



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Meerjarenprogramma Terugsluis VWH 2026-2030

Verduurzaming en innovatie van de vervoerssector



Colofon

Meerjarenprogramma Terugsluis VWH 2026-2030
Verduurzaming en innovatie van de vervoersector

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-generaal Mobiliteit
Programmadirectie Vrachtwagenheffing

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

In nauwe samenwerking met:
evofenedex
Stichting VERN
Transport en Logistiek Nederland

Versie: 1.0
Datum: 6 september 2024

evofenedex



Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Leeswijzer	6
2	Ontstaan meerjarenprogramma	7
2.1	Doelen vrachtwagenheffing	8
2.2	Beleidskader vrachtwagenheffing	9
2.3	Wet vrachtwagenheffing	10
2.4	Bestuursovereenkomst	10
2.5	Roadmap	11
2.6	Concept-meerjarenprogramma	12
2.7	Andere stakeholders	13
2.8	Internetconsultatie	14
3	Maatregelen en budget	15
3.1	Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET)	16
3.2	Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij Bedrijven (SPriLa)	17
3.3	Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWIM)	18
3.4	Project Electric Road Systems (ERS)	19
3.5	Stimuleren innovatie en efficiëntie logistieke keten (SILK)	20
3.5.1	<i>Meten en verbeteren CO₂-emissies</i>	21
3.5.2	<i>Stimuleren samenwerking logistieke keten</i>	21
3.5.3	<i>Onderzoeken toelating Super-Ecocombi (SEC)</i>	22
3.5.4	<i>Versterken projecten logistieke efficiëntie</i>	22
3.5.5	<i>Inrichten Expertisehuis Logistiek</i>	23
3.5.6	<i>Digitaliseren mkb</i>	23
3.6	Budget	23
3.7	Effectstudie	24
4	Monitoring en evaluatie	25
4.1	Monitoring maatregelen	26
4.2	Jaarlijkse monitoringsrapportage	27
4.3	Vijfjaarlijkse evaluatie	28

Verantwoording afbeeldingen

Het auteursrecht van de gebruikte foto's, figuur en tabel ligt bij de Rijksoverheid.

Uitzonderingen zijn de volgende foto's:

- Afbeelding 5, Anoniem, via Pixabay*
- Afbeelding 7, Eigenaar onbekend**
- Afbeelding 10, Tineke Dijkstra Fotografie, met gebruiksrecht voor het ministerie van IenW

* Voor de afbeelding via Pixabay geldt de [Pixabay Content License](#).

** Voor afbeelding 7 en 8 is geprobeerd om de drager van het auteursrecht te achterhalen, maar zonder succes.

Als u meent dat u hierop aanspraak kunt maken, dan wordt u verzocht dit te laten weten via vrachtwagenheffing@minienw.nl.

1 Inleiding

Sinds het najaar van 2017 werkt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) aan het invoeren van de vrachtwagenheffing. Met de invoering van de vrachtwagenheffing streeft het ministerie van IenW ernaar om binnen- en buitenlands vrachtverkeer te laten betalen voor het gebruik van de weg. De netto-opbrengsten van de heffing worden gebruikt om de Nederlandse vervoerssector te verduurzamen en te innoveren. Dit terugspelen van de opbrengsten uit de vrachtwagenheffing via subsidies voor (transport) ondernemers wordt de 'terugsluis' genoemd.

Volgens de Wet vrachtwagenheffing moet de Minister van IenW steeds voor maximaal vijf jaar een meerjarenprogramma voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector vaststellen.

Zo'n programma bestaat uit subsidieregelingen die (transport-) ondernemers helpen bij het innoveren en verduurzamen van het goederenvervoer over de weg. Dit *Meerjarenprogramma Terugsluis 2026-2030, verduurzaming en innovatie van de vervoerssector* beschrijft de regelingen voor de eerste periode van vijf jaar.

In [het Klimaatakkoord](#) is afgesproken dat het goederenvervoer in 2050 volledig emissievrij moet zijn. Op dit moment is slechts 1% van de vrachtwagens emissievrij: 1.500 van de 150.000 vrachtwagens. Hierdoor zijn vrachtwagens verantwoordelijk voor ongeveer 11% van de gehele Nederlandse CO₂-uitstoot. Om het emissievrije doel te kunnen halen moeten er de komende jaren dus veel meer emissievrije vrachtwagens bij komen!

Omdat de investeringskosten voor verduurzaming vaak hoog zijn, is daar financiële ondersteuning voor nodig. De subsidieregelingen en andere projecten in dit meerjarenprogramma helpen de Nederlandse vervoerssector om schoon, innovatief én concurrerend te zijn. Ook heeft dit meerjarenprogramma aandacht voor de randvoorwaarden, zoals voldoende laadpalen en waterstof-tankstations. Tot slot is er gedacht aan maatregelen die het aantal onnodige transportkilometers verlagen.

Het concept-meerjarenprogramma is veelvuldig besproken met de vertegenwoordigers van de vervoerssector: de vervoerspartijen evofenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en Stichting VERN. Die spraken hun steun uit.

Naast de vervoerspartijen zijn ook veel andere belanghebbenden betrokken geweest bij het ontwikkelen van dit meerjarenprogramma. Er is overleg geweest met belangenorganisaties, zoals de BOVAG, de Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE), de RAI Vereniging en Stichting Natuur en Milieu. Daarnaast heeft een ieder zijn mening kenbaar kunnen maken tijdens de internetconsultatie van het concept-meerjarenprogramma, die medio 2023 gehouden is.



Foto 1: Cameraportaal boven de snelweg A12 bij Woerden, in een proefopstelling voor de vrachtwagenheffing.

1.1 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een toelichting op de vrachtwagenheffing en de terugsluis. Ook staat hierin meer over hoe dit meerjarenprogramma tot stand gekomen is. Hoofdstuk 3 beschrijft de verschillende maatregelen in het meerjarenprogramma. Elke maatregel wordt apart beschreven. Tot slot gaat hoofdstuk 4 over hoe de aparte maatregelen én het programma als geheel worden gevolgd en geëvalueerd.



Foto 2: Verkeer bij het knooppunt Prins Clausplein bij Voorburg. De terugsluis is vormgegeven na overleg met de vervoerssector.

2 Ontstaan meerjarenprogramma

Het programma vrachtwagenheffing is in het leven geroepen om de invoering van de vrachtwagenheffing te realiseren. Deze opdracht komt voort uit het [regerakkoord van het kabinet Rutte III](#), waarin het kabinet de invoering van de vrachtwagenheffing aankondigt:

“De inkomsten uit de heffing zullen in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto’s en gelden voor innovatie in en verduurzaming.”

2.1 Doelen vrachtwagenheffing

De vrachtwagenheffing heeft twee belangrijke doelen:

“Binnen- en buitenlands vrachtverkeer laten betalen voor het gebruik van de weg, door de omzetting van een vaste belasting (motorrijtuigenbelasting en Eurovignet) naar een variabele heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer. Zo gaat het vrachtverkeer meer dan nu betalen voor gebruik van de weg.

Innoveren en verduurzamen van de Nederlandse vervoerssector. In het regeerakkoord is afgesproken dat de inkomsten van de vrachtwagenheffing in overleg met de vervoerssector worden teruggesluisd naar de sector door, naast verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's, gelden aan te wenden voor innovatie en verduurzaming (terugsluis).”

[[Memorie van Toelichting](#), pagina 2]

Foto 3: Vrachtwagen bij Abcoude. Straks gaat binnenlands en buitenlands vrachtverkeer betalen voor het gebruik van de weg.



De vrachtwagenheffing gaat uit van het principe ‘de gebruiker en de vervuiler betalen’. Binnen- en buitenlands vrachtverkeer gaat per gereden kilometer betalen voor het gebruik van de weg. Het Eurovignet verdwijnt en de motorrijtuigenbelasting gaat omlaag tot het Europees minimum. Het tarief van de vrachtwagenheffing wordt afhankelijk van de euro-emissieklasse, de CO₂-emissieklasse en het gewicht van de vrachtwagen. Hoe schoner en lichter de vrachtwagen, hoe lager het bedrag per kilometer. Volgens [onderzoek van RevNext \(2023\)](#) zal dit tot 0,4 megaton CO₂ extra besparen in 2030. Veel Europese landen hebben voor vrachtverkeer al een heffing per kilometer. Een aantal andere landen werkt aan de invoering van zo’n heffing, net als Nederland.

Het tweede doel van de vrachtwagenheffing is om de Nederlandse vervoerssector te verduurzamen en te innoveren. In [het Klimaatakkoord](#) is afgesproken dat in 2050 het goederenvervoer volledig emissievrij is. Dit betekent niet alleen geen uitstoot van broeikasgassen (CO₂), maar ook geen uitstoot van stikstof (NOx) en fijnstof (PM10). Om dit te kunnen halen is afgesproken om in 2030 30% minder CO₂ uit te stoten in het continentale vervoer en de transportbewegingen richting het Nederlandse achterland. De vrachtwagenheffing levert met de terugsluis een bijdrage aan het behalen van deze afspraken. Daarnaast stimuleren de verschillen in de tarieven van de vrachtwagenheffing duurzaam wegvervoer.

2.2 Beleidskader vrachtwagenheffing

De doelen van de vrachtwagenheffing zijn uitgewerkt in het Beleidskader vrachtwagenheffing, waarmee de Ministerraad in november 2018 heeft ingestemd. Daarin zijn een aantal criteria en randvoorwaarden opgenomen. Ook staan er bepalingen in voor de maatregelen vanuit de terugsluis:

“De maatregelen moeten doelmatig en doeltreffend zijn en bijdragen aan het bevorderen van een duurzaam, slim en innovatief vervoerssysteem.”

“De te nemen maatregelen dienen op een effectieve en efficiënte wijze bij te dragen aan de doelen, zijn richtinggevend voor de vervoerssector en zorgen voor gelijke kansen voor alle ondernemers. [...] Randvoorwaarden bij de nadere concretisering van de maatregelen zijn sectorrelevant en rechtmatigheid.”

[[Beleidskader vrachtwagenheffing](#), pagina 8 en 9]

Tot slot zijn in het beleidskader nog enkele financiële uitgangspunten vastgelegd. Zo zijn de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing onderdeel van het uitgavenkader van de Rijksbegroting. Dit betekent dat de terugsluis vooral uit subsidies zal bestaan. Belastingkortingen zoals de Milieu-investeringsaftrek (MIA) kunnen geen onderdeel van het pakket worden.



Foto 4: Vrachtwagen bij Reijerscop. Om betalen per gereden kilometer mogelijk te maken verandert de vaste belasting naar een variabele heffing.

2.3 Wet vrachtwagenheffing

Het beleidskader vormde de basis voor de [Wet vrachtwagenheffing](#), waarmee in 2022 zowel de Tweede Kamer als de Eerste Kamer akkoord ging.

In artikel 12 staat dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, na overleg met de vervoerssector, telkens voor hooguit vijf jaar een meerjarenprogramma voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector vaststelt. Dit programma wordt betaald uit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing. Het meerjarenprogramma beschrijft zo gedetailleerd “als redelijkerwijs mogelijk” de verdeling van het geld over de afzonderlijke maatregelen.

In de bijbehorende [Memorie van Toelichting](#) is vastgelegd dat de terugsluis apart op de beleidsbegroting wordt opgenomen. Dat geeft niet alleen overzicht over de opbrengsten en uitgaven van de vrachtwagenheffing, maar waarborgt ook het budget van de terugsluis.

2.4 Bestuursovereenkomst

Sinds 2017 is er overleg met de vertegenwoordigers van de Nederlandse vervoerssector over de vrachtwagenheffing. Het is namelijk belangrijk dat in ieder geval degenen die de vrachtwagenheffing betalen, betrokken worden bij hoe de terugsluis wordt besteed.

Om de betrokkenheid van de vervoerspartijen bij het opstellen van de meerjarenprogramma's te borgen, is een Bestuursovereenkomst gesloten tussen de Nederlandse Staat en de vervoerspartijen evofenedex, TLN en VERN. Deze bestuursovereenkomst is tegelijk met het wetsvoorstel in augustus 2019 goedgekeurd door de Ministerraad.

In deze bestuursovereenkomst bevestigen de partijen nogmaals de gezamenlijke ambitie om de vervoerssector te verduurzamen en te innoveren. Ook bevestigen de partijen opnieuw de randvoorwaarden en criteria uit het beleidskader. In de bijlage bij de bestuursovereenkomst is dit verwoord in de volgende opdracht:

“ De versnelde transitie naar emissieloos vrachtvervoer, in de vorm van (1) batterij-elektrisch en waterstof-elektrisch aangedreven vrachtwagens, (2) (tijdelijk) gebruikmaken van hernieuwbare brandstoffen en (3) optimalisatie van de logistieke keten, die bijdraagt aan een vermindering van het aantal gereden voertuigkilometers.”

[\[Bijlage bij Bestuursovereenkomst\]](#)

Kortom, de overgang naar emissievrij transport over de weg moet zo snel mogelijk plaatsvinden. Dit kan in de vorm van (1) elektrische vrachtwagens, (2) hernieuwbare brandstoffen en (3) het verminderen van kilometers door een efficiëntere logistieke keten. De drie voorgestelde oplossingen worden ‘sporen’ genoemd.

2.5 Roadmap

In de Bestuursovereenkomst staat dat de drie sporen worden uitgewerkt in werkplannen. Voor elk spoor heeft een werkgroep met vertegenwoordigers vanuit de Rijksoverheid en de vervoerssector een werkplan uitgewerkt. Elk werkplan beschrijft de relevante Nederlandse en Europese beleidsontwikkelingen voor de periode 2020 tot 2030, de samenhang tussen de maatregelen en acties uit deze beleidsontwikkelingen, en de trends en verwachte ontwikkelingen voor het eigen spoor. Ook beschrijven de werkplannen welke knelpunten en belemmeringen opgelost moeten worden om de doelstellingen te realiseren, en welke partij(en) hiervoor moet(en) zorgen. Tot slot worden 21 specifieke maatregelen beschreven om gezamenlijk op te pakken: financiële maatregelen, voorlichting, nader onderzoek of het opzetten van een community of netwerk.

Deze werkplannen zijn samengevoegd in een zogeheten roadmap, genaamd: [Op weg naar een emissieloze en innovatieve vrachtvervoersector](#).

2.6 Concept-meerjarenprogramma

Op basis van de roadmap heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met de vervoerspartijen in juli 2023 een *concept-Meerjarenprogramma 2026-2030* ontwikkeld. Hierin zijn vijf maatregelen uit de roadmap opgenomen:

- I. Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET)
- II. Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij Bedrijven (SPriLa)
- III. Uitrol Electric Road Systems (ERS)
- IV. Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWIM)
- V. Logistieke efficiëntie

Het verwachte budget over de periode 2026 tot en met 2030 is verdeeld over de verschillende maatregelen. Hierbij is uitgegaan van ongeveer € 250 miljoen per jaar.

Met de [motie Van Ginneken](#) heeft de Kamer gevraagd om de terugsluis eerder te laten starten met behulp van voorfinanciering. Dit om te voorkomen dat het stimuleren van de verduurzaming tijdelijk onderbroken zou worden, omdat de maatregelen vanuit het Klimaatakkoord eind 2023 afliepen en het Meerjarenprogramma pas in 2026 zou starten. Hiervoor is het [Stimuleringspakket 2024-2025](#) opgesteld. De maatregelen uit dit pakket worden betaald met een lening vanuit het Mobiliteitsfonds, die terugbetaald moet worden na de start van de Vrachtwagenheffing

De criteria en randvoorwaarden uit het Beleidskader komen in het concept-meerjarenprogramma als volgt terug:

“Wat betreft de uiteindelijke voorkeur voor terugsluismaatregelen is bepalend geweest of ze doelmatig, doeltreffend, toekomstbestendig, richtinggevend en kansrijk zijn voor zowel grote als kleine ondernemingen en ten goede komen aan de betalingsplichtige partijen. Daarnaast moeten de maatregelen vanzelfsprekend rechtmatig zijn.”

[[Concept-Meerjarenprogramma](#), pagina 5]

Met andere woorden, er zijn alleen maatregelen voor de terugsluis gekozen die functioneel, effectief, houdbaar voor de toekomst, leidend zijn en kansen bieden voor grote én kleine ondernemingen. Ook moeten de maatregelen degenen helpen die de vrachtwagenheffing betalen, en moeten ze voldoen aan de wet.

Het stimuleren van hernieuwbare brandstoffen was één van de drie sporen, zoals vastgelegd in de bestuursovereenkomst, maar is niet opgenomen in het concept-meerjarenprogramma 2026-2030. Dit is, in goed overleg met de vervoerspartijen, besloten vanwege onder andere de [motie Kröger](#). Hernieuwbare brandstoffen zijn niet volledig emissievrij en worden daarom gezien als een overgangstechnologie. Voor de transitie is het daarom effectiever om terugsluismiddelen in te zetten voor de stimulering van volledig emissievrije vrachtwagens.



Foto 5: De netto-opbrengst uit de vrachtwagen-heffing wordt teruggesluisd voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector.

2.7 Andere stakeholders

De opdracht van het regeerakkoord Rutte III is om de terugsloop in samenwerking met de vervoerssector vorm te geven. Mede daarom is de inspraak van de vervoerspartijen in de Wet vrachtwagenheffing en de bestuursovereenkomst vastgelegd. De Raad van State heeft geadviseerd dat ook andere deelbelangen en relevante invalshoeken meegenomen moeten worden in het bestuurlijk afwegingsproces.

Daarom staat in de nota hierover dat:

“ [O]ok andere belanghebbenden zullen worden betrokken. Op grond van de [artikelen 3:1 en 3:2 Awb](#) is de Minister immers gehouden bij de voorbereiding van het meerjarenprogramma de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen te vergaren, waaronder ook het algemeen belang.”

[[Memorie van Toelichting](#), Artikel 12]

Met andere woorden, bij het voorbereiden van dit meerjarenprogramma moet het Ministerie van IenW de noodzakelijke kennis verzamelen over de feiten en belangen die in het veld spelen. Dit betekent dat niet alleen de vervoerspartijen, maar ook anderen betrokken moeten worden.

Dit heeft ertoe geleid dat veel partijen betrokken zijn bij het opstellen van het meerjarenprogramma. Dit waren onder andere marktpartijen (zoals vrachtwagenproducenten en individuele transport-ondernemingen), overheidsorganisaties (zoals gemeenten en provincies), maatschappelijke organisaties (zoals Stichting Natuur en Milieu), wetenschap en kennisinstellingen.

2.8 Internetconsultatie

Belanghebbenden en andere geïnteresseerden konden van 17 juli tot en met 4 september 2023 reageren op het concept-meerjarenprogramma in een [internetconsultatie](#). Hier kwamen 37 reacties op, waarvan er 32 openbaar zijn. De reacties waren afkomstig van partijen betrokken bij elektrisch vrachtverkeer, laadinfrastructuur, exploitatie van waterstoftankstations, wetenschappers, overheden, milieuorganisaties en particulieren.

De meeste reacties steunden het concept-meerjarenprogramma en beoordeelden de subsidies als positief en noodzakelijk. Diverse reacties benadrukten dat de overgang naar emissievrij wegtransport voor veel ondernemers niet haalbaar is zonder financiële steun, omdat de kosten voor elektrische of waterstofvrachtwagens erg hoog zijn. Meerdere indieneren vroegen nadrukkelijk aandacht voor de positie van het midden- en kleinbedrijf (mkb). Er is een [verslag van de opbrengst van de internetconsultatie](#) gemaakt, inclusief reactie van het ministerie.

Foto 6: Cameraportaal boven de snelweg A12 bij Woerden. De proefopstelling test meetinstrumenten en scanapparatuur.



3 Maatregelen en budget

De opdracht voor de terugsluis is dus om verduurzaming en innovatie in de vervoerssector te stimuleren.

De volgende vijf maatregelen moeten deze transitie ondersteunen:

- I. Aanschafsubsidierегeling Zero-Emissie Trucks (AanZET)
- II. Subsidierегeling Private Laadinfrastructuur bij Bedrijven (SPriLa)
- III. Subsidierегeling Waterstof in Mobiliteit (SWIM)
- IV. Project Electric Road Systems (ERS)
- V. Stimuleren innovatie en efficiëntie logistieke keten (SILK)

Hieronder worden deze maatregelen toegelicht.

Foto 7: Een vrachtwagenchauffeur koppelt zijn elektrische vrachtwagen aan om bij te laden.



3.1 Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET)

De maatregel met het grootste budget is de Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET). AanZET vergoedt een deel van de meerkosten voor een nieuwe emissievrije vrachtwagen. Omdat de aanschaf- en leasekosten van een emissievrije vrachtwagen nu nog veel hoger zijn dan die van een dieselvrachtwagen, zal deze maatregel ondernemers helpen om te kiezen voor een emissievrije vrachtwagen.

Het bedrag dat ondernemers bij AanZET kunnen aanvragen, is een percentage van de verkoopprijs van de vrachtwagen. De subsidie hangt ook af van de voertuigcategorie en de grootte van het bedrijf (klein, middelgroot of groot). Daarnaast geldt voor iedere categorie een maximaal subsidiebedrag. Voorwaarde voor subsidie is dat de vrachtwagen nieuw en volledig emissievrij is. Alleen vrachtwagens in de voertuigcategorie N3 of N2 groter dan 4.250 kilogram komen in aanmerking. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) voert AanZET uit. Op hun website staat de [laatste informatie over AanZET](#), inclusief de voorwaarden.

AanZET is een bestaande maatregel die voor het eerst in 2022 is opengesteld. Daarna zijn nog twee openstellingen geweest, in 2023 en in 2024. Sinds die eerste openstelling is in totaal voor meer dan 3.000 emissievrije vrachtwagens subsidie aangevraagd. Met de beschikbare subsidiepoten van de afgelopen jaren kon meer dan de helft van de aanvragen ook echt subsidie krijgen. Het is de bedoeling dat AanZET eraan bijdraagt dat in 2030 ongeveer 25.000 emissievrije vrachtwagens op de Nederlandse wegen rijden.

Zodra AanZET opengesteld wordt, kunnen ondernemers via *Mijn RVO* een subsidieaanvraag indienen. Sinds 2024 kan elke ondernemer één aanvraag voor de aanschaf van één emissievrije vrachtauto per werkdag indienen. De aanvragen worden per dag gecontroleerd, op volgorde van binnenkomst. Als op de dag dat de subsidiepot leeg raakt, meerdere volledige aanvragen zijn ontvangen, dan wordt de volgorde van de aanvragen bepaald via loting door een notaris. Daarna worden de aanvragen inhoudelijk beoordeeld. Binnen dertien weken ontvangen ondernemers een beslissing op hun aanvraag. Als het besluit positief is en de subsidie wordt toegekend, dan ontvangt de ondernemer een verleningsbeschikking. Het voorschot van 90% van de subsidie wordt binnen twee weken uitbetaald. Het resterende bedrag (de andere 10%) wordt uitbetaald na de subsidievaststelling: wanneer de emissievrije vrachtwagen op kenteken is gezet en ook daadwerkelijk in bezit is gekomen van de ondernemer.

Het is de verwachting dat AanZET elk jaar opengesteld wordt. Wanneer de begroting voor dat jaar is vastgesteld, kan de wijzigingsregeling voor AanZET gepubliceerd worden. In die wijzigingsregeling staan onder andere de datum van openstelling en het definitieve budget voor dat jaar. Deze informatie zal ook te vinden zijn op de website [Vrachtwagenheffing.nl](#) en op de site van RVO.

Eventuele inhoudelijke veranderingen van de regeling AanZET, zoals andere subsidiepercentages, worden ook gepubliceerd via een wijzigingsregeling. Dit soort wijzigingen kunnen nodig zijn door nieuwe Europese staatssteunregels, waardoor in 2024 bijvoorbeeld de subsidiebedragen moesten worden aangepast. Aanpassingen kunnen ook nodig zijn door signalen uit de markt of door resultaten die volgen uit het monitoren van de subsidieregeling (zie hoofdstuk 5). De (geanonimiseerde) gegevens van alle aanvragen worden opgeslagen en in een dashboard gemonitord, zoals de prijs van de vrachtwagen. Als bijvoorbeeld blijkt dat de prijs van de voertuigen over de jaren daalt, dan kan besloten worden om de subsidiebedragen aan te passen.

3.2 Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij Bedrijven (SPriLa)

Elektrische vrachtwagens zijn alleen te gebruiken als je ze weer kunt opladen. In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur hebben gemeenten, provincies, rijksoverheid, netbeheerders, bedrijfsleven en brancheorganisaties afgesproken dat laden geen belemmering mag zijn voor de transitie naar elektrisch vervoer. Toch ervaren ondernemers vaak moeilijkheden als ze laadinfrastructuur willen laten installeren. Zo krijgen ze niet altijd toestemming voor het aansluiten van laadpalen, omdat het elektriciteitsnetwerk te weinig capaciteit heeft (netcongestie). Ook zijn de kosten voor laadpalen en alle toebehoren vaak hoog, vooral als daarmee de batterijen van vrachtwagens moeten worden opgeladen.

De Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij Bedrijven (SPriLa) biedt een oplossing, omdat deze helpt bij de aanleg van laadpunten op eigen terrein. Met voldoende laadpunten kan het aantal emissievrije voertuigen immers ook blijven toenemen. De regeling SPriLa bestaat uit drie onderdelen:

1. Ondernemers kunnen subsidie aanvragen voor de kosten van het vragen van advies over de specifieke laadbehoefte, de benodigde laadinfrastructuur en de installatie. Voor advies is een vast bedrag beschikbaar, dat een deel van de kosten vergoedt.
2. Ondernemers kunnen subsidie aanvragen voor de kosten voor de aanleg van nieuwe private laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. De hoogte van de subsidie is afhankelijk van het vermogen van het laadstation. Hoe hoger het vermogen, hoe hoger de kosten voor aanschaf, en hoe hoger het subsidiebedrag.
3. Ondernemers kunnen subsidie aanvragen voor batterijen, omdat opslag in batterijen soms een oplossing kan bieden bij een tekort aan netcapaciteit. Er gelden strenge voorwaarden, zodat wordt voorkomen dat deze batterijen de problemen kunnen vergroten. De hoogte van de subsidie is afhankelijk van de capaciteit van de batterij. Ook hier geldt: hoe groter de capaciteit, hoe hoger de kosten voor aanschaf, en hoe hoger het subsidiebedrag.

SPriLa is bedoeld voor ondernemers die advies willen over laadinfrastructuur of die laadinfrastructuur willen laten aanleggen. Dit zijn dus vooral ondernemers met eigen elektrische vrachtwagens, ondernemers met werknemers en/of klanten met elektrische vrachtwagens, en vastgoedeigenaren met huurders die laadinfrastructuur nodig hebben. (Deze regeling is dus *niet* bedoeld voor ondernemers die laadinfrastructuur uitbaten. Voor hen is er de [subsidieregeling Publieke laadinfrastructuur, SPuLa.](#))

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) voert SPriLa uit. Op hun website staat de [laatste informatie over SPriLa](#), inclusief de voorwaarden. In het najaar van 2024 wordt SPriLa voor de eerste keer opengesteld. Het is de planning dat deze regeling de komende jaren steeds vanaf het begin van het jaar wordt opengesteld, zodat ondernemers het hele jaar subsidie kunnen aanvragen. Volgens de regels is voor subsidiebedragen tot € 25.000 één contactmoment tussen aanvrager en subsidieverstrekker (in dit geval RVO) voldoende. In het geval van SPriLa betekent dit dat ondernemers voor bedragen tot € 25.000 subsidie kunnen aanvragen wanneer de laadinfrastructuur al is aangelegd.

Voor subsidiebedragen vanaf € 25.000 volgt SPriLa dezelfde manier van aanvragen als AanZET: ondernemers vragen subsidie aan met een offerte. Als de aanvraag wordt goedgekeurd, ontvangen ze een voorschot van 50% van het totale bedrag. Daarmee kan de ondernemer beginnen met de aanleg. De rest van de subsidie ontvangt deze bij de subsidievaststelling, wanneer de laadinfrastructuur of de batterijopslag is gerealiseerd. Daar heeft een ondernemer in principe twee jaar de tijd voor.

Net als bij AanZET worden de datum van openstelling, het budget voor dat jaar en eventuele inhoudelijke veranderingen in de regeling gepubliceerd via een wijzigingsregeling. Deze informatie zal ook te vinden zijn op de website [Vrachtwagenheffing.nl](#) en op de site van RVO.



Foto 8: Een vuilniswagen op waterstof haalt groenafval op in Best. De wagen tankt eenmaal per dag (waterstof).

3.3 Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWIM)

De Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWIM) geeft subsidie voor het aanschaffen van waterstofvoertuigen en het aanleggen van tankinfrastructuur. Deze regeling draagt bij aan de aanleg van een landelijk dekkend netwerk van waterstoftankstations, wat een opdracht is vanuit het Klimaatakkoord en de *Alternative Fuel Infrastructure Regulation* (AFIR). De AFIR verplicht een tankstation langs de wegen van het Trans-European Transport Network (TEN-T-corridors; iedere 200 km) en in ieder stedelijk knooppunt in 2030. Daarnaast komt SWIM ondernemers tegemoet, voor wie batterij-elektrische vrachtwagens niet mogelijk zijn, vanwege de (nog) beperkte actieradius, de lange laadtijd en het risico op netcongestie.

Rondom waterstof als emissievrije oplossing is een patstelling ontstaan vanwege het bekende kip-en-eiprobleem: uitbaters van tankstations beginnen niet met waterstof, omdat er te weinig voertuigen op waterstof rijden, terwijl ondernemers geen voertuigen op waterstof kopen, omdat er te weinig waterstoftankstations zijn. De regeling SWIM is zo opgezet dat deze patstelling wordt doorbroken, want deze stimuleert samenwerkingsverbanden van uitbaters van waterstoftankstations en vervoerders. Eventueel kunnen ook andere partijen aansluiten, zoals opdrachtgevers van transport (zogenoemde verladers). Samenwerkingsverbanden kunnen maximaal € 6 miljoen aanvragen: € 2 miljoen voor het waterstoftankstation en € 4 miljoen voor (20 of meer) waterstofvoertuigen. Alleen ondernemingen die zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en een vestiging in Nederland hebben, kunnen een aanvraag doen.

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) voert SWIM uit. Op hun website staat [laatste informatie over SWIM](#), inclusief de voorwaarden.



Foto 9: Een vrachtwagen laadt al rijdend op via een bovenleiding, met behulp van Electric Road Systems (ERS).

3.4 Project Electric Road Systems (ERS)

In het Project Electric Road Systems (ERS) wordt onderzocht of ERS een aanvulling kan zijn op stilstaand laden. Met ERS kunnen vrachtwagens namelijk al rijdend opladen via bovenleidingen. Een van de mogelijke voordelen is dat ERS de piekbelasting op het elektriciteitsnetwerk kan verlagen. Met ERS kan de stroomafname gelijkmatiger over de dag verdeeld worden. Een ander voordeel is dat de batterijen van de vrachtwagen kunnen worden opgeladen tijdens het gebruik van het Electric Road System. 1 kilometer rijden met ERS zorgt dat daarna op de accu 2 km extra gereden kan worden.

Sinds 2016 zijn meerdere verkennende onderzoeken gedaan ([EVConsult en Movares, 2017](#); [Movares, 2020](#); [Decisio, 2022](#); [Motivaction, 2023](#)). De uitkomsten van deze onderzoeken zijn reden voor een haalbaarheidsstudie door TNO. In eerste instantie worden twee ERS-trajecten (corridors) onderzocht: tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen (100 à 120 kilometer) en vanaf de Rotterdamse haven naar Venlo (180 à 200 kilometer). Hiermee neemt Nederland deel aan het overkoepelende internationale project E-CORE. De resultaten van de haalbaarheidsstudie worden eind 2024 verwacht. Daarna volgt een besluit over de ontwikkeling van ERS.

Overigens werpt ERS nog de nodige vragen op over veiligheid en uitvoerbaarheid. Daarom is het erg belangrijk om stakeholders, zoals Rijkswaterstaat, energiebedrijven, voertuigfabrikanten en de uiteindelijke gebruikers, te betrekken bij dit project.

De aanleg van ERS vraagt een grote investering: een ERS-traject van 180 kilometer kost ongeveer € 600 miljoen. In het meerjarenprogramma is voor de mogelijke aanlag van ERS € 115 miljoen van de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing gereserveerd, op voorwaarde dat er ook private cofinanciering komt (zie Tabel 1). Verschillende partijen hebben interesse getoond, waaronder de Europese Investeringsbank (EIB). Ook zijn er gesprekken met het Havenbedrijf Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) over cofinanciering.

Verder wordt uitgezocht of er gebruik gemaakt kan worden van bijdragen uit het Klimaat- en Groeifonds, van regionale overheden of van Europese subsidies. Cofinanciering is uiteraard alleen relevant als de resultaten van de haalbaarheidsstudie positief zijn en vragen over veiligheid en uitvoerbaarheid zijn beantwoord.

3.5 Stimuleren innovatie en efficiëntie logistieke keten (SILK)

Het verbeteren van de logistieke efficiëntie heeft meerdere voordelen:

- Het verlaagt het aantal gereden kilometers.
- Minder gereden kilometers betekent minder uitstoot van broeikasgassen (CO₂), stikstof (NO_x) en fijnstof (PM₁₀).
- Door de maatregelen is minder personeel nodig, wat goed past bij het (huidige) tekort aan arbeidskrachten.
- Op de langere termijn helpen de maatregelen bij het verdienen van de sector.
- Minder kilometers is ook goed voor de verkeersveiligheid, betere doorstroming op de weg en prettiger leefbaarheid van de omgeving.

De logistieke efficiëntie kan omhoog door de volledige laadcapaciteit (in tonnen) beter te gebruiken en/of door minder met een lege vrachtwagen (in volume) te rijden. Zowel ervaringen uit de sector als wetenschappelijke onderzoeken laten zien dat in Nederland winst valt te behalen door minder te rijden met (gedeeltelijk) lege vrachtwagens. Volgens [onderzoek van Eurostat \(2019\)](#) rijdt 26,1% van de Nederlandse vrachtwagens zonder lading. Van elke vier vrachtwagens op de weg rijdt er dus één leeg rond! Bij binnenlandse ritten is dit percentage zelfs 29,4%. Slechts vijf EU-lidstaten scoren slechter met niet beladen vrachtwagens. En als gedeeltelijk beladen dus halflege vrachtwagens worden meegerekend, is de beladingsgraad nog veel lager.

Binnen de terugsluis zijn maatregelen ontwikkeld, die de efficiëntie van de logistieke keten optimaliseren. Gezien het doel van de Vrachtwagenheffing zijn deze maatregelen gericht op het vervoer over de weg. Het verwachte effect is dat vrachtwagens jaarlijks 2% minder kilometers rijden ([Ecorys, 2021](#)).

Het gaat om de volgende zes maatregelen:

1. Meten en verbeteren CO₂-emissies
2. Stimuleren samenwerking logistieke keten
3. Onderzoeken toelating Super-Ecombi (SEC)
4. Versterken projecten logistieke efficiëntie
5. Inrichten Expertisehuis Logistiek
6. Digitaliseren midden- en kleinbedrijf (mkb)



Foto 10: Vrachtwagen met lege oplegger op de Jan Blankenbrug over de Lek (A2).

Deze maatregelen zijn onder andere gebaseerd op de aanbevelingen uit rapporten van [Ecorys \(2021\)](#) en [CE Delft \(2023\)](#). Ook is gebruik gemaakt van de kennis en ervaring van onder andere de vervoerspartijen, TKI Dinalog, Connekt en Topsector Logistiek. De doelgroep van deze maatregelen is de hele logistieke wegtransportsector: transportondernemingen én verladers.

Hierbij gaat het zowel om grotere bedrijven als mkb. Het doel is dat deze maatregelen ondernemers helpen om hun logistieke processen te optimaliseren. De jaren 2024 en 2025 worden vooral gebruikt om voorbereidingen te treffen. Het is de verwachting dat de maatregelen voor het verbeteren van de logistieke efficiëntie vanaf 2026 uitgevoerd gaan worden.

3.5.1 Meten en verbeteren CO₂-emissies

Om de logistieke efficiëntie van het vrachtvervoer in Nederland te verbeteren is het belangrijk om te weten wat de CO₂-uitstoot van ondernemingen is. Daarom wordt begonnen met het bijhouden van het aantal gereden vrachtwagenkilometers en de CO₂-uitstoot.

Een bedrijf kan de eigen prestaties vergelijken met andere transporteurs uit dezelfde branche ('benchmarken'), en vervolgens verbeteren. Met subsidie vanuit de terugsluis worden adviseurs ingezet die zorgen dat meer bedrijven de CO₂-prestaties gaan bijhouden, en die helpen bij het *correct* bijhouden van deze metingen.

3.5.2 Stimuleren samenwerking logistieke keten

Veel ondernemingen hebben de afgelopen jaren al hun best gedaan om logistieke processen efficiënter te maken. Daar zijn allerlei positieve voorbeelden van. Toch blijkt een deel van de pogingen te afhankelijk van betrokken mensen. Of blijken de verbeteringen slechts tijdelijk of weinig effect te hebben. Hetzelfde geldt voor het verminderen van gereden kilometers.

Daarom is er binnen de maatregelen van logistieke efficiëntie ook aandacht voor meer samenwerking tussen bedrijven in een logistieke keten. Het ministerie van IenW wil een subsidieregeling opzetten om die samenwerking tussen drie of meer ondernemingen in de gehele logistieke keten op gang te brengen. De nadruk ligt hierbij op het verminderen van het aantal gereden kilometers.

3.5.3 Onderzoeken toelating Super-Ecombi (SEC)

De Super-Ecombi (SEC) is een extra lange vrachtwagen, die in staat is om twee 40 voets containers te vervoeren. Iedere SEC doet dus het werk van twee vrachtwagens en dat scheelt in uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof. Ook scheelt het in drukte op de weg (minder files), helpt het bij het oplossen van het tekort aan chauffeurs en biedt het kansen voor multimodaal transport.

Met geld vanuit de terugsluis wordt onderzocht of het veilig is om de SEC toe te laten op de Nederlandse weg en zo ja, onder welke voorwaarden. Bekeken wordt op welke tijden en welke routes van het hoofdwegenennetwerk de SEC toegelaten kan worden. Het is een taak van de overheid om hierbij wet- en regelgeving op te stellen. Het onderzoek wordt gedaan in samenwerking met RDW, RWS, evofenedex, RAI, Port of Rotterdam en TLN.

3.5.4 Versterken projecten logistieke efficiëntie

In 2024 is een inventarisatie gemaakt van relevante projecten binnen het ministerie van IenW. Hieruit wordt een aantal projecten gekozen die gericht zijn op logistieke efficiëntie, die vanuit de terugsluis opnieuw budget krijgen. Doel van deze maatregel is om stilgevallen projecten weer vlot te trekken en financiering voor de lange(re) termijn te bieden.

Foto 11: Twee Super-Ecombi's reden een parcours tijdens de SEC Experience Day in Rotterdam.



3.5.5 Inrichten Expertisehuis Logistiek

Op dit moment is de kennis en informatie over (het verbeteren van) logistieke efficiëntie versnipperd. Door dit samen te brengen wordt het voor logistiek ondernemers makkelijker deze kennis en informatie te vinden en te gebruiken. Met geld vanuit de terugsluis wordt een Expertisehuis Logistiek opgezet dat vakkennis, deskundigheid en ervaring van marktpartijen, overheid en kennisinstellingen bundelt en voor iedereen toegankelijk maakt. De scope en reikwijdte van het Expertisehuis Logistiek wordt in nauwe samenwerking met de vervoerspartijen vastgesteld. Uitgangspunt is de behoefte van logistiek ondernemers.

3.5.6 Digitaliseren mkb

De digitalisering bij met name kleine logistieke ondernemingen loopt achter vergeleken met andere sectoren, terwijl steeds meer processen alleen digitaal toegankelijk zijn. Een digitale planning biedt ondernemers meer inzicht én maakt efficiënter transport mogelijk. Met deze maatregel komt cofinanciering beschikbaar voor adviseurs, die ondernemers kunnen inhuren om ze te helpen bij de digitalisering en aansluiting bij de Basis Data Infrastructuur (BDI). De BDI is een afsprakenstelsel waarmee ondernemers beter digitaal kunnen samenwerken met andere bedrijven en de overheid. Hierdoor kunnen ze een hogere beladingsgraad bereiken, beter de beschikbare capaciteit benutten en duurzamer goederen vervoeren.

3.6 Budget

Het meerjarenprogramma wordt betaald vanuit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing. Het jaarlijkse budget gaat uit van berekeningen over de verwachte opbrengsten. De bedragen in het concept-meerjarenprogramma waren gebaseerd op de verwachte opbrengsten en kosten uit 2021.

In de [toelichting op deze berekening](#) stond dat in de Rijksbegroting van het jaar vóór de invoering van de vrachtwagenheffing, de definitieve berekening wordt opgenomen voor de eerste periode van vier jaar na de invoering. Omdat de vrachtwagenheffing naar verwachting in 2026 start, wordt de definitieve berekening dus in de Rijksbegroting van 2025 opgenomen. Deze wordt op Prinsjesdag 2024 aan de Tweede Kamer aangeboden. Daarom is eind 2023 een nieuwe berekening gemaakt voor de verwachte opbrengsten en uitgaven van de vrachtwagenheffing. Uit deze raming blijkt dat de terugsluis hoger zal uitvallen dan eerder verwacht.

Tabel 1. Begroting Meerjarenprogramma 2026-2030, uitgesplitst naar maatregel en naar jaar (bedragen in miljoenen).

Maatregel	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal
Elektrische trucks (AanZET)	156	189	195	230	210	980
Laadpalen (SPriLa)	66	94	99	114	108	481
Waterstof (SWIM)	10	10	10	10	6	46
Electric Road Systems (ERS)	11	26	26	26	26	115
Logistieke efficiëntie	10	10	10	10	10	50
Totaal Terugsluis	253	329	340	390	360	1672
Uitvoeringskosten (ca. 10%)	30	35	42	45	40	192
Terugbetalen voorfinanciering	-	105	75	-	-	180
Totaal	283	469	457	435	400	2044

Op basis van alle verzamelde voorinformatie is met de vervoerspartijen een voorstel gemaakt voor de verdeling van het beschikbare budget over de verschillende jaren (zie Tabel 1).

Op de begroting is ook een post 'terugbetalen voorfinanciering' opgenomen. De maatregelen uit het stimuleringspakket 2024-2025 zijn namelijk betaald met een voorschot op de vrachtwagenheffing. Dat was een lening vanuit het Mobiliteitsfonds, die terugbetaald moet worden.

3.7 Effectstudie

In artikel 12, lid 4 van de Wet vrachtwagenheffing is vastgelegd dat het meerjarenprogramma zichtbaar moet maken in hoeverre de maatregelen efficiënt en effectief bijdragen aan verduurzaming en innovatie van de vervoerssector. Daarom zijn de effecten van de maatregelen onderzocht door onderzoeksbureau Panteia. De *Effectstudie terugsluis* laat zien hoe de maatregelen in het concept-meerjarenprogramma bijdragen aan de verwachte groei van het aantal emissievrije vrachtwagens, de verwachte afname van broeikasgassen (CO₂), stikstof (NO_x) en fijnstof (PM₁₀) en de verwachte vermindering van voertuigkilometers.

In 2030 zijn er naar verwachting ruim 14.000 emissievrije vrachtwagens extra, bovenop de zelfstandige groei van 13.000 emissievrije vrachtwagens. Daarnaast wordt 1 miljoen ton CO₂ bespaard, neemt de uitstoot van NO_x met 675 ton af en vermindert de uitstoot van PM₁₀ met 19 ton. Als gevolg van de maatregelen voor logistieke efficiëntie worden er 90 miljoen voertuigkilometers minder gereden. Maar ook na 2030 hebben de maatregelen van het meerjarenprogramma nog effecten. Denk bijvoorbeeld aan voertuigen die pas in 2031 op de markt komen, maar wel al in 2030 via AanZET zijn aangeschaft. Of aan de vermindering van gereden kilometers door efficiëntie-inspanningen, die in 2030 of eerder zijn ingezet en waarvan de resultaten na 2030 nog merkbaar zijn. De effectstudie laat verder zien dat het emissievrije wagenpark pas na 2030 echt zal opschalen. Ook daarom zal het na 2030 wenselijk blijven om de verduurzaming van het wegvervoer via de terugsluis te stimuleren.

Foto 12: Cameraportaal boven de snelweg A12 bij Woerden. De netto-opbrengst van de vrachtwagenheffing wordt teruggesluisd voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector.



4 Monitoring en evaluatie

Zoals eerder beschreven, stelt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) telkens voor een periode van minstens vijf jaar een meerjarenprogramma voor verduurzaming en innovatie vast. Dit gebeurt na overleg met de vervoerspartijen evofenedex, TLN en VERN. Het meerjarenprogramma beschrijft zo concreet mogelijk: de verschillende maatregelen, het budget voor de afzonderlijke maatregelen en projecten. Ook maakt het meerjarenprogramma duidelijk hoe de maatregelen bijdragen aan het verduurzamen en innoveren van de vervoerssector.

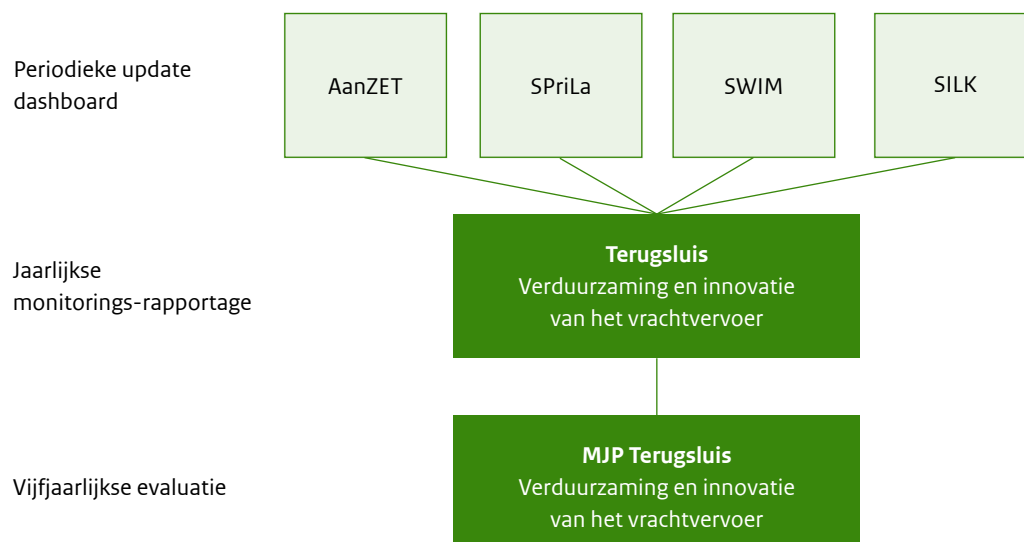
Het is belangrijk om te blijven volgen of de verschillende maatregelen ook echt het effect hebben dat wordt verwacht. De opdracht voor de maatregelen van de terugluis is namelijk uitdrukkelijk:

“ De te nemen maatregelen dienen op een effectieve en efficiënte wijze bij te dragen aan de doelen, zijn richtinggevend voor de vervoerssector en zorgen voor gelijke kansen voor alle ondernemers. [...] Randvoorwaarden bij de nadere concretisering van de maatregelen zijn sectorrelevant en rechtmatigheid.”

[[Beleidskader vrachtwagenheffing](#), pagina 8 en 9]

Daarom worden de maatregelen gemonitord en geëvalueerd. Zo moet duidelijk worden of de maatregelen vanuit de terugluis effectief en efficiënt zijn geweest voor het verduurzamen en innoveren van de vervoerssector. Ook wordt dan bekeken hoe doeltreffend en doelmatig de maatregelen waren. Monitoring en evaluatie van de maatregelen gebeurt op drie verschillende niveaus (zie Figuur 1).

Figuur 1. Schematische weergave monitoring en evaluatie terugluis.



4.1 Monitoring maatregelen

Tijdens de openstelling van elke maatregel wordt zo veel mogelijk relevante informatie verzameld. Bij subsidiemaatregelen, zoals AanZET, wordt onder andere het resterende budget, het aantal goedgekeurde aanvragen, het aantal gerealiseerde projecten, het gemiddelde subsidiebedrag en de bedrijfsgrootte van de aanvrager gemonitord. De precieze gegevens die worden gemonitord verschillen per maatregel.

Met behulp van deze gegevens wordt iedere maatregel elk jaar na de openstelling geëvalueerd om te bespreken of de maatregel het doel heeft bereikt en hoe effectief de maatregel is geweest. Dan komen vragen aan bod als: hoe groot was de belangstelling? Hoeveel budget is gebruikt? Zijn er dingen die een volgende keer beter anders kunnen? Zo kan bijvoorbeeld worden bepaald of een maatregel misschien extra aandacht nodig heeft, of juist zo populair is dat deze eerder gesloten moet worden, omdat het budget al vergeven is.

Foto 13: Een kiepwagen stort zand bij de N61. De maatregelen van de terugsluis worden nauwkeurig gemonitord en geëvalueerd.





Foto 14: Vrachtwagen op de snelweg A28 ten zuidwesten van Hoogeveen. Het is belangrijk te volgen of de verschillende maatregelen het effect hebben dat wordt verwacht.

4.2 Jaarlijkse monitoringsrapportage

Alle bovenstaande informatie wordt gebruikt bij de jaarlijkse evaluatie van de maatregelen. Elk jaar wordt een monitoringsrapportage geschreven, die per maatregel de uitkomsten van de monitoring beschrijft. Als het nodig is, kan het meerjarenprogramma het volgende jaar namelijk aangepast worden. Ook kunnen de budgetten voor de rest van de periode van het meerjarenprogramma aangepast worden. Deze rapportage wordt eerst besproken met de vervoerspartijen, en daarna door de Minister aangeboden aan de Tweede Kamer.

4.3 Vijfjaarlijkse evaluatie

Voordat de termijn van het meerjarenprogramma 2026-2030 afgelopen is, volgt een evaluatie met vooral aandacht voor de doelmatigheid en doeltreffendheid van de verschillende maatregelen over de afgelopen jaren. Daarbij wordt gekeken in hoeverre de maatregelen bijdragen aan het overkoepelende doel: het verduurzamen en innoveren van de vervoerssector.

De uitkomsten van de evaluatie worden gebruikt bij het opstellen van het volgende meerjarenprogramma. Het zou na verloop van tijd zelfs kunnen dat de verduurzaming van het wegvervoer zo ver gevorderd is, dat besloten wordt om geen volgend meerjarenprogramma meer vast te stellen.

Deze vijfjarige evaluatie sluit aan bij de wettelijke plicht. Zo staat in de [Wet vrachtwagenheffing](#) dat de Minister van IenW periodiek een verslag aan de Staten-Generaal moet sturen over de doeltreffendheid en de effecten van de vrachtwagenheffing en maakt [artikel 12](#) duidelijk dat deze evaluatieplicht ook voor de terugsluis geldt.

Foto 15: Cameraportaal boven de snelweg A12 bij Woerden. De vrachtwagenheffing draagt bij aan een toekomstbestendige vervoerssector.



Dit is een publicatie van:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

September 2024