



CONCEPT-STIMULERINGS PAKKET 2024-2025

&

CONCEPT-MEERJARENPROGRAMMA 2026-2030

TERUGSLUIS VRACHTWAGENHEFFING

*Verduurzaming en innovatie van de
vervoersector*

Juli 2023








Samenvatting

Naar verwachting wordt in 2026 de vrachtwagenheffing in Nederland ingevoerd. Daarmee gaan binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens per kilometer betalen voor het gebruik van een deel van de Nederlandse wegen. De netto-opbrengst uit de vrachtwagenheffing zal worden teruggesluisd voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de vervoerspartijen evofenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en VERN hebben hiervoor samen de volgende verduurzamings- en innovatieopgave geformuleerd:

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



De terugsluisgelden zullen vanaf 2026 – of vanaf 2024 als het kabinet daartoe besluit – op onderstaande manier binnen de verduurzamings- en innovatieopgave worden verdeeld:

	Stimuleringspakket		Meerjarenprogramma				
	'24	'25	'26	'27	'28	'29	'30
	60	75	40	105	200		
	10	20	10	20	20		
	0	5	5	25	30	30	30
Terugbetaling Voorfinanciering	-	-	70	100	-	-	-
Totaal	70	100	125	250	250	250	250

* Bedragen in miljoenen euro's inclusief ±10% uitvoeringskosten



Per bestedingsrichting zullen de terugsluisgelden vervolgens worden ingezet voor de volgende maatregelen:



- Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET)
- Subsidieregeling private logistieke laainfrastructuur
- Uitrol Electric Road Systems (ERS)



- Subsidie Waterstof in Mobiliteit



- Spoor A 'Meten is Weten'
- Spoor B 'Samenwerken in de Keten'

Er is een aantal 'regels en aandachtspunten' van toepassing op de verdeling van terugsluisgelden:

1. De vrachtwagenheffing zal naar verwachting worden ingevoerd in 2026. Omdat de exacte invoeringsdatum op dit moment nog onbekend is, wordt voor dit concept-meerjarenprogramma invoering op 1 juli 2026 als werkhypothese gehanteerd.
2. De geschatte netto-opbrengst is €250 mln. per jaar. Dit is gebaseerd op een gemiddeld heffingstarief van €0,15 per kilometer. Deze tarieven worden nog aangepast op basis van de CO₂-uitstoot van het voertuig. Precieze opbrengsten worden in 2024 geraamd.
3. De Tweede Kamer heeft gevraagd te onderzoeken of voorfinanciering ter verduurzaming van de transportsector, bijvoorbeeld door geld voor 2024 en 2025 beschikbaar te stellen en dat terug te betalen als in 2026 de vrachtwagenheffing van start gaat, mogelijk kan worden gemaakt. Het kabinet onderzoekt dat nu. Uitgaven in 2024 en 2025 zijn daarom onder voorbehoud van besluitvorming over voorfinanciering.
4. De inzet is om het meerjarenprogramma 2026-2030 in september 2024 vast te stellen. Mocht er ook geld voor 2024 en 2025 beschikbaar komen, zal het stimuleringspakket 2024-2025 in het najaar van 2023 worden gepubliceerd.
5. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat stelt het uiteindelijke stimuleringspakket 2024-2025 en het meerjarenprogramma 2026-2030 vast na overleg met de vervoerspartijen evofenedex, TLN en VERN. Voorafgaand hieraan vinden een effectstudie, een internetconsultatie, een mkb-toets en gesprekken met stakeholders plaats.
6. Het Meerjarenprogramma zal vanaf 2026 jaarlijks worden herijkt in overleg met de vervoerspartijen.



Inhoudsopgave

Samenvatting	p. 2
Inleiding	p. 5
Uitgangspunten	p. 6
Totstandkoming	p. 7
Toelichting maatregelen	p. 8
Monitoring en evaluatie	p. 14



Inleiding

Nederland gaat een vrachtwagenheffing invoeren. Net als in de buurlanden gaan binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens per gereden kilometer betalen voor het gebruik van de heffingswegen. Zoals in 2017 in het Regeerakkoord is afgesproken, worden de netto-inkomsten van deze heffing "in overleg met de sector teruggesluisd naar de vervoerssector" door, naast verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtwagens en afschaffing van het eurovignet (BZM), middelen in te zetten voor innovatie en verduurzaming van deze sector. Deze zogenaamde terugsluis bevordert een concurrerende, innovatieve en schone Nederlandse vervoerssector.

Dat is noodzakelijk, want Nederland wil in 2050 klimaatneutraal zijn. Nu zijn vrachtwagens nog verantwoordelijk voor ongeveer 11% van de Nederlandse CO₂-uitstoot. Om de uitstoot terug te brengen naar 0% moeten alle vrachtwagens emissieloos worden. En dat betekent dat uiterlijk in 2040 de laatste dieselvrachtwagen verkocht mag worden. Op dit moment zijn nog geen 1.000 van de 150.000 vrachtwagens in Nederland emissieloos. Klimaatneutraal worden is dus een enorme uitdaging voor de transportsector. De terugsluis gaat daar bij helpen.

Over de terugsluis, en de besteding ervan, vindt sinds eind 2017 overleg plaats tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en vertegenwoordigers van drie organisaties: evofenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en Stichting VERN. Er is gekozen voor deze drie organisaties omdat deze met hun achterban het grootste deel van de vervoerssector in Nederland vertegenwoordigen.

Gezamenlijk hebben IenW en de vervoerspartijen toen de volgende verduurzamings- en innovatieopgave geformuleerd: de versnelde transitie naar emissieloos vrachtvervoer, in de vorm van batterij- en waterstof-elektrisch aangedreven vrachtwagens, (tijdelijk) gebruikmaken van hernieuwbare brandstoffen en optimalisatie van de logistieke keten, die bijdraagt aan een vermindering van het aantal gereden voertuigkilometers.

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.

De verschillende maatregelen zijn verder in dit document uitgebreid toegelicht. Dit document bevat tevens een lijst van uitgangspunten, toelichting op de verduurzamings- en innovatie opgave en uitleg van de monitorings- en evaluatiesystematiek. Gezamenlijk vormt dat het concept-meerjarenprogramma



Uitgangspunten

Dit document geeft een beeld van de maatregelen die de komende jaren worden genomen in het kader van de terugsluis trachtwagenheffing. Om tot dit maatregelenpakket en met name de budgetverdeling te komen, is een aantal aannames gedaan en worden enkele uitgangspunten gehanteerd.

De vrachtwagenheffing zal naar verwachting worden ingevoerd in 2026. Omdat de exacte invoeringsdatum op dit moment nog niet bekend is, wordt voor dit concept-MJP uitgegaan van de start van de heffing op 1 juli 2026. Voor dit concept-MJP wordt uitgegaan van de start van de heffing op 1 juli 2026. De geschatte netto-opbrengst is €250 mln. per jaar. Dit is gebaseerd op een gemiddeld heffingstarief van €0,15 per kilometer. De precieze opbrengsten en daarmee de hoogte van de terugsluis worden later geraamd.

Op dit moment is het heffingstarief nog gebaseerd op het gewicht en de Euro-emissieklasse. Dit zal echter nog voor de start van de vrachtwagenheffing aangepast worden. Het tarief zal dan worden gebaseerd op de CO₂-uitstoot van het voertuig. Uitgangspunt daarbij is dat de opbrengsten op hetzelfde peil blijven.

De Tweede Kamer heeft gevraagd om te onderzoeken of voorfinanciering ter verduurzaming van de transportsector mogelijk kan worden gemaakt, om zo te voorkomen dat stimulering van de verduurzaming tijdelijk wordt onderbroken. Het kabinet onderzoekt dat nu. De geplande uitgaven in 2024 en 2025 zijn daarom onder voorbehoud van besluitvorming over deze 'voorfinanciering' (respectievelijk €70 mln. en €100 mln.). Voorfinanciering betreft naar alle waarschijnlijkheid een lening die terugbetaald moet worden. Voorstel is dat in de jaren 2026 en 2027 te doen (respectievelijk €70 mln. en €100 mln.).

Vanwege de splitsing tussen de voorfinanciering en de daadwerkelijke terugsluis uit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing zal de definitieve publicatie van dit document op twee momenten plaatsvinden. Indien besloten wordt tot voorfinanciering, zal door middel van een Kamerbrief het stimuleringspakket 2024-2025 kenbaar worden gemaakt. De publicatie van het definitieve Meerjarenprogramma, voor de jaren 2026-2030, is vervolgens op Prinsjesdag 2024.

In de Bestuursovereenkomst Terugsluis is afgesproken dat de minister en bestuurders van de drie vervoerspartijen ieder jaar met elkaar spreken over het meerjarenprogramma. Eventuele bijstelling daarvan is in dat overleg een vast agendapunt. Het is de Minister van IenW die het meerjarenprogramma vaststelt.



Totstandkoming

Voorafgaand aan het opstellen van dit concept-MJP is in samenwerking met de vervoerspartijen gewerkt aan de '[Roadmap Terugsluis – Op weg naar een emissieloze en innovatieve vrachtvervoersector](#)'. De roadmap beschrijft de relevante Nederlandse en Europese beleidsontwikkelingen en doelstellingen voor de periode 2020-2030, de samenhang tussen de maatregelen en acties uit deze beleidsontwikkelingen en de trends en verwachte ontwikkelingen binnen de verschillende bestedingsrichtingen. Verder wordt er beschreven welke knelpunten en belemmeringen opgelost moeten worden om de doelstellingen en ambities van de terugsluis te realiseren. Voor een deel van deze belemmeringen en knelpunten zijn maatregelen geïdentificeerd die uitgevoerd zouden kunnen worden binnen de terugsluis.

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. Vanwege deze criteria is een maatregel met als doel het verlagen van de waterstofprijs aan de pomp bijvoorbeeld afgefallen, omdat ook andere partijen hiervan zouden profiteren. Daarnaast moeten de maatregelen vanzelfsprekend rechtmatig zijn.

Tenslotte wordt zowel in de verduurzamings- en innovatieopgave als in de Roadmap gesproken over het (tijdelijk) stimuleren van hernieuwbare brandstoffen door de terugsluismiddelen. De vervoerspartijen hebben aangegeven dat, hoewel zij groot belang hechten aan hernieuwbare brandstoffen als overgangstechnologie naar emissieloos vrachtvervoer, zij hier slechts in zeer beperkte mate middelen voor vrij willen maken. Middelen die hiervoor worden ingezet dragen namelijk niet bij aan het bereiken van het uiteindelijke doel van emissieloos transport in 2050. Deze keuze sluit aan bij de Motie Kröger (Kamerstuk 35 910, nr. 17) waarin de regering wordt verzocht om bij het vormgeven van het meerjarenprogramma te focussen op projecten die bijdragen aan zero-emissietechnologie of het voorkomen van vermijdbare transportbewegingen



Toelichting maatregelen

Stimulering batterij-elektrisch vrachtvervoer



Naam maatregel:						
Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET)						
Beschrijving maatregel:						
<p>Met AanZET krijgen ondernemers en non-profitorganisaties die een nieuwe, volledig emissieloze vrachtwagen willen kopen of financial-leasen een deel van de meerkosten vergoed. De hoogte van de subsidie is afhankelijk van de voertuigcategorie en de bedrijfsgrootte (klein, middelgroot of groot). Het subsidiebedrag is een percentage van de aanschafprijs. Deze percentages zijn zo berekend dat de subsidie binnen de Europese staatssteunregels past. Voor iedere categorie geldt tevens een maximum subsidiebedrag. Meer informatie is te vinden op de website van RVO. Het achterliggende doel van de regeling is om het transitiepad voor zero-emissie vrachtauto's te versnellen.</p>						
Budget:						
Stimuleringspakket		Meerjarenprogramma				
2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
€ 45 mln.	€ 55 mln.	€ 25 mln.	€ 70 mln.	€ 130 mln.	€ 175 mln.	€ 175 mln.
Ontwikkeling:						
AanZET is een reeds bestaande subsidieregeling. De regeling hoeft dus op een paar kleine wijzigingen na, niet ontwikkeld te worden.						

Naam maatregel:						
Subsidieregeling private logistieke laadinfrastructuur						
Beschrijving maatregel:						
<p>Met deze subsidieregeling wordt een deel van de kosten voor aanschaf en plaatsing van private en semi-private laadinfrastructuur vergoed. Concreet gaat het om laadpalen op eigen terrein die mogelijk beschikbaar kunnen worden gesteld voor andere ondernemers. De subsidieregeling zal bestaan uit twee onderdelen: 1) het is mogelijk om subsidie aan te vragen voor advies over de aanleg van laadinfrastructuur en daarnaast 2) is het mogelijk om met behulp van subsidie de benodigde laadinfrastructuur te realiseren.</p> <p>Het achterliggende doel van deze regeling is het stimuleren van de uitrol van private en semi-private laadinfrastructuur die benodigd is om in 2050 emissieloos vrachtvervoer mogelijk te maken, zodat private laadinfrastructuur geen obstakel vormt bij de toename van het aantal emissieloze vrachtwagens, bijvoorbeeld voor de zero-emissie zones.</p>						



Daarnaast moet de regeling bijdragen aan een optimale inzet van de schaarse capaciteit op het elektriciteitsnetwerk.

Budget:

Stimuleringspakket		Meerjarenprogramma				
2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
€ 15 mln.	€ 15 mln.	€ 10 mln.	€ 20 mln.	€540 mln.	€ 45 mln.	€ 45 mln.

Ontwikkeling:

Het traject voor het ontwikkelen van de regeling is reeds gestart. De ambitie is om op 1 juli 2024 de regeling te openen.

Overige aandachtspunten:

Er wordt gekeken naar mogelijke stimulering van maatregelen die een oplossing bieden indien er onvoldoende netcapaciteit beschikbaar is (o.a. slim laden, gedeelde laadhubs, opslag- en accusystemen).

Naam maatregel:

Uitrol ERS-systeem

Beschrijving maatregel:

Electric Road Systems (ERS) maken het mogelijk om, al rijdend, batterij-elektrische vrachtwagens op te laden, door middel van een bovenleiding en pantograaf (vergelijkbaar met een trein). Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderzoekt momenteel de kansen van een ERS-systeem in Nederland. In afwachting van de uitkomsten van (internationale) haalbaarheidsstudies en gesprekken met stakeholders wordt vanaf 2025 geld gereserveerd vanuit de terugsluis.

Mocht na verdere haalbaarheidsstudies in 2024 blijken dat een ERS-traject economisch rendabel en haalbaar is, dan worden de gereserveerde gelden uit de terugsluis gebruikt als medefinanciering. Het ministerie zal zich inspannen ook publieke financiering vanuit regionale overheden en de Europese Unie voor ERS binnen te halen. Deze publieke investering zal vervolgens moeten worden aangevuld met investeringen vanuit private partijen. De aanleg van een kilometer voor beide rijrichtingen ERS kost ongeveer € 3,3 mln.. De totaal benodigde middelen zijn afhankelijk van het te kiezen traject, maar bedragen bij een traject van bijna 100 kilometer al meer dan € 320 mln..

Budget:

De precieze verdeling van de bedragen over de jaren staat nog niet vast en betreft daarom een reservering.

Stimuleringspakket		Meerjarenprogramma				
2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
€ -	€ 5 mln.	€ 5 mln.	€ 20 mln.	€ 20 mln.	€ -	€ -



Ontwikkeling:

2023-2024: Economische haalbaarheidsstudies naar één of meerdere (internationale) trajecten. Onderzocht wordt onder andere of er voldoende transportondernemers zijn die van dat traject gebruik zullen maken.

2024: Bij een positieve uitkomst van de haalbaarheidsstudies: onderhandelingen voor publieke investeringen (regionale overheden en de Europese Unie)

2025: Als er voldoende toezeggingen zijn voor publieke investeringen: werving van private investeringen

2027 – 2029: Uitrol ERS-traject

Overige aandachtspunten:

- In 2023-2024 worden er meerdere haalbaarheidsstudies gedaan over specifieke (internationale) ERS-trajecten in Nederland. Mocht uit deze studies blijken dat ERS op deze trajecten niet haalbaar is, dan ligt het voor de hand geen verdere stappen te nemen rond ERS. Het gereserveerde geld wordt dan mogelijk ingezet voor andere maatregelen.
- In 2024-2025 wordt er onderhandeld met regionale overheden, Europa en private investeerders. Mocht er te weinig medefinanciering mogelijk blijken, dan ligt het voor de hand geen verdere stappen te nemen rond ERS.



Stimulering waterstof vrachtvervoer



Naam maatregel:

Stimuleringsregeling waterstof tankinfra + voertuigen

Beschrijving maatregel:

Deze subsidieregeling richt zich op het vergoeden van een deel van de onrendabele top van investeringen die zijn gericht op combinaties van aanschaf van waterstofvoertuigen en de aanleg van tankinfrastructuur. De regeling gaat uit van consortiumvorming tussen vrachtwagenfabrikanten, de logistieke sector en tankstation-exploitanten. Doel van deze regeling is om binnen een periode van 3 tot 4 jaar te komen tot een landelijk dekkend netwerk van waterstoftankinfrastructuur, dat voldoet aan de Europese regelgeving, waarbij ook voldoende vraag door voertuigen is gecreëerd om exploitatie mogelijk te maken.

Budget:

Stimuleringspakket		Meerjarenprogramma				
2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
€ 10 mln.	€ 20 mln.	€ 10 mln.	€ 20 mln.	€ 20 mln.	€ -	€ -

Noot: Budget vanuit de terugsluis wordt bijgeplust bij het al bestaande budget dat o.a. uit het Klimaatfonds voor deze regeling beschikbaar is.

Ontwikkeling:

Na aankondiging van deze regeling door de Staatssecretaris in november 2022 is gestart met de ontwikkeling ervan door de directie Duurzame Mobiliteit (DuMo) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De subsidieregeling gaat naar verwachting in het voorjaar van 2024 van start.

Overige aandachtspunten:

Budget is gereserveerd tot en met 2028, omdat naar verwachting dan voldoende tankinfrastructuur is gerealiseerd. De focus verschuift dan logischerwijs richting waterstof vrachtwagens. Voor verdere stimulering van deze waterstof vrachtwagens zou vanaf dan gebruik gemaakt kunnen worden van AanZET.



Optimaliseren logistieke keten



Naam maatregel:

Logistieke efficiëntie: Spoor A 'Meten is Weten'

Beschrijving maatregel:

In het coalitieakkoord 'Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst' worden verkeersveiligheid en CO₂-reductie nadrukkelijk genoemd. De hieronder beschreven maatregelen dragen bij aan de reductie van het aantal gereden kilometers (9,8 miljard in 2021, Bron CBS) van zware voertuigen voor het vervoer van vracht. De doelstelling is om in 2030 2,5% minder kilometers te rijden. Het basisjaar is het jaar waarin de maatregelen starten.

Meer dan 99% van de gebruikte brandstof in de wegtransportsector is diesel. Bij iedere verbrande liter diesel komt 2,6 kilogram CO₂ vrij. Er is dus een direct verband tussen gereden kilometers en CO₂-uitstoot. Zolang het aantal ZE voertuigen beperkt blijft, daalt de CO₂-uitstoot evenredig met de daling van het aantal gereden kilometers. Binnen deze maatregel kunnen bedrijven aanspraak maken op een kennisvoucher om (indien dit nog niet is gedaan) een nulmeting van hun CO₂-uitstoot te laten maken. Deze vouchers kunnen worden ingediend bij bedrijven die in theorie en praktijk bewezen hebben bedrijven te kunnen adviseren en begeleiden bij hun CO₂-meting volgens de geldende ISO norm 14083.

Zodra een nulmeting gereed is, kan deze worden gebruikt om een benchmark uit te voeren. Hiermee wordt inzichtelijk hoe de CO₂-uitstoot van bedrijven zich verhoudt tot die van andere bedrijven in dezelfde sector. Partijen met een CO₂ nulmeting (ook als die al eerder is gedaan en voldoet aan de ISO norm) maken vervolgens aanspraak op een kennisvoucher om verder advies in te winnen rond verbetering in efficiëntie. Het verkregen advies dient concrete stappen te bevatten die de bedrijven kunnen nemen. Deze moeten ook een meetbaar effect kunnen hebben op de logistieke efficiëntie.

Budget:

Stimuleringspakket		Meerjarenprogramma				
2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
-	€ 5 mln.	€ 5 mln.	€ 20 mln.	€ 30 mln.	€ 30 mln.	€ 30 mln.

Noot: Het hierboven genoemde budget is beschikbaar voor spoor A en B. Een verdeling wordt op een later moment uitgewerkt

Ontwikkeling:

De voucherregeling dient in de komende tijd ontwikkeld te worden. Inzet is deze regeling 1 januari 2025 van start te laten gaan.

Overige aandachtspunten:

Er wordt zoveel mogelijk aangesloten bij reeds ontwikkelde methodologie om CO₂-uitstoot te meten. Deze methodiek zal op een later tijdstip in meer detail worden bekeken en hier eventueel aangevuld/aangepast worden als dit nodig blijkt te zijn.



Het gebruik van kennisvouchers is niet vrijblijvend. Er wordt een actieve houding en deelname van deelnemende bedrijven verwacht. Na de nulmeting wordt samen met de bedrijven gewerkt aan het realiseren van kilometerreductie en dus CO₂-reductie .

Naam maatregel:

Logistieke efficiëntie: Spoor B 'Samenwerken in de keten'

Beschrijving maatregel:

Clusters van bedrijven die zelf ideeën hebben om gezamenlijk kilometers te reduceren kunnen subsidie aanvragen om hun ideeën uit te werken tot een Plan van Aanpak (PvA). In zo'n PvA staat omschreven hoe dit consortium samenwerking in de keten wil verbeteren. Het plan moet aangeven wat de concrete impact van verbeterde samenwerking zal zijn. Voorbeelden zijn: minder leegrijden, reductie in gereden kilometers of verminderde CO₂ uitstoot.

Er wordt een rangschikking gemaakt van de plannen o.b.v. de grootste kilometerreductie tegen de laagste kosten. Partijen krijgen o.b.v. hun positie op de ranglijst subsidie om de plannen uit te voeren. Het resultaat van deze stap is de selectie van consortia die in aanmerking komen voor subsidie.

Ontwikkeling:

Zowel de subsidieregeling voor het opstellen van een PvA als de subsidieregeling voor het uitvoeren van het PvA zal nog worden ontwikkeld.



Monitoring en Evaluatie

In artikel 12 van de wet vrachtwagenheffing is opgenomen dat het meerjarenprogramma inzichtelijk maakt in welke mate de maatregelen efficiënt en effectief bijdragen aan innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Vandaar dat er naast dit concept-stimuleringspakket 2024-2025 en concept-meerjarenprogramma 2026-2030 ook een effectstudie is opgesteld.

Wat betreft de uiteindelijke selectie van de in dit document benoemde terugsluismaatregelen is bepalend geweest of deze doelmatig, doeltreffend, toekomstbestendig, richtinggevend en kansrijk zijn voor zowel grote als kleine ondernemingen en zoveel mogelijk ten goede komen aan de betalingsplichtige partijen.

Het meerjarenprogramma loopt ten hoogste vijf jaar. De Wet vrachtwagenheffing schrijft voor dat voor afloop van het meerjarenprogramma de werking van het programma geëvalueerd wordt met het oog op de doeltreffendheid en doelmatigheid. Het zal een adaptief meerjarenprogramma worden, dat gedurende de looptijd kan worden bijgesteld op basis van de uitkomsten van monitoring en evaluatie. De evaluatie dient vervolgens als input voor de uitwerking van het daaropvolgende meerjarenprogramma.

Een goede monitoring is nodig om te bepalen in hoeverre de terugsluismaatregelen bijdragen aan innovatie en verduurzaming (de evaluatie). Monitoren heeft betrekking op het systematisch en periodiek/doorlopend verzamelen, bewerken en omzetten van data in bruikbare informatie over relevante indicatoren, teneinde vast te kunnen stellen hoe de realisatie van gestelde doelen zich ontwikkelt.

De monitoring zal plaatsvinden op het niveau van de individuele maatregelen. Op basis hiervan kunnen ook uitspraken worden gedaan of en in welke mate het totale maatregelenpakket bijdraagt aan de verduurzaming en innovatie van de sector en in hoeverre de in de roadmap benoemde doelstellingen gehaald worden.

Duiding van de monitoring uitkomsten kan worden gegeven door ze te vergelijken met bijvoorbeeld de historische ontwikkeling (bijvoorbeeld de periode voordat een bepaalde beleidsmaatregel in werking trad), eerdere prognoses over bijvoorbeeld de ingroei van emissieloze voertuigen en de ontwikkeling in vergelijkbare (omliggende) landen. De monitoring kan mede dienen als input voor nieuwe prognoses (die eventueel aanleiding kunnen zijn voor het instellen of bijstellen van streefwaarden) en kunnen resulteren in een nieuw meerjarenprogramma voor de jaren 2031-2035.