Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
18 maart 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/40325

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Programmadirectie Vrachtwagenheffing
Beleid, Juridisch Kader en Communicatie

Beslistermijn
23 maart 2026

Bijlage(n)
4

Aan Minister

nota

Beslisnota beantwoording vragen schriftelijk overleg vrachtwagenheffing

Aanleiding

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft in het kader van een schriftelijk overleg 17 vragen gesteld over de vrachtwagenheffing. Aanleiding hiervoor is de Kamerbrief van 26 januari 2026 met een inhoudelijke uiteenzetting over teruggekeurde vrachtwagens die onder de vrachtwagenheffing vallen (Kamerstuk 31305, nr. 533). Bijgaand ontvangt u de voorgestelde antwoorden op de vragen voor verzending aan de Kamer. U wordt separaat nader geïnformeerd over de invulling van het besluit om de terugkeurprocedure af te schaffen (RONDZENDMAP-2026/2979).

Geadviseerd besluit

Instemmen met de Kamerbrief en de bijlage, waarmee u de gestelde vragen beantwoordt en het besluit bekend maakt dat de terugkeurprocedure wordt afgeschaft voor toekomstige gevallen en dat de Kamer hierover later verder wordt geïnformeerd. De deadline voor indiening bij het parlement is 24 maart 2026.

Kernpunten

- In navolging van onze buurlanden en vele andere Europese landen voert Nederland op 1 juli 2026 een vrachtwagenheffing in. Zie 'toelichting' voor de stand van zaken.
- In 2025 is de Wet vrachtwagenheffing gewijzigd voor de implementatie van herziene Europese tolregels. Bij deze wijziging is de wet geharmoniseerd met de Europese voertuigindeling. Dit betekent dat de heffing gaat gelden voor voertuigen in de categorie N2 en N3. Deze zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen. Ze hebben een *technisch toelaatbare* maximummassa van meer dan 3.500 kg.
- De circa 15.000 Nederlandse vrachtwagens die zijn teruggekeurd tot een *toegestane* maximummassa van maximaal 3.500 kg zijn door de wetswijziging ook onder de vrachtwagenheffing komen te vallen. Terugkeuren is een puur administratief proces: de *toegestane* maximummassa van een voertuig wordt verlaagd zonder (fysieke) controle. Er verandert dus niks fysiek aan het voertuig. Bij terugkeuren blijven de *technische toelaatbare* maximummassa en de voertuigcategorie ongewijzigd.
- Op 26 januari 2026 zijn vragen beantwoord van het lid Goudzwaard (JA21) over teruggekeurde vrachtwagens die onder de vrachtwagenheffing vallen. Ook heeft de Kamer per brief een uiteenzetting ontvangen over teruggekeurde vrachtwagens die onder de vrachtwagenheffing vallen, waarna de door het lid

Goudzwaard ingediende motie werd verworpen. De motie verzocht de regering een regeling te treffen om de betreffende eigenaren te ontzien. Zie verder de toelichting onder 'politieke context'.
- In de bijgevoegde antwoorden wordt vastgehouden aan de lijn uit de brief van 26 januari 2026. De weloverwogen keuze om de vrachtwagenheffing te laten gelden voor N2- en N3-voertuigen hangt samen met de verplichting voor het hanteren van Europees vastgestelde definities. Dit zorgt voor een gelijke behandeling in alle EU-lidstaten, draagt bij aan een uitvoerbaar en handhaafbaar stelsel en is conform de kabinetslijn tot vereenvoudiging van de autobelastingen.
- Voor een N2-voertuig waarvan de *toegestane* massa administratief is verlaagd (terugkeuren) gelden nog steeds de technische eisen voor een N2-voertuig. Deze voertuigen zijn daarmee technisch vooral identiek aan andere N2-voertuigen. Voor N1-voertuigen gelden andere technische eisen. Maatregelen binnen of buiten de Wet vrachtwagenheffing om specifiek teruggekeurde N2-voertuigen te ontzien zouden daarom onredelijk zijn voor eigenaren van niet-teruggekeurde N2-vrachtwagens.
- Of en zo ja in hoeverre een eigenaar van een vrachtwagen straks wordt geconfronteerd met een lastenstijging hangt af van de milieukenmerken van het voertuig en het aantal kilometers dat gereden wordt over het heffingsnetwerk van de vrachtwagenheffing. De vrachtwagenheffing is immers een vorm van betalen naar gebruik. Na de start van de vrachtwagenheffing, verdwijnt de motorrijtuigenbelasting voor deze teruggekeurde voertuigen. Het is onwenselijk om eigenaren die erop achteruitgaan nog met andere maatregelen te ontzien.

Beëindiging terugkeurprocedure
- Terugkeuren is een puur administratieve procedure bij de RDW waarbij de *toegestane* maximummassa van een voertuig voor € 71,30 verlaagd kan worden, zonder dat het voertuig fysiek gezien/gecontroleerd wordt.
- Op papier kan hierdoor een groot voertuig (vrachtwagen) alsnog voor sommige regelgeving een lage maximummassa hebben waardoor niet langer hoeft te worden voldaan aan wettelijke vereisten zoals een rijbewijs C en in het beroepsgoederenvervoer over de weg een vergunning en een tachograaf.
- In de praktijk kunnen deze voertuigen alsnog veel meer wegen. In dat geval zijn ze (juridisch) overbeladen. Dit is echter lastig handhaafbaar en creëert een ongelijk speelveld.
- Uw ambtsvoorganger heeft in december 2025 besloten om de uitwerking in gang te zetten voor het afschaffen van de terugkeurprocedure. Dit wordt op dit moment (juridisch) uitgewerkt in een ministeriële regeling (Regeling Voertuigen) en binnen de interne werkprocessen van de RDW (o.a. het aanpassen van IT en een herijking van een eerdere uitvoeringstoets).
- In de inleiding bij de beantwoording van de vragen uit het schriftelijk overleg maakt u voor het eerst bekend dat het kabinet momenteel bezig is invulling te geven aan het besluit om de terugkeurprocedure af te schaffen en geeft u aan dat de Kamer later verder zal worden geïnformeerd. Zie verder de toelichting onder 'beëindigen terugkeurprocedure'. U wordt separaat nader geïnformeerd over de invulling van het besluit om de terugkeurprocedure af te schaffen.

Krachtenveld
- Gedurende de voorbereidende werkzaamheden aan de vrachtwagenheffing in de afgelopen jaren is het draagvlak voor de heffing gegroeid. De vervoerssector

heeft aangedrongen op een snelle invoering van de vrachtwagenheffing en de bijbehorende terugsluis.
- Teruggekeurde N2-voertuigen worden in diverse branches gebruikt. Te denken valt aan verhuurbedrijven, verhuisbedrijven, koeriers en installateurs. Het betreft circa 15.000 voertuigen. In sommige andere regelgeving (o.a. voor het rijbewijs) worden teruggekeurde vrachtwagens behandeld als een bestelauto.
- Een regeling om een bepaalde categorie voertuigen uit te zonderen, kan leiden tot precedentwerking aangezien er meer gebruikersgroepen pleiten om alsnog uitgezonderd te worden van de vrachtwagenheffing.
- De transportsector (TLN) vraagt al geruime tijd aandacht voor (het afschaffen van) de terugkeurprocedure. Ook de Kamer heeft in 2022 aandacht gevraagd voor deze procedure.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing

Toelichting
Stand van zaken invoering vrachtwagenheffing
- In navolging van onze buurlanden en vele andere Europese landen voert Nederland op 1 juli 2026 een vrachtwagenheffing in. Vanaf die datum betalen eigenaren van vrachtwagens per gereden kilometer. Dit geldt op bijna alle snelwegen en op sommige provinciale en gemeentelijke wegen. Hoe schoner en lichter het voertuig, hoe lager het bedrag per kilometer. De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden ingezet voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector (de zogenoemde terugsluis).
- Na de start van de vrachtwagenheffing, verdwijnt de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens tot 12.000 kg. De motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens van 12.000 kg en zwaarder wordt verlaagd tot het Europees minimum. Het Eurovignet voor Nederland stopt op 1 juli 2026.
- De Wet vrachtwagenheffing vormt de juridische basis. Deze is in 2022 aangenomen in het parlement en in 2025 gewijzigd vanwege de implementatie van herziene Europese tolregels. In december 2025 is de Kamer geïnformeerd dat de invoering van de vrachtwagenheffing voorspoedig verloopt en dat de heffing op 1 juli 2026 in werking treedt (IENW/BSK-2025/295546).
- De invoering van de vrachtwagenheffing is een grote verandering voor eigenaren van vrachtwagens uit binnen- en buitenland. Het afgelopen jaar is de communicatie over de vrachtwagenheffing geïntensiveerd. Zoals verwacht heeft dit gezorgd voor een toename van vragen en reacties van zowel individuele eigenaren van vrachtwagens als van branche- en belangenorganisaties. Reacties komen ook van groepen die van mening zijn dat zij niet onder de vrachtwagenheffing vallen of zouden moeten vallen. Dit betreft onder andere eigenaren van teruggekeurde vrachtwagens.
- Een volgende voortgangsbrief om de Kamer te informeren over de laatste stand van zaken is gepland voor mei/juni.

Beëindigen terugkeurprocedure
- Teruggekeurde N-voertuigen zijn technisch in staat veel meer te dragen dan de maximummassa na het terugkeuren. Dat betekent dat een groot voertuig op papier maar bijv. maximaal 500 kg of zelfs een stuk minder mag laden, oftewel bijv. voor vervoer van lichte materialen. Een teruggekeurd voertuig is daarom sneller (juridisch) overbeladen, wat betekent dat een eigenaar meer lading meeneemt dan is toegestaan. Omdat van buitenaf niet te zien is of het voertuig

is teruggekeurd, is dit lastig te handhaven. Dit is een risico voor de verkeersveiligheid.
- De mogelijkheid tot misbruik creëert bovendien oneerlijke concurrentie: vervoerders die zich aan de regels houden hebben zwaardere lasten (rijbewijs C, vergunning, tachograaf) dan een vervoerder die het voertuig (fors) terugkeurt maar alsnog even veel lading meeneemt.
- De conceptregelgeving en de herijking van de uitvoeringstoets van de RDW worden later aan u voorgelegd. Ook wordt op korte termijn de Kamerbrief over Verkeersveiligheid aan u voorgelegd waarin u het besluit om de terugkeurprocedure af te schaffen nader toelicht.
- U wordt geadviseerd, vooruitlopend op deze brief, de Kamer nu al te informeren over dit besluit. Ten eerste omdat de Kamervragen zich specifiek richten op teruggekeurde voertuigen. Ten tweede omdat een wetsvoorstel van Financiën (Fiscale Verzamelwet 2027) in april 2026 bij de Tweede Kamer wordt ingediend, waarbij voertuigdefinities worden geharmoniseerd met de Europese begrippen. Ook dit kan vragen oproepen over teruggekeurde voertuigen. Daarom is het van belang nu al een korte vermelding te maken van het besluit tot afschaffing, zodat de Kamer tijdig wordt geïnformeerd.
- Wel bestaat er een risico dat er een toename zal zijn in het aantal terugkeuringen vanwege de communicatie rondom dit besluit.
- Het blijft daarnaast mogelijk om een voertuig technisch om te bouwen zodat de *technische* maximummassa wordt verlaagd en daarmee ook de *toegestane* maximummassa. Hiermee kunnen voertuigeigenaren N2-voertuigen omkeuren (ombouwen en laten keuren) naar N1-voertuigen, waarbij in tegenstelling tot administratief terugkeuren een check plaatsvindt door de RDW. Het is daarmee een ingrijpender procedure voor voertuigeigenaren met hogere kosten en langere doorlooptijden dan de huidige administratieve procedure. Als eigenaren van een N2-voertuig hun voertuig omkeuren naar een N1-voertuig geldt andere regelgeving, zoals het kunnen besturen van het voertuig met rijbewijs B en zonder tachograaf. Ook vallen N1-voertuigen niet onder de vrachtwagenheffing. De mogelijkheid om een voertuig om te keuren is niet benoemd in de antwoorden van de schriftelijke vragen. Los van de hiervoor genoemde complexiteit van de procedure is onbekend in welke mate omkeuren daadwerkelijk mogelijk is voor teruggekeurde N2-voertuigen.

Politieke context (tijdslijn)
- Op 20 januari 2026 zijn per brief vragen beantwoord naar aanleiding van het signaal van lid Goudzwaard (JA21) over bestelauto's tot 3.500 kg.
- Op 22 januari 2026 heeft lid Goudzwaard een motie ingediend die de regering verzoekt een regeling te treffen waarmee de 15.000 bestelauto's die nu "onbedoeld" onder de vrachtwagenheffing vallen, worden ontzien.
- Op 26 januari 2026 heeft de Kamer een inhoudelijke uiteenzetting ontvangen over teruggekeurde vrachtwagens die onder de vrachtwagenheffing vallen(zie bijlage 5). In de brief is toegelicht dat het betrekken van de in de motie bedoelde groep voertuigen in de vrachtwagenheffing een weloverwogen keuze is geweest.
- In de brief is aangegeven dat het kabinet begrijpt dat de vrachtwagenheffing een grote verandering is en gevolgen kan hebben voor de lasten van eigenaren van (teruggekeurde) vrachtwagens, maar dat de motie wordt ontraden.
- De motie is niet aangenomen. De PVV, JA21, FVD, Groep Markuszower, BBB, DENK, SP en 50PLUS stemden voor de motie (54 zetels).

- In de procedurevergadering van de Commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van 4 februari 2026 werd besloten om schriftelijk overleg te voeren.

Juridische context
- In 2022 is het wetsvoorstel vrachtwagenheffing door de Tweede en Eerste Kamer aangenomen. Op 1 januari 2023 zijn enkele artikelen van de Wet vrachtwagenheffing in werking getreden.
- Op 18 november 2025 is de Wijziging Wet Vrachtwagenheffing[1] aangenomen door de Eerste Kamer, waarmee gewijzigde Europese tolheffingsregels zijn geïmplementeerd. De tarieven, die nu ook op CO2 gebaseerd zijn, zijn daarmee definitief. Ook is hiermee de definitie van een vrachtwagen in lijn gebracht met de Europese begrippen.

Uitvoering
- RDW, Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), Rijkswaterstaat (RWS) en Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) realiseren in opdracht van IenW het heffingssysteem. Daarbij is RDW de centrale uitvoeringsorganisatie. De realisatie van het heffingssysteem verloopt voorspoedig. Dit betekent dat de vrachtwagenheffing op 1 juli 2026 start.
- De invoering van de vrachtwagenheffing is een grote opgave voor de uitvoeringsorganisaties en toldienstaanbieders. Een grote stelselwijziging als deze brengt risico's met zich mee. De inspanningen van alle betrokken organisaties zijn er echter op gericht om de start van de vrachtwagenheffing zo soepel mogelijk te laten verlopen en eventuele risico's die zich kunnen voordoen te beheersen met maatregelen. Bovendien is er binnen de planning ruimte voor het testen van systemen en voor proefdraaien.

Communicatie
- In september 2025 is RDW gestart met een communicatiecampagne, gericht op eigenaren, wagenparkbeheerders en chauffeurs van vrachtwagens. Ook heeft RDW een website gelanceerd met informatie over de vrachtwagenheffing. Daarnaast hebben alle eigenaren van een vrachtwagen (inclusief de teruggekeurde vrachtwagens) een brief gehad van RDW over de vrachtwagenheffing.
- Deze maand is een volgende fase in de communicatiecampagne gestart. Het doel van deze fase is het activeren van eigenaren om tijdig een contract te sluiten met een toldienstaanbieder of een bestaand contract te laten aanpassen voor de vrachtwagenheffing. Er worden onder andere mailings, flyers, een campagne (social media, radio), webinars en presentaties aan stakeholders en gebruikers ingezet. Ook is er een klantcontactcentrum ingericht waar eigenaren in meerdere talen worden geholpen bij vragen over de vrachtwagenheffing.
- Eigenaren van vrachtwagens die nog geen contract hebben afgesloten ontvangen voor de start van de vrachtwagenheffing nogmaals één of twee brieven van RDW.

[1] Kamerstukken II 2024/25, 36626, nr. 7.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Kamerbrief schriftelijk overleg	Korte oplegbrief
03	Beantwoording vragen schriftelijk overleg	Bijlage bij de Kamerbrief met de antwoorden op de gestelde vragen
04	Inbreng verslag schriftelijk overleg (Kamerstuk 31305-532)	Inbreng vanuit de Tweede Kamer
05	Kamerbrief inzake motie lid Goudzwaard (JA21) over vrachtwagenheffing	Kamerbrief verzonden op 26 januari 2026

Datum
18 maart 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/40325

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Programmadirectie Vrachtwagenheffing
Beleid, Juridisch Kader en Communicatie

Aan
Minister

Bijlage(n)
4