



Aan

Minister

nota

Internetconsultatie concept-meerjarenprogramma  
terugsluis vrachtwagenheffing

**TER BESLISSING**

**Datum**

11 juli 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/191884

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing

**Bestlistermijn**

11 juli 2023

**Bijlage(n)**

8

**Aanleiding**

In rondzendmap-2023/7913 heeft u een Kamerbrief over de vrachtwagenheffing voorgelegd gekregen. In deze brief wordt een internetconsultatie van het meerjarenprogramma terugsluis 2026-2030 en een stimuleringspakket 2024-2025 aangekondigd. Vanwege de demissionaire status van het kabinet verloopt besluitvorming over de start van de consultatie nu via de MR. Met deze nota krijgt u agendering in de MR van 14 juli a.s. voorgelegd, zodat de consultatie volgens planning op 17 juli kan starten en de eerder aan u voorgelegde Kamerbrief verstuurd kan worden.

**Geadviseerd besluit**

- Akkoord met agendering start internetconsultatie terugsluis vrachtwagenheffing op de Ministerraad.

**Kernpunten**

- De afgelopen maanden is in overleg met de vervoerssector en in nauwe betrokkenheid van andere stakeholders een eerste concept-meerjarenprogramma voor de jaren 2026-2030 opgesteld. Dit concept-meerjarenprogramma bevat een voorstel voor een pakket van subsidiemaatregelen die vanuit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing gefinancierd kunnen worden, de zogenaamde 'terugsluis'.
- In de voortgangsbrief vrachtwagenheffing van 8 juni jl. heeft u aangekondigd dat dit meerjarenprogramma op korte termijn voor internetconsultatie wordt gepubliceerd zodat alle belanghebbenden hun zienswijze kunnen geven.
- De Tweede Kamer heeft middels de motie Van Ginniken opgeroepen tot het onderzoeken hoe, binnen de financiële kaders, eerder gestart kan worden met de terugsluis van de vrachtwagenheffing. Hierdoor wordt een gat voorkomen voor de stimulering van elektrische vrachtwagens tussen het budget vanuit het Klimaatakkoord en het budget vanuit de opbrengsten van de vrachtwagenheffing die in 2026 van start zal gaan. Voorfinanciering van maatregelen zou continuïteit bieden in de tussenliggende jaren 2024 en 2025.
- Vooruitlopend op een eventueel besluit over voorfinanciering, is in het concept-meerjarenprogramma dat straks voor internetconsultatie voorligt, aangegeven welke maatregelen in aanmerking komen voor mogelijke voorfinanciering in 2024 en 2025.
- U hebt de Kamer toegezegd in het najaar (voor de begrotingsbehandeling) met een reactie op de motie te komen. Dit betekent dat het

stimuleringspakket voor de jaren 2024 en 2025 uiterlijk half oktober naar de Kamer gezonden dient te worden.

- Voorafgaand hieraan dient een gesprek plaats te vinden tussen u en de voorzitters van de vervoerspartijen evofenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en VERN.
- Om voldoende tijd te hebben om de reacties op de internetconsultatie zorgvuldig mee te nemen in de uitwerking van het stimuleringspakket 2024-2025, is het wenselijk dat de internetconsultatie op 17 juli start. Vanwege de zomerperiode is gekozen voor een langere openstelling dan de minimale 4 weken, namelijk 7 weken (tot 4 september). Indien dit besluit voor de Ministerraad van 18 augustus wordt geagendeerd is er minder gelegenheid de reacties te verwerken hetgeen niet bijdraagt aan zorgvuldig proces.

**Datum**

11 juli 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/191884

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

8

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

**Bijlagen**

Volgnummer	Naam	Informatie
01	Aanbiedingsformulier MR	Aanbiedingsformulier voor agendering op de Ministerraad.
02	Adviesnota MR	Adviesnota MR
03	Kamerbrief	Brief aan de Tweede Kamer, waarmee twee effectstudies (zie volgnummer 05 en 07) worden verstuurd en de internetconsultatie van het stimuleringspakket en het meerjarenprogramma (zie volgnummer 04) wordt aangekondigd.
04	Concept-stimuleringspakket 2024-2025 en concept-meerjarenprogramma 2026-2030.	Inhoudelijk voorstel op welke wijze de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing ingezet gaan worden voor verduurzaming en innovatie.
05 (bijlage 1 bij Kamerbrief)	Effectstudie meerjarenprogramma terugsluis	Een door Panteia uitgevoerde doorrekening van de effecten van het concept-stimuleringspakket 2024-2025 en het concept-meerjarenprogramma 2026-2030
06 (bijlage 2 bij Kamerbrief)	Publiekssamenvatting effectstudie terugsluis	Publiekssamenvatting effectstudie terugsluis

07 (bijlage 3 bij Kamerbrief)	Effectstudie tariefdifferentiatie	Een doorrekening van de effecten door RevNext van de differentiatie van het tarief van de vrachtwagenheffing op CO2
08	Eerdere beslisnota	Eerdere beslisnota waarmee u de concept-Kamerbrief voorgelegd heeft gekregen.

**Datum**

11 juli 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/191884

**Opgesteld door**Bestuurskern  
DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

8



Aan  
CC

Minister  
Staatsecretaris

# nota

Concept-meerjarenprogramma terugsluis en CO<sub>2</sub>-gedifferentieerde tariefstructuur van de vrachtwagenheffing

## TER BESLISSING

### Datum

10 juli 2023

### Onze referentie

IENW/BSK-2023/167283

### Opgesteld door

DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing

### Beslistermijn

21 februari 2023

### Bijlagen

5

## Aanleiding

Ter voorbereiding op de invoering van de vrachtwagenheffing is de terugsluis naar innovatie en verduurzaming verder uitgewerkt en is onderzocht op welke wijze de tarieven van de vrachtwagenheffing in lijn kunnen worden gebracht met EU-regelgeving.

### *Concept-meerjarenprogramma terugsluis*

- In samenwerking met de vervoerspartijen evofenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en Stichting VERN is een concept-meerjarenprogramma voor verduurzaming en innovatie van het wegvervoer opgesteld. Naast de vervoerspartijen is voor dit programma ook steun van andere belangrijke stakeholders. De volgende stap is een internetconsultatie.
- Panteia heeft een effectstudie uitgevoerd over dit concept-meerjarenprogramma. Uit de effectstudie blijkt dat de maatregelen uit het concept-meerjarenprogramma zorgen voor ongeveer 17.400 extra emissieloze vrachtwagens in 2030. Dit leidt tot 0,9 Mton minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en 5.100 ton minder stikstof-uitstoot. De gekozen verdeling van de middelen over de verschillende maatregelen blijkt tevens het meest effectief in vergelijking tot de andere doorgerekende scenario's, zoals een verschuiving van de middelen van stimulering van emissieloze vrachtwagens naar laainfrastructuur.

### *Implementatie Eurovignetrichtlijn (nieuwe tarieven vrachtwagenheffing)*

Op 5 juli 2022 is de Kamer geïnformeerd<sup>1</sup> dat de tarieven voor de vrachtwagenheffing gebaseerd worden op CO<sub>2</sub>-uitstoot. Aanleiding hiervoor is de herziene Europese richtlijn betreffende het in rekening brengen van het gebruik van weginfrastructuur aan voertuigen (Eurovignetrichtlijn).<sup>2</sup> Door in te stemmen met de bijgevoegde Kamerbrief informeert u de Kamer over de voorkeursvariant voor de nieuwe tarieven die verwerkt wordt in de wijzigingswet vrachtwagenheffing.

<sup>1</sup> Kamerstuk 35 925 XII, nr. 109

<sup>2</sup> 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 (PbEU 2022, L 69/1)

→ op inhoud afkeerd,  
maar p. 1 te versenden na  
behandeling MR,  
zie ad 2.

### Geadviseerd besluit

1. Akkoord te gaan met bijgevoegde Kamerbrief, en verzending van de effectstudie concept-meerjarenprogramma en de effectstudie naar nieuwe, op CO<sub>2</sub>-uitstoot gebaseerde tarieven voor de vrachtwagenheffing.

Datum  
20 juni 2023  
Onze referentie  
IENW/BSK-2023/167283  
Opgesteld door  
DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing

#### Concept-meerjarenprogramma terugsluis

2. Akkoord te gaan met het starten van de internetconsultatie over voorliggend concept-meerjarenprogramma 2026-2030 en een concept-stimuleringspakket 2024-2025.
3. Akkoord te gaan met het inplannen van een gesprek tussen de bestuurders van de vervoerspartijen in oktober van dit jaar om het stimuleringspakket 2024-2025 vast te stellen.

Internetconsultatie moet nu verplicht via de MR

#### Implementatie Eurovignetrichtlijn (minister)

4. Instemmen met de in deze nota voorgestelde voorkeursvariant voor de vrachtwagenheffing die een hoge korting bevat voor zero-emissievoertuigen.

Aan Minister en de Beslistermijn

21 februari 2023  
3. Pas te beslissen indien MR besluit tot internetconsultatie voor de

### Beslistermijn

14 juli 2023, zodat de internetconsultatie op 17 juli aanstaande kan starten.

### Kernpunten

#### Concept-meerjarenprogramma terugsluis

- Conform artikel 12, wet vrachtwagenheffing, stelt de Minister van IenW na overleg met de vervoerssector telkens voor een termijn van ten hoogste vijf jaar een meerjarenprogramma voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector vast. Omdat de inkomsten van de vrachtwagenheffing in de Ontwerpbegroting van 2025 worden opgenomen, is het wenselijk op dat moment tevens inzichtelijk te maken waarvoor de inkomsten zullen worden gebruikt. Daarom wordt ingezet op publicatie van het Meerjarenprogramma 2026-2030 op Prinsjesdag 2024. Voorafgaand hieraan is het noodzakelijk een gesprek met de voorzitters van de vervoerspartijen in te plannen.
- In de voorbereiding van het concept-meerjarenprogramma is veelvuldig en constructief overleg gevoerd met de vervoerspartijen evofenedex, TLN en VERN. Zij hebben laten weten tevreden te zijn met het resultaat.
- De Landsadvocaat en de Raad van State hebben hun zorgen geuit over de sterke positie die de vervoerssector in de wet vrachtwagenheffing en de Bestuursovereenkomst is toegekend bij de ontwikkeling van het meerjarenprogramma. Het risico bestaat dat andere (deel)belangen en relevante invalshoeken daardoor minder gewicht krijgen in het bestuurlijke afwegingsproces. Een risico dat tijdens de wetsbehandeling ook door de CU en D66 werd onderkend. Vandaar dat het ministerie tijdens de ontwikkeling van het meerjarenprogramma vele andere (vertegenwoordigers van) belanghebbenden heeft betrokken (o.a. Natuur en Milieu, Nederlandse Vereniging Duurzame Energie, BOVAG, RAI, Havenbedrijf Rotterdam, Topsector Logistiek, wetenschappers, decentrale overheden, vrachtwagenproducenten, individuele transportondernemingen). Tijdens de internetconsultatie van het meerjarenprogramma kunnen deze – en andere – belanghebbenden hun positie en aandachtspunten kenbaar maken.
- De Tweede Kamer heeft middels de motie Van Ginneken c.s. de regering verzocht te onderzoeken hoe, binnen de bestaande financiële kaders, voorfinanciering ter verduurzaming van de transportsector mogelijk kan worden gemaakt per 1 januari 2025. Omdat slechts tot 2023 middelen beschikbaar zijn voor de aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET),

wordt verkend of binnen de Rijksbegroting middelen geleend kunnen worden, die na invoering van de vrachtwagenheffing terugbetaald worden. De besluitvorming over de voorfinanciering loopt mee met de augustusbesluitvorming over de Rijksbegroting 2024, waarna – na een gesprek met de vervoerspartijen – een stimuleringspakket voor 2024 en 2025 vastgesteld kan worden. In afwachting van deze besluitvorming is reeds samen met de vervoerspartijen een concept-stimuleringspakket voor de jaren 2024 en 2025 uitgewerkt. Ook dit is meegenomen in de effectstudie en zal in dezelfde internetconsultatie worden voorgelegd.

**Datum**

20 juni 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/167283

**Opgesteld door**DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing**Aan**

Minister en Staatsecretaris

**Beslistermijn**

21 februari 2023

**Bijlagen**

4

*Implementatie Eurovignetrichtlijn (nieuwe tarieven vrachtwagenheffing)*

- Met de bijgevoegde Kamerbrief informeert u de Kamer over de uitkomsten van de effectstudie naar nieuwe tarieven voor de vrachtwagenheffing en uw voorkeursvariant.
- De nieuwe tariefstructuur van de vrachtwagenheffing zal bestaan uit twee onderdelen: een infrastructuurheffing en een externekostenheffing. Deze twee onderdelen samen vormen het tarief van de vrachtwagenheffing.
- Tijdens een effectstudie zijn op basis van de herziene Europese richtlijn verschillende varianten verkend. De uitgangspunten uit de brief aan de Tweede Kamer van 5 juli 2022 zijn hierbij betrokken. Dit betekent onder meer dat is uitgegaan van een gemiddeld tarief van 15 cent per kilometer (prijsspeil 2019). In lijn met de motie Grinwis c.s.<sup>3</sup> is in alle onderzochte varianten voor de infrastructuurheffing uitgegaan van de maximale korting voor zero-emissievoertuigen.
- Op basis van de onderzoeksresultaten en de gesprekken met stakeholders is het advies om akkoord te gaan met het voorstel om voor het opstellen van de wijzigingswet uit te gaan van variant 2 uit het rapport. Deze variant kan rekenen op draagvlak (zie verder 'Krachtenveld').
- Deze voorkeursvariant geeft de meeste stimulering aan de instroom van zero-emissievoertuigen en levert daarmee de grootste reductie op van CO<sub>2</sub>- en stikstofemissies. De variant beperkt de kostenstijging voor ondernemers die afhankelijk zijn van oude voertuigen. In de toelichting zijn de varianten en effecten nader beschreven.
- Omdat het aantal zero-emissievoertuigen dat korting krijgt toeneemt, zullen de opbrengsten van de vrachtwagenheffing in 2030 met circa 11 procent dalen ten opzichte van 2026. Hierdoor nemen ook de beschikbare middelen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector (terugsluis) af.

**Krachtenveld***Concept-meerjarenprogramma innovatie en verduurzaming vervoerssector*

- Zoals hiervoor beschreven is met veel organisaties gesproken over de invulling van de terugsluis. Bij de meeste belanghebbenden is brede steun voor voorliggend concept-meerjarenprogramma.
- Er is intensief gesproken met de vertegenwoordigers van de vervoerspartijen om te komen tot het concept-meerjarenprogramma. De vervoerspartijen geven aan dat de focus van de terugsluis moet liggen op batterij-elektrisch en waterstof vrachtvervoer en innovatie. Hierbij hebben de vervoerspartijen aangegeven dat de terugsluismiddelen zo veel als mogelijk bij transportondernemers terecht moeten komen. Daarom vinden zij dat private laadinfrastructuur (zoal op een bedrijventerrein of distributiecentrum) ondersteund moet worden, maar niet publieke laadinfrastructuur

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 35 910, nr. 19

(bijvoorbeeld laadpalen langs het hoofdwegennet). Publieke laadinfrastructuur dient, volgens hen, door publieke middelen, zoals het Klimaatfonds, ondersteund te worden.

- Ten aanzien van hernieuwbare brandstoffen geven de vervoerspartijen aan dit te zien als overgangstechnologie naar emissieloos vrachtvervoer. Echter, omdat dit een overgangstechnologie is, vinden zij dat hier slechts in zeer beperkte mate middelen vanuit de terugsluis voor vrij gemaakt moeten worden. Vanwege het forse prijsverschil aan de pomp tussen hernieuwbare brandstoffen en conventionele diesel (prijsverschil tot wel EUR 0,60 per liter) en het omvangrijke dieselgebruik in het zware vrachtvervoer heeft het terugsluisgeld maar beperkte impact. Ook andere stakeholders vinden financiële ondersteuning van hernieuwbare brandstoffen vanuit de terugsluis niet noodzakelijk, mede omdat het kabinet als onderdeel van het pakket extra klimaatmaatregelen tijdens de voorjaarsbesluitvorming onder meer een ophoging van de bijmengverplichting (en dus normering) van hernieuwbare brandstoffen heeft aangekondigd.

Een tegengesteld signaal is tijdens het commissiedebat Duurzaam Vervoer op dinsdag 24 januari jl. afgegeven door heer Stoffer (SGP). Gevraagd is of het gebruik van biogas, waaronder bio-LNG, vanuit de terugsluis kan worden gestimuleerd.

- De vervoerspartijen, maar ook RAI Vereniging, BOVAG en Natuur en Milieu zijn bezorgd over het stilvallen van de verduurzaming van de mobiliteit door het 'financieringsgat' tussen het einde van de middelen vanuit het Klimaatakkoord (t/m 2023) en de beschikbare middelen van de vrachtwagenheffing (vanaf 2026). Deze organisaties zijn voorstander van voorfinanciering.

#### *Implementatie Eurovignetrichtlijn (nieuwe tarieven vrachtwagenheffing)*

De resultaten van de effectstudie naar de tarieven zijn afgestemd met de vervoerssector, wegbeheerders en andere stakeholders. Variant 2 uit het onderzoek kan rekenen op veel steun. Er is aandacht gevraagd het belang van biobrandstoffen voor de verduurzaming. Binnen de Europese kaders is het echter niet mogelijk om in de tarieven van de vrachtwagenheffing onderscheid te maken naar het type brandstof. Ook is aandacht gevraagd voor het feit dat het investeren in schone Euro VI-voertuigen moet lonen.

#### **Toelichting**

##### *Concept-meerjarenprogramma innovatie en verduurzaming vervoerssector*

- In de Bestuursovereenkomst terugsluis zijn de Minister en de vervoerspartijen vier bestedingsrichtingen overeengekomen:
  - het stimuleren van batterij-elektrisch aangedreven vrachtwagens;
  - het stimuleren van waterstof-elektrisch aangedreven vrachtwagens;
  - het (tijdelijk) gebruikmaken van hernieuwbare brandstoffen en;
  - het optimaliseren van de logistieke ketens, dat bijdraagt aan een vermindering van het aantal gereden voertuigkilometers.

Per bestedingsrichting is als bijlage bij de Bestuursovereenkomst een algemene denkrichting geformuleerd en zijn enkele mogelijke maatregelen geïdentificeerd. Deze vier bestedingsrichtingen zijn uitgewerkt in een roadmap. De afgelopen maanden zijn deze vier roadmaps geïntegreerd in één Roadmap "Naar een emissieloze en innovatieve vervoerssector". Deze Roadmap is op 8 juni als bijlage bij de voortgangsbrief vrachtwagenheffing naar de Tweede Kamer verzonden.

#### **Datum**

20 juni 2023

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2023/167283

#### **Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing

#### **Aan**

Minister en Staatsecretaris

#### **Beslistermijn**

21 februari 2023

#### **Bijlagen**

4

- Per bestedingsrichting zijn mogelijke maatregelen geïdentificeerd en geselecteerd op basis van effectiviteit, efficiëntie, richtinggevendheid, kansen voor grote én kleine ondernemingen, sectorrelevantie en rechtmatigheid. Vervolgens hebben IenW en de vervoerspartijen alle uitgewerkte maatregelen zorgvuldig besproken en bepaald welke maatregelen kansrijk zijn om een bijdrage te leveren aan de transitie naar een duurzaam en innovatieve vervoerssector.

**Datum**

20 juni 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/167283

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing

**Aan**

Minister en Staatssecretaris

**Beslistermijn**

21 februari 2023

**Bijlagen**

4

Dit heeft geleid tot opname van de volgende maatregelen in het concept-meerjarenprogramma 2026-2030:

- Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET); subsidie met als doel het stimuleren van de aanschaf van een emissieloze vrachtwagen door een deel van de meerkosten te vergoeden. Deze regeling is in 2022 van start gegaan en de afgelopen twee jaar een groot succes gebleken.
- Subsidieregeling semi-publieke en private laadinfrastructuur; subsidie met als doel het stimuleren van de aanschaf van laadinfrastructuur voor elektrische vrachtwagens op bedrijventerreinen en distributiecentra. Deze subsidiemaatregel is aangekondigd door de staatssecretaris en zal naar verwachting halverwege 2024 van start kunnen gaan.
- Uitrol van een Electric Road System-traject; waarmee vrachtwagens kunnen laden door middel van bovenleiding boven de snelweg, indien er voldoende andere investeerders gevonden wordt en het uitvoeringstechnisch haalbaar is.
- Stimuleringsregeling waterstof-tankinfra en -voertuigen; subsidie met als doel om binnen een aantal jaar te komen een landelijk dekkend netwerk van waterstoftankinfrastructuur met daarbij gegarandeerde afname door stimulering van waterstofvrachtwagens. Deze subsidiemaatregel is aangekondigd door de staatssecretaris en zal in de eerste helft van 2024 van start kunnen gaan.
- Ontwikkeling Blockchain Renewable Fuels methodiek; initiatief dat erop is gericht om transportondernemingen op een onderbouwde en transparante manier te laten zien dat zij hernieuwbare brandstoffen gebruiken en welke CO<sub>2</sub>-reductie zij hiermee realiseren, zodat zij hiervoor ook een hogere prijs van hun opdrachtgever kunnen vragen.
- Optimaliseren logistieke keten; meerdere maatregelen die als doel hebben de logistieke keten te optimaliseren en zo het aantal vervoerskilometers te reduceren. Het gaat hierbij enerzijds om een subsidie voor ondernemers om inzicht te krijgen hoeveel CO<sub>2</sub>-uitstoot hun transport veroorzaakt, met ondersteuning om maatregelen te nemen die CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren, en een subsidie voor consortia van verladers en transporteurs om met een sectorvoorstel te komen om het aantal voertuigkilometers te verminderen.

Het advies is om in te stemmen met de wensen vanuit de vervoerssector om geen middelen vanuit de terugsluis in te zetten op publieke laadinfrastructuur of hernieuwbare brandstoffen. Publieke laadinfrastructuur is een publieke voorziening, waardoor financiering vanuit de overheid billijk is. Hiervoor heeft het kabinet middelen beschikbaar gesteld uit het Klimaatfonds. Private laadinfrastructuur is eigendom van de ondernemer, waarvoor de financiële verantwoordelijk primair bij de transportondernemer hoort te liggen, met een financiële ondersteuning vanuit de overheid – maar wel met middelen opgebracht door de sector zelf. Een tegenargument is dat een buitenlandse vrachtwagenchauffeur ook de vrachtwagenheffing betaalt, en dat daarom ondersteuning van publieke laadinfrastructuur vanuit de vrachtwagenheffing



betaald zou moeten worden – want het zullen met name buitenlandse transporteurs zijn die gebruik gaan maken van de publieke laadinfrastructuur.

Ook t.a.v. hernieuwbare brandstoffen is het advies om de wens van de vervoerspartijen te volgen, omdat:

- Motie Kröger (Kamerstuk 35910, nr 17) oproept tot focus op zero-emissietechnologie en voorkomen van vermijdbare transportbewegingen;
- Hernieuwbare brandstoffen al een forse impuls krijgen door de implementatie van de richtlijn hernieuwbare brandstoffen (REDIII), en de REDII en REDIII zo zijn vormgegeven dat verduurzaming op de meest doelmatige manier plaatsvindt;
- Het kabinet als reactie op het IBO Klimaat heeft aangegeven nog een aanvullende bijmengverplichting op te leggen;
- Hernieuwbare brandstoffen gezien kunnen worden als een overgangstechnologie, op weg naar emissieloos vervoer. Voor hernieuwbare brandstoffen is er met name in de eerste jaren (2024-2026) behoefte aan middelen, terwijl voor die periode al nagenoeg het hele terugsluisbudget noodzakelijk is voor continuering van de aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET).

Een uitzondering hierop is het ontwikkelen van de genoemde 'Blockchain Renewable Fuels methodiek'; dit betreft een kleine maatregel.

Vervolgstappen

- De internetconsultatie over het concept-meerjarenprogramma staat gepland van 17 juli tot en met 4 september 2023. Vanwege de zomerperiode is gekozen voor een langere openstelling dan gebruikelijk. In dezelfde periode zal de mkb-toets worden uitgevoerd.
- De uitkomsten van de effectstudie, gesprekken met belanghebbenden, de internetconsultatie en de mkb-toets zullen besproken worden met de vervoerspartijen en mogelijk leiden tot aanpassing van het concept-meerjarenprogramma.
- Indien het kabinet besluit tot voorfinanciering van de terugsluis, kan de Minister, na een gesprek met de bestuurders van de vervoerspartijen, in oktober 2023 het stimuleringspakket voor de jaren 2024 en 2025 vaststellen.
- Het meerjarenprogramma 2026-2030 kan de Minister in het voorjaar van 2024 met de bestuurders van de vervoerspartijen bespreken. Publicatie van het meerjarenprogramma 2026-2030 kan dan op Prinsjesdag 2024 plaatsvinden.

#### *Implementatie Eurovignetrichtlijn (nieuwe tarieven vrachtwagenheffing)*

Tijdens de effectstudie zijn op basis van de herziene Europese richtlijn verschillende varianten verkend. De tarieven van de vrachtwagenheffing bestaan in de nieuwe structuur uit twee onderdelen: een infrastructuurheffing en een externekostenheffing. Deze twee onderdelen samen vormen het tarief van de vrachtwagenheffing.

In lijn met de motie Grinwis c.s.<sup>4</sup> is in alle varianten voor de infrastructuurheffing uitgegaan van de maximale korting voor zero-emissievoertuigen (ZE). De onderzochte varianten verschillen in de keuzes met betrekking tot de externekostenheffing. Een externekostenheffing is in de herziene richtlijn verplicht

**Datum**

20 juni 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/167283

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing

**Aan**

Minister en Staatsecretaris

**Beslistermijn**

21 februari 2023

**Bijlagen**

4

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 35 910, nr. 19

voor luchtvervuiling. Daarnaast kent de richtlijn de mogelijkheid voor een externekostenheffing voor geluid en CO<sub>2</sub>-uitstoot.

In het onderzoek is naast een basisvariant (variant 1) een variant opgenomen met extra sturing op CO<sub>2</sub>-reductie door het toevoegen van een externekostenheffing voor CO<sub>2</sub>-uitstoot (variant 2). Ten opzichte van de basisvariant zorgt dit voor een lager tarief voor Zero Emissie-voertuigen. Hierdoor wordt sterker gestuurd op ingroei van Zero Emissie-voertuigen en de daarmee gepaard gaande CO<sub>2</sub>-reductie en reductie van stikstof en fijnstof. Ook is een variant onderzocht met een hoger tarief voor voertuigen in een lage Euro-emissieklasse. Ten opzichte van de basisvariant stuurt deze variant sterker op de uitfasering van minder schone voertuigen in een lage Euro-emissieklasse (variant 3). De gemaakte keuzes per variant zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

**Datum**

20 juni 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/167283

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing

**Aan**

Minister en Staatssecretaris

**Beslistermijn**

21 februari 2023

**Bijlagen**

4

Variant	Infrastructuurheffing	Externekostenheffing	
		Lucht en geluid	CO <sub>2</sub>
Referentie	Geen korting voor ZE	geen	geen
Variant 1	75% korting voor ZE	50% referentiewaarde*	geen
Variant 2	75% korting voor ZE	50% referentiewaarde*	90% referentiewaarde*
Variant 3	75% korting voor ZE	90% referentiewaarde*	geen

\* Percentage van de referentiewaarde per emissieklasse uit de bijlage van de Europese richtlijn.

De onderstaande tabel toont wat deze keuzes betekenen voor het gemiddelde tarief per kilometer voor een aantal emissieklassen. In 2026 zal naar verwachting voor 89% van de gereden kilometers het tarief voor EURO VI van toepassing zijn.

Variant	Gemiddeld tarief (cent per kilometer, prijspeil 2019)			
	EURO 0	EURO VI	ZE	Totale korting ZE *
Referentie	25,5	14,9	14,9	geen
Variant 1	35,7	15,3	4,7	69%
Variant 2	29,9	15,4	3,0	81%
Variant 3	43,1	15,2	5,3	65%

\* Totale effectieve korting ten opzicht van het tarief voor Euro VI-voertuigen.

In het onderzoek zijn de effecten van de drie varianten beoordeeld. Met variant 2 wordt een reductie van CO<sub>2</sub>-emissies gerealiseerd van 0,4 Mton t.o.v. de referentie. Dit is ook de reductie die genoemd is in het kader van het IBO-klimaat. Bij variant 1 en 3 bedraagt de verwachte reductie 0,3 Mton. Variant 2 geeft ook de grootste reductie van stikstof t.o.v. de referentie door de versnelde instroom van Zero Emissie-voertuigen. Deze reductie is groter dan de reductie in variant 3 (met een hogere externekostenheffing voor luchtkwaliteit). Voor de reductie van stikstof blijkt het sturen op ZE-ingroei dus effectiever dan het sturen op uitfasering van vuile voertuigen met een lage Euroklasse. Alle varianten zorgen voor een vergelijkbare kleine afname in de groei van fijnstofemissies.

In variant 2 is het tarief voor EURO 0-voertuigen lager dan in de andere varianten. Dit beperkt de kostenstijging voor ondernemers die afhankelijk zijn van een ouder voertuig. Voor het risico op uitwijk van vrachtwagens naar wegen

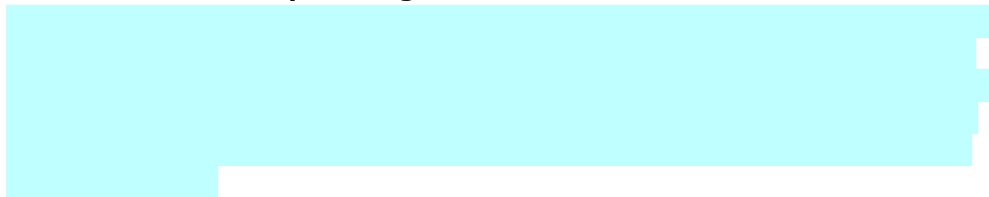
zonder vrachtwagenheffing is vooral het gemiddelde tarief en de omvang van het heffingsnetwerk van belang. Beide blijven in alle varianten ongewijzigd. Hierdoor zal de uitwijk bij geen van de varianten toenemen. De onderzoekers geven aan dat als de tarieven voor lage euro-emissieklassen sterker zijn gedifferentieerd, dit een lokaal risico kan geven op uitwijk door vrachtwagens in een lage Euro-emissieklasse. Omdat 98% van de kilometers wordt afgelegd door EURO VI-voertuigen of schoner zal dit effect alsnog beperkt zijn. In variant 2 is dit risico echter het kleinst.

In alle varianten daalt het gemiddelde tarief van de vrachtwagenheffing tussen 2026 en 2030 met 10-11%, omdat het aandeel Zero Emissie-vrachtwagens (met lagere tarieven) toeneemt. Deze daling is het grootst in variant 2. Op andere criteria, zoals uitlegbaarheid en uitvoerbaarheid scoren de varianten vergelijkbaar.

#### Communicatie

In overleg met DCO wordt bezien of de Kamerbrief aanleiding geeft voor actieve communicatie (nieuwsbericht).

#### Informatie die niet openbaargemaakt kan worden



#### Datum

20 juni 2023

#### Onze referentie

IENW/BSK-2023/167283

#### Opgesteld door

DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing

#### Aan

Minister en Staatsecretaris

#### Beslistermijn

21 februari 2023

#### Bijlagen

4

#### Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1.	Brief over de vrachtwagenheffing	Kamerbrief
2.	Effectstudie concept-meerjarenprogramma Panteia	Onderzoeksrapport (bijlage bij Kamerbrief)
3.	Varianten voor tariefstructuur vrachtwagenheffing bij implementatie van herziene Eurovignet-richtlijn	Onderzoeksrapport (bijlage bij Kamerbrief)
4.	Concept-meerjarenprogramma	Concept-meerjarenprogramma terugsluis met daarin drie bestedingsrichtingen en de verschillende maatregelen, en

		het budget per maatregel. Het concept-meerjarenprogramma zal gepubliceerd worden op <a href="http://www.internetconsultatie.nl">www.internetconsultatie.nl</a> en hoeft daarom niet als bijlage van de brief te worden meegestuurd aan de Tweede Kamer.
--	--	---

**Datum**

20 juni 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/167283

**Opgesteld door**DG Mobiliteit  
Programmadirectie  
Vrachtwagenheffing**Aan**

Minister en Staatsecretaris

**Beslistermijn**

21 februari 2023

**Bijlagen**

4