WYNIA'S WEEK



De transportsector wordt door de overheid steeds verder afgeknepen en dat houdt voorlopig niet op

Posted on 18 juni 2026 by Harald Hameleers

De eens zo machtige en internationaal toonaangevende Nederlandse transportsector wordt na jarenlange lastenverzwaringen per 1 juli door de overheid nog verder bedreigd met kostenstijgingen en andere belemmeringen.

In de jaren negentig van de vorige eeuw werden de Nederlandse goederenvervoerders al gedwongen tot het zogeheten 'uitvlaggen', het in het buitenland onderbrengen van Nederlandse bedrijven. Veel transporteurs weken uit naar Polen, Hongarije, Roemenië, Bulgarije en andere veelal Oost-Europese landen omdat daar de kosten veel lager waren dan hier. Ook werden buitenlandse chauffeurs ingehuurd en op veel creatieve manieren hier tewerkgesteld. Door het uitvlaggen zag je veel vertrouwde Nederlandse kentekens verdwijnen en vervangen worden door buitenlandse, meestal Oost-Europese kentekens.

Daarnaast kwam er het Eurovignet en voerden verschillende landen tolmaatregelen

en vignetten in. Ook de rijtijdenregelingen werden strenger, de belastingen werden verhoogd en ook de dieselprijzen stegen. En vrachtwagens werden duurder in aanschaf vanwege strenger wordende milieumaatregelen.

‘Eerlijker en duurzamer’

En nu wordt er vanaf 1 juli in Nederland tol geheven voor vrachtwagens op bepaalde aangewezen N-wegen en op autosnelwegen. Deze maatregel maakt deel uit van een bredere hervorming van het vrachtverkeersbeleid, waarbij, volgens de overheid, het gebruik van de weg eerlijker en duurzamer wordt gemaakt.

De tolheffing geldt voor vrachtwagens vanaf een bepaald gewicht en is afhankelijk van het aantal gereden kilometers. Vanaf 1 juli geldt de vrachtwagenheffing op bijna alle snelwegen in Nederland en daarnaast op een selectie van provinciale en gemeentelijke hoofdwegen. Opmerkelijk is dat in slechts vier steden tol wordt geheven op gemeentelijke wegen, namelijk Rotterdam, ’s-Hertogenbosch, Utrecht en Maatsricht. Langs diverse wegen in Maastricht wordt het verkeer vanuit België hierop al gewezen.

Het systeem werkt met een kilometerheffing. Vrachtwagens worden uitgerust met een kastje (de zogeheten OBU, OnBoard Unit) dat via gps registreert hoeveel kilometers er op tolwegen worden gereden. Op basis daarvan wordt een bedrag berekend dat transportbedrijven moeten betalen. De hoogte van de heffing kan variëren, bijvoorbeeld afhankelijk van de milieuklasse van het voertuig. Zo zullen schonere vrachtwagens minder betalen dan de vervuilendere varianten. Na 1 juli verdwijnt de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens tot 12.000 kilo. De motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens vanaf 12.000 kilo wordt dan een stuk lager.

Het doel van deze maatregel is tweeledig. Enerzijds wil de overheid de kosten van onderhoud en aanleg van infrastructuur eerlijker verdelen. Vrachtwagens veroorzaken relatief veel slijtage aan wegen en met deze heffing dragen zij daar directer aan bij, zo redeneert de overheid. Anderzijds stimuleert het systeem verduurzaming in de transportsector doordat schonere voertuigen financieel worden bevoordeeld. Voor personenauto’s verandert er niets. Dat de elektrische personenauto’s ook zwaarder worden en daardoor meer slijtage veroorzaken dan de benzine personenauto’s heeft de overheid nog niet meegenomen in deze besluitvorming.

Met deze stap sluit Nederland aan bij andere Europese landen waar vergelijkbare systemen al langer bestaan. De verwachting van de overheid is dat dit leidt tot een efficiënter en milieuvriendelijker transportnetwerk.

Bestemming van de opbrengsten

De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden beheerd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het geld wordt geïnvesteerd in innovatie en verduurzaming binnen de transportsector, met een focus op elektrische vrachtwagens en waterstofvoertuigen.

Dit is een belangrijke mijlpaal, aangezien de inkomsten uit de heffing direct worden gekoppeld aan investeringen in de sector, een resultaat van succesvolle lobby-inspanningen van de transportsector. De sector praat ook mee met de minister over de precieze besteding van de terugsluisgelden. De terugsluisregeling betreft geen automatische terugbetaling aan elke vervoerder, maar loopt via subsidieaanvragen.

Voor 2026 geldt een gemiddeld kilometertarief van 19,1 eurocent. Voor bijvoorbeeld een Euro 6 voertuig met een technische maximummassa (van de combinatie) van 16 ton zal het tarief 16,0 eurocent per kilometer bedragen. Is hetzelfde voertuig 100 procent elektrisch, dan is het tarief 3,5 eurocent. Voor een Euro 6 voertuig met een technische maximummassa (van de combinatie) van meer dan 32 ton is het bedrag 20,1 eurocent per kilometer en bij 100 procent elektrisch 3,8 eurocent.

De hoogte van de vrachtwagenheffing wordt afhankelijk van twee factoren: het gewicht van het voertuig en de CO_2-uitstootklasse. Deze gegevens worden ontleend aan het kentekenregister van de RDW, dat momenteel wordt geüpdatet.

De inning van de vrachtwagenheffing verloopt op dezelfde manier als in omliggende landen. Transporteurs moeten een GPS-onboard unit (OBU) in hun voertuig hebben, die registreert waar en hoeveel kilometer er is gereden op het tolnetwerk. Deze OBU geeft op basis van een satellietverbinding de locatie door aan de toldienstaanbieder, die vervolgens de factuur opstelt.

Toldienstaanbieders en contractopties

Om de heffing te voldoen, moeten transporteurs een contract afsluiten met een toldienstaanbieder. 'Hoofdaanbieder' Nedlinq is een door de overheid aangewezen partij die verplicht is om alle klanten te accepteren. Een beperkende factor bij NedLinq is dat deze optie alleen bruikbaar is binnen Nederland. Maar er zijn ook commerciële aanbieders met eigen OBU's die ook in andere landen gebruikt kunnen worden. Zij moeten daarvoor eerst worden toegelaten tot de Nederlandse vrachtwagenheffing. De commerciële aanbieders mogen zelf bepalen welke klanten ze accepteren.

Eerder tekenden toldienstaanbieders Axxès, Telepass, Toll4Europe, Tolltickets en TotalEnergies, een overeenkomst met de Dienst Wegverkeer (RDW). Met Eurowag zijn er nu zes partijen die de betaling van vrachtwagenheffing in Nederland willen aanbieden volgens het Europese elektronische tolsysteem. Gebruikers kunnen met deze aanbieders in meerdere Europese landen tol betalen. Mogelijk volgen nog meer aanbieders. Het groeiende aanbod is belangrijk voor een gebruiksvriendelijk en efficiënt systeem van vrachtwagenheffing in Nederland. Naast deze partijen is er dan nog de nationale aanbieder NedLinq, die uitsluitend diensten levert binnen Nederland.

Hogere kosten

In het rapport *Kostenontwikkelingen 2025/2026* heeft onderzoeksbureau Panteia vastgesteld dat de vrachtwagenheffing leidt tot hogere kosten, maar dat het effect sterk verschilt per vervoerder en klant.

Diederik Antvelink, oprichter en eigenaar van logistiek bedrijf Nedcargo, verwacht dat ondanks de mooie woorden van de overheid veel transporteurs om zullen vallen. Hij denkt dat de impact van de nieuwe heffing door beleidsmakers en retailers ernstig wordt onderschat. Veel vervoerder opereren al met lage winstmarges, en zeker niet alleen de kleinste.

Elektrische vrachtwagens zijn niet direct de oplossing. Want ook hier steekt de stroomcrisis een stok in de vrachtwagenspaken. Volgens brancheverenigingTransport en Logistiek krijgen veel bedrijven geen aansluiting voor een eigen laadplek. 'Als je verzwaring van je stroomaansluiting nodig hebt, moet je op dit

moment zo'n tien tot twaalf jaar wachten. Het is echt een groot probleem voor de sector.'

Hoewel het aantal publieke laadpalen langzaam toeneemt, is dat eigenlijk geen oplossing voor veel bedrijven, zegt directeur Nick Broekhuysen van Melis Logistics in Duiven. 'Als je langs de weg moet laden betaal je soms zo'n 50 cent per kWh. Dan kan het nog steeds niet uit.' Dat komt omdat elektrische vrachtwagens in aanschaf zo'n drie keer zo duur zijn als vrachtwagens die op diesel rijden. Broekhuysen: 'Alleen als je in staat bent het opladen op je eigen terrein te regelen, met bijvoorbeeld zonnepanelen en een batterij, dan kan het wel gaan concurreren met diesel.'

Nog meer kosten

Behalve de oplopende dieselprijzen, personeelskosten en nieuwe heffingen, ziet de sector zich geconfronteerd met een andere kostenstijging: het moeten omrijden vanwege afgesloten bruggen door achterstallig onderhoud. Met het oplossen van dat probleem kunnen politici nu eenmaal moeilijk scoren. In de woorden van Arno Visser, voorzitter van Bouwend Nederland: 'Het is aantrekkelijker een nieuwe brug te openen dan een bestaande te renoveren.' De gevolgen laten zich raden: slechtere bereikbaarheid en het risico op nog meer files.

Wynia's Week *brengt broodnodige, onafhankelijke berichtgeving: drie keer per week,* ***156 keer per jaar****, met artikelen en columns, video's en podcasts. Onze donateurs maken dat mogelijk.* ***Doet u (weer) mee?*** *Hartelijk dank!*