

Vergaderjaar 2025–2026

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 536**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 13 april 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 26 januari 2026 over de reactie op de motie van het lid Goudzwaard over een regeling om de 15.000 bestelauto's te ontzien die nu onbedoeld onder de vrachtwagenheffing vallen (Kamerstuk 31 305, nr. 533).

De vragen en opmerkingen zijn op 3 maart 2026 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 13 april 2026 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,  
Meedendorp

## Inleiding

In de Wet vrachtwagenheffing is opgenomen dat de heffing geldt voor voertuigen van de categorie N2 en N3. Dit zijn vrachtwagens met een *technisch toelaatbare* maximummassa van meer dan 3.500 kg. Vrachtwagens in de categorie N2 die zijn teruggekeurd tot een *toegestane* maximummassa van maximaal 3.500 kg vallen ook onder de vrachtwagenheffing. Bij het terugkeuren van een vrachtwagen wordt de *toegestane* maximummassa administratief verlaagd tot 3.500 kg (of lager). Dat betekent dat een groot voertuig op papier bijvoorbeeld maar maximaal 500 kg of zelfs een stuk minder mag laden, oftewel alleen lichte materialen. Het voertuig is dan sneller (juridisch) overbeladen, als een eigenaar meer lading meeneemt dan is toegestaan. Dat maakt het onder meer ook mogelijk dat een chauffeur met rijbewijs B in dit voertuig mag rijden. Bij terugkeuren blijft de *technisch toelaatbare* maximummassa en de Europese voertuigcategorie ongewijzigd. Het voertuig blijft namelijk een N2-voertuig dat andere technische kenmerken heeft dan een N1-voertuig.

Mede naar aanleiding van signalen vanuit de sector en vragen vanuit de Tweede Kamer<sup>1</sup> is besloten de terugkeurprocedure af te schaffen voor nieuwe gevallen, omdat handhaving op het overbeladen van teruggekeurde voertuigen lastig is en er sprake is van een ongelijk speelveld. Ook draagt dit bij aan een eenduidiger en eenvoudiger stelsel van voertuigclassificaties, waarbij verschillen tussen de *technisch toelaatbare* maximummassa en de *toegestane* maximummassa worden voorkomen. Het kabinet is momenteel bezig om invulling te geven aan dit besluit. De Kamer wordt hier later nader over geïnformeerd.

In de toelichting van de nota van wijziging bij de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing<sup>2</sup> is opgemerkt dat met de wijziging van de begripsbepaling «vrachtwagen» in de Wet vrachtwagenheffing bewust is aangesloten bij de in de Europese regelgeving opgenomen definities van voertuigcategorieën.<sup>3</sup> De Europese regelgeving kent een geharmoniseerde voertuigindeling op basis van de technische kenmerken van voertuigen. De *technisch toelaatbare* maximummassa, waarop de bijbehorende voertuigcategorie (N1, N2 of N3) is bepaald, is daarbij leidend. Deze indeling is vastgelegd in Europese regelgeving en vormt de basis voor toelatingseisen, technische voorschriften en voertuigclassificatie binnen de EU. Het hanteren van deze begrippen voor de autobelastingen en voor de vrachtwagenheffing is van groot belang voor de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van deze regelingen. In de toelichting bij de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing is ook aangegeven dat de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing aansluit op de wijziging van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994.<sup>4</sup> De aanpassing van de begripsbepaling die is doorgevoerd past namelijk binnen de bredere beleidslijn van het kabinet om te komen tot een vereenvoudiging van de nationale autobelastingen.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2021/22, 29 398, nr. 1002.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2024/25, 36 626, nr. 7.

<sup>3</sup> Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG.

<sup>4</sup> Stb. 2024, nr. 434.

<sup>5</sup> Zoals de motorrijtuigenbelasting, de belasting van personenauto's en motorrijwielen, en de bijtelling.

## Gebruik en beleid teruggekeurde N2-voertuigen

De leden van de VVD-fractie vragen of nader kan worden toegelicht hoe deze groep voertuigen in de praktijk wordt gebruikt. In welke sectoren komen deze voertuigen met name voor en in hoeverre gaat het om voertuigen die regelmatig gebruikmaken van het heffingsnetwerk?

Teruggekeurde N2-voertuigen worden in diverse branches gebruikt. Te denken valt aan verhuurbedrijven, verhuisbedrijven, koeriers en installateurs. Het betreft circa 15.000 voertuigen. Het heffingsnetwerk van de vrachtwagenheffing betreft bijna alle snelwegen, sommige provinciale wegen en enkele gemeentelijke wegen. De mate waarin een eigenaar gebruikmaakt van het heffingsnetwerk kan sterk verschillen. Sommige ondernemers zullen het voertuig vooral lokaal binnen de bebouwde kom gebruiken, terwijl andere eigenaren hun voertuigen meer inzetten voor langere afstanden. Die laatste groep zal relatief meer gebruikmaken van het heffingsnetwerk.

De leden van de D66-fractie zien dat de brief van 26 januari 2026 is opgesteld onder het vorige kabinet. Kan de huidige Minister bevestigen dat het beleid ten aanzien van teruggekeurde N2-voertuigen ongewijzigd blijft?

Het beleid voor teruggekeurde vrachtwagens in relatie tot de vrachtwagenheffing is vastgelegd in de Wet vrachtwagenheffing. Zoals ook toegelicht in de brief van 26 januari 2026 is het een weloverwogen keuze geweest om deze voertuigen te betrekken in de vrachtwagenheffing. Het kabinet is niet voornemens om deze keuze te heroverwegen. Zoals ook toegelicht in de hiervoor genoemde brief is het wenselijk om voertuigen die op basis van de technische voertuigkenmerken gelijk zijn, gelijk te behandelen voor zowel de vrachtwagenheffing als voor de motorrijtuigenbelasting. De Europese regels bieden ook geen ruimte om de vrachtwagenheffing op de *toegestane* maximummassa te baseren, omdat bij de voertuigdefinities wordt uitgegaan van de *technisch toelaatbare* maximummassa. Op de Europese context zal verderop nader worden ingegaan.

Zoals ook in de inleiding beschreven is het kabinet momenteel wel bezig om invulling te geven aan het besluit om de administratieve terugkeurprocedure af te schaffen voor toekomstige gevallen, omdat handhaving op het overbeladen van teruggekeurde voertuigen lastig is en er sprake is van een ongelijk speelveld. Het afschaffen van de terugkeurprocedure moet tevens bijdragen aan een eenduidiger en eenvoudiger stelsel van voertuigclassificaties, waarbij verschillen tussen de *technisch toelaatbare* maximummassa en de *toegestane* maximummassa worden voorkomen.

De leden van de JA21-fractie constateren dat voertuigen met een gross vehicle weight hoger dan 3.500 kg verplicht zijn te werken met een tachograaf en zich moeten houden aan het Rijtijdenbesluit, of daar een vrijstelling voor aan moeten vragen. Gaat dit met de nieuwe wetgeving ook gelden voor teruggekeurde N2-voertuigen tot 3.500 kg? Zo ja, kan hier een uitzondering voor worden gemaakt?

De Wet vrachtwagenheffing staat los van de regelgeving rondom de tachograaf (Verordening 165/2014/EU) en rij- en rusttijden (Verordening 561/2006/EG). De regelgeving voor de tachograaf en de rij- en rusttijden geldt momenteel, zoals JA21 correct verwoord, voor voertuigen in het wegvervoer die goederen vervoeren met een *toegestane* maximummassa, oftewel de *gross vehicle weight*, van meer dan 3.500 kg (en vanaf 1 juli 2026 met een *toegestane* maximummassa van meer dan 2.500 kg wanneer internationaal vervoer of cabotage wordt verricht). Met dien

verstande dat de Europese regels in het Arbeidstijdenbesluit vervoer staan en niet in het Rijtijdenbesluit. Deze regelgeving blijft ongewijzigd.

De leden van de JA21-fractie constateren dat ondernemers vanwege de kostenstijging overwegen om relatief nieuwe teruggekeurde N2-voertuigen vroegtijdig te verkopen en over te stappen op N1-voertuigen met aanhangers. Hoe beschouwt de Minister het gedwongen vroegtijdig verkopen of afschrijven van goed functionerende voertuigen in het kader van duurzaamheid? Hoe beschouwt de Minister het overstappen van teruggekeurde N2-voertuigen op N1-voertuigen met aanhangers in het kader van verkeersveiligheid?

Het staat ondernemers vrij om over te stappen van een teruggekeurd N2-voertuig naar een N1-voertuig, al dan niet met een aanhanger. Het is echter niet zo dat met een teruggekeurd N2-voertuig (tot 3.500 kg toegestane maximummassa) meer vervoerd mag worden dan met een N1-voertuig van de zwaarste categorie. De *toegestane* maximummassa van een teruggekeurd N2-voertuig is immers aangepast naar 3.500 kg en is daarmee gelijk aan de zwaarste categorie N1-voertuigen. Of de overstap naar een N1-voertuig wenselijk en financieel voordelig is, is voor iedere ondernemer anders. Het hangt onder andere af van het aantal kilometers dat met de voertuigen gereden wordt over het heffingsnetwerk van de vrachtwagenheffing, de milieukeurmerken van de voertuigen en de kosten van aanschaf van een nieuw voertuig. Het is niet zo dat ondernemers die eigenaar zijn van teruggekeurde N2-voertuigen per definitie te maken krijgen met een kostenstijging. In de antwoorden op de vragen over de financiële gevolgen zal hierop nader worden ingegaan.

Het Reglement rijbewijzen bepaalt daarnaast o.b.v. de *toegestane* maximummassa welk rijbewijs passend en vereist is bij welk voertuig, inclusief het besturen van een voertuig met een aanhanger, zodat de verkeersveiligheid wordt geborgd. Voor wat betreft de aanhanger, komen in de rijopleiding daarnaast de specifieke risico's van het rijden met een aanhanger aan bod. Ook zijn zowel N2-voertuigen, N1-voertuigen en aanhangers onderhevig aan verschillende technische vereisten in het kader van voertuigveiligheid. Bij verkeersongelukken kan een zwaarder N2-voertuig soms meer schade en letsel aanrichten bij de medeweggebruiker dan een lichter N1-voertuig met aanhanger. De verkeersveiligheid verslechtert dan ook niet per definitie wanneer N2-voertuigen worden vervangen door N1-voertuigen met een aanhanger.

Als voertuigen worden vervangen bepaalt onder andere wat er met de oude voertuigen gebeurt de impact op de duurzaamheid. Voertuigen die aan het einde van hun levensduur zijn, kunnen in zijn geheel buiten gebruik worden genomen (en geheel of gedeeltelijk verwerkt tot grondstoffen); alle andere voertuigen zullen een tweede leven krijgen op de tweedehands markt. Nieuwe voertuigen zijn over het algemeen efficiënter en duurzamer dan oudere voertuigen. Dit effect wordt versterkt als een zwaarder voertuig wordt vervangen door een lichter exemplaar.

De leden van JA21-fractie constateren dat teruggekeurde N2-voertuigen vrachtwagenheffing gaan betalen in lijn met hun categorisatie als N2-voertuig, terwijl zij nog steeds dezelfde toegestane maximummassa en rijbewijsvereisten hebben als N1-voertuigen. Deze leden vragen hoe deze divergentie wordt beoordeeld in regelgeving bij teruggekeurde N2-voertuigen in het kader van het streven naar eenvoudige regelgeving.

Het kabinet zet zich in voor een vereenvoudiging van de nationale regelgeving. Met het Belastingplan 2025 is daarom nadrukkelijk gekozen voor aansluiting bij de voertuigdefinities die de RDW in het kentekenregister hanteert, en daarmee bij de geharmoniseerde Europese begrippen. Deze vereenvoudiging is van groot belang voor de uitvoerbaarheid, de

rechtszekerheid en het doenvermogen van burgers en bedrijven. Dit geldt zowel voor de autobelastingen als voor de vrachtwagenheffing. Afwijken van de Europese begrippen is niet toegestaan, omdat hierdoor knelpunten kunnen ontstaan voor ondernemers die binnen de Europese interne markt functioneren. Dit zou bijvoorbeeld kunnen zorgen voor onduidelijkheid over welke voertuigen nu wel en niet onder de vrachtwagenheffing vallen in de verschillende EU-landen. Dit kan leiden tot boetes. Verder kan sprake zijn van een ongelijke behandeling tussen Nederlandse en buitenlandse voertuigen, als die laatste niet de mogelijkheid hebben om de toegestane maximummassa administratief te verlagen. Een dergelijke ongelijke behandeling kan een ontoelaatbare belemmering vormen voor het vrije verkeer van goederen en diensten en is op basis van de Europese toelichting niet toegestaan.

Aansluiting bij de Europese begrippen maakt het voor ondernemers makkelijker om binnen de interne Europese markt te functioneren. Zoals hiervoor toegelicht is het kabinet momenteel dan ook bezig om invulling te geven aan het besluit om de terugkeurprocedure af te schaffen voor toekomstige gevallen. Met terugkeuren wordt de *toegestane* maximummassa verlaagd om bijv. een groot voertuig, zoals kampeerwagens en grote bestelbussen, te kunnen besturen met een rijbewijs B (i.p.v. een rijbewijs C). Dat betekent ook dat een teruggekeurd groot voertuig op papier maar bijvoorbeeld maximaal 500 kg of zelfs een stuk minder mag laden en dan slechts gebruikt kan worden voor vervoer van zeer lichte goederen. Het voertuig is (juridisch) overbeladen, als een eigenaar meer lading meeneemt dan is toegestaan. Een mogelijke afschaffing van terugkeuren moet bijdragen aan een eenduidiger en eenvoudiger stelsel van voertuigclassificaties, waarbij verschillen tussen de *technisch toelaatbare* maximummassa en de *toegestane* maximummassa worden voorkomen.

### **Europese context**

Ook vragen de leden van de VVD-fractie hoe de Nederlandse systematiek zich verhoudt tot die in andere Europese landen met een vrachtwagenheffing. Worden teruggekeurde voertuigen daar op een vergelijkbare wijze behandeld of bestaan daar andere oplossingen?

Op basis van de Europese regels voor tolheffing vallen teruggekeurde N2-voertuigen onder het begrip «zwaar vrachtvoertuig», omdat dit sinds de wijziging van de toelichting van 24 februari 2022 voertuigen betreffen met een *technisch toelaatbare* maximummassa in beladen toestand van meer dan 3,5 ton.<sup>6</sup> Bij het terugkeuren van een vrachtwagen wordt alleen de *toegestane* maximummassa administratief verlaagd tot 3.500 kg (of lager). Bij terugkeuren blijft de *technisch toelaatbare* maximummassa en de Europese voertuigcategorie (in dit geval N2) ongewijzigd. Verder is met de recente wijziging van de Wet vrachtwagenheffing aangesloten bij de in Verordening (EU) 2018/858 opgenomen definities van voertuigcategorieën.

De wijziging van de toelichting betekent dat ook in andere EU-landen met een vrachtwagenheffing, gekeken moet worden naar de *technisch toelaatbare* maximummassa in plaats van de *toegestane* maximummassa. Teruggekeurde vrachtwagens worden in deze landen op dezelfde wijze behandeld als in Nederland en vallen ook in die landen onder de vrachtwagenheffing. Zo heeft Duitsland per 1 december 2023 haar wetgeving gewijzigd bij de implementatie van de herziene Europese tolregels. Sinds die datum hanteert Duitsland de *technisch toelaatbare*

<sup>6</sup> Richtlijn (EU) 2022/362 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen.

maximummassa bij de Lkw Maut en niet langer de *toegestane* maximummassa. Ook Oostenrijk is per 1 december 2023 overgestapt op de *technisch toelaatbare* maximummassa. Ook Denemarken hanteert, sinds de start van de vrachtwagenheffing op 1 januari 2025, de *technisch toelaatbare* maximummassa.<sup>7</sup>

De leden van de JA21-fractie vragen welke beleidsruimte de lidstaten hebben om de definitie/indeling van de voertuigen in de betreffende categorieën te bepalen of anderszins te sturen. De leden vragen daarbij of het mogelijk is om deze voertuigcategorieën toe te wijzen op basis van de toegestane (gekeurde) maximummassa in plaats van de technische maximummassa. Als dit niet mogelijk is, willen deze leden weten waarom dit niet mogelijk is.

Lidstaten hebben niet de beleidsruimte om voor tolheffingen de voertuigcategorie toe te wijzen op basis van de *toegestane* maximummassa. Op grond van de eerdergenoemde herziene Europese tolregels is het noodzakelijk om de *technisch toelaatbare* maximummassa te hanteren. Zoals hiervoor toegelicht vallen op basis van de Europese regels voor tolheffing teruggekeurde N2-voertuigen onder het begrip «zwaar vrachtoertuig». Verder is met de recente wijziging van de Wet vrachtwagenheffing aangesloten bij de in Verordening (EU) 2018/858 opgenomen definities van voertuigcategorieën. In de Wet vrachtwagenheffing betekent dit, dat onder een vrachtwagen wordt verstaan: een voertuig van de categorie N2 of N3. Op grond van de Verordening (EU) 2018/858<sup>8</sup> hebben N2-voertuigen een *technisch toelaatbare* maximummassa van meer dan 3,5 ton, maar niet meer dan 12 ton en hebben N3-voertuigen een *technisch toelaatbare* maximummassa van meer dan 12 ton. Kortom, de Europese tolregels maken het noodzakelijk om de *technische toelaatbare* maximummassa te hanteren en ook op grond van de Verordening 2018/858, waar het begrip «vrachtwagen» uit de Wet vrachtwagenheffing is gebaseerd, wordt voor de bepaling van voertuigcategorieën uitgegaan van de *technisch toelaatbare* maximummassa. De harmonisatie met de Europese begrippen gaat zoals ook toegelicht in de brief van 26 januari 2026 bovendien ook gelden in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994<sup>9</sup>. Deze wet en de Wet vrachtwagenheffing zijn communicerende vaten; immers als voor een voertuig vrachtwagenheffing wordt geheven, dan hoeft voor dit voertuig geen of verminderde motorrijtuigenbelasting te worden afgedragen. Het is dus essentieel dat in de Wet vrachtwagenheffing en de Wet motorrijtuigenbelasting 1994 dezelfde voertuigcategorieën worden gehanteerd.

### Financiële gevolgen

De leden van de D66-fractie constateren dat er een opmerkelijk verschil in fiscale behandeling ontstaat tussen technisch nagenoeg identieke voertuigen. Een ondernemer met een technisch N1-voertuig (tot 3.500 kg) betaalt motorrijtuigenbelasting (mrb) maar géén vrachtwagenheffing. Een ondernemer met een teruggekeurd N2-voertuig betaalt géén mrb, maar wel vrachtwagenheffing. De leden vragen of een impactanalyse is gemaakt van de concurrentieverschillen die hierdoor ontstaan op de korte afstand, waarbij het bezitten van een N2-voertuig door de kilometerheffing netto fors duurder uit kan pakken dan de N1-variant?

<sup>7</sup> In Denemarken geldt de heffing voor vrachtwagens met een *technisch toelaatbare* maximummassa van 12 ton of meer. De Deense overheid heeft de intentie om de heffing vanaf 1 januari 2027 te laten gelden voor alle voertuigen met een *technisch toelaatbare* maximummassa van meer dan 3,5 ton.

<sup>8</sup> Artikel 4, eerste lid, onderdeel b, onder ii en iii jo bijlage I, onder 1.4.

<sup>9</sup> Belastingplan 2025 (Stb. 2024, nr. 434).

Zoals toegelicht in de inleiding kent de Europese regelgeving een geharmoniseerde voertuigindeling op basis van de technische kenmerken van voertuigen. De *technisch toelaatbare* maximummassa, waarop de bijbehorende voertuigcategorie (N1, N2 of N3) is bepaald, is daarbij leidend. Deze indeling is vastgelegd in Europese regelgeving en vormt de basis voor toelatingseisen, technische voorschriften en voertuigclassificatie binnen de EU. Voor een N2-voertuig waarvan de *toegestane* maximummassa 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.

De vrachtwagenheffing is een vorm van betalen naar gebruik: voor voertuigen die veel kilometers op het heffingsplichtige netwerk van de vrachtwagenheffing maken (voornamelijk snelwegen), zal aanzienlijk meer vrachtwagenheffing betaald worden dan voor voertuigen waarmee weinig gereden wordt. Daarnaast zal een eigenaar die zijn voertuig vooral voor korte afstanden gebruikt relatief veel gebruik maken van lokale wegen, waarvoor de vrachtwagenheffing niet geldt. In combinatie met het nihil tarief voor de motorrijtuigenbelasting, kunnen deze eigenaren zelfs goedkoper uit zijn dan nu het geval is.

Zoals ook toegelicht in de brief van 26 januari 2026 vindt het kabinet het wenselijk om voertuigen die op basis van de technische voertuigkenmerken gelijk zijn, gelijk te behandelen in zowel de vrachtwagenheffing als in de motorrijtuigenbelasting. Daarom is ervoor gekozen om teruggekeurde N2-voertuigen hetzelfde te behandelen als alle andere N2-voertuigen. Zoals hiervoor toegelicht geldt voor alle voertuigen die onder de vrachtwagenheffing vallen dat de omschakeling naar «betalen naar gebruik» kan zorgen voor een lastenverzwaring voor eigenaren die veel kilometers rijden over het heffingsplichtige wegennet. Deze omschakeling is immers het doel van de invoering van de vrachtwagenheffing. Een impactanalyse naar de concurrentieverschillen tussen eigenaren van N2-voertuigen en N1-voertuigen die niet onder de vrachtwagenheffing vallen is daarom niet zinvol.

De leden van de D66-fractie vragen of specifiek ingegaan kan worden op de financiële balans voor deze groep: wordt de gemiddelde ondernemer in deze categorie per 1 juli 2026 geconfronteerd met een netto kostenstijging of een netto kostendaling wanneer de mrb-vrijstelling en de vrachtwagenheffing tegen elkaar worden weggestreept?

In hoeverre een eigenaar van een teruggekeurde N2-vrachtwagen straks wordt geconfronteerd met een netto kostenstijging of netto kostendaling hangt af van het gewicht en de milieukeurmerken van het voertuig en het aantal kilometers dat gereden wordt over het heffingsnetwerk van de vrachtwagenheffing. Zoals hiervoor toegelicht, kan de mate waarin een eigenaar gebruikmaakt van het heffingsnetwerk sterk verschillen. Sommige ondernemers zullen het voertuig vooral lokaal binnen de bebouwde kom gebruiken, terwijl andere eigenaren hun voertuigen inzetten op grotere afstanden. Hieronder volgt een rekenvoorbeeld voor een gangbare teruggekeurde vrachtwagen. In dit voorbeeld ligt het omslagpunt van de kosten bij 8.814 kilometer per jaar over het heffingsplichtige netwerk. In deze voorbeelden zijn niet de mogelijkheden betrokken om gebruik te maken van subsidies uit de terugsluis. Op deze mogelijkheden zal verderop nader worden ingegaan.

Voertuigcategorie	Bedrijfsauto (N2)
Technische maximummassa	5.200 kg
Toegestane maximummassa	3.500 kg
Gewichtsklasse mrb (massa ledig voertuig)	2.651 tot en met 2.750 kg

<b>Voertuigcategorie</b>	Bedrijfsauto (N2)
<b>Gewichtsklasse vrachtwagenheffing (massa combinatie)</b>	Meer dan 3.500 tot 12.000 kg
<b>CO<sub>2</sub>-emissieklasse</b>	1
<b>Euro-emissieklasse</b>	6
<b>Vrachtwagenheffing per kilometer</b>	€ 0,113

**Kosten per jaar bij 5.000 km/jaar over het heffingsplichtige netwerk:**

	Huidige belastingen	Na invoering vrachtwagenheffing
Motorrijtuigenbelasting	€ 996	nihil
Vrachtwagenheffing	n.v.t.	€ 565
<b>Totale kosten per jaar</b>	<b>€ 996</b>	<b>€ 565</b>

**Kosten per jaar bij 8.814 km/jaar over het heffingsplichtige netwerk:**

	Huidige belastingen	Na invoering vrachtwagenheffing
Motorrijtuigenbelasting	€ 996	nihil
Vrachtwagenheffing	n.v.t.	€ 996
<b>Totale kosten per jaar</b>	<b>€ 996</b>	<b>€ 996</b>

**Kosten per jaar bij 15.000 km/jaar over het heffingsplichtige netwerk:**

	Huidige belastingen	Na invoering vrachtwagenheffing
Motorrijtuigenbelasting	€ 996	nihil
Vrachtwagenheffing	n.v.t.	€ 1.695
<b>Totale kosten per jaar</b>	<b>€ 996</b>	<b>€ 1.695</b>

De leden van de VVD-fractie vragen of het kabinet inzicht heeft in de verwachte lastenontwikkeling voor eigenaren van deze teruggekeurde N2-voertuigen als gevolg van de invoering van de vrachtwagenheffing. De leden vragen om aan te geven wat voor deze groep, naar verwachting, gemiddeld de financiële gevolgen zijn.

De invoering van de vrachtwagenheffing leidt tot een stijging van de kosten voor het wegvervoer met 1 tot 3%.<sup>10</sup> De kostenstijging is afhankelijk van de specifieke kenmerken van het vervoer. De kostenstijging voor eigenaren die relatief weinig kilometers afleggen is bijvoorbeeld minder hoog dan voor ondernemingen met vrachtwagens die veel kilometers afleggen over het heffingsplichtige netwerk. Wat gemiddeld de financiële gevolgen zijn voor specifiek de eigenaren van teruggekeurde N2-voertuigen is niet aan te geven. Over het gemiddelde gebruik van deze voertuigen zijn geen gegevens beschikbaar.

Ook vragen de leden van de VVD-fractie om toe te lichten of er bijvoorbeeld mogelijkheden zijn binnen het bestaande beleid, de vormgeving van het heffingsnetwerk of via andere maatregelen om te voorkomen dat met name ondernemers die hun voertuig relatief beperkt gebruiken onevenredig worden geraakt.

Ondernemers die hun voertuig relatief beperkt gebruiken worden niet onevenredig geraakt. De vrachtwagenheffing is immers een vorm van betalen naar gebruik: voor voertuigen die veel kilometers op het heffings-

<sup>10</sup> Kamerstukken II 2021/22, 35 910, nr. 3, p. 52.

plichtige netwerk maken, zal aanzienlijk meer vrachtwagenheffing betaald worden dan voor voertuigen die dat relatief beperkt doen. Eigenaren van voertuigen in die laatste categorie kunnen, door het nihil tarief voor de motorrijtuigenbelasting, zelfs goedkoper uit zijn dan nu het geval is. Zoals ook toegelicht in de brief van 26 januari 2026 is het op grond van de Wet vrachtwagenheffing niet mogelijk om een regeling te treffen waarmee teruggekeurde N2-voertuigen worden vrijgesteld van vrachtwagenheffing. Het heffingsnetwerk is vastgelegd in de wet en is voor alle voertuigen die onder de vrachtwagenheffing vallen gelijk. Dit is ook verplicht vanuit de Europese regelgeving. Het is wenselijk om voertuigen die op basis van de technische voertuigkenmerken gelijk zijn, gelijk te behandelen in zowel de vrachtwagenheffing als in de motorrijtuigenbelasting. Voor een N2-voertuig waarvan de *toegestane* maximummassa 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. Ook voor deze eigenaren kan de invoering van de vrachtwagenheffing zorgen voor een lastenstijging. Het is voorts onwenselijk om alle eigenaren die door de vrachtwagenheffing er financieel op achteruitgaan te ontzien met maatregelen. Dit kan leiden tot precedentwerking, aangezien er meer gebruikersgroepen pleiten voor een uitzondering op de vrachtwagenheffing of een aparte behandeling.

De leden van JA21-fractie constateren dat ondernemers bij aanschaf zich niet altijd bewust waren of hun voertuig tot 3.500 kg een N1- of een teruggekeurd N2-voertuig betrof. De leden vragen hoe de nieuwe vrachtwagenheffing wordt beoordeeld wat betreft redelijk ondernemersrisico bij de aanschaf van materieel, gezien het feit dat er voorheen geen onderscheid werd gemaakt tussen N1-voertuigen en teruggekeurde N2 voertuigen?

De leden van JA21-fractie constateren daarnaast dat de Wet vrachtwagenheffing is gewijzigd op 18 november 2025 en de heffing ingaat op 1 juli 2026. De leden vragen hoe de redelijkheid wordt beoordeeld van het ondernemersrisico bij investeringen in materieel, gelet op de beperkte tijd tussen de wetswijziging betreffende teruggekeurde N2-voertuigen en de inwerkingtreding van de vrachtwagenheffing per 1 juli 2026?

Hoewel het begrijpelijk is dat de vrachtwagenheffing een grote verandering is die gevolgen kan hebben voor de lasten van eigenaren van (teruggekeurde) vrachtwagens, wijst het kabinet er op dat de invoering van de vrachtwagenheffing al een geruime tijd bekend is. In 2022 is het wetsvoorstel vrachtwagenheffing door de Tweede en Eerste Kamer aangenomen. In de nota van wijziging van 11 februari 2025 is het voorstel bekend gemaakt om de begripsomschrijving van vrachtwagen in de wet aan te passen, zoals bedoeld in Verordening (EU) 2018/858. Het kabinet benadrukt de invoering van de vrachtwagenheffing niet alleen gevolgen heeft voor eigenaren van teruggekeurde voertuigen, maar voor de eigenaren van alle voertuigen met de voertuigcategorieën N2 en N3. Sinds de zomer van 2025 is steeds intensiever gecommuniceerd over de invoering van de vrachtwagenheffing op 1 juli 2026. In alle communicatie-uitingen en op de website [www.vrachtwagenheffing.nl](http://www.vrachtwagenheffing.nl) is steeds benadrukt dat de heffing gaat gelden voor alle voertuigen in de categorie N2 en N3. In aanvulling daarop hebben alle houders van een N2 of N3 voertuig in het najaar van 2025 een brief ontvangen over de invoering van de vrachtwagenheffing, inclusief de eigenaren van teruggekeurde N2-voertuigen. Het kabinet is van mening dat de eigenaren van teruggekeurde N2-voertuigen tijdig zijn geïnformeerd.

Zoals ook toegelicht in de brief van 26 januari 2026 is het onwenselijk om alle eigenaren die erop achteruitgaan te ontzien met een regeling. Wel wordt de motorrijtuigenbelasting voor alle vrachtwagens tot 12.000 kg, en daarmee ook voor teruggekeurde N2-vrachtwagens, verlaagd naar nihil.

### **Terugsluis voor verduurzaming en innovatie**

De leden van de D66-fractie vragen of bevestigd kan worden dat eigenaren van teruggekeurde N2-voertuigen ook onverkort aanspraak kunnen maken op de gelden uit de zogenaamde «terugsluis» voor verduurzaming en innovatie. Ook vragen deze leden op welke wijze wordt geborgd dat de subsidieregelingen toegankelijk zijn voor de specifieke voertuigconfiguraties in deze categorie.

De verdeling van de gelden van de terugsluis is vastgelegd in het Meerjarenprogramma terugsluis vrachtwagenheffing 2026–2030.<sup>11</sup> Het meerjarenprogramma bevat vijf maatregelen, waaronder verschillende subsidieregelingen, die de transitie naar een duurzame en innovatieve vervoerssector ondersteunen. Bij de maatregelen uit het meerjarenprogramma wordt niet specifiek gekeken naar het wagenpark van de aanvrager. Zo kunnen eigenaren van teruggekeurde N2-voertuigen onverkort aanspraak maken op bijvoorbeeld subsidie voor de realisatie van laadinfrastructuur (SPriLa) of op de maatregelen gericht op het verbeteren van de logistieke efficiëntie, zoals het programma meten en verbeteren CO<sub>2</sub> of de Subsidieregeling Samenwerking in de Logistieke Keten (SiLK).

Specifiek voor de verduurzaming van voertuigen zijn de Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWiM) en de Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET) opgezet. Bij de SWiM kan onder andere subsidie worden verkregen voor de aanschaf van een N2-voertuig met brandstofcel of waterstofverbrandingsmotor. In het geval van AanZET kan subsidie worden aangevraagd voor N2-voertuigen met een *technisch toelaatbare* maximummassa van meer dan 10.000 kg. Eind 2024 is door lenW geconcludeerd dat het prijsverschil tussen een diesel en elektrische variant bij lichtere voertuigen dusdanig gering is, dat op basis van Europese staatssteunregels subsidiëring niet meer mogelijk is.

### **Uitvoering**

De leden van JA21-fractie constateren dat eigenaren zelf moeten voorzien in een tolkastje voor hun voertuig. De leden vragen of de «European Electronic Toll Service»-aanbieders (EETS-aanbieders) in staat zijn om voor 1 juli 2026 te voldoen aan de te verwachten extra vraag.

Binnen de uitvoering van de vrachtwagenheffing hebben toldienstaanbieders een belangrijke rol. Zij voorzien eigenaren van boordapparatuur die wordt gebruikt voor de registratie van de gereden kilometers. Eigenaren van een vrachtwagen kunnen terecht bij de hoofddienstaanbieder (NedLinq) of een aanbieder van Europese elektronische tolheffingsdiensten (EETS-aanbieder). Zoals toegelicht in de zevende voortgangsbrief over de invoering van de vrachtwagenheffing van 10 december 2025 is de verwachting dat zes EETS-aanbieders vóór de start van de vrachtwagenheffing zijn geaccrediteerd.<sup>12</sup> Samen met NedLinq zullen deze aanbieder in staat zijn om alle gebruikers die onder de Wet vrachtwagenheffing vallen te bedienen, waaronder de circa 15.000 teruggekeurde voertuigen.

---

<sup>11</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 472.

<sup>12</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 528.

## Evaluatie

De leden van de VVD-fractie vragen of het kabinet voornemens is om de effecten van de vrachtwagenheffing voor deze groep voertuigen na invoering te monitoren. De leden vragen of er bereidheid is om na invoering te bezien of zich in de praktijk knelpunten voordoen en de Kamer hierover te informeren.

Het kabinet is voornemens om een invoeringstoets uit te voeren, die een eerste beeld geeft hoe de vrachtwagenheffing uitpakt voor gebruikers en uitvoeringsorganisaties. Deze toets zal ongeveer een jaar na start van de vrachtwagenheffing worden uitgevoerd. Het doel van deze toets is om eventuele knelpunten en onbedoelde effecten tijdig in beeld te brengen. Hiervoor zal onder andere gekeken worden naar signalen uit het klantcontactcentrum en vanuit de transportsector. Eventuele signalen van eigenaren van teruggekeurde voertuigen zullen daarbij worden betrokken. Het rapport zal gedeeld worden met de Kamer.

In aanvulling daarop zal het kabinet elke vijf jaar een verslag aan de Tweede Kamer en de Eerste Kamer sturen over de doeltreffendheid en effecten van de Wet vrachtwagenheffing in de praktijk. Dit is de evaluatie die verplicht is op grond van artikel 34 van de Wet vrachtwagenheffing.

De leden van de JA21-fractie vragen of er bereidheid is om na invoering van de vrachtwagenheffing te onderzoeken wat de daadwerkelijke financiële gevolgen zijn voor eigenaren van teruggekeurde voertuigen, en of daarbij sprake is van een disproportionele lastenverzwaring. Daarbij vragen die leden hoe hier in dat geval concreet uitvoering wordt gegeven.

Zoals hiervoor toegelicht zal het kabinet eens per vijf jaar een verslag uitbrengen over de doeltreffendheid en effecten van de Wet vrachtwagenheffing in de praktijk. Bij dit verslag zal het kabinet ook aandacht besteden aan de financiële gevolgen van de Wet vrachtwagenheffing voor eigenaren van vrachtwagens, waaronder eigenaren van teruggekeurde vrachtwagens.