Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2026–2027

Aanhangsel van de Handelingen

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

127

Vragen van het lid **Heutink** (Groep Markuszower) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het feit dat omleidingsroutes voor vrachtverkeer, als gevolg van afgesloten bruggen, waaronder de Merwedebrug, Algerabrug en Papendrechtsebrug, onder het wegennet van de vrachtwagenheffing vallen* (ingezonden 2 september 2026).

Antwoord van Minister **Karremans** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 25 september 2026).

Vraag 1
Klopt het dat vrachtverkeer als gevolg van de afsluitingen en beperkingen van onder meer de Merwedebrug, Papendrechtsebrug en Algerabrug verplicht wordt omgeleid over wegen waarop geheel of gedeeltelijk vrachtwagenheffing verschuldigd is?

Antwoord 1
Afsluiting en beperkingen op kunstwerken en bruggen vinden alleen plaats vanwege noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden of wanneer dit vanwege de constructieve veiligheid van een brug noodzakelijk is. Het klopt dat de omleiding plaats vindt over wegen waarop geheel of gedeeltelijk vrachtwagenheffing verschuldigd is en dat komt omdat de vrachtwagenheffing, zoals vastgelegd in de bijlage van de Wet Vrachtwagenheffing, van toepassing is op bijna alle snelwegen en sommige provinciale en gemeentelijke wegen. Zie ook het antwoord op vraag 2. Daarbij wil ik toevoegen dat op 7 september 2026 de Algerabrug is heropend.[1]

Vraag 2
Hoeveel infrastructurele objecten in Nederland zijn momenteel geheel afgesloten of beperkt toegankelijk voor vrachtverkeer, en voor hoeveel van deze objecten geldt een officiële omleidingsroute die geheel of gedeeltelijk over wegen loopt waarop vrachtwagenheffing verschuldigd is?

[1] N210: Algerabrug weer open; 7 september 2026

ah-tk-20262027-127
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

Antwoord 2
Jaarlijks publiceren Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail rapportages over de technische staat van de infrastructuur in Nederland. Op 8 december 2025 zijn de meest recente rapportages met de Kamer gedeeld.[2] De eerstvolgende Staat van de Infrastructuur wordt dit najaar gepubliceerd. In de RWS-rapportage wordt ook gerapporteerd over kunstwerken zoals bruggen en viaducten waarvoor een gebruiksbeperking geldt. In de Staat van de Infrastructuur zijn 50 objecten opgenomen met een gewichtsbeperking of een volledig afsluiting voor het wegverkeer.[3] In het geval een dergelijk object deel uitmaakt van een belangrijke, druk bereden route, zullen de omleidingsroutes doorgaansgaan over snelwegen gaan waarop vrachtwagenheffing verschuldigd is.

Vraag 3
Acht u het redelijk dat vrachtverkeer eerst wordt geconfronteerd met afgesloten of beperkt toegankelijke infrastructuur, mede als gevolg van het feit dat de overheid jarenlang onvoldoende middelen heeft gereserveerd voor onderhoud, vervanging en renovatie, en vervolgens ook nog extra moet betalen voor de omweg die de overheid zelf oplegt? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom vindt u het dan aanvaardbaar dat vervoerders opdraaien voor kosten die voortvloeien uit infrastructurele tekortkomingen waarop zij geen enkele invloed hebben?

Antwoord 3
Afsluitingen of beperkingen zijn soms helaas onvermijdelijk om een veilig gebruik van de infrastructuur te kunnen garanderen of om werkzaamheden te kunnen uitvoeren. Dit doen we alleen als het vanwege werkzaamheden of constructieve veiligheid van een brug echt niet anders kan. De vrachtwagenheffing geldt voor alle gereden kilometers over het heffingsnetwerk, ook wanneer de kilometers worden gereden over een omleidingsroute. Zoals toegelicht in de antwoorden op Kamervragen van het lid Van Duijvenvoorde over de afsluiting van de Merwedebrug en de staat van de Nederlandse infrastructuur (verzonden op 18 augustus 2026)[4] biedt de Wet vrachtwagenheffing geen mogelijkheid voor een tijdelijke uitzondering van extra omgereden kilometers.
Ik vind het niet aanvaardbaar dat vervoerders opdraaien voor kosten door afsluitingen of beperkingen voor zover de schade die geleden wordt uitgaat boven het normale maatschappelijke risico en die een benadeelde in vergelijking met anderen onevenredig zwaar treft. Transportbedrijven die onevenredige schade lijden kunnen daarom een beroep doen op de regeling voor nadeelcompensatie. Vervolgens brengt een onafhankelijke commissie hierover advies uit. Extra kosten die verband houden met de vrachtwagenheffing kunnen meegenomen worden in een verzoek tot nadeelcompensatie.

Vraag 4
Bent u bereid om officiële omleidingsroutes die noodzakelijk zijn vanwege afsluitingen of beperkingen van Rijksinfrastructuur tijdelijk uit te zonderen van de vrachtwagenheffing? Zo nee, waarom kiest u er bewust voor vervoerders voor een door de overheid veroorzaakte omweg te laten betalen?

Antwoord 4
Zoals ook aangegeven in het antwoord op vraag 3 biedt de Wet vrachtwagenheffing geen mogelijkheid voor een tijdelijke uitzondering van de vrachtwagenheffing op wegen waarop omleidingsroutes gelden. Eigenaren van vrachtwagens kunnen wel een beroep doen op de regeling voor nadeelcompensatie. Overigens rijdt op de wegen waarop wordt omgeleid ook verkeer dat niet omrijdt.

---

[2] Kamerstukken II 2025/26, 36 800 A, nr. 9
[3] Het gaat daarbij om een momentopname met peildatum juli 2025.
[4] Vraagnummer 2026Z16409

Vraag 5
Is bij het vaststellen van de omleidingsroutes überhaupt rekening gehouden met de vrachtwagenheffing en het financiële gevolg voor vrachtverkeer? Zo ja, wat waren daar de overwegingen van en wat heeft u doen besluiten hier niets aan te doen? Zo nee, bent u het dan met mij eens dat dat een flinke tekortkoming is?

Antwoord 5
Nee, de afweging om bruggen af te sluiten wordt gemaakt op basis van veiligheid. Dit betekent ook dat vrachtverkeer helaas moet worden omgeleid. Uiteraard wordt daarbij gekeken hoe de overlast voor het verkeer en de omgeving zo beperkt mogelijk kan worden gehouden. Ook wordt bij het bepalen van de omleidingsroutes bekeken of de alternatieve routes het extra aanbod kunnen verwerken. Zoals toegelicht in het antwoord op vraag 2 maken omleidingsroutes in veel gevallen gebruik van het heffingsplichtige netwerk van de vrachtwagenheffing. Zoals toegelicht in het antwoord op vraag 3 kunnen transportbedrijven die onevenredige schade lijden een beroep doen op de regeling voor nadeelcompensatie.

Vraag 6
Bent u het eens met de stelling dat de vrachtwagenheffing in dergelijke gevallen niets meer is dan een ordinaire extra rekening aan het adres van vrachtwagenchauffeurs als gevolg van een overheid die jarenlang de staat van de infrastructuur genegeerd heeft? Zo ja, waarom neemt u dan geen maatregelen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6
Nee, de vrachtwagenheffing is ingevoerd om alle eigenaren van vrachtwagens uit het binnen- en buitenland per gereden kilometer te laten betalen. In veel andere Europese landen is een vergelijkbaar heffingssysteem geïmplementeerd. Als onderdeel van de invoering van de vrachtwagenheffing is het heffen van het Eurovignet in Nederland per 1 juli 2026 beëindigd en is de motorrijtuigenbelasting verlaagd tot het Europees minimum. Om de elektrificatie van het wagenpark te stimuleren betalen elektrische vrachtwagens ongeveer 80% minder vrachtwagenheffing dan dieselvrachtwagens. Ook worden de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing teruggesluisd naar de vervoerssector. Het gaat met name om subsidies voor elektrische vrachtwagens en laadinfrastructuur. Zo draagt de vrachtwagenheffing bij aan het verminderen van de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en de daarmee gepaard gaande grilligheid van de brandstofkosten. De afgelopen periode fluctueerde de dieselprijzen sterk in vergelijking tot de elektriciteitsprijzen. Zo lagen de energiekosten voor een vrachtwagen van 40 tot 50 ton de afgelopen 12 maanden op ongeveer 65,1 tot 69,8 eurocent per gereden kilometer voor rijden op elektriciteit. Voor het rijden van een vergelijkbare vrachtwagen op diesel stegen de brandstofkosten in de afgelopen 12 maanden tot 87,5 eurocent per gereden kilometer.[5] Los van de vrachtwagenheffing kunnen transportbedrijven die onevenredig getroffen worden door de omleiden een beroep doen op de regeling voor nadeelcompensatie, zoals reeds toegelicht in het antwoord op vraag 3.

Vraag 7
Wat bent u concreet van plan om te doen om de vrachtwagenchauffeurs op korte termijn én op lange termijn, veronderstellend dat er in de toekomst meer infrastructurele objecten zullen uitvallen, te ontzien dan wel te compenseren?

Antwoord 7
Honderden bruggen, wegen, tunnels, sluizen, spoorlijnen, viaducten en andere infrastructurele kunstwerken zijn in de jaren ’50, ’60 en ’70 aangelegd en zijn de afgelopen decennia steeds intensiever en zwaarder belast. Deze

[5] Uitgaande van een gemiddelde stroomprijs van € 0,229 tot € 0,282 kWh en een verbruik van 1,56 kWh per kilometer (bron: EasySwitch.nl en www.tcovrachtwagen.org) en een gemiddelde dieselprijs van € 1,585 tot € 2,356 per liter en een verbruik van 0,33 liter per kilometer (bron: TLN en www.tcovrachtwagen.org).

kunstwerken zijn grotendeels aan vernieuwing toe. Als we hierin niet investeren, zal het aantal verstoringen, gebruiksbeperkingen en afsluitingen op het hoofdwegennet, spoornetwerk en hoofdvaarwegennet hand over hand toenemen, met niet alleen meer kosten tot gevolg, maar ook meer hinder en de daarmee gepaarde economische schade.
Dat is de reden waarom in het Coalitieakkoord Jetten over de looptijd van het Mobiliteitsfonds bijna 10 miljard euro is uitgetrokken voor infrastructuur en met Prinsjesdag nog eens ruim 5 miljard euro. Gegeven de grote omvang van de opgave is dat niet voldoende en daarom zal er een zoals eerder aangekondigd herprioritering binnen het Mobiliteitsfonds en Deltafonds plaatsvinden om dit noodzakelijk onderhoud te financieren. Uw Kamer zal hierover medio oktober worden geïnformeerd.
De belangrijkste prioriteit hierbij is om onverwachte afsluitingen zoveel mogelijk te voorkomen door het uitvoeren van inspecties en onderhoud en het tijdig nemen van maatregelen. Desalniettemin kunnen wegafsluitingen of het instellen van beperkingen noodzakelijk blijken met het oog op de verkeersveiligheid, zoals onlangs op de Suurhoffbrug. Op grond van artikel 4:126 van de Algemene wet bestuursrecht kunnen bedrijven en ondernemers ook bij toekomstige maatregelen aanspraak maken op nadeelcompensatie. Dit is mogelijk voor zover er schade wordt geleden die uitgaat boven het normale maatschappelijke risico en die een benadeelde in vergelijking met anderen onevenredig zwaar treft.

Vraag 8
Kunt u naar verwachting aangeven hoeveel extra opbrengsten uit de vrachtwagenheffing worden gegenereerd doordat vrachtverkeer gebruik moet maken van officiële omleidingsroutes?

Antwoord 8
In welke mate extra kilometers gereden worden is niet goed te meten, omdat er grote verschillen zijn op basis van de herkomst en bestemming van vrachtwagens. Waar een afsluiting voor de één een flinke omweg kan betekenen, kan dit voor de ander slechts een kleine aanpassing van zijn route zijn.

Vraag 9
Hoeveel langdurige afsluitingen of beperkingen van Rijkswegen en kunstwerken worden de komende vijf jaar verwacht waarbij vrachtverkeer moet worden omgeleid?

Antwoord 9
In de Staat van de Infrastructuur is gemeld dat er 50 kunstwerken zijn met (gewichts-) beperkingen voor de Rijkswegen.[6] In de beleidsbrief van 24 april jl.[7] aan de Kamer is onder meer aangekondigd dat als we niets doen, het de verwachting is dat dit aantal in 2030 verdubbeld is. Het kabinet heeft zich als doel gesteld om de negatieve trend van meer en/of langer durende beperkingen als gevolg van achterstanden in het onderhoud deze kabinetsperiode te doorbreken. Daarom ben ik samen met de Staatssecretaris bezig met een grootschalige herprioritering in het Mobiliteits- en Deltafonds om ervoor te zorgen dat kunstwerken tijdig worden vervangen en er zo min mogelijk beperkingen moeten worden opgelegd (zie ook antwoord op vraag 7).

Vraag 10
Bent u bereid voortaan bij iedere langdurige afsluiting vooraf te beoordelen of vrachtvervoerders door de aangewezen omleidingsroute extra vrachtwagenheffing moeten betalen en de Kamer hierover te informeren?

Antwoord 10
Indien nodig zal de kamer worden geïnformeerd over afsluitingen. Verder informeren we de Kamer via de reguliere lijnen, zoals de Staat van de Infrastructuur, over de stand van zaken van de vernieuwingsopgave en eventuele beperkingen. Zoals toegelicht in het antwoord op vraag 2 gaan

[6] Het gaat daarbij om een momentopname met peildatum juli 2025.
[7] Kamerstuk 36 800 XII, nr. 34

omleidingsroutes in de meeste gevallen over snelwegen, waarop vrachtwagenheffing verschuldigd is.