



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 20 april 2026, nr. IENW/BSK-2026/58436, tot wijziging van de Regeling vrachtwagenheffing in verband met aanpassing van de regels over het begin en einde van een wegvak [KetenID WGK028838]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 2, tweede lid, van de Wet vrachtwagenheffing,

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling vrachtwagenheffing wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt in alfabetische volgorde de volgende begripsbepaling ingevoegd:

rotonde: rotonde aangeduid door een of meer verkeersborden D1 als bedoeld in bijlage 1 bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;

B

Artikel 2, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel b vervalt 'of een gelijkvloerse kruising'.
2. In onderdeel c vervalt 'of gelijkvloerse kruising'.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans*



TOELICHTING

1. Inleiding

Per 1 juli 2026 is vrachtwagenheffing verschuldigd voor de afstand die met een vrachtwagen wordt gereden over een bepaald wegvak. De wegvakken zijn opgenomen in de bijlage van de Wet vrachtwagenheffing (hierna: de wet). Alle wegvakken bij elkaar vormen het heffingsplichtige wegennet. In de Regeling vrachtwagenheffing staan regels over onder meer het begin en einde van een wegvak of deel daarvan. Bij de voorbereidingen van de start van de vrachtwagenheffing is duidelijk geworden dat deze regels in sommige situaties moeilijk toepasbaar zijn. Om die reden worden deze regels gewijzigd.

2. Inhoud van de regeling (artikel 1)

In artikel 2, eerste lid, onderdeel b, van de Regeling vrachtwagenheffing is geregeld welke wegvakken tot het heffingsplichtige wegennet behoren ingeval heffingsplichtige wegen starten of eindigen bij rotondes en kruisingen. De rotonde dan wel de kruising behoort dan niet tot het heffingsplichtige wegennet. Deze regel is opgenomen om ervoor te zorgen dat kentekenhouders van vrachtwagens die niet over het heffingsplichtige wegennet rijden, maar toch zo'n kruising dan wel rotonde passeren, niet voor deze meters hoeven te betalen. Deze regel is werkbaar voor zover in het nationale wegenbestand¹ de kruising dan wel rotonde als apart wegvak is opgenomen. Als dat het geval is, kan de kruising dan wel rotonde eenvoudig uitgezonderd worden van het heffingsplichtige netwerk.

Bij analyse van het nationale wegenbestand ten behoeve van het bepalen van het heffingsplichtige wegennet is gebleken dat niet alle kruisingen als apart wegvak zijn opgenomen. Deze kruisingen kunnen daarmee niet eenvoudig uit het heffingsplichtige wegennet worden gehaald. In sommige gevallen lopen de wegvakken door tot wel 500 meter. Het toepassen van de hierboven genoemde regel zou er dan toe leiden dat (grote) delen van heffingsplichtige wegen zouden worden uitgezonderd. Dat is in strijd met de bijlage van de wet, waar de wegvakken zijn vermeld waar de vrachtwagenheffing wordt geheven. Om die reden wordt in deze wijzigingsregeling de regel geschrapt dat kruisingen aan het begin of einde van een wegvak waar vrachtwagenheffing wordt geheven, niet tot het heffingsplichtige wegennet behoren.

Het effect hiervan is dat het heffingsplichtige wegennet beter aansluit bij de bijlage van de wet. Bovendien berekenen dienstaanbieders² het kruisen van een heffingsplichtig wegvak via een kruising niet door als de desbetreffende klant die kruising alleen passeert, zonder verder van het heffingsplichtige wegennet gebruik te maken.³ Houders die een dergelijke kruising passeren, maar voor het overige geen gebruik maken van het heffingsplichtige wegennet, krijgen dus geen vrachtwagenheffing gefactureerd.

Voor rotondes is deze situatie niet van toepassing: rotondes zijn wel steeds aparte wegvakken in het nationale wegenbestand. Die wegvakken worden dus daadwerkelijk gereden in plaats van gepasseerd. Rotondes kunnen dus wel uitgezonderd worden van het heffingsplichtige wegennet.

Voor artikel 2, eerste lid, onderdeel c, van de Regeling vrachtwagenheffing geldt het bovenstaande op overeenkomstige wijze, met dien verstande dat het hier om situaties gaat waarbij een heffingsplichtige weg wordt gekruist door een andere, niet-heffingsplichtige weg.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om te verduidelijken wat in de onderdelen b en c van artikel 2, eerste lid, van de Regeling vrachtwagenheffing wordt verstaan onder een rotonde. Van een rotonde is uitsluitend sprake als die is voorzien van een of meer verkeersborden D1 als bedoeld in de bijlage bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

¹ Het Nationaal Wegenbestand (NWB) is een open-databestand met alle openbare wegen in Nederland die een straatnaam of wegnummer hebben en in beheer zijn bij het Rijk, provincies, gemeenten of waterschappen. Het NWB is gedeeld eigendom van alle wegbeheerders en gebruikers van wegdata in Nederland. Bron: <https://www.nationaalwegenbestand.nl/wat-is-het-nwb>.

² Dienstaanbieders zijn private aanbieders van toldiensten, met wie kentekenhouders van vrachtwagens op grond van de wet verplicht een dienstverleningsovereenkomst moeten sluiten. De dienstaanbieders verstrekken boordapparatuur aan de houder, door middel waarvan het aantal kilometers wordt geregistreerd dat de houder aflegt op heffingsplichtige wegvakken. Het bedrag van de vrachtwagenheffing dat de houder verschuldigd is, wordt door de dienstaanbieders bij deze houder gefactureerd. Vervolgens voldoet de houder de vrachtwagenheffing aan de tolheffer, zijnde de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

³ Artikel 34.8, onder (iii) jo. bijlage VIII, punt 15, van de EETS-gebiedsverklaring Vrachtwagenheffing (versie 3.0).



3. Financiële gevolgen en regeldruk

In deze wijziging van de Regeling vrachtwagenheffing worden geen nieuwe verplichtingen voor bedrijven geïntroduceerd, maar worden de gemaakte keuzes met betrekking tot de heffingsplichtige wegen nader uitgewerkt. Deze wijzigingsregeling heeft als zodanig geen zelfstandige gevolgen die los van de wet gezien kunnen worden. De financiële gevolgen van deze regeling liggen derhalve in het verlengde van hetgeen hierover in de bij de wet behorende memorie van toelichting is opgemerkt.⁴ Dit geldt derhalve ook voor de onderhavige wijziging van de voorliggende regeling.

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

4. Advies en consultatie

De Dienst wegverkeer (RDW) is tolheffer namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Daarom is de RDW bij de voorbereiding van de ontwerperegeling betrokken. De RDW heeft ingestemd met de wijziging van de regeling.

Internetconsultatie

Voor deze wijzigingsregeling is afgezien van internetconsultatie. Afwijking van het uitgangspunt om ontwerpregelgeving in internetconsultatie te brengen, is mogelijk op een aantal uitzonderingsgronden.⁵ Hier is van toepassing dat consultatie niet in betekenende mate kan leiden tot aanpassing, omdat de wijziging van de regeling puur technisch van aard is, en uitsluitend ziet op het beter toepasbaar maken van de regels over het begin en einde van het heffingsplichtige wegennet.

5. Inwerkingtreding (artikel II)

Deze wijzigingsregeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst. Daarmee wordt afgeweken van de zogenaamde vaste verandermomenten als bedoeld in aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Reden daarvoor is dat het gewenst is om de partijen die zijn betrokken bij de voorbereiding van de start van de vrachtwagenheffing op 1 juli 2026 (met name de houders van vrachtwagens, de dienstaanbieders en de RDW) zo snel mogelijk duidelijkheid te bieden over de exacte begin- en eindpunten van het heffingsplichtige wegennet.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans*

⁴ Kamerstukken II 2024/25, 36 626, nr. 3, p. 16 e.v.

⁵ Kamerstukken II, 2009/10, 29 279, nr. 114.