



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie

Wijziging Wet vrachtwagenheffing

Beantwoording met reactie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Internetconsultatie van 20 november 2023 tot en met 14 januari 2024

Datum	30 april 2024
Status	Definitief

Inhoud

1.	Inleiding	3
1.1.	Het wetsvoorstel in het kort	3
1.2.	Wat is het doel?	3
1.3.	Voor wie is dit belangrijk?	4
1.4.	Wat zijn de gevolgen?	4
1.5.	De internetconsultatie.	4
2.	Inhoudelijke reacties op het wetsvoorstel	6
2.1.	Algemeen	6
2.2.	Tariefstructuur	6
2.2.1.	CO ₂ -bronheffing	6
2.2.2.	Korting emissievrije voertuigen geen staatssteun	7
2.2.3.	Indeling in gewichtsklassen sluit aan bij Europese richtlijn	7
2.3.	Investeringszekerheid	7
2.4.	Vrijstelling emissievrije voertuigen	8
2.5.	Stimulering hernieuwbare brandstoffen	8
2.5.1	Differentiëren naar gebruikte brandstof niet mogelijk	8
3.	Besteding netto-inkomsten vrachtwagenheffing (terugsluis)	9
3.1.	Additionele stimulering met subsidies vanuit terugsluis onwenselijk	9
3.2.	Ruime en tijdig beschikbare subsidies	11
3.3.	Noodzaak landelijk dekkend netwerk publieke laadinfrastructuur	12

1. Inleiding

Toelichting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op de reacties in de internetconsultatie 'Wijziging Wet vrachtwagenheffing'.

1.1. Het wetsvoorstel in het kort

In 2026 voert Nederland een vrachtwagenheffing in. Eigenaren van vrachtwagens gaan vanaf dan per gereden kilometer betalen op autosnelwegen en een aantal andere wegen (met name N-wegen). De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing zullen in overleg met de vervoerssector worden teruggesluisd naar de sector, door het geld in te zetten voor innovatie en verduurzaming van deze sector. Op www.vrachtwagenheffing.nl vindt u meer informatie over de vrachtwagenheffing. De Wet vrachtwagenheffing is in 2022 door het parlement aangenomen en is 1 januari 2023 (gedeeltelijk) in werking getreden. Inmiddels zijn de Europese regels voor tolheffing gewijzigd. Daarom is ook wijziging van de Wet Vrachtwagenheffing noodzakelijk. De wijzigingen lagen voor in deze internetconsultatie.

Eerst bepaalde enkel het gewicht (toegestane maximum massa) en de EURO-emissieklasse het tarief van de vrachtwagenheffing. Volgens de nieuwe regels moeten de tarieven in elk geval worden gebaseerd op CO₂-uitstoot (CO₂-emissieklasse). Zo wordt de verduurzaming van de vervoerssector gestimuleerd. Op verzoek van de Tweede Kamer wordt een maximale korting gegeven op het tarief voor emissievrije vrachtwagens, zoals elektrische- en waterstofvrachtwagens. Hiermee worden zij aantrekkelijker voor ondernemers.¹ Het gemiddelde tarief van de vrachtwagenheffing verandert niet.

1.2. Wat is het doel?

De wijziging heeft verschillende doelen:

1. Zorgen dat de Wet vrachtwagenheffing voldoet aan de nieuwe Europese regels voor tolheffing. Het gaat vooral om het baseren van het tarief op de CO₂-uitstoot van het voertuig.
2. Verduurzaming van de vervoerssector.
 - Daarom wordt voor emissievrije vrachtwagens de maximaal toegestane korting gegeven. De Tweede Kamer heeft dit verzocht via de motie Grinwis².
 - Verder wordt voorkomen dat voor emissievrije bedrijfsvoertuigen tot 4.250 kg vrachtwagenheffing moet worden betaald. Te denken valt aan bedrijfsvoertuigen die voor stadsdistributie worden gebruikt. Door het extra gewicht van de alternatieve aandrijving (met name de accu), kunnen deze voertuigen zwaarder dan 3.500 kg worden in vergelijking tot hetzelfde voertuig met een dieselmotor. Volgens de huidige wet zouden deze dan onder de vrachtwagenheffing vallen. Maar de overheid wil het gebruik van

¹ [Kamerbrief over effectstudies CO₂-differentiatie vrachtwagenheffing en concept-meerjarenprogramma verduurzaming | Kamerstuk | Vrachtwagenheffing.nl](#)

² <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2022Z04811&did=2022D09763>

deze voertuigen stimuleren. Daarom worden emissievrije vrachtwagens tot en met 4.250 kg vrijgesteld van de vrachtwagenheffing.

1.3. Voor wie is dit belangrijk?

Eigenaren van vrachtwagens en opdrachtgevers van wegtransport.

1.4. Wat zijn de gevolgen?

- Doordat emissievrije vrachtwagens een forse korting krijgen op het tarief voor de vrachtwagenheffing, wordt het gebruik daarvan gestimuleerd. Volgens een effectstudie van Revnext³ zorgt deze korting voor 10.000 extra emissievrije vrachtwagens in 2030. Hierdoor vermindert de CO₂-uitstoot van de vervoerssector naar verwachting met 0,4 megaton per jaar in 2030. Ook neemt de uitstoot van stikstof en de geluidsoverlast af.
- Verder worden emissievrije vrachtwagens tot 4.250 kg vrijgesteld van de vrachtwagenheffing. Daarmee wordt een extra impuls gegeven aan de verduurzaming van het wagenpark.

1.5. De internetconsultatie.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft het concept wetsvoorstel "Wijziging Wet vrachtwagenheffing" in de periode van 20 november 2023 tot en met 14 januari 2024 opengesteld voor een internetconsultatie. Er kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. De volgende vragen werden hierbij gesteld:

- Wat vindt u van de tarieven voor de vrachtwagenheffing?
- Wat vindt u van de keuze om emissievrije vrachtwagens tot 4.250 kg vrij te stellen van de vrachtwagenheffing?

Op 13 februari 2024 is het hoofdlijnenverslag met daarin een samenvatting van de ingediende reacties gepubliceerd. De consultatie heeft 9 reacties opgeleverd, deze zijn allemaal openbaar. Indieners zijn:

- drie ondernemingen, te weten: Einride, OG Clean Fuels, HYGRO;
- twee particulieren;
- vier belangenorganisaties: Stichting Natuur & Milieu, Nederlandse Vereniging Duurzame Energie, Nederlandse Biodiesel uit Afval Alliantie, Bio-LNG Platform.

Transport en Logistiek Nederland (TLN) heeft na de internetconsultatieperiode ook gereageerd op het wetsvoorstel. De reactie op de ingebrachte punten is verwerkt in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel.

Daarnaast heeft ATR (Adviescollege toetsing regeldruk) op verzoek van IenW een advies uitgebracht over de gevolgen van de wetswijziging voor de regeldruk. In paragraaf 10.2 van de herziene memorie van toelichting is toegelicht op welke wijze dit advies wordt opgevolgd.

Er zijn tijdens de consultatiefase opmerkingen gemaakt over de volgende thema's:

1. Tariefstructuur
2. Vrijstellingen

³ [Kamerbrief over effectstudies CO₂-differentiatie vrachtwagenheffing en concept-meerjarenprogramma verduurzaming | Kamerstuk | Vrachtwagenheffing.nl](#)

3. Regeldruk voor bedrijven.
4. Stimulering hernieuwbare brandstoffen
5. Terugsluis van de netto-opbrengsten.

Met het voorliggende verslag reageert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op de ingebrachte reacties op het conceptwetsvoorstel voor de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing. De ingebrachte reacties geven geen aanleiding voor beleidswijzigingen. Wel is de memorie van toelichting op onderdelen verduidelijkt. Het wetsvoorstel is voorgelegd voor advies aan de Afdeling advisering van de Raad van State. Dit verslag is op 30 april 2024 op de volgende websites gepubliceerd: www.internetconsultatie.nl en www.vrachtwagenheffing.nl .

Nadat de Raad van State advies heeft uitgebracht wordt het wetsvoorstel aangeboden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

2. Inhoudelijke reacties op het wetsvoorstel

2.1. Algemeen

De respondenten reageren positief op de invoering van de vrachtwagenheffing. Zo geven sommigen aan dat het een noodzakelijke stap is in het behalen van de Nederlandse klimaat- en milieudoelstellingen. Ook benadrukt een respondent dat het een belangrijke impuls zal geven aan verduurzaming en innovatie in de transportsector. Gezien de hoge aanschafprijs van emissievrije vrachtwagens kan de vrachtwagenheffing een groot verschil gaan maken in de overweging tot aanschaf van deze voertuigen. Twee respondenten pleiten voor een snellere invoering van de vrachtwagenheffing.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Het ministerie is blij met de uitgesproken steun voor de vrachtwagenheffing.

Het ministerie wil de vrachtwagenheffing zo snel mogelijk invoeren. Er wordt momenteel gewerkt aan de realisatie van het systeem voor de vrachtwagenheffing. Hiervoor moeten IT-systemen en organisaties worden ingericht, aanbestedingen worden gedaan en dienstaanbieders worden geaccrediteerd. De verwachting is dat de vrachtwagenheffing in 2026 start.

2.2. Tariefstructuur

2.2.1. CO₂-bronheffing

Een respondent is van mening dat in plaats van een CO₂-heffing aan het eind van elke keten de internationale gemeenschap beter een CO₂-bronheffing kan opleggen aan de leveranciers van fossiele brandstoffen (op basis van de hoeveelheid CO₂ die vrijkomt als al het geleverde uiteindelijk wordt verbrand), zodat de milieuprijs doorwerkt in alle uithoeken van de vrije markt.

Ook pleit één respondent voor een CO₂-bronheffing (*well-to-wheel*) in plaats van een heffing die gebaseerd is op de CO₂-uitstoot van het voertuig in de gebruiksfase.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Dit wetsvoorstel heeft als doel de gewijzigde Europese richtlijn voor tolheffing te implementeren in Nederland. Echter, er wordt de komende jaren in Nederland ook een CO₂-bronheffing ingevoerd. In december 2022 is in Brussel een akkoord bereikt over de oprichting van een emissiehandelssysteem voor de CO₂-emissies van onder andere de transportsector. Het nieuwe emissiehandelssysteem (ETS2 genoemd) treedt naar verwachting in 2027 in werking, maar start in 2025 al met verplichtingen om de emissies te monitoren. Dit systeem gaat qua werking lijken op het al bestaande ETS voor de grote industrie en energiebedrijven, maar staat er verder los van.

In de herziene tolrichtlijn is opgenomen dat de toepassing van de CO₂-differentiatie in de infrastructuurheffing niet verplicht is indien een andere maatregel van de Unie betreffende koolstofheffing op brandstof voor het wegvervoer van toepassing is. Dit betekent dat als ETS2 van kracht is, de differentiatie in de vrachtwagenheffing niet langer verplicht is. Bij de verwachte start van de vrachtwagenheffing in 2026 is CO₂-differentiatie in ieder geval nog een verplichting.

2.2.2 Korting emissievrije voertuigen geen staatssteun

Een respondent pleit voor een heldere Milieu Steun Kader-toets (MSK-toets) over de hele keten van "wind-tot-wiel" en is van mening dat er op dit moment onduidelijkheid bestaat over wanneer sprake is van overstimulering.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De Europese richtlijn voor tolheffing biedt expliciet de mogelijkheid om emissievrije voertuigen deze korting op het tarief te geven. Daarbij geldt dezelfde korting voor zowel binnenlandse als buitenlandse houders van een vrachtwagen. Daarom is er geen sprake van staatssteun.

2.2.3. Indeling in gewichtsklassen sluit aan bij Europese richtlijn

Een respondent roept op om zwaardere vrachtwagens volgens een lineair verband zwaarder te belasten, zodat een klein verschil in gewicht een klein verschil in het tarief oplevert.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De herziene Europese richtlijn voorziet voor de referentiewaarden voor de tarieven in een indeling in de gewichtsklassen van vrachtwagens tot 12.000 kg, 12.000 tot 18.000 kg, 18.000 tot 32.000 kg en vrachtwagens zwaarder dan 32.000 kg. Door het toepassen van deze referentiewaarden bij de vrachtwagenheffing wijzigt de differentiatie naar gewicht voor de infrastructuurheffing ook met dit wetsvoorstel, omdat de huidige wet drie gewichtsklassen kent, te weten 3.500 tot 12.000 kg, 12.000 tot en met 32.000 kg en meer dan 32.000 kg. Het gevolg daarvan is dat de indeling van de gewichtsklassen wordt uitgebreid van 3 naar 4, waardoor er een verdere differentiatie naar gewicht plaatsvindt. Door aan te sluiten bij deze indeling uit de richtlijn ontstaat er een uitvoerbare tariefstructuur.

2.3. Investeringszekerheid

Verschillende respondenten benadrukken het belang van duidelijkheid over de looptijd van de tarieven in verband met de investeringszekerheid van ondernemers. Er wordt gepleit om ruim voor de afloop van de tarieven duidelijk te maken of en hoe de korting wordt afgebouwd. Twee respondenten pleiten voor het niet wijzigen van de tarieven voor minimaal 4 jaar, één respondent pleit voor minimaal 8 jaar.

Twee respondenten pleiten ervoor de looptijd van de tarieven te koppelen aan de toename van emissievrije vrachtwagens op de weg, ongeveer zoals in Noorwegen wordt gedaan. Één van deze respondenten pleit daarnaast voor een statische daling van de kortingspercentages in de tarieven. Een respondent pleit ervoor om in de wet vast te leggen hoe lang van tevoren bekend wordt óf en hoe de kortingspercentages worden afgebouwd.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Met het oog op het bieden van zekerheid naar de vervoerssector is de inzet om de tarieven in de eerste vier jaar stabiel te houden. Dit geeft de vervoerssector duidelijkheid om de tariefhoogte te laten meewegen bij het nemen van investeringsbeslissingen. Tijdens deze periode evalueert de regering de ontwikkeling van het wagenpark. Na die evaluatie kan een nieuw kabinet besluiten om de

tarieven te handhaven of een eventuele correctie van de tarieven voor te stellen voor de volgende periode van vier jaar. Daarbij kan ook het tempo worden bepaald waarop de korting in de infrastructuurheffing eventueel wordt afgebouwd tot het Europese minimum overeenkomstig de herziene richtlijn.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderschrijft het belang van een tijdige communicatie van een eventuele verandering van het tarief. Om het tarief te kunnen wijzigen is een wetswijziging vereist. Dit borgt dat een zorgvuldig proces doorlopen wordt, waarbij er voldoende tijd is om vooraf aan de inwerkingtreding van de nieuwe tarieven de vervoerssector te informeren over de voorgenomen tariefswijziging.

2.4. Vrijstelling emissievrije voertuigen

Twee respondenten vragen zich af waarom emissievrije voertuigen tot 4.250 kg geen vrachtwagenheffing hoeven te betalen, maar voor emissievrije voertuigen zwaarder dan 4.250 kg wel.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De Europese richtlijn voor tolheffing staat het toe om in 2026, wanneer de vrachtwagenheffing wordt ingevoerd, emissievrije vrachtwagens onder de 4.250 kg vrij te stellen van de heffing. Voor voertuigen zwaarder dan 4.250 kg is dit niet toegestaan.

Wel is het mogelijk om een verlaging van de infrastructuurheffing van minimaal 50% en maximaal 75% toe te passen ten opzichte van de heffing die geldt voor voertuigen die zijn ingedeeld in CO₂-emissieklasse 1. Om het gebruik van emissievrije vrachtwagens te stimuleren, wordt met dit wetsvoorstel voorgesteld de maximale verlaging van 75% toe te passen in de infrastructuurheffing. De effectieve korting voor deze voertuigen op de totale vrachtwagenheffing (met inbegrip van de externe kostenheffingen) is met 81% bovendien nog hoger.

2.5. Stimulering hernieuwbare brandstoffen

2.5.1 Differentiëren naar gebruikte brandstof niet mogelijk

Verschillende respondenten hebben aangegeven het gebruik van hernieuwbare brandstoffen, zoals biodiesel, te willen stimuleren door de tariefstructuur en/of de tariefklassen te wijzigen.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De herziene richtlijn biedt geen mogelijkheid om het tarief te differentiëren op basis van de gebruikte brandstof. Er kan dus geen aparte klasse voor biobrandstoffen worden ingesteld. Conform de herziene richtlijn worden vrachtwagens ingedeeld per categorie (en subcategorie) in vijf CO₂-emissieklassen op basis van de aanwezigheid en de prestaties van de interne verbrandingsmotor. Dit wordt in de praktijk *tank-to-wheel* genoemd, waarbij het op grond van de herziene richtlijn voor het bepalen van de CO₂-emissieklasse niet van belang is welke brandstof wordt gebruikt.

- *Belang biobrandstoffen als overgangsbrandstoffen*

Nederland heeft zich in het Klimaatakkoord gecommitteerd aan emissievrij wegvervoer in 2050. Tevens heeft Nederland het *Global Memorandum of Understanding*⁴ getekend, waarin Nederland zich heeft gecommitteerd aan 30% emissievrije nieuwverkopen in 2030 en 100% emissievrije nieuwverkopen in 2040.

Hernieuwbare brandstoffen zijn onmisbaar in de transitie naar emissievrij transport in de toekomst. Daarom zet het kabinet – naast het stimuleren van emissievrije vrachtwagens – in op verduurzaming van het wegverkeer middels hernieuwbare biobrandstoffen.

- *Diverse instrumenten stimuleren inzet hernieuwbare brandstoffen*

De Rijksoverheid heeft diverse instrumenten om de inzet van hernieuwbare brandstoffen in goederenvervoer te stimuleren, waaronder het systeem Hernieuwbare Energie Vervoer⁵. Dit is een handelssystematiek waarmee brandstofleveranciers het prijsverschil tussen hernieuwbare en fossiele brandstof kunnen terugverdienen. Op korte termijn zal het Europese regelgevende kader (de zogenaamde richtlijn hernieuwbare energie, Renewable Energy Directive, RED II) worden aangescherpt. Als gevolg van RED III zal met ingang van 2025 het ambitieniveau hiervan fors worden verhoogd. Bovendien heeft de regering bij de voorjaarsbesluitvorming van 2023 besloten om 1,5 Mton (20 PJ) extra biobrandstoffen te stimuleren bovenop de verhoogde RED III-doelen. Naarmate de elektrificatie toeneemt in het lichte wegtransport, zal een steeds groter aandeel hiervan benut worden door het zware wegtransport.

Naast het systeem Hernieuwbare Energie Vervoer zal ook het ETS2 voor het wegvervoer, de gebouwde omgeving en de kleine industrie in 2027 starten. Ook dit systeem zal bijdragen aan het minder aantrekkelijk maken van het gebruik van fossiele brandstoffen in de logistieke sector. Dit maakt hernieuwbare brandstoffen aantrekkelijker.

3. Besteding netto-inkomsten vrachtwagenheffing (terugsluis)

Er zijn ook reacties binnengekomen over de besteding van de netto-inkomsten van de vrachtwagenheffing, de zogenaamde terugsluis. Dit onderwerp is echter in een eerdere internetconsultatie aan bod gekomen en was geen onderwerp van deze consultatie. Het algemene beeld van deze reacties en de antwoorden daarop zijn hieronder weergegeven.

3.1. Additionele stimulering met subsidies vanuit terugsluis onwenselijk

Een respondent is van mening aan dat er bij besteding van de terugsluis voorbij wordt gegaan aan de in zijn ogen meest kosteneffectieve en -arme oplossing: subsidiëring van hernieuwbare brandstoffen, zoals hogere blends van biodiesel uit afval. Hierdoor wordt een essentiële en direct beschikbare optie uitgesloten.

⁴ [Global Commercial Drive To Zero Program – Global Memorandum of Understanding on Zero-emission Medium- and Heavy-duty Vehicles \(globaldrivetozero.org\)](https://www.globaldrivetozero.org/)

⁵ Richtlijn (EU) 2023/2413 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2018/2001, Verordening (EU) 2018/1999 en Richtlijn 98/70/EG wat de bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen betreft, en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad.

Verder pleit een respondent ervoor om in brede samenwerking met de sector concrete maatregelen uit te werken voor de stimulering van het gebruik van hernieuwbare biobrandstoffen.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Additionele stimulering van hernieuwbare biobrandstoffen middels subsidies vanuit de terugsluis van de vrachtwagenheffing, acht het kabinet onwenselijk. Dit gaat ten koste van de stimulering van emissievrije vrachtwagens en heeft daarmee een vertragend effect op de ingroei van emissievrije vrachtwagens. Het kabinet wil geleidelijk aan toegroeien naar een emissievrij vrachtwagenpark in 2050. Daarmee zijn hernieuwbare brandstoffen een overgangstechnologie. Uit de effectstudie van het conceptmeerjarenprogramma voor verduurzaming en innovatie⁶ blijkt dat subsidiering van hernieuwbare brandstoffen tot forse CO₂-reductie op korte termijn zou leiden, maar de transitie naar emissieloos vrachtvervoer op de langere termijn zou vertragen. Bovendien leidt een dergelijk subsidiepakket tot aanzienlijk lagere stikstofreducties dan het subsidiëren van emissieloos wegvervoer. Het gaat hierbij om respectievelijk ongeveer 3.200 ton NO_x-reductie bij een scenario met significante subsidiering van hernieuwbare brandstoffen tegenover 5.100 ton No_x-reductie bij een pakket waarin de focus ligt op subsidiering van emissieloze vrachtwagens en de bijbehorende laadinfrastructuur.

Daarom zijn in het stimuleringspakket 2024-2025⁷ en het concept-meerjarenprogramma 2026-2030⁸ geen subsidieregelingen opgenomen op het gebied van hernieuwbare brandstoffen. Dit is nader toegelicht in de brief aan de Tweede Kamer van 14 juli 2023 betreffende de vrachtwagenheffing⁹.

- *Invulling van Motie Kröger*

De keuze om geen subsidieregelingen op te nemen op het gebied van hernieuwbare brandstoffen geeft invulling aan de motie Kröger¹⁰. Hiermee werd regering verzocht om in het vormgeven van het meerjarenprogramma te focussen op projecten die bijdragen aan zero-emissietechnologie of het voorkomen van vermijdbare transportbewegingen.

- *Ontwikkeling digitale tool vervoersbewegingen*

Wel gaat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat opdracht geven voor het ontwikkelen van een digitale tool, waarmee transportondernemers eenvoudiger aan opdrachtgevers kunnen aantonen welke vervoersbewegingen met hernieuwbare biobrandstoffen als brandstof worden uitgevoerd.

⁶ [Kamerbrief over effectstudies CO₂-differentiatie vrachtwagenheffing en concept-meerjarenprogramma verduurzaming | Kamerstuk | Vrachtwagenheffing.nl](#)

⁷ [Stimuleringspakket verduurzaming 2024-2025 | Nieuwsbericht | Vrachtwagenheffing.nl](#)

⁸ <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2023D46980>

⁹ [Kamerbrief over effectstudies CO₂-differentiatie vrachtwagenheffing en concept-meerjarenprogramma verduurzaming | Kamerstuk | Vrachtwagenheffing.nl](#)

¹⁰ [Regels voor het in rekening brengen van een vrachtwagenheffing voor het rijden met een vrachtwagen op aangewezen wegvakken \(Wet vrachtwagenheffing\) | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

- *Vaststelling meerjarenprogramma na overleg vervoerssector*

Conform artikel 12 van de wet vrachtwagenheffing wordt het meerjarenprogramma voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector pas vastgesteld nadat de minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft gesproken met de vertegenwoordigers van de vervoerssector. De vervoerspartijen evofenedex, TLN en VERN hebben aangegeven voorstander te zijn van de inzet van hernieuwbare biobrandstoffen in het wegtransport, maar vinden dat hiervoor slechts in zeer beperkte mate middelen vanuit de terugsluis beschikbaar gesteld moeten worden.

De inzet is om het definitieve meerjarenprogramma 2026-2030 op Prinsjesdag 2024 te publiceren.

3.2. Ruime en tijdig beschikbare subsidies

Een respondent is van mening dat er jaarlijks ruim budget beschikbaar dient te worden gesteld voor subsidies voor de aanschaf van emissievrije vrachtwagens (AanZET) en laadinfrastructuur, om stop-and-go effecten te voorkomen en investeringszekerheid te bieden. Eventueel kan budget uit latere jaren naar voren worden gehaald. De bedragen zouden aan moeten sluiten bij de feitelijke verschillen in de total cost of ownership (TCO).

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

- *Voorfinanciering vanuit het Mobiliteitsfonds*

Het ministerie stelt geld uit het Mobiliteitsfonds beschikbaar om al in 2024 en 2025 maatregelen op het gebied van verduurzaming en innovatie te kunnen treffen. Deze voorfinanciering wordt na de start van de vrachtwagenheffing terugbetaald vanuit de heffingsopbrengsten.

- *Ook geld beschikbaar vanuit het Klimaatfonds*

Het Mobiliteitsfonds is ingesteld voor het financieren van de aanleg, het beheer en het onderhoud van de Nederlandse infrastructuur. Hoe langer het duurt voordat de lening aan de terugsluis wordt terugbetaald, hoe langer dit geld niet beschikbaar is voor de (andere) doelstellingen van het fonds. Het ministerie begrijpt dat de indieners liever een (nog) hoger budget zien voor de terugsluis. Het is hierbij van belang om te benadrukken dat het kabinet ook vanuit het Klimaatfonds geld uittrekt voor de verduurzaming van het wegvervoer, bijvoorbeeld EUR 100 miljoen voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur en EUR 125 miljoen voor de subsidiering van waterstof-tankstations en -vrachtwagens.

- *Onderbouwing keuze subsidiepercentages*

Bij het vaststellen van subsidiepercentages en -bedragen voor emissieloze vrachtwagens moet Nederland zich houden aan de regels voor Europese staatssteun, zoals die zijn vastgelegd in de Algemene Groepsvrijstellingsverordening. Deze regels maximeren de steun op basis van het prijsverschil tussen een emissievrije vrachtwagen en dieselvrachtwagen.

Een alternatief zou zijn om de subsidie te verstrekken op basis van een 'tender-regeling'. Hierbij biedt het Europese staatssteunkader de mogelijkheid een groter deel van de meerkosten van een emissievrij voertuig te vergoeden. Dit betekent dat

na de inschrijving bepaald wordt wie er subsidie krijgen, bijvoorbeeld op basis van de verwachte CO₂-reductie die de inzet van de nieuwe elektrische vrachtwagen zal opleveren. Een dieseltruck die veel kilometers maakt en dus veel CO₂ uitstoot, scoort naar verwachting beter dan een vrachtwagen die minder kilometers per jaar aflegt. Dit betekent dat een lange-afstandsvervoerder in het voordeel is ten opzichte van stadsdistributie. Ook lijkt het systeem voordeliger voor grote ondernemingen, omdat die door schaalvoordelen een beter aanbod in de tender kunnen indienen dan een kleine onderneming.

Nederland werkt aan de invoering van zero-emissiezones, waardoor het wenselijk is dat juist ook voor de stedelijke distributie emissievrije vrachtwagens beschikbaar zijn. Hetzelfde geldt voor vrachtwagens die worden ingezet voor de bouw. Ook al maken deze voertuigen minder kilometers, doordat zij geen stikstof uitstoten betekent hun inzet dat de bouw doorgang kan vinden.

Een subsidieregeling gebaseerd op vaste vergoedingen per voertuig kan mkb'ers beter ondersteunen. Verder vergt de uitvoering van een tender-regeling veel inzet van de overheid en zorgt deze voor behoorlijke administratieve lasten voor de ondernemer. De AanZET subsidie voor de aanschaf voor emissievrije vrachtwagens wordt door ondernemers juist gewaardeerd vanwege de eenvoudige aanvraagprocedure. Vandaar dat er bij de volgende ronde voor de AanZET subsidie voor is gekozen, om het bestaande systeem van toewijzing van een vast subsidiepercentage op basis van de volgorde van aanvraag, te continueren.

Daarentegen is het voor de subsidieregeling waterstof in mobiliteit (SWIM) juist wenselijk om een hoger percentage van de meerkosten te vergoeden, en is daardoor voor deze regeling gekozen voor een tender.

3.3. Noodzaak landelijk dekkend netwerk publieke laadinfrastructuur

Een respondent is van mening dat het noodzakelijk is om publieke laadlocaties uit te breiden tot een landelijk dekkend netwerk.

Reactie ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ook het ministerie ziet de noodzaak van een landelijk dekkend netwerk van publieke laadlocaties. Om dit te realiseren wordt er gewerkt aan een subsidieregeling voor publieke laadinfrastructuur voor het bedrijfsleven voor zwaar wegvervoer. Deze subsidieregeling heeft van 16 februari tot en met 17 maart voorgelegen ter internetconsultatie ¹¹ en zal naar verwachting rond de zomer van 2024 voor het eerst worden opengesteld. Daarnaast verkent het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de aanleg van dynamische laadinfrastructuur via bovenleidingen boven de (autosnel-)weg. Deze technologie wordt ook wel *Electric Road Systems* (ERS) genoemd.

¹¹ [Overheid.nl | Consultatie Subsidieregeling private laadinfrastructuur bij bedrijven \(internetconsultatie.nl\)](https://overheid.nl/consultatie/subsidieregeling-private-laadinfrastructuur-bij-bedrijven)