



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Handhavingsplan vrachtwagenheffing



Colofon

Handhavingsplan Vrachtwagenheffing
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-generaal Mobiliteit
Programmadirectie Vrachtwagenheffing

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

16 februari 2026

Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	5
1.2 Vrachtwagenheffing	5
Hoofdstuk 2 Kernwaarden en uitgangspunten	7
Hoofdstuk 3 Het voldoen aan de wet	10
3.1 Verplichtingen voor de eigenaar van een vrachtwagen	10
3.2 Wat doet de overheid om boetes te voorkomen?	11
3.3 Europese regels	13
Hoofdstuk 4 Overzicht handhavingstraject	15
4.1 Onderdelen handhavingstraject	15
4.2 Rollen betrokken instanties	15
4.3 Doenvermogen	15
4.4 De wijze van toezicht en waarneming	16
4.5 Handhaving en boeteoplegging	16
4.5.1 Afwegingsruimte en menselijke maat	16
4.5.2 Kwijtschelden en matigen van opgelegde boetes	17
4.5.3 Het CJIB en de Betalingsregeling Rijk	18
4.5.4 Fysieke handhaving en voorlopige maatregelen door de ILT	19
4.5.5 Boete voor buitenlandse vrachtwagens	19
4.6 Bezwaar en beroep	19
Hoofdstuk 5 Monitoring en evaluatie nalevingsbereidheid	20
Bijlage: Een paar begrippen uitgelegd	21

DISCLAIMER:

Aan dit document kunnen geen rechtsgronden worden ontleend. In het onbedoelde geval dat het handhavingsplan in strijd zou zijn met de wettekst, gaat de wettekst altijd voor.

Actuele informatie staat op www.vrachtwagenheffing.nl

Hoofdstuk 1 Inleiding

De vrachtwagenheffing is een nieuwe heffing. Deze heffing heeft als doel om het binnenlands en buitenlands vrachtverkeer per kilometer te laten betalen voor het gebruik van de weg. Een tweede doel is het verduurzamen en efficiënter maken van de Nederlandse wegvervoerssector. De vrachtwagenheffing start in Nederland op 1 juli 2026. Vanaf die datum betalen eigenaren van vrachtwagens¹ per gereden kilometer. Na de start van de vrachtwagenheffing verdwijnt de Nederlandse motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens tot 12.000 kilo. De motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens van 12.000 kilo en zwaarder wordt dan een stuk lager. Het Eurovignet voor Nederland stopt op 1 juli 2026. Alle regels staan in de Wet vrachtwagenheffing en er zijn ook regels op grond van deze wet in zogenoemde uitvoeringsregelgeving.² Daarnaast zijn ook beleidsregels voor de handhaving opgesteld door de overheid. In deze beleidsregels is de hoogte van de boetes bepaald. Dit is de op 13 januari 2026 gepubliceerde Beleidsregel hoogte bestuurlijke boete Wet vrachtwagenheffing.³ Algemene informatie over de vrachtwagenheffing is te vinden op www.vrachtwagenheffing.nl.

Dit document is het handhavingsplan van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (afgekort: IenW; verder spreken we in het algemeen over “de overheid”). Het bevat een algemene beschrijving van de handhaving en is bedoeld voor geïnteresseerden, zoals eigenaren en chauffeurs van vrachtwagens en de belangenorganisaties. De Wet vrachtwagenheffing kent een aantal verplichtingen die nieuw zijn in Nederland. Er is veel aandacht voor een zorgvuldige invoering en het voorbereiden van eigenaren van vrachtwagens in het binnen- en buitenland op de veranderingen. Als een eigenaar zich niet aan de verplichtingen uit deze wet houdt, is sprake van een overtreding. In dat geval kan de overheid handhavend optreden door het opleggen van een boete.

Het overgrote deel van de taken en handelingen die nodig zijn voor handhaving zijn bij de Dienst Wegverkeer (RDW) belegd. Een deel is bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) belegd. Over het algemeen verrichten deze uitvoeringsorganisaties hun taken namens de minister van IenW. Er wordt door alle betrokken partijen ook vóór 1 juli 2026 alles aan gedaan om eigenaren te ondersteunen bij het naleven van hun verplichtingen uit de Wet vrachtwagenheffing die per 1 juli 2026 ingaan. Zo wil het ministerie voorkomen dat na die datum overtredingen worden begaan. Om de nalevingsbereidheid te vergroten en om de doelen van de vrachtwagenheffing te halen zal bij het overtreden van de wet een boete worden opgelegd. Dit draagt ook bij aan een gelijk speelveld.

1 In de Wet vrachtwagenheffing wordt gesproken van de houder. De vrachtwagen staat op naam van deze persoon of dit bedrijf. Op het kentekenbewijs staat wie de kentekenhouder is. Zie ook de bijlage bij dit document.

2 Wet van 22 augustus 2022, houdende regels voor het in rekening brengen van een vrachtwagenheffing voor het rijden met een vrachtwagen op aangewezen wegvakken (Wet vrachtwagenheffing), Stb. 2022, 330. Er zijn ook uitvoeringsregels zoals in het Besluit vrachtwagenheffing (Stb. 2023, 318) en de Regeling vrachtwagenheffing (Stcrt. 2024, 13728) die nodig zijn om de vrachtwagenheffing te laten werken.

3 Stcrt. 2026, 1089.

In dit document zijn kernwaarden en uitgangspunten voor de handhaving beschreven (hoofdstuk 2). Ze vormen de basis van het stimuleren van de naleving. Hiermee geeft de overheid aan wat belangrijk is en waarnaar gestreefd wordt met het handhavingsbeleid. Handhaving moet redelijk zijn. Dit handhavingsplan geeft daarom een beschrijving op hoofdlijnen van hoe deze redelijkheid in de uitvoering vorm krijgt. Na het beschrijven van het wettelijk kader (hoofdstuk 3) wordt in het overzicht van het handhavingstraject invulling gegeven aan de kernwaarden en uitgangspunten (hoofdstuk 4). Tot slot wordt aangegeven hoe gemonitord en geëvalueerd wordt (hoofdstuk 5). Dit handhavingsplan is beschikbaar voor iedereen die te maken heeft met de vrachtwagenheffing en wordt gepubliceerd op www.vrachtwagenheffing.nl. In de bijlage van dit handhavingsplan staan wat begrippen nader uitgelegd. In het onbedoelde geval dat dit handhavingsplan in strijd zou zijn met de wettekst, gaat de wettekst altijd voor. De wet kan wijzigen. De meest actuele wettekst is te vinden op <https://wetten.overheid.nl>.

1.1 Aanleiding

De Wet vrachtwagenheffing regelt dat eigenaren van vrachtwagens per gereden kilometer betalen voor het gebruik van de weg. Deze heffing geldt voor Nederlandse en buitenlandse voertuigen in de categorieën N2 en N3. Deze hebben een technische maximummassa van meer dan 3.500 kilo. De voertuigcategorie staat op het kentekenbewijs. De heffing geldt op vrijwel alle snelwegen, en op een aantal provinciale en gemeentelijke wegen. Hoe schoner en lichter het voertuig, hoe lager het bedrag per kilometer. Hiermee stimuleert de overheid duurzaam vervoer en gaat de CO₂-uitstoot door vrachtwagens omlaag.

De vrachtwagenheffing start op 1 juli 2026. RDW int de vrachtwagenheffing namens de minister van IenW (de wettelijke tolheffer). Sinds de inwerkingtreding van de Wet vrachtwagenheffing op 1 januari 2023⁴ zijn de organisatie, informatiesystemen en procedures voor de taken voor toezicht en handhaving door de betrokken uitvoeringsorganisaties in goed overleg met elkaar gerealiseerd. Er is gekeken naar hoe vrachtwagenheffing in Duitsland en België werkt en er is geleerd van die ervaringen. Ook zijn de ervaringen met andere verkeersovertredingen en met de handhaving van tijdelijke tolheffing voor de Blankenburgverbinding (A24) meegenomen.

Dit handhavingsplan voor vrachtwagenheffing brengt alle informatie over hoe de handhaving in het algemeen eruit gaat zien samen. Het is voor alle betrokkenen van belang om te weten welke verplichtingen er zijn en wat de stok achter de deur is om de nalevingsbereidheid te vergroten. Het bevat ook informatie over de eerste zes maanden na de start (aanvangsfase tot en met 31 december 2026).

1.2 Vrachtwagenheffing

Met de introductie van de vrachtwagenheffing gaan eigenaren van vrachtwagens voor het gebruik van wegen per gereden kilometer betalen. In paragraaf 3.1 staan de wettelijke verplichtingen voor de ondernemingen, organisaties en chauffeurs die te maken krijgen met de Wet vrachtwagenheffing. Kort gezegd, vrachtwagenheffing is verschuldigd voor de afstand die met een vrachtwagen wordt gereden over een bepaalde weg. De wegen zijn verdeeld in wegvakken waar vrachtwagenheffing geldt. Deze zijn opgenomen in de bijlage van de Wet vrachtwagenheffing. De actuele situatie is te vinden op www.vrachtwagenheffing.nl. Onder deze wegen (ook wel: “het heffingsnetwerk”) vallen alle Rijkswegen, enkele provinciale wegen en gemeentelijke wegen.

Foto 1: een goed werkend tolkastje met een groen lampje



In het kort gaat de Wet vrachtwagenheffing hierover:

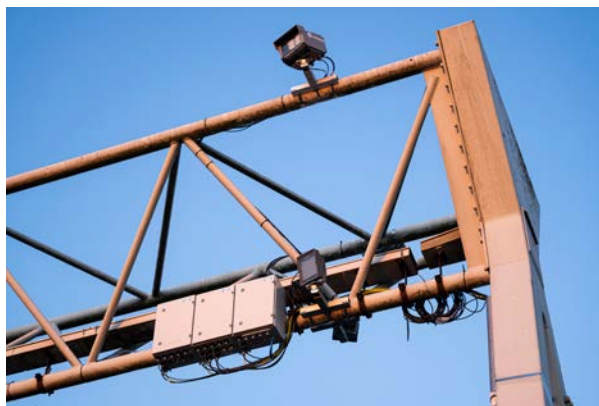
- Een eigenaar van een N2 of N3-voertuig gaat “naar rato” betalen voor het gebruik dat hij van de wegen van het heffingsnetwerk maakt. Zowel binnen- als buitenlands vrachtverkeer gaat betalen voor het gebruik van de weg. Ontheffings- en vrijstellingsmogelijkheden zijn te vinden op www.vrachtwagenheffing.nl.

⁴ Het ging om het grootste deel van de Wet vrachtwagenheffing dat op 1 januari 2023 en 1 juli 2024 in werking trad (Stb. 2022, 526). De Wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels heeft betrekking op een aantal onderwerpen die in dit handhavingsplan aan de orde komen (zie www.vrachtwagenheffing.nl), Stb. 2025, 402. Voor de actuele wet- en regelgeving zie <https://wetten.overheid.nl>.

- De hoogte van het te betalen bedrag per kilometer is ook afhankelijk van het gewicht van de vrachtwagen en wat het voertuig uitstoot. Dat laatste gebeurt op basis van de CO₂-emissieklasse en de Euro-emissieklasse van de vrachtwagen. Hoe lager de uitstoot en hoe lichter de vrachtwagen, hoe lager het kilometertarief. Een tarieventabel staat op de website www.vrachtwagenheffing.nl.
- Elke eigenaar zorgt voor boordapparatuur in de vrachtwagen. Dit apparaat houdt bij hoeveel kilometer een vrachtwagen rijdt op wegen waar de vrachtwagenheffing geldt. Het apparaat heet ook wel een *On-Board Unit* (OBU) en wordt ook tolbox of tolkastje genoemd, zie foto 1).
- Dienstaanbieders zijn verantwoordelijk voor het laten betalen van de vrachtwagenheffing door de kentekenhouder van een vrachtwagen (verder te noemen: "eigenaar", zie ook de bijlage bij dit handhavingsplan). De dienstverleners betalen dit vervolgens aan de overheid. De eigenaar sluit een contract met een dienstverlener (dit heet een dienstverleningsovereenkomst). Daarmee ontvangt hij een tolkastje van de dienstverlener en kan de eigenaar het juiste bedrag aan de dienstverlener betalen.

Door middel van camera's en andere controleapparatuur wordt door de overheid gecontroleerd of vrachtwagens over het juiste en naar behoren werkend tolkastje beschikken. Dit is *toezicht*. RDW en ILT zijn door de minister van IenW aangewezen als toezichthouder. Zij stellen vast of er sprake is van een overtreding door de eigenaar van een vrachtwagen. Dit is bijvoorbeeld het geval als er geen goed werkend tolkastje in de vrachtwagen aanwezig is. Ook als er bijvoorbeeld geen dienstverleningsovereenkomst is gesloten, is sprake van een overtreding. In onder meer die gevallen kan een boete opgelegd worden. Hiermee start de *handhaving*.

Foto 2: camera's en andere apparatuur om toezicht te houden



Verdere informatie is te vinden op www.vrachtwagenheffing.nl.

Hoofdstuk 2 Kernwaarden en uitgangspunten

Voor een goede werking van de Wet vrachtwagenheffing is het noodzakelijk dat de overheid controleert of de regels voor de vrachtwagenheffing worden gevolgd. Zoals verder toegelicht in paragraaf 3.2 wordt veel aandacht besteed aan communicatie en voorlichting om eigenaren tijdig te informeren over de verplichtingen uit de Wet vrachtwagenheffing en ze te ondersteunen bij het naleven van de wet. Als eigenaren een overtreding begaan kan de overheid handhavend optreden met een boete (dit heet formeel een *bestuurlijke boete*). Dit is om ervoor te zorgen dat alle eigenaren en chauffeurs van een vrachtwagen bereid blijven om zich te houden aan de wettelijke regels. Hierdoor wordt ook recht gedaan aan de achterliggende principes en doelstellingen van de vrachtwagenheffing: bijdragen aan een gelijk (internationaal) speelveld, alle vrachtwagens laten betalen voor het gebruik van de weg, een schoner vrachtwagenpark, een emissievrije wegvervoerssector in 2050 en een efficiënter gebruik van de weg door wegvervoer.⁵

De vrachtwagenheffing is mede gebaseerd op de Europese regels voor tolheffing. Hieruit volgt dat handhaving doeltreffend, evenredig en afschrikkend moet zijn. Daarom zijn de volgende kernwaarden voor de handhaving van de vrachtwagenheffing geformuleerd. Hiermee geeft de overheid aan wat belangrijk is en waarnaar gestreefd wordt met het handhavingsbeleid.

De **kernwaarden** zijn zowel *preventief* om te voorkomen dat mensen een overtreding begaan als *corrigerend* of *bestraffend* om bij te sturen met een boete als dat nodig is. De volgende kernwaarden zijn richtinggevend voor de handhaving:

- Het creëren van een gelijk internationaal speelveld van binnen- en buitenlandse eigenaren van vrachtwagens.
- Het stimuleren van nalevingsbereidheid (ook wel “spontane naleving”, “normconformiteit” of “norm-conform gedrag” genoemd).
- Het bewaken van een effectieve en doelmatige handhaving.
- Het toepassen van de menselijke maat en proportionaliteit bij het opleggen van eventuele sancties.
- De overheid moet zorgen voor transparantie en moet goed uitleggen van wat zij doet.

Om te zorgen dat voldaan wordt aan de kernwaarden zijn er meer praktische **uitgangspunten** voor de handhaving van de vrachtwagenheffing. Deze houden in dat:

- communicatie tijdig is en aansluit bij de diverse doelgroepen van de vrachtwagenheffing, deze meertalig is en vooral gericht is op de nalevingsbereidheid;
- rekening wordt gehouden met het zogenoemde doen-vermogen van eigenaren en chauffeurs van vrachtwagens;
- (vooraf) de boodschap over de vrachtwagenheffing door de overheid helder gebracht wordt (ook in relatie tot het doenvermogen van de diverse doelgroep);
- er voor het opleggen van boetes na het van start gaan van de vrachtwagenheffing een aanvangsfase is en ook daarna (de hoogte van) een sanctie (bestuurlijke boete, zie begrippenlijst; verder “boete”) rechtvaardig is;
- het klantcontactcentrum tijdig en goed beschikbaar is;
- de verplichte boordapparatuur (tolkastje) tijdig en goed beschikbaar is;
- er ruimte is om het gedrag aan te passen als men in overtreding blijkt te zijn;
- het toezicht gericht is op resultaat en de toezichtsmiddelen doelmatig worden ingezet;

⁵ Zie hiervoor ook de toelichting bij de Begrotingswet van Infrastructuur en Waterstaat, Kamerstukken II 2025/26, 36800 XII, nr. 2, blz. 88 e.v.

- er ruimte is om een opgelegde boete te verlagen of kwijt te schelden als er bijzondere omstandigheden zijn (ook wel: “afwegingsruimte” genoemd);
- voordat een boete wordt opgelegd altijd een beoordeling door een medewerker (“menselijke beoordeling”) plaatsvindt; en
- onnodige meerkosten van inning en incasso zoveel mogelijk worden voorkomen of beperkt.

Omdat de vrachtwagenheffing zorgt voor nieuwe verplichtingen voor eigenaren van vrachtwagens, zowel Nederlandse als buitenlandse, is gekozen voor een gefaseerde aanpak van boeteoplegging. De eerste zes maanden na de start van de vrachtwagenheffing is de boete 50% van de boetehoogte. Dit is vastgelegd in de eerder genoemde beleidsregel. De invoering van de vrachtwagenheffing is een ingrijpende wijziging in de belastingen die gelden voor eigenaren van een vrachtwagen. Over de vrachtwagenheffing wordt uitgebreid gecommuniceerd. Toch is het mogelijk dat niet alle eigenaren

en chauffeurs van vrachtwagens in de eerste maanden voldoende vertrouwd zijn met de nieuwe verplichtingen. Zij moeten immers hun bedrijfsvoering aanpassen. Daarom is het wenselijk dat in de aanvangsfase onbedoelde of eerste overtredingen niet direct leiden tot hoge boetes. De tijdelijke verlaging van de boetes met 50% draagt bij aan een evenredige boeteoplegging. Dit helpt eigenaren om zich blijvend aan de wet te houden. Zo houdt de overheid ook rekening met de “menselijke maat”. Zie paragraaf 4.5 van dit document voor de verdere invulling hiervan.

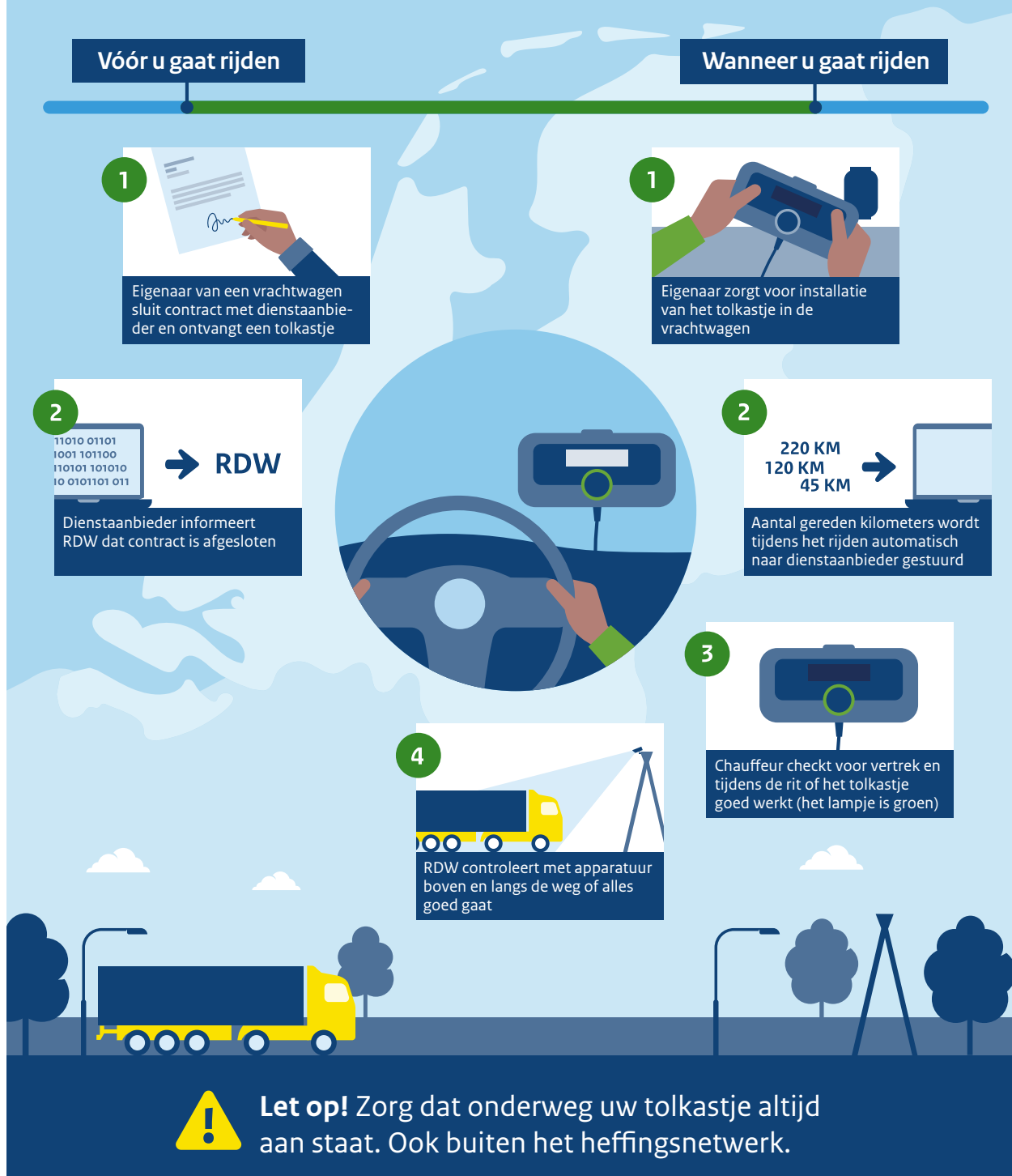
In de volgende hoofdstukken wordt uitgelegd op welke wijze aan de kernwaarden en uitgangspunten wordt voldaan. In hoofdstuk 3 worden de verplichtingen van de eigenaar van een vrachtwagen uitgelegd en ook wat de overheid doet om de naleving te stimuleren. Om transparant te zijn en uit te leggen wat de overheid doet, wordt in hoofdstukken 4 en 5 uitgelegd wat in welke fase van het handhavingproces precies gebeurt en door wie.

Figuur 1: "Controle vrachtwagenheffing. Goed voorbereid de weg op"

Controle vrachtwagenheffing

Goed voorbereid de weg op

De RDW controleert of voor een vrachtwagen een contract is gesloten met een dienst aanbieder en of het tolkastje goed werkt.



Hoofdstuk 3 Het voldoen aan de wet

3.1 Verplichtingen voor de eigenaar van een vrachtwagen

Figuur 1 laat zien wat een eigenaar van een vrachtwagen moet regelen om te voldoen aan de Wet vrachtwagenheffing, hoe een chauffeur van de vrachtwagen weet of alles goed werkt en hoe de overheid controleert of eigenaren (en chauffeurs) zich aan de regels houden. Er is geen onderscheid tussen Nederlandse en buitenlandse eigenaren. De rechten en verplichtingen van deze wet gelden voor iedereen die met een vrachtwagen op een Nederlandse weg rijdt. Gelijke gevallen worden gelijk behandeld.

De eigenaar van een vrachtwagen moet op grond van de Wet vrachtwagenheffing samengevat aan twee hoofdverplichtingen voldoen:

1. Hij moet een contract hebben gesloten met een dienst aanbieder.
2. Hij moet ervoor zorgen dat er een correct werkend tolkastje aanwezig is in de vrachtwagen die moet zijn ingeschakeld en moet horen bij de vrachtwagen waarin deze is geplaatst.

Indien de eigenaar van een vrachtwagen niet aan deze verplichtingen voldoet, dan kan een boete opgelegd worden. De verplichtingen worden hieronder verder uitgelegd.

Ad 1. Contract (ook wel: dienstverleningsovereenkomst of DVO genoemd)

Een eigenaar van een vrachtwagen is vanaf 1 juli 2026 verplicht om een contract met een dienst aanbieder te sluiten voor elke vrachtwagen die gebruik maakt van Nederlandse wegen. Dienst aanbieder zijn private aanbieder van toldiensten. Het sluiten van een dienstverleningsovereenkomst vormt de basis voor het kunnen betalen van

vrachtwagenheffing. Van de dienst aanbieder ontvangt de eigenaar het tolkastje, waarmee de gereden kilometers geregistreerd kunnen worden. Op de website www.vrachtwagenheffing.nl wordt een actuele lijst met toegelaten (ook wel *geaccrediteerde*) dienst aanbieder gepubliceerd waar een eigenaar terecht kan voor het sluiten van een contract voor het betalen van vrachtwagenheffing.

Ad 2. Tolkastje (boordapparatuur)

Het tolkastje wordt door dienst aanbieder verstrekt na het sluiten van een contract. De eigenaar van een vrachtwagen is altijd verantwoordelijk dat het tolkastje van de vrachtwagen die in Nederland rijdt aanstaat. Dit geldt voor alle wegen in Nederland, zowel voor de wegen waarop de vrachtwagenheffing geldt als voor andere wegen. Dit kan anders zijn dan in sommige andere landen. In Nederland is hiervoor gekozen in verband met de verkeersveiligheid. Immers, de handeling om een kastje aan of uit te moeten zetten, kan teveel afleiding veroorzaken voor een chauffeur. Als andere mensen dan de eigenaar van de vrachtwagen in de vrachtwagen rijden, moet ervoor gezorgd worden dat de chauffeur op de hoogte is van de regels. Hij kan alleen met een ingeschakeld, goed werkend en bij de vrachtwagen horend tolkastje de weg opgaan. Het tolkastje registreert naast de verplaatsingsgegevens ook gegevens betreffende onder meer het in- en uitschakelen en het functioneren van het tolkastje.⁶ Toezicht en handhaving vinden plaats binnen de kaders van de Algemene verordening gegevensbescherming. Er wordt dus zorgvuldig met persoonsgegevens omgegaan. Meer informatie hierover wordt op de website www.vrachtwagenheffing.nl gegeven.

Dienst aanbieder houden het aantal gereden kilometers bij. De dienst aanbieder verstuurt een rekening (ook wel: factuur) aan de eigenaar en de dienst aanbieder betaalt aan de overheid.

⁶ Dergelijke gegevens worden statusgegevens genoemd omdat zij als één geheel worden beschouwd. Bij het uitlezen van het tolkastje (boordapparatuur) met DSRC-apparatuur kan namelijk om technische redenen geen onderscheid worden gemaakt in welke gegevens wel en niet worden uitgelezen. Er wordt dus als het ware een pakket aan gegevens uitgelezen. Statusgegevens kunnen uit het tolkastje worden uitgelezen met controleapparatuur (dedicated short-range communication, DSRC). Statusgegevens zijn nodig om te controleren of is voldaan aan de verplichtingen van de wet. Status- en verplaatsingsgegevens zijn persoonsgegevens. De wet bevat strikte waarborgen voor deze persoonsgegevens.

Als blijkt dat een tolkastje tijdens het rijden niet meer goed werkt moet de chauffeur dit meteen melden aan de dienst aanbieder. De dienst aanbieder stuurt de eigenaar van de vrachtwagen een nieuw tolkastje of verwijst de chauffeur naar een servicepunt om direct een nieuw tolkastje op te halen. Na het doen van de melding aan de dienst aanbieder mag nog maximaal 3 uur gebruik worden gemaakt van de Nederlandse wegen. Zie verder figuur 2 en paragraaf 3.2.

Figuur 2 laat zien dat de eigenaar van een vrachtwagen verplicht is om tijdens het rijden van die vrachtwagen op elke weg in Nederland, dus niet alleen de wegen waarop de heffing wordt geheven:

- een geldig contract met een dienst aanbieder te hebben;
- de vrachtwagen uit te rusten met boordapparatuur (tolkastje);
- ervoor te zorgen dat het tolkastje naar behoren werkt en is ingeschakeld (groen lampje);
- ervoor te zorgen dat het tolkastje hoort bij de vrachtwagen waarvoor een contract geldt.

Zoals uit figuur 1 blijkt zorgt de eigenaar dus voor het sluiten van een contract en figuur 2 laat zien dat het belangrijk is dat de chauffeur checkt of het tolkastje ook inderdaad aanstaat (met een groen lampje) en hoort bij de vrachtwagen waarin hij rijdt. Als dit niet zo is (en het lampje rood is of een geluidssignaal geeft), en de vrachtwagen gaat de weg op, dan is sprake van een overtreding. Uiteraard hoeft pas gestopt te worden als dit op een veilige plek kan.

3.2 Wat doet de overheid om boetes te voorkomen?

De overheid zet zich in om eigenaren en chauffeurs goed te informeren over de vrachtwagenheffing. Hiermee wil de overheid zoveel mogelijk voorkomen dat eigenaren of chauffeurs zich onbedoeld niet houden aan de verplichtingen in de Wet vrachtwagenheffing. Vanuit de overheid wordt veel aandacht besteed aan communicatie, zodat eigenaren van vrachtwagens goed voorbereid zijn op (de start van) de vrachtwagenheffing. Door RDW is een communicatie-campagne gevoerd met onder andere advertenties, radiocommercials en boodschappen op sociale media. Deze campagne loopt tot en met de start van de heffing op

1 juli 2026. Ook hebben eigenaren van Nederlandse vrachtwagens meerdere brieven van de RDW ontvangen. In deze brieven staat informatie over de komst en de verplichtingen van de vrachtwagenheffing. Als eigenaren kort voor de start nog geen contract hebben gesloten, krijgen ze nog een brief. Er is nauw samengewerkt met de belangenorganisaties van de vervoerssector en andere belangen- en brancheorganisaties. Zij hebben hun achterban over de vrachtwagenheffing geïnformeerd. Ook zijn berichten verschenen in de (vak)media over de vrachtwagenheffing. Daarnaast heeft RDW een uitgebreide website ingericht met informatie over de vrachtwagenheffing (www.vrachtwagenheffing.nl). Eigenaren van vrachtwagens kunnen tevens terecht bij het klantcontactcentrum van RDW, dat uitleg geeft over de werking van de vrachtwagenheffing. Er heeft ook communicatie richting eigenaren van buitenlandse vrachtwagens plaatsgevonden. Zo is er een Duits- en Engelstalige website en zijn stakeholders in het buitenland benaderd.

De hiervoor beschreven communicatie moet eraan bijdragen dat eigenaren op de hoogte zijn hoe ze de regels moeten naleven. Als dit onverhoopt niet gebeurt, kan de overheid de wet handhaven. Dit betekent ook dat de overheid middelen met een meer dwingend karakter kan inzetten, zoals het opleggen van boetes.

Het opleggen van een boete is voor de overheid geen doel op zich en gebeurt niet automatisch. Overtredingen worden per 24 uur beoordeeld, er komt altijd een medewerker aan te pas en er wordt maar één boete per tijdvak van 24 uur opgelegd. Hierdoor wordt een onevenredige stapeling van boetes voorkomen. In hoofdstuk 4 wordt dit verder beschreven en wordt ook nader ingegaan op het toepassen van de menselijke maat in de handhaving.

De vrachtwagenheffing is zo gemaakt dat er zo min mogelijk mis kan gaan. Zie ook figuur 2. Mocht er toch iets mis gaan met bijvoorbeeld het tolkastje, dan zijn er waarborgen (zie het kader hieronder). Als achtervang geldt dat voordat een eventuele boete wordt opgelegd er altijd een menselijke beoordeling plaats vindt als er een vermoeden is dat er een overtreding is begaan.

Figuur 2 “Voorkom een boete. Check het volgende:”

Voorkom een boete

Check het volgende:



Is het contract **geldig**?



Geen geldig contract?
De boete is €800



Is uw tolkastje **geïnstalleerd**
en **werkt hij goed**?



Geen tolkastje geïnstalleerd of tolkastje werkt niet
goed? De boete is €500



Is uw tolkastje **ingeschakeld**?
(is het lampje groen?)



Tolkastje niet ingeschakeld?
De boete is €500



Hoort het tolkastje bij **de**
vrachtwagen waarin u rijdt?



Tolkastje hoort niet bij de vrachtwagen?
De boete is €500



Tolkastje kapot? Meld het direct bij eigen dienst aanbieder!

Na melding: zorg dat binnen **3 uur** een goed werkend tolkastje is geïnstalleerd

Zo werkt het:



Defectmelding tolkastje
Rood lampje of uitgeschakeld



Meld het direct!
Bij uw dienst aanbieder



Volg de instructies
van uw dienst aanbieder



Let op! U bent zelf verantwoordelijk voor
het juist installeren van het tolkastje.

Waarborgen in de Wet vrachtwagenheffing

- In het geval dat het tolkastje defect is of gestolen wordt, is in de Wet vrachtwagenheffing geregeld dat de chauffeur of eigenaar van de vrachtwagen nog tijd heeft om te zorgen voor vervanging. Wel moet dit direct gemeld worden bij zijn dienaar aanbieder. Op dat moment gaat een zogenoemde vervangingstermijn van maximaal 3 uur lopen. Er is dan drie uur de tijd om een kapot of gestolen tolkastje te vervangen. De eigenaar kan dan voor nieuwe boordapparatuur zorgen. Er is dan geen sprake van een overtreding en een boete voor het rijden zonder werkend tolkastje kan dan ook niet worden opgelegd. Voor noodgevallen heeft NedLinq in Nederland uitgiftepunten voor het tijdig verkrijgen van een vervangend tolkastje. Zie voor actuele informatie en instructies hierover www.vrachtwagenheffing.nl. De verplichting tot het hebben van een werkend tolkastje gaat weer gelden zodra de eigenaar een nieuw tolkastje heeft bemachtigd bij een uitgiftepunt of op een ander wijze, dan wel als de termijn van 3 uur is verstreken. Als het tolkastje na die termijn nog niet vervangen is, dan is de eigenaar in overtreding en kan een boete worden opgelegd wanneer hij op de weg rijdt.
- In het onwaarschijnlijke geval dat een vrachtwagen in de verkeerde klasse is ingedeeld, kan men terecht bij de dienaar aanbieder.
- Mocht een dienaar aanbieder zijn diensten niet meer kunnen leveren, bijvoorbeeld in het geval van faillissement, dan heeft de eigenaar 72 uur de tijd om een nieuwe dienstverleningsovereenkomst te sluiten met een andere dienaar aanbieder (bijvoorbeeld NedLinq). In die tijd kan geen boete worden opgelegd. Op de website www.vrachtwagenheffing.nl staat een actuele lijst met actieve dienaars aanbieders waar een eigenaar terecht kan als zijn dienaar aanbieder stopt met het leveren van diensten.

3.3 Europese regels

Op de vrachtwagenheffing is ook Europees recht van toepassing. De Wet vrachtwagenheffing voldoet aan de regels die zijn opgenomen in de Europese tolrichtlijn.⁷ Daarnaast heeft Nederland Europese regels geïmplementeerd met de Wet implementatie EETS-richtlijn.⁸ Die wet voorziet in het omzetten van de Europese EETS-richtlijn naar de Nederlandse wetgeving. Deze richtlijn heeft als belangrijkste doelstellingen dat de Europese tolsystemen beter samenwerken (dit heet: *interoperabiliteit*) en de handhaafbaarheid wordt verbeterd. Dit maakt het mogelijk dat eigenaren van vrachtwagens met één contract en één tolkastje in meerdere Europese landen tolheffing betalen en hiervoor één rekening ontvangen. Voor meer informatie zie www.vrachtwagenheffing.nl.

7 Richtlijn (EU) 1999/62 EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen.

8 De wet voorziet in implementatie van Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europese Parlement en de Raad van de Europese unie van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssysteem voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (PbEU 2019, L 91).

Figuur 3: "Toch iets fout gegaan? Handhaving en boeteoplegging"



Hoofdstuk 4 Overzicht handhavingstraject

4.1 Onderdelen handhavingstraject

De uitvoeringsorganisaties voeren de handhaving uit op basis van de in hoofdstuk 2 beschreven kernwaarden en uitgangspunten. Dit moet eraan bijdragen dat eigenaren en chauffeurs van een vrachtwagen op een evenwichtige en proportionele manier worden aangespoord om de verplichtingen uit de Wet vrachtwagenheffing na te leven. Dit volgt ook uit figuur 2 in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 wordt dat verder uitgelegd.

4.2 Rollen betrokken instanties

Dienstaanbieder

De dienaarbieder zorgt ervoor dat het door de eigenaar van de vrachtwagen betaalde geld bij de overheid terecht komt. Dienstaanbieders die vrachtwagenheffing willen aanbieden moeten eerst zijn toegelaten door de overheid. Dit heet ook wel *accreditatie*. Om geaccrediteerd te worden als dienaarbieder gelden strenge eisen.⁹ Hierdoor zijn er waarborgen voor eigenaren van vrachtwagens.

Ministerie van IenW

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is verantwoordelijk voor het beleid en de wet- en regelgeving voor de vrachtwagenheffing. Zo is het ministerie verantwoordelijk voor een goede werking van de handhaving. Als opdrachtgever vraagt IenW alle betrokken uitvoeringsorganisaties te werken volgens de kernwaarden en uitgangspunten voor de handhaving (zie hoofdstuk 2).

RDW

RDW voert de vrachtwagenheffing uit in opdracht van het ministerie van IenW (en namens de minister van IenW). RDW heeft een centrale rol in de uitvoering van de vrachtwagenheffing en ook in het handhavingproces. Na een menselijke beoordeling van gegevens door medewerkers van RDW, kan

een boete worden opgelegd. De RDW heeft een coördinerende rol naar de andere betrokken uitvoerders voor de handhaving: CJIB en ILT.¹⁰

CJIB

Het CJIB is een uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Justitie en Veiligheid. Het CJIB doet de inning en incasso van boetes die door RDW worden opgelegd. Ook CJIB doet dat in opdracht van het ministerie van IenW en namens de minister van IenW.

ILT

De ILT houdt zich bezig met handhaving en de inning van de openstaande boetes langs de weg. Dit wordt ook wel “fysieke handhaving” genoemd. ILT doet dit op basis van een zogenoemde signaleringslijst die ILT van RDW ontvangt (zie verder ook figuur 3).

4.3 Doenvermogen

Zoals toegelicht in paragraaf 3.2 zet de overheid zich in om eigenaren en chauffeurs goed te informeren over de vrachtwagenheffing en vindt er voor de start van de vrachtwagenheffing uitgebreide communicatie plaats. Dat moet eraan bijdragen dat eigenaren van een vrachtwagen weten hoe ze de verplichtingen uit de Wet vrachtwagenheffing kunnen naleven.

Zoals door onder meer de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid is geconstateerd bestaat er een behoorlijk verschil tussen wat van burgers wordt verwacht en wat zij daadwerkelijk aankunnen. Bij handhaving wordt daarom rekening gehouden met het doenvermogen van de betrokkenen. Er is sprake van een diverse doelgroep die bestaat uit zowel grote ondernemingen als kleine bedrijven, zelfstandigen en particulieren uit het binnen- en buitenland. Het doenvermogen varieert dus sterk. Dit betekent dat er goed wordt gekeken naar welke communicatie (via welk kanaal, op

⁹ Zoals voor de EETS-dienstaanbieders opgenomen in de EETS-gebiedsverklaring. Zie www.vrachtwagenheffing.nl/informatie-voor-dienstaanbieders.

¹⁰ Verder heeft Rijkswaterstaat ook taken, namelijk in verband met de aansluiting op de portalen en de aansluiting op het energienet.

welk niveau e.d.) een bepaalde doelgroep, zoals zelfstandige rijders, nodig heeft. Het is namelijk voorstelbaar dat mensen het grootste deel van de tijd letterlijk op de weg zitten.

4.4 De wijze van toezicht en waarneming

De controles van de vrachtwagenheffing vinden plaats:

- op vaste plekken, met camera's en andere apparatuur boven de weg; en
- met controleapparatuur die verplaatst kan worden.

Met controleapparatuur (ook wel *waarnemingsapparatuur* genoemd) wordt door de overheid gecontroleerd of voor een vrachtwagen een dienstverleningsovereenkomst is afgesloten en of de vrachtwagen is voorzien van de bij het contract behorend en correct werkend tolkastje voor het bijhouden en betalen van de vrachtwagenheffing. De overheid kan gegevens bij de dienst aanbieder opvragen als dat nodig is voor het toezicht op de naleving van de wettelijke verplichtingen van de eigenaar van de vrachtwagen.¹¹ Dit kan bijvoorbeeld gaan over gegevens over welke routes geregistreerd zijn door het tolkastje.

Er zijn wettelijke regels over de inzet van controleapparatuur boven of langs de weg voor het uitlezen van de benodigde informatie uit het tolkastje. Door deze apparaten worden gegevens verzameld, waarvoor de Wet vrachtwagenheffing en ook andere wet- en regelgeving beschermende regels bevat. Als het bijvoorbeeld gaat om beeldopnames, dan worden deze vervolgens onherstelbaar bewerkt zodanig dat personen onherkenbaar zijn. Ook is bepaald dat deze gegevens niet langer mogen worden bewaard dan strikt noodzakelijk. Er is een waarnemingsplan waardoor kenbaar is waar vaste technische hulpmiddelen worden geplaatst. Het gaat vooralsnog om ANPR-camera's en DSRC-apparatuur. Verwezen wordt naar dit zogenoemde waarnemingsplan.¹²

4.5 Handhaving en boeteoplegging

Figuur 3 laat zien wat het gevolg kan zijn als een eigenaar van een vrachtwagen geen geldig contract heeft met een dienst aanbieder of de vrachtwagen niet heeft voorzien van een ingeschakeld en goed werkend tolkastje. Als een vrachtwagen waarvoor geen contract is afgesloten met een dienst aanbieder wordt gezien door controleapparatuur kan een boete worden opgelegd door RDW.

Dit kan ook als de vrachtwagen niet is voorzien van een goed werkend tolkastje. De juridische term is *bestuurlijke boete* (zie de begrippenlijst in de bijlage van dit handavingsplan). Er is in figuur 3 onderscheid gemaakt tussen situaties waarin de eigenaar bekend (naam- en adresgegevens zijn bekend) is en waarin dat niet het geval is (er is wel een kenteken, maar er zijn geen naam- en adresgegevens). Als uit waarneming volgt dat er een overtreding is begaan, wordt per geval beoordeeld door de RDW of dit ook echt zo is.

Figuur 3 laat ook zien dat als naam- en adresgegevens bekend zijn, een boete na oplegging door de RDW meteen kan worden verstuurd door het CJIB. Dit is ook mogelijk voor veel andere landen buiten Nederland (zie paragraaf 4.5.5). Dit wordt ook wel *administratieve handhaving* genoemd. Als het adres niet bekend is of de naam en het adres niet bekend zijn, komt de vrachtwagen op een signaleringslijst. Die kan dan langs de weg worden stilgehouden door een inspecteur van de ILT. Ook als een boete niet inbaar is gebleken via CJIB, komt het kenteken van de betreffende vrachtwagen in sommige gevallen op de signaleringslijst. Wat ILT doet heet ook wel *fysieke handhaving*. Als een ILT-inspecteur een chauffeur van een vrachtwagen tot stilstand verplicht (in het figuur 'staandhouding'), moet de chauffeur van de vrachtwagen meteen betalen. Als dat niet kan of lukt, heeft de inspecteur de bevoegdheid om een voorlopige maatregel te treffen en in het uiterste geval mag de vrachtwagen niet verder rijden.

In de paragrafen hieronder wordt uitgelegd welke aspecten bij het opleggen van een boeteoplegging een rol spelen en wat dat precies betekent voor de taken van de verschillende uitvoeringsorganisaties.

4.5.1 Afwegingsruimte en menselijke maat

Het is belangrijk om oog te houden voor de "menselijke maat". Voor het toepassen van de menselijke maat is allereerst van belang welke ruimte een wet biedt om handhavingsbevoegdheden toe te passen of daarvan af te zien.

De volgende handhavingsbevoegdheden bevatten expliciete afwegingsruimte, die door de overheid wordt ingevuld:

- door de RDW als het gaat om het opleggen van de boete;
- door het CJIB als het gaat om het uitvaardigen van een dwangbevel, de extra kosten die daarbij horen of het inzetten van een deurwaarder; en
- door de ILT als het gaat om het opleggen van een voorlopige maatregel langs de weg.

¹¹ De verplichtingen van de dienst aanbieder om deze gegevens uit het tolkastje (desgevraagd) te verstrekken zijn geregeld in de Wet implementatie EETS-richtlijn.

¹² Voor de testfase was dit: Waarnemingsplan testen wegkantapparatuur vrachtwagenheffing, RDW (Dienst Wegverkeer), Stcrt. 2025, 8471. Voor de exploitatiefase zal dit naar verwachting vergelijkbaar zijn.

Een combinatie van goede communicatie, lagere boetes in de eerste zes maanden na de start van de vrachtwagenheffing, het opleggen van maximaal één boete per 24 uur (zie het kader onder paragraaf 4.5.2) en het altijd bieden van ruimte om rekening te houden met bijzondere omstandigheden geeft invulling aan die menselijke maat. Zo blijven de eventuele consequenties van het niet naleven van de Wet vrachtwagenheffing redelijk. We noemen dat ook wel *evenredigheid* met een juridische term. De wet en rechtspraak vragen ook om evenredige besluitvorming, zoals dat een boete altijd proportioneel is.¹³ Dit moet in combinatie worden gezien met de andere kernwaarden en uitgangspunten. En ook moeten boetes doelmatig en afschrikkend zijn. Hieronder wordt uitgewerkt wat dit precies betekent.

Voor het opleggen van een boete op grond van de Wet vrachtwagenheffing zijn beleidsregels opgesteld. In dat beleid (de Beleidsregel hoogte bestuurlijke boete Wet vrachtwagenheffing) is rekening gehouden met de menselijke maat. Er is bij de vaststelling van de hoogten binnen de maxima die de wet aangeeft, al een afweging gemaakt tussen de ernst van de overtreding en de hoogte van de boete. Ook is er een aanvangsfase van zes maanden (1 juli 2026 - 31 december 2026), waarin de boete met 50% wordt gematigd. In de onderstaande tabel staan de boete bedragen per overtreding voor de aanvangsfase en de permanente fase (vanaf 1 januari 2027).

Tabel: Overtredingen en boetes

Overtreding	Boete in Euro's in de aanvangsfase (1 juli 2026 tot en met 31 december 2026)	Boete in Euro's na de aanvangsfase (vanaf 1 januari 2027)
Er is geen contract met een dienaarbieder	400	800
Het tolkastje staat uit	250	500
Het tolkastje werkt niet goed	250	500
Het tolkastje hoort niet bij de vrachtwagen	250	500

Op het niet hebben van een contract met een dienaarbieder staat de hoogste boete. De reden hiervoor is dat dit noodzakelijk is om te voldoen aan de verplichtingen uit de Wet vrachtwagenheffing. De hoogtes zijn verder zodanig dat er geen concurrentievoordeel kan ontstaan. Een overtreding mag namelijk niet worden beloond en het zou oneerlijk zijn tegenover eigenaren die zich wel aan de wet houden.

De lagere boetehogten in de aanvangsfase zorgen ervoor dat de financiële gevolgen voor eigenaren niet onevenredig groot zijn. Mogelijk zijn sommige eigenaren nog onvoldoende vertrouwd met de nieuwe wet. Bij de matiging is geborgd dat de boete ook in dat geval nog steeds iets hoger is dan het mogelijke financiële voordeel dat met de overtreding kan worden behaald zodat de sanctie tevens een enigszins bestraffende en afschrikwekkende werking heeft. Door de automatische matiging na zes maanden te beëindigen, krijgen de boetes de gewenste hoogte. Zo zijn de boetes meer afschrikwekkend. Dit is immers ook een uitgangspunt vanuit het Europese recht voor tolheffing.

Wetboek van Strafrecht

Manipulatie en vervalsing of fraude met boordapparatuur vallen in Nederland onder het Wetboek van Strafrecht en buiten de in dit document beschreven bestuursrechtelijke handhaving.

4.5.2 Kwijtschelden en matigen van opgelegde boetes

Op individuele basis kan sprake zijn van bijzondere omstandigheden. Zeker op het moment dat sprake is van een stapeling van boetes, zal in het licht van evenredigheid moeten worden gezien of er bijzondere omstandigheden aanwezig zijn. Als gaandeweg het handhavingstraject sprake blijkt van een bijzondere omstandigheid kan RDW al dan niet in overleg met de uitvoeringspartners de omstandigheden nader beoordelen. Er is dus afwegingsruimte voor matiging en kwijtschelding van een opgelegde boete. Er is meestal ruimte voor het betrekken van bijzondere omstandigheden als die worden aangevoerd. Soms zal dat in een schriftelijk bezwaarschrift gebeuren (zie paragraaf 4.6). Hierdoor moet voorkomen worden dat er schrijnende gevallen ontstaan. In de beoordeling of sprake is van heel bijzondere omstandigheden worden ook de algemene

¹³ Er zijn hiervoor behalve in de Wet vrachtwagenheffing zelf ook algemene regels in de Algemene wet bestuursrecht (specifiek in artikel 5:46 Awb).

beginselen van behoorlijk bestuur betrokken, zoals het gelijkheids-, motiverings- en evenredigheidsbeginsel. Het is essentieel dat eigenaren gelijk worden behandeld. Daarom werkt RDW volgens duidelijke interne richtlijnen en procedures. In alle gevallen gelden de in hoofdstuk 2 genoemde kernwaarden en uitgangspunten.

Meerdere overtredingen per 24 uur

Artikel 3 van de beleidsregel bepaalt dat aan een eigenaar per tijdvak van 24 uur ten hoogste één boete per vrachtwagen wordt opgelegd. Deze keuze is ingegeven door het uitgangspunt van proportionaliteit en de menselijke maat. Zonder deze bepaling zou het mogelijk zijn dat meerdere afzonderlijke overtredingen binnen een korte periode leiden tot een stapeling van boetes, hetgeen kan resulteren in het opleggen van een onevenredige boete. Om te waarborgen dat het sanctiestelsel tegelijk effectief en afschrikwekkend blijft, is bepaald dat in een dergelijk geval steeds de boete wordt opgelegd die correspondeert met het hoogste boetebedrag.

De termijn van 24 uur gaat lopen op het tijdstip van de waarneming van de voertuigpassage die leidt tot het opleggen van een boete. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat een eigenaar met meerdere vrachtwagens voor elk van die vrachtwagens maximaal één boete per tijdvak van vierentwintig uur opgelegd kan krijgen. In dat geval kan een eigenaar dus meerdere boetes per 24 uur krijgen.

Deze systematiek bevordert de uitvoerbaarheid en de rechtszekerheid: overtreeders weten dat zij binnen één etmaal niet met een opeenstapeling van boetes geconfronteerd worden voor dezelfde vrachtwagen, maar wel dat de zwaarste sanctie geldt. Daarmee wordt een evenwicht bereikt tussen enerzijds het waarborgen van naleving en anderzijds het voorkomen van disproportionele bestraffing.

4.5.3 Het CJIB en de Betalingsregeling Rijk

Zoals eerder aangegeven en zoals figuur 3 laat zien, zal een boete tijdig moeten worden betaald. CJIB verstuurt maximaal tweemaal een aanmaning op de boete. Als ook die niet betaald worden dan kan het CJIB een deurwaarder om hulp vragen. Dit wordt hieronder uitgebreider toegelicht.

Betalings minnelijke fase en de Betalingsregeling Rijk

In verscheidene domeinen wordt door het CJIB de Beleidsregel betalingsregelingen Rijk toegepast, ook bij de vrachtwagenheffing. Dit houdt in dat er de mogelijkheid is om tegemoet te komen aan mensen die al hun vorderingen niet in één keer kunnen betalen. Zij kunnen een betalingsregeling afspreken, waarmee de vordering in termijnen volledig kan worden betaald. Met een betalingsregeling wordt voorkomen dat personen die niet in één keer kunnen betalen in lastige situaties komen. Hierdoor krijgt de betreffende persoon handelingsperspectief ("de burger centraal"). Er is dan sprake van maatschappelijk verantwoord innemen, waarbij oog is voor de persoonlijke omstandigheden. Ook de bundeling van dwangbevelen valt hieronder (zie hieronder). Verder kan het CJIB verhogingen van opgelegde boetes matigen.

Inzet deurwaarder

Als niet of niet volledig betaald is aan CJIB, ook niet na aanmaningen, kan het CJIB een deurwaarder inzetten. De deurwaarder stuurt een officiële brief waarin staat om welk bedrag het gaat en wanneer het moet worden betaald. Dit heet een dwangbevel.¹⁴ CJIB maakt ook gebruik van Maatschappelijk Verantwoord Handhaven om uiteindelijk de vrachtwagenheffing (alsnog) te innen. Zo kan iemand bijvoorbeeld met de deurwaarder een betalingsregeling afspreken. Dan wordt in termijnen betaald aan de deurwaarder. Zie voor dit proces en wat erna eventueel te verwachten is www.cjib.nl.

Als er meerdere onbetaalde boetes (over) zijn, kan het CJIB meerdere boetes bundelen op een dwangbevel om zowel de maatschappelijke kosten als kosten voor het individu te beperken. Het gaat daarbij om kosten die de deurwaarder per actie per dwangbevel mag rekenen aan degene die een schuld heeft ontstaan (dit heet een debiteur). De zogenoemde incassokosten worden dan aanzienlijk verminderd.

14 In juridische termen is het sturen van zo een officiële brief "het betekenen van een dwangbevel".

4.5.4 Fysieke handhaving en voorlopige maatregelen door de ILT

De inspecteurs van de ILT zijn aangewezen om vrachtwagens langs de weg stil te houden (in figuur 3 heet dit “staandehouding”) en vervolgens betaling van openstaande boetes te vragen vanwege het niet betalen van vrachtwagenheffing. Dit gebeurt aan de hand van een zogenoemde signaleringslijst. Daarop staan kentekens van vrachtwagens, waarvan de eigenaar de opgelegde boete niet heeft betaald of als de boete, bij gebrek aan naam en adresgegevens, niet kan worden opgelegd. Dit kan zowel bij voertuigen met een Nederlands als een buitenlands kenteken aan de orde zijn. Indien de boete niet terplekke wordt betaald, kan de inspecteur een voorlopige maatregel treffen. Deze maatregel komt erop neer de vrachtwagen naar een aangewezen plaats kan worden overgebracht en in bewaring kan worden gesteld. Ook kan de vrachtwagen aan de ketting worden gelegd om daarmee betaling van de boete(s) af te dwingen. In figuur 3 is dit verwoord als: “Na staandehouding door de ILT moet u de boete meteen betalen, anders mag u niet verder rijden”.

Ook ILT maakt gebruik van Maatschappelijk Verantwoord Handhaven. Alleen in geval van een bijzondere situatie, te beoordelen door de inspecteur, wordt er geen voorlopige maatregel getroffen. De boete blijft staan.

4.5.5 Boete voor buitenlandse vrachtwagens

Als een boete niet betaald wordt door een eigenaar van een vrachtwagen uit een ander EU-land kan de overheid op basis van de Europese regels gegevens opvragen over de eigenaar bij de buitenlandse instantie waar het voertuig is geregistreerd. Hierdoor kan de overheid in veel gevallen ook een boete versturen naar een eigenaar buiten Nederland.¹⁵ Hierdoor worden buitenlandse en Nederlandse eigenaren van vrachtwagens gelijk behandeld.

Als de naam en adresgegevens bekend zijn van een buitenlandse eigenaar, verstuurt het CJIB de boete (na oplegging door de RDW) en als nodig een eerste en tweede aanmaning. Bij eigenaren uit een lidstaat van de Europese Unie kan een boete na het versturen van de tweede aanmaning worden overgedragen aan het buitenland of kan het kenteken op de signaleringslijst gezet worden voor fysieke handhaving door ILT.

Ook als de naam en adresgegevens niet opvraagbaar zijn kan RDW een kenteken op de signaleringslijst zetten. In dat geval moet de boete dus nog worden opgelegd na stilhouding door de ILT (zie paragraaf 4.5.4).

4.6 Bezwaar en beroep

Zoals hiervoor uitgebreid beschreven zijn er al waarborgen in het systeem om de handhaving redelijk te laten zijn en te laten voldoen aan de uitgangspunten voor “menselijke maat”. Dit zijn samengevat:

- bij het opstellen van de Beleidsregel hoogte bestuurlijke boete Wet vrachtwagenheffing is al rekening gehouden met de ernst van de overtreding;
- voordat een boete daadwerkelijk wordt opgelegd door de RDW, vindt altijd een individuele beoordeling plaats. Hierbij wordt bijvoorbeeld naar de boetehistorie gekeken of wordt bij een opvolgende overtreding in een korte periode, bekeken of er iets bijzonders aan de hand is.

RDW neemt na de hierboven beschreven procedure een besluit. Indien de eigenaar het niet eens is met deze beslissing, kan de eigenaar daartegen bezwaar maken. Hierna vindt opnieuw een beoordeling plaats. Als de eigenaar het ook hier nog niet mee eens is, kan beroep worden ingesteld bij de bestuursrechter.

Ook tegen een voorlopige maatregel van de ILT staat bezwaar en beroep open. Zie www.ilent.nl.

¹⁵ Er wordt hierbij gebruik gemaakt van EUCARIS. EUCARIS is geen centrale database maar een “hubsysteem”. De RDW is hiervan beheerder. De kwaliteit van de informatie verschilt per land, soms is alleen de naam bekend en geen voertuigcategorie. Niet alle landen zijn aangesloten. Er vindt geen gegevensuitwisseling plaats met de landen die niet zijn aangesloten. Voor een actueel overzicht, zie EUCARIS.

Hoofdstuk 5

Monitoring en evaluatie nalevingsbereidheid

Het systeem van de vrachtwagenheffing is nieuw en wordt ingericht als een lerend systeem. Op basis van opgedane ervaringen wordt periodiek gezien wat er gebeurt en of bijsturing nodig is. Met deze statistieken wordt tevens de nalevingsbereidheid van gebruikers van de wet gemonitord.

Daarnaast wordt een invoeringstoets uitgevoerd waarin wordt onderzocht hoe de verplichtingen voor de gebruikers in de praktijk uitpakken. Deze toets zal ongeveer een jaar na start van de vrachtwagenheffing worden uitgevoerd. Het doel is om eventuele knelpunten vroegtijdig in beeld te brengen, zodat er tijdig kan worden gereageerd, waar nodig met beleidswijzigingen. Er zal hiervoor onder andere gekeken worden naar signalen uit het klantcontactcentrum en vanuit de transportsector. Daarnaast kan er aanvullend onderzoek worden gedaan onder gebruikers.

Elke vijf jaar wordt een verslag aan de Tweede Kamer en de Eerste Kamer gestuurd over de doeltreffendheid en effecten van de wet in de praktijk. Dit is de evaluatie die verplicht is op grond van de wet.

Bijlage: Een paar begrippen uitgelegd

Bestuurlijke boete of boete

Als een overtreding plaatsvindt kan een bestraffende sanctie worden opgelegd. In het geval van de vrachtwagenheffing gaat het om een boete. De juridische term is bestuurlijke boete, omdat de boete wordt opgelegd zonder voorafgaande tussenkomst van een rechter. Voor de oplegging ervan kent de Algemene wet bestuursrecht waarborgen, zoals dat het opleggen van deze bestuurlijke boete evenredig moet zijn. Eventuele toetsing door een rechter vindt achteraf plaats.

Dienstaanbieder of EETS-dienstaanbieder

Een dienaarbieder biedt toldiensten aan. Een EETS-aanbieder doet dat in meerdere landen. Voor een lijst met actuele aanbieders: www.vrachtwagenheffing.nl. De eigenaar van de vrachtwagenheffing betaalt de verschuldigde vrachtwagenheffing aan de dienaarbieder en die betaalt aan de overheid. Als de eigenaar niet of niet tijdig aan de dienaarbieder betaalt, kan die hulp vragen van een deurwaarder. Door het hebben van een dienstverlenings-overeenkomst bij een dienaarbieder heeft een eigenaar van een vrachtwagen een contract voor het betalen van de vrachtwagenheffing. De betaling van het bedrag van de vrachtwagenheffing door de eigenaar van de vrachtwagen aan de dienaarbieder geldt als voldoening van de betalingsverplichting aan de overheid.

Dwangbevel

Een dwangbevel is een officiële brief. Hiervoor gelden wettelijke waarborgen. Met een dwangbevel wordt in feite een laatste mogelijkheid gegeven om een openstaand bedrag te betalen. In het dwangbevel staat het bedrag dat betaald moet worden en de wijze waarop. CJIB maakt hiervan gebruik als een boete na aanmaning niet betaald wordt.

Houder, kentekenhouder

Als dit document het heeft over verplichtingen en over wie daarover kan worden aangesproken is van belang om te weten wie de kentekenhouder is. In de praktijk is dit de eigenaar van de vrachtwagen. De Wet vrachtwagenheffing

sprekt van “houder”; in dit document wordt gesproken van eigenaar of eigenaar van de vrachtwagen.

De kentekenhouder is degene:

- op wiens naam een vrachtwagen is gesteld in het kentekenregister;
- die een vrachtwagen waarvoor geen kenteken is opgegeven, feitelijk ter beschikking heeft;
- op wiens naam een vrachtwagen is gesteld in een buitenlands register betreffende aldaar geregistreerde motorrijtuigen, de registratie betreffende motorrijtuigen gebezigd ten behoeve van de strijdkrachten, bijgehouden door Onze Minister van Defensie, alsmede enig andere registratie betreffende motorrijtuigen, waarvan hij gerechtigd is deze in Nederland te voeren.¹⁶

De houder staat op het kentekenbewijs, net als de voertuigcategorie (zie hieronder de term “vrachtwagen”). Voor meer informatie, zie www.vrachtwagenheffing.nl.

Toezichthouder

De Wet vrachtwagenheffing voorziet in een grondslag voor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) om toezichthouders aan te wijzen. RDW en ILT zijn door de Minister van IenW aangewezen als toezichthouder. Zij houden toezicht door te controleren met behulp van camera's en andere apparatuur en met inspecteurs langs de weg. Als een overtreding wordt geconstateerd, start de handhaving. Voor het toezicht is de toezichthouder bevoegd daarvoor de benodigde informatie te verzamelen en te gebruiken. Zo controleert de RDW of voertuigen beschikken over naar behoren werkende boordapparatuur en kan een toezichthouder van de ILT en bestuurder van een vrachtwagen tot stilstand verplichten.

¹⁶ Exportkentekens (kentekens van voertuigen die worden geëxporteerd) en waarvoor geldt dat om die reden de tenaamstelling in Nederland is beëindigd vallen niet onder de vrachtwagenheffing omdat geen sprake (meer) is van een houder.

Vrachtwagen

Onder een vrachtwagen vallen de volgende voertuigen voor zover zij niet zijn uitgezonderd:

- voertuigen van de categorie N2 met een technisch (dat wil zeggen door de fabrikant van het voertuig vastgestelde) toelaatbare maximummassa¹⁷ van tussen 3.500 en 12.000 kilogram;
- voertuigen van de categorie N3 met een technisch toelaatbare maximummassa van meer dan 12.000 kilogram. Op www.vrachtwagenheffing.nl staat actuele informatie over voor welke voertuigen vrijstellingen en ontheffingen gelden.

De voertuigcategorie is op het kentekenbewijs opgenomen. Voor vrijstellingen en ontheffingen, zie www.vrachtwagenheffing.nl.

Check altijd de meest actuele wet- en regelgeving op <https://wetten.overheid.nl/>.

¹⁷ Dit is de maximale trekkracht die de vrachtwagencombinatie aankan binnen de technische en wettelijke grenzen, waarbij rekening wordt gehouden met de constructie-eigenschappen van zowel het trekkend voertuig als de aanhangwagen of oplegger. Het gaat dus niet om wat er in de praktijk aan gewicht wordt getrokken of vervoerd om te voorkomen dat een voertuig voor elke rit zou moeten worden gewogen (zie toelichting op de verduidelijkende wijziging van de Wet vrachtwagenheffing, Kamerstukken II 2024/25, 36626, nr. 7, blz. 3-4).

Dit is een publicatie van:
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Maart 2026