

2026 VRACHTWAGENHEFFING

Nieuwe regels, nieuwe kansen!

In deze two-pager laten we zien hoe je de heffing kunt omzetten in kostenefficiëntie en concurrentievoordeel.

Vanaf 1 juli 2026 geldt in Nederland een kilometerheffing voor vrachtwagens zwaarder dan 3.500 kg. Deze maatregel zet transportbedrijven voor een strategische keuze: accepteer je de extra kosten, of benut je de stimulans voor verduurzaming en besparing?

Wegen vrachtwagenheffing

A12 A-wegen
N12 N-wegen
* gemeentelijke wegen



Bron: vrachtwagenheffing.nl

Samenvatting van de heffing

Wat houdt de heffing in?

Er komt een kilometerheffing voor alle vrachtwagens boven de 3 500 kg op snelwegen en geselecteerde provinciale en gemeentelijke wegen, ter vervanging van het Eurovignet en met invoering van een lager MRB-niveau voor zware voertuigen.

Vanaf wanneer?

De nieuwe heffing gaat in per 1 juli 2026.

Hoe werkt het?

Elke vrachtwagen heeft een OBU (On Board Unit) nodig, gekoppeld aan een geaccrediteerde tellermodule via EETS of HDA.

Nederland koppelt aan Europese systemen, zodat bestaande OBU's van Duitsland/België in principe geschikt zijn mits 5G compatibel.

Controle verloopt via vaste portalen (eerste geplaatst op de A12 bij Bodegraven in april 2025) en door mobiele toezichtteams.

Waar?

Alle A-wegen en enkele N-wegen.

Tariefstructuur

Het gemiddelde tarief is ongeveer € 0,167–0,186 per kilometer (prijspeil 2023–2025) en varieert op basis van gewicht en CO₂-emissieklasse. Daarbij geldt jaarlijks een inflatiecorrectie.

Belastingverrekening

Vanuit MRB vervallen de belastingen voor voertuigen tot 12 t volledig. Voor zwaardere trucks wordt de MRB verlaagd tot het Europese minimum.

Kostenmatrix: diesel versus elektrisch

Technische maximummassa	Euro		CO ₂ -emissieklasse			
	5	6	2	3	4	5
Meer dan 3.500 tot 12.000 kg	0,131	0,113	0,103	0,092	0,063	0,025
12.000 tot 18.000 kg	0,186	0,160	0,145	0,129	0,088	0,035
18.00 tot en met 32.000 kg	0,212	0,182	0,165	0,148	0,100	0,037
Meer dan 32.000 kg	0,236	0,201	0,183	0,165	0,111	0,038

Prijspeil 2026 onder voorbehoud

Subsidies & Investeringssterugsluis

AanZET-subsidie biedt tot maximaal € 115.200 per elektrische truck, afhankelijk van voertuigtype en bedrijfsomvang.

Voor N3 trucks zijn de percentages tot 29 % (max. € 115.200) voor MKB en kleine ondernemingen. Belangrijk: voor 2025 is deze subsidie al overschreden.

Laadinfrastructuur kan ondersteund worden via MIA/EIA en SPuLa/SPRILA-regelingen, deels gefinancierd uit de VWH-opbrengsten.

Terugsluizen: beleidsopbrengsten uit de heffing (circa € 550 mln) worden structureel geïnvesteerd in subsidies en innovatie binnen de transportsector.

TCO-effecten op Levensduur

E-trucks zijn ondanks hogere aanschafprijs inmiddels **goedkoper in TCO** dan diesel, dankzij lagere operationele kosten en subsidies. Al vóór 2025 bereikt TCO-pariteit.

De lagere energiekosten (elektriciteit vs. diesel), minder onderhoud en vrijstellingen drukken de exploitatiekosten aanzienlijk, waardoor de TCO-kanteling rond **2025–2027** ligt.

Rekenvoorbeeld op 100.000 km/jaar

Euro VI dieseltruck:

Bij 100.000 km × € 0,182 = ongeveer € 18.200 extra per jaar

Zware elektrische truck:

100.000 km × € 0,038 = ongeveer € 3.800 per jaar.

Verskil € 14.400,00

Actieplan voor Transportbedrijven

Maak een nulmeting van huidige voertuigen volgens gewicht, CO₂-klasse en jaarkilometrage.

Simuleer TCO-scenario's voor diesel- en elektrische trucks, inclusief heffing en subsidies.

Plan subsidieaanvragen voor AanZET rond openstellingsdata (jan. en sept. 2025).

Ontwikkel laadinfrastructuurplan, mogelijk met SPuLa/SPRILA ondersteuning.

Kies tijdig OBU/EETS-provider en begin installatie vóór H1 2026.

Informeer klanten via transparante communicatie en pas contractvoorwaarden aan.