Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2679

Vragen van het lid **Heutink** (Groep Markuszower) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht: België komt met omstreden tolvignet: vanaf 1 mei 2027 moeten we fors betalen voor matig asfalt* (ingezonden 10 juli 2026).

Antwoord van Minister **Karremans** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 14 augustus 2026).

Vraag 1
Bent u op de hoogte van dit artikel?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Wat vindt u ervan dat België buurlanden laat opdraaien voor het gebruik van hun wegen?

Antwoord 2
Het voornemen is om een wegenvignet voor alle gewestwegen (autosnelwegen en N-wegen) in België in te voeren voor alle motorvoertuigen met minstens vier wielen en met een technisch toelaatbare maximummassa van niet meer dan 3,5 ton. Het wegenvignet zal gelden voor Belgische en buitenlandse automobilisten. Het wegenvignet zal verkrijgbaar zijn als jaarvignet (kosten € 90–125, afhankelijk van de uitstoot van het voertuig) maar ook voor kortere gebruiksperioden (bijvoorbeeld een dagvignet voor € 8,10–€ 11,25 of maandvignet voor 17,10–23,75). Uit de verkoop van het wegenvignet aan buitenlandse automobilisten verwacht Vlaanderen op jaarbasis € 130 miljoen aan extra overheidsinkomsten. Voor Nederlandse automobilisten die gebruik maken van het Belgische wegennet betekent dit een lastenverzwaring die ik betreur en waarover ik mijn zorgen heb gedeeld met de verantwoordelijke bewindspersoon in Vlaanderen.
De autobelastingen zijn in België een gewestelijke bevoegdheid. Vlaanderen, Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk gewest werken aan de invoering van één gezamenlijk wegenvignet. De Vlaamse regering heeft onlangs een

[1] De Telegraaf, 10 juli 2026, België komt met omstreden tolvignet: zo duur wordt het | De Telegraaf

ah-tk-20252026-2679
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

principebesluit genomen over de invoering van het gezamenlijke wegenvignet én een hervorming van de Vlaamse autobelastingen (verkeersbelasting). De plannen voor het wegenvignet dienen in de drie gewestelijke parlementen goedgekeurd te worden. De plannen voor de Vlaamse verkeersbelasting worden alleen in het Vlaamse parlement behandeld. De parlementaire behandeling kan nog wijzigingen meebrengen.
Voor fossiele personenauto's (uitgezonderd leaseauto's) koppelt Vlaanderen de invoering van een wegenvignet budgettair gezien aan een hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting. Daarmee wordt beoogd de aanpassingen voor Vlaanderen (wegenvignet en verkeersbelastingen) in 2027 globaal budgetneutraal in te voeren. Voor individuele automobilisten kan dit in de praktijk wisselend uitpakken. Afhankelijk van het type auto kan het totale bedrag dat een Vlaamse autobezitter in de nieuwe situatie kwijt is (verkeersbelasting en wegenvignet) ongeveer gelijk zijn aan, maar ook meer of minder zijn dan in de huidige situatie met uitsluitend verkeersbelasting. Voor Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk gewest is vooralsnog onbekend of wordt voorzien in een soortgelijke aanpassing van de autobelastingen.
Binnen de geldende Europese kaders mag er geen sprake zijn van discriminatie van buitenlandse voertuigen ten opzichte van binnenlandse voertuigen (artikel 7, tweede lid, van Richtlijn 99/62/EG). Uit jurisprudentie van het Hof van Justitie van de EU blijkt dat eigen inwoners niet volledig mogen worden gecompenseerd voor de kosten die zij maken voor het aanschaffen van een wegenvignet. De Europese Commissie zal de voorgenomen invoering van het wegenvignet en de in Vlaanderen voorgenomen hervorming van de verkeersbelasting in samenhang moeten bezien om te beoordelen in hoeverre dit voldoet aan het non-discriminatiebeginsel. Vanuit Nederland zal ik hier ook scherp op toezien en daar waar nodig het gesprek aangaan met België en/of de Europese Commissie.

Vraag 3
Beseft u zich dat Nederland dit ook kan doen en u zodoende meer geld kan binnenhalen om de grote tekorten op uw ministerie te verkleinen?

Antwoord 3
Ook in Nederland worden met tolheffing overheidsinkomsten gegenereerd, waarmee ook van buitenlandse weggebruikers een bijdrage wordt ontvangen. In Nederland betalen Nederlandse en buitenlandse vrachtwagens via de vrachtwagenheffing voor het gebruik van een deel van het wegennet. Ook is er sprake van tijdelijke tolheffing op de A24 (Blankenburgverbinding). Zie verder het antwoord op vraag 4.

Vraag 4
Bent u bereid om in navolging van België ook een vignet voor buitenlandse weggebruikers te introduceren? Zo ja, per wanneer zou dit mogelijk zijn? Zo nee, bent u dan in ieder geval bereid om een kosten-batenanalyse te laten uitvoeren?

Antwoord 4
Het introduceren van een vignet voor uitsluitend buitenlandse weggebruikers past niet binnen geldende Europese kaders (zie ook het antwoord op vraag 2) en is daarom niet mogelijk. Het Centraal Planbureau heeft in het onderzoek «Keuzes in Kaart 2027–2030» de budgettaire en economische effecten van de invoering van een vignet voor binnen- en buitenlandse personen- en bestelauto's reeds in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat de invoering van een vignet met een prijs van jaarlijks 100 euro voor alle personenauto's en bestelauto's die gebruik maken van het Nederlandse wegennet in 2030 circa € 1,4 miljard aan overheidsinkomsten oplevert. Dit betekent een lastenverzwaring voor gezinnen (€ 800 miljoen), bedrijven (€ 200 miljoen) en het buitenland (€ 400 miljoen)[2].

Vraag 5
U laat het toch niet gebeuren dat ze ons óók op infrastructuur voorbij gaan streven, net als op het asieldossier waar België al slimmer is dan uw kabinet?

[2] CPB (2025), Keuzes in kaart 2027–2030: https://www.cpb.nl/publicatie/keuzes-kaart-2027-2030

Antwoord 5
Ik zie dit niet als «voorbijstreven» en zie geen relatie met het door u genoemde asieldossier.