Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
2 juni 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/96577

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

Beslistermijn
08-06-2026

Bijlage(n)
1

Aan Minister

nota

Voortgangsbrief vrachtwagenheffing juni 2026

Aanleiding

In de voorliggende achtste voortgangsbrief informeert u de Kamer over de stand van zaken met betrekking tot de invoering van de vrachtwagenheffing.

Geadviseerd besluit

Ondertekenen van de bijgevoegde Kamerbrief. Aangezien de brief een bijdrage levert aan de communicatie over de vrachtwagenheffing, is het wenselijk om deze ruim voor de start (uiterlijk 8 juni) te versturen.

Kernpunten

- U geeft aan dat de betrokken uitvoeringsorganisaties en toldienstaanbieders klaar zijn voor de start op 1 juli. Daarbij benadrukt u dat ook de handhaving op 1 juli start.
- Verder gaat u in op de uitgebreide communicatie die heeft plaatsgevonden over de vrachtwagenheffing in binnen- en buitenland. Waaronder het versturen van meerdere brieven door de RDW aan Nederlandse houders van vrachtwagens en de communicatiecampagnes gericht op binnen- en buitenlandse eigenaren van vrachtwagens.
- Bij de doelgroep is brede bekendheid over de vrachtwagenheffing. Dat wil niet zeggen dat allen zich reeds voorbereid hebben. Om op 1 juli over een dienstverleningsovereenkomst en boordapparatuur te beschikken moeten eigenaren tijdig starten met de voorbereidingen. Daarom is de afgelopen weken het doel van de communicatie verschoven van informeren, naar actief aanzetten tot handelen.
- Daarnaast brengt u naar voren dat een grote stelselwijziging als de invoering van de vrachtwagenheffing risico's met zich meebrengt, die worden beheerst met maatregelen. Drukte bij uitgiftepunten van boordapparatuur aan de grens is een risico dat wordt uitgelicht. Om dit risico te beheersen wordt de capaciteit van deze punten rond de livegang opgeschaald en is er extra aandacht besteed aan communicatie in het buitenland.
- Tot slot informeert u de Kamer dat sommige kosten lager uitvallen waardoor additionele middelen beschikbaar zijn gekomen voor de terugsluis. Deze middelen worden deels gebruikt om de budgetten voor de populaire AanZET subsidie te verhogen.

Datum
2 juni 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/96577

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

Aan
Minister

Bijlage(n)
1

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. Echter, de start van de vrachtwagenheffing valt in een periode van hoge brandstofprijzen. In verband hiermee is er door de vervoerssector opgeroepen om de tarieven tijdelijk te verlagen. Naar aanleiding van de moties Flach c.s. en Eerdmans/Wilders heeft u op 22 mei 2026 middels een goedkeurend beleidsbesluit de tarieven van de vrachtwagenheffing tijdelijk verlaagd voor de periode 1 september tot 1 januari. Bij de uitwerking van deze tarieven is overleg geweest met vervoerspartijen TLN, evofenedex en VERN. Ook is de vervoerssector tegemoetgekomen met een verlaging van de MRB voor zware vrachtwagens naar nihil tussen 1 juli 2026 en 1 januari 2027.

Verzoeken tot uitzonderingen
Het afgelopen jaar zijn verschillende groepen heffingsplichtigen op de lijn gekomen met het verzoek om een vrijstelling of een lager tarief. Met deze groepen is een gesprek aangegaan en hen is toegelicht dat niet wordt afgeweken van de in de Wet vrachtwagenheffing vastgestelde uitzonderingen en tariefstructuur. Daarbij is aangegeven dat het uitgangspunt is dat er, net als bij de motorrijtuigenbelasting waar de vrachtwagenheffing deels voor in de plaats komt, zo min mogelijk voertuigen worden uitgezonderd. Dit past bij de doelstelling van de vrachtwagenheffing om eigenaren van vrachtwagens per kilometer te laten betalen voor het gebruik van de weg. Verder maakt het toepassen van veel uitzonderingen de vrachtwagenheffing lastiger uitvoerbaar.

Zorgen over uitwijkverkeer
Van tijd tot tijd wordt op lokaal en regionaal niveau de zorg geuit dat de invoering van de vrachtwagenheffing leidt tot structurele, ongewenste uitwijk van vrachtverkeer. Op basis van onderzoek wordt geen structureel uitwijkverkeer verwacht. Dit omdat wegen waarop ongewenste uitwijk wordt verwacht, 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 start van de vrachtwagenheffing gemonitord en geëvalueerd of ongewenste 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. Hierover is in BO MIRT 2026 afgesproken dat het Rijk in bepaalde gevallen (tijdelijke) maatregelen van wegbeheerders vergoedt.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
N.v.t.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
2	Kamerbrief inzake halfjaarlijkse voortgang vrachtwagenheffing juni 2026	Achtste halfjaarlijkse voortgangsbrief aan de Kamer

Datum
2 juni 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/96577

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

Aan
Minister

Bijlage(n)
1