
Vergaderjaar 2024-2025

36 626 Wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels

B **VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT /
VOLKSHUISVESTING EN RUIMTELIJKE ORDENING¹**
Vastgesteld 20 mei 2025

De leden van de **BBB**-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben naar aanleiding hiervan en de reacties van onder andere het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) nog enkele vragen aan de regering die zien op de uitvoerbaarheid van het voorstel.

1. Dit voorstel ziet op een versnelde elektrificatie van het vrachtverkeer. In hoeverre gaat dit invloed hebben op de netcongestie? Is het mogelijk binnen de in het voorstel nagestreefde termijnen voldoende laadcapaciteit te realiseren? Graag ontvangen de leden van de BBB-fractie een toelichting.
2. Een vrachtwagen wordt in acht jaar afgeschreven. Ondanks de reacties heeft de regering besloten in het voorstel een termijn te hanteren van vier jaar. Heeft dit ook te maken met de geplande invoering van het ETS2-systeem voor emissiehandel in 2027? Graag ontvangen de leden van de BBB-fractie een toelichting.
3. De regering streeft naar invoering van het wetsvoorstel in 2026. Bestaat door invoering van ETS2 het gevaar van een dubbele heffing? Kan de regering haar antwoord toelichten? Als dit niet zo is, betekent dat dan dat (een deel van) de heffing verdwijnt met de invoering van ETS2? Of versneld wordt afgebouwd? Is invoering in 2026 dan wel proportioneel? Kan de regering haar antwoord toelichten?
4. Er is niet gekozen voor een MKB-toets. Waarom niet? Is de regering bereid deze alsnog te doen?
5. Het ATR adviseert de regeldrukkosten voor de dienstverleners te onderzoeken. Heeft de regering dit advies opgevolgd? Zo nee, waarom niet? Is de regering bereid dit alsnog te doen?
6. De herziene richtlijn 2022/362 biedt enige beleidsruimte: het tarief externe-kostenheffing voor CO₂-emissies en de externe-kostenheffing voor geluidshinder als onderdeel van de tariefstructuur zijn facultatief. Volgens de toelichting bij het wetsvoorstel is gekozen voor een lastenluwe implementatie waarbij geen andere regels worden gesteld dan voor de implementatie noodzakelijk is.² Dit is in lijn met een eerdere brief aan de Tweede Kamer waarin is aangegeven dat de externe-kostenheffing niet ook op geluidshinder of CO₂-emissies zal zien.³ Het ATR constateert daarentegen dat in het wetsvoorstel is gekozen om in het tarief wél externe-kostenheffingen voor CO₂-emissies en geluidshinder op te nemen. Deze heffingen zijn niet verplicht en vormen dus een nationale kop op de Europese richtlijn (*'gold plating'*), aldus het ATR.⁴ In het regeerakkoord staat dat dit kabinet niet kiest voor nationale koppen op Europese regels. Waarom doet de regering dat in dit geval wel? In hoeverre wordt dit voldoende duidelijk gemaakt in het voorstel? Graag ontvangen de leden van de BBB-fractie een toelichting.

¹ Samenstelling:

Van Wijk (BBB), Van Langen-Visbeek (BBB), Jaspers (BBB), Lieveense (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), Aerdts (D66), Van Kesteren (PVV), Nicolai (PvdD), Nanninga (JA21), Van Aelst-Den Uijl (SP), Holterhues (CU), Dessing (FVD), De Vries (SGP), Hartog (Volt), Van Rooijen (50PLUS), Van der Goot (OPNL)

² *Kamerstukken I* 2024/25, 36 626, nr. 3, p. 2.

³ *Kamerstukken II* 2021/22, 35 925 XII, nr. 109.

⁴ ATR-advies, p. 2, bijlage bij *Kamerstukken I* 2024/25, 36 626, nr. 3.

7. Uit de internetconsultatie kwam naar voren dat er in elke vrachtwagen een kastje moet worden ingebouwd (kosten circa € 5.000) en dat de kosten per kilometer bij 60.000 kilometer voor het bestaande wagenpark met zo'n 300% stijgen. Geldt dit ook voor particuliere vrachtwagenbezitters? Zo ja, kunnen zij uitgezonderd worden?
8. Wat betekent de invoering van deze nationale kop voor de concurrentiepositie van de Nederlandse transportsector? Wat betekent dit voor de Nederlandse consument? Welke invloed verwacht de regering bijvoorbeeld op de consumentenprijzen? Graag ontvangen de leden van de BBB-fractie een toelichting.
9. In het concept-meerjarenprogramma voor verduurzaming en innovatie van de vervoersector wordt de zogenaamde "terugsluis" niet omgezet in acties om hernieuwbare biobrandstoffen (groen gas) te stimuleren en dus de CO2-reductie in de vrachtwagensector zo efficiënt mogelijk te reduceren. Dit gaat voorbij aan het doel om CO2 te reduceren, terwijl een brede brandstoffenmix noodzakelijk is om de klimaatdoelstellingen betaalbaar en haalbaar te houden. In hoeverre is de regering bereid dit alsnog te faciliteren?
10. De regering heeft aan de Tweede Kamer toegezegd de kosten in beeld te brengen van Rijkswegen, provinciale wegen en gemeentelijke wegen. Concreet: welke kosten komen waar en hoe komen ze terecht?⁵ Kan de regering deze informatie ook doen toekomen aan de Eerste Kamer? De regering gaat drie jaar lang monitoren of deze wet niet leidt tot meer vachtverkeer op de provinciale en gemeentelijke wegen en zo nodig direct ingrijpen in overleg met de wegbeheerders. Zijn er afspraken gemaakt over de kosten die hiermee mogelijk gepaard gaan?

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening ziet met belangstelling uit naar de nota naar aanleiding van het 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
Lievense

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

⁵ Conceptverslag, p. 26: "Welke kosten komen waar, en hoe komen ze terecht? Zou u die kosten in beeld kunnen brengen?" Dat vraagt de heer De Hoop. Het Rijk financiert de Rijkswegen. Lokale overheden financieren lokale wegen, en doen dat uit het Gemeentefonds. Ik ben bereid om dat nog eens op een rijtje te zetten, als de heer De Hoop dat graag wil. Dan zeg ik dat bij dezen toe."