



De invoering van de **Wet Vrachtwagenheffing (WVH)** per 1 juli 2026 introduceert een kilometerheffing in Nederland, in navolging van omringende landen. Deze heffing vervangt de vaste Belasting Zware Motorrijtuigen (BZM) en gaat gepaard met een verlaging van de Motorrijtuigenbelasting (MRB) voor vrachtwagens.

Hieronder volgt een overzicht van de nieuwe eisen, de voertuigcategorieën waarop ze van toepassing zijn, en de mogelijkheden voor vrijstellingen of ontheffingen, met de geplande inwerkingtreding op 1 juli 2026.

Overzicht van de Nieuwe Vrachtwagenheffing (WVH)

1. De vrachtwagenheffing dient **twee hoofddoelen**:

- a) **Betalen naar gebruik:** Binnen- en buitenlands vrachtverkeer laten betalen voor het gebruik van de weg, door de omzetting van vaste belastingen (MRB en Eurovignet/BZM) naar een variabele heffing per gereden kilometer.
- b) **Innovatie en verduurzaming:** De netto-opbrengsten worden teruggestuurd naar de Nederlandse vervoerssector voor investeringen in innovatie en verduurzaming, zoals de transitie naar emissieloos vrachtvervoer.

2. Toepassingsgebied (Wegennet): De heffing geldt voor:

- **Nagenoeg alle autosnelwegen (A-wegen).**
- **Aangewezen N-wegen** en enkele gemeentelijke hoofdwegen, geselecteerd om substantiële uitwijk van vrachtverkeer naar het onderliggend wegennet te voorkomen.
- Het totale netwerk beslaat ongeveer **3.000 kilometer**.

3. Tarieven en Berekening

De heffing is een tarief per gereden kilometer, dat gemiddeld circa **€ 0,149** bedroeg op prijspeil 2019. De tarieven voor 2026 zijn vastgesteld op gem. **19,1 eurocent per km**. Het tarief is gedifferentieerd op basis van:

- **Gewichtsklasse:** Zwaardere vrachtwagens betalen meer. De tarieven voor voertuigen tot 12.000 kg zijn substantieel lager, omdat houders van deze voertuigen niet profiteren van de afschaffing van de BZM.
- **Euro-emissieklasse:** Schoner (Euro VI of schoner) verkeer betaalt minder; het tarief voor EURO VI-voertuigen is de helft van het tarief voor EURO 0.

4. Verplichtingen en Boordapparatuur

De houder van een vrachtwagen (in beginsel de kentekenhouder) is betalingsplichtig.

Kernvereisten:

- **Boordapparatuur (OBU):** Vrachtwagens moeten zijn uitgerust met **werkende boordapparatuur** (zoals een On-Board Unit, OBU) die kilometers registreert op basis van satellietnavigatie (GNSS).
- **Altijd Ingeschakeld:** De boordapparatuur moet **altijd aan staan** tijdens het rijden op de openbare weg in Nederland, ook op niet-heffingsplichtige wegen. Dit is om verkeersveiligheid (geen afleiding door aan/uit schakelen) en handhaving te waarborgen.
- **Dienstverleningsovereenkomst:** De houder moet een geldige overeenkomst hebben met een in Nederland geaccrediteerde toldienstaanbieder (Europese EETS-aanbieder of de nationale hoofddienstaanbieder (HDA)).

Als de boordapparatuur niet werkt, moet de houder dit melden aan de dienst aanbieder. Er wordt dan een termijn gesteld waarbinnen vervanging of reparatie moet plaatsvinden zonder dat de houder een boete riskeert.

5. Betreffende Voertuigcategorieën (N1, N2, N3)

De vrachtwagenheffing is van toepassing op motorrijtuigen of samenstellen van voertuigen die bedoeld of gebruikt zijn voor het vervoeren van goederen, met een toegestane maximale massa van **meer dan 3.500 kg**.

Categorie	Toegestane Maximum Massa (TMM)	Opmerkingen
N1	TMM tot 3.500 kg	Voertuigen met een TMM van niet meer dan 3.500 kg vallen niet onder de heffing, tenzij het gaat om een zogenaamde BE-trekker (opleggertrekker van categorie N1) waarbij de combinatie met oplegger meer dan 3.500 kg weegt.
N2	TMM > 3.500 kg tot en met 12.000 kg	Vallen volledig onder de heffing.
N3	TMM > 12.000 kg	Vallen volledig onder de heffing.

6. Vrijstellingen en Ontheffingen (Relevantie voor Voedselbanken)

De bronnen noemen **geen specifieke vrijstellingen voor ANBI's, voedselbanken of humanitair transport in Nederland**. Humanitair transport is in andere landen zoals Duitsland en Hongarije wel vrijgesteld, maar niet in het Nederlandse concept overgenomen. Dit betekent dat de voertuigen van de voedselbank, waaronder bakwagens en 32-pallet trucks, aan de volgende voorwaarden moeten voldoen:

- **Vrachtwagens > 3.500 kg (N2 en N3):** Vallen in beginsel onder de heffing, tenzij ze vallen onder de algemeen geldende vrijstellingen of ontheffingen.
- **Busjes < 3.500 kg (vaak N1):** Vallen niet onder de heffing (tenzij het een BE-trekker-combinatie is).

Algemene Vrijstellingen (Vrijstelling van rechtswege):

- **Elektrische vracht- en bestelwagens tot en met 4.250 kg** (Hiervoor geldt een vrijstelling, wat relevant kan zijn voor kleinere elektrische voertuigen van voedselbanken, maar niet voor zware 32-pallettrucks).

Conclusie voor Voedselbanken: Als de voertuigen van de voedselbank (bakwagens en vrachtwagens) een maximale toegestane massa hebben van meer dan 3.500 kg, zijn ze in beginsel **heffingsplichtig**. De categorie "Humanitair transport" of "ANBI" is momenteel niet opgenomen als specifieke uitzonderingsgrond in de wet.

Stel je de invoering van de vrachtwagenheffing voor als een digitale poortwachter op het snelwegnet. Vroeger betaalde je een vast bedrag voor de sleutel (Eurovignet). Nu betaal je voor elke meter die je door de poortwachter (de OBU) laat registreren, waarbij de prijs afhangt van hoe zwaar en vervuילend je voertuig is. Hoewel dit eerlijker is volgens het principe 'de gebruiker betaalt', zijn er geen speciale, lichte tarieven voor vrachtwagens die voor liefdadigheid rijden, tenzij ze toevallig onder de zeldzame bestaande categorieën van ontheffing vallen.