

Vergaderjaar 2025–2026

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 539

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 juni 2026

Met deze achtste voortgangsbrief informeer ik u over de stand van zaken van de invoering van de vrachtwagenheffing, die op 1 juli 2026 start. Vanaf dat moment gaan houders van vrachtwagens per kilometer betalen voor het gebruik van snelwegen en sommige provinciale en gemeentelijke wegen. Met de invoering van de vrachtwagenheffing worden bestaande belastingen afgeschaft of verlaagd. De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden teruggestuurd naar de vervoerssector in de vorm van subsidies voor innovatie en verduurzaming. Het gaat met name om subsidies voor elektrische vrachtwagens en laadinfrastructuur. Zo draagt de vrachtwagenheffing bij aan het verminderen van de CO₂-uitstoot en de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen.

Tijdelijke verlaging tarieven vrachtwagenheffing

De invoering van de vrachtwagenheffing valt in een periode van uitzonderlijk hoge brandstofprijzen als gevolg van het conflict in het Midden-Oosten en de daarmee samenhangende verstoringen op de energiemarkten. Het kabinet is zich ervan bewust dat houders van vrachtwagens hierdoor te maken hebben met een forse lastenstijging. Om ondernemers tegemoet te komen worden de tarieven van de vrachtwagenheffing van 1 september tot en met 31 december tijdelijk verlaagd met 22,3%. Dit is vastgelegd in een zogeheten goedkeurend beleidsbesluit. Hierover is uw Kamer op 22 mei jl. geïnformeerd¹. Met de tijdelijke verlaging wordt opvolging gegeven aan de motie-Flach c.s.² en de motie-Eerdmans/Wilders³.

¹ Kamerstukken II 2025/26, 36 933, nr. 37.

² Kamerstukken II 2025/26, 36 933, nr. 30.

³ Kamerstukken II 2025/26, 36 933, nr. 4.

Voortgang realisatie heffingssysteem

De Dienst Wegverkeer (RDW), het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), Rijkswaterstaat (RWS) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) realiseren in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) het heffingssysteem voor de vrachtwagenheffing. Daarbij heeft de RDW, als centrale uitvoeringsorganisatie, de leiding over de realisatiewerkzaamheden.

De uitvoeringsorganisaties zijn klaar voor de start van de vrachtwagenheffing op 1 juli. De benodigde systemen zijn gerealiseerd en getest en de processen en organisaties zijn ingericht. Ook vindt er uitgebreide communicatie plaats.

Toldienstaanbieders

Binnen de uitvoering van de vrachtwagenheffing hebben toldienstaanbieders een sleutelrol. Zij zijn verantwoordelijk voor de registratie van de gereden kilometers, de inning van de heffing bij houders van vrachtwagens en de afdracht aan de overheid. Voor de registratie van de gereden kilometers worden houders door de dienaarbieders voorzien van boordapparatuur. Houders kunnen terecht bij de hoofddienstaanbieder (HDA) of een Europese dienaarbieder (EETS-aanbieder). Deze dienaarbieders hebben voldoende capaciteit om alle houders die gebruikmaken van de Nederlandse wegen te bedienen.

Hoofddienstaanbieder

De HDA is een toldienstaanbieder met speciale verplichtingen, die is gecontracteerd door de overheid. De HDA is verplicht om iedere gebruiker die zich meldt als klant, te accepteren. Hiermee is verzekerd dat elke houder van een vrachtwagen over een contract en boordapparatuur kan beschikken en dus aan de verplichtingen van de Wet vrachtwagenheffing kan voldoen. De HDA biedt zijn diensten alleen in Nederland aan en opereert onder de merknaam NedLinq.

NedLinq is klaar voor de start van de heffing op 1 juli. Het afgelopen halfjaar is de dienstverlening stapsgewijs operationeel geworden. Vanaf eind 2025 konden gebruikers zich bij NedLinq pre-registreren. Vervolgens is in het eerste kwartaal van dit jaar gestart met het sluiten van de dienstverleningsovereenkomsten en het leveren van boordapparatuur via de post. Ook heeft NedLinq verspreid over het land en vlak over de grens in Duitsland en België, uitgiftepunten voor boordapparatuur ingericht. Via deze punten kan NedLinq ook houders van boordapparatuur voorzien die zich pas op het laatste moment melden, waardoor de reguliere levering via de post niet meer mogelijk is. Daarnaast hebben deze punten als functie om houders die na 1 juli voor het eerst met hun vrachtwagen in Nederland gaan rijden, van boordapparatuur te voorzien, en om houders die te maken krijgen met een defect boordapparaat, snel vervanging te kunnen bieden.

Europese dienaarbieders

Houders van een vrachtwagen kunnen de vrachtwagenheffing ook betalen via een zogenoemde aanbieder van Europese elektronische tolheffingsdiensten (EETS-aanbieder). Dat is een toldienstaanbieder die, op grond van de Europese regelgeving, in meerdere lidstaten zijn diensten aanbiedt. Dat maakt het mogelijk dat een houder bij slechts één aanbieder een contract hoeft te sluiten. Vervolgens kan deze met één boordapparaat

door toldomeinen in verschillende EU-lidstaten rijden, waarna er één factuur volgt.

Zes EETS-aanbieders bieden dienstverlening aan voor de vrachtwagenheffing. Veel Nederlandse en buitenlandse houders van vrachtwagens zijn al klant bij één van deze EETS-aanbieders voor vrachtwagenheffing in het buitenland. Deze houders beschikken daarmee al over boordapparatuur die ook in Nederland kan worden gebruikt. De toevoeging van dienstverlening in Nederland aan het pakket dat bij de dienstaanbieder wordt afgenomen, is voor hen de enige benodigde voorbereiding op de vrachtwagenheffing.

Daarnaast hebben de EETS-aanbieders nieuwe klanten in Nederland geworven. Deze klanten zijn voorzien van boordapparatuur en voorgelicht over het gebruik ervan. Ook deze aanbieders spannen zich ervoor in dat houders van vrachtwagens die zich pas laat melden, nog voor 1 juli over boordapparatuur beschikken.

Toezicht en handhaving

Voor een goede werking van de wet is het noodzakelijk dat wordt gecontroleerd of de regels voor de vrachtwagenheffing worden opgevolgd. Het systeem dat hiervoor is ingericht is vanaf 1 juli operationeel. Voor het toezicht wordt onder andere gebruik gemaakt van apparatuur om kentekens te registreren en boordapparatuur uit te lezen. Deze apparatuur is inmiddels verspreid over het land opgehangen aan portalen boven de weg. Ook zijn de nodige voorbereidingen afgerond om verplaatsbare apparatuur langs de weg in te kunnen zetten.

Als houders van een vrachtwagen vanaf 1 juli gebruik maken van de weg zonder dat zij een contract hebben afgesloten met een toldienstaanbieder en/of niet beschikken over werkende boordapparatuur, dan overtreden zij de Wet vrachtwagenheffing. De RDW kan dan handhavend optreden door het opleggen van een boete.

Boetehoogtes

De maximale boetehoogte is vastgesteld in artikel 15, eerste lid, van de Wet vrachtwagenheffing. De boetehoogte komt overeen met de tweede categorie, zoals bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.

Op 11 januari 2026 zijn middels een beleidsregel⁴ de boetebedragen voor de vrachtwagenheffing nader bepaald en gepubliceerd. Omdat de verplichtingen rond de vrachtwagenheffing nieuw zijn, is besloten om de boetebedragen het eerste halfjaar te halveren. Hiermee zijn de financiële gevolgen voor houders van vrachtwagens die onbedoeld in de fout gaan niet onevenredig groot.

De boetebedragen zijn zo gekozen dat het begaan van een overtreding geen financieel voordeel op kan leveren, ook niet tijdens het eerste halfjaar. De boetebedragen zijn als volgt:

⁴ Beleidsregel van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 12 januari 2026, nr. IENW/BSK-2025/311350.

Tabel 1: Boetebedragen vrachtwagenheffing

Verplichting	Reguliere boetebedragen	Tijdelijk verlaagde Boetebedragen (tot 1 januari 2027)
Houder van een vrachtwagen heeft geen contract bij een aanbieder voor het betalen van vrachtwagenheffing in Nederland	€ 800,00	€ 400,00
Houder van een vrachtwagen rijdt met een boordapparaat dat uit staat	€ 500,00	€ 250,00
Houder van een vrachtwagen rijdt met een boordapparaat dat niet (goed) werkt	€ 500,00	€ 250,00
Houder van een vrachtwagen rijdt met een boordapparaat dat bij een andere vrachtwagen hoort	€ 500,00	€ 250,00

Verder is bepaald dat er maximaal één boete per 24 uur wordt gegeven. Als met een voertuig binnen 24 uur meerdere overtredingen worden begaan, dan wordt een boete opgelegd voor de overtreding met het hoogste boetebedrag.

Inning van boetes

De inning van de boetes is belegd bij het CJIB. Het CJIB heeft zich op deze taak voorbereid, onder andere door het inrichten van processen en het leggen van koppelingen met systemen van de RDW.

Als de volledige adresgegevens van een eigenaar niet bekend zijn, of als een boete om een andere reden niet door het CJIB inbaar is, dan kan een kenteken op een signaleringslijst geplaatst worden. De ILT kan op basis van deze lijst vrachtwagens stilzetten en ter plekke boetes innen. De voorbereidingen van de ILT voor het uitvoeren van deze taak zijn gereed. Zo zijn er inspecteurs opgeleid, werkprocessen ingericht en de benodigde inspectievoertuigen in gebruik genomen.

Handhavingsplan

Op 10 maart 2026 is het handhavingsplan vrachtwagenheffing gepubliceerd⁵. Dit plan geeft een beschrijving van de handhaving van de vrachtwagenheffing. Het doel van de handhaving is om zoveel mogelijk te voorkomen dat er overtredingen worden begaan. Daarom is in de eerste plaats veel aandacht besteedt aan communicatie, waarmee houders op de hoogte zijn van de verplichtingen. Verder moet de handhaving doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. Daarbij hoort ook dat de overheid handhavend kan optreden met een boete. Proportionaliteit, redelijkheid en het toepassen van de menselijke maat zijn daarbij de uitgangspunten.

Risico's

Een grote stelselwijziging als de invoering van de vrachtwagenheffing brengt risico's met zich mee. De inspanningen van alle betrokken organisaties zijn er 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.

Een van de risico's waar rekening mee wordt gehouden, is het ontstaan van drukte rond de distributiepunten voor boordapparatuur aan de grens. Op deze locaties kunnen buitenlandse houders van vrachtwagens die zich

⁵ Handhavingsplan vrachtwagenheffing: het stimuleren van nalevingsbereidheid | Vrachtwagenheffing in Nederland.

niet tijdig hebben voorbereid, terecht om ter plaatse een contract met NedLinq af te sluiten en boordapparatuur af te halen. Om drukte te voorkomen wordt deze groep middels een communicatiecampagne opgeroepen om zich tijdig voor te bereiden, zodat het boordapparaat via de post kan worden ontvangen. Ook schaaft NedLinq rondom de startdatum de capaciteit van de uitgiftepunten op, onder andere door mobiele teams in te zetten die op verzorgingsplaatsen houders van een contract en boordapparatuur kunnen voorzien.

Desalniettemin bestaat de kans dat het in die periode druk wordt bij de uitgiftepunten aan de grens. Het is namelijk niet mogelijk om goed in te schatten hoe groot de groep buitenlandse vrachtwagens is die in deze periode onvoorbereid naar Nederland komt. Cijfers over het aantal gesloten contracten met dienstverleners bieden hiervoor onvoldoende inzicht, omdat niet bekend is wanneer een voertuig naar Nederland komt. Bovendien is het een uitdaging om alle potentiële buitenlandse gebruikers met communicatie te bereiken. Dit gezien de omvang en de spreiding over heel Europa. In tegenstelling tot Nederlandse houders, is het niet mogelijk om deze groep per brief aan te schrijven⁶.

Communicatie

Het afgelopen halfjaar is de communicatie over de vrachtwagenheffing verder geïntensiveerd. Doelgroeponderzoek en signalen uit het veld duiden op brede bekendheid over de vrachtwagenheffing. Echter, ervaringen van introducties van vergelijkbare heffingen in het buitenland leren dat het niet vanzelfsprekend is dat houders die geïnformeerd zijn, ook tijdig starten met de voorbereidingen. Een deel van de houders heeft nog geen actie ondernomen. Daarom is het doel van de communicatie inmiddels verschoven van informeren, naar actief aanzetten tot handelen. Houders worden via brieven en communicatiecampagnes opgeroepen om tijdig een dienstverleningsovereenkomst af te sluiten, boordapparatuur te laten bezorgen en deze te plaatsen.

Communicatie vanuit RDW

Voor het bereiken van binnen- en buitenlandse houders en chauffeurs van vrachtwagens is een breed scala aan communicatiemiddelen- en kanalen ingezet. Zo heeft RDW alle Nederlandse houders enkele brieven gestuurd: een eerste brief in het najaar van 2025 en een tweede in april 2026. Vervolgens is in mei nog een derde brief gestuurd aan houders van vrachtwagens waarvoor in april nog geen dienstverleningsovereenkomst was gesloten.

De communicatiecampagne in binnen- en buitenland bestaat tevens uit advertenties in vakbladen en dagbladen, op sociale media, in apps en op schermen bij tankstations. Ook zijn er radiospotjes uitgezonden en is er geadverteerd in podcasts. Er is samengewerkt met influencers, die hun achterban met video's hebben geïnformeerd. Daarnaast is een PR-campagne gevoerd en zijn flyers uitgedeeld. Tot slot heeft Rijkswaterstaat de informatieborden voor de vrachtwagenheffing aan de grens al enkele maanden voor de start geplaatst, met daarop tijdelijk een gele strip met een verwijzing naar de startdatum.

RDW heeft een klantcontactcentrum waar iedereen telefonisch terecht kan voor ondersteuning.

⁶ Adresgegevens van kentekenhouders mogen alleen in het geval van een overtreding worden uitgewisseld met andere EU-lidstaten. Er is geen juridische basis om zonder overtreding adresgegevens uit te wisselen.

Voor de communicatie over de vrachtwagenheffing is nauw samengewerkt met branche- en belangenverenigingen in binnen- en buitenland. Zij hebben via onder andere websites, nieuwsbrieven en webinars hun leden geïnformeerd over de vrachtwagenheffing.

Ook NedLinq en de EETS-aanbieders zijn volop bezig met marketing en communicatie. Zij draaien eigen communicatiecampagnes en hebben klantcontactcentra om houders te ondersteunen bij het afsluiten van een dienstverleningsovereenkomst en de omgang met de boordapparatuur.

Motorrijtuigenbelasting en Eurovignet

Verlaging motorrijtuigenbelasting

Vanaf het eerste volledige tijdvak na 1 juli 2026 betalen houders van een vrachtwagen tot 12.000 kilogram een nihiltarief voor de motorrijtuigenbelasting. Voor houders van een vrachtwagen van 12.000 kilogram en zwaarder wordt de motorrijtuigenbelasting vanaf het eerste volledige tijdvak na 1 juli 2026 verlaagd naar het Europees minimum. In aanvulling daarop heeft het kabinet een extra maatregel genomen. Vanwege de uitzonderlijke stijging van de brandstofprijzen als gevolg van het conflict in het Midden-Oosten en de daarmee samenhangende verstoringen op de energiemarkten, heeft het kabinet besloten het tarief van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens zwaarder dan 12.000 kilogram van 1 juli tot 31 december 2026 tijdelijk te verlagen naar nihil⁷. Vervolgens wijzigt het tarief op 1 januari 2027 naar het Europees minimum. Voor houders van vrachtwagens tot 12.000 kilogram blijft het nihiltarief ook na 1 januari 2027 van toepassing.

Eurovignet voor Nederland stopt

Als onderdeel van de invoering van de vrachtwagenheffing wordt het heffen van het Eurovignet in Nederland per 1 juli 2026 beëindigd. Het vignet blijft wel vereist in Luxemburg en Zweden. Ondernemers die een Eurovignet hebben dat langer doorloopt dan 1 juli en dit vignet niet langer nodig hebben omdat zij niet in deze landen rijden, kunnen bij de Belastingdienst een teruggaveverzoek doen. Om administratieve lasten voor ondernemers die meerdere aanvragen willen doen te verlagen, heeft de Belastingdienst het mogelijk gemaakt om voor meerdere vignetten tegelijk een teruggaveverzoek in te dienen.

Het Eurovignetverdrag wordt door Nederland opgezegd. Dit gebeurt in een zelfstandig traject.

Communicatie over belastingmaatregelen

De Belastingdienst heeft gecommuniceerd over de nieuwe tarieven voor de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens die na de start van de vrachtwagenheffing gaan gelden. Ook hebben zij houders geïnformeerd over de beëindiging van het Eurovignet in Nederland. Dit is onder andere gedaan via een brief, informatie op websites en flyers bij verkooppunten voor het Eurovignet.

⁷ Kamerstukken II 2025/26, 36 933, nr. 38.

Innovatie en verduurzaming van de vervoerssector

Conform de Wet vrachtwagenheffing worden de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing ingezet om (subsidie)maatregelen te bekostigen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector, de zogenoemde terugsluis. De maatregelen zijn uitgewerkt in het Meerjarenprogramma Terugsluis 2026–2030⁸. Het grootste gedeelte van de middelen gaat naar subsidies die ondernemers financieel ondersteunen bij het elektrificeren van hun wagenpark. Daarmee dragen de subsidies niet alleen bij aan het verminderen van de CO₂-uitstoot, maar ook aan het verminderen van de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen. Met de openstelling van de subsidieregelingen Private Laadinfrastructuur bij bedrijven (SPriLa) en Zero-Emissie Trucks (AanZET) is in januari reeds gestart met de uitvoering van het Meerjarenprogramma.

Vooruitlopend op de start van de vrachtwagenheffing zijn ook in 2024 en 2025 middelen ingezet om de verduurzaming en innovatie van het vrachtvervoer te versnellen. Hiervoor is het Stimuleringspakket 2024–2025 opgesteld⁹. Deze middelen zijn voorgefinancierd uit het Mobiliteitsfonds en worden na de start van de vrachtwagenheffing vanuit de heffingsopbrengsten terugbetaald. Over de resultaten van het stimuleringspakket heb ik u op 13 april jl. geïnformeerd.¹⁰

Additionele middelen terugsluis

Bij de Voorjaarsnota 2026 is de raming van de kosten voor de vrachtwagenheffing naar beneden bijgesteld. Verder is de raming van de uitvoeringskosten van de terugsluisregelingen verlaagd. Als gevolg hiervan stijgen de netto-opbrengsten, en komen additionele middelen beschikbaar voor de terugsluis.

Deze extra middelen zijn grotendeels verdeeld over de maatregelen zoals uitgewerkt in het meerjarenprogramma 2026–2030. Zo neemt het budget voor AanZET de komende jaren toe met in totaal meer dan € 300 miljoen. Daarnaast zijn middelen gereserveerd voor additionele maatregelen. Met de vervoerssector en andere stakeholders wordt besproken welke maatregelen doelmatig en doeltreffend kunnen bijdragen aan de verduurzaming en innovatie van de sector. Voor de volledigheid is hieronder een herziening van de tabel met de bedragen uit het Meerjarenprogramma opgenomen.

Tabel 2: Herziene begroting Meerjarenprogramma 2026–2030, uitgesplitst naar maatregel en naar jaar (bedragen in miljoenen euro's).

Maatregel	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal
Emissievrije trucks (AanZET)	205	258	260	260	320	1.303
Laadpalen (SPriLa)	68	101	103	103	125	500
Waterstof (SWiM)	10	10	13	13	–	46
Electric Road Systems (ERS)	–	–	11	52	52	115
Logistieke efficiëntie	10	15	15	20	20	67
Overige subsidies	–	16,7	15,9	19,6	96	148
Totaal terugsluis	293	400,7	417,9	467,6	613	2.192
Uitvoeringskosten	5	6,5	7	8	10	48,5
Terugbetalen voorfinanciering	–	105	75	–	–	180
Totaal	298	512,2	499,9	475,6	623	2.409

⁸ Bijlage bij Kamerstukken II 2024/25, 31 305, nr. 472.

⁹ Bijlage bij Kamerstukken II 2023/24, 31 305, nr. 436.

¹⁰ Kamerstukken II 2025/26, 31 305, nr. 436.

Aanschafsubsidie emissievrije vrachtwagens (AanZET)

De AanZET subsidie ondersteunt ondernemers bij de aanschaf van een emissievrije vrachtwagen. Op 27 januari jl. ging AanZET open met een budget van € 78 miljoen. Net als in eerdere jaren was de belangstelling voor de regeling groot en was de subsidiepot binnen twee dagen uitgeput. Op 29 september gaat de regeling opnieuw open. Hiervoor is, na ophoging van het budget in de voorjaarsnota, € 119,2 miljoen beschikbaar.

Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven (SPriLa)

De Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij Bedrijven (SPriLa) is op 20 januari jl. opengesteld met een totaalbedrag van € 78,5 miljoen. De regeling werd vanaf het begin van de openstelling goed gevonden. Tevens bleek dat ongeveer twee derde van de aanvragers een stationaire batterij nodig heeft om laadinfrastructuur te kunnen realiseren. Het budget voor investeringen in een stationaire batterij was dan ook snel overtekend. Daarom is recent een ophoging van het budget gepubliceerd¹¹. Daarmee zijn zowel voor de realisatie van laadinfrastructuur als investeringen in een stationaire batterij extra middelen beschikbaar gemaakt. De regeling staat tot en met 18 december open voor aanvragen.

Subsidieregeling Samenwerking in Logistieke Keten (SiLK)

Op 4 november 2025 is de nieuwe subsidieregeling Samenwerking in Logistieke Keten (SiLK) opengesteld met een budget van € 3,6 miljoen. Met deze regeling worden bedrijven geholpen om de samenwerking in de logistieke keten te verbeteren, om zo vrachtwagenkilometers te reduceren. In totaal zijn 41 aanvragen gedaan, waarvan er 5 zijn afgewezen en 36 toegekend. Hiermee is ruim € 3,4 miljoen aan subsidiemiddelen toegekend. Het streven is om SiLK in de tweede helft van 2026 opnieuw open te stellen.

Subsidieregeling Waterstof In Mobiliteit (SWIM)

Op 1 april 2026 is de Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWIM) voor de derde keer open gegaan. Tot en met 13 mei konden samenwerkingsverbanden die willen investeren in waterstoftankstations en waterstofvoertuigen, subsidie aanvragen. Er was in totaal € 45 miljoen beschikbaar. Er is door samenwerkingsverbanden voor ruim € 80 miljoen aan aanvragen ingediend. Deze aanvragen gaan het beoordelingsproces in.

SuperEco-Combi (SEC)

In het kader van de maatregelen voor logistieke efficiëntie wordt onderzoek gedaan naar de introductie van de SuperEco-Combi (SEC) op de Nederlandse wegen. De SEC is een extra lange vrachtwagencombinatie, die bestaat uit een trekker met twee 13,60 meter lange opleggers. Een SEC is maximaal 32 meter lang en weegt maximaal 72 ton. Daarmee kan een SEC in één keer de lading van twee gewone vrachtwagens vervoeren.

Na onderzoek en het treffen van voorbereidingen is in januari een ontheffingsaanvraag ingediend voor een test met de SEC op de openbare weg. De RDW beoordeelt of het voertuig aan de technische eisen voldoet, bijvoorbeeld op het gebied van veiligheid. Als er ontheffing wordt verleend kan de SEC op de openbare weg worden getest. Bij goed gevolg van deze testen zal in 2027 worden gestart met een aantal pilots.

¹¹ Stcrt. 2026, nr. 19138.

Beleidsontwikkelingen

Monitoring uitwijk van vrachtwagens naar andere wegen

Op basis van onderzoek is de verwachting dat de invoering van de vrachtwagenheffing niet leidt tot structurele uitwijk van vrachtwagens naar wegen waar dit ongewenst is. Dit omdat wegen waarop ongewenste uitwijk wordt verwacht, reeds zijn toegevoegd aan het heffingsnetwerk. Desalniettemin is het belangrijk goed voorbereid te zijn als uitwijkverkeer zich onverhoopt wél voordoet. Daarom wordt vanaf 1 jaar vóór tot 3 jaar na de invoering gemonitord en geëvalueerd of eventuele uitwijk in de praktijk optreedt. Dit gebeurt op basis van een plan dat samen met wegbeheerders is opgesteld. Als blijkt dat toch ongewenste uitwijk optreedt, kunnen maatregelen genomen worden. Hierbij valt te denken aan uitbreiding van het heffingsnetwerk of aan lokale (tijdelijke) maatregelen door de wegbeheerder, zoals een vrachtwagenverbod. In spoedeisende gevallen kunnen deze maatregelen versneld worden uitgevoerd. In het BO MIRT 2026 is afgesproken dat het Rijk in bepaalde gevallen (tijdelijke) maatregelen van wegbeheerders vergoedt.

Tot slot

De vrachtwagenheffing brengt een grote verandering met zich mee, die gewenning zal vragen van houders van vrachtwagens en de uitvoeringsorganisaties. Echter, gezien de zorgvuldige voorbereiding heb ik vertrouwen in een succesvolle start op 1 juli. In het najaar kunt u de volgende voortgangsbrief verwachten.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans