AH 293

2026Z16611

Antwoord van minister Karremans (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de minister van Justitie en Veiligheid (ontvangen 5 oktober 2026)

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel 'Alleen Nederlandse chauffeurs krijgen boete als ze over Merwedebrug rijden: ‘Pure concurrentievervalsing’' en kunt aangeven of het klopt dat alleen Nederlandse chauffeurs een boete krijgen als ze over de Merwedebrug rijden? Zo nee, kunt u toelichten waar de bevindingen van het AD vandaan komen en waarom deze onjuist zijn?[1]

Ja, ik ben bekend met dit bericht. Anders dan het artikel suggereert, geldt het verbod voor alle vrachtwagens zwaarder dan 3,5 ton en touringcars en dus ook voor vrachtwagens met een buitenlands kenteken. Bij een *staandehouding* kan voor zowel Nederlandse als buitenlandse vrachtwagens altijd een sanctie volgen, maar het herleiden en beboeten van buitenlandse vrachtwagens via *geautomatiseerde handhaving* van toegangsbeperkingen op kenteken is echter complexer. Geautomatiseerde handhaving en effectieve inning van boetes vanuit Nederland voor overtreding van toegangsbeperkingen door buitenlandse chauffeurs is nog niet in alle gevallen mogelijk. Vanaf 1 september 2026 kunnen vrachtwagens met Belgische, Duitse en Zwitserse kentekens, naast vrachtwagens met een Nederlands kenteken, eenvoudiger geautomatiseerd worden beboet. Met deze landen zijn er reeds aparte verdragen voor de uitwisseling van voertuigregistratiegegevens in het kader van verkeersovertredingen[2], vanaf september is het ook technisch mogelijk om hier op te handhaven.

Verder is het toepassingsgebied van de (herziene) Cross-Border Enforcement (CBE)-richtlijn[3] met verschillende feiten uitgebreid, waaronder met ‘het niet naleven van de regels inzake toegangsbeperkingen voor voertuigen’. Na de implementatie daarvan op 20 juli 2027 zijn er meer mogelijkheden voor de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen. Ook dit zal bijdragen aan

---

[1] AD.nl, 30 juli 2026, 'Alleen Nederlandse chauffeurs krijgen boete als ze over Merwedebrug rijden: ‘Pure concurrentievervalsing’' (https://www.ad.nl/gorinchem/alleen-nederlandse-chauffeurs-krijgen-boete-als-ze-over-merwedebrug-rijden-pure-concurrentievervalsing~a61980e9).

[2] Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Zwitserse Bondsstaat inzake samenwerking met betrekking tot verkeersovertredingen - BWBV0006976;
Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België over de grensoverschrijdende uitwisseling van gegevens met het oog op het identificeren van personen die ervan verdacht worden inbreuken te hebben begaan in het kader van het gebruik van de weg - BWBV0006170;
Article 10 of the International Convention reiative to Motor Traffic (KfzVAbk), Cross-border exchange of vehicle keeper Information with the Federal Republic of Germany.

[3] Richtlijn (EU) 2024/3237 van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 2024 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2015/413 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen.

het kunnen beboeten van uit andere lidstaten afkomstige vrachtwagens die zich niet houden aan toegangsbeperkingen voor (bijvoorbeeld) bruggen.

Vraag 2

Bent u indien het antwoord op de vorige vraag bevestigend is bereid om het uitschrijven van bekeuringen aan Nederlandse chauffeurs te staken zolang buitenlandse chauffeurs geen bekeuring kunnen krijgen? Zo nee, waarom niet?

Nee, en voorts is deze beslissing aan het Openbaar Ministerie. Handhaving van het vrachtwagenverbod is noodzakelijk om de structurele belasting van de Merwedebrug te reduceren en de brugconstructie te beschermen. Ondanks de geldende beperkingen passeren nog met regelmaat vrachtwagens de brug, dat geldt ook voor voertuigen met een Nederlands kenteken. Daarom is het van groot belang dat er een sanctie zit op het overtreden van het verbod. Zoals in het antwoord op vraag 1 is aangegeven, worden ook buitenlandse bestuurders beboet. Iedereen moet zich aan de regels en dus ook aan het vrachtwagenverbod voor de Merwedebrug houden. Chauffeurs die dit verbod overtreden, brengen de veiligheid in gevaar. Het zoveel mogelijk stoppen van het overtreden van het vrachtwagenverbod is daarom van belang.

Vraag 3

Bent u het eens met de stelling dat louter het bekeuren van Nederlandse chauffeurs discriminatie is en dat dit past in de trend bij de overheid waarin Nederlanders overmatig worden benadeeld ten opzichte van niet-Nederlanders? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Het vrachtwagenverbod op de Merwedebrug is van toepassing op alle vrachtwagens. Ongeacht of deze een Nederlands danwel buitenlands kenteken hebben. Wel is het zo dat de pakkans voor Nederlandse chauffeurs op dit moment hoger is, omdat geautomatiseerde handhaving voor deze chauffeurs wel mogelijk is en voor een deel van de buitenlandse vrachtwagens vooralsnog niet. Hiermee is echter geen sprake van discriminatie: de handhaving dient een legitiem doel, het middel is passend en noodzakelijk en waar dit mogelijk tot onopzettelijk onderscheid heeft geleid, worden stappen gezet om dit verschil te verkleinen (zie antwoord op vraag 1).

Vraag 4

Kunt u bevestigen dat het gelijkheidsbeginsel en het discriminatieverbod vereisen dat overtreders ongeacht nationaliteit op gelijke wijze worden behandeld? Zo ja, hoe wordt daarop toegezien en hoe gaat u deze evidente discriminerende situatie oplossen?

Het klopt dat overtreders ongeacht hun nationaliteit op gelijke wijze moeten worden behandeld. In deze casus is echter geen sprake van een bewuste voorkeursbehandeling van buitenlandse chauffeurs. Inmiddels hebben er ook handhavingsacties plaats gevonden waarbij ook buitenlandse chauffeurs staande zijn gehouden. Wel is het zo dat - zoals bij de antwoorden op de vraag 1 en 3 al is aangegeven - de handhaving op overtredingen die worden begaan door een vrachtwagen met een Nederlands kenteken eenvoudiger is dan de handhaving op overtredingen die worden begaan met een vrachtwagen met een buitenlands kenteken. In het antwoord op vraag 1 wordt aangegeven op welke manier dit (op termijn) wordt verbeterd.

Vraag 5

Acht u het indien buitenlandse overtreders niet of moeilijk kunnen worden beboet dan rechtvaardig dat Nederlandse ondernemers hierdoor relatief zwaarder worden getroffen?

De handhaving van het vrachtwagenverbod vindt plaats om te zorgen dat de constructieve veiligheid van de brug kan worden gewaarborgd en de andere weggebruikers, de hulpdiensten en het openbaar vervoer nog veilig gebruik kunnen blijven maken van de brug. Het doel is niet om ondernemers te treffen, ongeacht waar zij vandaan komen. De straffen zijn voor Nederlandse en buitenlandse bestuurders gelijk. Zoals in de voorgaande antwoorden aangegeven, worden ook buitenlandse bestuurders beboet en is het van belang dat iedereen zich aan de regels houdt.

Vraag 6

Hoe lang verwacht u dat het verbod voor vrachtverkeer op de Merwedebrug nog noodzakelijk blijft en wanneer verwacht u duidelijkheid te kunnen geven over de duur van de maatregel?

Op dit moment worden er nadere onderzoeken uitgevoerd naar de sterkte van de brug en passende maatregelen daarbij. De resultaten tot nu toe bevestigen de eerdere conclusies dat de brug niet voldoet aan de geldende normen en rechtvaardigen de genomen maatregelen. Duidelijkheid over de duur van de maatregelen kan gegeven worden als er genoeg zicht is op de sterkte van de brug en de maatregelen die nodig zijn om de beperkingen op te mogen heffen. Omdat de onderzoeken nog lopen, is daar nu nog geen antwoord op te geven.

Vraag 7

Wanneer gaat u eindelijk eens (adequaat) investeren in de infrastructuur teneinde te voorkomen dat het bekeuren van vrachtwagenchauffeurs überhaupt nodig is?

Het is uitermate belangrijk dat we blijven investeringen in de infrastructuur. Zoals eerder rondom de prioritering op het Mobiliteits- en Deltafonds aangegeven, is de totale opgave groter dan het beschikbare budget. Daarom zijn ingrijpende keuzes nodig waarbij we beperkingen zoals bij de Merwedebrug zoveel mogelijk willen voorkomen. Voor de zomer is het afweegkader hiervoor vastgesteld en medio oktober ontvangt de Tweede Kamer de prioritering op het Mobiliteit- en Deltafonds, waarbij we de basis op orde willen brengen in de Nederlandse infrastructuur.