Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/192446

Uw kenmerk
2026Z19356

Bijlage(n)
1

Datum 21 oktober 2026
Betreft Antwoorden op Kamervragen over oplopende kosten voor transportbedrijven

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik uw Kamer de beantwoording van de vragen die het lid Heutink (Groep Markuszower) op 21 september 2026 heeft gesteld over het artikel in de Gelderlander 'Transportbedrijven vallen bij bosjes door dure diesel en nieuwe vrachtwagenheffing' (kenmerk 2026Z19356).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans

Kenmerk 2026Z19356

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/192446

Vraag 1
Bent u bekend met het artikel uit De Gelderlander en wat is uw reactie daarop?

Antwoord
Transportondernemers hebben momenteel te maken met extra uitdagingen. De energiecrisis zorgt voor verhoogde energieprijzen. Daarnaast hebben we te maken met bruggen en viaducten die het einde van hun technische levensduur naderen. Dit leidt tot geplande maar ook, vanwege veiligheid, onverwachte onderhoudswerkzaamheden en vervanging. Helaas ontstaat hierdoor vaker hinder voor het vrachtverkeer, zoals de tijdelijke afsluiting van de Papendrechtsebrug in de N3 of de afsluiting van de Merwedebrug in de A27.

Het kabinet is zich ervan bewust dat de invoering van de vrachtwagenheffing, die jaren gepland was, plaatsvindt onder deze lastige omstandigheden.
Vanwege de hoge brandstofprijzen, heeft het kabinet eerder besloten om de tarieven voor de vrachtwagenheffing tijdelijk (van 1 september t/m 31 december) te verlagen met 22,3 procent. Ook heeft het kabinet het tarief van de motorrijtuigenbelasting (MRB) voor vrachtwagens van 12 ton of meer van 1 juli t/m 31 december 2026 op nul gezet. In aanvulling daarop is het kabinet voornemens om de tijdelijke accijnskorting op diesel met twee jaar te verlengen (doorzetten in 2027 en afbouw in 2028). Daarmee blijft de accijns op diesel in 2027 circa € 0,55 per liter, in plaats van circa € 0,67 per liter zonder verlenging van de korting.

De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing komen ten goede aan de vervoersector, omdat hiermee subsidies zoals de aanschafsubsidie voor elektrische vrachtwagens (AanZET) worden bekostigd. Hiermee wordt de vervoerssector minder afhankelijk van energie van buiten Europa en wordt de sector minder kwetsbaar voor stijgende brandstofprijzen.

Vraag 2
Kunt u aangeven hoeveel transportbedrijven er in 2026 tot dusver failliet zijn gegaan en hoe dit aantal zich verhoudt tot de afgelopen vijf jaar?

Antwoord
In het eerste halfjaar van 2026 zijn er volgens het CBS 75 bedrijven met een uitgesproken faillissement in het goederenvervoer over de weg. In dezelfde periode was het aantal bedrijven met een uitgesproken faillissement in het goederenvervoer over de weg 44 in 2021, 34 in 2022, 55 in 2023, 98 in 2024 en 52 in 2025. Het CBS heeft overigens eerder aangegeven dat het aantal faillissementen over alle bedrijfstakken historisch laag was in 2021 en 2022.

Vraag 3
Erkent u dat u met de invoering van de vrachtwagenheffing, de daarmee oplopende transportkosten voor bedrijven en de daarmee duurder wordende goederen zelf, rechtstreeks bijdraagt aan het onbetaalbaar worden van het leven voor heel veel Nederlanders? Zo nee, waarom niet?

Antwoord
De vrachtwagenheffing leidt gemiddeld gezien tot een beperkte stijging van de transportkosten. In de meeste gevallen worden deze kosten doorberekend aan de

opdrachtgever. Daarmee heeft de vrachtwagenheffing impact op de consumentenprijzen. Dit effect is echter beperkt omdat het aandeel van de transportkosten in de totale kostprijs van producten relatief klein is. De stijging van de consumentenprijzen als gevolg van de vrachtwagenheffing is in het voorbereidingstraject van de Wet vrachtwagenheffing becijferd op 0,02%[1].

Vraag 4
Bent u het eens met de stelling dat faillissementen een pijnlijk maar logisch gevolg zijn wanneer de overheid de kosten voor logistieke ondernemers verder verhoogt, onvoldoende doet om bestaande kostenstijgingen te dempen en logistieke bedrijven tegelijkertijd nauwelijks ruimte hebben de hogere lasten terug te verdienen? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Antwoord
Faillissement hangt af van verschillende factoren zoals de financiële positie van een onderneming en wat is afgesproken met klanten over de doorberekening van hogere prijzen. Veel ondernemers hebben bijvoorbeeld in contracten een brandstofclausule opgenomen, waarmee de gestegen kosten kunnen worden doorberekend.

Het kabinet ziet echter dat transporteurs voor flinke uitdagingen staan. Niet alleen zijn de energiekosten gestegen, ook heeft de sector te maken met gestegen loonkosten en moet zij investeren in digitalisering en cyberveiligheid. Het kabinet heeft daarom de bij het antwoord op vraag 1 genoemde maatregelen genomen om de lastenstijging voor de transportsector te drukken.

Vraag 5
Erkent u dat de hogere transportkosten evident zullen leiden tot hogere kostprijs van bijvoorbeeld boodschappen? Zo ja, wat bent u van plan te doen om ervoor te zorgen dat Nederlanders nog boodschappen kunnen doen straks? Zo nee, waarom niet?

Antwoord
Zowel de brandstofkosten als de vrachtwagenheffing worden in de meeste gevallen doorberekend aan de opdrachtgevers van transport en hebben daarmee impact op de consumentenprijzen. Dit effect is echter beperkt, aangezien transportkosten een relatief klein onderdeel uitmaken van de consumentenprijzen.

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 1 heeft het kabinet maatregelen genomen om de lastenstijging voor de transportsector te drukken. Het kabinet is niet voornemens om aanvullende maatregelen te nemen.

Vraag 6
Maakt u zich zorgen over de schaalvergroting van de transportsector die volgt indien kleine bedrijven failliet gaan, waardoor er minder concurrentie op de markt zal zijn en als gevolg daarvan het transport van goederen nóg duurder kan worden? Zo ja, wat bent u voornemens te doen om dit tegen te gaan? Zo nee, waarom niet?

[1] Effect op concurrentiepositie en economie | Vrachtwagenheffingsbeleid

Antwoord
De continuïteit van een bedrijf is van meerdere factoren afhankelijk en niet enkel de omvang van het bedrijf.
De ontwikkeling van de transportmarkt en de concurrentieverhoudingen zijn in belangrijke mate aan de markt zelf. Ondernemingen maken daarbij zelf keuzes over hun bedrijfsvoering, schaal en onderlinge samenwerking. Het kabinet voorziet voorlopig geen tekort aan concurrentie in de transportmarkt. Wel ziet het kabinet dat er veel op de sector afkomt. Het kabinet blijft daarom de ontwikkelingen volgen en onderhoudt nauw contact met de vervoerssector.

Overigens heeft het kabinet bij de inzet van de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing voor elektrificatie van de transportsector, nadrukkelijk aandacht voor kleinere transportbedrijven. Zo kunnen zij binnen de subsidieregeling AanZET hogere subsidiebedragen ontvangen voor de aanschaf van emissievrije voertuigen. Uit de evaluatie van AanZET, die recent met uw Kamer is gedeeld[2], komt naar voren dat kleine transportbedrijven gebruik maken van deze regeling. Bij de openstelling in het voorjaar van 2026 ging 38 procent van het subsidiebudget naar kleinere ondernemingen.

Vraag 7
Bent u van plan de accijns op brandstof en/of de btw op brandstof af te schaffen of extra te verlagen nu blijkt dat transportbedrijven omvallen en naar verwachting 14% meer kosten zullen maken? Zo ja, welke maatregelen gaat u nemen en op welke termijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord
Het kabinet heeft de maatregelen genomen die zijn genoemd in het antwoord op vraag 1. Op dit moment ziet het kabinet geen aanleiding om aanvullende maatregelen te nemen.

Vraag 8
Kunt u aangeven hoeveel extra kosten een klein of middelgroot bedrijf heeft vanwege de implementatie van de vrachtwagenheffing?

Antwoord
Hoeveel een individuele transportondernemer kwijt is aan vrachtwagenheffing hangt af van de het aantal kilometers dat gereden wordt en het type vrachtwagens dat wordt gebruikt. In onderzoek dat in het voorbereidingstraject van de vrachtwagenheffing is gedaan, is geraamd dat de invoering leidt tot een stijging van de kosten voor de wegvervoerssector als geheel met 1 tot 3%[3]. De meeste ondernemers brengen deze in rekening bij hun opdrachtgevers.

Verder zijn er als gevolg van de terugsluis van de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing subsidies beschikbaar voor de aanschaf van elektrische vrachtwagens en laadinfrastructuur. Hiermee kunnen ondernemers de kosten die zij maken voor de transitie naar elektrisch vervoer, verlagen.

Vraag 9
Bent u van mening dat het nog rechtvaardig is om de vrachtwagenheffing in stand te houden nu blijkt dat de Nederlandse infrastructuur in een zodanig slechte staat

[2] Kamerstukken II 2025/26, 31305, nr.565
[3] Effect op concurrentiepositie en economie | Vrachtwagenheffingsbeleid

is dat vrachtwagens op bepaalde routes moeten omrijden en dus meer kilometers moeten maken? Zo ja, bent u van plan de vrachtwagenheffing buiten werking te stellen, allicht tijdelijk? Zo nee, waarom niet?

Antwoord
Ja, met de vrachtwagenheffing betalen niet alleen binnenlandse vrachtwagens, maar ook buitenlandse vrachtwagens voor het gebruik van de Nederlandse wegen. De terugsluis van de netto-opbrengsten van deze heffing levert een zeer belangrijke bijdrage aan de elektrificatie van de Nederlandse transportsector. Deze elektrificatie maakt de Nederlandse transportsector minder afhankelijk van energie van buiten Europa.

Vraag 10
Maakt u zich zorgen dat Nederlandse transporteurs hun marktaandeel zullen verliezen, dan wel zien verkleinen, nu blijkt dat zij onevenredig hard worden aangepakt ten aanzien van andere Europese transporteurs? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet? Kunt u in beide gevallen toelichten wat de prognose rondom het marktaandeel de komende jaren is?

Antwoord
Ik zie dat de Nederlandse transportsector voor grote uitdagingen staat in deze tijd van hoge brandstofkosten. Ook ligt er een uitdagende elektrificatie-opgave.
De invoering van de vrachtwagenheffing draagt bij aan een gelijk speelveld omdat binnen- en buitenlandse vervoerders op gelijke wijze betalen voor het gebruik van de weg, zoals dat ook geldt in onze buurlanden. De bijdrage van buitenlandse vervoerders is groter dan voorheen. Voorheen betaalden Nederlandse vervoerders motorrijtuigenbelasting en het Eurovignet, terwijl buitenlandse vervoerders alleen het Eurovignet betaalden. De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden teruggesluisd naar de Nederlandse transportsector.

Vraag 11
Vindt u dat nieuwsberichten waaruit blijkt dat de Nederlandse infrastructuur uit elkaar valt, dat logistieke bedrijven failliet gaan en dat onze brandstofprijzen recordhoogten behalen nog in lijn met de wens om verduurzamen? Zo ja, waarom? Zo nee, bent u van plan de touwtjes in handen te nemen en maatregelen te nemen ten aanzien van Nederland en de infrastructuur?

Antwoord
Er ligt een grote beheer- en onderhoudsopgave voor de Nederlandse infrastructuur. Met het zogenaamde afweegkader, dat samen met de Tweede Kamer is vormgegeven, hebben we deze zomer een concrete prioritering op projectniveau gemaakt. De uitkomst hiervan is dat we nu ca. € 18 miljard voor het benodigde onderhoud en de vernieuwing beschikbaar willen maken[4].

De elektrificatie van het wegvervoer is hard nodig om de sector minder afhankelijk te maken van energie van buiten Europa. Bovendien is elektrisch vervoeren in steeds meer gevallen voordeliger dan het gebruik van dieselvrachtwagens. Daarom zet het kabinet in op het ondersteunen van de elektrificatie van het wegvervoer.

[4] Kamerbrief over prioritering en perspectief Mobiliteits- en Deltafonds 16 oktober 2026 (kenmerk Tweede Kamer: 2026Z22564)