

Zaaknummer: 2026-003592

Onderwerp: Raadsvraag: Invoering vrachtwagenheffing in relatie tot waterstof

Uw kenmerk: -

Datum:

Behandeld door: B. Postma

Bijlagen: 0

Geachte heer/mevrouw ,

RAADSVRAAG	
Vraag	van: CDA aan: het college van burgemeester en wethouders d.d.: 13-01-2026 vorm: Schriftelijke vragen
Inhoud	<u>Onderwerp:</u> Invoering vrachtwagenheffing in relatie tot waterstof <u>Vraag:</u> De fractie van CDA Waadhoeke heeft de volgende vragen aan het college: 1. Is het college ook actief in gesprek met de logistieke/mobiliteitssector in onze gemeente i.v.m. de invoering van de vrachtwagenheffing per 1 juli 2026? 2. Wat betekent deze heffing als uitdaging voor deze (toch redelijke omvangrijke) sector in onze gemeente en welke faciliterende rol kan de gemeente innemen in deze? 3. Heeft deze heffing ook effect op ons eigen wagenpark van de buitendienst? Zo ja, welke?

	4. Een groot deel van de inkomsten van vrachtwagenheffing gaat naar subsidies voor verduurzaming van de mobiliteitssector, zoals bijvoorbeeld voor het kopen van elektrische trucks, laadpalen en samenwerking binnen het wegtransport. Is het college bereid om de mobiliteitssector extra te faciliteren bij het aanvragen/indienen van de diverse subsidiemogelijkheden? Zoals AanZET, SPRILA, SwiM (Waterstof in Mobiliteit) of SiLK? 5. Is het college voornemens om als gemeente een Waterstof stabiliteitsplan voor de industrie en mobiliteitssector te presenteren? Hierin kunnen demonstraties van brandstofcelvoertuigen worden aangemoedigd. Verder wordt het gebruik van zware brandstofcelvoertuigen uitgebreid en wordt de infrastructuur voor waterstof versneld. Dit kan in overleg met de diverse private ondernemingen die actief zijn in deze sector. 6. Is het college ook van mening dat door de langdurige netcongestie dit bovengenoemde Waterstof stabiliteitsplan voor de industrie en logistieke sector ons vestigingsklimaat voor bedrijven een boost kan betekenen? Met name ook voor nieuw te vestigen bedrijven op KIE II? Toelichting: De logistieke/mobiliteitssector is nu nog actueler op zoek naar nieuwe duurzame vervoersmogelijkheden door de geplande Vrachtwagenheffing op 1 juli 2026. Vanaf die datum betalen eigenaren van vrachtwagens per gereden kilometer. Dit geldt op bijna alle snelwegen en op sommige provinciale en gemeentelijke wegen. Hoe schoner en lichter het voertuig, hoe lager het bedrag per kilometer. De netcongestie biedt nieuwe mogelijkheden voor gebruik van waterstof in de logistieke/mobiliteitssector. Praktijkprojecten maken duidelijk dat waterstof niet als 'back-up' technologie moet worden gezien, maar als strategisch onderdeel van duurzame mobiliteit. Voor deze sector betekent dit potentieel enorme groeimogelijkheden mits de infrastructuur, kosten en schaalbaarheid goed worden aangepakt. Link: Vrachtwagenheffing in Nederland
Reactie college (raad)	1. Is het college ook actief in gesprek met de logistieke/mobiliteitssector in onze gemeente i.v.m. de invoering van de vrachtwagenheffing per 1 juli 2026? Nee, wij zijn niet actief in gesprek met de logistieke/mobiliteitssector over dit onderwerp.

	2. Wat betekent deze heffing als uitdaging voor deze (toch redelijke omvangrijke) sector in onze gemeente en welke faciliterende rol kan de gemeente innemen in deze? De rol die we als gemeente in kunnen nemen is vooral inspelen via elektrificatie: het (proberen te) faciliteren van laadinfrastructuur en afstemming met netbeheerders. Daarnaast kunnen we het gesprek aangaan met de logistieke sector om te kijken naar kansen en bedreigingen. 3. Heeft deze heffing ook effect op ons eigen wagenpark van de buitendienst? Zo ja, welke? Vooralsnog zijn er binnen onze gemeentegrenzen geen wegen waarop de vrachtwagenheffing van toepassing zal zijn. Het onderhoud van ons wagenpark vindt hoofdzakelijk plaats binnen de eigen gemeente of in Leeuwarden, locaties die nog zonder vrachtwagenheffing bereikbaar zullen zijn. 4. Een groot deel van de inkomsten van vrachtwagenheffing gaat naar subsidies voor verduurzaming van de mobiliteitssector, zoals bijvoorbeeld voor het kopen van elektrische trucks, laadpalen en samenwerking binnen het wegtransport. Is het college bereid om de mobiliteitssector extra te faciliteren bij het aanvragen/indienen van de diverse subsidiemogelijkheden? Zoals AanZET, SPRILA, SwiM (Waterstof in Mobiliteit) of SiLK? Wij verwijzen ondernemers door naar YnBusiness die ze helpt met subsidies op eerstelijnsniveau. Ynbusiness kijkt welke mogelijkheden er zijn en verwijst ze door naar partijen als ASBR, AC(IGNITE), Ekwadraat etc. Ook RVO helpt ondernemers bij het aanvragen van die subsidies. Daarnaast kunnen ondernemers ook terecht bij de brancheorganisatie TLN. 5. Is het college voornemens om als gemeente een Waterstof stabiliteitsplan voor de industrie en mobiliteitssector te presenteren? Hierin kunnen demonstraties van brandstofcelvoertuigen worden aangemoedigd. Verder wordt het gebruik van zware brandstofcelvoertuigen uitgebreid en wordt de infrastructuur voor waterstof versneld. Dit kan in overleg met de diverse private ondernemingen die actief zijn in deze sector. Er is een landelijke en regionale discussie gaande over logistiek en waterstof. We volgen deze ontwikkelingen. Een concrete uitwerking op gemeentelijk niveau is nu nog te prematuur.
--	---

	6. Is het college ook van mening dat door de langdurige netcongestie dit bovengenoemde Waterstof stabiliteitsplan voor de industrie en logistieke sector ons vestigingsklimaat voor bedrijven een boost kan betekenen? Met name ook voor nieuw te vestigen bedrijven op KIE II? Mogelijk wel, we verwijzen hierbij naar het antwoord op vraag 5.
--	---

