

Kostenontwikkelingen in het wegvervoer

2025-2026

Deelrapport: Afvalstoffentransport



Panteia

Kostenontwikkelingen in het wegvervoer

Deelrapport: Afvalstoffentransport

2025-2026

Auteurs

Manfred Kindt

Wim Mars

Gepubliceerd

Zoetermeer, 2-10-2025

Opdrachtgevers

TLN

evofenedex

Projectnummer

11022A

De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij Panteia. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, alsmede opslag in een retrieval system, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Panteia. Panteia aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.



Inhoudsopgave

	Samenvatting	4
1	Kostenontwikkeling	8
1.1	Ontwikkeling prijspeil per kostenpost	8
1.2	Kostenontwikkeling: deelsector afvalstoffentransport	9
2	Kosteneffect vrachtwagenheffing	12
2.1	Inleiding	12
2.2	Invloed van de vrachtwagenheffing op de kostprijs	13
2.3	Methodiek op ritniveau	15
2.4	Deelladingen	16
	Bijlagen	
Bijlage 1	Vergelijking realisatie en raming 2025	18
Bijlage 2	Gehanteerde kostenverhoudingen	19
Bijlage 3	Organisatie	20



Samenvatting

Deze rapportage verschaft gedetailleerde informatie over de prijsontwikkeling van de kosten in de **deelsector afvalstoffentransport**. Naast gegevens over de opgetreden kostenontwikkelingen in 2025 worden ook de verwachtingen voor 2026 weergegeven. In deze rapportage wordt uitgebreid aandacht geschonken aan de invoering van de vrachtwagenheffing per 1-7-2026.

Voor uitgebreidere informatie verwijzen wij u naar het hoofdrapport "Kostenontwikkelingen in het wegvervoer 2025-2026".

LET OP! De kosten van de vrachtwagenheffing zijn ritafhankelijke kosten en zijn daarom **niet** meegenomen in de berekening van de kostenontwikkeling. Dit jaar is er sprake van een kostenontwikkeling en een nieuwe heffing per 1-7-2026 (zie hoofdstuk 2 Kosteneffect vrachtwagenheffing).

Voordat u verder leest om te zien wat de gemiddelde kostenontwikkeling in uw marktgebied is, is het belangrijk de resultaten zoals in deze rapportage weergegeven, in de juiste context te zien. De kostenontwikkelingen kunnen in uw situatie sterk verschillen met die van uw collega. Het is dan ook belangrijk om de vertaling naar uw eigen situatie zorgvuldig te maken en u goed te verdiepen in de diverse kostensoorten en bijbehorende kostenontwikkelingen. Specifieke ontwikkelingen zijn belangrijke onderwerpen om onderbouwd in een gesprek tussen opdrachtgever en opdrachtnemer aan de orde te stellen.

Realisatie 2025 (exclusief brandstofkostenontwikkeling)

De gerealiseerde kostenontwikkeling (exclusief brandstofkostenontwikkeling) in 2025 ten opzichte van 2024 in de deelsector afvalstoffentransport varieert tussen de +4,2% en +4,6%. De loonkosten zijn gemiddeld met 5,5% toegenomen, de afschrijvingskosten met 2,0%, de verzekeringskosten met 4,3%, de kosten van reparatie en onderhoud met 4,7% en de bandenkosten met 3,2%. De huisvestingskosten namen met gemiddeld 4,3% toe.

Raming 2026 (exclusief brandstofkostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing)

De verwachte kostenontwikkeling (exclusief brandstofkostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing) voor 2026 ten opzichte van 2025 in de deelsector afvalstoffentransport varieert tussen de +3,7% en +4,5%.

De loonkosten nemen naar verwachting toe met gemiddeld 6,1%. De afschrijvingskosten, gebaseerd op de aanschafwaarden van het materieel, nemen naar verwachting met 2,3% toe en de verzekeringskosten met 7,1%. De kosten van reparatie en onderhoud nemen naar verwachting met 3,0% toe.

Raming 2026 plus het verschil tussen raming 2025 en realisatie 2025

De realisatie van 2025 minus de raming van 2025 (zoals in oktober 2024 is afgegeven) plus de raming 2026 exclusief brandstofkostenontwikkeling varieert van +3,6% tot +4,5% in de deelsector afvalstoffentransport.

Vrachtwagenheffing

Met ingang van 1 juli 2026 wordt in Nederland de vrachtwagenheffing ingevoerd. De vrachtwagenheffing geldt voor Nederlandse en buitenlandse vrachtwagens met een toegestane massa van meer dan 3,5 ton. De emissievrije bestelwagen tot 4.250 kg is vrijgesteld van de vrachtwagenheffing. Aan de hand van een aantal voorbeelden wordt in deze rapportage in hoofdstuk 2 een indicatie van de kostenstijging per soort vervoer weergegeven als gevolg van de

invoering van de vrachtwagenheffing per 1 juli 2026. Per voorbeeld wordt tevens voor verschillende jaarkilometrages en verschillende aandelen toelichting kilometers het kosteneffect weergegeven.

De kosten van de vrachtwagenheffing zijn ritafhankelijke kosten en zijn daarom **niet** meegenomen in de berekening van de totale kostenontwikkeling. De kostenstijging die bovenop de totale kosten komt, kan sterk uiteenlopen per situatie. Er kan daarom dus niet één algemeen geldend cijfer worden gegeven.

Loonkostenontwikkeling

- Verhoging lonen met 4% per 1-1-2024, 2% per 1-7-2024 en 4% per 1-1-2025.
- Wijzigingen in percentages sociale lasten.

Tabel 2a Loonkostenontwikkeling gemiddeld 2025 (t.o.v. gemiddeld 2024)

	Mutatie 2025 t.o.v. 2024
Brutoloonontwikkeling (loon inclusief waarde vakantiedag, loon bij ziekte, overuren en vakantiegeld)	+ 5,09%
Effect wijziging sociale lasten	+ 0,41%
Totale gemiddelde loonkostenmutatie 2025	+ 5,50%

Geraamde loonkostenontwikkeling 2026

Op het moment dat dit rapport wordt uitgebracht is er **nog geen nieuwe cao** afgesloten. Dit betekent dat niet duidelijk is hoe hoog de loonkostenontwikkeling voor het jaar 2026 zal worden. Voor de loonkostenontwikkeling voor 2026 is in dit rapport uitgegaan van de cijfers van het Centraal Planbureau (4,2% loonvoet marktsector minus afname sociale lasten van 0,3%). Daarnaast zijn de effecten van zekere elementen meegenomen nl.:

- *Waarde vakantiedag*
Door de Hoge Raad is vastgesteld dat overwerk moet worden meegenomen in het vakantieloon.
- *Meer-uren deeltijdmedewerkers*
Het Europese Hof van Justitie heeft een uitspraak gedaan over het vergoeden van meer-uren aan deeltijdwerknemers. Deze meer-uren moeten, kort gezegd, op dezelfde wijze worden vergoed als overuren.

Tabel 2b Geraamde loonkostenontwikkeling gemiddeld 2026 (t.o.v. gemiddeld 2025)

	Mutatie 2026 t.o.v. 2025
Loonontwikkeling marktsector (Bron: CPB)	+ 4,2%
Effect waarde vakantiedag	+ 1,7%
Effect meer-uren	+ 0,5%
Geraamd effect ontwikkeling sociale lasten (Bron: CPB)	- 0,3%
Totale geraamde loonkostenmutatie 2026:	
• Direct personeel	+ 6,1%
• Indirect personeel	+ 4,4%

In bovenstaande wordt uitgegaan dat indirect personeel structureel geen overuren en/of toeslaguren maakt.

Toenemende congestie

De jaarfilezwaarte (de gemiddelde filelengte vermenigvuldigd met de duur van de file op jaarbasis) steeg met 11,7% van 19,5 miljoen in 2023 naar 21,8 miljoen kilometerminuten in 2024. Hierdoor is de jaarfilezwaarte op het hoogste niveau ooit. De voornaamste file-oorzaak is de hoge intensiteit (reguliere spitsfiles), gevolgd door ongevallen en incidenten. De ontwikkeling van de filezwaarte ziet er als volgt uit:

<i>Jaarfilezwaarte</i>	2015	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Index (2015 = 100)	100	130	41	57	104	142	159
Miljoen kilometerminuten	13,7	17,8	5,7	7,8	14,4	19,5	21,8
Jaarlijkse groei	23,9%	14,4%	-68,1%	37,3%	84,0%	36,1%	11,7%

Bron: Rijkswaterstaat; Rapportage Rijkswegenet

Brandstofkostenontwikkeling

De brandstofkosten zijn in 2025 t.o.v. 2024 met gemiddeld 0,6% gedaald (bijgewerkt tot en met 24 september 2025). Naar verwachting zullen de brandstofkosten in 2026 met gemiddeld 3,9% afnemen ten opzichte van 2025. Het niveau van de dieselprijs is vanwege wereldwijde ontwikkelingen moeilijk te voorspellen. Voor de raming van de gemiddelde dieselprijs (exclusief BTW, accijns en voorraadheffing) voor 2026 is uitgegaan van de geraamde ontwikkeling van de olieprijs volgens het Centraal Planbureau. Veel vervoerders hanteren een brandstofclausule om de fluctuaties in de dieselprijs op te vangen.





1 Kostenontwikkeling

1.1 Ontwikkeling prijspeil per kostenpost

Tabel 3 Ontwikkeling prijspeil per kostenpost 2024-2025 en raming 2026

Kostenpost	Realisatie 2025	Raming 2026
	t.o.v. realisatie 2024	t.o.v. realisatie 2025
	% mutatie	
AUTOKOSTEN		
Afschrijving (aanschafwaarde): Vrachtwagens/trekkers inclusief getrokken materieel	2,0	2,3
Afschrijving (aanschafwaarde): Bestelauto's (diesel)	46,8	2,3
Rentekosten: Vrachtwagens/trekkers	25,1	20,0
Rentekosten: Bestelauto's	80,1	20,0
Motorrijtuigenbelasting (Trekker/oplegger; vrachtwagen/aanhangwagen)	1,2	-19,8 *
Eurovignet	1,5	-49,8 *
Verzekering voertuig:		
• Binnenlands vervoer	4,3	7,1
• Grensoverschrijdend vervoer	4,5	7,3
Banden	3,2	2,3
Brandstofprijs Nederland (Diesel)	-0,6	-3,9
Prijs AdBlue	0,1	-1,0
Reparatie en onderhoud	4,7	3,0
Diverse voertuigkosten	3,2	2,3
KOSTEN RIJDEND PERSONEEL		
• Brutoloonontwikkeling	5,1	4,2**
• Effect waarde vakantiedag	---	1,7
• Effect meer-uren	---	0,5
• Ontwikkeling sociale lasten	0,4	-0,3
Totale loonkostenmutatie	5,5	6,1
CAO vergoedingen + overige personeelskosten:		
• Binnenlands vervoer	4,4	3,5
• Grensoverschrijdend vervoer	4,8	4,0
SPECIFIEKE VERVOERSKOSTEN	3,2	2,3
ALGEMENE KOSTEN		
Loonkostenontwikkeling overig personeel	5,5	4,4
Huisvestingskosten	4,3	2,4
Overige algemene kosten	3,2	2,3

Bron: Panteia

* Bij invoering van de vrachtwagenheffing per 1-7-2026 wordt de motorrijtuigenbelasting verlaagd tot het Europees minimum en wordt de heffing van het Eurovignet in Nederland per 1-7-2026 stopgezet.

** Dit is een aanname omdat op het moment dat dit rapport wordt uitgebracht er nog geen nieuwe CAO is afgesloten. Dit betreft de contractloonontwikkeling marktsector volgens het CPB.

Kostenontwikkeling

1.2 Kostenontwikkeling: deelsector afvalstoffentransport

Tabel 4 Kostenontwikkeling deelsector afvalstoffentransport exclusief vrachtwagenheffing (mutatie in %) ¹

Afvalstoffentransport	Realisatie 2025 t.o.v. realisatie 2024		Raming 2026 t.o.v. realisatie 2025	
	Exclusief brandstofkostenontwikkeling ²	Inclusief brandstofkostenontwikkeling	Exclusief brandstofkostenontwikkeling ²	Inclusief brandstofkostenontwikkeling
	• Bedrijfsafval rolcontainers	4,6	4,5	4,5
• Kleine afzetcontainers (Portaalauto)	4,2	4,0	3,9	3,2
• Autolaadkraan	4,2	4,1	3,7	3,1

Bron: Panteia

¹Exclusief bijzondere marktomstandigheden (o.a. congestie, tol).

²Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, zijn meegenomen. Het procentuele aandeel van de brandstofkosten is hierin wel meegenomen.

De gerealiseerde kostenontwikkeling (exclusief brandstofkostenontwikkeling) voor 2025 wijkt licht af van de raming voor 2025 zoals die is gepresenteerd in de rapportage van oktober 2024. In bijlage 1 worden deze gegevens in tabelvorm weergegeven.

Tabel 5 Realisatie 2025 minus raming 2025 plus raming 2026 exclusief vrachtwagenheffing (% mutatie) ¹

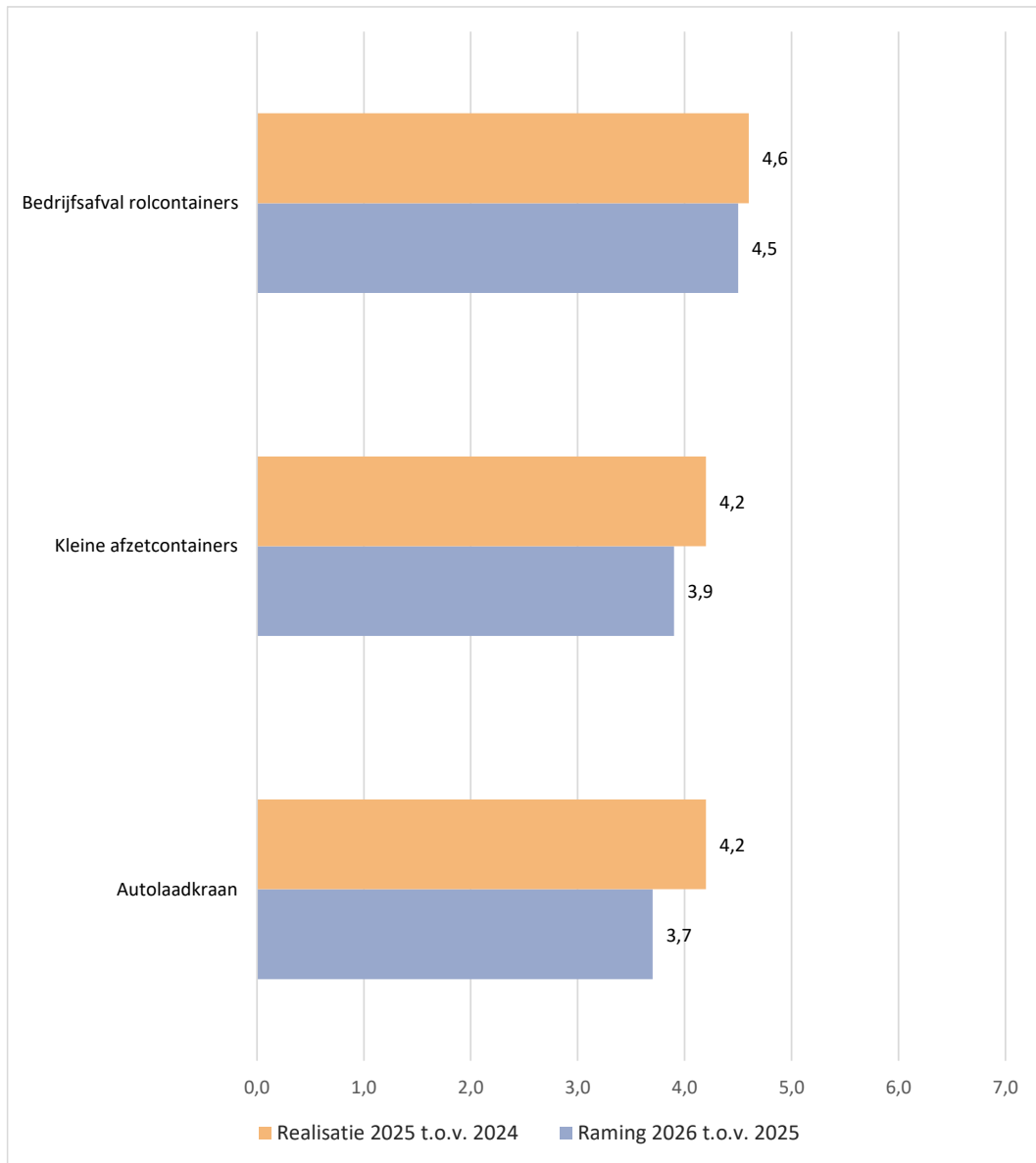
Afvalstoffentransport	Exclusief brandstofkostenontwikkeling ²	Inclusief brandstofkostenontwikkeling
• Bedrijfsafval rolcontainers	4,5	4,6
• Kleine afzetcontainers (Portaalauto)	3,8	4,0
• Autolaadkraan	3,6	3,8

Bron: Panteia

¹Exclusief bijzondere marktomstandigheden (o.a. congestie, tol).

²Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, zijn meegenomen. Het procentuele aandeel van de brandstofkosten is hierin wel meegenomen.

**Figuur 1 Kostenontwikkeling (in %) in de deelsector afvalstoffentransport
exclusief brandstofkostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing**



Wegen vrachtwagenheffing

- A12** A-wegen
- N12** N-wegen
- *** gemeentelijke wegen



2 Kosteneffect vrachtwagenheffing

2.1 Inleiding

Met ingang van 1 juli 2026 wordt in Nederland de vrachtwagenheffing ingevoerd. De vrachtwagenheffing geldt voor Nederlandse en buitenlandse vrachtwagens met een toegestane massa van meer dan 3,5 ton. De emissievrije bestelwagen tot 4.250 kg is vrijgesteld van de vrachtwagenheffing. De hoogte van de vrachtwagenheffing is afhankelijk van twee factoren: het toegestane gewicht van het voertuig en de CO₂-uitstootklasse. Hoe lager de uitstoot van het voertuig, des te minder heffing wordt betaald (zie tabel 6).

De kosten van de vrachtwagenheffing zijn ritafhankelijke kosten en zijn daarom **niet** meegenomen in de berekening van de totale kostenontwikkeling.

Tabel 6 Verwachte tarieven vrachtwagenheffing per kilometer in euro's (prijspeil 2026)

Toegestane maximum massa (kg)	CO ₂ -emissieklasse 1							
	Euro-emissieklasse							
	EURO 0	EURO I	Euro II	EURO III	EURO IV	EURO V	EURO VI	EURO VI + ²
Meer dan 3.500 tot 12.000	0,272	0,221	0,211	0,184	0,162	0,131	0,113	0,112
12.000 tot 18.000	0,392	0,315	0,300	0,266	0,229	0,186	0,160	0,157
18.000 tot en met 32.000	0,432	0,364	0,347	0,308	0,264	0,212	0,182	0,179
Meer dan 32.000	0,487	0,409	0,392	0,349	0,298	0,236	0,201	0,197
	CO ₂ -emissieklasse							
	2	3	4	5				
Meer dan 3.500 tot 12.000	0,103	0,092	0,063	0,025				
12.000 tot 18.000	0,145	0,129	0,088	0,035				
18.000 tot en met 32.000	0,165	0,148	0,100	0,037				
Meer dan 32.000	0,183	0,165	0,111	0,038				

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2025

CO₂-Emissieklasse:

- 1 Vrachtwagen met datum van eerste registratie vóór 1 januari 2019 die niet voldoet aan de andere CO₂-emissieklassen
- 2 Vrachtwagen die 5% minder CO₂ uitstoot dan de CO₂-referentiewaarde
- 3 Vrachtwagen die 8% minder dan de CO₂-referentiewaarde uitstoot
- 4 Vrachtwagen met lage uitstoot die 50% minder dan de CO₂-referentiewaarde uitstoot
- 5 Vrachtwagen zonder uitstoot, bepaald door de energiebron van het voertuig, bv. elektriciteit of waterstof

Motorrijtuigenbelasting en Eurovignet

Bij invoering van de vrachtwagenheffing per 1-7-2026 wordt de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens boven de 12 ton verlaagd tot het Europees minimum. Voor vrachtwagens tot 12 ton wordt de motorrijtuigenbelasting volledig afgeschaft. De heffing van het Eurovignet wordt in Nederland per 1 juli 2026 stopgezet.

² Dit betreft toekomstige dieselveertuigen die nu nog niet beschikbaar zijn.

2.2 Invloed van de vrachtwagenheffing op de kostprijs

In de reguliere geraamde kostenontwikkeling voor 2026 wordt rekening gehouden met de lagere kosten eurovignet (min 50% op jaarbasis) en lagere kosten motorrijtuigenbelasting (zie hoofdstuk 1 tabel 3).

Aan de hand van een aantal voorbeelden wordt een indicatie van de kostenstijging per soort vervoer weergegeven als gevolg van de invoering van de vrachtwagenheffing per 1 juli 2026. De vermelde kostenstijging is **niet** meegenomen in de berekening van de totale kostenontwikkeling. Per voorbeeld wordt tevens voor verschillende jaarkilometrages en verschillende aandelen tolplichtige kilometers het kosteneffect weergegeven. Per voertuigtype is er een verschil in de hoogte van het tarief (zie tabel 6).

De kostenstijging die bovenop de totale kosten komt kan sterk uiteenlopen per situatie. Er bestaat dus niet één algemeen geldend cijfer.

Voorbeeld 1: Algemeen distributievervoer binnenland: Trekker-oplegger combinatie

- Euro VI Trekker-oplegger
- 100.000 km per jaar, waarvan 80.000 km vrachtwagenheffing (80%)
- Tarief per km (prijspeil 2026) 20,1 cent
- Totale kosten vrachtwagenheffing € 16.080

Dit betekent een toename per 1-7-2026 van de totale kosten met **6,9%**. (De afschaffing van het eurovignet en de verlaging van de motorrijtuigenbelasting zijn meegenomen in de reguliere geraamde kostenontwikkeling).

Uit de tabel valt af te lezen dat de kostenstijging als gevolg van de invoering van de vrachtwagenheffing voor voorbeeld 1 tussen de 3,2 en 9,2% ligt.

Totale kilometers per jaar	Aandeel tolplichtige kilometers						
	100%	90%	80%	70%	60%	50%	40%
110.000	+ 9,2%	+ 8,3%	+ 7,4%	+ 6,5%	+ 5,5%	+ 4,6%	+ 3,7%
100.000	+ 8,7%	+ 7,8%	+ 6,9%	+ 6,1%	+ 5,1%	+ 4,3%	+ 3,5%
90.000	+ 8,1%	+ 7,3%	+ 6,5%	+ 5,6%	+ 4,8%	+ 4,0%	+ 3,2%

Voorbeeld 2: Algemeen distributievervoer binnenland: Bakwagen

- Euro VI Bakwagen, laadvermogen 16 ton
- 100.000 km per jaar, waarvan 80.000 km vrachtwagenheffing (80%)
- Tarief per km (prijspeil 2026) 18,2 cent
- Totale kosten vrachtwagenheffing € 14.560

Dit betekent een toename per 1-7-2026 van de totale kosten met **7,3%**.

Uit de tabel valt af te lezen dat de kostenstijging als gevolg van de invoering van de vrachtwagenheffing voor voorbeeld 2 tussen de 3,4 en 9,8% ligt.

Totale kilometers per jaar	Aandeel tolplichtige kilometers						
	100%	90%	80%	70%	60%	50%	40%
110.000	+ 9,8%	+ 8,8%	+ 7,8%	+ 6,9%	+ 5,9%	+ 4,9%	+ 3,9%
100.000	+ 9,1%	+ 8,2%	+ 7,3%	+ 6,4%	+ 5,5%	+ 4,6%	+ 3,7%
90.000	+ 8,5%	+ 7,6%	+ 6,8%	+ 5,9%	+ 5,1%	+ 4,2%	+ 3,4%

Voorbeeld 3: Elektrische bakwagen

- Laadvermogen 16 ton
- 50.000 km per jaar, waarvan 40.000 km vrachtwagenheffing (80%)
- Tarief per km (prijspeil 2026) 3,7 cent
- Totale kosten vrachtwagenheffing € 1.480

Dit betekent een toename per 1-7-2026 van de totale kosten met **0,6%**.

Uit de tabel valt af te lezen dat de kostenstijging als gevolg van de invoering van de vrachtwagenheffing voor voorbeeld 3 tussen de 0,3 en 0,9% ligt.

Totale kilometers per jaar	Aandeel toeplichtige kilometers						
	100%	90%	80%	70%	60%	50%	40%
55.000	+ 0,9%	+ 0,8%	+ 0,7%	+ 0,6%	+ 0,5%	+ 0,4%	+ 0,3%
50.000	+ 0,8%	+ 0,7%	+ 0,6%	+ 0,6%	+ 0,5%	+ 0,4%	+ 0,3%
45.000	+ 0,7%	+ 0,7%	+ 0,6%	+ 0,5%	+ 0,4%	+ 0,4%	+ 0,3%

Voorbeeld 4: Koel-vries vervoer

- Euro VI solo vrachtwagen met koelmotor
- 70.000 km per jaar, waarvan 56.000 km vrachtwagenheffing (80%)
- Tarief per km (prijspeil 2026) 18,2 cent
- Totale kosten vrachtwagenheffing € 10.192

Dit betekent een toename per 1-7-2026 van de totale kosten met **5,2%**.

Uit de tabel valt af te lezen dat de kostenstijging als gevolg van de invoering van de vrachtwagenheffing voor voorbeeld 4 tussen de 2,4 en 7,0% ligt.

Totale kilometers per jaar	Aandeel toeplichtige kilometers						
	100%	90%	80%	70%	60%	50%	40%
77.000	+ 7,0%	+ 6,3%	+ 5,6%	+ 4,9%	+ 4,1%	+ 3,5%	+ 2,8%
70.000	+ 6,5%	+ 5,9%	+ 5,2%	+ 4,6%	+ 3,9%	+ 3,3%	+ 2,6%
63.000	+ 6,0%	+ 5,4%	+ 4,8%	+ 4,2%	+ 3,6%	+ 3,0%	+ 2,4%

Voorbeeld 5: Internationaal vervoer Nederland-Duitsland 500 km

- Euro VI Trekker-oplegger
- 130.000 km per jaar, waarvan 52.000 km vrachtwagenheffing in Nederland (40%)
- Tarief per km (prijspeil 2026) 20,1 cent
- Totale kosten vrachtwagenheffing € 10.452

Dit betekent een toename per 1-7-2026 van de totale kosten met **3,8%**.

Uit de tabel valt af te lezen dat de kostenstijging als gevolg van de invoering van de vrachtwagenheffing voor voorbeeld 5 tussen de 1,8 en 8,0% ligt.

Totale kilometers per jaar	Aandeel toeplichtige kilometers in Nederland						
	80%	70%	60%	50%	40%	30%	20%
140.000	+ 8,0%	+ 7,0%	+ 6,0%	+ 5,0%	+ 4,0%	+ 3,0%	+ 2,0%
130.000	+ 7,7%	+ 6,7%	+ 5,7%	+ 4,8%	+ 3,8%	+ 2,9%	+ 1,9%
120.000	+ 7,3%	+ 6,4%	+ 5,4%	+ 4,5%	+ 3,6%	+ 2,7%	+ 1,8%

2.3 Methodiek op ritniveau

De berekening van de vrachtwagenheffing in de kostprijs is als volgt:

Kostprijs per rit plus (tolplichtige kilometers x tarief per km volgens tabel 16)

Voorbeeld: Algemeen distributievervoer binnenland: Trekker-opleggercombinatie

- Trekker/oplegger Euro VI
- Kosten per km: € 2,32 (prijspeil 2025)
- Rit = 100 km, waarvan 80 km tolplichtig
- Kostprijs per rit = € 232,00 (100 km x € 2,32)
- Tarief Euro VI = 20,1 cent per km

Kostprijs wordt dan: € 232,00 plus (80 km x 0,201) = € 232,00 plus € 16,08 = € 248,08. Dit betekent een toename van 6,9%.

Uitleg lege kilometers

Het aandeel lege tolplichtige kilometers is afhankelijk van het soort vervoer dat wordt verricht. Wanneer er bijvoorbeeld geen mogelijkheid is voor retourlading of dat er bijvoorbeeld sprake is van tankcleaningsactiviteiten, dan kan het aandeel lege kilometers hoger zijn dan bijvoorbeeld bij ongespecialiseerd vervoer.

In onderstaande tabel wordt aangegeven wat de extra kosten per beladen kilometer zijn, rekening houdend met het aandeel tolplichtige kilometers en het aandeel lege tolplichtige kilometers. In de tabel wordt uitgegaan van een Euro VI trekker/oplegger combinatie met een tarief van € 0,201 per kilometer.

Voorbeeld:

Stel aandeel tolplichtige kilometers is 80% en aandeel lege tolplichtige kilometers is 25%, dan worden de extra kosten per beladen kilometer: $(80\%/75\%) * € 0,201 = € 0,214$.

Tabel 7 Extra kosten per beladen kilometer (in Euro's); gebaseerd op basistarief € 0,201

Aandeel tolplichtige kilometers	Aandeel lege tolplichtige kilometers		
	0%	25%	50%
100%	0,201	0,268	0,402
90%	0,181	0,241	0,362
80%	0,161	0,214	0,322
70%	0,141	0,188	0,281
60%	0,121	0,161	0,241
50%	0,101	0,134	0,201
40%	0,080	0,107	0,161

2.4 Deelladingen

Voorwaarde voor een correcte kostenberekening van de vrachtwagenheffing is dat de basiskostprijs goed is berekend. Bij deelladingen zijn verschillende methoden van berekening van de vrachtwagenheffing mogelijk. In deze paragraaf volgt een voorbeeld.

Voorbeeld: Toerekening met verdeelsleutel per klant.

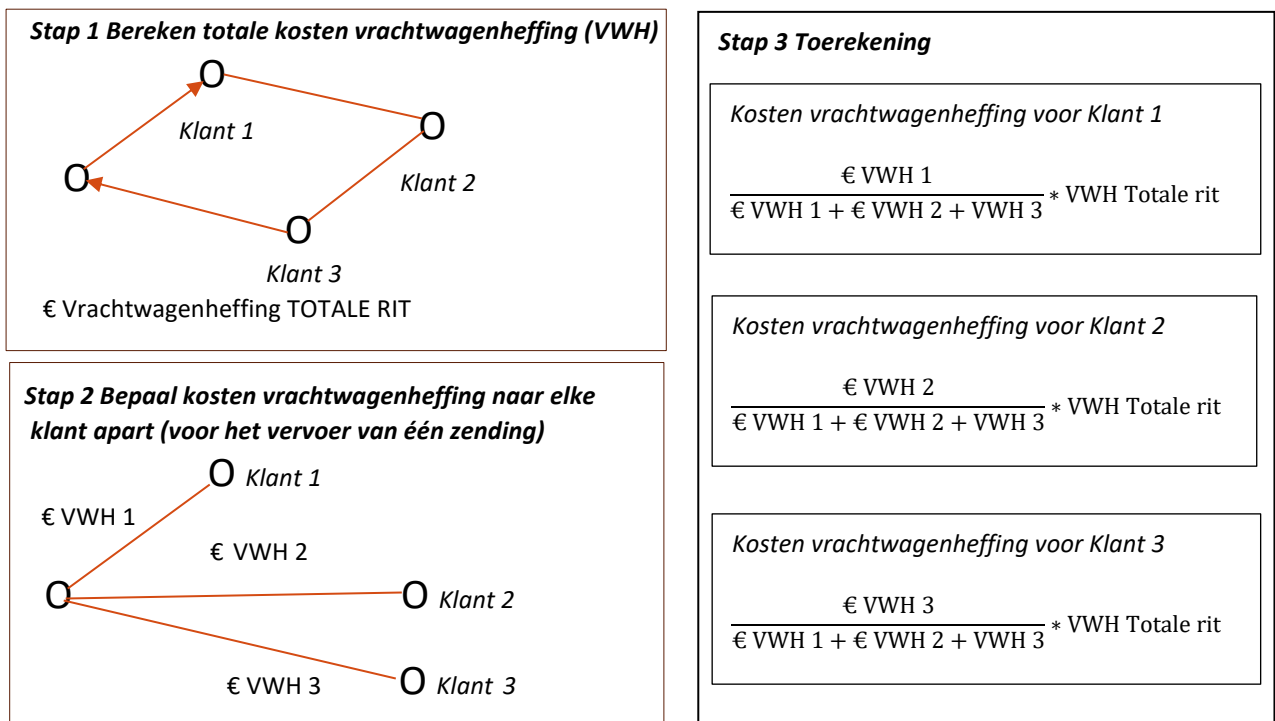
Laadplaats: Rotterdam, gewicht totale lading 25 ton. (Trekker-oplegger)

Klantgegevens: Gevestigd in:

Klant 1 Zwolle

Klant 2 Assen

Klant 3 Groningen



Uitwerking:

Stap 1 Kosten vrachtwagenheffing totale rit: 487 km toeplichtig x € 0,201 = € 97,89.

Stap 2 Kosten vrachtwagenheffing voor elke klant apart:

Klant	Rit	Totale kms	Waarvan toeplichtig	Kosten vrachtwagenheffing (€ 0,201 per km)
1	Rotterdam-Zwolle	146	130	€ 26,13
2	Rotterdam-Assen	228	212	€ 42,61
3	Rotterdam-Groningen	247	231	€ 46,43

Stap 3 Toerekening

Klant 1: $((\text{€ } 26,13) / (\text{€ } 26,13 + \text{€ } 42,61 + \text{€ } 46,43)) \times \text{€ } 97,89 = \text{€ } 22,21$

Klant 2: $((\text{€ } 42,61) / (\text{€ } 26,13 + \text{€ } 42,61 + \text{€ } 46,43)) \times \text{€ } 97,89 = \text{€ } 36,22$

Klant 3: $((\text{€ } 46,43) / (\text{€ } 26,13 + \text{€ } 42,61 + \text{€ } 46,43)) \times \text{€ } 97,89 = \text{€ } 39,46$

Kosteneffect vrachtwagenheffing

Bijlagen



Bijlage 1 Vergelijking realisatie en raming 2025

De navolgende tabellen geven zowel de realisatie 2025 als de raming 2025 (zoals in oktober 2024 is afgegeven).

Tabel B.1 Realisatie 2025 (t.o.v. realisatie 2024) en raming 2025 (t.o.v. realisatie 2024)
- **exclusief** brandstofkostenontwikkeling –

Afvalstoffentransport	Realisatie 2025	Raming 2025
	% mutatie	
• Bedrijfsafval rolcontainers	4,6	4,6
• Kleine afzetcontainers (Portaalauto)	4,2	4,3
• Autolaadkraan	4,2	4,3

Bron: Panteia

Tabel B.2 Realisatie 2025 (t.o.v. realisatie 2024) en raming 2025 (t.o.v. realisatie 2024)
- **inclusief** brandstofkostenontwikkeling –

Afvalstoffentransport	Realisatie 2025	Raming 2025
	% mutatie	
• Bedrijfsafval rolcontainers	4,5	4,0
• Kleine afzetcontainers (Portaalauto)	4,0	3,2
• Autolaadkraan	4,1	3,4

Bron: Panteia

Bijlage 2 Gehanteerde kostenverhoudingen

In de navolgende tabel worden de gemiddelde kostenaandelen weergegeven per kostensoort voor de jaren 2024 en 2025 (voorlopig).

Tabel B.3 Gemiddelde kostensamenstelling (procentueel aandeel)

Kostenpost	Deelsector afvalstoffentransport					
	Bedrijfsafval rolcontainers		Kleine afzetcontainers		Autolaadkraan	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Autokosten						
Afschrijving voertuig	9,3	9,1	7,2	7,1	14,9	14,6
Rente voertuig	1,4	1,7	1,2	1,4	2,2	2,7
Motorrijtuigenbelasting	---	---	0,7	0,7	0,5	0,5
Eurovignet	0,3	0,3	0,5	0,5	0,6	0,6
Verzekering	2,7	2,7	4,2	4,2	3,9	3,9
Diverse voertuigkosten	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	---	---	---	---	---	---
Banden	2,5	2,4	2,4	2,4	3,4	3,4
Brandstof (diesel)	11,4	10,9	18,3	17,5	16,5	15,7
AdBlue	0,3	0,3	0,5	0,5	0,5	0,5
Reparatie en onderhoud	8,1	8,1	6,7	6,7	10,8	10,9
Specifieke vervoerskosten	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2
Kosten rijdend personeel						
Loon incl. sociale lasten	52,6	53,2	47,0	47,7	36,1	36,6
Verblijf- en overige kosten	2,5	2,5	2,2	2,2	1,7	1,7
Algemene kosten						
Loon incl. sociale lasten overig personeel	4,5	4,5	4,5	4,5	4,4	4,5
Huisvesting	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
Overig algemeen	2,6	2,5	2,6	2,6	2,6	2,5
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

Bijlage 3 Organisatie

Oprichtgever

TLN
evofenedex

Begeleidingscommissie

Vertegenwoordigers namens TLN:

Hans Kanters
Jaap Rumping

Van den Bosch Transporten
Rumping Transport

*Vertegenwoordiger namens evofenedex
vanuit de Raad voor Eigen Vervoer:*

Henk Tol

Technische Unie

*Vertegenwoordiger namens evofenedex
vanuit de Raad voor Wegverladere:*

Lennart Moerkerken

Agrifirm

Roger van Straaten
Ricky Voorn
Jan van de Erve
Manfred Kindt
Wim Mars

TLN
evofenedex
evofenedex
Panteia
Panteia

De opdrachtgever geeft formeel akkoord op de rapportage. Inhoud wordt onafhankelijk opgesteld door Panteia. De begeleidingscommissie treedt op als klankbord voor Panteia.