
Vergaderjaar 2025-2026

36626 Wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels

D **TWEEDE VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT / VOLKSHUISVESTING EN RUIMTELIJKE ORDENING¹**
Vastgesteld 30 september 2025

1. Inleiding

De leden van de **BBB**-fractie danken de regering voor de beantwoording van de vragen over de implementatie van de Europese tolheffingsregels. Deze beantwoording roept bij deze leden toch nog enkele vervolgvragen op. De leden van de BBB-fractie maken zich zorgen over de eerder beloofde lastenluwe implementatie.

2. Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de BBB

De leden van de **BBB**-fractie hebben de volgende vragen voor de regering.

Dubbele heffing

1. Als de herziene tolheffingsregels in 2026 voor vier jaar worden ingevoerd en het Emission Trade System in 2027, dan is de CO₂-heffing in de infrastructuurheffing vanaf 1 januari 2027 niet langer verplicht en worden ondernemers dubbel belast. Is dat de bedoeling van de regering?
2. Is er in dit geval sprake van een lastenluwe implementatie?
3. Wat rechtvaardigt deze dubbele heffing?
4. Zijn er andere EU-landen met dubbele heffingen?
5. De regering kiest bewust voor een externe heffing op geluidshinder en CO₂-emissie, terwijl de Europese regels dat niet verplichten. In hoeverre is dit strijdig met de keuze voor een lastenluwe implementatie, waarbij geen andere regels worden ingevoerd dan voor de implementatie noodzakelijk is?
6. Welke landen kiezen hier ook voor?

Emissieloze technologie

7. In het Meerjarenprogramma Terugsluis Vrachtwagenheffing 2026-2030 kiest de regering uitsluitend voor emissieloze technologie en het verbeteren van de logistieke efficiëntie. Ziet de regering andere mogelijkheden om het gebruik van biomassa als transitiebrandstof te stimuleren? Zo ja welke?

Monitoring

8. De regering gaat drie jaar monitoren of deze wet niet leidt tot een toename van de uitwijk van vrachtverkeer naar provinciale en gemeentelijke wegen en grijpt zo nodig direct in na overleg met de wegbeheerder. In de beantwoording van de eerdere vragen van de leden van de BBB-fractie stelt de regering dat bij uitwijken de wegbeheerder zelf maatregelen kan nemen. Als uit de monitor blijkt dat de uitwijk het gevolg is van de vrachtwagenheffing zal het Rijk zijn verantwoordelijkheid nemen. De tabel over de kosten van infrastructuur per wegbeheerder verdeeld over vrachtverkeer en andere partijen dateert van 2010². Kunnen de overige wegbeheerders deze gegevens uit 2010 beschouwen als een nulmeting?

¹ Samenstelling:

Van Wijk (BBB), Van Langen-Visbeek (BBB), Jaspers (BBB), Lievense (BBB) (*voorzitter*), Thijssen (GroenLinks-PvdA), Kluit (GroenLinks-PvdA), Crone (GroenLinks-PvdA), Janssen-van Helvoort (GroenLinks-PvdA), Martens (GroenLinks-PvdA), Van de Linden (VVD), Klip-Martin (VVD), Meijer (VVD), Kaljouw (VVD), Rietkerk (CDA) (*ondervoorzitter*), Prins (CDA), Van Meenen (D66), Aerdt (D66), Van Kesteren (PVV), Nicolai (PvdD), Nanninga (JA21), Van Aelst-Den Uijl (SP), Holterhues (ChristenUnie), Kemperman (FVD), De Vries (SGP), Hartog (Volt), Van Rooijen (50PLUS), Van der Goot (OPNL)

² Kamerstukken I 2024/25, 36 626, C, p 7.

9. Hoe gaat de regering de komende drie jaar het gebruik van de infrastructuur en vooral de eventuele uitwijk monitoren?
10. Wie monitort wat?
11. Zijn inmiddels afspraken over de monitoring gemaakt met gemeenten en provincies?

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening ziet met belangstelling uit naar de nota naar aanleiding van het tweede verslag en ontvangt deze graag binnen **vier weken** na vaststelling van dit verslag.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
Lieverse

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
Dragstra