



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 22.6.2026
C(2026) 4515 final

ADVIES VAN DE COMMISSIE

van 22.6.2026

**overeenkomstig artikel 7 nonies, lid 2, van Richtlijn 1999/62/EG betreffende de
invoering van een nieuwe tolregeling met gebruikmaking van een infrastructuurheffing
in het Koninkrijk der Nederlanden**

(Slechts de tekst in de Nederlandse taal is authentiek)

ADVIES VAN DE COMMISSIE

van 22.6.2026

overeenkomstig artikel 7 nonies, lid 2, van Richtlijn 1999/62/EG betreffende de invoering van een nieuwe tolregeling met gebruikmaking van een infrastructuurheffing in het Koninkrijk der Nederlanden

(Slechts de tekst in de Nederlandse taal is authentiek)

1. INLEIDING

- (1) Overeenkomstig artikel 7 nonies, lid 1, punt a), van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad¹ (hierna “de richtlijn”)² sturen de lidstaten de Commissie ten minste zes maanden vóór de toepassing van een nieuwe of ingrijpend gewijzigde tolregeling met gebruikmaking van een infrastructuurheffing zonder concessietolgelden:
- de eenheidswaarden en andere parameters die zij gebruiken om de verschillende infrastructuurkostenelementen te berekenen, en
 - duidelijke informatie over de voertuigen waarvoor de tolregelingen gelden, de geografische omvang van het wegennet of het gedeelte van het wegennet die voor elke kostenberekening in aanmerking is genomen, en het percentage van de beoogde terug te verdienen kosten, en
 - voor zover van toepassing, duidelijke informatie over de belangrijkste kenmerken van de elektronische tolregeling, waaronder de interoperabiliteit ervan.
- (2) Bij brief van 12 december 2025³ hebben de Nederlandse autoriteiten de Commissie informatie verstrekt over de uitvoering van een nieuwe tolregeling met gebruikmaking van een infrastructuurheffing. De kennisgeving is gedaan onder verwijzing naar artikel 7 nonies.
- (3) De geplande datum van inwerkingtreding van de nieuwe tolregeling is 1 juni 2026.
- (4) Op 22 december 2025⁴, 16 maart 2026⁵ en 1 april 2026⁶ heeft de Commissie verzocht om verduidelijking van de lengte van het tolwegennet, van het gebruik en de publicatie van equivalentiefactoren voor de toewijzing van kosten aan voertuigcategorieën en van het referentiejaar voor de gegevens over

¹ Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen (PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/2022-03-24>).

² Tenzij anders aangegeven, verwijzen alle verwijzingen naar wetgeving in dit advies naar Richtlijn 1999/62/EG.

³ Ares(2025)11079619.

⁴ Ares(2026)3187846.

⁵ Ares(2026)3188575.

⁶ Ares(2026)3466795.

infrastructuurkosten en voor de gebruikte prijsniveaus. De Nederlandse autoriteiten hebben geantwoord op 5 februari 2026⁷, 24 maart 2026⁸ en 15 april 2026⁹.

- (5) Overeenkomstig artikel 7 nonies, lid 2, brengt de Commissie binnen zes maanden na ontvangst van alle nodige informatie over de nieuwe tolregeling met gebruikmaking van een infrastructuurheffing van de kennisgevende lidstaat, advies uit over de vraag of de lidstaat voldoet aan de verplichtingen van artikel 7 sexies. In artikel 7 sexies, lid 1, is bepaald dat de lidstaten het maximumtarief van de infrastructuurheffing voor zware bedrijfsvoertuigen berekenen met gebruikmaking van een methode die is gebaseerd op de in artikel 7 ter en bijlage III opgenomen kernbeginselen voor kostenberekening.
- (6) In dit advies wordt rekening gehouden met de volgende door de Nederlandse autoriteiten verstrekte documenten:
- brief aan de Commissie van 12 december 2025 betreffende de vrachtwagenheffing in Nederland;
 - wetgevingsdocumenten:
 - Wet vrachtwagenheffing, 2022,
 - wijziging van de Wet vrachtwagenheffing, 2025,
 - memorie van toelichting bij de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing, 3 oktober 2024;
 - verslagen:
 - “Bepaling maximumtarief kilometerheffing vrachtvervoer”, Transport & Mobility Leuven, 2018,
 - “De prijs van een reis”, CE Delft, 2022,
 - “Varianten voor tariefstructuur vrachtwagenheffing bij implementatie herziene Eurovignet-richtlijn”, Revnext, 2023,
 - “Advies vrachtwagenheffing”, Transport & Mobility Leuven, 2023;
 - nota van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat “Infrastructuurkostentoewijzing per voertuigcategorie”, zoals gewijzigd op 15 april 2026;
 - aanvullende detailberekeningen van maximale infrastructuurkosten – (Excel-bestand).
- (7) Het toe te passen tarief voor infrastructuurheffingen is vastgesteld in artikel 5, lid 1, punt a), van de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing van 2025¹⁰. De tarieven zijn vastgesteld op basis van het prijspeil van 2023. In hun brief aan de Commissie verklaarden de Nederlandse autoriteiten dat de tarieven bij het begin van de nieuwe tolregeling zullen worden geïndexeerd op basis van het prijspeil van 2026. De in dit advies gebruikte cijfers zijn gebaseerd op het prijspeil van 2023.

⁷ Ares(2026)3188075.

⁸ Ares(2026)3188794.

⁹ Ares(2026)3947411.

¹⁰ Wet van 19 november 2025 tot wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels (Staatsblad 2025, 402, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2025-402>).

2. BETROKKEN WEGENNET EN VOERTUIGEN

(8) De tolregeling zal gelden voor 7 915 kilometer wegen:

- 6 777 kilometer TEN-T-wegen, waaronder autosnelwegen (5 109 kilometer)¹¹,
- 657 kilometer andere wegen buiten de stad en
- 481 kilometer gemeentelijke wegen.

(9) De tolregelingen zullen gelden voor alle vrachtwagens. Die zijn verdeeld in vier gewichtscategorieën: 3,5 tot 12 ton, 12 tot 18 ton, 18 tot 32 ton en meer dan 32 ton. De infrastructuurheffing is gedifferentieerd op basis van de euro-emissieklasse en de CO₂-emissieklasse van voertuigen.

Figuur 1 – Geografische omvang van het wegennet



3. INFRASTRUCTUURKOSTEN EN KOSTENVERDELING

(10) De infrastructuurkosten worden geraamd aan de hand van de synthetische methode¹². De Nederlandse autoriteiten hebben de waarde van de infrastructuur berekend per kilometer op een wegvak. Onderhoudskosten en structurele reparatiekosten werden opgesplitst in vaste en variabele kosten, waarbij vaste kosten losstonden van de verkeersintensiteit en variabele kosten daarvan afhankelijk waren. De jaarlijkse

¹¹ Het toepassingsgebied van artikel 7, lid 1, van de richtlijn stemt overeen met TEN-T-wegen en autosnelwegen. De door de Nederlandse autoriteiten verstrekte berekeningen hebben betrekking op dat wegennet, maar daarin zijn de infrastructuurkosten van autosnelwegen gebruikt als proxy-indicator.

¹² De synthetische methode gaat uit van een volledige inventaris van infrastructuurvoorzieningen voor het referentiejaar en raamt wat het zou kosten om het wegennet te vervangen door voorzieningen van gelijkwaardige kwaliteit, rekening houdend met de resterende levensduur van de infrastructuur.

infrastructuurkosten die via tolgelden kunnen worden terugverdiend, werden geraamd op 4 243 miljoen EUR. De gemiddelde jaarlijkse kosten van één kilometer autosnelweg bedragen ongeveer 830 000 EUR.

Tabel 1: jaarlijkse in rekening te brengen kosten (in miljoen EUR).

Investeringskosten	2 980
Jaarlijkse kosten voor onderhoud en structurele reparaties	1 019
Exploitatiekosten, beheerskosten en kosten voor tolheffing	244
TOTALE KOSTEN	4 243

- (11) De kosten worden verdeeld over vrachtwagens, waarbij rekening wordt gehouden met het aandeel van vrachtwagens in het verkeer op het wegennet, en worden gecorrigeerd aan de hand van equivalentiefactoren. Verkeersvolumes worden geraamd op basis van statistische verkeersgegevens. De gebruikte equivalentiefactoren zijn gebaseerd op personenauto-equivalenten (PAE), de tweede macht van de asdruk en de vierde macht van de asdruk.

Tabel 2: door Nederland gebruikte equivalentiefactoren

Soort kosten	Voertuigkilometers	PAE-kilometers	Tweede macht van de asdruk	Vierde macht van de asdruk	Vrachtwagens $\geq$ 12 000 kg
Bouwkosten	-	89 %	-	11 %	
Beheerskosten	30 %	70 %	-	-	
Vaste versterkings- en onderhoudskosten					
40 % van de versterkingskosten	22 %	-	3 %	75 %	
71 % van de onderhoudskosten	35 %	50 %	-	-	15 %
Variabele versterkings- en onderhoudskosten					
60 % van de versterkingskosten	20 %	-	4 %	76 %	
29 % van de onderhoudskosten	37 %	-	2 %	61 %	

- (12) Vrachtwagens zijn goed voor 8,1 % van het verkeersvolume, maar door de kostentoerekening wordt 39,1 % van de in rekening te brengen kosten aan vrachtwagens toebedeeld.

Tabel 3: verkeersvolumes en kosten per voertuigklasse¹³

Voertuigklasse	Verkeersaandeel in %	Deel van de jaarlijkse kosten
Personenwagens	74,5 %	45,4 %
Bestelwagens	15,2 %	11,0 %
Vrachtwagens	8,1 %	39,1 %
Bussen en touringcars	0,4 %	3,9 %
Motorfietsen	1,8 %	0,6 %

- (13) Het maximumtarief van de infrastructuurheffing bedraagt 0,289 EUR/km. Het gewogen gemiddelde van de infrastructuurheffing bedraagt 0,0745 EUR/km.

4. KENMERKEN VAN HET TOLHEFFINGSSYSTEEM

- (14) De tol wordt geïnd door een hoofddienstverlener en door aanbieders van de Europese elektronische tolheffingsdienst zoals gedefinieerd in Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad¹⁴. Voor plaatsbepaling met satelliet wordt het GNSS gebruikt.

5. BEOORDELING DOOR DE COMMISSIE

- (15) Overeenkomstig artikel 7 sexies, lid 1, van de richtlijn wordt het maximumtarief van de infrastructuurheffing voor vrachtwagens berekend met een methode die is gebaseerd op de in artikel 7 ter en bijlage III opgenomen kernbeginselen voor kostenberekening.
- (16) Overeenkomstig artikel 7 ter, lid 1, is de berekening van het maximumtarief van de infrastructuurheffing gebaseerd op het beginsel van het terugverdienen van de infrastructuurkosten. Overeenkomstig artikel 7 ter, lid 2, eerste zin, hebben de in rekening gebrachte kosten betrekking op het wegennet waarop infrastructuurrechten worden geheven en op de voertuigen die aan die heffingen zijn onderworpen. Zowel het wegennet waarop de tolregeling van toepassing is als de voertuigen die eraan onderworpen zijn, zijn duidelijk vastgesteld. Het systeem voor de indeling van voertuigen met het oog op de differentiatie van de toltarieven is nauwkeurig omschreven.
- (17) Overeenkomstig de punten 2 en 3 van bijlage III zijn de cijfers voor de infrastructuurkosten duidelijk gespecificeerd en worden ze geraamd op basis van de synthetische methode. Ze omvatten de bouwkosten, de jaarlijkse onderhoudskosten, de kosten van structurele reparaties, de beheerskosten en de kosten van het tolsysteem. De beginselen voor de kostentoerekening aan vrachtwagens zijn

¹³ De percentages zijn afgerond. Daardoor kunnen totalen enigszins afwijken.

¹⁴ Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (PB L 91 van 29.3.2019, blz. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

duidelijk. De infrastructuurkosten worden verdeeld over vrachtwagens, rekening houdend met het aandeel van het vrachtwagenverkeer op het wegennet, overeenkomstig punt 2, zesde streepje, van bijlage III. De tolkosten worden volledig toegerekend aan de voertuigen waarop het tolsysteem van toepassing is, overeenkomstig punt 3 van dezelfde bijlage.

- (18) Overeenkomstig punt 4 van bijlage III worden voor de kostenverdeling equivalentiefactoren gebruikt om de door vrachtwagens afgelegde voertuigkilometers te corrigeren, zodat de hogere kosten van de aanleg en het onderhoud van infrastructuur voor gebruik door vrachtwagens worden meegerekend. De gebruikte equivalentiefactoren verschillen van die in punt 4 van bijlage III bij de richtlijn en zijn gebaseerd op objectief gerechtvaardigde criteria, zoals uiteengezet in punt (11). De Nederlandse autoriteiten hebben bevestigd dat zij die equivalentiefactoren zullen bekendmaken in de nota “Infrastructuurkostentoerekening per voertuigcategorie”.
- (19) Overeenkomstig artikel 7 ter, lid 2, tweede zin, wordt slechts een percentage van de infrastructuurkosten terugverdiend door de toepassing van een infrastructuurheffing. Het terugverdienpercentage, dat de verhouding is tussen de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing en het maximumtarief van de infrastructuurheffing, bedraagt ongeveer 25 %.
- (20) Overeenkomstig artikel 7 undecies, lid 2, zijn de regelingen voor de inning van tolgelden gebaseerd op Richtlijn (EU) 2019/520.
- (21) Dit advies doet geen afbreuk aan de beoordeling van de overeenstemming van de betrokken tolregeling met andere bepalingen van het Unierecht dan artikel 7 sexies van de richtlijn.

6. CONCLUSIE

- (22) De Commissie is van mening dat de nieuwe tolregeling met gebruikmaking van een infrastructuurheffing in Nederland, zoals meegedeeld door Nederland, in overeenstemming is met artikel 7 sexies van Richtlijn 1999/62/EG.

Gedaan te Brussel, 22.6.2026

Voor de Commissie
Apostolos TZITZIKOSTAS
Lid van de Commissie

