

Vergaderjaar 2025–2026

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 528

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 december 2025

Met deze zevende halfjaarlijkse voortgangsbrief informeer ik u over de stand van zaken van de invoering van de vrachtwagenheffing die op 1 juli 2026 start.

De invoering van de vrachtwagenheffing heeft twee doelen. Ten eerste het laten betalen van binnen- en buitenlands vrachtverkeer voor het gebruik van de weg, door de omzetting van vaste belastingen (motorrijtuigenbelasting en Eurovignet) naar een variabele heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer. Het tweede doel van de vrachtwagenheffing is het innoveren en verduurzamen van de vervoerssector. Hiervoor wordt het tarief van de vrachtwagenheffing gedifferentieerd naar de uitstoot van het voertuig én worden de netto-opbrengsten¹ van de vrachtwagenheffing ingezet voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector (de zogenoemde terugsluis).

Deze voortgangsbrief gaat in op de stand van zaken met betrekking tot de realisatie van de vrachtwagenheffing, de veranderingen in de motorrijtuigenbelasting en het beëindigen van het Eurovignet in Nederland, de maatregelen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector, het juridisch kader voor de vrachtwagenheffing en de financiën.

Voortgang realisatie

De Dienst Wegverkeer (RDW), het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), Rijkswaterstaat (RWS) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) realiseren in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) het heffingssysteem voor de vrachtwagenheffing. Daarbij heeft de RDW, als centrale uitvoeringsorganisatie, de leiding over de realisatiewerkzaamheden. De realisatie van de vrachtwagenheffing verloopt

¹ De netto-opbrengsten bedragen de inkomsten van de vrachtwagenheffing verminderd met de compensatie van de belastingderving en de kosten van het systeem.

voorspoedig. Dit betekent dat de vrachtwagenheffing op 1 juli 2026 start, zoals aangekondigd in de vorige voortgangsbrief.

De invoering van de vrachtwagenheffing is een grote opgave voor de publieke uitvoeringsorganisaties en de private toldienstaanbieders. Een grote stelselwijziging als de invoering van de vrachtwagenheffing brengt risico's met zich mee. De inspanningen van alle betrokken organisaties zijn er echter op gericht om de start van de vrachtwagenheffing zo soepel mogelijk te laten verlopen en eventuele risico's die zich kunnen voordoen te beheersen met maatregelen. Bovendien is er binnen de planning ruimte voor het testen van systemen en voor proefdraaien.

Ook voor eigenaren van vrachtwagens uit binnen- en buitenland is sprake van een grote verandering. De doelgroep is groot en divers, wat maakt dat bij de voorbereiding en uitvoering rekening gehouden wordt met verschillende niveaus van doenvermogen. Er wordt veel aandacht besteed aan communicatie met eigenaren van vrachtwagens. Ze worden opgeroepen om tijdig een contract af te sluiten met een toldienstaanbieder en de vrachtwagen van boordapparatuur te voorzien.

Hieronder licht ik de voortgang van de realisatie van de vrachtwagenheffing per onderdeel nader toe.

Hoofddienstaanbieder

Binnen de uitvoering van de vrachtwagenheffing hebben toldienstaanbieders een belangrijke rol. Deze dienstverleners zijn verantwoordelijk voor de inning van de heffing bij eigenaren van vrachtwagens en de afdracht van deze tolgelden aan de overheid. Zij voorzien eigenaren van boordapparatuur die wordt gebruikt voor de registratie van de gereden kilometers. Eigenaren van een vrachtwagen kunnen terecht bij de hoofddienstaanbieder (HDA) of een Europese dienstverleners. De HDA is een toldienstaanbieder met speciale verplichtingen, die is gecontracteerd door de overheid. De HDA is verplicht om iedere gebruiker die zich meldt als klant, te accepteren. Hiermee is verzekerd dat elke houder van een vrachtwagen over een contract en boordapparatuur kan beschikken en daarmee aan de verplichtingen van de Wet vrachtwagenheffing kan voldoen. De HDA biedt zijn diensten alleen in Nederland aan. De HDA zal opereren onder de merknaam *NedLinq*. NedLinq heeft de benodigde boordapparatuur inmiddels laten produceren en realiseert momenteel de fysieke uitgiftepunten voor boordapparatuur in het binnenland en net over de grens. NedLinq verwacht in het eerste kwartaal van 2026 te starten met het sluiten van contracten met eigenaren van vrachtwagens en het uitleveren van de bijbehorende boordapparatuur. Voor informatie over de dienstverlening van NedLinq kunnen eigenaren van vrachtwagens terecht op www.nedlinq.nl.

Europese dienstverleners

Houders van een vrachtwagen kunnen er ook voor kiezen om een overeenkomst te sluiten met een zogenoemde aanbieder van Europese elektronische tolheffingsdiensten (EETS-aanbieder). Dat is een dienstverlener die, op grond van de Europese regelgeving, in meerdere lidstaten zijn diensten aanbiedt. Dat maakt het mogelijk dat een houder bij slechts één aanbieder een contract hoeft te sluiten en zo met één boordapparaat door toldomeinen in verschillende EU-lidstaten kan rijden en hiervoor één factuur krijgt.

De RDW leidt het proces om EETS-aanbieders toe te laten, ook wel accreditatie genoemd. Dit verloopt voorspoedig. Zes EETS-aanbieders

hebben zich aangemeld om dienstaanbieder voor de vrachtwagenheffing te worden. Deze aanbieders doorlopen momenteel het accreditatieproces. Onderdeel van de accreditatie is het doen van verschillende testen, van zowel de boordapparatuur als de systeemintegratie met de RDW. De verwachting is dat alle zes aanbieders vóór de start van de vrachtwagenheffing zijn geaccrediteerd. Samen met NedLinq zullen deze aanbieders in staat zijn om alle gebruikers te bedienen.

Veel eigenaren van vrachtwagens in andere Europese landen – maar ook in Nederland – zijn al klant bij een van deze EETS-aanbieders. De EETS-aanbieders gaan de komende periode in toenemende mate hun bestaande klanten informeren over de vrachtwagenheffing en nieuwe klanten werven. Ook via verschillende aanbieders van tankpassen zullen eigenaren straks een contract bij een EETS-aanbieder kunnen sluiten.

Toezicht en handhaving

Voor een goede werking van de wet is het noodzakelijk dat wordt gecontroleerd of de regels voor de vrachtwagenheffing worden opgevolgd. Voor het toezicht op de naleving van de vrachtwagenheffing wordt onder andere apparatuur aan portalen boven de weg ingezet. Daarmee worden kentekens geregistreerd en wordt boordapparatuur uitgelezen. De RDW gebruikt deze gegevens om toezicht te houden op de naleving van de vrachtwagenheffing. Inmiddels zijn de eerste portalen voorzien van deze apparatuur.

Als eigenaren van een vrachtwagen vanaf 1 juli 2026 gebruik maken van de weg zonder dat zij een contract hebben afgesloten met een toldienst-aanbieder, kan door de RDW een boete worden opgelegd. Ook als een vrachtwagen niet voorzien is van goed werkende boordapparatuur kan een boete worden opgelegd. De inning van boetes is belegd bij het CJIB. Het CJIB heeft de processen ingericht die hiervoor nodig zijn. Ook wordt de vrachtwagenheffing voor het innen van boetes aangesloten op de Rijksbrede betalingsregeling voor alle vorderingen die via het CJIB lopen. Als de volledige adresgegevens van een eigenaar niet bekend zijn of als een boete om een andere reden niet inbaar is via het CJIB, dan kan een kenteken op een signaleringslijst geplaatst worden. De ILT kan op basis hiervan vrachtwagens stilzetten en boetes uitreiken en innen. De voorbereidingen van de ILT voor het uitvoeren van deze taak vorderen gestaag. Zo worden de eerste inspecteurs inmiddels opgeleid en worden de benodigde inspectievoertuigen binnenkort geleverd.

Communicatie

Het afgelopen halfjaar is de communicatie over de vrachtwagenheffing geïntensiveerd. Vanaf afgelopen zomer zijn eigenaren van vrachtwagens geïnformeerd over de start van de vrachtwagenheffing op 1 juli 2026 en de daarmee samenvallende beëindiging van het Eurovignet in Nederland. Voor dat laatste is nauw samengewerkt met de Belastingdienst.

De RDW heeft een nieuwe, uitgebreide website gelanceerd. Op deze site (www.vrachtwagenheffing.nl) vinden eigenaren meer informatie over wat de vrachtwagenheffing voor hen betekent. Ze vinden hier bijvoorbeeld welk tarief zij straks gaan betalen, hoe ze een contract kunnen sluiten met een dienstaanbieder en welke mogelijkheden er zijn voor subsidies om te verduurzamen (uit de terugsluis).

In september is de RDW gestart met een communicatiecampagne, zowel gericht op eigenaren in het binnenland als in het buitenland. De afgelopen maanden lag de nadruk van de campagne op bewustwording over de

komst van de vrachtwagenheffing. Er zijn onder andere (online) advertenties, radiocommercials en boodschappen op sociale media ingezet. Ook heeft de RDW een brief gestuurd naar alle eigenaren van vrachtwagens in Nederland. In deze brief wordt hen medegedeeld dat zij vrachtwagenheffing moeten gaan betalen, wat zij hiervoor concreet moeten regelen en dat er subsidies beschikbaar zijn die worden gefinancierd uit de opbrengsten. Verder zijn via een PR-campagne onder andere (vak)media benaderd om te publiceren over de vrachtwagenheffing. Ook wordt er nauw samengewerkt met de vertegenwoordigers van de vervoerssector (evofenedex, TLN en VERN). Zij informeren hun leden uitgebreid over de vrachtwagenheffing. Inmiddels wordt ook samengewerkt met vertegenwoordigers van de vervoerssector in onder meer Duitsland, België en Polen.

Vanaf begin 2026 start een volgende fase in de campagne. Het doel van deze fase is het activeren van eigenaren om tijdig een contract te sluiten met een toldienstaanbieder of een bestaand contract met een EETS-aanbieder te laten uitbreiden voor de vrachtwagenheffing in Nederland. Ook kunnen eigenaren van een vrachtwagen die recht hebben op een ontheffing, deze in de loop van het eerste kwartaal van 2026 aanvragen via de website. Tot slot is er een klantcontactcentrum ingericht waar eigenaren en chauffeurs in meerdere talen worden geholpen bij vragen over de vrachtwagenheffing.

Motorrijtuigenbelasting en Eurovignet

Vanaf het eerste volledige tijdvak na 1 juli 2026 betalen eigenaren van een vrachtwagen tot 12.000 kilogram een nihil tarief voor de motorrijtuigenbelasting. Voor eigenaren van een vrachtwagen van 12.000 kilogram en zwaarder wordt de motorrijtuigenbelasting vanaf het eerste volledige tijdvak na 1 juli 2026 verlaagd naar het Europees minimum.

Als onderdeel van de invoering van de vrachtwagenheffing wordt het heffen van het Eurovignet in Nederland per 1 juli 2026 beëindigd. Om dit te formaliseren is in september door het Ministerie van Buitenlandse Zaken een mededeling gedaan aan de Europese Commissie, die optreedt als depositaris voor het bijbehorende Eurovignetverdrag. De Europese Commissie heeft deze beëindiging inmiddels formeel bevestigd. Daarnaast zijn de andere verdragslanden (Zweden en Luxemburg) geïnformeerd.

De Belastingdienst (als uitvoerder van het Eurovignet in Nederland), IenW en de RDW informeren in nauwe samenwerking eigenaren van vrachtwagens over de veranderingen in de belastingen. Dit gebeurt onder andere via de digitale en fysieke verkooppunten van het Eurovignet, de website van de Belastingdienst en de websites en andere communicatiemiddelen die de RDW en IenW inzetten voor communicatie over de vrachtwagenheffing.

Innovatie en verduurzaming van de vervoerssector

Conform de Wet vrachtwagenheffing worden de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing ingezet om (subsidie)maatregelen te bekostigen voor de innovatie en verduurzaming van de vervoerssector, de zogenoemde terugsluis. In de begroting van IenW is voor deze maatregelen in de jaren 2026–2030 ruim € 1,8 miljard begroot. Het grootste deel (ruim € 1,6 miljard) hiervan wordt ingezet voor de elektrificatie van

vrachtwagens. De maatregelen zijn uitgewerkt in het Meerjarenprogramma Terugsluis 2026–2030.²

In de begroting waren voor zowel dit jaar als vorig jaar al middelen gereserveerd die, vooruitlopend op de start van de vrachtwagenheffing, zijn ingezet om de verduurzaming en innovatie van het vrachtvervoer te versnellen. Deze middelen zijn voorgefinancierd uit het Mobiliteitsfonds en worden na de start van de vrachtwagenheffing vanuit de heffingsopbrengsten terugbetaald. Hieronder informeer ik u over de belangrijkste ontwikkelingen van de afgelopen periode.

Aanschafsubsidie emissievrije vrachtwagens (AanZET)

Op 30 september 2025 ging de regeling Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET) voor de tweede keer in 2025 open, met een budget van € 30 miljoen. Net als de vorige openstellingen was de belangstelling zeer groot en was de subsidiepot snel uitgeput. In de afgelopen jaren zijn met deze regeling inmiddels meer dan 1.000 emissievrije vrachtwagens op kenteken gezet. Op 27 januari 2026 wordt de regeling opnieuw opengesteld, met een budget van € 78 miljoen.

Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven (SPriLa)

Op 25 maart 2025 is de Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij Bedrijven (SPriLa) weer opengesteld voor aanvragen. Er is in 2025 € 61,3 miljoen beschikbaar, waarvan € 14,4 miljoen gedekt wordt uit de toekomstige opbrengsten van de vrachtwagenheffing. Deze regeling ondersteunt ondernemers financieel bij het realiseren van laadinfrastructuur op hun eigen terrein. Daarnaast is er geld beschikbaar is voor stationaire batterijen. Aanvragen kan nog tot en met vrijdag 19 december 2025. Het budget voor stationaire batterijen is reeds uitgeput. Voor de subsidie voor laadinfrastructuur voor vrachtwagens was ook veel animo en is nog slechts beperkt budget beschikbaar. Op 20 januari 2026 opent de regeling opnieuw voor aanvragen. Het beschikbare budget voor volgend jaar is € 87,5 miljoen, waarvan € 18 miljoen beschikbaar is voor stationaire batterijen. € 33 miljoen van het totaalbudget is afkomstig vanuit de terugsluis van de vrachtwagenheffing.

Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWiM)

Van 1 april tot en met 18 juni 2025 stond de Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit open voor aanvragen. Met deze regeling ontvangen ondernemers subsidie voor de aanschaf van waterstofvrachtwagens én het realiseren van een waterstoftankstation. Het oorspronkelijke budget was € 40 miljoen, maar dit is met € 650.000 opgehoogd om één extra consortium subsidie toe te kunnen kennen. Ruim € 10 miljoen van het budget wordt gedekt uit de toekomstige opbrengsten van de vrachtwagenheffing. Voor de openstelling van deze regeling in 2026 wordt momenteel een wijziging voorbereid. Tot en met 11 december 2025 kunnen belanghebbenden in een internetconsultatie reageren op het wijzigingsvoorstel. De planning is om de regeling in april 2026 weer open te stellen.

Subsidieregeling Samenwerking in Logistieke Keten (SiLK)

Op 4 november 2025 is de nieuwe subsidieregeling Samenwerking in Logistieke Keten (SiLK) opengesteld met een budget van € 3,6 miljoen. Met deze regeling worden bedrijven geholpen om de samenwerking in de

² Bijlage bij Kamerstukken II 2024/25, 31 305, nr. 472.

logistieke keten te verbeteren, om zo vrachtwagenkilometers te reduceren. Tot 20 november 2025 is er in totaal voor ruim € 3,2 miljoen subsidie aangevraagd.

Regeling CO₂ meten en verbeteren

Ondernemingen kunnen zich sinds 25 september 2025 aanmelden voor de maatregel CO₂ meten en verbeteren. Hierbij krijgen deelnemende transportondernemers een adviseur toegewezen die helpt om de kwaliteit van data over de CO₂-uitstoot, gereden kilometers en beladingsgraad van hun vloot te verbeteren. Door deze data te analyseren en te vergelijken met de data van andere vervoerders, krijgen ondernemers meer inzicht in de kansen voor verbetering op het gebied van verduurzaming en efficiënter vervoeren. Inmiddels zijn er 35 adviesaanvragen ingediend.

Hulpmiddel kostenvergelijking dieselvrachtwagens en emissievrije vrachtwagens

In opdracht van IenW is een online hulpmiddel ontwikkeld, waarmee ondernemers de totale eigendomskosten kunnen vergelijken van dieselvrachtwagens en emissievrije vrachtwagens.³ Het hulpmiddel is laagdrempelig en gebruiksvriendelijk. Het helpt ondernemers om weloverwogen hun bedrijfsvoering te verduurzamen. Het hulpmiddel houdt rekening met onder meer subsidies, de tarieven van de vrachtwagenheffing en de ontwikkelingen in de brandstofprijzen en belastingen.

Juridisch kader

Wet vrachtwagenheffing

In 2022 is de Wet vrachtwagenheffing aangenomen en in de jaren daarna gedeeltelijk in werking getreden. Voor de start van de vrachtwagenheffing moest de wet worden gewijzigd vanwege gewijzigde Europese tolheffingsregels⁴, waarmee onder andere de tarieven op CO₂-uitstoot worden gebaseerd. Daartoe diende het wetsvoorstel Wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels (Kamerstukken 36 626). Op 18 november 2025 heeft de Eerste Kamer dit wetsvoorstel aangenomen. Dit geeft duidelijkheid aan eigenaren van vrachtwagens over de tarieven die gaan gelden per 1 juli 2026. De tarieven zijn via de website www.vrachtwagenheffing.nl bekend gemaakt en worden vanaf 2027 jaarlijks op 1 januari geïndexeerd. Naast de wijziging van de wet is er een wijziging van het Besluit vrachtwagenheffing in voorbereiding in het kader van de gewijzigde Europese regels voor tolheffing. Deze wijziging heeft onder meer betrekking op de voertuigdocumenten die een eigenaar van een vrachtwagen kan overleggen aan een dienst aanbieder voor het bepalen van het tarief dat geldt voor een vrachtwagen. Het gewijzigde Besluit vrachtwagenheffing zal naar verwachting begin 2026 gepubliceerd worden.

Beleidsregel hoogte bestuurlijke boete

Indien de houder niet aan deze verplichtingen voldoet, is sprake van een overtreding. In dat geval kan handhavend worden opgetreden door het opleggen van een boete. De maximale boetehoogte is vastgesteld in

³ Dit hulpmiddel is te vinden op de website www.tcovrachtwagen.org.

⁴ Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 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 (Pb EU 2022, L 69/1).

artikel 15, eerste lid, van de Wet vrachtwagenheffing en bedraagt een bedrag dat overeenkomt met de tweede categorie, zoals bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.

In een beleidsregel zal de hoogte van de op te leggen boetes nader worden bepaald. De hoogte van de boetes mag niet onevenredig zijn in verhouding tot het doel waarvoor de boete is opgelegd. Verder is het uitgangspunt dat het begaan van een overtreding geen financieel voordeel mag opleveren. Naar verwachting wordt de beleidsregel begin 2026 gepubliceerd. Ook zal lenW een handhavingsplan opstellen met een algemene beschrijving van de handhaving van de vrachtwagenheffing. Dit geeft duidelijkheid aan eigenaren van vrachtwagens en andere belanghebbenden over hoe de handhaving uitgevoerd gaat worden.

Toezegging vrijstelling emissievrije vrachtwagens

Tijdens het plenaire debat op 26 maart 2025 over de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing is een toezegging gedaan over de vrijstelling van emissievrije vrachtwagens tot en met 4.250 kg. Aan de NSC-fractie is toegezegd met België, Duitsland en Tsjechië te verkennen of wederzijds gegevens kunnen worden uitgewisseld. Het betreft gegevensuitwisseling om emissievrije voertuigen in deze gewichtsklasse automatisch te kunnen vrijstellen. lenW heeft samen met de RDW verkend in hoeverre gegevensuitwisseling mogelijk is en wat de voordelen hiervan zijn. Uit deze verkenning is gebleken dat er geen juridische grondslag is voor gegevensuitwisseling met andere EU-landen over deze vrijstelling. Ook is er op dit moment geen technisch systeem beschikbaar om deze gegevens te wisselen.

Eigenaren van emissievrije vrachtwagens tot en met 4.250 kg met een kenteken van een ander land die gebruik maken van Nederlandse wegen kunnen zich straks online melden bij de RDW om de vrijstelling te laten registreren voor hun voertuig. Hiermee wordt voorkomen dat deze eigenaren onterecht een boete ontvangen.

In Duitsland zijn emissievrije vrachtwagens niet heffingsplichtig. Duitsland biedt buitenlandse eigenaren van deze voertuigen de mogelijkheid om zich online te registreren voor deze vrijstelling. Dit is vergelijkbaar met hoe dit in Nederland gaat werken voor emissievrije vrachtwagens met een technisch toelaatbare maximummassa tot en met 4.250 kg.

In België en Tsjechië gelden andere regels. In Vlaanderen en Brussel geldt voor emissievrije vrachtwagens een nultarief. In heel België moeten alle emissievrije vrachtwagens echter voorzien zijn van boordapparatuur en moeten de eigenaren van deze vrachtwagens een overeenkomst sluiten met een toldienstaanbieder. In Tsjechië zijn emissievrije vrachtwagens tot 4.250 kg volledig vrijgesteld. Deze vrachtwagens moeten net als in België wel voorzien zijn van boordapparatuur voor controledoelinden.

Dit betekent dat Nederlandse eigenaren van een emissievrije vrachtwagens die in België of Tsjechië willen rijden een overeenkomst moeten sluiten met een toldienstaanbieder en hun vrachtwagen moeten voorzien van boordapparatuur. Gegevensuitwisseling met België en Tsjechië heeft daarom voor Nederlandse eigenaren van deze voertuigen geen toegevoegde waarde.

Op basis van de uitgevoerde verkenning is de conclusie dat het niet mogelijk is om vrachtwagens van buiten Nederland automatisch vrij te stellen voor de Nederlandse vrachtwagenheffing door middel van rechtstreekse gegevensuitwisseling met België, Duitsland en Tsjechië. Ook

voor Nederlandse eigenaren die in het buitenland rijden zou gegevensuitwisseling beperkte toegevoegde waarde hebben, omdat in België en Tsjechië het nu zo is geregeld dat het sluiten van een dienstverleningsovereenkomst en het plaatsen van boordapparatuur voor emissievrije vrachtwagens verplicht is.

Financiën

Met Prinsjesdag is op artikel 15 in de Ontwerpbegroting 2026 van IenW een financiële raming opgenomen van de ontvangsten en uitgaven. Hierin is ook een nadere uitwerking van de terugsluissubsidies en de terugbetaling van de realisatiekosten aan het Mobiliteitsfonds toegevoegd. De raming van de ontvangsten en uitgaven worden bij de Voorjaarsnota van 2026 geactualiseerd. Dit zal onder andere gebeuren op basis van de meest recente inzichten bij de uitvoeringsorganisaties.

Tot slot

Het afgelopen halfjaar zijn weer belangrijke stappen richting invoering van de vrachtwagenheffing gezet. De technische en organisatorische voorbereidingen vorderen gestaag. Ook is de communicatie over de vrachtwagenheffing geïntensiveerd. Verder zijn de subsidieregelingen AanZET, SPriLa en SWiM opengesteld. Tot slot is het wetsvoorstel voor de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing aangenomen door beide Kamers. In het voorjaar van 2026, voor de start van de vrachtwagenheffing, kunt u de volgende voortgangsbrief verwachten.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman