Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
16 september 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/181097

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Programmadirectie Vrachtwagenheffing
Beleid, Juridisch Kader en Communicatie

Beslistermijn
23-09-2026

Bijlage(n)
1

Aan Minister

nota

Kamerbrief naar aanleiding van de motie van het lid Heutink (Groep Markuszower) over de omleidingsroutes voor vrachtverkeer als gevolg van afgesloten bruggen

Aanleiding

Kamerlid Heutink (Groep Markuszower) heeft op 2 september 2026 Kamervragen gesteld over het feit dat omleidingsroutes voor vrachtverkeer, als gevolg van afgesloten bruggen zoals de Merwedebrug, Algerabrug en Papendrechtsebrug, onder het wegennet van de vrachtwagenheffing vallen. Met de bijgevoegde Kamerbrief geeft u antwoord op deze vragen.

Geadviseerd besluit

Instemmen met de bijgevoegde Kamerbrief.

Kernpunten

- Op 18 augustus 2026 heeft u Kamervragen van het lid Van Duijvenvoorde (JA21) over de afsluiting van de Merwedebrug en de staat van de Nederlandse infrastructuur[1] beantwoord. Hierbij heeft u toegelicht dat de vrachtwagenheffing geen mogelijkheid biedt voor een tijdelijke uitzondering van de extra omgereden kilometers.
- In de bijgevoegde Kamerbrief beantwoordt u de vragen van het lid Heutink in dezelfde lijn als die van het lid Van Duijvenvoorde. U licht toe dat transportbedrijven die onevenredige schade lijden als gevolg van de wegafsluitingen een beroep kunnen doen op de regeling van nadeelcompensatie. Vervolgens brengt een onafhankelijke commissie hierover advies uit. Extra kosten die verband houden met de vrachtwagenheffing kunnen meegenomen worden in een verzoek om nadeelcompensatie.
- U kunt geen uitspraken doen hoeveel extra kilometers het vrachtverkeer gaat rijden door het gebruik van omleidingsroutes en over eventuele meeropbrengsten vrachtwagenheffing. U licht toe dat de herkomst en bestemming voor iedere vrachtwagen anders zijn, waardoor de omrijkilometers niet kunnen worden gemeten of berekend.
- In de brief geeft u aan dat u het niet aanvaardbaar vindt dat vervoerders opdraaien voor kosten door afsluitingen of beperkingen voor zover de schade die geleden wordt uitgaat boven het normale maatschappelijke risico en die schade een benadeelde in vergelijking met anderen onevenredig zwaar treft. In die gevallen kunnen vervoerders daarom aanspraak doen op nadeelcompensatie.

[1] Kamerstuk 2026Z16409

- U legt uit dat afsluitingen of beperkingen soms onvermijdelijk zijn voor een gegarandeerd, veilig gebruik van de infrastructuur of voor de uitvoering van werkzaamheden. U geeft aan dat bij het bepalen van omleidingsroutes wordt bekeken hoe de overlast zo beperkt mogelijk kan worden gehouden.
- Ook benadrukt u dat de vrachtwagenheffing is ingevoerd om alle vrachtwageneigenaren uit het binnen- en buitenland per gereden kilometer te laten betalen, en dat de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden teruggesluisd naar de vervoerssector (o.a. voor de aanschaf van elektrische vrachtwagens). Daarmee weerspreekt u dat de vrachtwagenheffing een "ordinaire rekening" betreft.

Krachtenveld
Vervoerspartijen (TLN, VERN) vragen aandacht voor de gevolgen van de afsluiting van de Merwedebrug en andere afsluiting voor hun leden. Het instellen van de omleidingen veroorzaakt operationele problemen en heeft financiële gevolgen voor eigenaren van vrachtwagens, zoals extra loon- en brandstofkosten. Aangezien de omleidingsroutes in veel gevallen over snelwegen lopen, zal ook extra vrachtwagenheffing verschuldigd zijn. Deze financiële gevolgen komen in een periode waarin de vervoerssector te maken heeft met sterk gestegen brandstofkosten als gevolg van de crisis in het Midden-Oosten. Transportbedrijven rekenen de gestegen kosten in veel gevallen (deels) door aan hun klanten. TLN wijst erop dat door de stijgingen van de brandstofkosten en sterke fluctuaties bedrijven desalniettemin in liquiditeitsproblemen kunnen komen.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Toelichting
Politieke context
Kort na de ingediende Kamervragen van lid Heutink zijn de werkzaamheden aan de Algerabrug afgerond en is deze brug per 7 september heropend. Daarnaast werd in een uitzending van het RTL 4-programma LUBACH[2] de staat van de Nederlandse bruggen geduid.

Juridische overwegingen
De vrachtwagenheffing is een heffing als bedoeld in artikel 104 van de Grondwet. Deze heffing dient in een wet in formele zin te worden vastgelegd. Zowel de tarieven als het heffingsnetwerk van de vrachtwagenheffing zijn vastgelegd in de Wet vrachtwagenheffing. Dit betekent dat een eventuele wijziging ongeveer twee jaar in beslag neemt. Met een wijziging van de Wet vrachtwagenheffing kan dus niet ingespeeld worden op acute incidenten op het netwerk. Van 1 september tot en met 31 december 2026 zijn de tarieven van de vrachtwagenheffing tijdelijk verlaagd. Middels een goedkeurend beleidsbesluit is, vooruitlopend op een wijziging van de wet en in afwijking op de in de wet vastgestelde tarieven, goedkeuring verleend om lagere tarieven vast te stellen. Dit is een uitzonderlijke maatregel. Het verlagen van de tarieven van de vrachtwagenheffing vanwege bijvoorbeeld de afsluiting van de Merwedebrug voldoet niet aan de criteria uit het afweegkader voor het toepassen van een goedkeurend beleidsbesluit.

[2] Het gaat niet goed met onze bruggen! | LUBACH

Uitvoeringstechnische overwegingen
De vrachtwagenheffing is geen geschikt instrument om eigenaren van vrachtwagens te compenseren vanwege incidenten op het netwerk. Wijzigingen van de vastgestelde tarieven of het heffingsnetwerk zorgen voor administratieve lasten bij eigenaren van vrachtwagens. Zij moeten wijzigingen bijvoorbeeld verwerken in hun transportmanagementsystemen en de afspraken met hun klanten. Om ondernemers duidelijkheid te bieden is het uitgangspunt dat de tarieven minimaal vier jaar ongewijzigd blijven (behoudens inflatiecorrectie). Wijzigingen hebben ook gevolgen voor de toldienstaanbieders die de vrachtwagenheffing innen. Zij hebben hiervoor contractueel drie maanden de tijd.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1.	Kamerbrief inzake Kamervragen lid Heutink (Groep Markuszower)) over de omleidingsroutes voor vrachtverkeer als gevolg van afgesloten bruggen.	Kamerbrief met een inhoudelijk response over de vrachtwagenheffing in verhouding met de afgesloten bruggen.

Datum
16 september 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/181097

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Programmadirectie Vrachtwagenheffing
Beleid, Juridisch Kader en Communicatie

Aan
Minister

Bijlage(n)
1