



Aan

Minister

nota

Kamerbrief naar aanleiding van de motie van het lid  
Goudzwaard (JA21) over de vrachtwagenheffing

**TER BESLISSING**

**Datum**

23 januari 2026

**Onze referentie**

IENW/BSK-2026/13222

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing  
Beleid, Juridisch Kader en  
Communicatie

**Beslistermijn**

26-01-2026

**Bijlage(n)**

1

**Aanleiding**

Tijdens het tweeminutendebat Duurzaam vervoer op 22 januari 2026 heeft de Staatssecretaris van IenW toegezegd dat u de Kamer voor de stemmingen op 27 januari 2026 een brief stuurt met een inhoudelijke uiteenzetting over teruggekeurde vrachtwagens die onder de vrachtwagenheffing vallen. Deze toezegging is gedaan naar aanleiding van de aangehouden motie van het lid Goudzwaard (zie toelichting). Met de voorliggende brief geeft u invulling aan de toezegging.

**Geadviseerd besluit**

Instemmen met de bijgevoegde Kamerbrief.

**Kernpunten**

- Op 20 januari 2026 heeft u per brief (IENW/BSK-2026/9140) 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. De Staatssecretaris heeft de motie het oordeel 'ontijdig' gegeven en toegezegd dat de Kamer een brief ontvangt met een inhoudelijke uiteenzetting.
- In de brief licht u toe dat het betrekken van de in de motie bedoelde groep voertuigen in de vrachtwagenheffing een weloverwogen keuze is geweest.
- In de brief geeft u aan 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 weloverwogen keuze om de vrachtwagenheffing te laten gelden voor N2- en N3-voertuigen hangt samen met de verplichting voor RDW en andere Europese voertuigautoriteiten voor het hanteren van Europese definities bij de registratie van de voertuigcategorie in het kentekenregister en op het kentekenbewijs. 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. De Kamerbrief is daarom ook afgestemd met Financiën.
- Of en zo ja in hoeverre een eigenaar van een vrachtwagen straks wordt geconfronteerd met een lastenstijging hangt af van de milieukeurmerken 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.

- Een regeling zoals voorgesteld in de motie wordt ontraden. Het is, los van de juridische en fiscale kant, onwenselijk om eigenaren die erop achteruitgaan door de invoering van de vrachtwagenheffing te ontzien met een regeling. Ook is een regeling binnen de huidige Wet vrachtwagenheffing niet mogelijk en is een wijziging van de wet voor de start van de vrachtwagenheffing op 1 juli 2026 praktisch niet meer haalbaar. Verder zou een regeling tot het ongewenste effect kunnen leiden dat het terugkeuren van vrachtwagens aantrekkelijker wordt, hetgeen het gelijke speelveld in de vervoerssector kan verstoren.

### **Krachtenveld**

In sommige andere regelgeving (o.a. voor het rijbewijs) worden teruggekeurde vrachtwagens behandeld als een bestelauto. In het Belastingplan 2026 is geregeld dat voor deze voertuigen - net als voor andere N2-voertuigen - na de start van de vrachtwagenheffing geen mrv meer betaald hoeft te worden. Deze voertuigen worden in diverse branches gebruikt. Te denken valt aan verhuurbedrijven, verhuisbedrijven, koeriers en installateurs. Het betreft circa 15.000 voertuigen. 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.

### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

### **Toelichting**

*Motie van het lid Goudzwaard (31305-532)*

Ingediend op 22 januari 2026 tijdens het Tweeminutendebat Duurzaam vervoer

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat 15.000 bestelauto's door een technische wijziging onbedoeld geclassificeerd worden als vrachtwagen;

overwegende dat het kabinet aangeeft dat de aanpassing van de begripsbepaling slechts ter verduidelijking is en geen inhoudelijke wijziging meebrengt;

constaterende dat deze ondernemers desondanks geconfronteerd worden met een flinke kostenstijging omdat bij bestelauto's niet altijd bij aanschaf duidelijk was of dit een N1 of N2 voertuig was;

verzoekt de regering een regeling te treffen waarmee de 15.000 bestelauto's die nu onbedoeld onder de vrachtwagenheffing vallen te ontzien;

en gaat over tot de orde van de dag.

Goudzwaard

### **Datum**

23 januari 2026

### **Onze referentie**

IENW/BSK-2026/13222

### **Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing  
Beleid, Juridisch Kader en  
Communicatie

### **Aan**

Minister

### **Bijlage(n)**

1

**Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
2.	Kamerbrief inzake motie lid Goudzwaard (JA21) over vrachtwagenheffing	Kamerbrief met een inhoudelijk uiteenzetting over teruggekeurde vrachtwagens die onder de vrachtwagenheffing vallen.

**Datum**

23 januari 2026

**Onze referentie**

IENW/BSK-2026/13222

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

Minister

**Bijlage(n)**

1