vervolgens wordt tot minimaal 3 jaar na de invoering van de vrachtwagenheffing een nameting uitgevoerd. Aan de hand van de monitoring kunnen lenW en de wegbeheerders bepalen of door de invoering van de vrachtwagenheffing de intensiteit van vrachtverkeer op het monitoringsnetwerk in absolute zin toeneemt, afneemt of gelijk blijft. Als er op het onderliggend wegennet een ongewenste toename van vrachtverkeer plaatsvindt, kan dit aanleiding geven om maatregelen te treffen door het Rijk en/of door wegbeheerders. In een eerder stadium zijn daarover al procesafspraken gemaakt met wegbeheerders. In aanvulling daarop is afgelopen april een communicatietoolkit beschikbaar gesteld, waarmee wegbeheerders worden gefaciliteerd bij de communicatie over de monitoring en evaluatie van uitwijkverkeer.

Financiën

Taakstelling

Voor de jaren 2024 en 2025 zijn in de begroting van het mobiliteitsfonds middelen vrijgemaakt (€ 170 miljoen) om de verduurzaming van het vrachtvervoer te versnellen. Deze middelen worden na de start van de vrachtwagenheffing vanuit de heffingsopbrengsten terugbetaald aan het Mobiliteitsfonds. Dit wordt ook wel de voorfinanciering van de terugsluis genoemd. De middelen zijn en worden voornamelijk ingezet voor de aanschafsubsidie voor emissievrije vrachtwagens (AanZET) en de subsidieregeling voor private laadinfrastructuur (SPriLa), zoals eerder in deze brief toegelicht.

Bij de start van deze regeerperiode heeft het kabinet een generieke taakstelling op subsidies doorgevoerd, ter grootte van in totaal € 1 miljard structureel. Voor 2025 is € 275 miljoen ingeboekt als Rijksbrede taakstelling. Deze taakstelling heeft ook gevolgen voor de eerdergenoemde voorfinanciering. De € 170 miljoen die hiervoor was vrijgemaakt, is bij Voorjaarsnota 2025 gekort met € 4 miljoen.

Raming exploitatiekosten

In de begroting van 2025 is een eerste raming opgenomen van de exploitatiekosten van de vrachtwagenheffing. Deze raming zal op basis van de begrotingen van de uitvoeringsorganisaties bij de voorjaarsnota van 2026 worden geactualiseerd.

Tot slot

Het afgelopen halfjaar zijn weer belangrijke stappen gezet met realisatie van het heffingssysteem. Ook zijn de subsidieregelingen

AanZET, SPriLa en SWiM opengesteld. Verder is het wetsvoorstel voor de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing aangenomen door uw Kamer en aangeboden aan de Eerste Kamer. Tot slot zal de komende periode de communicatie over de vrachtwagenheffing stap voor stap worden geïntensiveerd. In het najaar van 2025 kunt u de volgende voortgangsbrief verwachten.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener