

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over zijn brief met 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. 532).

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding
D66-fractie
VVD-fractie
GroenLinks-PvdA-fractie
JA21-fractie

Inleiding

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief van de Minister die is geagendeerd voor het schriftelijk overleg «Bestelauto's tot 3.500 kg in relatie tot de vrachtwagenheffing» de dato 3 maart 2026. Naar aanleiding daarvan hebben deze leden enkele vragen.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over teruggekeurde vrachtwagens die onder de vrachtwagenheffing vallen. Deze leden hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de motie en de reactie van de Minister.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de brief waarin informatie wordt verstrekt ten behoeve van de aangehouden motie-Goudzwaard (Kamerstuk 31 305, nr. 532). Deze leden hebben ingestemd met de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing ter implementatie van de Europese tolheffingsregels en zien de voorgenomen inwerkingtreding per 1 juli 2026 met belangstelling tegemoet. Naar aanleiding van deze specifieke Kamerbrief hebben deze leden geen nadere vragen.

De leden van de JA21-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Minister omtrent de toepassing van de vrachtwagenheffing op naar 3.500 kg teruggekeurde N2-voertuigen, en willen graag enige vragen voorleggen aan de Minister.

D66-fractie

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de brief van 26 januari 2026. De Minister stelt dat teruggekeurde N2-voertuigen technisch en juridisch volledig gelijkgesteld worden aan vrachtwagens om de heffing te rechtvaardigen. Kan de Minister bevestigen dat deze voertuigeigenaren hiermee ook onverkort aanspraak kunnen maken op de gelden uit de zogenaamde «terugsluis» voor verduurzaming en innovatie? En op welke wijze wordt geborgd dat de subsidieregelingen toegankelijk zijn voor de specifieke voertuigconfiguraties in deze categorie?

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. Heeft de Minister een impactanalyse 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?

Ten slotte zien de leden van de D66-fractie dat de brief van 26 januari 2026 is opgesteld onder het vorige kabinet. Kan de huidige Minister bevestigen dat het beleid ten aanzien van teruggekeerde N2-voertuigen ongewijzigd blijft? En kan de Minister daarbij specifiek ingaan 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?

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie lezen dat circa 15.000 voertuigen die administratief zijn teruggekeerd naar een toegestane maximummassa van 3.500 kg onder de vrachtwagenheffing vallen, omdat de technische maximummassa en de voertuigcategorie N2 ongewijzigd blijven. Deze leden vragen of de Minister nader kan toelichten 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?

Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie of het kabinet inzicht heeft in de verwachte lastenontwikkeling voor eigenaren van deze teruggekeerde N2-voertuigen als gevolg van de invoering van de vrachtwagenheffing. Kan de Minister aangeven wat voor deze groep, naar verwachting, gemiddeld de financiële gevolgen zijn?

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat het op korte termijn aanpassen van de wet niet haalbaar is. Tegelijkertijd vragen deze leden of het kabinet heeft verkend of er andere manieren zijn om eventuele onbedoelde effecten voor ondernemers te beperken. Kan de Minister toelichten 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?

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

Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie of het kabinet voornemens is om de effecten van de vrachtwagenheffing voor deze groep voertuigen na invoering te monitoren. Is de Minister bereid om na invoering te bezien of zich in de praktijk knelpunten voordoen en de Kamer hierover te informeren?

GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn tevreden met het antwoord van de Minister. Deze leden steunen de lijn dat de regels zoveel mogelijk Europees geharmoniseerd zouden moeten zijn. Ook zijn deze leden van mening dat het administratief terugkeuren van voertuigen ontmoedigd zou moeten worden en zeker niet beloond met lagere belastingen. Wat deze leden betreft kan de vrachtwagenheffing op dit punt gewoon blijven zoals eerder aangenomen en is een uitzondering voor teruggekeerde vrachtwagens onwenselijk.

JA21-fractie

De leden van de JA21-fractie constateren dat de (Europese) voertuigcategorie sinds de wetswijziging van 18 november 2025 wordt toegekend op basis van de technische maximummassa. Zij hebben de volgende vragen aan de Minister. Welke beleidsruimte hebben de lidstaten om de definitie/indeling van de voertuigen in de betreffende categorieën te bepalen of anderszins te sturen? Is het mogelijk om deze voertuigcategorieën toe te wijzen op basis van de toegestane (gekeurde) maximummassa in plaats van de technische maximummassa? Zo nee waarom niet?

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 teruggekeerde N2-voertuigen tot 3.500 kg? Zo ja, kan hier een uitzondering voor worden gemaakt?

De leden van de JA21-fractie constateren dat ondernemers vanwege de kostenstijging overwegen om relatief nieuwe teruggekeerde 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 teruggekeerde N2-voertuigen op N1-voertuigen met aanhangers in het kader van verkeersveiligheid?

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 teruggekeerd N2-voertuig betrof. Hoe beoordeelt de Minister de nieuwe vrachtwagenheffing wat betreft redelijk ondernemersrisico bij de aanschaf van materieel, gezien het feit dat er voorheen geen onderscheid werd gemaakt tussen N1-voertuigen en teruggekeerde N2 voertuigen?

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

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

De leden van JA21-fractie constateren dat teruggekeerde 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. Hoe beoordeelt de Minister deze divergentie in regelgeving bij teruggekeerde N2-voertuigen in het kader van het streven naar eenvoudige regelgeving?

De leden van JA21-fractie constateren dat afhankelijk van de bedrijfsvoering van de eigenaar de werkelijke voertuiggerelateerde lastenstijging tussen eigenaren onderling sterk kan verschillen. In sommige gevallen kan het zelfs oplopen tot een kostenstijging van 300% per jaar. Is de Minister bereid na invoering van de vrachtwagenheffing te onderzoeken wat de daadwerkelijke financiële gevolgen zijn voor eigenaren van teruggekeerde voertuigen, en of daarbij sprake is van een disproporti-

onele lastenverzwaring? Zo ja, hoe geeft de Minister hier concreet uitvoering aan?

II Reactie van de bewindspersoon