

Kostenontwikkelingen in het wegvervoer

Inclusief intermodaal vervoer

2024-2025



Panteia



Kostenontwikkelingen in het wegvervoer

Inclusief intermodaal vervoer

2024-2025

Auteurs

Manfred Kindt
Wim Mars

Opdrachtgevers

TLN
evofenedex

Gepubliceerd

Zoetermeer, 30-9-2024

Projectnummer

11022

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

Voorwoord	4
Samenvatting	5
Summary	8
1 Kostenontwikkeling	12
1.1 Leeswijzer	12
1.2 Uitgangspunten	13
1.3 Ontwikkeling prijspeil per kostenpost	14
1.4 Binnenlandse kostenontwikkelingen per deelsector	17
1.5 Grensoverschrijdende kostenontwikkelingen wegvervoer	22
1.6 Kostenontwikkeling elektrische voertuigen	29
1.7 Kostenontwikkeling intermodaal vervoer	30
1.7.1 Kostenontwikkeling intermodaal via spoor	30
1.7.2 Kostenontwikkeling intermodaal via binnenvaart	34
1.7.3 Kostenontwikkeling intermodaal via shortsea	36
2 Trends en ontwikkelingen	39
2.1 Ken uw kosten	39
2.1.1 Effect 1% hogere of lagere loonkostenmutatie	45
2.1.2 Kostenverandering als gevolg van verandering dieselprijs	47
2.1.3 Congestie en gemiddelde rijsnelheid	49
2.1.4 Effect verandering ziekteverzuimpercentage	51
2.1.5 Ontwikkeling tolgelden	51
Bijlagen	
Bijlage 1 Toelichting ontwikkeling prijspeil 2024 en raming 2025	54
Bijlage 2 Vergelijking realisatie en raming 2024	70
Bijlage 3 Gehanteerde kostenverhoudingen	75
Bijlage 4 Deelsectoren en voertuigconfiguraties	111
Bijlage 5 Organisatie	114



Voorwoord

Beste ondernemer,

Voor u ligt, zoals u dat elk najaar van ons kunt verwachten, het rapport “Kostenontwikkelingen in het wegvervoer 2024-2025”.

Als voorzitters van Transport en Logistiek Nederland en evofenedex is het ons een genoegen om te zien hoe dit jaarlijkse rapport is uitgegroeid tot een vaste waarde voor ondernemers actief in en rondom het goederenvervoer. Voor opdrachtgevers en opdrachtnemers in het wegvervoer draagt het rapport bij aan wederzijds begrip en versterking van de relatie. Maar het rapport biedt niet alleen de feiten en cijfers die nodig zijn om verantwoorde beslissingen te nemen voor die partijen, maar dient ook als een belangrijk instrument voor beleidsbepalers, ondernemers en iedereen die betrokken is bij de logistieke keten.

De huidige markt en maatschappij vragen veel van ondernemers. De energietransitie is in volle gang, de arbeidsmarkt blijft krap en bedrijven werken aan digitalisering om te kunnen innoveren, samenwerken en nieuwe kansen te creëren. Geopolitieke ontwikkelingen dreunen door in de logistieke ketens van bedrijven.

Door de analyses in dit rapport krijgen we een helder beeld van de impact van ontwikkelingen en kunnen ondernemers hierop anticiperen. Daarnaast biedt het rapport waardevolle handvatten om trends te identificeren en je als ondernemer proactief op te stellen in een steeds veranderende wereld. Digitalisering, verduurzaming en efficiëntieverbetering vragen daarbij om een sterke gezamenlijke relatie.

Het rapport wordt nog steeds doorontwikkeld op basis van uw feedback. De omvangrijke informatie is nu toegankelijker gemaakt door middel van een infographic die u direct verwijst naar de betreffende informatie. Daarnaast zijn deelrapporten geïntroduceerd die ingedeeld zijn naar gebruikersgroepen. Hiermee kan de ondernemer de voor hem/haar relevante informatie eenvoudiger tot zich nemen. Tot slot is een korte Engelstalige samenvatting toegevoegd.

Wij danken iedereen die heeft bijgedragen aan de totstandkoming van dit rapport. In het bijzonder de begeleidingscommissie die Panteia ondersteunt bij de totstandkoming van het rapport en waarin leden van onze beide verenigingen zitting hebben.

Elisabeth Post

bestuursvoorzitter Transport en Logistiek Nederland

Machiel van der Kuijl

Algemeen voorzitter evofenedex

Samenvatting

Deze rapportage verschaft gedetailleerde informatie over de prijsontwikkeling van de kosten in het binnenlands en grensoverschrijdend wegvervoer. Naast gegevens over de opgetreden kostenontwikkelingen in 2024 worden ook de verwachtingen voor 2025 weergegeven.

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 2024 (exclusief brandstofkostenontwikkeling)

De gerealiseerde kostenontwikkeling (exclusief brandstofkostenontwikkeling) in 2024 ten opzichte van 2023 in het binnenlands wegvervoer varieert tussen de +3,9% en +5,2%. In het grensoverschrijdend wegvervoer ligt de kostenstijging tussen de +3,0% en +4,8%. De loonkosten zijn gemiddeld met 5,47% toegenomen, de afschrijvingskosten met 4,9%, de verzekeringskosten met 7,3% en de kosten van reparatie en onderhoud met 5,0%. De kosten van het eurovignet en de bandenkosten bleven gelijk. De huisvestingskosten namen met gemiddeld 1,1% toe.

Bandbreedte totale gerealiseerde kostenontwikkeling 2024 (t.o.v.2023)

In de rapportage van oktober 2023 gaf Panteia een prognose af voor de verwachte kostenontwikkelingen in 2024. De voorlopig gerealiseerde kostenontwikkeling voor 2024 wijkt licht af van de raming zoals die gepresenteerd is in de rapportage van oktober 2023. De hieronder gepresenteerde realisatiecijfers betreffen de uiterste waarden, kijk voor uw eigen situatie naar de verdere specificatie van de realisatiecijfers per deelsector op pagina 17 en verder.

Tabel 1a Verschil tussen realisatie 2024 en raming 2024

	Realisatie 2024 (t.o.v. 2023)	Raming 2024 (afgegeven in oktober 2023)
Exclusief brandstofkostenontwikkeling	Bandbreedtes	
Binnenlands wegvervoer (exclusief bestelauto's)	+3,9% tot +5,2%	+3,9% tot +5,3%
Grensoverschrijdend wegvervoer	+3,0% tot +4,8%	+3,8% tot +4,7%

Raming 2025 (exclusief brandstofkostenontwikkeling)

De verwachte kostenontwikkeling (exclusief brandstofkostenontwikkeling) voor 2025 ten opzichte van 2024 in het binnenlands wegvervoer varieert tussen de +3,9% en +5,1% (exclusief bestelauto's). Een uitzondering hierop: De verwachte kostenontwikkeling (exclusief brandstofkostenontwikkeling) van het vervoer met bestelauto's ligt tussen de +6,4% en +8,0%.

In het grensoverschrijdend wegvervoer ligt de geraamde kostenstijging (exclusief brandstofkostenontwikkeling) tussen de +3,6% en +4,6%.

De loonkosten nemen naar verwachting toe met gemiddeld 5,52%. De afschrijvingskosten, gebaseerd op de aanschafwaarden van het materieel, nemen naar verwachting met 3,2% toe en de verzekeringskosten met 5,6%. De kosten van reparatie en onderhoud nemen naar verwachting met 3,8% toe.

Tabel 1b Raming 2025

	Raming 2025
Exclusief brandstofkostenontwikkeling	Bandbreedtes
Binnenlands wegvervoer (exclusief bestelauto's)	+3,9% tot +5,1%
Grensoverschrijdend wegvervoer	+3,6% tot +4,6%

Raming 2025 plus het verschil tussen raming 2024 en realisatie 2024

De realisatie van 2024 minus de raming van 2024 (zoals in oktober 2023 is afgegeven) plus de raming 2025 exclusief brandstofkostenontwikkeling varieert van +3,8% tot +5,0% in het binnenlands wegvervoer (exclusief bestelauto's) en varieert van +1,9% tot +4,7% in het grensoverschrijdend wegvervoer.

Loonkostenontwikkeling

De lonen zijn per 1-1-2024 met 4% en per 1-7-2024 met 2% verhoogd. Dit betekent gemiddeld op jaarbasis een brutoloon ontwikkeling voor 2024 van 4,99%. Per 1-1-2025 worden de lonen verhoogd met 4%. Hieruit volgt een gemiddelde brutoloon ontwikkeling voor 2025 van 5,42%. In deze 5,42% zit de helft van de loonstijging van 1-7-2024.

Vergelijken we de situatie per peildatum 1-1-2024 met 1-1-2025 dan betekent dit een loonkostenstijging van 6,4%.

Tabel 2a Loonkostenontwikkeling gemiddeld 2024 (t.o.v. gemiddeld 2023)

	Mutatie 2024 t.o.v. 2023
Brutoloon ontwikkeling ¹	+ 4,99%
Vervallen van:	+ 0,44%
- Loonschaal A'	
- Trede 0	
- Wachtdag bij ziekte	
Verhoging reiskostenvergoeding	+ 0,09%
Effect ontwikkeling sociale lasten	- 0,05%
Totale gemiddelde loonkostenmutatie 2024	+ 5,47%

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

	Mutatie 2025 t.o.v. 2024
Brutoloon ontwikkeling	+ 5,42%
Geraamd effect ontwikkeling sociale lasten (Bron: CPB)	+ 0,1%
Totale gemiddelde loonkostenmutatie 2025	+ 5,52%

¹ Brutoloon ontwikkeling: loon inclusief extra waarde vakantiedag, loon bij ziekte, overuren en vakantiegeld.

Brandstofkostenontwikkeling

De brandstofkosten zijn in 2024 t.o.v. 2023 met gemiddeld 0,8% gestegen (bijgewerkt tot en met 18 september 2024). Naar verwachting zullen de brandstofkosten in 2025 met gemiddeld 5,8% afnemen ten opzichte van 2024. 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 2025 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.

Kostenontwikkeling elektrische voertuigen (exclusief energiekostenontwikkeling)

De gerealiseerde kostenontwikkeling voor de elektrische trekker is in 2024 t.o.v. 2023 +3,7%. De verwachting voor 2025 is een stijging van +2,9%. Voor de elektrische bakwagen is de toename in 2024 gemiddeld +3,7% en de raming voor 2025 +3,2%. Voor elektrische bestelauto's is de gerealiseerde kostenontwikkeling voor 2024 gemiddeld +4,8% en de verwachting gemiddeld +5,2%.

Kostenontwikkeling intermodaal vervoer

De gerealiseerde kostenontwikkeling (exclusief brandstofkostenontwikkeling) in 2024 ten opzichte van 2023 in het intermodaal vervoer varieert tussen de +3,7% en +6,7% voor weg/spoor, tussen de +3,8% en +4,5% voor weg/binnenvaart en tussen de +3,8% en +5,0% voor weg/shortsea.

De verwachte kostenontwikkeling (exclusief brandstofkostenontwikkeling) voor 2025 ligt voor weg/spoor tussen de +3,6% en +4,8%, ligt voor weg/binnenvaart tussen de +3,8% en +4,1% en is voor weg/shortsea gemiddeld +3,9%.

Hierbij geldt dat de belangrijkste kostencomponent bij intermodaal vervoer, het deel wat over water en per spoor wordt uitbesteed aan gespecialiseerde operatoren, niet alleen afhankelijk is van kostenstijgingen zoals hierboven genoemd, maar meer nog beïnvloed worden door marktwerking en/of rentabiliteit van afzonderlijke verbindingen.



Summary

This report provides detailed information on cost price developments in domestic and cross-border road transport. In addition to data on the occurred cost developments in 2024, expectations for 2025 are also presented.

Before reading to see what the average cost development is in your market area, it is important to see the results as shown in this report, in the right context. The cost developments in your situation may differ greatly from those of your colleague. It is therefore important to make a careful translation to your own situation and to take a good look into the various cost types and associated cost developments. Specific developments are important subjects to raise in a substantiated discussion between client and contractor.

Realisation 2024 (excluding fuel cost development)

The realised cost development (excluding fuel cost development) in 2024 compared to 2023 in domestic road transport varies between +3.9% and +5.2%. In cross-border road transport, the cost increase varies between +3.0% and +4.8%. On average, the wage costs increased by 5.47%, depreciation costs by 4.9%, insurance costs by 7.3% and repair and maintenance costs by 5.0%. Eurovignette and tyre costs did not change. Accommodation costs increased by an average of 1.1%.

Bandwidth total realized cost development 2024 (compared to 2023)

In the October 2023 report, Panteia issued a forecast for the expected cost development in 2024. The preliminary realized cost development for 2024 differs slightly from the estimate as presented in the October 2023 report. The realization figures presented below are the extreme values, for your own situation, please see the further breakdown of realization figures by subsector on page 17 and beyond.

Table 1a Difference between realisation 2024 and estimate 2024

	Realisation 2024 (compared to 2023)	Estimate 2024 (issued October 2023)
Excluding fuel cost development	Bandwidths	
Domestic road transport (excluding delivery vans)	+3.9% to +5.2%	+3.9% to +5.3%
Cross-border road transport	+3.0% to +4.8%	+3.8% to +4.7%

Estimate 2025 (excluding fuel cost development)

The expected cost development (excluding fuel cost development) for 2025 compared to 2024 in domestic road transport varies between +3.9% en +5.1% (excluding delivery vans). An exception to this: The expected cost development (excluding fuel cost development) of delivery van transport is between +6.4% and +8.0%.

In cross-border road transport, the estimated cost increase (excluding fuel cost development) ranges between +3.6% and +4.6%.

Labour costs are expected to increase by an average of 5.52%. Depreciation costs, based on equipment acquisition values, are expected to increase by 3.2% and insurance costs by 5.6%. Repair and maintenance costs are expected to increase by 3.8%.

Table 1b Estimate 2025

	Estimate 2025
Excluding fuel cost development	Bandwidths
Domestic road transport (excluding delivery vans)	+3.9% to +5.1%
Cross-border road transport	+3.6% to +4.6%

Estimate 2025 plus the difference between estimate 2024 and realization 2024

The 2024 realization minus the 2024 estimate (as issued in October 2023) plus the estimate 2025 excluding fuel cost development ranges from +3.8% to +5.0% in domestic road transport (excluding delivery vans) and ranges from +1.9% to +4.7% in cross-border road transport.

Wage cost development

Wages are increased by 4% per 1-1-2024 and 2% per 1-7-2024. This means an average annualised gross wage development for 2024 of 4.99%. Per 1-1-2025, wages are increased by 4%. From this follows an average gross wage development for 2025 of 5.42%. This 5.42% includes half of the 1-7-2024 wage increase.

If we compare the situation as of the reference date 1-1-2024 with 1-1-2025, this means a wage cost increase of 6.4%.

Table 2a Wage cost development average 2024 (compared to average 2023)

	Mutation 2024 compared to 2023
Gross wage development ²	+ 4.99%
Dropped:	+ 0.44%
- Pay scale A'	
- Step 0	
- Waiting day in case of illness	
Increase in travel allowance	+ 0.09%
Effect of changes in social charges	- 0.05%
Total average wage cost mutation 2024	+ 5.47%

Table 2b Wage cost development average 2025 (compared to 2024)

	Mutation 2025 compared to 2024
Gross wage development Estimated impact development	+ 5.42%
social charges (Source: CPB)	+ 0.1%
Total average wage cost mutation 2025	+ 5.52%

Fuel cost development

Fuel costs increased by 0.8% on average in 2024 compared to 2023 (updated to 18 September 2024). Fuel costs are expected to decrease by an average of 5.8% in 2025 compared to 2024. The level of diesel price is difficult to predict due to worldwide developments. To estimate the average diesel price (excluding VAT, excise duty and stock levy) for 2025, the estimated oil price

² Gross wage development: wages including extra value holiday, sick pay, overtime and holiday pay.

development according to the CPB was used. Many carriers apply a fuel clause to cope with diesel price fluctuations.

Cost development of electric vehicles (excluding energy development)

The realised cost development for the electric truck in 2024 compared to 2023 is +3.7%. The forecast for 2025 is an increase of +2.9%. For the electric bucket truck, the increase in 2024 averages +3.7% and the estimate for 2025 is +3.2%. For electric delivery vans, the realised cost trend for 2024 averages +4.8% and the forecast averages +5.2%.

Cost development of intermodal transport

The realized cost development (excluding fuel cost development) in 2024 compared to 2023 in intermodal transport ranges between +3.7% and +6.7% for road/rail, between +3.8% and +4.5% for road/inland waterway and between +3.8% and +5.0% for road/shortsea.

The expected cost development (excluding fuel cost development) for 2025 is between +3.6% and +4.8% for road/rail, between +3.8% and +4.1% for road/inland waterway and is +3.9% on average for road/shortsea.

Here, the main cost component in intermodal transport, the part which is outsourced to specialised operators by water and rail, does not only depend on cost increases as mentioned above, but is even more influenced by market forces and/or profitability of individual connections.





Realisatie 2024 t.o.v. 2023*

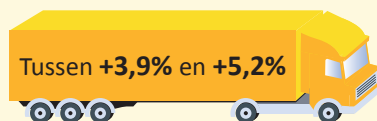


Panteia

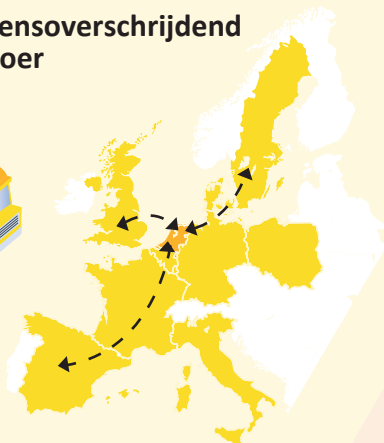
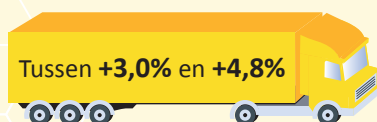
> Klik door naar het betreffende onderwerp in de rapportage



> Binnenlands vervoer



> Grensoverschrijdend vervoer



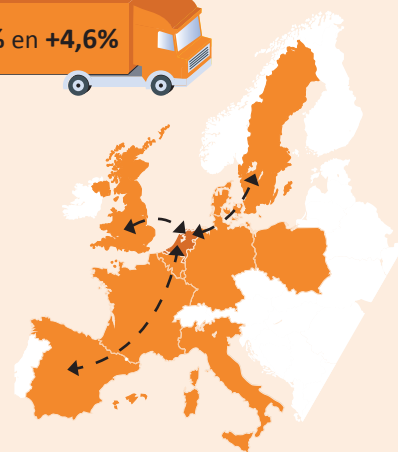
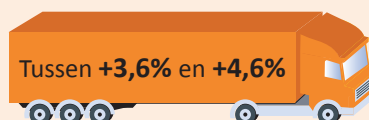
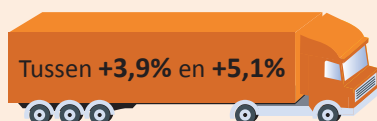
> Grensoverschrijdend vervoer



Raming 2025 t.o.v. 2024*



> Binnenlands vervoer



> Kostenontwikkeling =

> Ontwikkeling kostensoort in %

X

> Procentueel aandeel deelsector

* Exclusief brandstofkostenontwikkeling



Belangrijkste kostensoorten

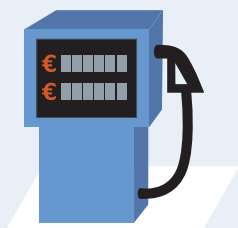
- Realisatie 2024
- Raming 2025

> Loonkosten



2024	+5,47%
2025	+5,52%

> Brandstofkosten



2024	+0,8%
2025	-5,8%

> Afschrijvingskosten



2024	+4,9%
2025	+3,2%

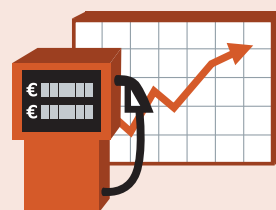


> Overige ontwikkelingen

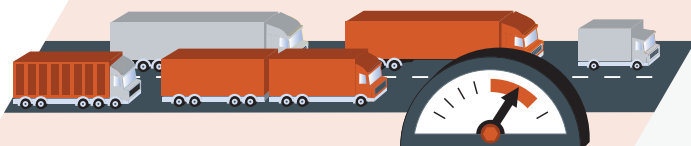
> Afwijkende loonontwikkeling



> Verandering dieselprijs



> Congestie en gemiddelde rijnsnelheid



> Intermodaal



> Ziekteverzuim





1

1 Kostenontwikkeling

1.1 Leeswijzer

In onderstaand schema wordt aangegeven welke tabel (en welke kolom) u kunt gebruiken vanuit een aantal invalshoeken.

Gebruiker kan uitgaan van:

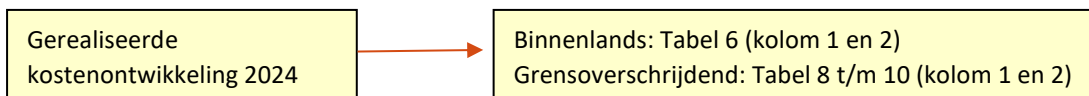
- De gerealiseerde kostenontwikkeling 2024 t.o.v. 2023.
- De geraamde kostenontwikkeling 2025 t.o.v. 2024.
- De geraamde kostenontwikkeling 2025 plus het verschil tussen de geraamde ontwikkeling voor 2024 en de realisatie 2024.

De methodiek die bestaat uit een raming en gecorrigeerd wordt voor het verschil van de raming en realisatie van het lopende jaar dekt naar onze mening de risico's voor zowel opdrachtgever als opdrachtnemer het beste af.

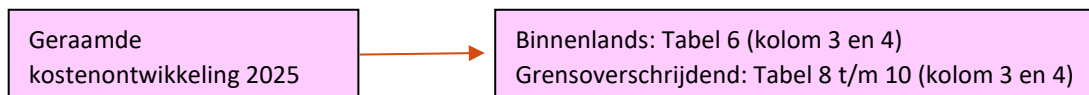
De kostenontwikkelingen in deze rapportage worden op twee manieren weergegeven, namelijk exclusief en inclusief brandstofkostenontwikkeling. Bij de kostenontwikkeling exclusief brandstofkostenontwikkeling zijn alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, meegenomen. Het procentuele aandeel van de brandstofkosten is hierin wel meegenomen (zie ook paragraaf 2.1.2).

In **hoofdstuk 1** worden de ontwikkelingen weergegeven van de kostensoorten en de totale kostenontwikkelingen. Naast de reguliere ontwikkeling van de kostensoorten zijn er andere ontwikkelingen die invloed kunnen hebben op de kostenontwikkeling. Deze komen aan de orde in **hoofdstuk 2**.

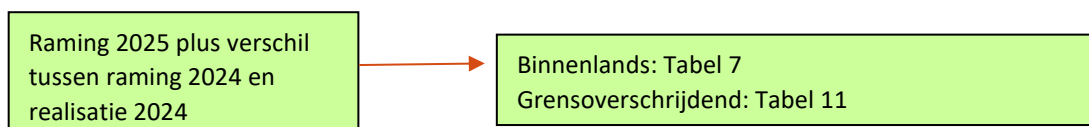
Wat is de kostenontwikkeling in 2024 t.o.v. 2023?



Wat is de geraamde ontwikkeling voor 2025 t.o.v. 2024?



Wat is de geraamde ontwikkeling voor 2025, waarbij het verschil tussen raming 2024 (zoals in oktober 2023 is afgegeven) en realisatie 2024 wordt meegenomen?



In **bijlage 1** volgt een toelichting per kostensoort. De raming voor 2024 (zoals die vorig jaar is gemaakt) en de realisatie 2024 worden in **bijlage 2** naast elkaar gelegd. De gehanteerde kostenverhoudingen worden in **bijlage 3** zowel grafisch als in tabelvorm weergegeven. In de tabellen zijn de kostenverhoudingen voor 2023 en voorlopig 2024 opgenomen. In **bijlage 4** volgt een opsomming van de deelsectoren en voertuigconfiguraties.

1.2 Uitgangspunten

Deze rapportage verschaft gedetailleerde informatie over de prijsontwikkeling van de kosten in het wegvervoer. Naast gegevens over de opgetreden kostenontwikkelingen in 2024 worden ook de verwachtingen voor 2025 weergegeven. Bij het vaststellen van de mutaties van het kostenniveau maakt Panteia gebruik van informatie over de gemiddelde kostenverhoudingen in de diverse deelsectoren.

Voor de berekening van de opgetreden prijsontwikkeling van de totale kosten, wordt gebruik gemaakt van gewogen prijsontwikkelingen van de afzonderlijke kostensoorten. Voor de te verwachten kostenontwikkelingen voor 2025 gaat Panteia onder meer uit van ramingen van het CPB, zoals neergelegd in de Macro Economische Verkenning 2025. In bijlage 1 is terug te vinden welke bronnen zijn gebruikt voor de diverse ontwikkelingen.

Nieuw in deze rapportage is de uitbreiding van de kostenontwikkeling op de landenrelatie Nederland-Engeland voor zowel begeleid als onbegeleid vervoer.

- De in deze rapportage weergegeven kostenontwikkelingscijfers zijn een afspiegeling van bedrijven actief per onderscheiden deelmarkt of sector. De opbouw van de kosten van een individueel transportbedrijf kan afwijken van de gemiddelde opbouw van de kosten per deelsector in deze rapportage. De hoogte van de kostenontwikkeling van een individueel bedrijf zal hierdoor kunnen afwijken van de gemiddeld vastgestelde kostenontwikkeling.
- Specifieke marktomstandigheden, bijvoorbeeld op de arbeidsmarkt of de inkoopmarkt, kunnen voor een individueel bedrijf een afwijkende kostenontwikkeling hebben ten opzichte van de gemiddeld vastgestelde kostenontwikkeling.
- Het grillige verloop van de brandstofkosten is moeilijk te voorspellen. Veel transportbedrijven hanteren een brandstofclausule. De kosteneffecten van het brandstofkostenverloop kan op bedrijfsniveau vastgesteld worden.
- De verantwoordelijkheid voor de in deze rapportage weergegeven kostenontwikkelingen berust bij Panteia.

Berekeningswijze kostenontwikkeling

Kostenontwikkeling =

Ontwikkeling
kostensoorten in %

X

Procentueel aandeel
deelsector

1.3 Ontwikkeling prijspeil per kostenpost

In de navolgende tabellen volgt de prijsmutatie van de individuele kostensoorten.

Tabel 3 Ontwikkeling prijspeil per kostenpost 2023-2024 en raming 2025

Kostenpost	Realisatie 2024 t.o.v. realisatie 2023	Raming 2025 t.o.v. realisatie 2024
	% mutatie	
AUTOKOSTEN		
Afschrijving (aanschafwaarde): Vrachtwagens/trekkers inclusief getrokken materieel	4,9	3,2
Afschrijving (aanschafwaarde): Bestelauto's (diesel)	3,3	47,2
Rentekosten: Vrachtwagens/trekkers	29,7	25,2
Rentekosten: Bestelauto's	27,8	78,5
Motorrijtuigenbelasting	9,9	1,2
Eurovignet	0,0	1,9
Verzekering voertuig:		
• Binnenlands vervoer	7,3	5,6
• Grensoverschrijdend vervoer	7,8	5,9
Banden	0,0	3,2
Brandstofprijs Nederland (Diesel)	0,8	-5,8
Prijs AdBlue	4,6	1,3
Reparatie en onderhoud	5,0	3,8
Diverse voertuigkosten	3,6	3,2
KOSTEN RIJDEND PERSONEEL		
• Brutoloonontwikkeling	4,99	5,42
• Verdwijnen loonschaal A', trede 0 en wachtdag bij ziekte	0,44	---
• Verhoging reiskostenvergoeding	0,09	---
• Ontwikkeling sociale lasten	-0,05	0,10
Totale loonkostenmutatie	5,47	5,52
CAO vergoedingen + overige personeelskosten:		
• Binnenlands vervoer	4,5	4,4
• Grensoverschrijdend vervoer	4,9	4,8
SPECIFIEKE VERVOERSKOSTEN	3,6	3,2
ALGEMENE KOSTEN		
Loonkostenontwikkeling overig personeel	5,47	5,52
Huisvestingskosten	1,1	5,8
Overige algemene kosten	3,6	3,2

Bron: Panteia

Tabel 3 (vervolg) Ontwikkeling prijspeil per kostenpost 2023-2024 en raming 2025

Kostenpost	Realisatie 2024 t.o.v. realisatie 2023	Raming 2025 t.o.v. realisatie 2024
	% mutatie	
Brandstofprijs in:		
• België	-5,0	---
• Denemarken	-5,2	---
• Duitsland	-8,3	---
• Engeland	-2,7	---
• Frankrijk	-5,6	---
• Italië	-4,0	---
• Luxemburg	-5,8	---
• Spanje	-5,6	---
• Zweden	-32,9	---
KOSTEN OVERTOCHT ENGELAND		
Kanaaltunnel	-5,4	2,0
Ferrydienst Hoek van Holland-Harwich:		
Inclusief BAF	1,9	3,2
Exclusief BAF	1,8	3,2
Ferrydienst Europoort-Hull		
Inclusief BAF	2,0	3,2
Exclusief BAF	2,0	3,2
Ferrydienst Calais-Dover		
Inclusief BAF	0,3	2,0
Exclusief BAF	2,5	2,0
KOSTEN OVERTOCHT DENEMARKEN		
Ferrydienst Puttgarden - Rödby:		
Inclusief BAF	0,3	2,2
Exclusief BAF	0,4	2,2
KOSTEN OVERTOCHT ZWEDEN		
Ferrydienst Travemünde – Malmö:		
Inclusief BAF	2,9	2,2
Exclusief BAF	0,4	2,2

In onderstaande tabel wordt de loonontwikkeling weergegeven voor de Belgische en Duitse chauffeur.

Tabel 4 Brutoloonontwikkeling in België en Duitsland (mutatie in %)

Brutoloonontwikkeling	Realisatie 2024 t.o.v. realisatie 2023	Raming 2025 t.o.v. realisatie 2024
België	1,8	n.n.b.
Duitsland		
Baden-Württemberg	3,5	4,7
Nordrhein-Westfalen	5,2	5,3
Thüringen	9,6	5,2

Bronnen: België (www.btb-avv.be), Duitsland (www.tarifregister.nrw.de, www.bawue.verdi.de, www.psl.verdi.de)

In de navolgende tabel wordt de kostenontwikkeling voor de specifieke kostensoorten weergegeven voor elektrische voertuigen. Naast de gebruikelijke kostencategorieën, wordt de kostenontwikkeling van de eigen laadinfrastructuur (de “laadpaal”) weergegeven. Onderscheid is gemaakt naar aanschafkosten en operationele kosten.

Tabel 5 Ontwikkeling prijspeil per kostenpost 2023-2024 en raming 2025
- Elektrische voertuigen -

Kostenpost	Realisatie 2024 t.o.v. realisatie 2023	Raming 2025 t.o.v. realisatie 2024
	% mutatie	
Afschrijving bestelauto's	-3,0	-3,0
Afschrijving bakwagens	-6,1	-8,0
Afschrijving trekker/oplegger	-4,2	-5,8
Rentekosten bestelauto's	20,0	17,6
Rentekosten bakwagens	16,1	11,6
Rentekosten trekker/oplegger	18,5	14,2
Elektriciteitsprijs	-35,6	2,4
Reparatie en onderhoud	5,6	3,8
Afschrijving laadpaal bestelwagen	-25,0	3,2
Afschrijving laadpaal bakwagen/trekker	14,0	3,2
Operationele kosten laadpaal	6,0	3,2

Voor de ontwikkeling van de overige kostensoorten wordt verwezen naar tabel 3.

Tabel 5a Gebruikte bronnen m.b.t. kostenontwikkeling elektrische voertuigen

Component	Bron
Afschrijving	Fabrikanten
Elektriciteitsverbruik	CBS Consumentprijsindex elektriciteit, raming CPB
Afschrijving en operationele kosten laadpaal	ElaadNL

1.4 Binnenlandse kostenontwikkelingen per deelsector

Tabel 6 Kostenontwikkelingen binnenlands wegvervoer (mutatie in %) ¹

Deelsector/voertuigconfiguratie	Realisatie 2024 t.o.v. realisatie 2023		Raming 2025 t.o.v. realisatie 2024	
	Exclusief brandstofkosten-ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten-ontwikkeling	Exclusief brandstofkosten-ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten-ontwikkeling
Algemene distributie				
Kleine bestelauto (diesel): 30.000 km	5,2	5,2	6,7	6,5
60.000 km	5,0	5,0	6,4	6,1
Bestelauto (diesel): 30.000 km	5,2	5,2	7,3	7,1
60.000 km	5,0	5,0	7,0	6,7
Grote bestelauto (diesel): 30.000 km	5,1	5,2	8,0	7,8
60.000 km	4,9	5,0	7,6	7,2
<u>Vrachtwagen solo</u>				
• Laadvermogen 6 ton	5,0	5,1	4,9	4,4
• Laadvermogen 9 ton	4,6	4,7	4,5	3,7
• Laadvermogen 16 ton	4,4	4,5	4,2	3,2
<u>Combinatie</u>	4,2	4,3	4,0	2,8
Fijnmazige distributie ³				
• Collogoed	5,0	5,0	5,1	4,9
• Palletgoed	4,9	5,0	4,9	4,5
Kiepers	4,1	4,3	4,1	2,9
Afvalvervoer				
• Bedrijfsafval rolcontainers	5,0	5,1	4,6	4,0
• Kleine afzetcontainers (Portaalauto)	4,4	4,6	4,3	3,2
• Autolaadkraan	4,6	4,8	4,3	3,4
Wagenlading	4,3	4,4	4,1	3,0
Koel/vries vervoer				
• Solo zonder koelmotor	4,6	4,7	4,4	3,5
• Solo met koelmotor	4,5	4,6	4,3	3,4
• Combinatie V+A zonder koelmotor	4,3	4,5	4,2	3,2
• Combinatie V+A met koelmotor	4,3	4,4	4,1	2,9
• Combinatie T+O zonder koelmotor	4,3	4,5	4,2	3,1
• Combinatie T+O met koelmotor	4,3	4,4	4,1	3,0
Zeecontainer	4,0	4,2	3,9	2,5
Tankvervoer	4,2	4,4	4,1	2,8
Bulkvervoer	4,1	4,3	4,0	2,7
Ecocombi				
• Bakwagen-dolly-trailer	4,1	4,3	4,0	2,8
• B-double met opbouw	4,0	4,2	3,9	2,6
• B-double zonder opbouw	3,9	4,1	3,9	2,6
• Trekker-trailer-middenasser	4,0	4,2	4,0	2,7

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden, zoals in hoofdstuk 2 is weergegeven. In paragraaf 2.1.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere loonkostenontwikkeling op de totale kostenontwikkeling.

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

³ Betreft vervoer met lichtere vrachtwagens. Bestelauto's maken geen onderdeel uit van deze kostenontwikkeling.

De gerealiseerde kostenontwikkeling (exclusief brandstofkostenontwikkeling) voor 2024 wijkt licht af van de raming voor 2024 zoals die is gepresenteerd in de rapportage van oktober 2023. In bijlage 2 worden deze gegevens in tabelvorm weergegeven.

Tabel 7 Realisatie 2024 minus raming 2024 plus raming 2025 (% mutatie)

	Exclusief brandstofkosten-ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten-ontwikkeling
Algemene distributie		
Kleine bestelauto: 30.000 km	6,6	6,3
60.000 km	6,3	5,7
Bestelauto: 30.000 km	7,2	6,8
60.000 km	6,9	6,6
Grote bestelauto: 30.000 km	7,9	7,5
60.000 km	7,5	6,7
<u>Vrachtwagen solo</u>		
• Laadvermogen 6 ton	5,0	4,0
• Laadvermogen 9 ton	4,6	2,9
• Laadvermogen 16 ton	4,3	2,2
<u>Combinatie</u>	4,1	1,6
Fijnmazige distributie		
• Collogoed	4,9	4,5
• Palletgoed	4,8	4,0
Kiepers	4,0	1,7
Afvalvervoer		
• Bedrijfsafval rolcontainers	4,5	3,2
• Kleine afzetcontainers (Portaalauto)	4,4	2,2
• Autolaadkraan	4,4	2,6
Wagenlading	4,2	1,9
Koel/vries vervoer		
• Solo zonder koelmotor	4,5	2,7
• Solo met koelmotor	4,4	2,5
• Combinatie V+A zonder koelmotor	4,2	2,2
• Combinatie V+A met koelmotor	4,2	1,7
• Combinatie T+O zonder koelmotor	4,2	2,1
• Combinatie T+O met koelmotor	4,2	1,8
Zeecontainer	4,0	1,1
Tankvervoer	4,1	1,6
Bulkvervoer	4,0	1,4
Ecocombi		
• Bakwagen-dolly-trailer	4,0	1,5
• B-double met opbouw	3,8	1,2
• B-double zonder opbouw	3,8	1,1
• Trekker-trailer-middenasser	3,9	1,3

Bron: Panteia

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

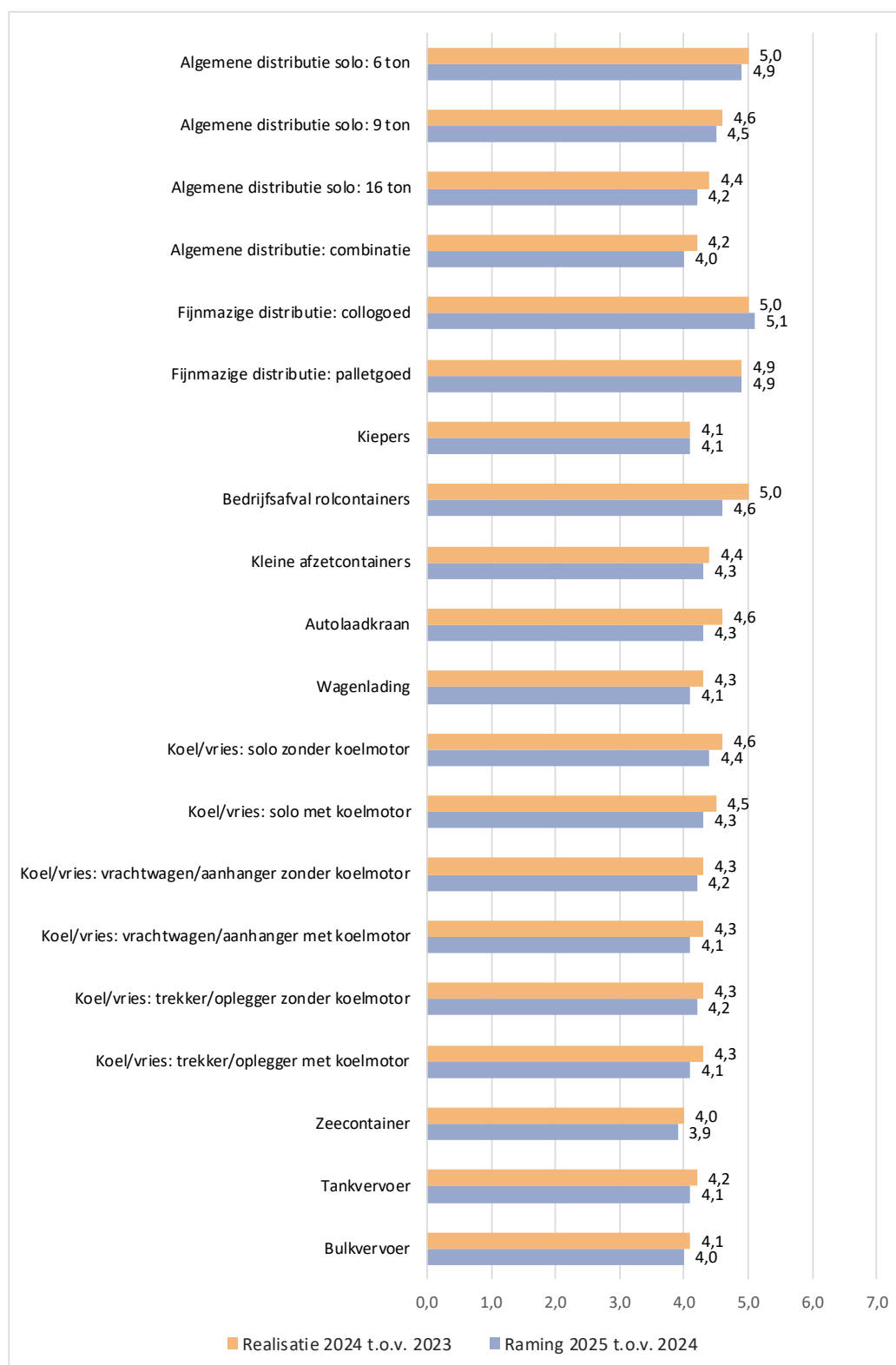
Toelichting tabel 7 en tabel 11

In de voorgaande tabellen 7 en 11 wordt het verschil tussen de raming 2024 (zoals die gemaakt is in oktober vorig jaar) en de realisatie 2024 meegenomen in de raming voor 2025.

Rekenvoorbeeld wagenladingvervoer (exclusief brandstofkostenontwikkeling)

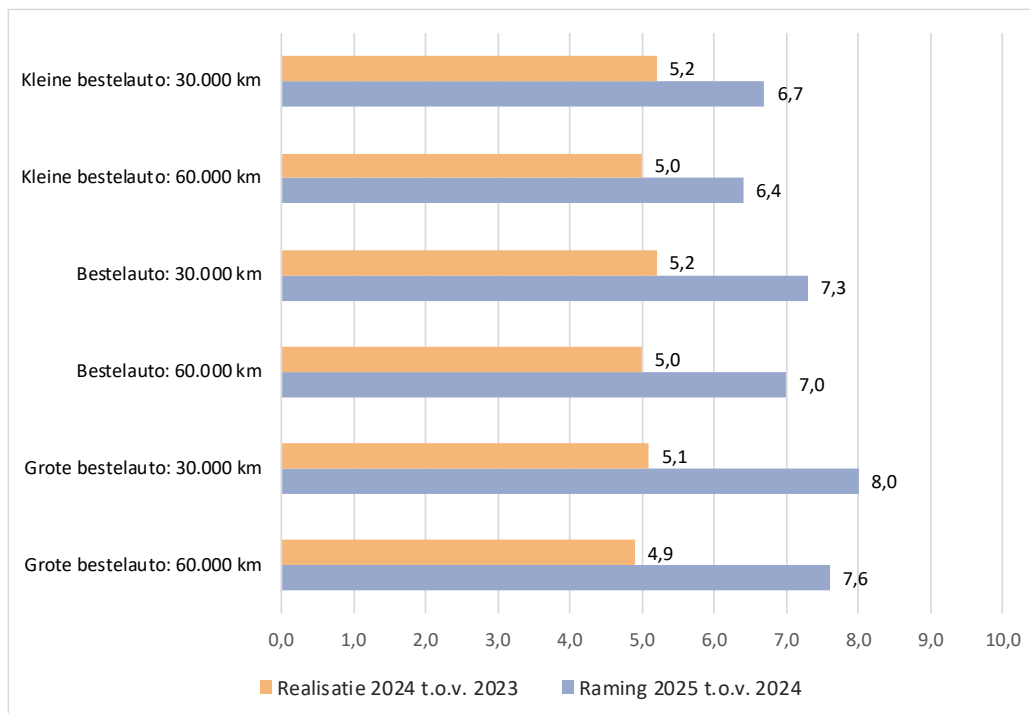
Jaar	Index	
2023 (Basis = 100)	100,0	100,0
Raming 2024 (rapportage oktober 2023): + 4,2%	104,2	
Realisatie 2024: + 4,3%		104,3
Raming 2025 t.o.v. 2024: + 4,1%		108,6 (= 104,3*1,041)
Kostenontwikkeling (inclusief correctie)	4,2% $(108,6 / 104,2 * 100) - 100$	

**Figuur 1 Kostenontwikkeling (in %) in het binnenlands wegvervoer
exclusief brandstofkostenontwikkeling**



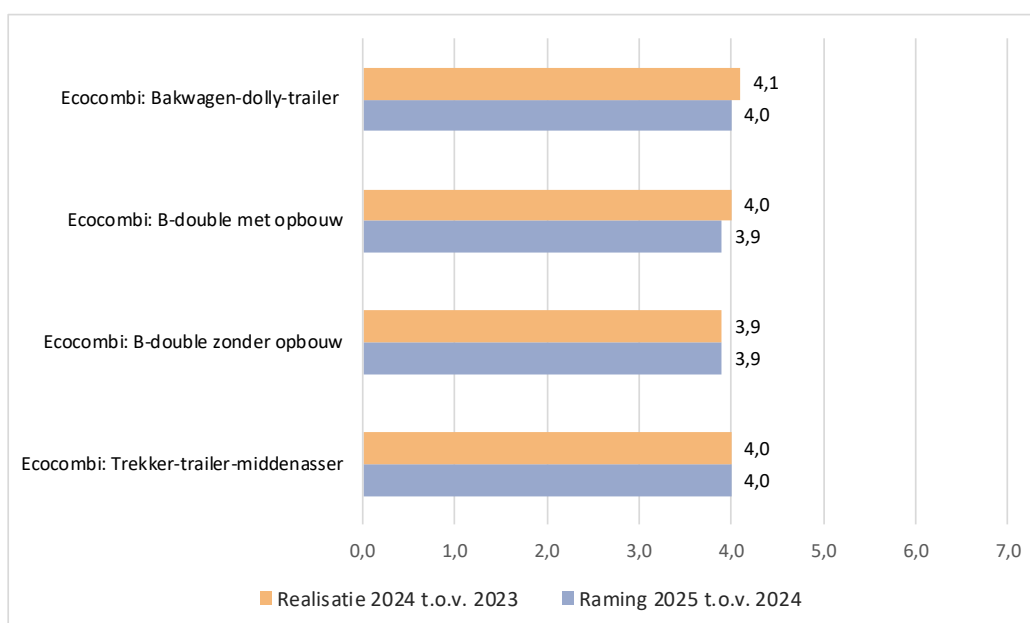
Bron: Panteia

**Figuur 2 Kostenontwikkeling (in %) binnenlands wegvervoer
exclusief brandstofkostenontwikkeling**



Bron: Panteia

**Figuur 3 Kostenontwikkeling (in %) binnenlands wegvervoer
exclusief brandstofkostenontwikkeling**



Bron: Panteia

1.5

Grensoverschrijdende kostenontwikkelingen wegvervoer

Tabel 8 Kostenontwikkeling ongespecialiseerd wegvervoer exclusief ontwikkeling tolgelden (% mutatie) ¹

Landenrelatie en vervoerafstand	Realisatie 2024 t.o.v. realisatie 2023		Raming 2025 t.o.v. realisatie 2024	
	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling
België/Lux.-vervoer				
100 km	4,5	4,6	4,4	3,5
250 km	4,3	4,5	4,3	3,2
500 km	4,1	4,3	4,1	2,9
Denemarken-vervoer				
750 km zonder ferrydienst	4,0	4,1	3,9	2,6
750 km met ferrydienst	3,4	3,5	3,7	2,6
Duitsland-vervoer				
100 km	4,5	4,7	4,4	3,5
250 km	4,2	4,4	4,2	3,0
500 km	4,0	4,2	4,0	2,7
750 km	3,9	4,1	3,9	2,6
1000 km	3,9	4,1	3,8	2,4
Frankrijk-vervoer				
100 km	4,6	4,7	4,5	3,7
250 km	4,3	4,4	4,2	3,1
500 km	4,1	4,3	4,0	2,8
750 km	4,0	4,2	4,0	2,6
1000 km	3,9	4,1	3,9	2,5
Italië-vervoer				
1500 km	4,1	4,2	4,0	2,7
2000 km	4,0	4,1	3,9	2,6
2500 km	3,9	4,1	3,8	2,4
Spanje-vervoer				
1500 km	3,9	4,1	3,8	2,4
2000 km	3,9	4,1	3,8	2,4
2500 km	3,8	4,0	3,8	2,3
Polen-vervoer				
1000 km	4,1	4,2	4,0	2,8
Zweden-vervoer				
750 km Ferrydienst	3,0	3,8	3,6	2,6

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden, zoals in hoofdstuk 2 is weergegeven. In paragraaf 2.1.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere loonkostenontwikkeling op de totale kostenontwikkeling. In paragraaf 2.1.5 wordt de ontwikkeling van de tolgelden weergegeven.

² Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, zijn meegenomen. Het procentuele aandeel van de brandstofkosten is hierin wel meegenomen. In paragraaf 2.1.2 volgt een nadere uitleg.

Tabel 8a Kostenontwikkeling ongespecialiseerd wegvervoer exclusief ontwikkeling tolgeden Engeland-vervoer (% mutatie) ¹

Engeland Ongespecialiseerd vervoer	Realisatie 2024 t.o.v. realisatie 2023		Raming 2025 t.o.v. realisatie 2024	
	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling
Hoek van Holland - Harwich 500 km				
• Begeleid vervoer ³	3,5	3,6	4,1	3,5
• Onbegeleid vervoer ⁴	3,9	3,6	3,3	2,8
Europoort - Hull 300 km				
• Begeleid vervoer	3,5	3,6	4,1	3,5
• Onbegeleid vervoer	3,8	3,5	3,3	2,8
Calais - Dover 500 km				
• Begeleid vervoer	4,2	3,9	4,2	3,3
• Onbegeleid vervoer	4,2	3,8	3,6	2,8
Kanaaltunnel 500 km				
• Begeleid vervoer	2,2	2,3	3,9	3,1

Bron: Panteia

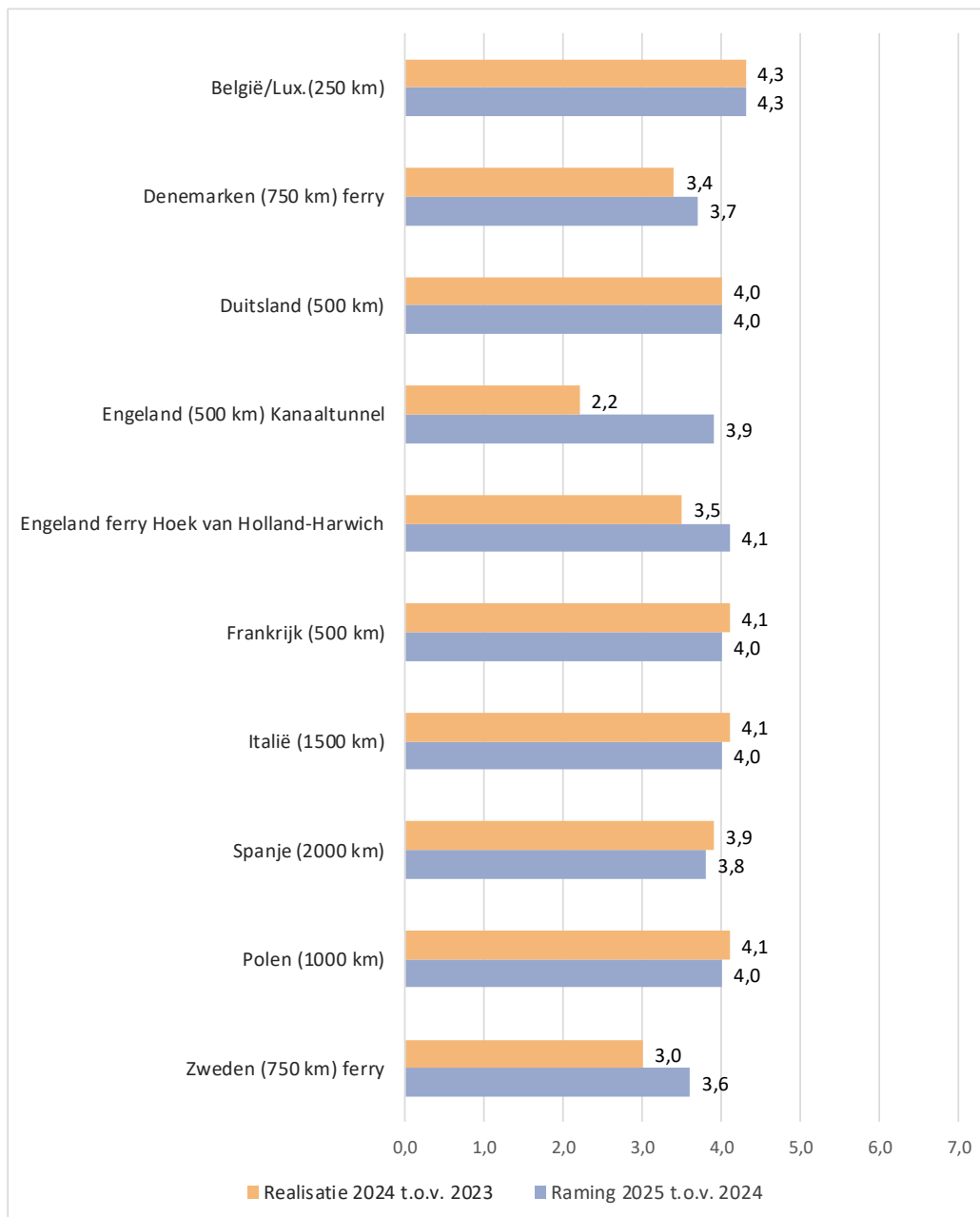
¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden, zoals in hoofdstuk 2 is weergegeven. In paragraaf 2.1.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere loonkostenontwikkeling op de totale kostenontwikkeling. In paragraaf 2.1.5 wordt de ontwikkeling van de tolgeden weergegeven.

² Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, zijn meegenomen. Het procentuele aandeel van de brandstofkosten is hierin wel meegenomen. In paragraaf 2.1.2 volgt een nadere uitleg.

³ Begeleid vervoer: vervoer met Nederlandse chauffeur.

⁴ Onbegeleid vervoer: het vervoer van vracht zonder chauffeur en truck. In principe wordt het vrachtvoertuig aan de kade in de haven achtergelaten door een chauffeur en trekt een sleepbootmeester (kleine trekker) het voertuig op en af van het schip. Bij aankomst in Engeland wordt het verdere vervoer verricht door de Engelse transporteur.

Figuur 4 Kostenontwikkeling (in %) *ongespecialiseerd* wegvervoer
exclusief brandstofkostenontwikkeling en *exclusief* ontwikkeling tolgeden



Bron: Panteia

Tabel 9 Kostenontwikkeling koel/vries wegvervoer exclusief ontwikkeling tolgelden (% mutatie) ¹

Landenrelatie en vervoerafstand	Realisatie 2024 t.o.v. realisatie 2023		Raming 2025 t.o.v. realisatie 2024	
	Exclusief brandstofkosten-ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten-ontwikkeling	Exclusief brandstofkosten-ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten-ontwikkeling
België/Lux.-vervoer				
100 km	4,6	4,7	4,4	3,5
250 km	4,4	4,5	4,2	3,2
500 km	4,2	4,4	4,1	2,9
Denemarken-vervoer				
750 km zonder ferrydienst	4,0	4,2	4,2	2,8
750 km met ferrydienst	3,5	3,6	3,9	2,8
Duitsland-vervoer				
100 km	4,6	4,7	4,4	3,5
250 km	4,3	4,4	4,2	3,0
500 km	4,1	4,3	4,0	2,7
750 km	4,0	4,2	3,9	2,5
1000 km	3,9	4,1	3,8	2,4
Frankrijk-vervoer				
100 km	4,7	4,8	4,5	3,6
250 km	4,3	4,5	4,2	3,1
500 km	4,1	4,3	4,0	2,7
750 km	4,0	4,2	3,9	2,6
1000 km	4,0	4,2	3,9	2,5
Italië-vervoer				
1500 km	4,1	4,3	4,0	2,7
2000 km	4,0	4,2	3,9	2,5
2500 km	3,9	4,1	3,8	2,4
Spanje-vervoer				
1500 km	3,9	4,1	3,8	2,4
2000 km	3,9	4,1	3,8	2,4
2500 km	3,8	4,0	3,7	2,3
Polen-vervoer				
1000 km	4,3	4,4	4,2	3,0
Zweden-vervoer				
750 km Ferrydienst	3,1	3,9	3,8	2,8

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden, zoals in hoofdstuk 2 is weergegeven. In paragraaf 2.1.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere loonkostenontwikkeling op de totale kostenontwikkeling. In paragraaf 2.1.5 wordt de ontwikkeling van de tolgelden weergegeven.

² Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, zijn meegenomen. Het procentuele aandeel van de brandstofkosten is hierin wel meegenomen. In paragraaf 2.1.2 volgt een nadere uitleg.

**Tabel 9a Kostenontwikkeling koel/vries wegvervoer exclusief ontwikkeling tolgeden
Engeland-vervoer (% mutatie) ¹**

Engeland Koel/vries vervoer	Realisatie 2024 t.o.v. realisatie 2023		Raming 2025 t.o.v. realisatie 2024	
	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling
Hoek van Holland - Harwich 500 km				
• Begeleid vervoer	3,6	3,7	4,1	3,4
• Onbegeleid vervoer	4,0	3,7	3,3	2,8
Europoort – Hull 300 km				
• Begeleid vervoer	4,2	3,6	4,3	3,4
• Onbegeleid vervoer	3,9	3,6	3,4	2,8
Calais – Dover 500 km				
• Begeleid vervoer	4,2	4,0	4,2	3,2
• Onbegeleid vervoer	4,2	3,8	3,6	2,8
Kanaaltunnel 500 km				
• Begeleid vervoer	2,3	2,4	3,9	3,1

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden, zoals in hoofdstuk 2 is weergegeven. In paragraaf 2.1.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere loonkostenontwikkeling op de totale kostenontwikkeling. In paragraaf 2.1.5 wordt de ontwikkeling van de tolgeden weergegeven.

² Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, zijn meegenomen. Het procentuele aandeel van de brandstofkosten is hierin wel meegenomen. In paragraaf 2.1.2 volgt een nadere uitleg.

Tabel 10 Kostenontwikkeling tank/bulk wegvervoer exclusief ontwikkeling tolgeden (% mutatie)¹

Landenrelatie en vervoerafstand	Realisatie 2024 t.o.v. realisatie 2023		Raming 2025 t.o.v. realisatie 2024	
	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling
België/Lux.-vervoer				
100 km	4,7	4,8	4,5	3,6
250 km	4,5	4,6	4,3	3,3
500 km	4,3	4,5	4,2	3,0
Duitsland-vervoer				
100 km	4,7	4,8	4,5	3,6
250 km	4,4	4,5	4,2	3,1
500 km	4,2	4,4	4,1	2,8
750 km	4,1	4,3	4,0	2,7
1000 km	4,0	4,2	3,9	2,6
Frankrijk-vervoer				
100 km	4,8	4,9	4,6	3,8
250 km	4,4	4,6	4,3	3,2
500 km	4,2	4,4	4,1	2,9
750 km	4,1	4,3	4,0	2,8
1000 km	4,1	4,3	4,0	2,7
Italië-vervoer				
1500 km	4,2	4,4	4,0	2,8
2000 km	4,1	4,3	4,0	2,7
2500 km	4,0	4,2	3,9	2,5
Spanje-vervoer				
1500 km	4,0	4,2	3,9	2,5
2000 km	4,0	4,2	3,9	2,5
2500 km	3,9	4,1	3,8	2,4
Polen-vervoer				
1000 km	4,2	4,4	4,1	2,9

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden, zoals in hoofdstuk 2 is weergegeven. In paragraaf 2.1.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere loonkostenontwikkeling op de totale kostenontwikkeling. In paragraaf 2.1.5 wordt de ontwikkeling van de tolgeden weergegeven.

² Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, zijn meegenomen. Het procentuele aandeel van de brandstofkosten is hierin wel meegenomen. In paragraaf 2.1.2 volgt een nadere uitleg.

De gerealiseerde kostenontwikkeling (exclusief brandstofkostenontwikkeling) voor 2024 wijkt licht af van de raming zoals die is gepresenteerd in de rapportage van oktober 2023 (m.u.v. de relaties waar gebruik wordt gemaakt van een ferrydienst). In bijlage 2 worden deze gegevens in tabelvorm weergegeven.

Tabel 11 Realisatie 2024 minus raming 2024 plus raming 2025

Landenrelatie en vervoerafstand	Ongespecialiseerd		Koel/vries		Tank/bulk	
	Brandstofkostenontwikkeling					
	Exclusief ¹	Inclusief	Exclusief ¹	Inclusief	Exclusief ¹	Inclusief
België/Lux.-vervoer						
100 km	4,4	2,5	4,5	2,6	4,6	2,8
250 km	4,2	2,1	4,2	2,1	4,3	2,3
500 km	4,0	1,6	4,1	1,7	4,2	1,9
Denemarken-vervoer						
750 km zonder ferrydienst	3,9	1,1	4,1	1,3		
750 km met ferrydienst	3,2	1,0	3,4	1,1		
Duitsland-vervoer						
100 km	4,4	2,6	4,4	2,6	4,6	2,8
250 km	4,2	1,8	4,2	1,8	4,3	2,0
500 km	3,9	1,3	4,0	1,4	4,1	1,6
750 km	3,9	1,1	3,9	1,1	4,0	1,4
1000 km	3,8	0,9	3,8	0,9	3,9	1,2
Engeland-vervoer						
500 km via de Kanaaltunnel	1,9	0,4	2,0	0,4		
500 km ferrydienst						
Hoek van Holland-Harwich	3,3	2,1	3,4	2,1		
Frankrijk-vervoer						
100 km	4,5	2,8	4,6	2,8	4,7	3,0
250 km	4,2	1,9	4,2	2,0	4,3	2,2
500 km	4,0	1,4	4,0	1,4	4,1	1,7
750 km	4,0	1,1	3,9	1,2	4,0	1,5
1000 km	3,8	1,0	3,9	1,1	4,0	1,4
Italië-vervoer						
1500 km	4,0	1,4	4,0	1,4	4,0	1,6
2000 km	3,9	1,2	3,9	1,1	4,0	1,4
2500 km	3,8	1,0	3,8	0,9	3,9	1,1
Spanje-vervoer						
1500 km	3,8	1,0	3,8	0,9	3,9	1,1
2000 km	3,8	1,0	3,8	0,9	3,9	1,1
2500 km	3,8	0,8	3,7	0,8	3,8	1,0
Polen-vervoer						
1000 km	4,0	1,4	4,2	1,8	4,1	1,7
Zweden-vervoer						
750 km ferrydienst	2,8	1,6	3,0	1,8		

Bron: Panteia

¹ Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, zijn meegenomen. Het procentuele aandeel van de brandstofkosten is hierin wel meegenomen.

1.6 Kostenontwikkeling elektrische voertuigen

In tabel 12 wordt de totale gerealiseerde en geraamde kostenontwikkeling weergegeven van elektrische voertuigen (bestelauto's, bakwagens, trekkers) zowel exclusief als inclusief energiekostenontwikkeling. Voor de gemiddelde kostensamenstelling wordt verwezen naar bijlage 3.

Tabel 12 Kostenontwikkeling elektrische voertuigen (% mutatie)

Elektrische voertuigen		Realisatie 2024 t.o.v. realisatie 2023		Raming 2025 t.o.v. realisatie 2024	
		Energiekostenontwikkeling			
		Exclusief	Inclusief	Exclusief	Inclusief
Kleine bestelauto	15.000 km	4,9	4,8	5,2	5,2
	30.000 km	4,9	4,6	5,2	5,2
Bestelauto	15.000 km	4,9	4,7	5,2	5,2
	30.000 km	4,9	4,6	5,3	5,3
Grote bestelauto	15.000 km	4,7	4,5	5,1	5,1
	30.000 km	4,6	4,3	5,1	5,1
Bakwagen	Totaalgewicht 12 ton	3,9	3,1	3,4	3,4
	Totaalgewicht 18 ton	3,5	1,2	2,9	3,0
Trekker/oplegger		3,7	0,3	2,9	3,1

Bron: Panteia

Tabel 12a Realisatie 2024 minus raming 2024 plus raming 2025 (% mutatie)

Elektrische voertuigen		Exclusief energiekostenontwikkeling ²	Inclusief energiekostenontwikkeling
Kleine bestelauto	15.000 km	4,7	4,6
	30.000 km	4,7	4,4
Bestelauto	15.000 km	4,7	4,5
	30.000 km	4,8	4,5
Grote bestelauto	15.000 km	4,3	4,0
	30.000 km	4,2	3,8
Bakwagen	Totaalgewicht 12 ton	1,5	0,6
	Totaalgewicht 18 ton	0,8	-1,8
Trekker/oplegger		1,2	-2,6

Bron: Panteia

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

1.7 Kostenontwikkeling intermodaal vervoer

In dit hoofdstuk wordt de kostenontwikkeling weergegeven voor intermodaal vervoer van containers per spoor, binnenvaart en shortsea.

Hierbij geldt dat de belangrijkste kostencomponent bij intermodaal vervoer, het deel wat over water en per spoor wordt uitbesteed aan gespecialiseerde operatoren, niet alleen afhankelijk is van kostenstijgingen zoals genoemd in de navolgende tabellen, maar meer nog beïnvloed worden door marktwerking en/of rentabiliteit van afzonderlijke verbindingen.

1.7.1 Kostenontwikkeling intermodaal via spoor

Voor de kostenontwikkeling intermodaal via spoor wordt onderscheid gemaakt in de volgende vervoersrelaties: Nederland-Hongarije (Rotterdam-Boedapest), Nederland-Italië (Rotterdam-Milaan), Nederland-Polen (Rotterdam-Poznan), België-Spanje (Antwerpen-Barcelona), België-Oostenrijk (Antwerpen-Wenen) en Duitsland (Duisburg-München). Over het algemeen geldt dat intermodaal per spoor pas interessant is over afstanden langer dan 500 km. Op elke relatie is sprake van een omloopfrequentie. Een verstoring van zo'n omloop, bijvoorbeeld als gevolg van vertraging door railwerkzaamheden ontregelt de diensten en zorgt voor een kostenverhogend effect.

Het intermodaal vervoer per spoor heeft afgelopen jaar onder druk gestaan van stevige concurrentie vanuit het wegvervoer, als gevolg van een terugval in vrachtaanbod in de transportmarkt, waardoor intermodale lading in sommige gevallen verschoof naar tijdelijk goedkoper vervoer over de weg. De bezetting van treinen lag gemiddeld genomen lager dan normaal.

De kostenontwikkeling wordt in belangrijke mate bepaald door de ontwikkeling van de infrastructuurkosten, de energiekosten en inflatiekosten. In tegenstelling tot het wegvervoer is het aandeel van de loonkosten relatief laag in het intermodaal vervoer.

EU-maatregelen

De EU-maatregelen bepalen dat tractie van de treinen van SNCF en DB (staatsbedrijven) geheel of grotendeels deze service moeten stoppen of outsourcen naar commerciële partijen. Dit heeft een substantieel kostenverhogend effect voor de railoperatoren en dus ook voor de kosten van de vervoerders die intermodaal vervoer aanbieden.

Forse stijging netwerkvergoeding Duitsland in 2025

Volgend jaar zullen de vergoedingen voor toegang tot de spoorinfrastructuur in Duitsland aanzienlijk stijgen, enerzijds door de forse verhoging van het tarief met 16,2% en anderzijds door de verwachte verlaging van de subsidie door de Duitse federale overheid. De stijging van de heffingen voor de spoorinfrastructuur is onder meer het gevolg van de stijgende investeringsuitgaven, die nodig zijn omdat het spoorwegnet dringend aan renovatie toe is (de renovatie is onderdeel van een bijzonder meerjarig onderhoudsproject, het grootste op deze schaal sinds de Tweede Wereldoorlog).

Spoorvervoer door Zwitserland

Ruim 80% van het volume op de vervoerrelatie Nederland – Italië verloopt via Zwitserland. In Zwitserland zullen de kosten voor het gebruik van het Zwitserse spoorwegennet met ruim 18% toenemen in 2025 t.o.v. 2024. De subsidieregeling voor het goederenvervoer per spoor in Zwitserland loopt tot 2026. Deze subsidie wordt jaarlijks door de Zwitserse overheid verlaagd.

Ontwikkelingen in de energiemarkt

Energie wordt door middel van hedging op voorhand ingekocht. Hoewel er verschillen zijn in de inkoopssystemen tussen landen is de prijsontwikkeling van energie redelijk gelijk. De energie wordt ingekocht op een internationale markt en door het hedgen worden pieken en dalen afgezwakt. In Nederland kent men t/m 2024 twee stroomsystemen nl. inkoop op het conventionele net (deelnemers kopen hiervoor zelf in en inkoop van stroom op de Betuweroute (die loopt via Ciber, koopt als vereniging zelf in). Vanaf 2025 geldt er 1 contract voor het gehele net (via CIRE, samenwerkingsverband van 22 bedrijven). In Duitsland is sprake van een vrije leverancierskeuze. De ontwikkeling van de energieprijzen in Nederland geldt ook voor de omliggende landen. De omvang van het doorbelasten van de energiekosten naar de transporteur door operators kan verschillen. Dit kan het gevolg zijn van het hedgen, omdat operators op andere momenten hun energie inkopen.

Tekort machinisten

Voor de loonontwikkeling bij spoor is uitgegaan van de loonontwikkeling van Nederlands personeel. Afwijkingen zijn mogelijk door inzet van medewerkers in andere delen van Europa. Maar over het algemeen ligt de loonontwikkeling van buitenlandse machinisten in lijn met die in Nederland. Evenals in het wegvervoer is er in het internationale spoorvervoer sprake van een tekort aan personeel, in het bijzonder machinisten. Dit kan per bedrijf een hogere loonkostenontwikkeling betekenen.

Werkzaamheden railinfrastructuur Duitsland

In de periode november 2024 tot en met mei 2026 zullen omvangrijke werkzaamheden plaatsvinden op het tracé tussen Emmerich en Oberhausen, waardoor er 200 km moet worden omgereden. Dit heeft in het bijzonder effect op de vervoerrelatie naar Polen. Ook op andere trajecten zullen in de toekomst werkzaamheden gaan plaatsvinden. De vele werkzaamheden aan het Europese spoorwegennet hebben grote invloed op de kosten, doorlooptijden en de prestaties. Dit zorgt voor extra kosten omdat het voor operators lastiger wordt hun omloopfrequentie in stand te houden. Deze kosten worden doorgaans als toeslag doorberekend.

Piektoeslag voor containervervoerders

Vanaf 24 april 2023 is door de terminal Rotterdam World Gateway (RWG) een piektoeslag ingevoerd voor containervervoerders die een tijdslot willen boeken tussen 6 uur en 18 uur. Dit in verband met de drukte op de terminal gedurende de dag. Deze toeslag is overigens niet van toepassing bij andere terminals. Deze extra kosten zijn niet meegenomen in de kostenontwikkelingen omdat dit situationeel is.

Kosten rangeren

De kosten van rangeren en opstellen van de goederentreinen in Nederland zijn in 2024 wederom fors toegenomen (ruim 47%). Voor 2025 is de verwachte toename gering, nl. 0,5%. Prorail komt in 2025 met annuleringskosten. Dit is gangbaar in de markt, ook andere bedrijven passen dit toe. Bedrijven krijgen dan een boete indien zij geen gebruik maken van een ingekochte dienst. De boete is verschillend per gedrag: als je reserveert en geen gebruik maakt is de boete hoger dan bij reservatie en afmelding.



Tabel 13 Ontwikkeling prijspeil per kostenpost 2023-2024 en raming 2025
- Intermodaal vervoer *weg/spoor* -

Kostenpost	Realisatie 2024 t.o.v. realisatie 2023	Raming 2025 t.o.v. realisatie 2024
	% mutatie	
Leasekosten locomotief en kosten wagons	6,0	6,0
Loonkosten machinist	6,3	4,3
Energiekosten	5,9	2,4
Gebruiksvergoeding:		
• Nederland	10,5	0,5
• België	6,2	3,8
• Duitsland	2,2	16,2
• Frankrijk	0,4	2,0
• Hongarije	0,0	2,6
• Italië	1,3	2,1
• Oostenrijk	2,2	19,6
• Polen	3,1	4,2
• Slowakije	0,0	3,6
• Spanje	0,0	2,3
• Zwitserland	0,0	18,2
Kosten rangeren	47,5	0,5
Overslagkosten	3,6	3,2

Tabel 13a Gebruikte bronnen m.b.t. kostenontwikkelingen in het spoorvervoer

Component	Bron
Leasekosten locomotief en kosten wagons	Consultatie van ondernemers in de sector
Loonkosten machinist	CAO Nederlandse Spoorwegen
Energiekosten	Consumentenprijsontwikkeling elektriciteit CBS
Gebruiksvergoeding	Network Statements per land
Kosten rangeren en overige kosten	Network Statements en CBS nationale consumentenprijsindex

In tabel 13b wordt de gerealiseerde en geraamde kostenontwikkeling weergegeven m.b.t intermodaal vervoer via spoor. Bij de berekeningen is uitgegaan van 50 km voortransport en 150 km natransport over de weg.

Tabel 13b Kostenontwikkeling intermodaal vervoer *weg/spoor* exclusief ontwikkeling tolgelden (% mutatie)¹

Soort intermodaal en relatie	Realisatie 2024 t.o.v. realisatie 2023		Raming 2025 t.o.v. realisatie 2024	
	Brandstofkostenontwikkeling			
	Exclusief ²	Inclusief	Exclusief ²	Inclusief
	Intermodaal weg/spoor			
Nederland-Hongarije (Rotterdam-Boedapest)	6,4	7,1	4,3	4,5
Nederland-Italië (Rotterdam-Milaan)	6,3	6,8	4,3	4,2
Nederland-Polen (Rotterdam-Poznan)	6,7	7,7	4,1	4,0
België-Spanje (Antwerpen-Barcelona)	3,7	4,4	3,6	3,6
België-Oostenrijk (Antwerpen-Wenen)	5,5	6,1	4,8	4,7
Duitsland (Duisburg-München)	4,7	4,6	4,5	4,4

Bron: Panteia

¹ Exclusief terminalkosten.

² Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling en voor spoorvervoer exclusief energiekostenontwikkeling, zijn meegenomen.

Tabel 13c Realisatie 2024 minus raming 2024 plus raming 2025 (% mutatie)

Soort intermodaal en relatie	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling
Intermodaal weg/spoor		
Nederland-Hongarije (Rotterdam-Boedapest)	6,0	5,0
Nederland-Italië (Rotterdam-Milaan)	5,1	4,0
Nederland-Polen (Rotterdam-Poznan)	5,3	4,7
België-Spanje (Antwerpen-Barcelona)	4,1	3,0
België-Oostenrijk (Antwerpen-Wenen)	6,9	5,7
Duitsland (Duisburg-München)	5,7	3,9

Bron: Panteia

1.7.2 Kostenontwikkeling intermodaal via binnenvaart

Voor de kostenontwikkeling intermodaal via binnenvaart wordt onderscheid gemaakt in de volgende vervoersrelaties: Rotterdam-Antwerpen, Rotterdam-Veghel, Rotterdam-Westerbroek, Rotterdam-Venlo, Rotterdam-Duisburg en Rotterdam-Mannheim. De overslagkosten zijn onderdeel van de kosten per binnenvaart.

De belangrijkste kostensoorten (qua procentueel aandeel) zijn naast de loonkosten, de brandstofkosten, de kapitaalkosten en de verzekeringskosten.

De binnenvaart staat nog aan het begin van de transitie naar klimaatneutraal vervoer. Op dit moment is nog onvoldoende duidelijk welke technologie leidend wordt. We zien dan ook nog geen grote verschuivingen in de verduurzaming van schepen.

Tabel 14 Ontwikkeling prijspeil per kostenpost 2023-2024 en raming 2025
- Intermodaal vervoer weg/binnenvaart -

Kostenpost	Realisatie 2024 t.o.v. realisatie 2023	Raming 2025 t.o.v. realisatie 2024
	% mutatie	
Intermodaal vervoer weg/binnenvaart		
Loonkosten	5,4	4,3
Kapitaalkosten	5,9	5,1
Reparatie en onderhoud	5,0	4,1
Verzekering	7,8	5,0
Brandstofkosten	-3,7	-8,7
Havengelden	4,4	5,0
Overige kosten	3,6	3,2
Overslagkosten	3,6	3,2

Bron: Panteia

Tabel 14a Gebruikte bronnen m.b.t. kostenontwikkelingen in de binnenvaart

Component	Bron
Loonkosten	KBN Loontabellen; Consultatie van ondernemers in de sector
Kapitaalkosten	Lange termijn renteontwikkeling, gemiddelde rentestand over afgelopen 5 jaar, ontwikkeling verzekerde waarde van schepen via verzekeringsmaatschappijen
Reparatie en onderhoud	Kostenontwikkeling scheepsbouw en metaalbewerkingsindustrie en consultatie van ondernemers in de sector
Verzekeringskosten	Verzekeringsmaatschappijen en consultatie van ondernemers in de sector in verband met de ontwikkeling van de verzekerde waarde van het schip
Brandstofkosten	KBN gasoliecirculaire; In de binnenvaart en shortsea wordt gebruikt gemaakt van accijnsloze brandstof en zijn dus veel sterker reagerend op verandering van de olieprijs.
Havengelden	Havenbedrijf Rotterdam
Overige kosten	CBS nationale consumentenprijsindex

In tabel 14b wordt de gerealiseerde en geraamde kostenontwikkeling weergegeven m.b.t intermodaal vervoer via binnenvaart. Bij de berekeningen is uitgegaan van 25 km voortransport en 25 km natransport over de weg. Op de Duitse relaties is uitgegaan van 25 km voortransport en 75 km natransport.

Tabel 14b Kostenontwikkeling intermodaal vervoer **weg/binnenvaart exclusief ontwikkeling tolgelden (% mutatie)¹**

Soort intermodaal en relatie	Realisatie 2024 t.o.v. realisatie 2023		Raming 2025 t.o.v. realisatie 2024	
	Brandstofkostenontwikkeling			
	Exclusief ²	Inclusief	Exclusief ²	Inclusief
Intermodaal weg/binnenvaart				
Rotterdam-Antwerpen	4,3	4,1	4,1	3,6
Rotterdam-Veghel	4,5	4,4	4,1	3,6
Rotterdam-Westerbroek	4,5	4,4	4,0	3,4
Rotterdam-Venlo	4,4	4,3	4,0	3,5
Rotterdam-Duisburg	3,9	3,3	4,0	3,3
Rotterdam-Mannheim	3,8	3,0	3,8	2,8

Bron: Panteia

¹ Exclusief terminalkosten.

² Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling en voor spoorvervoer exclusief energiekostenontwikkeling, zijn meegenomen.

Tabel 14c Realisatie 2024 minus raming 2024 plus raming 2025 (% mutatie)

Soort intermodaal en relatie	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling
Intermodaal weg/binnenvaart		
Rotterdam-Antwerpen	3,9	2,9
Rotterdam-Veghel	4,0	3,2
Rotterdam-Westerbroek	4,0	3,1
Rotterdam-Venlo	4,0	3,2
Rotterdam-Duisburg	3,6	1,7
Rotterdam-Mannheim	3,4	1,4

Bron: Panteia

1.7.3 Kostenontwikkeling intermodaal via shortsea

Voor de kostenontwikkeling intermodaal via shortsea wordt onderscheid gemaakt in de volgende vervoersrelaties: Nederland-Engeland (Rotterdam-Hull), Nederland-Ierland (Rotterdam-Dublin), Nederland-Spanje (Rotterdam-Bilbao) en Nederland-Zweden (Rotterdam-Gothenburg).

In tegenstelling tot de grote vaart is in het shortsea vervoer sprake van een stabilisatie van de tarieven. Shortsea-shipping wordt minder beïnvloed door prijsschommelingen, omdat de nabijheid van havens zorgt voor eenvoudigere planning en meer concurrentie op specifieke routes. Aan de andere kant zijn de kosten van deepsea-shipping veel meer afhankelijk van factoren zoals geopolitiek, allianties, geografie en specialisatie.

Congestie en toeslagen terminals

Congestie is door beperkte opslag- en verwerkingscapaciteit op rail- en watergebonden terminals een verstorende factor, met name de terminal Rotterdam. De vertragingen komen deels door de komst van tijdslots bij terminals, wat tot lange wachttijden kan leiden. Bovendien voeren steeds meer locaties toeslagen in, die de kosten verder verhogen. Denk hierbij aan progressieve liggelden en aan de piektoeslagen die gelden tijdens drukke tijden en de opkomst van klimaattoeslagen, die worden ingevoerd om duurzame initiatieven te stimuleren.

Terminals/handlingkosten

Als gevolg van forse salarisstijgingen bij personeel afgelopen jaar nemen de handlingkosten toe.

Duurzaamheid

De komende jaren vindt er een geleidelijke vervanging plaats van huidige, op zware stookolie varende schepen. Op dit moment is nog onduidelijk welke alternatieve brandstof in de toekomst zal worden toegepast. Steeds meer schepen maken gebruik van scrubbers, dit is een reinigingssysteem voor uitlaatgassen dat fijnstof en schadelijke stoffen, zoals zwaveldioxide (SOx) en stikstofoxide (NOx) verwijderd uit de uitlaatgassen van schepen.

ETS (Emission Trade System)

Schepen vanaf 5.000 ton vallen per 1-1-2024 onder het Europese emissiehandels-systeem. Vanaf 1-1-2024 moet voor 40 procent van de CO₂-uitstoot betaald worden, vanaf 2025 70 procent en vanaf 2026 100 procent. Deze toeslag zal ondanks de fasering van 3 jaar significante impact hebben op het vervoer over water. De bedoeling is dat de sector wordt gestimuleerd om stappen te zetten in de richting van decarbonisatie.

Tabel 15 Ontwikkeling prijspeil per kostenpost 2023-2024 en raming 2025
- Intermodaal vervoer weg/shortsea -

Kostenpost	Realisatie 2024 t.o.v. realisatie 2023	Raming 2025 t.o.v. realisatie 2024
	% mutatie	
Intermodaal vervoer weg/shortsea		
Loonkosten	6,2	4,3
Afschrijving (1050 TEU schip)	2,5	3,2
Rentekosten	26,8	25,2
Verzekering	7,8	5,0
Reparatie en onderhoud	5,0	4,1
Brandstofkosten	-12,0	-8,7
Havengelden (o.b.v. Rotterdam)	2,3	5,0
Overige kosten	3,6	3,2
Overslagkosten	3,6	3,2

Tabel 15a Gebruikte bronnen m.b.t. kostenontwikkelingen shortsea

Component	Bron
Loonkosten	CAO Handelsvaart
Afschrijving	CBS Producentenprijsindex schepen
Rentekosten	5-jaars voortschrijdend gemiddelde
Verzekeringskosten	Verzekeringsmaatschappijen
Brandstofkosten	Bunkerprijzen volgens Ship and Bunker
Havengelden	Havenbedrijf Rotterdam
Overige kosten	CBS nationale consumentenprijsindexcijfer

In tabel 15b wordt de gerealiseerde en geraamde kostenontwikkeling weergegeven m.b.t intermodaal vervoer via shortsea. Bij de berekeningen is uitgegaan van 50 km voortransport en 150 km natransport over de weg.

Tabel 15b Kostenontwikkeling intermodaal vervoer **weg/shortsea** exclusief ontwikkeling tolgelden (% mutatie)¹

Soort intermodaal en relatie	Realisatie 2024 t.o.v. realisatie 2023		Raming 2025 t.o.v. realisatie 2024	
	Brandstofkostenontwikkeling			
	Exclusief ²	Inclusief	Exclusief ²	Inclusief
Intermodaal weg/shortsea				
Nederland-Engeland (Rotterdam-Hull)	5,0	4,4	3,9	3,0
Nederland-Ierland (Rotterdam-Dublin)	4,9	3,8	3,9	2,7
Nederland-Spanje (Rotterdam-Bilbao)	4,2	2,8	3,8	2,6
Nederland-Zweden (Rotterdam-Gothenburg)	3,8	-0,9	3,9	2,8

Bron: Panteia

¹ Exclusief terminalkosten.

² Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling en voor spoorvervoer exclusief energiekostenontwikkeling, zijn meegenomen.

Tabel 15c Realisatie 2024 minus raming 2024 plus raming 2025 (% mutatie)

Soort intermodaal en relatie	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling
Intermodaal weg/shortsea		
Nederland-Engeland (Rotterdam-Hull)	4,7	2,5
Nederland-Ierland (Rotterdam-Dublin)	4,7	2,0
Nederland-Spanje (Rotterdam-Bilbao)	3,9	1,1
Nederland-Zweden (Rotterdam-Gothenburg)	3,7	-2,6

Bron: Panteia



2 Trends en ontwikkelingen

2.1 Ken uw kosten

Kosten en kostprijs

De kostprijs is de optelsom van alle kosten die gemaakt worden om de vervoersprestatie te leveren. Die kostprijs kan vervolgens worden uitgedrukt in bijvoorbeeld uren, kilometers, tonnen of pallets. De totale kosten bestaan uit vaste kosten (o.a. loonkosten, verzekering, motorrijtuigenbelasting) en variabele kosten (zoals brandstofkosten en reparatie en onderhoudskosten). Voor het bepalen van de brandstofkosten zijn de brandstofprijs en brandstofverbruik bepalend. Bij het bepalen van de loonkosten moet naast de CAO beroepsgoederenvervoer en de sociale lasten rekening worden gehouden met de afwezigheid van de chauffeurs zoals bijvoorbeeld bij vakantie, feestdagen en ziekteverzuim. Daarnaast is het van belang om de algemene kosten, de kosten die niet direct aan vervoersprestaties gekoppeld zijn, juist vast te stellen.

Specifieke situatie

Ieder bedrijf is uniek en heeft te maken met een specifieke situatie en situationele omstandigheden. Zo kunnen transportbedrijven door onder meer krapte op de arbeidsmarkt te maken krijgen met een extra toename van de loonkosten. Deze extra kostenstijging is het gevolg van bijvoorbeeld inhuur van meer uitzendkrachten, hoger personeelsverloop en betaling van extra vergoedingen om chauffeurs in dienst te houden. Daarnaast kost het inwerken van nieuw personeel extra tijd met als gevolg dus ook extra kosten. De levertijden van materieel kunnen langer zijn waardoor er een tekort aan materieel is dat, in het geval er materieel op korte termijn nodig is, kan leiden tot hogere kosten van het materieel indien materieel gehuurd moet worden. Toenemende files, verplichte opleidingen en verscherpte milieueisen kunnen daarnaast structureel hogere kosten veroorzaken. Daarnaast kunnen de verzekeringskosten per bedrijf afwijken als gevolg van verschillend schadeverloop.

Efficiency

Een aantal maatregelen binnen een bedrijf kan leiden tot verbetering van de efficiency en dus ook tot kostenbesparing. Onderstaand volgt een overzicht van een aantal maatregelen.

Besparing brandstofkosten

- Minder brandstofverbruik, door investeringen in zuiniger materieel.
- Verhoging van de beladingsgraad.
- Verminderen lege kilometers.
- Coaching chauffeurs, analyse rijgedrag chauffeurs. Kleine wijzigingen in rijstijl, ritplanning en omgang met het voertuig kunnen in de meeste gevallen al 5 tot 10% brandstof besparen.

ICT

- Meer en beter gebruik van data.
- Investeren in automatisering.
- Inzet van business intelligence tools in de processen en data.

Overige acties

- Aanpak ziekteverzuim.
- Keuzes m.b.t. het uitbesteden van transporten.
- Losproces verbeteren in samenwerking met de klant.
- Samenwerking in de keten.

Deelsectoren

Onderstaand worden voor een aantal deelsectoren een aantal specifieke ontwikkelingen belicht die voornamelijk van toepassing zijn op deze deelsectoren.

Deelsector tank/bulk vervoer

In deze sector is, om ladingschade tegen te gaan als gevolg van contaminatie van achtergebleven ladingresten, tankreiniging noodzakelijk. Bij het reinigen van de tanks is veel energie nodig. De ontwikkeling van de energiekosten heeft voor deze deelsector dus ook grote invloed op de kosten van tankreiniging.

Deelsector zeecontainervervoer

De zeecontainervervoerssector kampt met diverse uitdagingen, waaronder een onbalans in internationale containerstromen, steeds grotere containerschepen, problemen met lege containers en verstoringen in operationele en digitale processen. Dit leidt tot aanzienlijke congestie op verschillende locaties zoals terminals en depots. Naast de algemene kostenstijgingen die de gehele wegvervoerssector treffen, ondervindt deze deelsector specifieke kostenverhogingen, zoals de hoge kosten voor hergebruik van containers en de toenemende ICT-kosten.

Een andere belangrijke ontwikkeling is dat steeds meer terminals en depots werken met tijdslots, wat tot lange wachttijden kan leiden en mogelijk resulteert in een lager aantal ritten per dag. Bovendien voeren steeds meer locaties toeslagen in die de kosten verder verhogen. Denk hierbij aan de piektoeslagen die gelden tijdens drukke tijden en de opkomst van klimaattoeslagen, die worden ingevoerd om duurzame initiatieven te stimuleren.

Deelsector winkeldistributie

Naast de ontwikkelingen die in nagenoeg alle deelsectoren spelen, zoals o.a. personeelstekort, toegenomen loonkosten, kent deze deelsector een aantal specifieke problemen. De bevoorradings van winkels kenmerkt zich door moeilijke bereikbaarheid in de binnensteden, strakke tijdigheidseisen en toenemende verkeersdruk. De werkdruk van de chauffeurs ligt daardoor vrij hoog.

De voertuigen die ingezet worden hebben doorgaans een hogere inzet dan andere sectoren. De onderhoudsfrequentie en schadefrequentie ligt door de aard van deze werkzaamheden hoger. Dit komt omdat veelal in gebieden wordt gereden waar de schadegevoeligheid hoger ligt, wat kan leiden tot een toename van de verzekeringskosten en de kosten van reparatie en onderhoud. De doorlooptijd m.b.t. reparatie en onderhoud neemt toe omdat truckdealers of geen personeel hebben of er onvoldoende materiaal op voorraad is. De planning van de werkzaamheden wordt steeds complexer door onder meer de regelgeving rondom verduurzaming, die vanaf 2025 de inzet van zero-emissie voertuigen noodzakelijk maakt. Dit betekent meer mensen en/of automatisering en tijdige investeringen in zero-emissie voertuigen en energie-laadvoorzieningen.

Bouw en kiepertransport

Voor bouwtransport in het algemeen, betreft dus meerdere deelsectoren, is de stikstofproblematiek nog steeds een factor van belang. Andere factoren van belang in de bouw: Vertraging van vergunningprocedures of procedures worden in het geheel niet opgestart. De bouw bestaat uit meerdere deelsectoren, waarvan GWW (Grond, Water en Wegen) en de B&U-sector (Burgerlijke en Utiliteitsbouw) de belangrijkste zijn. De bouw kenmerkt zich altijd al als conjunctuurgevoelig. Het streven naar schoner en emissieloos bouwen heeft zijn effect op veranderingen in het logistieke proces. Verder speelt PFAS en aanverwante schadelijke stoffen nog steeds een rol bij het niet doorgaan/op de lange baan schuiven van bouwprojecten.

Deelsector afvalvervoer

Door de invoering van het lachgasverbod is een regeling komen te vervallen waarbij lege cilinders werden ingeleverd bij leveranciers in ruil voor de betaalde borgsom. Dit heeft geleid tot een situatie waarin gebruikers de cilinders in de openbare ruimte of bij het reguliere afval achterlaten. Deze achtergelaten lachgascilinders vormen een direct gevaar tijdens het inzamelen en het verwerken van het afval. De cilinders komen onder druk te staan in het afval, wat kan leiden tot explosies in de inzamelvoertuigen (kraakperswagens), stortbunkers en/of verbrandingsovens. Naast direct gevaar voor het personeel brengt het enorme materiële schade met zich mee. Dit resulteert in aanzienlijk hogere kosten en een vergroot risico op verstoring van het gehele afvalverwerkingsproces.

Overige ontwikkelingen die invloed hebben op de kostenontwikkeling

Naast de reguliere ontwikkeling van de kostensoorten zijn er andere ontwikkelingen die invloed kunnen hebben op de kostenontwikkeling. Deze ontwikkelingen zijn niet in één cijfer uit te drukken en zijn daarom **niet** meegenomen in de kostenontwikkeling.

De volgende ontwikkelingen komen aan de orde:

- *Onderhoudswerkzaamheden infrastructuur.*
- *General Safety Regulation.*
- *Mobility Package (smart tacho).*
- *Cybersecurity.*
- *Verplichte CO₂-registratie woon-werkverkeer.*
- *Richtlijn CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive).*
- *Zero-emissie zones per 1-1-2025.*
- *Nieuwe inspecties bij Britse grens.*

Onderhoudswerkzaamheden infrastructuur

De komende jaren zijn veel bruggen (o.a. Van Brienenoordbrug), tunnels en viaducten toe aan grootschalig onderhoud, vernieuwing of vervanging. Veel bouwwerken zijn aan het eind van hun levensduur of hebben hun levensduur al overschreden, blijkt uit cijfers van Rijkswaterstaat. Dat betekent dat ze moeten worden vernieuwd of vervangen om te voorkomen dat ze onveilig worden. De verkeershinder kan, naast de extra kosten, leiden tot onbetrouwbare reistijden en extra kilometers.

General Safety Regulation

Sinds 1 juli 2024 moeten alle nieuwe trucks die in de EU worden verkocht, voldoen aan de General Safety Regulation (GSR). De regelgeving vereist een reeks verplichte, geavanceerde veiligheidsvoorzieningen. Deze zijn:

- Noodstopsignaal.
- Achteruitrijdetectie.
- Bandenspanning monitoring.
- Intelligente snelheidsondersteuning.
- Dodehoekwaarschuwing.
- Informatiesysteem over wegrijden.
- Ondersteuning van de installatie van een alcoholslot.
- Driver Alert Support.

Deze verplichte veiligheidsvoorzieningen veroorzaken een hogere aanschafprijs van het materieel.

Mobility Package (smart tacho 2)

Onderstaand volgt een overzicht van de Europese transportregels m.b.t. de invoering van de smart tacho.

Per 21 augustus 2023: Introductie smart tacho 2

De tweede versie van de smart tacho is verplicht op **nieuw** geregistreerde voertuigen. Deze nieuwe versie wordt ingezet als handhavingstool niet alleen voor de rij- en rusttijden, maar ook voor detachering en cabotage. Daarom zijn nieuwe functionaliteiten toegevoegd, zoals de automatische registratie van de grenspassages.

Verplichte retrofit smart tacho 2

Voertuigen die voorzien waren van analoge en digitale tachografen, gebruikt in het internationaal vervoer, moeten per 1 januari 2025 vervangen zijn door een smart tacho 2. Voor voertuigen met een smart tacho 1 die actief zijn in een andere lidstaat ligt deze datum op 19 augustus 2025. Per 1 juli 2026 geldt dat ook voor voertuigen vanaf 2,5 ton totaal toegestane massa, die rijden buiten het land van registratie, voorzien moeten zijn van een smart tacho 2. Bij retrofit moet de tachograaf en bijbehorende sensor vervangen worden en moet opnieuw geijkt worden.

De kosten per voertuig van de smart tacho 2 zijn circa € 1.450 inclusief montage en ijken. Indien de inbouw plaatsvindt bij de eigen werkplaats dan zijn de kosten circa € 1.050 inclusief montage en ijken. Daarnaast kunnen er gederfde inkomsten zijn i.v.m. tijdelijke stilstand van het voertuig.

Cybersecurity

Cyberincidenten vormen een substantieel risico voor een onderneming. Niet alleen op financieel gebied maar zeker ook qua imago en reputatieschade. Een hack legt niet alleen processen stil maar kan ook de hele keten verstoren. Goede beveiliging is daarom van groot belang. Daarbij gaat het om zowel technische aanpassingen alsmede het gedrag van de medewerkers. De technische aanpassingen (onder meer het up-to-date houden van software en aanschaffen van nieuwe software) en het goed instrueren van het (indirect) personeel leiden tot een toename van de overheadkosten. Uit eerder onderzoek van TLN blijkt dat ruim 40 procent van de bedrijven in de logistieke sector al eens te maken heeft gehad met cybercriminaliteit of hacking. Een cyberaanval is helaas nooit volledig te voorkomen. Maar door het nemen van preventieve maatregelen, training en bewustwording creëren bij medewerkers en het periodiek testen wordt de kans op een succesvolle aanval gereduceerd. Het gevolg is dat investeringen in ICT en opleiding toenemen. Deze kosten kunnen sterk uiteenlopen per bedrijf.



Richtlijn CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive)

De CSRD-richtlijn vereist van grote bedrijven dat ze rapporteren over zaken als CO₂-uitstoot en het sociaal kapitaal, maar ook over de impact die je als bedrijf hebt op biodiversiteit en mensenrechtenschendingen in de keten. De CSRD geldt vanaf 1 januari 2024 voor bedrijven die nu vallen onder de non-financial reporting directive (NFRD) en vanaf 2025 voor grote bedrijven die daar nu niet onder vallen. Voor beursgenoteerde mkb-bedrijven geldt de CSRD vanaf 1 januari 2026.

De richtlijn komt voort uit Europese initiatieven zoals de Europese Green Deal en 'Fit for 55'. Bedrijven worden gezien als grote ondernemingen als ze twee achtereenvolgende jaren aan minstens twee van de drie kenmerken voldoen:

- Minimaal 250 fte personeelsleden
- Minimaal € 50 miljoen omzet
- Minimaal € 25 miljoen balanstotaal

Middelgrote en kleine ondernemingen zijn voorlopig vrijgesteld van de CSRD.

Bedrijven in de doelgroep moeten rapporteren over onder andere hun eigen emissies, maar ook over de emissies van hun toeleveranciers (en afnemers). Ze zullen dus voor hun verslaglegging ook gegevens opvragen bij hun transportrelaties. Dus alle transportondernemers kunnen te maken krijgen met de CSRD.

Verplichte CO₂-registratie woon-werkverkeer

Sinds 1 januari 2024 moeten werkgevers met 100 en meer werknemers jaarlijks gegevens rapporteren over het zakelijke verkeer en het woon-werkverkeer. Dit voorschrift volgt uit de afspraken die gemaakt zijn in het Klimaatakkoord van 2019. De verplichte rapportage bevat het aantal kilometers, het gebruikte vervoermiddel en de brandstofsoort. Als alle gegevens zijn ingevoerd, wordt de CO₂-uitstoot berekend. Uitgezonderd van deze regels zijn onder andere het beroepsgoederenvervoer, zoals het gebruik van bestelwagens of vrachtwagens.

De verplichte CO₂-registratie en, indien van toepassing, de richtlijn CSRD kunnen zorgen voor een uitbreiding van de administratieve werkzaamheden en dus ook voor hogere overheadkosten. Naast administratieve werkzaamheden geeft dit ook extra IT-werkzaamheden en in geval van CSRD een verplichte externe accountantscontrole.

Zero-emissie zones per 1-1-2025

In een ZE-zone moeten alle nieuwe bedrijfsvoertuigen, zowel bestelauto's als vrachtwagens, uitstootvrij rijden. Inmiddels hebben 29 gemeenten een zone aangekondigd. Circa veertien gemeenten voeren een ZE-zone in op 1 januari 2025. Er zijn landelijke toegangsregels afgesproken die gelden in alle gemeenten die een ZE-zone invoeren. Voor alle gemeenten geldt ook dat er een overgangsregeling is afgesproken (de overgangsregeling is tot 1-1-2030). Dat betekent dat de schoonste dieselloze voertuigen nog enkele jaren mogen rijden in de ZE-zones. Alle bestelauto's en vrachtwagens die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet, moeten zero-emissie aangedreven zijn om de ZE-zone binnen te mogen.

Bestelauto's

Bestelauto's met een emissieklasse 4 of lager hebben geen toegang meer tot de zero-emissiezone. Bestelauto's met emissieklasse 5 hebben alleen toegang tot 1 januari 2027 en met emissieklasse 6 tot 1 januari 2028, als ze nieuw zijn vóór 1-1-2025. Plug-in hybride vrachtauto's (PHEV) zijn toegestaan tot 1-1-2030 mits ze aantoonbaar zero-emissie rijden binnen de zero-emissiezone.



Bakwagens en trekkers

Euro 6 bakwagens die op 1 januari 2025 maximaal 5 jaar oud zijn, hebben nog tot 1 januari 2030 toegang tot de ZE-zones. Euro 6 bakwagens met een Datum Eerste Toelating (DET) tussen 1 januari 2017 en 1 januari 2020 vallen officieel niet onder de overgangsregeling, maar krijgen automatisch een ontheffing tot 1-1-2028. Euro 6 trekkers die op 1-1-2025 maximaal 8 jaar oud zijn, hebben tot 1-1-2030 toegang tot de ZE-zones.

<https://www.opwegnaarzes.nl/toegangsregels>

Vrijstellingen en ontheffingen

Voor bepaalde type voertuigen gelden vrijstellingen. Naast de overgangsregeling en de vrijstellingen zijn er een aantal ontheffingsmogelijkheden. Bijvoorbeeld vanwege lange levertijden en voertuigen met een speciale functie. Een bijzondere ontheffing is de ontheffing op basis van hardheidsclausule. Hiermee kunnen gemeenten maatwerk leveren. Dit is bedoeld voor gevallen waarin een voortijdige investering niet proportioneel wordt geacht (bijvoorbeeld bij een pensioen met bedrijfsbeëindiging op korte termijn). De aanvraag van ontheffingen brengt (leges)kosten met zich mee (<https://www.opwegnaarzes.nl/ontheffingen>).

Nieuwe inspecties bij Britse grens

Vanaf 30 april 2024 worden fytosanitaire en veterinaire producten (bloemen, planten, bomen, vleesproducten) met een hoog en medium risico onderworpen aan importcontroles aan de Britse grens. Onderstaand volgt een opsomming van de ervaringen van transporteurs op Engeland als gevolg van deze nieuwe inspecties:

- De gemiddelde wachttijd is 4 uur en bij veel grenscontroleposten (BCP's) oplopend naar 6 uur tot 12 uur.
- De kosten worden soms verhaald op de vervoerder in plaats van de importeur. Kosten variëren per hoeveelheid handelingen tussen de 300 en 800 pond.
- Extra administratief werk als gevolg van het achteraf doorberekenen aan de opdrachtgever(s).
- Veel extra voorbereidingswerkzaamheden bij vooral kleinere groeppagezendingen, omdat de vervoerder lading moet sorteren op laag, medium en hoog risico.
- Risico op schade door laden/lossen van de vracht door onzorgvuldig handelen van havenpersoneel.
- Naast controles op fyto- en veterinaire producten, worden alle binnenkomende containers en trailers belast met een charge van gemiddeld 14 euro per unit. Deze heffing is bedoeld om investeringen terug te verdienen, die bedrijven hebben moeten doen om een BCP in te richten.

Bovengenoemde punten zijn **niet** meegenomen in de kostenontwikkeling op Engeland, maar zijn wel van invloed op deze kostenontwikkeling.

In de paragrafen 2.1.1 tot en met 2.1.5 wordt geïllustreerd aan de hand van calculaties hoe het kosteneffect van een kostensoort kan afwijken als gevolg van andere omstandigheden. Paragraaf 2.1.1 gaat in op een hogere loonkostenmutatie, paragraaf 2.1.2 illustreert het effect van een gewijzigde dieselprijs en geeft een toelichting m.b.t. kostenontwikkeling exclusief brandstofkostenontwikkeling. Paragraaf 2.1.3 gaat in op de effecten van congestie en een gewijzigde rijsnelheid. Paragraaf 2.1.4 laat het effect zien van meer of minder ziekteverzuim. Tot slot wordt in paragraaf 2.1.5 de ontwikkeling van de tolgelden weergegeven.



2.1.1 Effect 1% hogere of lagere loonkostenmutatie

Omdat de loonkostenstijging in 2024 en 2025 per individueel bedrijf anders kan zijn dan de loonkostenstijging volgens deze rapportage, wordt in de tabellen 16 en 17 het effect weergegeven van 1% hogere loonkostenstijging. Deze extra kostenstijging is **niet** opgenomen in de reguliere kostenontwikkeling omdat het situationeel afhankelijk is of deze wel/niet van toepassing is. Ook is de hoogte van deze extra kostenstijging wisselend. Dit varieert van niet van toepassing tot ca. 10% **extra** toename van de loonkosten.

Het effect van 1% hogere of lagere loonkostenmutatie op de totale kostenontwikkeling varieert tussen de 0,4% en 0,8% **extra** kostenstijging per deelsector.

De **extra** mogelijke loonkostenstijging is met name het gevolg van:

- Hogere kosten voor werving en selectie.
- Hogere kosten voor opleiding.
- Hogere inschaling bij start dienstverband.
- Inhuur uitzendkrachten.
- Hogere kosten verzuim door toegenomen werkdruk.
- Versnelde trede/schaal verhogingen in verband met behoud personeel.
- Betaling van extra vergoedingen om personeel in dienst te houden.

Voorbeeld: Deelsector algemene distributievervoer (combinatie)

Raming loonkosten voor 2025: + 5,52% (zie tabel 3). Totale geraamde kostenstijging (inclusief brandstofkostenontwikkeling) voor 2025: +2,8%. In onderstaande figuur wordt de geraamde kostenstijging gegeven bij verschillende loonkostenstijgingen. Als de extra loonkostenstijging bijvoorbeeld 1% is, dan wordt de totale kostenstijging +3,3%.

Deze cijfers verschillen per deelsector, afhankelijk van het procentuele aandeel van de loonkosten in de totale kosten.

Tabel 16 Effect 1% hogere/lagere loonkostenmutatie op het kostenniveau (inclusief brandstofkosten)

Deelsector/voertuigconfiguratie	Effect 1% hogere loonkostenmutatie	
	Mutatie in procentpunten	
Algemene distributie		
<u>Bestelauto's</u>		
Kleine bestelauto:	30.000 km	0,8
	60.000 km	0,8
Bestelauto:	30.000 km	0,8
	60.000 km	0,8
Grote bestelauto:	30.000 km	0,8
	60.000 km	0,7
<u>Vrachtwagen solo</u>		
• Laadvermogen 6 ton		0,7
• Laadvermogen 9 ton		0,6
• Laadvermogen 16 ton		0,5
<u>Combinatie</u>		0,5
Fijnmazige distributie		
• Collogoed		0,7
• Palletgoed		0,7
Kiepers		
		0,5
Afvalvervoer		
• Bedrijfsafval rolcontainers		0,6
• Kleine afzetcontainers (Portaalauto)		0,5
• Autolaadkraan		0,4
Wagenlading		
		0,5
Koel/vries vervoer		
• Solo zonder koelmotor		0,6
• Solo met koelmotor		0,6
• Combinatie V+A zonder koelmotor		0,5
• Combinatie V+A met koelmotor		0,4
• Combinatie T+O zonder koelmotor		0,5
• Combinatie T+O met koelmotor		0,5
Zeecontainer		
		0,5
Tankvervoer		
		0,4
Bulkvervoer		
		0,4
Ecocombi		
• Bakwagen-dolly-trailer		0,4
• B-double met opbouw		0,4
• B-double zonder opbouw		0,5
• Trekker-trailer-middenasser		0,5

Tabel 17 Effect 1% hogere/lagere loonkostenmutatie op het kostenniveau(inclusief brandstofkosten) - Grensoverschrijdend ongespecialiseerd vervoer -

Landenrelatie en vervoerafstand	Effect 1% hogere loonkostenmutatie
	Mutatie in procentpunten
België/Lux.-vervoer 250 km	0,5
Denemarken-vervoer 750 km	0,4
Duitsland-vervoer 500 km	0,5
Engeland-vervoer 500 km Kanaaltunnel 500 km Ferrydienst Hoek van Holland-Harwich	0,4 0,4
Frankrijk-vervoer 500 km	0,5
Italië-vervoer 1500 km	0,5
Spanje-vervoer 2000 km	0,5
Polen-vervoer 1000 km	0,5
Zweden-vervoer 750 km	0,4

Bron: Panteia

2.1.2

Kostenverandering als gevolg van verandering dieselprijs

Uitgaande van een basisprijs voor diesel voor het jaar 2024 (P_b) en de actuele prijs (P_a) en het aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten (A) is de formule voor de stijging resp. daling van de totale kosten (K_v) als gevolg van een prijsverandering van de basisprijs als volgt:

$$K_v = \frac{(P_a - P_b)}{P_b} * A$$

Voorbeeld:

- P_b = Basisprijs 2024 gemiddeld 155,51 eurocent/liter excl. BTW
- P_a = 148,02 eurocent/liter (actuele dieselprijs excl. BTW)
- A = 25% aandeel brandstofkosten van de totale kosten

$$K_v = \frac{(148,02 - 155,51)}{155,51} * 25\% = -1,2\%$$

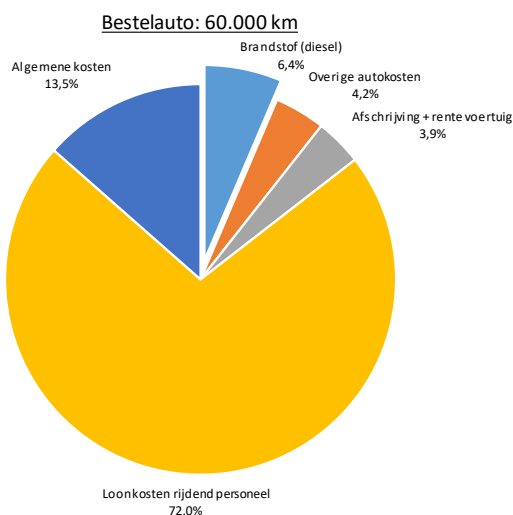
Deze formule is voor een aantal situaties in onderstaande tabel verder uitgewerkt.

Tabel 18 Kostenverandering (%) als gevolg van verandering dieselprijs

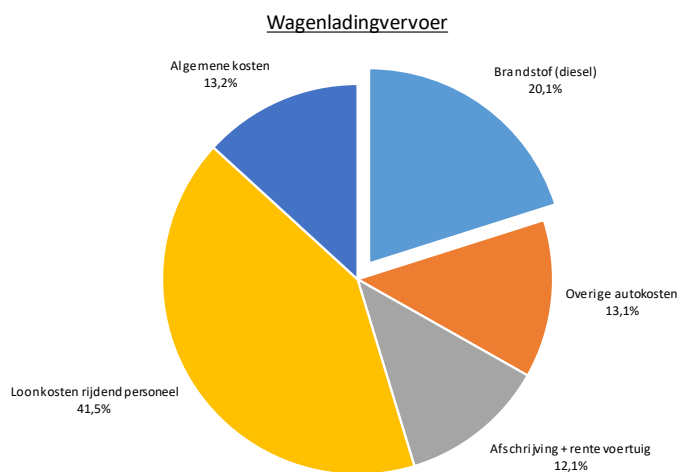
Procentuele verandering dieselprijs t.o.v. basisprijs	Aandeel brandstofkosten in totale kosten				
	10 %	15 %	20 %	25 %	30 %
- 20 %	-2,00 %	-3,00 %	-4,00 %	-5,00 %	-6,00 %
- 10 %	-1,00 %	-1,50 %	-2,00 %	-2,50 %	-3,00 %
- 5 %	-0,50 %	-0,75 %	-1,00 %	-1,25 %	-1,50 %
- 1%	-0,10 %	-0,15 %	-0,20 %	-0,25 %	-0,30 %
+ 1 %	0,10 %	0,15 %	0,20 %	0,25 %	0,30 %
+ 5 %	0,50 %	0,75 %	1,00 %	1,25 %	1,50 %
+ 10 %	1,00 %	1,50 %	2,00 %	2,50 %	3,00 %
+ 20 %	2,00 %	3,00 %	4,00 %	5,00 %	6,00 %

Invloed brandstofkosten op de totale kosten

Onderstaand wordt voor twee deelsectoren aangegeven wat het aandeel is van de brandstofkosten in de totale kosten en wat het effect is van de toename van de brandstofkosten op de totale kosten. Gekozen is voor een deelsector (bestelwagens) met een relatief laag aandeel en een deelsector (wagenlading) met een hoger aandeel van de brandstof in de totale kosten.



De toename van de brandstofkosten met 0,8% in combinatie met een brandstofaandeel van 6,4% betekent een toename van de kosten, als gevolg van de brandstofkostenstijging, met 0,1% voor een bestelauto.



De toename van de brandstofkosten met 0,8% in combinatie met een brandstofaandeel van 20,1% betekent een toename van de kosten, als gevolg van de brandstofkostenstijging, met 0,2% voor wagenladingvervoer.

Toelichting kostenontwikkeling exclusief brandstofkostenontwikkeling

Bij de kostenontwikkeling **exclusief** brandstofkostenontwikkeling zijn alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, meegenomen. Het procentuele **aandeel** van de brandstofkosten is hierin wel meegenomen. Bij de kostenontwikkeling exclusief brandstofkostenontwikkeling is de ontwikkeling van de brandstof 0,0%.

Rekenvoorbeeld:

Voor bijvoorbeeld wagenladingvervoer is de gerealiseerde kostenontwikkeling in 2024 volgens tabel 6 **inclusief** brandstofkostenontwikkeling 4,4%. Dit percentage gaat over alle kosten. Dus als de kosten bijvoorbeeld 100.000 euro (inclusief brandstof) bedragen, dan gaat over alle kosten 4,4% dus in totaal 4.400 euro, waarvan ongeveer 4.300 euro over de lonen/overige kosten en 100 euro over brandstof.

De kostenontwikkeling **exclusief** brandstofkostenontwikkeling van 4,3% gaat eveneens over alle kosten, dus in totaal ongeveer 4.300 euro over de lonen/overige kosten en 0 euro over de brandstof.

2.1.3

Congestie en gemiddelde rijsnelheid

Verkeerscongestie is een verstopping in het verkeersnetwerk, veroorzaakt door een (tijdelijke) verkeersvraag die groter is dan het aanbod van de verkeersinfrastructuur. Toenemende congestie op het hoofdwegennet (en steeds meer eveneens op het onderliggende wegennet) en afnemende bereikbaarheid in stedelijk gebied zijn productiviteitsverlagende factoren waarmee een vervoerder wordt geconfronteerd. De effecten daarvan zijn ritafhankelijk en zijn daarom in deze rapportage niet uitgedrukt in absolute cijfers en dus ook niet meegenomen in de kostenontwikkeling.

Een vervoerder zal bij de berekening van het uur- en kilometer tarief rekening kunnen houden met congestie. De kosten kunnen hoger of lager uitvallen dan eerder is afgesproken. Extra congestiekosten zijn situationeel afhankelijk. Indien, als gevolg van toenemende congestie de gemiddelde rijsnelheid daalt en daarmee de inzetbaarheid van mens en materieel minder productief is, heeft dit een kostenverhogend effect. Een vervoerder zou dit moeten kunnen onderbouwen met een lagere gemiddelde rijsnelheid dan oorspronkelijk is toegepast in de kostencalculatie.

In deze paragraaf wordt het effect weergegeven van een procentuele verandering van de gemiddelde rijsnelheid op de totale kosten. De rijsnelheid is gedefinieerd als de totale ritafstand gedeeld door het aantal rij-uren. Rij-uren is de zuivere rijtijd (exclusief verliesuren door verkeerscongestie en files). De gebruiker kan aan de hand van tabel 19 zelf bepalen welk aandeel van de congestiekosten van toepassing is (doorgaans zijn dit de loonkosten voor wat betreft de gemaakte rij-uren).

De mate van verkeerscongestie kan verschillen per regio (bijvoorbeeld in het Westen meer congestie dan in het Noorden) en per type vervoer. Daarnaast zijn er verschillen tussen het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet.

Naast directe vertragingsschade, kunnen files ook leiden tot andere kosten. Zo moeten bedrijven soms omrijden om een file te vermijden. Ook kan de inzet van extra voertuigen noodzakelijk zijn om goederen toch op tijd af te leveren. Verder vereist het inspelen op files aanpassingen in de rit- en routeplanning en dus extra inspanning van planningsafdelingen.

Indien een vervoerder een vergoeding ontvangt op basis van een uurtarief kan geen sprake zijn van extra kostenstijging als gevolg van congestie. In dit geval worden vertragingen al automatisch verrekend in de langere uitvoeringstijd. Naast een afwijkende gerealiseerde gemiddelde rijsnelheid ten opzichte van de begrote rijsnelheid zijn er andere bronnen die een signaal kunnen zijn voor verkeerscongestie. Het betreft onder meer een monitor van Rijkswaterstaat naar de ontwikkeling van de filezwaarte (Rapportage Rijkswegennet).

Tabel 19 Kostenverandering (%) als gevolg van procentuele verandering gemiddelde rijsnelheid

Procentuele verandering rijsnelheid	Aandeel congestiekosten in totale kosten												
	20%	25%	30%	35%	40%	45%	50%	55%	60%	65%	70%	75%	80%
- 3,0 %	0,6	0,8	0,9	1,1	1,2	1,4	1,5	1,7	1,8	2,0	2,1	2,3	2,4
- 2,5 %	0,5	0,6	0,8	0,9	1,0	1,1	1,3	1,4	1,5	1,6	1,8	1,9	2,0
- 2,0 %	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	1,6
- 1,5 %	0,3	0,4	0,5	0,5	0,6	0,7	0,8	0,8	0,9	1,0	1,1	1,1	1,2
- 1,0 %	0,2	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8
- 0,5 %	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4
0,0 %	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0,5 %	-0,1	-0,1	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,4	-0,4	-0,4
1,0 %	-0,2	-0,3	-0,3	-0,4	-0,4	-0,5	-0,5	-0,6	-0,6	-0,7	-0,7	-0,8	-0,8
1,5 %	-0,3	-0,4	-0,5	-0,5	-0,6	-0,7	-0,8	-0,8	-0,9	-1,0	-1,1	-1,1	-1,2
2,0 %	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,8	-0,9	-1,0	-1,1	-1,2	-1,3	-1,4	-1,5	-1,6
2,5 %	-0,5	-0,6	-0,8	-0,9	-1,0	-1,1	-1,3	-1,4	-1,5	-1,6	-1,8	-1,9	-2,0
3,0 %	-0,6	-0,8	-0,9	-1,1	-1,2	-1,4	-1,5	-1,7	-1,8	-2,0	-2,1	-2,3	-2,4

Voorbeeldberekening

Uitgangspunten:

Deelsector	Wagenlading (trekker/oplegger)
Jaarkilometrage	90.000 km
Rijsnelheid	60 km per uur
Chauffeursuren	2.585 uur waarvan 1.500 rijdiensturen
Kosten per jaar	€ 217.347
Loonkosten chauffeur	€ 90.346 (waarvan 58% rijdiensturen = € 52.401)
	Aandeel congestiekosten € 52.401/€ 217.347 = 24,1%.

Afname gemiddelde rijsnelheid	1%
Rijsnelheid	59,4 km per uur
Chauffeursuren	2.600 uur waarvan 1.515 rijdiensturen
Loonkosten chauffeur	€ 90.876 (waarvan 58,3% rijdiensturen = € 52.981)
Kosten per jaar	€ 217.876

Bij een afname van de gemiddelde rijsnelheid met 1,0% en een aandeel van 24,1% congestiekosten nemen de totale kosten toe met 0,24%.

2.1.4 Effect verandering ziekteverzuimpercentage

Een verandering in het percentage ziekteverzuim (= aantal ziektedagen per jaar gedeeld door het aantal werkbare dagen) leidt tot een verandering van het aantal effectief gewerkte uren. Bij een toename van het ziekteverzuim leidt dit tot hogere kosten per arbeidsuur en omgekeerd (zie tabel 20).

Tabel 20 Effect wijziging ziekteverzuimpercentage op de loonkosten per uur

Percentage ziekteverzuim	Mutatie loonkosten per uur
0,5% hoger (7,1%)	+ 0,6%
1,0% hoger (7,6%)	+ 1,2%
0,5% lager (6,1%)	- 0,6%
1,0% lager (5,6%)	- 1,2%

Basis 6,6% (2023; Bron: CBS)

Bron: Panteia

Voorbeeld:

Een toename van het ziekteverzuimpercentage met 1% geeft een stijging van de loonkosten per uur van 1,2%.

2.1.5 Ontwikkeling tolgelden

In tabel 21 wordt de ontwikkeling gegeven van de tolgelden in een aantal landen. De ontwikkeling van de tolgelden is **niet** meegenomen in de kostenontwikkeling omdat deze kosten afhankelijk zijn van de rit die gemaakt wordt. De verwachte ontwikkeling voor 2025 is voor de meeste landen nog niet bekend.

Tabel 21 Ontwikkeling tolgelden

België	Per 1-1-2024, 1-7-2024 en 1-1-2025 wijziging van de tarieven. Daarnaast per 1-1-2024 uitbreiding van het Vlaamse tolwegennet met bijna 700 km.
Denemarken	Per 1-1-2025 stapt Denemarken over van het Eurovignet naar een kilometerheffing voor vrachtwagens vanaf 12 ton.
Duitsland	Per 1-12-2023 forse verhoging van de tarieven.
Engeland	Vanaf 1 augustus 2023 geldt er een herziene vrachtwagenheffing voor vrachtwagens van meer dan 12.000 kg op snelwegen of A-wegen in het Verenigd Koninkrijk. De exacte hoogte van de heffing hangt af van het gewicht van het voertuig, de Euro-emissieklasse en de tijd die het voertuig in het Verenigd Koninkrijk doorbrengt. Tarief Euro 6 is 576 pond, Euro 5 en lager 749 pond per jaar.
Frankrijk	Verhoging per 1-2-2024 met gemiddeld 3%.
Italië	Verhoging per 1-1-2024 met gemiddeld 3%.
Oostenrijk	Verhoging per 1-1-2024 tussen de 0,8 en 14,0%.
Polen	Verhoging per 1-1-2024 met gemiddeld 14%.
Spanje	Verhoging per 1-1-2024 met gemiddeld 4%.

In bijlage 1 (tabellen B3 t/m B8) worden de gedetailleerde tarieftabellen voor een aantal landen weergegeven.

Toekomstplannen:

Vrachtwagenheffing

De vrachtwagenheffing wordt naar verwachting ingevoerd in 2026. De vrachtwagenheffing is een heffing per gereden kilometer die Nederlandse en buitenlandse vrachtwagens voor het gebruik van Nederlandse wegen gaan betalen (alleen wegen in het heffingsnetwerk). De tarieven van de vrachtwagenheffing zijn vastgelegd in de Wet vrachtwagenheffing (Rijksoverheid, 2022). De tarieven worden gebaseerd op de toegestane maximum massa, de CO₂-emissieklasse van de vrachtwagen en de euro-emissieklasse (voor voertuigen in CO₂-emissieklasse 1). De onderstaande voorgestelde tarieven (tabel 21) zijn pas definitief als de wetgeving is aangenomen.

Motorrijtuigenbelasting en Eurovignet

Bij invoering van deze vrachtwagenheffing wordt de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens verlaagd tot het Europees minimum en de heffing van het Eurovignet wordt in Nederland stopgezet.

Tabel 22 Voorgestelde tarieven vrachtwagenheffing per kilometer in euro's (prijspeil 2023)

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 +
Meer dan 3.500 tot 12.000	0,238	0,193	0,183	0,161	0,141	0,115	0,099	0,097
12.000 tot 18.000	0,342	0,275	0,261	0,231	0,200	0,163	0,140	0,138
18.000 tot en met 32.000	0,378	0,318	0,302	0,268	0,230	0,185	0,159	0,156
Meer dan 32.000	0,425	0,357	0,343	0,305	0,259	0,206	0,175	0,172
	CO ₂ -emissieklasse							
	2	3	4	5				
Meer dan 3.500 tot 12.000	0,090	0,081	0,055	0,022				
12.000 tot 18.000	0,126	0,112	0,077	0,031				
18.000 tot en met 32.000	0,144	0,129	0,088	0,032				
Meer dan 32.000	0,159	0,144	0,096	0,034				

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2024

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

Bijlagen



Bijlage 1 Toelichting ontwikkeling prijspeil 2024 en raming 2025

De voor 2025 geraamde kostenontwikkelingen zijn mede gebaseerd op de Macro Economische Verkenning 2025 van het Centraal Planbureau. Een aantal kerncijfers zijn onderstaand samengevat.

Kerncijfers Macro Economische Verkenning 2025

Nationale consumentenprijsindex: 2024 t.o.v. 2023 2025 t.o.v. 2024	3,6 % 3,2 %	
	Niveaus	
	2024	2025
Eurokoers (dollar)	83,0	77,2
Olieprijs (Brent, dollars per vat)	1,08	1,10

Bron: Centraal Planbureau

Afschrijving voertuig (op basis van aanschafwaarde materieel)

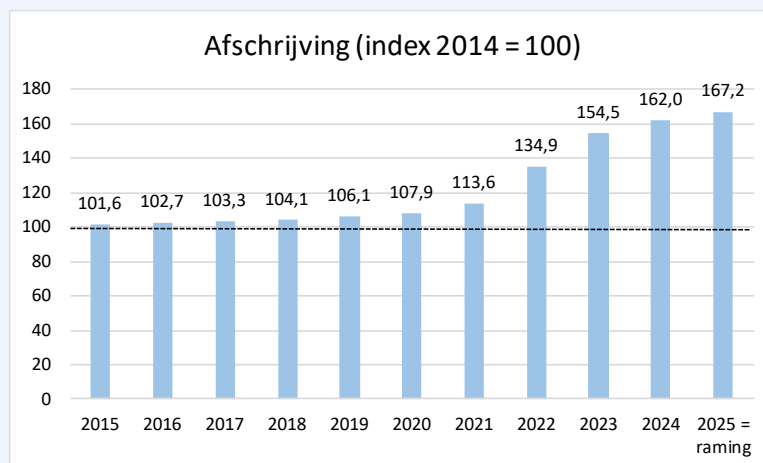
De aanschafprijzen van het rijdend materieel (vrachtwagens, trekkers, inclusief getrokken materieel) zijn in 2024 met gemiddeld 4,9% toegenomen ten opzichte van 2023. De toename van de aanschafprijzen wordt deels veroorzaakt door de verplichte veiligheidsvoorzieningen op nieuwe trucks per 1 juli 2024. Voor 2025 is een stijging geraamd van de afschrijvingskosten van 3,2%.

De aanschafprijzen van diesel bestelauto's zijn in 2024 met gemiddeld 3,3% gestegen.

Vrijstelling BPM voor bestelauto's vervalt

De 'Belasting van personenauto's en motorrijwielen' (BPM) vrijstelling voor ondernemers die een nieuwe bestelauto kopen, verdwijnt per 1 januari 2025. De overheid wil hiermee de verkoop van emissievrije of heel zuinige bestelauto's stimuleren. Dat betekent dat de aanschaf van een nieuwe diesel-bestelauto gemiddeld zo'n 12.000 euro hoger uitvalt. Het BPM tarief hangt af van de CO₂-uitstoot. Bestelauto's met een CO₂-uitstoot van nul gram/km, zoals volledig elektrische bestelauto's, blijven door dit nieuwe CO₂-afhankelijke tarief vrij van BPM.

De verwachte toename van de aanschafprijs van een gemiddelde diesel bestelauto voor 2025 is gemiddeld 47,2% (dit is inclusief de verwachte algemene prijsverhoging van 3,2%).



Ontwikkeling afschrijvingskosten vrachtwagens/trekkers t.o.v. het voorgaand jaar:

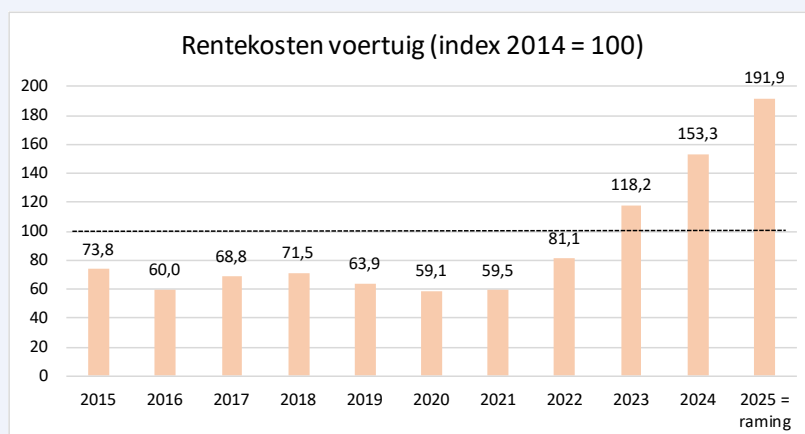
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1,6%	1,1%	0,6%	0,7%	2,0%	1,7%	5,2%	18,8%	14,5%	4,9%	3,2%

Elektrische voertuigen

De aanschafprijzen van elektrische vrachtwagens en trekkers zijn in 2024 met gemiddeld 6,1% gedaald ten opzichte van 2023. De aanschafprijzen van elektrische bestelauto's zijn met gemiddeld 3,0% gedaald.

Rentekosten voertuig

Bij de berekening van de ontwikkeling van het rentepercentage is uitgegaan van het 5-jaars voortschrijdend gemiddelde rentepercentage. Hierbij is geen rekening gehouden met het rendement dat is behaald op het eigen vermogen. Het gemiddelde rentepercentage is in 2023 2,28% en 2024 2,82%. De stijging van de prijzen van het automaterieel met 4,9% en de toename van het gemiddelde rentepercentage resulteert in een toename (29,7%) van de rentekosten over het in het voertuig geïnvesteerde vermogen ten opzichte van 2023. Voor 2025 wordt een toename van de rentekosten verwacht van 25,2%.

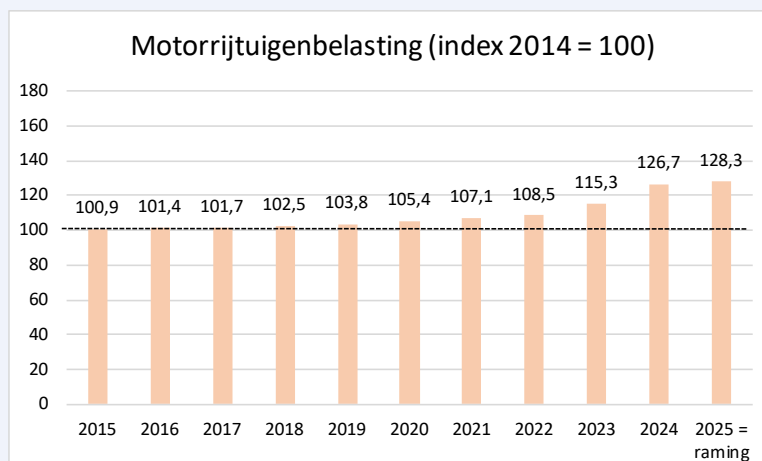


Ontwikkeling rentekosten t.o.v. het voorgaand jaar:

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
-26,2%	-18,7%	14,7%	3,9%	-10,6%	-7,6%	0,7%	36,3%	45,8%	29,7%	25,2%

Motorrijtuigenbelasting

De tarieven voor de motorrijtuigenbelasting zijn per 1-1-2024 aangepast aan de door de overheid vastgestelde inflatiecorrectie (9,9%). Naar verwachting worden de tarieven per 1-1-2025 aangepast aan de door de overheid vastgestelde inflatiecorrectie (1,2%).



Ontwikkeling motorrijtuigenbelasting t.o.v. het voorgaand jaar:

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
0,9%	0,5%	0,3%	0,8%	1,2%	1,6%	1,6%	1,3%	6,3%	9,9%	1,2%

Eurovignet

Geen wijziging van de tarieven in 2024. De tariefstructuur van het Eurovignet zal per 1 januari 2025 wijzigen. De tarieven worden met 1,9% verhoogd. De tarieven van het Eurovignet worden naast EURO-emissieklasse en aantal assen ook gebaseerd op CO₂-emissies. Motorrijtuigen worden ingedeeld in vijf CO₂-emissieklassen variërend van emissieklasse 1 (dieseltrucks) tot en met emissieklasse 5 (zero emissie). Voor de CO₂-emissieklassen 2-5 geldt er een korting. Voor een EURO VI voertuig in CO₂-emissieklasse 1 zal het huidige jaartarief van 1.250 euro verhoogd worden naar 1.274 euro. Een volledig overzicht staat in onderstaande tabel.

CO ₂ -emissieklasse	Euro-emissieklasse	Ten hoogste 3 assen	Ten minste 4 assen
CO ₂ -emissieklasse 1	NIET-EURO	€ 1.434	€ 2.404
	EURO I	€ 1.246	€ 2.081
	EURO II	€ 1.085	€ 1.810
	EURO III	€ 944	€ 1.572
	EURO I\$	€ 858	€ 1.431
	EURO V	€ 811	€ 1.352
	EURO VI of schoner	€ 764	€ 1.274
CO ₂ -emissieklasse 2		€ 688	€ 1.146
CO ₂ -emissieklasse 3		€ 592	€ 987
CO ₂ -emissieklasse 4		€ 459	€ 764
CO ₂ -emissieklasse 5		€ 191	€ 318

Ontwikkeling tarief Eurovignet t.o.v. het voorgaand jaar:

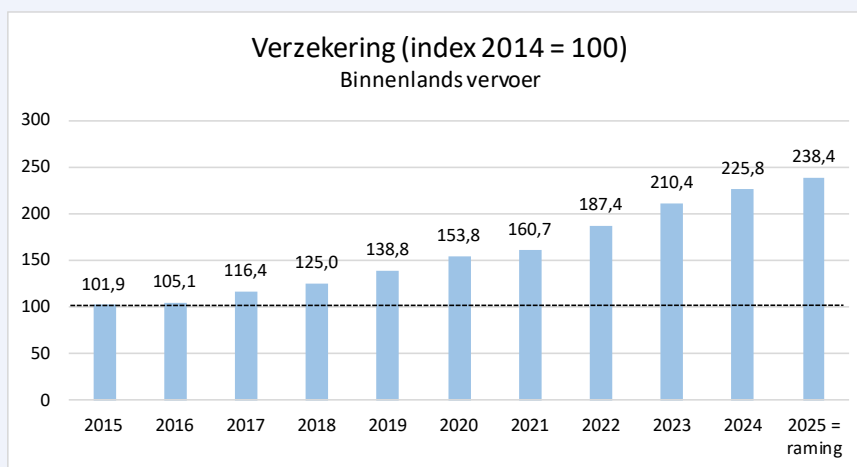
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%

Verzekering voertuig

Volgens informatie bij een aantal verzekeringsmaatschappijen zijn de basispremies in 2024 voor WA-verzekeringen met gemiddeld 5,0% gestegen. De stijging van de cascopremies is 9,6% (dit is inclusief de prijsstijging van het rijdend materieel). In totaal zijn de verzekeringskosten in 2024 in het binnenlands vervoer met gemiddeld 7,3% toegenomen en in het grensoverschrijdend vervoer met 7,8%.

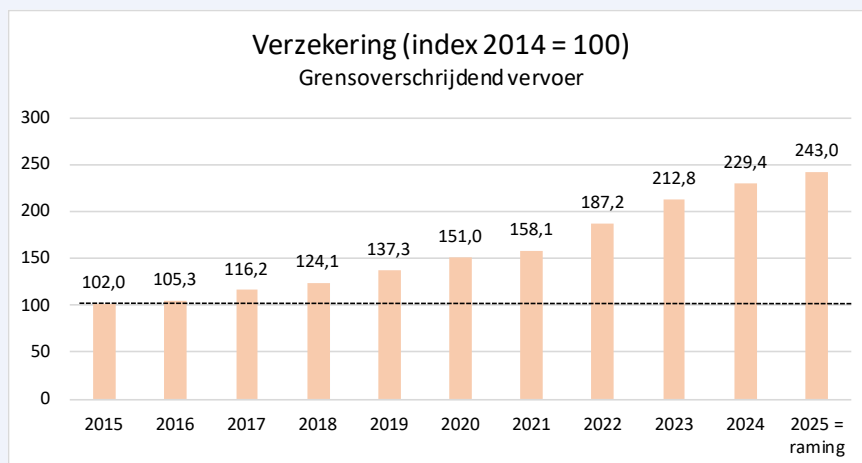
De forse stijging van de verzekeringskosten die door een aantal transportbedrijven wordt ervaren zijn het gevolg van premiestijgingen en schadeontwikkeling binnen het betreffende bedrijf. Bijvoorbeeld in het distributievervoer is het verloop van chauffeurs groter en daardoor kan ook de schadelast toenemen.

In 2025 zal het premiepeil van WA-verzekeringen naar verwachting stijgen met gemiddeld 4,1% ten opzichte van 2024. De stijging van de cascopremie in 2025 ten opzichte van 2024 wordt geraamd op gemiddeld 7,1%. Rekening houdend met het relatieve aandeel van de onderscheiden verzekeringen resulteert dit in een verwachte kostenstijging voor de post autoverzekering van 5,6% voor het binnenlands vervoer en 5,9% voor het grensoverschrijdend vervoer.



Ontwikkeling verzekeringskosten **binnenlands vervoer** t.o.v. het voorgaand jaar:

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1,9%	3,1%	10,8%	7,4%	11,0%	10,8%	4,5%	16,6%	12,3%	7,3%	5,6%

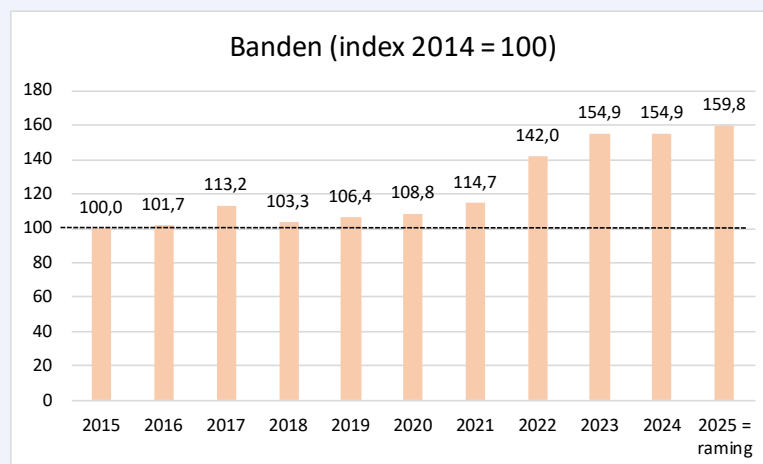


Ontwikkeling verzekeringskosten **grensoverschrijdend vervoer** t.o.v. het voorgaand jaar:

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
2,0%	3,2%	10,4%	6,8%	10,6%	10,0%	4,7%	18,4%	13,7%	7,8%	5,9%

Banden

Voor de bepaling van de ontwikkeling van de bandenkosten is uitgegaan van de ontwikkeling van de adviesprijzen van een aantal veel voorkomende merken. De prijzen zijn in 2024 ten opzichte van 2023 niet gewijzigd. Voor 2025 is een stijging geraamd van 3,2%.



Ontwikkeling bandenkosten t.o.v. het voorgaand jaar:

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
0,0%	1,7%	11,3%	-8,7%	3,0%	2,2%	5,4%	23,8%	9,1%	0,0%	3,2%

Brandstof

Overzicht per maand dieselprijs per 100 liter in 2023 en 2024

Maand	Diesel pompprijs per 100 liter excl. BTW	
	2023	2024
	€	€
Januari	160,05	157,49
Februari	151,77	163,61
Maart	147,23	162,87
April	143,51	163,97
Mei	136,64	157,38
Juni	138,38	156,21
Juli	150,85	158,58
Augustus	163,09	153,54
September	171,11	148,79
Oktober	169,86	148,02
November	163,20	148,02
December	155,97	148,02
Jaargemiddelde	154,33	155,51
Index 2024 (2023 = 100)	100	100,8

Toename: 0,8%

Bron: BP; De prijs in oktober, november en december 2024 is gelijk gehouden aan de prijs op 18-09-2024.

Dieselprijzen in Europa exclusief BTW in euro's per 100 liter

Land	Gemiddeld 2023	Gemiddeld 2024	Mutatie in %
Nederland	154,33	155,51	0,8
België	148,91	141,52	-5,0
Denemarken	138,61	131,36	-5,2
Duitsland	138,19	126,75	-8,3
Engeland	151,55	147,40	-2,7
Frankrijk	149,61	141,22	-5,6
Italië	147,15	141,24	-4,0
Luxemburg	129,93	122,42	-5,8
Spanje	129,05	121,77	-5,6
Zweden ¹	195,67	131,33	-32,9

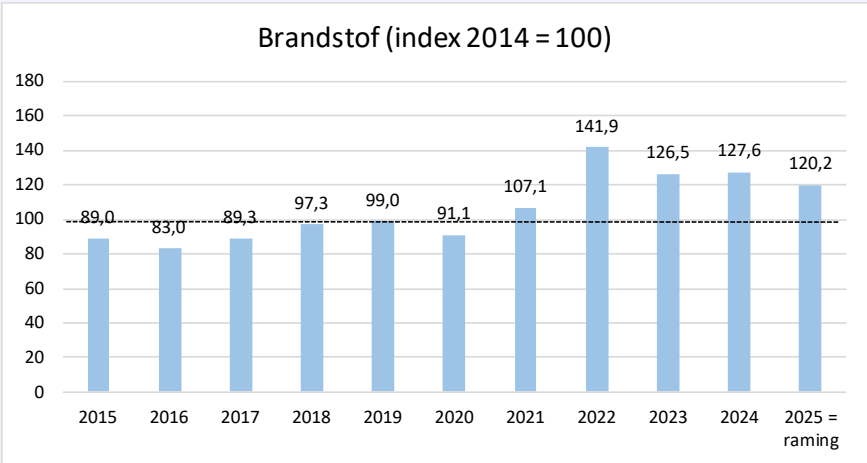
Bron: EU; De prijs in oktober, november en december 2024 is gelijk gehouden aan de prijs op 18-09-2024.

¹ De forse daling van de dieselprijs in Zweden wordt o.a. veroorzaakt door de forse daling van de accijns op diesel.

Voor de raming van de dieselprijs (exclusief BTW, accijns en voorraadheffing) voor gemiddeld 2025 is in deze rapportage uitgegaan van de verwachte ontwikkeling van de olieprijs volgens het Centraal Planbureau (afname van 8,7% in 2025 ten opzichte van 2024).

De geraamde ontwikkeling van de brandstofprijs voor het jaar 2025 is als volgt:

Diesel	Gemiddelde prijs per 100 liter in euro's	
	2024	2025
Prijs exclusief accijns, heffingen en BTW	103,08	94,11
Jaargemiddelde accijns en voorraadheffing:		
• Accijns	51,63	51,63
• Voorraadheffing	0,80	0,80
Totaal	155,51	146,54
Index	100,0	94,2 (-5,8%)



Ontwikkeling brandstofkosten t.o.v. het voorgaand jaar:

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
-11,0%	-6,7%	7,5%	9,0%	1,8%	-8,0%	17,5%	32,5%	-10,8%	0,8%	-5,8%

AdBlue

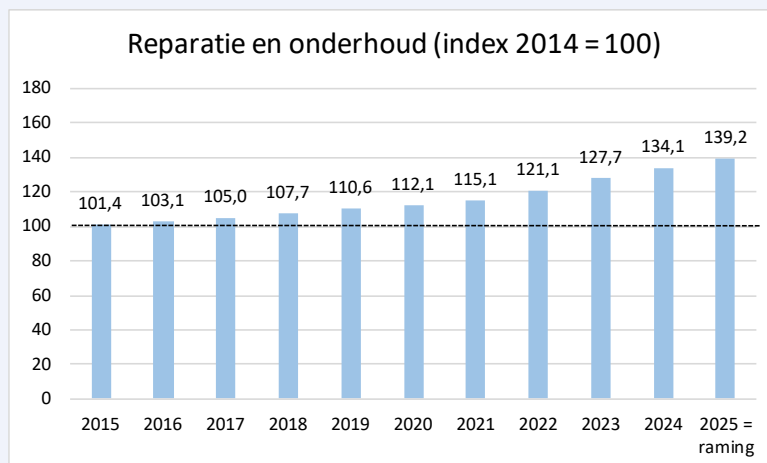
De prijs van AdBlue is in 2024 met gemiddeld 4,6% gestegen t.o.v. 2023 (Bron: BP). Voor 2025 wordt een toename geraamd van 1,3% (de laatst bekende prijs is vergeleken met de gemiddelde prijs in 2024).



Reparatie en onderhoud

Op basis van de gemiddelde kostensamenstelling en loon- en prijsontwikkeling van de verschillende componenten resulteert voor de kostenpost reparatie en onderhoud de volgende kostenstijging:

	Kosten-aandeel	2024 t.o.v. 2023	Raming 2025 t.o.v. 2024
Reparatie derden	50%	6,1%	3,8%
Kosten eigen werkplaats:			
• loonkosten	15%	5,5%	5,5%
• onderdelen, inventaris en overige materialen	35%	3,1%	3,2%
Totaal	100%	5,0%	3,8%



Ontwikkeling kosten reparatie en onderhoud t.o.v. het voorgaand jaar:

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1,4%	1,7%	1,8%	2,6%	2,7%	1,3%	2,7%	5,2%	5,5%	5,0%	3,8%

Diverse voertuigkosten

Voor de bepaling van de ontwikkeling van de diverse voertuigkosten (kosten van dekzeilen, klein materiaal e.d.) is als uitgangspunt gehanteerd de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau, op basis van de nationale consumentenprijsindex. Voor het jaar 2024 leidt dit tot een stijging van 3,6% ten opzichte van 2023. Voor 2025 is een stijging geraamd van 3,2%.

Specifieke vervoerskosten

De specifieke vervoerskosten hebben betrekking op overige kosten in verband met vervoer, zoals keuringen, vergunningen en documenten. Voor de ontwikkeling van de specifieke vervoerskosten is als uitgangspunt gehanteerd de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau, op basis van de nationale consumentenprijsindex. Voor het jaar 2024 leidt dit tot een stijging van 3,6% ten opzichte van 2023. Voor 2025 is een stijging geraamd van 3,2%.

Kosten rijdend en overig personeel

Lonen en sociale lasten

De uitkomsten met betrekking tot de ontwikkeling van het loonkostenniveau in 2024 en 2025 hebben betrekking op de wijzigingen van de lonen en andere arbeidsvoorwaarden volgens de cao voor het Beroepsgoederenvervoer over de weg en de verhuur van mobiele kranen (looptijd 1 januari 2024 tot 1 januari 2026), plus de ontwikkeling in het werkgeversaandeel van de hierop drukkende sociale lasten.

Ontwikkelingen in 2024

- Verhoging lonen met 4% per 1-1-2024 en met 2% per 1-7-2024.
- Loonschaal A' en 0-tredes verdwijnen per 1 januari 2024.
- De wachttag bij ziekte verdwijnt uit de cao.
- De onbelaste reiskostenvergoeding is per 1 januari 2024 € 0,23 per km (was € 0,21)
- Wijzigingen in sociale lasten.

De lonen zijn per 1-1-2024 met 4% en per 1-7-2024 met 2% verhoogd. Dit betekent gemiddeld op jaarbasis een brutoloon ontwikkeling voor 2024 van 4,99%. Per 1-1-2025 worden de lonen verhoogd met 4%. Hieruit volgt een gemiddeld brutoloon ontwikkeling voor 2025 van 5,42%. In deze 5,42% zit de helft van de loonstijging van 1-7-2024.

Vergelijken we de situatie per peildatum 1-1-2024 met 1-1-2025 dan betekent dit een loonkostenstijging van 6,4%.

Tabel B.1a Loonkostenontwikkeling gemiddeld 2024 (t.o.v. gemiddeld 2023)

	<i>Mutatie 2024 t.o.v. 2023</i>
Brutoloon ontwikkeling ³	+ 4,99%
Vervallen:	+ 0,44%
- Loonschaal A'	
- Trede 0	
- Wachttag bij ziekte	
Verhoging reiskostenvergoeding	+ 0,09%
Effect ontwikkeling sociale lasten	- 0,05%
Totale gemiddelde loonkostenmutatie 2024	+ 5,47%

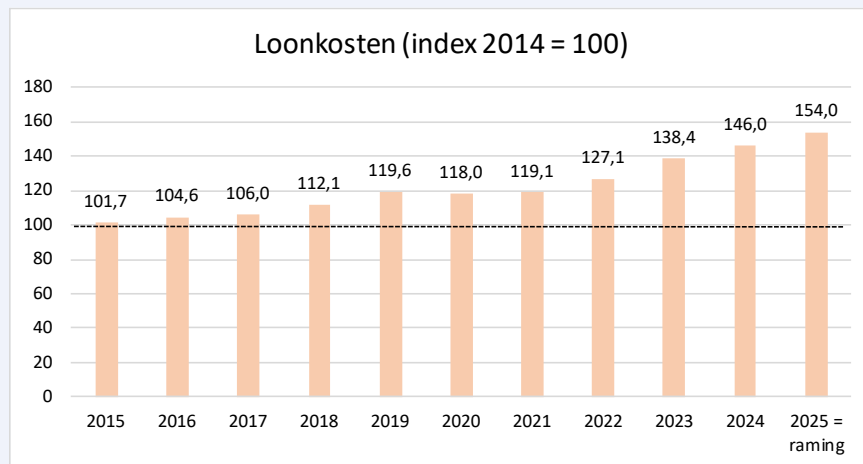
Ontwikkelingen in 2025

- Verhoging lonen met 4% per 1-1-2025.
- Wijzigingen in sociale lasten (volgens raming Centraal Planbureau)

³ Brutoloonontwikkeling: loon inclusief extra waarde vakantiedag, loon bij ziekte, overuren en vakantiegeld.

Tabel B.1b Loonkostenontwikkeling gemiddeld 2025 (t.o.v. gemiddeld 2024)

	<i>Mutatie 2025 t.o.v. 2024</i>
Brutoloon ontwikkeling	+ 5,42%
Geraamd effect ontwikkeling sociale lasten (Bron: CPB)	+ 0,1%
Totale gemiddelde loonkostenmutatie 2025	+ 5,52%



Ontwikkeling loonkosten rijdend personeel t.o.v. het voorgaand jaar:

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1,7%	2,9%	1,3%	5,7%	6,7%	-1,3%	0,91%	6,74%	8,89%	5,47%	5,52%

Extra kostenstijging als gevolg van tekort aan chauffeurs

Door onder meer de krapte op de arbeidsmarkt hebben veel bedrijven te maken met een extra toename van de loonkosten in 2024. De krapte op de arbeidsmarkt voor chauffeurs houdt zeer waarschijnlijk aan in 2025. Deze extra kostenstijging is **niet** opgenomen in de reguliere kostenontwikkeling omdat het situationeel afhankelijk is of deze wel/niet van toepassing is. Ook is de hoogte van deze extra kostenstijging wisselend. Dit varieert van: niet van toepassing tot ca. 10% extra toename van de loonkosten.

Wettelijk minimumuurloon

Op 1 januari 2024 is het wettelijk minimumuurloon (WML) ingevoerd. Vanaf dan is het verplicht om werknemers per uur minimaal het wettelijke minimumuurloon te betalen. Er geldt altijd één vast minimumuurloon voor alle werknemers van 21 jaar en ouder. Voor werknemers onder de 21 jaar gelden vaste minimumjeugdlonen per uur. De hoogte van het wettelijk minimumuurloon wordt afgeleid van het huidige minimummaandloon bij een voltijds dienstverband van 36 uur. Dat betekent dat werknemers met een werkweek langer dan 36 uur een hoger minimumloon gaan ontvangen. Gevolg is ook dat de financiële lasten voor werkgevers omhoog kunnen gaan.

Onderstaand de ontwikkeling van het wettelijk minimumloon in 2023 en 2024 in vogelvlucht:

- Op 1 januari 2023 is het WML eenmalig extra verhoogd met 10,15%.
- Op 1 juli 2023 is de halfjaarlijks indexatie van het WML doorgevoerd. Het minimumloon steeg dan met 3,1%.

- Op 1 januari 2024 werd het wettelijk minimumuurloon ingevoerd. Afhankelijk van het standaard aantal gewerkte uren per week 36, 38 of 40 heeft dit geleid tot een flinke stijging van de minimumloonkosten voor werkgevers.
- Op 1 juli 2024: stijging met 3,1%.

CAO-vergoedingen en overige personeelskosten

Per 1-1-2024 zijn de verblijfkosten verhoogd met 4% en per 1-7-2024 met 2%. Voor de overige personeelskosten, is de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau gevolgd (+3,6%). Hieruit volgt een gemiddelde stijging van 4,5% voor het binnenlands vervoer en 4,9% voor het grensoverschrijdend vervoer in 2024 ten opzichte van 2023.

Per 1-1-2025 worden de verblijfkosten verhoogd met 4%. Voor de overige personeelskosten, is de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau gevolgd (+3,2%). Hieruit volgt een gemiddelde verwachte stijging van 4,4% voor het binnenlands vervoer en 4,8% voor het grensoverschrijdend vervoer in 2025 ten opzichte van 2024.

Huisvestingskosten

In tabel B.2 volgt de berekening van de ontwikkeling van de huisvestingskosten.

Tabel B.2 Ontwikkeling huisvestingskosten in 2024 en 2025

Kostensoort	Procentueel aandeel 2023	2024 t.o.v. 2023	Raming 2025 t.o.v. 2024
Afschrijving gebouwen	8,1%	0,8%	3,2%
Rentekosten gebouwen	3,5%	24,7%	25,2%
Huur gebouwen	61,0%	3,8%	5,3%
Energiekosten	10,4%	-26,7%	7,0%
Overige huisvestingskosten	17,0%	3,6%	3,2%
Totale huisvestingskosten	100%	1,1%	5,8%

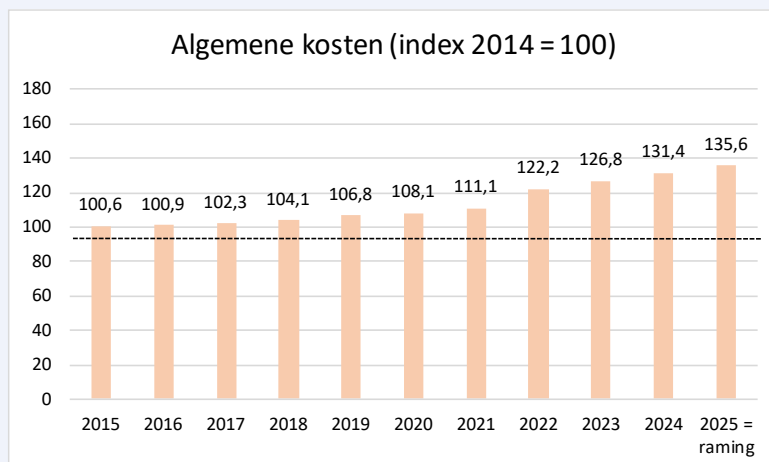
Algemene bedrijfskosten

Loon en sociale lasten overig personeel

Zie kosten rijdend en overig personeel.

Overige algemene kosten

Op grond van het indexcijfer van de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau is deze kostenpost in 2024 met 3,6% toegenomen ten opzichte van 2023. Voor 2025 is de geraamde toename 3,2%.



Ontwikkeling algemene kosten (algemeen prijsniveau) t.o.v. het voorgaand jaar:

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
0,6%	0,3%	1,4%	1,7%	2,6%	1,3%	2,7%	10,0%	3,8%	3,6%	3,2%

Kosten overtocht Engeland

Kanaaltunnel

De tarieven (inclusief energietoeslag) zijn in 2024 met 5,4% afgenomen ten opzichte van 2023. De tarieven voor 2025 zijn op dit moment nog niet bekend. Voor de geraamde kostenontwikkeling voor het komende jaar wordt de verwachte ontwikkeling gevolgd van het Franse consumentenprijsindexcijfer (+2,0%).

Ferrydienst Hoek van Holland-Harwich

De tarieven zijn op deze relatie in 2024 met gemiddeld 1,8% (exclusief BAF) gestegen ten opzichte van 2023. Inclusief BAF is er sprake van een toename met 1,9%.

De tarieven voor 2025 zijn op dit moment nog niet bekend. Voor de geraamde kostenontwikkeling van de ferrydienst wordt de verwachte ontwikkeling van het algemeen prijsniveau gevolgd (+3,2%).

Ferrydienst Europoort-Hull

De tarieven zijn op deze relatie in 2024 met gemiddeld 2,0% (exclusief BAF) gestegen ten opzichte van 2023. Inclusief BAF is er eveneens sprake van een toename met 2,0%.

De tarieven voor 2025 zijn op dit moment nog niet bekend. Voor de geraamde kostenontwikkeling van de ferrydienst wordt de verwachte ontwikkeling van het algemeen prijsniveau gevolgd (+3,2%).

Ferrydienst Calais-Dover

De tarieven zijn op deze relatie in 2024 met gemiddeld 2,5% (exclusief BAF) gestegen ten opzichte van 2023. Inclusief BAF is er sprake van een toename met 0,3%.

De tarieven voor 2025 zijn op dit moment nog niet bekend. Voor de geraamde kostenontwikkeling van de ferrydienst wordt de verwachte ontwikkeling gevolgd van het Franse consumentenprijsindexcijfer (+2,0%).

Kosten overtocht Denemarken

De tarieven op de relatie Puttgarden-Rödby zijn in 2024 met gemiddeld 0,4% (exclusief BAF) gestegen ten opzichte van 2023. Inclusief BAF is de toename 0,3%. De tarieven voor 2024 zijn op dit moment nog niet bekend. Voor de geraamde kostenontwikkeling van de ferrydienst wordt de verwachte ontwikkeling gevolgd van het Duitse consumentenprijsindexcijfer (+2,2%).

Kosten overtocht Zweden

De tarieven op de relatie Travemünde-Malmö zijn in 2024 met gemiddeld 0,4% (exclusief BAF) gestegen ten opzichte van 2023. Inclusief BAF is er sprake van een toename met 2,9%. De tarieven voor 2025 zijn op dit moment nog niet bekend. Voor de geraamde kostenontwikkeling van de ferrydienst wordt de verwachte ontwikkeling gevolgd van het Duitse consumentenprijsindexcijfer (+2,2%).

Toltarieven per land

Tabel B.3a Tarieven kilometerheffing **België** per 1-1-2024 in eurocent per kilometer

Euro-norm	Gewest											
	Vlaanderen			Wallonië			Brussel					
							Autosnelweg			Binnenstedelijk gebied		
	3,5-12 ton	12-32 ton	> 32 ton	3,5-12 ton	12-32 ton	> 32 ton	3,5-12 ton	12-32 ton	> 32 ton	3,5-12 ton	12-32 ton	> 32 ton
Euro 0	14,2	24,3	27,2	10,8	21,0	24,0	18,1	24,3	24,8	23,3	32,6	36,2
Euro 1	14,2	24,3	27,2	10,8	21,0	24,0	18,1	24,3	24,8	23,3	32,6	36,2
Euro 2	14,2	24,3	27,2	10,8	21,0	24,0	18,1	24,3	24,8	23,3	32,6	36,2
Euro 3	11,8	21,8	24,8	10,8	21,0	24,0	15,6	21,8	22,3	20,2	29,5	33,1
Euro 4	7,9	18,0	20,9	8,0	18,2	21,2	11,8	18,0	18,5	16,3	25,6	29,2
Euro 5	6,6	16,6	19,6	6,6	16,8	19,8	10,4	16,6	17,1	14,7	24,0	27,6
Euro 6	5,3	15,4	18,3	5,4	15,6	18,6	9,2	15,4	15,9	12,3	21,6	25,1
ZEV	0,0	0,0	0,0	5,4	15,6	18,6	9,2	15,4	15,9	12,3	21,6	25,1

Tabel B.3b Tarieven kilometerheffing **België** per 1-7-2024 in eurocent per kilometer

Euro-norm	Gewest											
	Vlaanderen			Wallonië			Brussel					
							Autosnelweg			Binnenstedelijk gebied		
	3,5-12 ton	12-32 ton	> 32 ton	3,5-12 ton	12-32 ton	> 32 ton	3,5-12 ton	12-32 ton	> 32 ton	3,5-12 ton	12-32 ton	> 32 ton
Euro 0	14,7	25,0	28,1	10,8	21,0	24,0	18,7	25,0	25,6	24,0	33,6	37,3
Euro 1	14,7	25,0	28,1	10,8	21,0	24,0	18,7	25,0	25,6	24,0	33,6	37,3
Euro 2	14,7	25,0	28,1	10,8	21,0	24,0	18,7	25,0	25,6	24,0	33,6	37,3
Euro 3	12,1	22,5	25,6	10,8	21,0	24,0	16,1	22,5	23,0	20,8	30,4	34,1
Euro 4	8,2	18,5	21,6	8,0	18,2	21,2	12,1	18,5	19,0	16,9	26,5	30,2
Euro 5	6,8	17,1	20,2	6,6	16,8	19,8	10,7	17,1	17,6	15,2	24,8	28,5
Euro 6	5,5	15,8	18,9	5,4	15,6	18,6	9,5	15,8	16,4	12,7	22,2	25,9
ZEV	0,0	0,0	0,0	5,4	15,6	18,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Tabel B.4 Tarieven Maut in Duitsland in eurocent per kilometer

Euronorm	Gewicht en assen	Tarief vanaf 1-12-2023
Euro 0-1	7,5 - < 12 ton	27,7
Euro 0-1	12 – 18 ton	35,2
Euro 0-1	> 18 ton, t/m 3 assen	48,6
Euro 0-1	> 18 ton, 4 assen	51,2
Euro 0-1	> 18 ton, 5 of meer assen	51,6
Euro 2	7,5 - < 12 ton	27,6
Euro 2	12 – 18 ton	35,0
Euro 2	> 18 ton, t/m 3 assen	46,1
Euro 2	> 18 ton, 4 assen	48,7
Euro 2	> 18 ton, 5 of meer assen	51,1
Euro 3/PMK 1	7,5 - < 12 ton	25,1
Euro 3/PMK 1	12 – 18 ton	33,0
Euro 3/PMK 1	> 18 ton, t/m 3 assen	43,1
Euro 3/PMK 1	> 18 ton, 4 assen	45,4
Euro 3/PMK 1	> 18 ton, 5 of meer assen	47,8
Euro 4/PMK 2	7,5 - < 12 ton	22,2
Euro 4/PMK 2	12 – 18 ton	28,8
Euro 4/PMK 2	> 18 ton, t/m 3 assen	37,3
Euro 4/PMK 2	> 18 ton, 4 assen	38,8
Euro 4/PMK 2	> 18 ton, 5 of meer assen	41,4
Euro 5/EEV	7,5 - < 12 ton	20,6
Euro 5/EEV	12 – 18 ton	27,7
Euro 5/EEV	> 18 ton, t/m 3 assen	35,5
Euro 5/EEV	> 18 ton, 4 assen	36,3
Euro 5/EEV	> 18 ton, 5 of meer assen	38,9
Euro 6	7,5 - < 12 ton	17,8
Euro 6	12 – 18 ton	24,0
Euro 6	> 18 ton, t/m 3 assen	30,5
Euro 6	> 18 ton, 4 assen	32,4
Euro 6	> 18 ton, 5 of meer assen	34,8

Tabel B.5 Toltarieven Denemarken per 1-1-2025 in Deense kronen per kilometer

CO ₂ -emissieklasse	12-18 ton		28-32 ton		32 ton en meer	
	Buiten de zero-emissie zone	Binnen de zero-emissie zone	Buiten de zero-emissie zone	Binnen de zero-emissie zone	Buiten de zero-emissie zone	Binnen de zero-emissie zone
1	1,12	1,68	1,26	1,89	1,35	2,03
2	1,00	1,50	1,13	1,70	1,22	1,83
3	0,88	1,32	1,00	1,50	1,09	1,63
4	0,59	0,88	0,66	0,99	0,71	1,06
5	0,20	0,30	0,20	0,30	0,20	0,30

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

Tabel B.6 Toltarieven Oostenrijk inclusief CO₂-toeslag per 1-1-2024 in eurocent per km

CO ₂ -emissieklasse	Euronorm	2 assen	3 assen	4 en meer assen
1	Euro 0 tot III	27,08	37,67	55,40
1	Euro IV	25,68	35,57	52,50
1	EEV en EURO V	24,08	33,77	49,90
1	EURO VI	22,78	31,77	47,30
2	EURO VI	22,65	31,60	47,05
3	EURO VI	22,59	31,51	46,93
4	EURO VI	21,40	29,87	44,45
5	ZERO-EMISSION	5,38	7,41	10,97

Tabel B.7 Toltarieven Polen per 1-1-2024 in Poolse zloty per kilometer (vanaf 12 ton)

Euronorm	Provinciale wegen	Snelwegen en autowegen
Euro 5 en 6	0,29	0,38
Euro 4	0,41	0,51
Euro 3	0,51	0,63
Euro 0-2	0,57	0,73

Bijlage 2 Vergelijking realisatie en raming 2024

De navolgende tabellen geven zowel de realisatie 2024 als de raming 2024 (zoals in oktober 2023 is afgegeven).

Tabel B.8 Realisatie 2024 (t.o.v. realisatie 2023) en raming 2024 (t.o.v. realisatie 2023)
- **exclusief** brandstofkostenontwikkeling –

Binnenlands vervoer		Realisatie 2024	Raming 2024
		% mutatie	
Algemene distributie			
Kleine bestelauto:	30.000 km	5,2	5,3
	60.000 km	5,0	5,1
Bestelauto:	30.000 km	5,2	5,3
	60.000 km	5,0	5,1
Grote bestelauto:	30.000 km	5,1	5,2
	60.000 km	4,9	5,0
<u>Vrachtwagen solo</u>			
- Laadvermogen 6 ton - Laadvermogen 9 ton - Laadvermogen 16 ton		5,0	4,9
		4,6	4,5
		4,4	4,3
<u>Combinatie</u>		4,2	4,1
Fijnmazige distributie			
- Collogoed - Palletgoed		5,0	5,2
		4,9	5,0
Kiepers		4,1	4,2
Afvalvervoer			
- Bedrijfsafval rolcontainers - Kleine afzetcontainers (Portaalauto) - Autolaadkraan		5,0	5,1
		4,4	4,3
		4,6	4,5
Wagenlading		4,3	4,2
Koel/vries vervoer			
- Solo zonder koelmotor - Solo met koelmotor - Combinatie V+A zonder koelmotor - Combinatie V+A met koelmotor - Combinatie T+O zonder koelmotor - Combinatie T+O met koelmotor		4,6	4,5
		4,5	4,4
		4,3	4,3
		4,3	4,2
		4,3	4,3
		4,3	4,2
		4,3	4,2
Zeecontainer		4,0	3,9
Tankvervoer		4,2	4,2
Bulkvervoer		4,1	4,1
Ecocombi	Bakwagen-dolly-trailer	4,1	4,1
	B-double met opbouw	4,0	4,1
	B-double zonder opbouw	3,9	4,0
	Trekker-trailer-middenasser	4,0	4,1

Bron: Panteia

Tabel B.9 Realisatie 2024 (t.o.v. realisatie 2023) en raming 2024 (t.o.v. realisatie 2023)
- inclusief brandstofkostenontwikkeling –

Binnenlands vervoer		Realisatie 2024	Raming 2024
		% mutatie	
Algemene distributie			
Kleine bestelauto:	30.000 km	5,2	5,4
	60.000 km	5,0	5,4
Bestelauto:	30.000 km	5,2	5,5
	60.000 km	5,0	5,1
Grote bestelauto:	30.000 km	5,2	5,5
	60.000 km	5,0	5,5
<u>Vrachtwagen solo</u>			
• Laadvermogen 6 ton		5,1	5,5
• Laadvermogen 9 ton		4,7	5,5
• Laadvermogen 16 ton		4,5	5,5
<u>Combinatie</u>		4,3	5,5
Fijnmazige distributie			
• Collogoed		5,0	5,4
• Palletgoed		5,0	5,5
Kiepers		4,3	5,5
Afvalvervoer			
• Bedrijfsafval rolcontainers		5,1	5,9
• Kleine afzetcontainers (Portaalauto)		4,6	5,6
• Autolaadkraan		4,8	5,6
Wagenlading		4,4	5,5
Koel/vries vervoer			
• Solo zonder koelmotor		4,7	5,5
• Solo met koelmotor		4,6	5,5
• Combinatie V+A zonder koelmotor		4,5	5,5
• Combinatie V+A met koelmotor		4,4	5,6
• Combinatie T+O zonder koelmotor		4,5	5,5
• Combinatie T+O met koelmotor		4,4	5,6
Zeecontainer		4,2	5,6
Tankvervoer		4,4	5,6
Bulkvervoer		4,3	5,6
Ecocombi			
• Bakwagen-dolly-trailer		4,3	5,6
• B-double met opbouw		4,2	5,6
• B-double zonder opbouw		4,1	5,6
• Trekker-trailer-middenasser		4,2	5,6

Bron: Panteia

Tabel B.10 Realisatie 2024 (t.o.v. realisatie 2023) en raming 2024 (t.o.v. realisatie 2023)
exclusief brandstofkostenontwikkeling en **exclusief** tolgkostenontwikkeling
 (% mutatie)

Grensoverschrijdend vervoer	Ongespecialiseerd		Koel/vries vervoer		Tank/bulk vervoer	
	Realisatie 2024	Raming 2024	Realisatie 2024	Raming 2024	Realisatie 2024	Raming 2024
België/Lux.-vervoer						
100 km	4,5	4,5	4,6	4,5	4,7	4,6
250 km	4,3	4,4	4,4	4,4	4,5	4,5
500 km	4,1	4,2	4,2	4,2	4,3	4,3
Denemarken-vervoer						
750 km zonder ferrydienst	4,0	4,0	4,0	4,1		
750 km met ferrydienst	3,4	3,9	3,5	4,0		
Duitsland-vervoer						
100 km	4,5	4,5	4,6	4,6	4,7	4,6
250 km	4,2	4,2	4,3	4,3	4,4	4,3
500 km	4,0	4,1	4,1	4,1	4,2	4,2
750 km	3,9	4,0	4,0	4,0	4,1	4,1
1000 km	3,9	3,9	3,9	3,9	4,0	4,0
Frankrijk-vervoer						
100 km	4,6	4,6	4,7	4,6	4,8	4,7
250 km	4,3	4,3	4,3	4,3	4,4	4,4
500 km	4,1	4,1	4,1	4,1	4,2	4,2
750 km	4,0	4,0	4,0	4,0	4,1	4,1
1000 km	3,9	4,0	4,0	4,0	4,1	4,1
Italië-vervoer						
1500 km	4,1	4,1	4,1	4,1	4,2	4,2
2000 km	4,0	4,0	4,0	4,0	4,1	4,1
2500 km	3,9	3,9	3,9	3,9	4,0	4,0
Spanje-vervoer						
1500 km	3,9	3,9	3,9	3,9	4,0	4,0
2000 km	3,9	3,9	3,9	3,9	4,0	4,0
2500 km	3,8	3,8	3,8	3,8	3,9	3,9
Polen-vervoer						
1000 km	4,1	4,1	4,3	4,3	4,2	4,2
Zweden-vervoer						
750 km Ferrydienst	3,0	3,8	3,1	3,9		

Bron: Panteia

Tabel B.11 Realisatie 2024 (t.o.v. realisatie 2023) en raming 2024 (t.o.v. realisatie 2023)
inclusief brandstofkostenontwikkeling en **exclusief** tolkostenontwikkeling
 (% mutatie)

Grensoverschrijdend vervoer	Ongespecialiseerd		Koel/vries vervoer		Tank/bulk vervoer	
	Realisatie 2024	Raming 2024	Realisatie 2024	Raming 2024	Realisatie 2024	Raming 2024
België/Lux.-vervoer						
100 km	4,6	5,6	4,7	5,6	4,8	5,6
250 km	4,5	5,6	4,5	5,6	4,6	5,6
500 km	4,3	5,6	4,4	5,6	4,5	5,6
Denemarken-vervoer						
750 km zonder ferrydienst	4,1	5,6	4,2	5,7		
750 km met ferrydienst	3,5	5,1	3,6	5,3		
Duitsland-vervoer						
100 km	4,7	5,6	4,7	5,6	4,8	5,6
250 km	4,4	5,6	4,4	5,6	4,5	5,6
500 km	4,2	5,6	4,3	5,6	4,4	5,6
750 km	4,1	5,6	4,2	5,6	4,3	5,6
1000 km	4,1	5,6	4,1	5,6	4,2	5,6
Frankrijk-vervoer						
100 km	4,7	5,6	4,8	5,6	4,9	5,7
250 km	4,4	5,6	4,5	5,6	4,6	5,6
500 km	4,2	5,6	4,3	5,6	4,4	5,6
750 km	4,1	5,6	4,2	5,6	4,3	5,6
1000 km	4,1	5,6	4,2	5,6	4,3	5,6
Italië-vervoer						
1500 km	4,2	5,5	4,3	5,6	4,4	5,6
2000 km	4,1	5,5	4,2	5,6	4,3	5,6
2500 km	4,1	5,5	4,1	5,6	4,2	5,6
Spanje-vervoer						
1500 km	4,1	5,5	4,1	5,6	4,2	5,6
2000 km	4,1	5,5	4,1	5,6	4,2	5,6
2500 km	4,0	5,5	4,0	5,6	4,1	5,5
Polen-vervoer						
1000 km	4,2	5,6	4,4	5,6	4,4	5,6
Zweden-vervoer						
750 km Ferrydienst	3,8	4,8	3,9	4,9		

Bron: Panteia

Tabel B.12 Realisatie 2024 (t.o.v. realisatie 2023) en raming 2024 (t.o.v. realisatie 2023)

Elektrische voertuigen		Exclusief energiekosten-ontwikkeling		Inclusief energiekosten-ontwikkeling	
		Realisatie 2024	Raming 2024	Realisatie 2024	Raming 2024
Kleine bestelauto	15.000 km	4,9	5,4	4,8	5,4
	30.000 km	4,9	5,4	4,6	5,4
Bestelauto	15.000 km	4,9	5,4	4,7	5,4
	30.000 km	4,9	5,4	4,6	5,4
Grote bestelauto	15.000 km	4,7	5,5	4,5	5,6
	30.000 km	4,6	5,5	4,3	5,6
Bakwagen	Totaalgewicht 12 ton	3,9	5,8	3,1	6,0
	Totaalgewicht 18 ton	3,5	5,7	1,2	6,2
Trekker/oplegger		3,7	5,4	0,3	6,2

Bron: Panteia

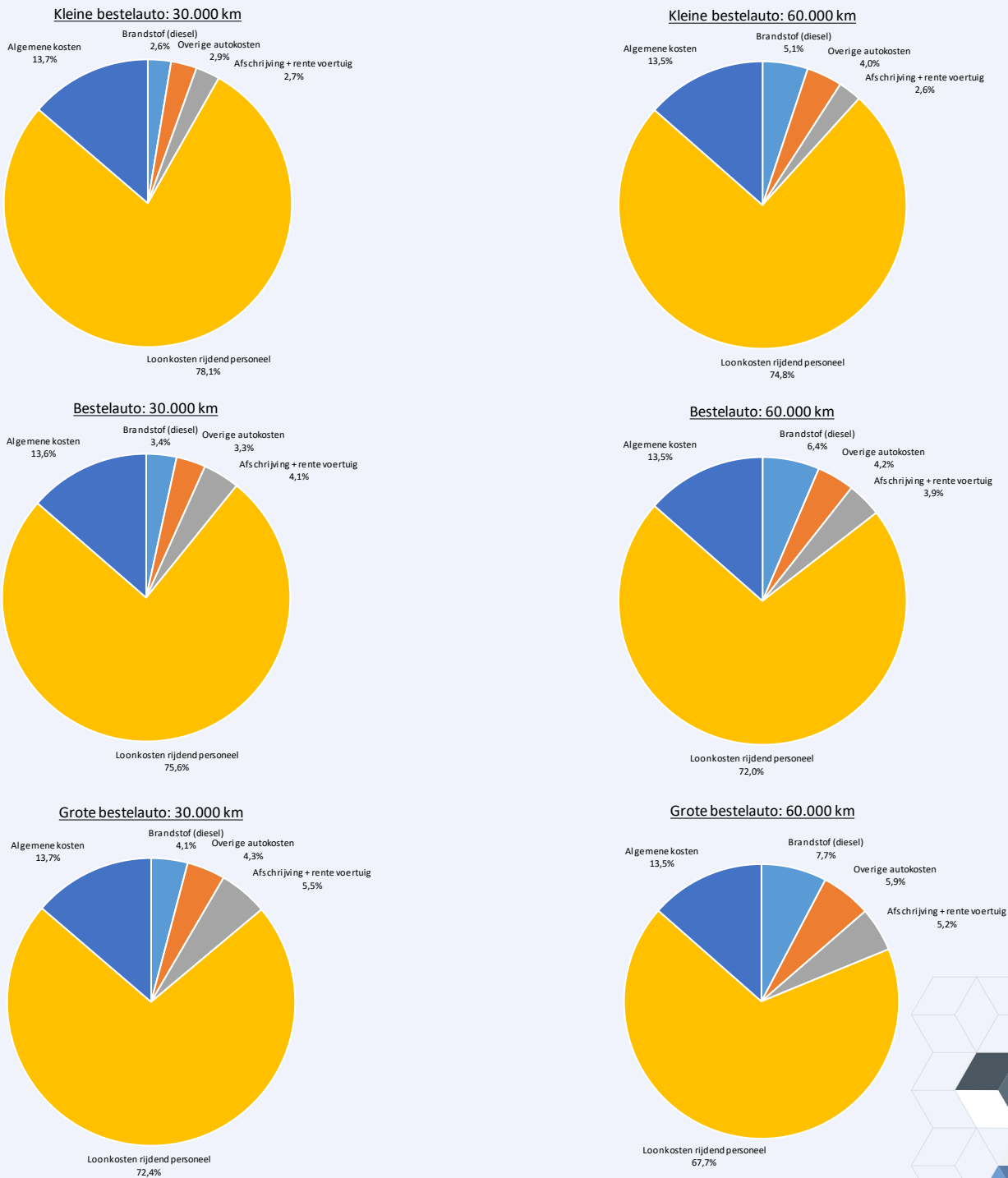
Tabel B.13 Realisatie 2024 (t.o.v. realisatie 2023) en raming 2024 (t.o.v. realisatie 2023)

Intermodaal vervoer		Exclusief brandstofkosten-ontwikkeling		Inclusief brandstofkosten-ontwikkeling	
		Realisatie 2024	Raming 2024	Realisatie 2024	Raming 2024
Weg/Spoor	Nederland-Hongarije	6,4	4,7	7,1	6,6
	Rotterdam-Milaan	6,3	5,5	6,8	7,0
	Rotterdam-Poznan	6,7	5,5	7,7	7,0
	Antwerpen-Barcelona	3,7	3,2	4,4	5,0
	Antwerpen-Wenen	5,5	3,4	6,1	5,1
	Duisburg-München	4,7	3,5	4,6	5,1
Weg/Binnenvaart	Rotterdam-Antwerpen	4,3	4,5	4,1	4,8
	Rotterdam-Veghel	4,5	4,6	4,4	4,8
	Rotterdam-Westerbroek	4,5	4,5	4,4	4,7
	Rotterdam-Venlo	4,4	4,4	4,4	4,7
	Rotterdam-Duisburg	3,9	4,3	3,3	4,9
	Rotterdam-Mannheim	3,8	4,2	3,0	4,4
Weg/Shortsea	Rotterdam-Hull	5,0	4,2	4,4	4,9
	Rotterdam-Dublin	4,9	4,1	3,8	4,5
	Rotterdam-Bilbao	4,2	4,1	2,8	4,3
	Rotterdam-Gothenburg	3,8	4,0	-0,9	4,6

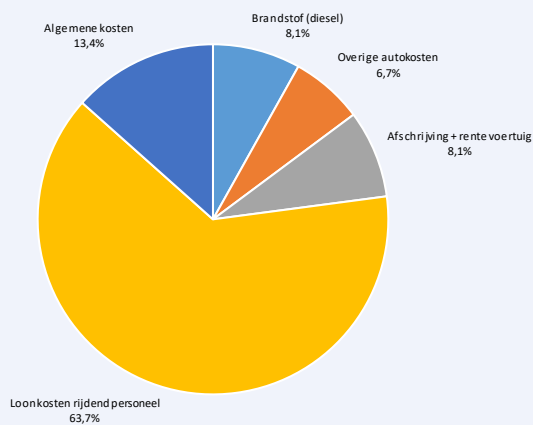
Bron: Panteia

Bijlage 3 Gehanteerde kostenverhoudingen

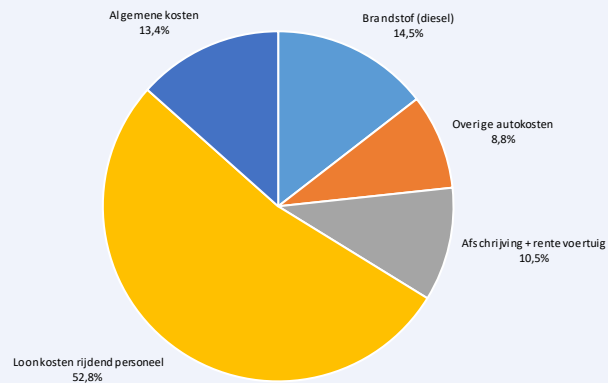
In de navolgende grafieken (basisjaar 2023) worden de relatieve kostenaandelen weergegeven die gehanteerd zijn bij het berekenen van de totale kostenontwikkelingen.



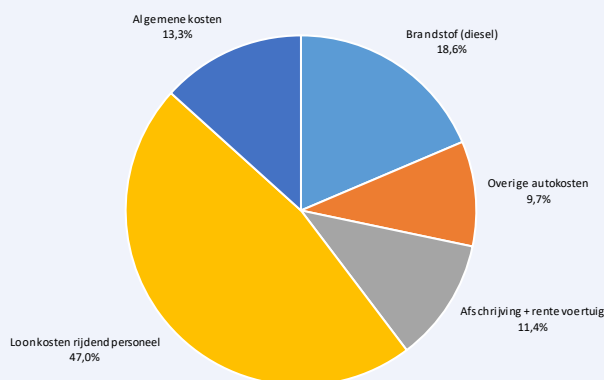
Algemene distributie: vrachtwagen solo 6 ton



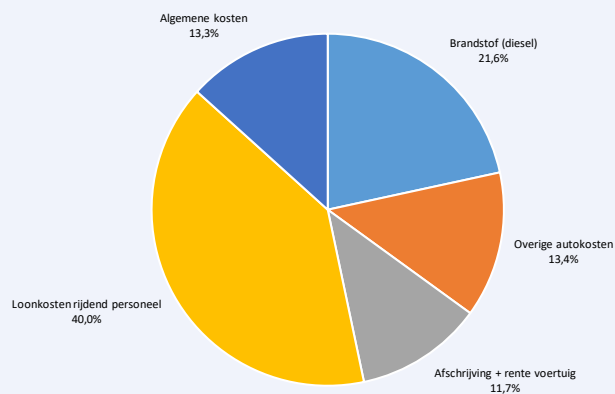
Algemene distributie: vrachtwagen solo 9 ton



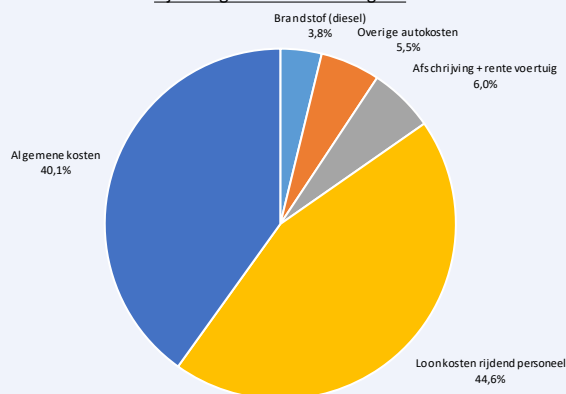
Algemene distributie: vrachtwagen solo 16 ton



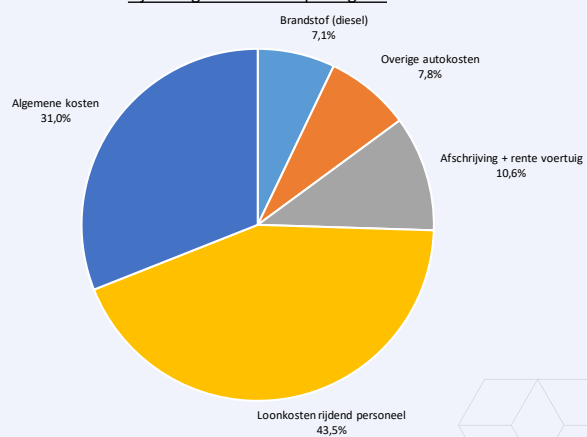
Algemene distributie: combinatie



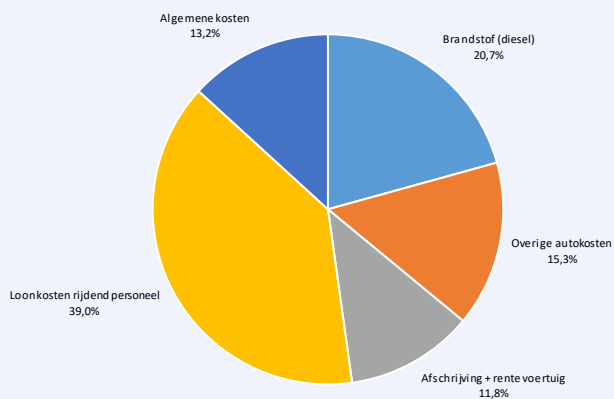
Fijnmazige distributie: collogoed



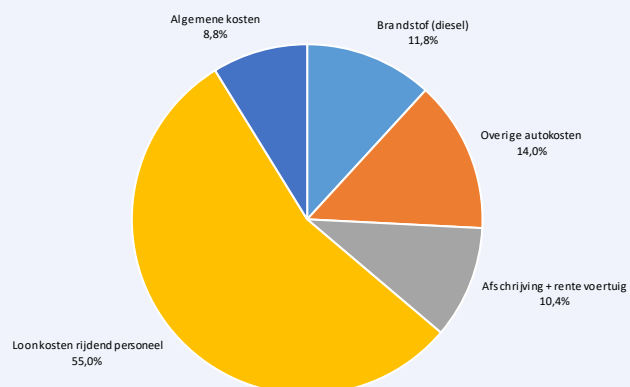
Fijnmazige distributie: palletgoed



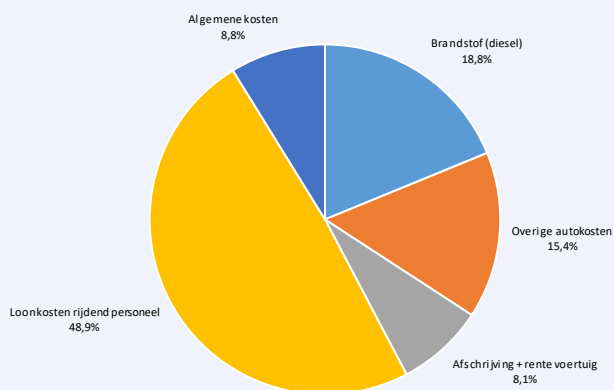
Kiepers



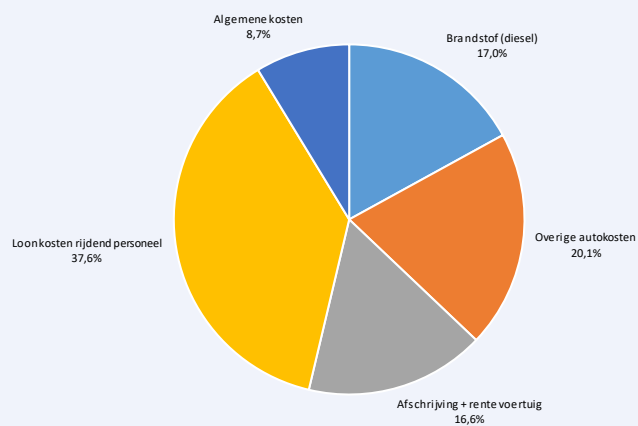
Afvalvervoer: Bedrijfsafval met rolcontainers



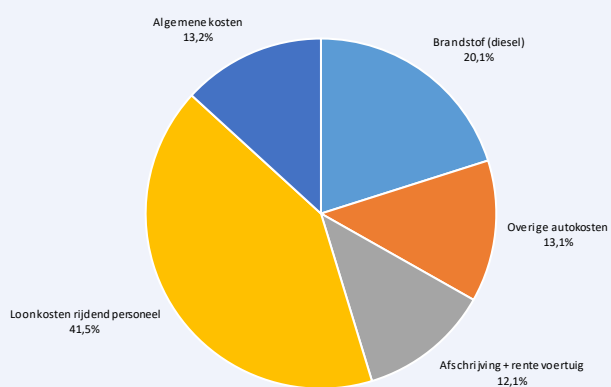
Afvalvervoer: Kleine afzetcontainers (Portaalauto)



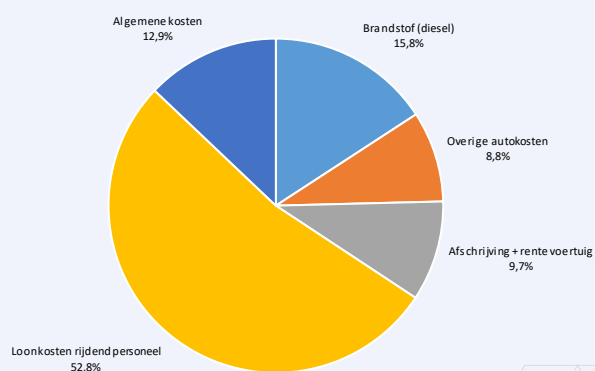
Afvalvervoer: Autolaadkraan



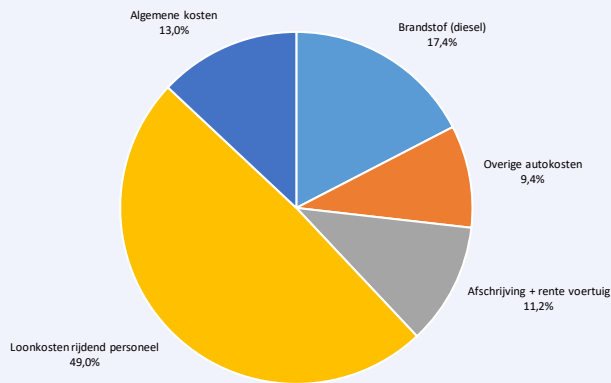
Wagenladingvervoer



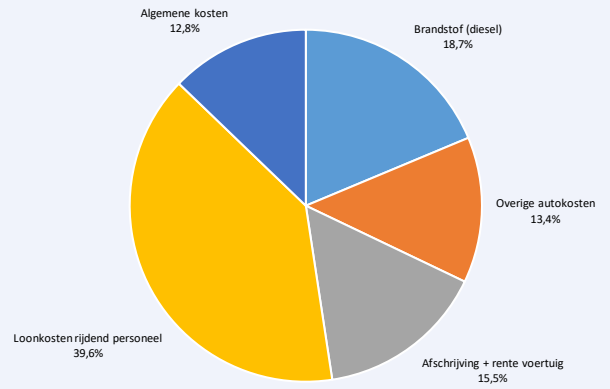
Koel/vries: Solo vrachtwagen zonder koelmotor



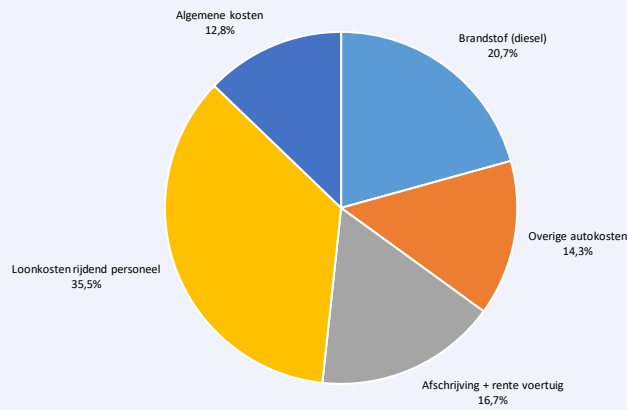
Koel/vries: Solo vrachtwagen met koelmotor



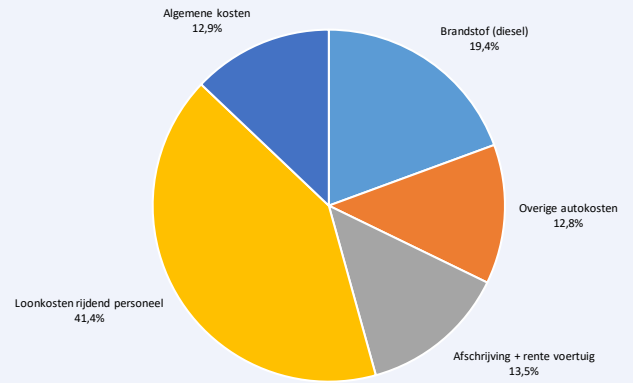
Koel/vries: Vrachtwagen + aanhangwagen zonder koelmotor



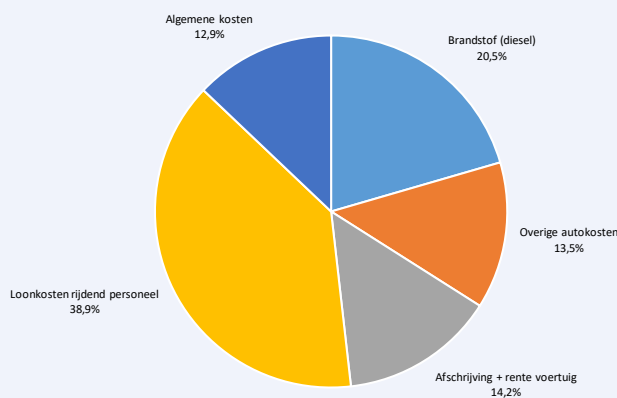
Koel/vries: Vrachtwagen + aanhangwagen met koelmotor



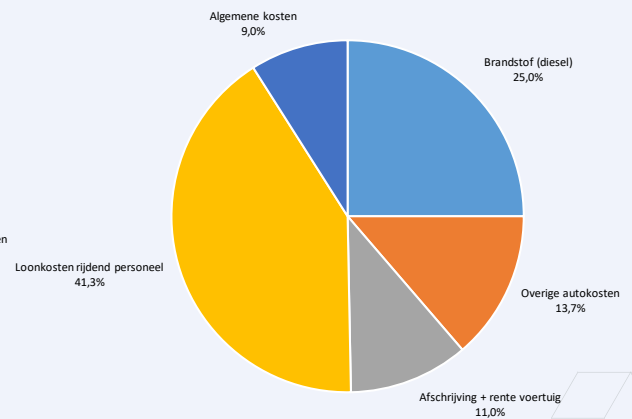
Koel/vries: Trekker + oplegger zonder koelmotor



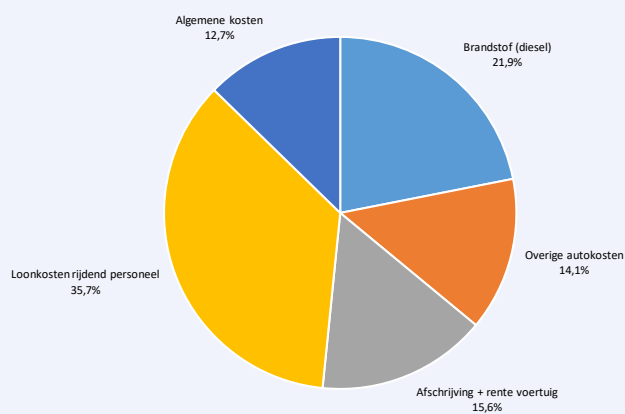
Koel/vries: Trekker + oplegger met koelmotor



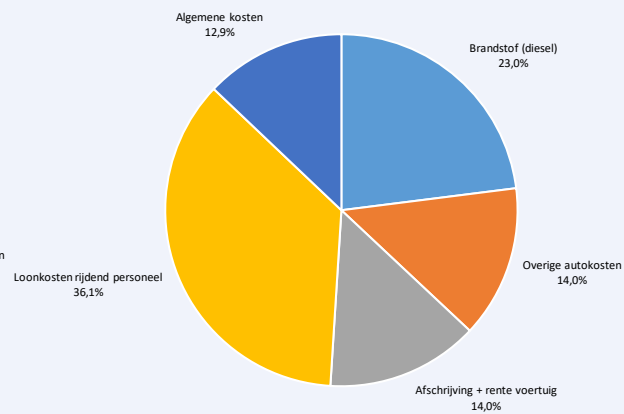
Zeecontainervervoer



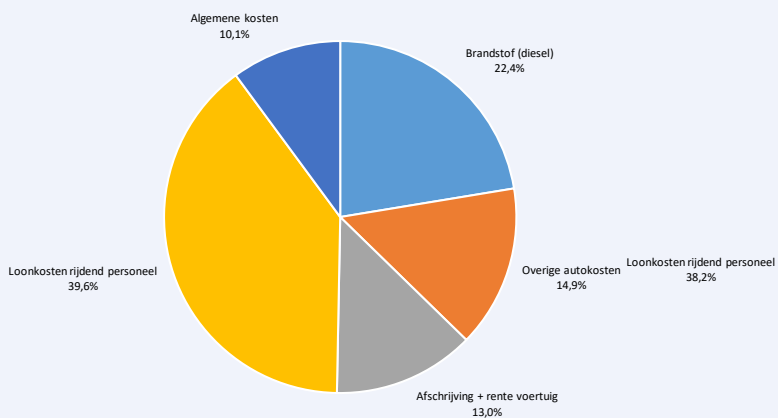
Tankvervoer



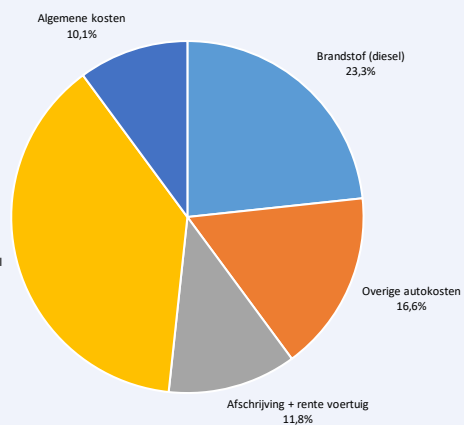
Bulkvervoer



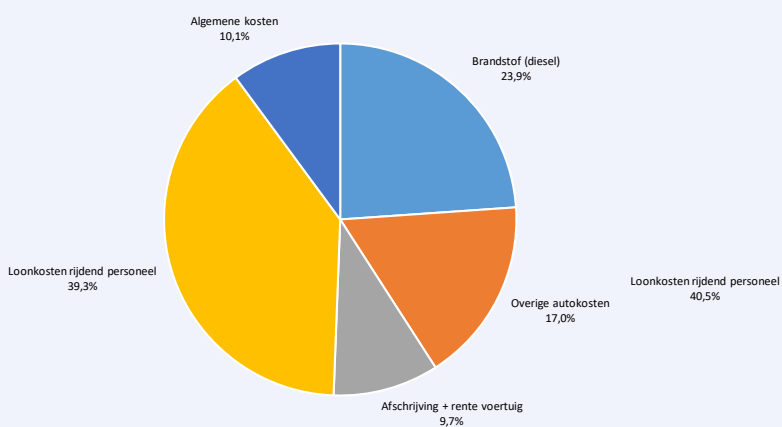
Ecocombi: Bakwagen-dolly-trailer



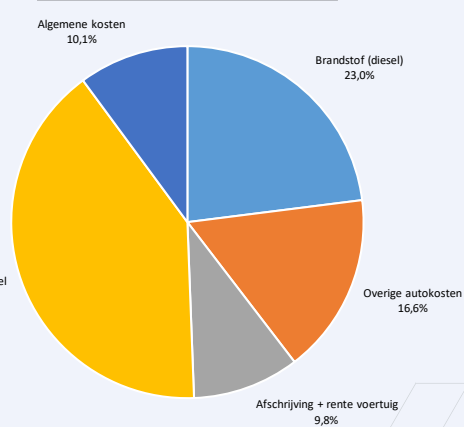
Ecocombi: B-double met opbouw

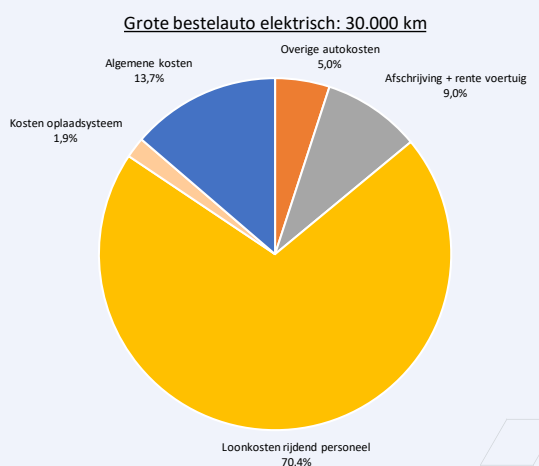
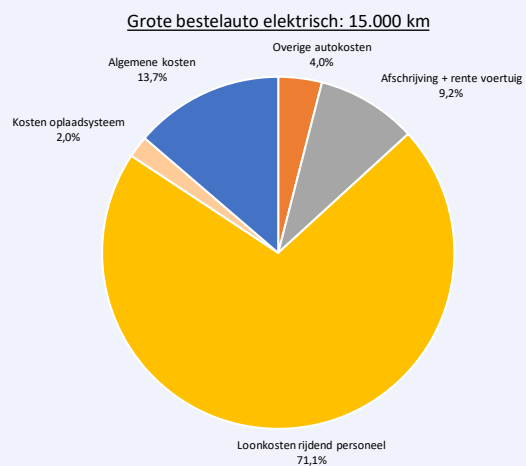
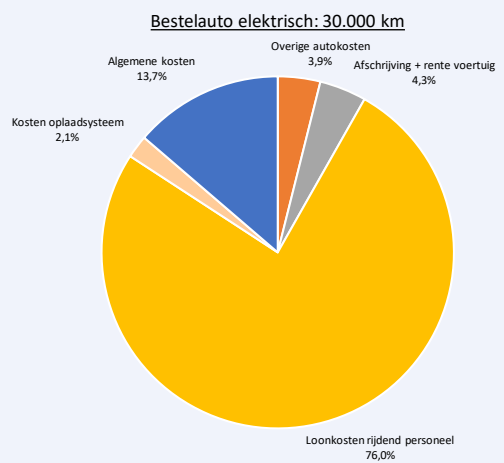
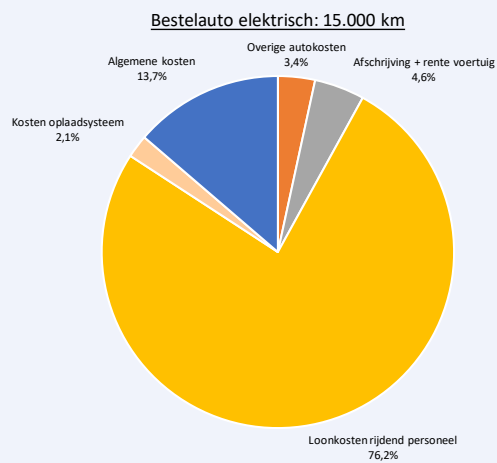
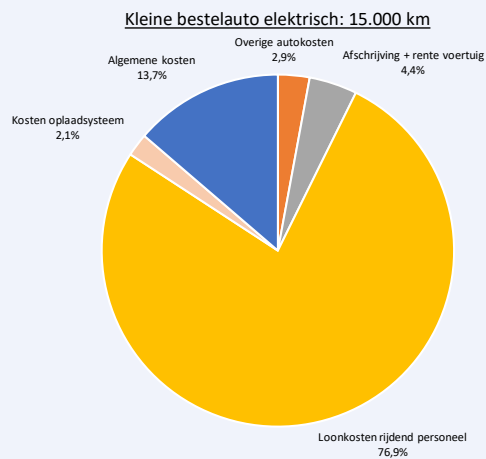


Ecocombi: B-double zonder opbouw

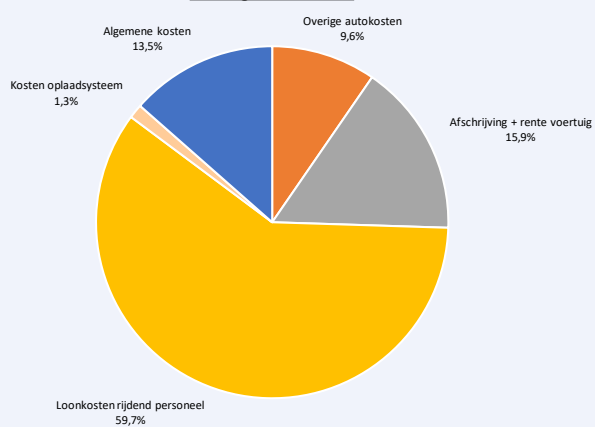


Ecocombi: Trekker-trailer-middenasser

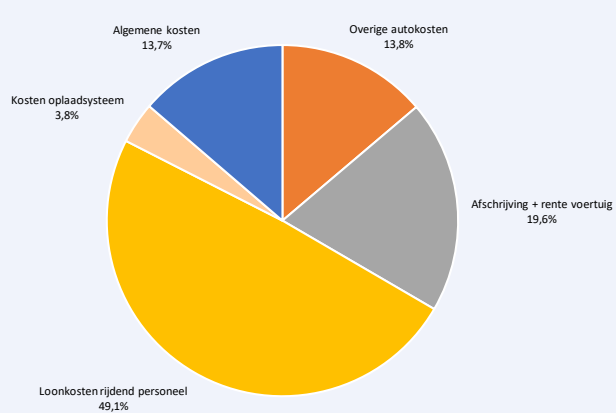




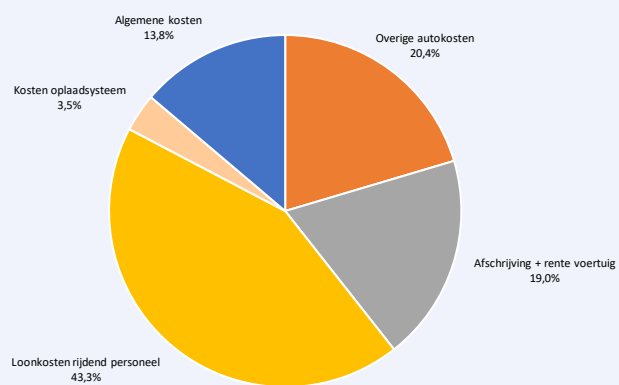
Bakwagen: elektrisch



Grote bakwagen: elektrisch



Trekker/oplegger: elektrisch



In de tabellen B.14 t/m B.30 worden de gemiddelde kostenaandelen weergegeven per kostensoort voor de jaren 2023 en 2024 (voorlopig).

Tabel B.14 Gemiddelde kostensamenstelling binnenlands vervoer (procentueel aandeel)

Kostenpost	Algemene distributie: Bestelauto's											
	Kleine bestelauto				Bestelauto				Grote bestelauto			
	30.000 km		60.000 km		30.000 km		60.000 km		30.000 km		60.000 km	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Autokosten												
Afschrijving voertuig	2,3	2,3	2,2	2,2	3,5	3,4	3,3	3,2	4,7	4,6	4,4	4,3
Rente voertuig	0,4	0,5	0,4	0,5	0,6	0,8	0,6	0,7	0,8	1,0	0,8	1,0
Motorrijtuigenbelasting	0,6	0,6	0,5	0,6	0,8	0,9	0,7	0,8	0,8	0,9	0,8	0,8
Verzekering	0,6	0,6	0,6	0,6	0,9	0,9	0,9	0,9	1,2	1,2	1,1	1,2
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Banden	0,3	0,3	0,7	0,6	0,3	0,3	0,7	0,6	0,3	0,3	0,6	0,6
Brandstof (diesel)	2,6	2,5	5,1	4,8	3,4	3,2	6,4	6,2	4,1	4,0	7,7	7,4
AdBlue	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2
Reparatie en onderhoud	0,7	0,7	1,4	1,4	0,6	0,6	1,2	1,2	1,4	1,4	2,7	2,6
Specifieke vervoerskosten	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Kosten rijdend personeel												
Loon incl. sociale lasten	74,0	74,2	70,9	71,2	71,7	71,9	68,3	68,5	68,6	68,7	64,2	64,5
Verblijf- en overige kosten	4,1	4,1	3,9	3,9	3,9	3,9	3,7	3,7	3,8	3,8	3,5	3,5
Algemene kosten												
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,1	7,1
Huisvesting	2,2	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,2	2,1	2,1	2,1
Overig algemeen	4,3	4,2	4,2	4,2	4,3	4,2	4,2	4,2	4,3	4,2	4,3	4,2
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

Tabel B.15 Gemiddelde kostensamenstelling binnenlands vervoer (procentueel aandeel)

Kostenpost	Deelsector/voertuigconfiguratie											
	Algemene distributie								Fijnmazige distributie			
	Solo 6 ton		Solo 9 ton		Solo 16 ton		Combinatie		Collogoed		Palletgoed	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Autokosten												
Afschrijving voertuig	7,4	7,4	9,7	9,8	10,5	10,6	10,7	10,8	5,5	5,6	9,7	9,7
Rente voertuig	0,7	0,9	0,8	1,0	0,9	1,1	1,0	1,2	0,5	0,7	0,9	1,1
Motorrijtuigenbelasting	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2
Eurovignet	---	---	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6	---	---	0,5	0,4
Verzekering	3,0	3,1	2,8	2,9	2,7	2,8	3,0	3,0	2,1	2,2	2,9	3,0
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel ⁴	---	---	---	---	---	---	0,8	0,8	---	---	---	---
Banden	0,9	0,8	1,4	1,3	1,5	1,5	2,7	2,6	0,8	0,7	1,0	1,0
Brandstof (diesel)	8,1	7,8	14,5	14,0	18,6	17,9	21,6	20,8	3,8	3,7	7,1	6,8
AdBlue	0,2	0,2	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6	0,1	0,1	0,2	0,2
Reparatie en onderhoud	1,8	1,8	3,1	3,1	4,0	4,0	4,8	4,9	1,9	1,9	2,6	2,6
Specifieke vervoerskosten	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,5	0,5	0,3	0,3	0,3	0,3
Kosten rijdend personeel												
Loon incl. sociale lasten	60,8	61,1	50,4	50,8	44,9	45,3	38,2	38,6	42,5	42,6	41,4	41,6
Verblijf- en overige kosten	2,9	2,8	2,4	2,4	2,1	2,1	1,8	1,8	2,1	2,1	2,1	2,0
Algemene kosten												
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,1	7,2	7,1	7,1	7,1	7,1	7,1	7,1	28,7	28,7	21,3	21,5
Huisvesting	2,1	2,0	2,1	2,0	2,1	2,0	2,1	2,0	5,8	5,6	5,6	5,4
Overig algemeen	4,2	4,1	4,2	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	5,6	5,5	4,1	4,1
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

⁴ Dit zijn kosten die veroorzaakt worden doordat het getrokken materieel niet volledig wordt benut als gevolg van een niet één op één verhouding tussen trekkend en getrokken materieel. Deze kosten zijn opgebouwd uit afschrijvingskosten, verzekeringskosten en rentekosten.

Tabel B.16 Gemiddelde kostensamenstelling binnenlands vervoer (procentueel aandeel)

Kostenpost	Deelsector/voertuigconfiguratie							
	Kiepers		Afvalvervoer					
			Bedrijfsafval rolcontainers		Kleine afzetcontainers		Autolaadkraan	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Autokosten								
Afschrijving voertuig	10,7	10,8	9,3	9,3	7,2	7,3	14,8	14,9
Rente voertuig	1,1	1,4	1,1	1,4	0,9	1,2	1,8	2,2
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,5	---	---	0,7	0,7	0,5	0,5
Eurovignet	0,6	0,6	0,1	0,3	0,5	0,5	0,7	0,6
Verzekering	3,5	3,5	2,6	2,7	4,1	4,2	3,8	3,9
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0
Kosten reserve getrokken materieel	0,6	0,6	---	---	---	---	---	---
Banden	4,7	4,5	2,6	2,5	2,5	2,4	3,6	3,4
Brandstof (diesel)	20,7	20,0	11,8	11,3	18,8	18,1	17,0	16,4
AdBlue	0,6	0,6	0,4	0,3	0,5	0,5	0,5	0,5
Reparatie en onderhoud	4,1	4,1	8,1	8,1	6,7	6,7	10,8	10,9
Specifieke vervoerskosten	0,7	0,7	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2
Kosten rijdend personeel								
Loon incl. sociale lasten	37,3	37,7	52,5	52,7	46,7	47,1	35,9	36,2
Verblijf- en overige kosten	1,7	1,7	2,5	2,5	2,2	2,2	1,7	1,7
Algemene kosten								
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,0	7,1	4,5	4,5	4,5	4,5	4,4	4,4
Huisvesting	2,1	2,0	1,7	1,6	1,7	1,6	1,7	1,6
Overig algemeen	4,1	4,1	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

Tabel B.17 Gemiddelde kostensamenstelling binnenlands vervoer (procentueel aandeel)

Kostenpost	Deelsector							
	Wagenlading		Zeecontainer		Tankvervoer		Bulkvervoer	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Autokosten								
Afschrijving voertuig	11,1	11,2	10,1	10,2	14,1	14,2	12,7	12,8
Rente voertuig	1,0	1,3	0,9	1,2	1,5	1,8	1,3	1,6
Motorrijtuigenbelasting	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4
Eurovignet	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5
Verzekering	3,1	3,1	2,9	3,0	3,2	3,3	3,1	3,2
Diverse voertuigkosten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	0,8	0,8	0,2	0,2	0,7	0,7	0,5	0,5
Banden	2,5	2,4	3,0	2,8	2,7	2,6	2,8	2,7
Brandstof (diesel)	20,1	19,4	25,0	24,2	21,9	21,2	23,0	22,3
AdBlue	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Reparatie en onderhoud	4,5	4,5	5,3	5,3	5,1	5,1	5,2	5,2
Specifieke vervoerskosten	0,5	0,5	0,5	0,5	0,7	0,7	0,7	0,7
Kosten rijdend personeel								
Loon incl. sociale lasten	39,6	40,0	39,4	39,9	34,1	34,4	34,5	35,0
Verblijf- en overige kosten	1,9	1,9	1,9	1,9	1,6	1,6	1,6	1,6
Algemene kosten								
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,0	7,1	4,9	4,9	6,8	6,9	6,9	6,9
Huisvesting	2,1	2,0	1,4	1,4	2,0	1,9	2,0	1,9
Overig algemeen	4,1	4,1	2,7	2,7	3,9	3,9	4,0	3,9
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

Tabel B.18 Gemiddelde kostensamenstelling binnenlands vervoer (procentueel aandeel)

Kostenpost	Koel/vries vervoer											
	Solo vrachtwagen				Vrachtwagen + aanhangwagen				Trekker + oplegger			
	zonder koelmotor		met koelmotor		zonder koelmotor		met koelmotor		zonder koelmotor		met koelmotor	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Autokosten												
Afschrijving voertuig	8,9	9,0	10,3	10,4	14,2	14,3	15,3	15,4	12,3	12,4	13,0	13,0
Rente voertuig	0,8	1,0	0,9	1,1	1,3	1,7	1,4	1,8	1,2	1,4	1,2	1,5
Motorrijtuigenbelasting	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4
Eurovignet	0,5	0,4	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5
Verzekering	3,0	3,1	3,0	3,1	3,4	3,5	3,3	3,4	3,3	3,4	3,3	3,4
Diverse voertuigkosten	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	---	---	---	---	0,3	0,3	0,6	0,6	0,5	0,5	0,7	0,7
Banden	1,3	1,2	1,2	1,1	3,4	3,2	3,0	2,9	2,5	2,4	2,4	2,3
Brandstof (diesel)	15,8	15,2	17,4	16,8	18,7	18,0	20,7	20,0	19,4	18,8	20,5	19,8
AdBlue	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6	0,5	0,5
Reparatie en onderhoud	2,8	2,9	3,7	3,8	4,1	4,1	5,3	5,3	4,3	4,3	4,9	4,9
Specifieke vervoerskosten	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6	0,5	0,5	0,7	0,7
Kosten rijdend personeel												
Loon incl. sociale lasten	50,4	50,7	46,8	47,1	37,8	38,2	33,9	34,2	39,5	39,9	37,2	37,5
Verblijf- en overige kosten	2,4	2,4	2,2	2,2	1,8	1,8	1,6	1,6	1,9	1,9	1,7	1,8
Algemene kosten												
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,9	7,0	7,0	7,0	6,9	6,9	6,9	6,9	6,9	7,0	6,9	7,0
Huisvesting	2,0	2,0	2,0	1,9	2,0	1,9	2,0	1,9	2,0	1,9	2,0	1,9
Overig algemeen	4,0	4,0	4,0	4,0	3,9	3,9	3,9	3,9	4,0	3,9	4,0	4,0
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

Tabel B.19 Gemiddelde kostensamenstelling binnenlands vervoer (procentueel aandeel)

Kostenpost	Ecocombi (LZV)							
	Bakwagen-dolly-trailer		B-double met opbouw		B-double zonder opbouw		Trekker-trailer-middenasser	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Autokosten								
Afschrijving voertuig	11,8	11,9	10,7	10,8	8,8	8,9	8,9	9,0
Rente voertuig	1,2	1,4	1,1	1,3	0,9	1,2	0,9	1,2
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Eurovignet	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Verzekering	3,6	3,7	3,5	3,6	3,6	3,7	3,5	3,6
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	0,5	0,5	0,6	0,7	0,5	0,5	0,5	0,5
Banden	3,6	3,5	4,9	4,7	5,1	4,9	4,8	4,6
Brandstof (diesel)	22,4	21,7	23,3	22,5	23,9	23,1	23,0	22,2
AdBlue	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Reparatie en onderhoud	5,0	5,0	5,5	5,6	5,7	5,7	5,6	5,6
Specifieke vervoerskosten	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5
Kosten rijdend personeel								
Loon incl. sociale lasten	37,8	38,3	36,5	37,0	37,5	38,0	38,7	39,2
Verblijf- en overige kosten	1,8	1,8	1,7	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8
Algemene kosten								
Loon incl. sociale lasten overig personeel	5,1	5,2	5,1	5,2	5,1	5,2	5,1	5,2
Huisvesting	2,4	2,3	2,4	2,3	2,4	2,3	2,4	2,3
Overig algemeen	2,6	2,5	2,6	2,5	2,6	2,5	2,6	2,6
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

Tabel B.20 Gemiddelde kostensamenstelling binnenlands vervoer: Elektrisch (procentueel aandeel)

Kostenpost	Bestelauto's elektrisch											
	Kleine bestelauto				Bestelauto				Grote bestelauto			
	15.000 km		30.000 km		15.000 km		30.000 km		15.000 km		30.000 km	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Autokosten												
Afschrijving voertuig	3,6	3,3	3,4	3,1	3,8	3,5	3,5	3,3	7,6	7,1	7,4	6,8
Rente voertuig	0,8	0,9	0,8	0,9	0,8	0,9	0,8	0,9	1,6	1,9	1,6	1,8
Verzekering	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	2,3	2,3	2,3	2,3
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Banden	0,2	0,2	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,2	0,2	0,4	0,4
Elektriciteitsverbruik	0,4	0,2	0,7	0,4	0,4	0,3	0,9	0,5	0,5	0,3	1,0	0,6
Reparatie en onderhoud	0,6	0,6	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,5	0,5	0,8	0,8
Specifieke vervoerskosten	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4
Kosten oplaadsysteem												
Afschrijving laadpaal	0,4	0,3	0,4	0,3	0,4	0,3	0,4	0,3	0,4	0,3	0,4	0,3
Operationele kosten	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,6	1,6	1,5	1,6
Kosten rijdend personeel												
Loon incl. sociale lasten	72,9	73,4	72,4	73,0	72,2	72,7	72,0	72,7	67,4	68,0	66,7	67,5
Verblijf- en overige kosten	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	3,7	3,7	3,7	3,7
Algemene kosten												
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,2	7,3	7,2	7,3	7,2	7,3	7,2	7,3	7,2	7,3	7,2	7,3
Huisvesting	2,2	2,1	2,2	2,1	2,2	2,1	2,2	2,1	2,2	2,1	2,2	2,1
Overig algemeen	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,2	4,3	4,2	4,3	4,2	4,3	4,3
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

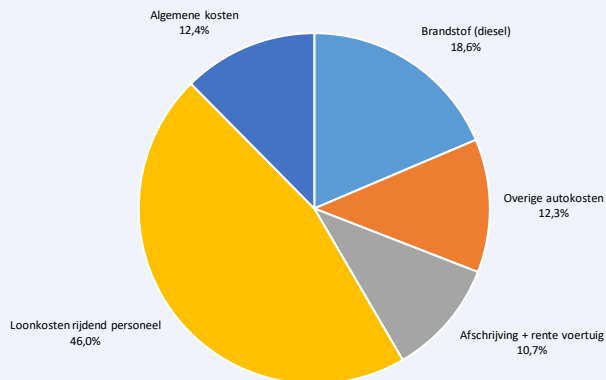
Bron: Panteia

Tabel B.21 Gemiddelde kostensamenstelling binnenlands vervoer: Elektrisch (procentueel aandeel)

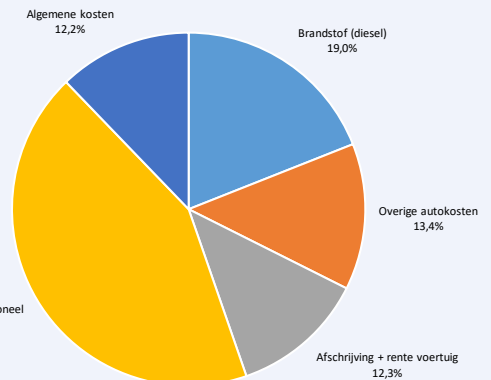
Kostenpost	Bakwagens elektrisch				Trekker/oplegger elektrisch	
	Bakwagen (Totaalgewicht 12 ton, batterijcapaciteit 160 kWh, jaarkilometrage 65.000 km)		Grote bakwagen (Totaalgewicht 18 ton, batterijcapaciteit 260 kWh, jaarkilometrage 50.000 km)		(Batterijcapaciteit 340 kWh, jaarkilometrage 70.000 km)	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Autokosten						
Afschrijving voertuig	12,4	11,3	15,3	14,2	15,0	14,3
Rente voertuig	3,5	3,9	4,3	4,9	4,0	4,7
Eurovignet	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6
Verzekering	3,7	3,7	4,6	4,6	4,1	4,2
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Kosten reserve getrokken materieel	---	---	---	---	0,8	0,8
Banden	1,1	1,1	0,6	0,5	2,1	2,1
Elektriciteitsverbruik	2,3	1,4	6,6	4,2	9,3	6,0
Reparatie en onderhoud	1,6	1,6	1,4	1,5	3,0	3,2
Specifieke vervoerskosten	0,3	0,3	0,2	0,2	0,5	0,5
Kosten oplaadsysteem						
Afschrijving laadpaal	0,2	0,3	1,6	1,9	1,5	1,7
Operationele kosten	1,1	1,1	2,2	2,4	2,0	2,1
Kosten rijdend personeel						
Loon incl. sociale lasten	57,0	58,4	46,9	48,9	41,4	43,5
Verblijf- en overige kosten	2,7	2,7	2,2	2,3	1,9	2,0
Algemene kosten						
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,3	7,5	7,4	7,6	7,5	7,8
Huisvesting	2,1	2,0	2,1	2,1	2,1	2,1
Overig algemeen	4,1	4,1	4,2	4,3	4,2	4,4
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

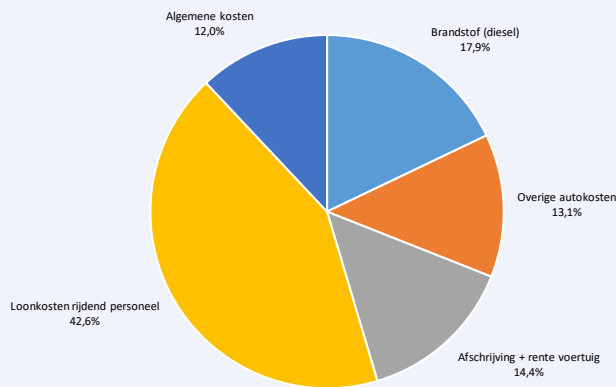
België/Luxemburg 250 km: ongespecialiseerd



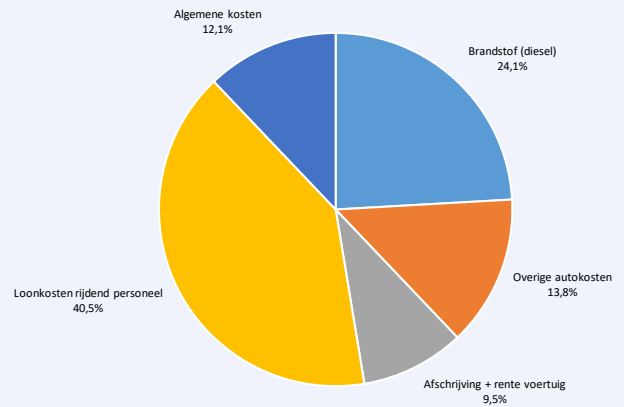
België/Luxemburg 250 km: koel/vries



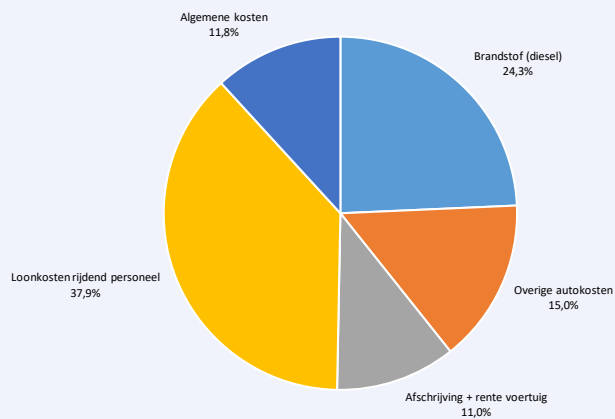
België/Luxemburg 250 km: tank/bulk



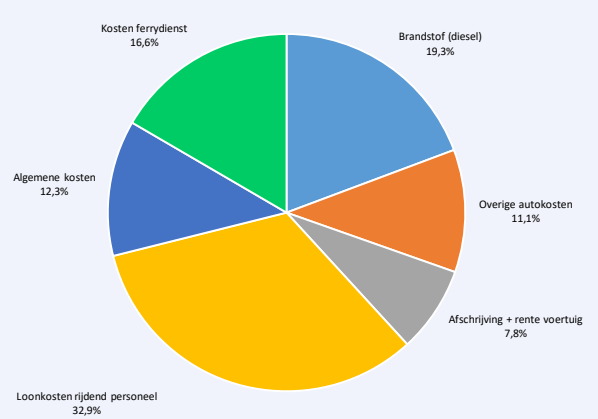
Denemarken 750 km: ongespecialiseerd



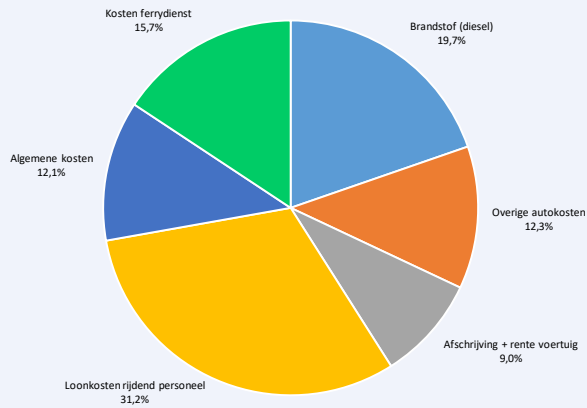
Denemarken 750 km: koel/vries



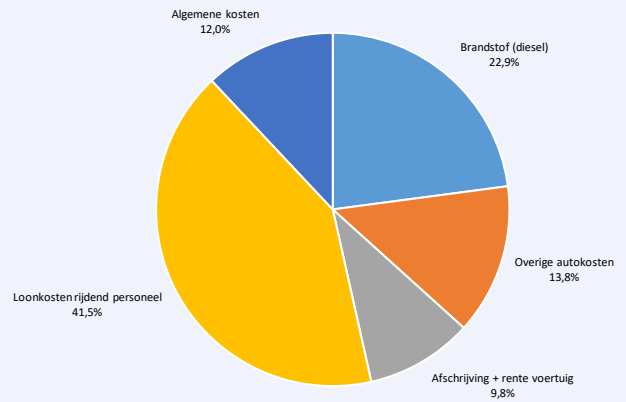
Denemarken 750 km: ongespecialiseerd (met ferry)



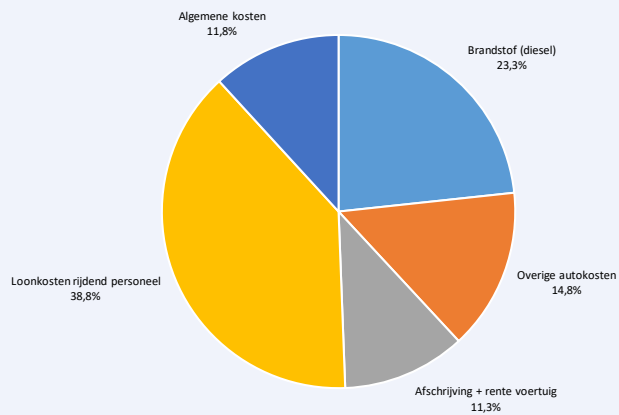
Denemarken 750 km: koel/vries (met ferry)



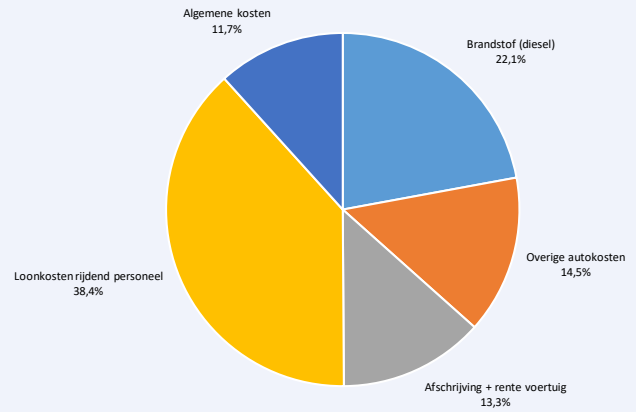
Duitsland 500 km: ongespecialiseerd



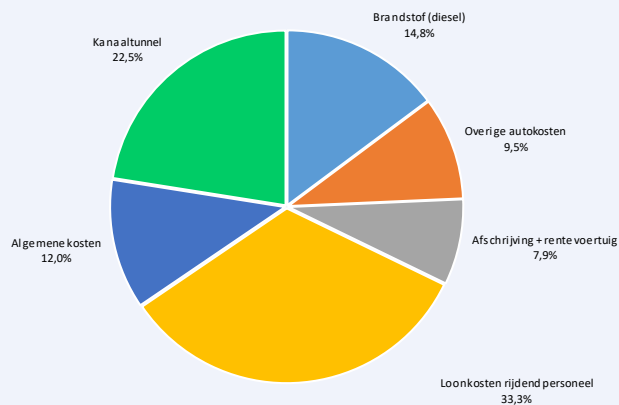
Duitsland 500 km: koel/vries



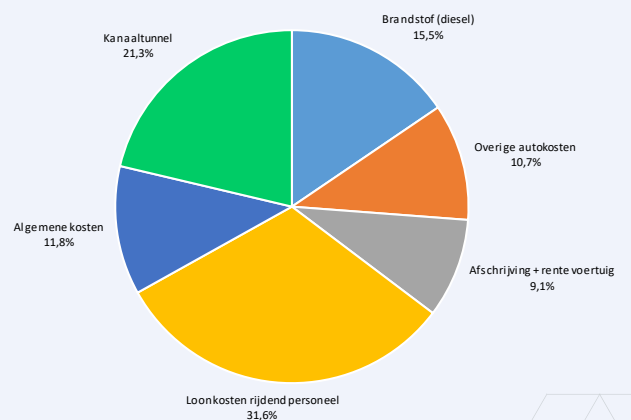
Duitsland 500 km: tank/bulk



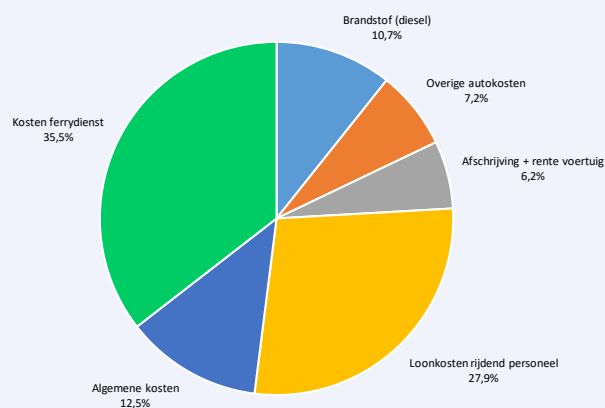
Engeland: Kanaaltunnel, begeleid vervoer, ongespecialiseerd



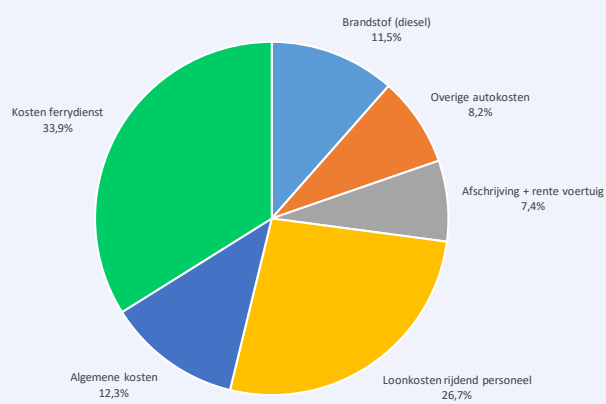
Engeland: Kanaaltunnel, begeleid vervoer, koel/vries



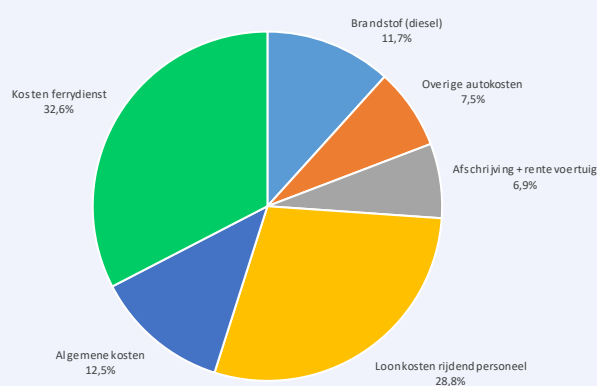
Engeland: Hoek van Holland-Harwich, begeleid vervoer, ongespecialiseerd



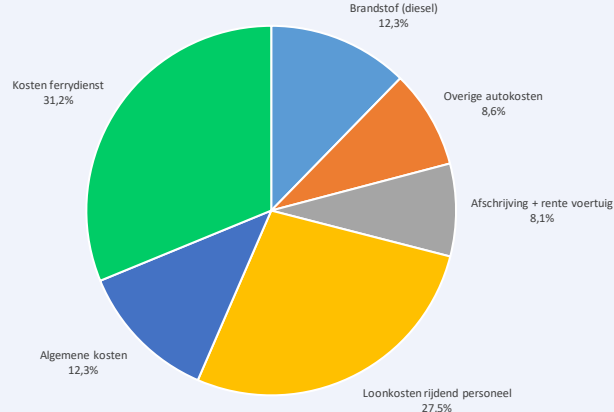
Engeland: Hoek van Holland-Harwich, begeleid vervoer, koel/vries



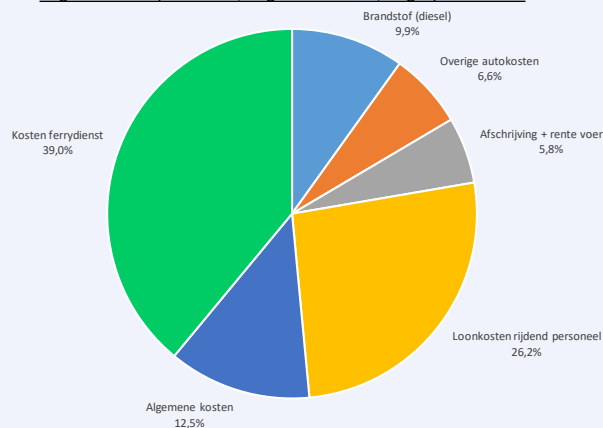
Engeland: Hoek van Holland-Harwich, onbegeleid vervoer, ongespecialiseerd



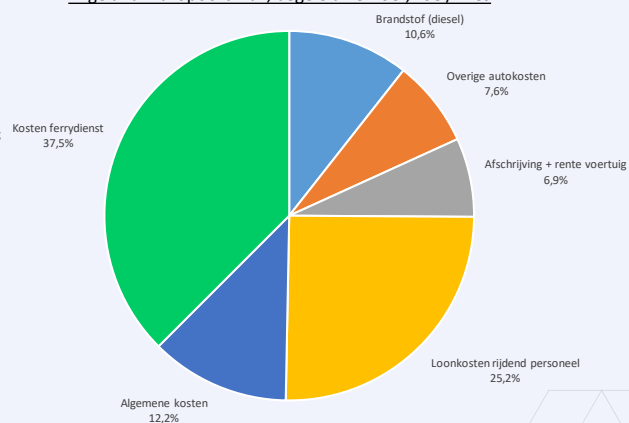
Engeland: Hoek van Holland-Harwich, onbegeleid vervoer, koel/vries



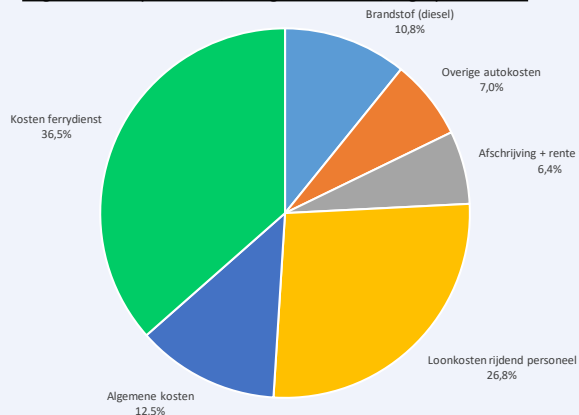
Engeland: Europoort-Hull, begeleid vervoer, ongespecialiseerd



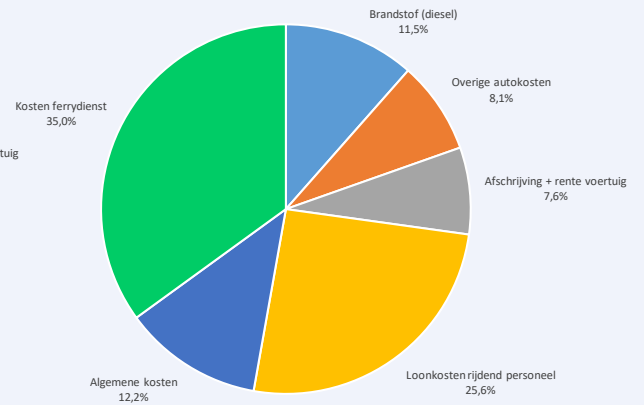
Engeland: Europoort-Hull, begeleid vervoer, koel/vries



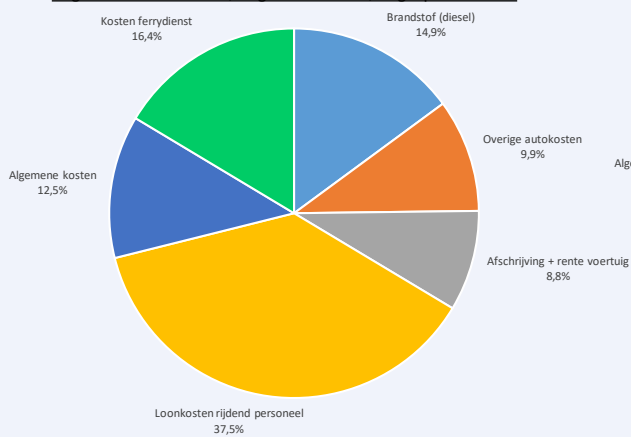
Engeland: Europoort-Hull, onbegeleid vervoer, ongespecialiseerd



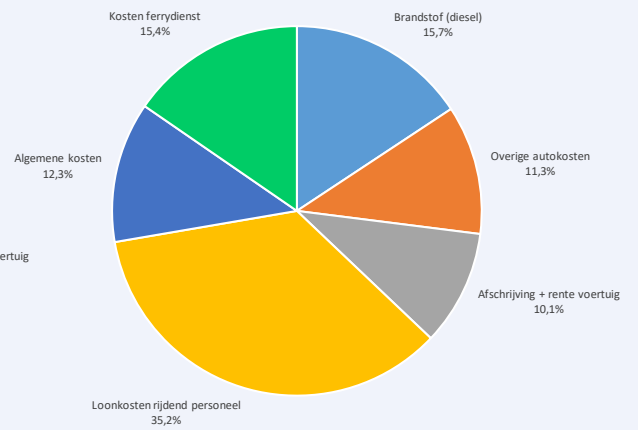
Engeland: Europoort-Hull, onbegeleid vervoer, koel/vries



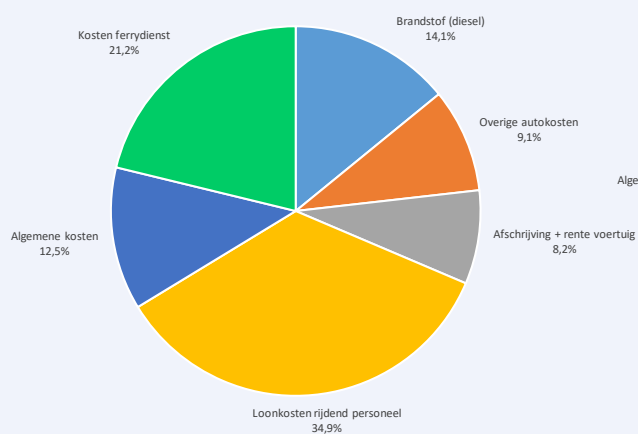
Engeland: Calais-Dover, begeleid vervoer, ongespecialiseerd



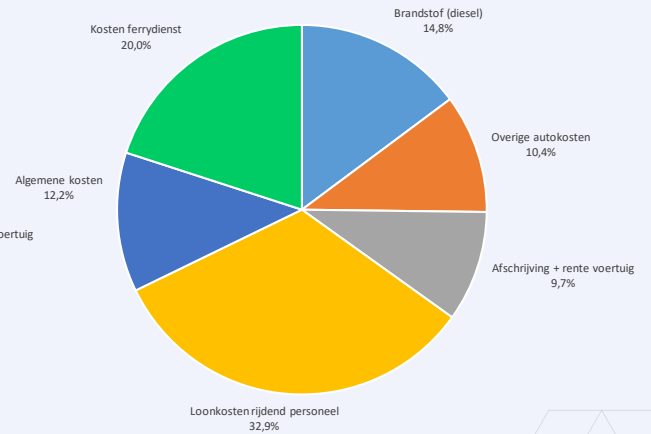
Engeland: Calais-Dover, begeleid vervoer, koel/vries



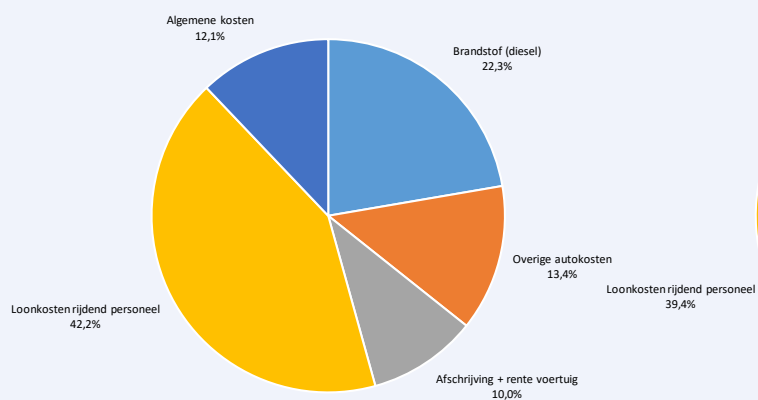
Engeland: Calais-Dover, onbegeleid vervoer, ongespecialiseerd



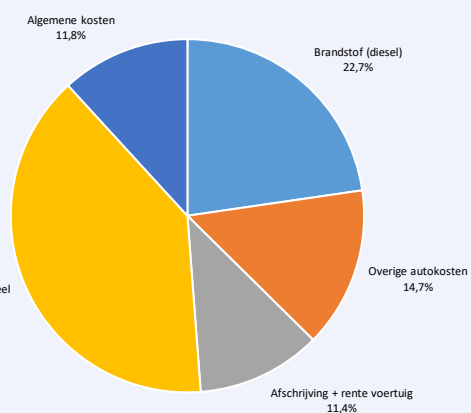
Engeland: Calais-Dover, onbegeleid vervoer, koel/vries



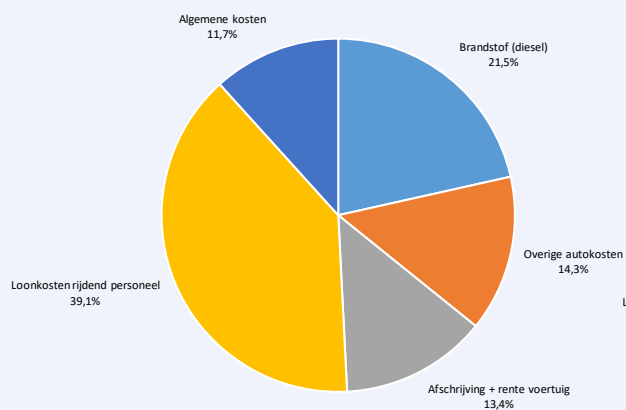
Frankrijk 500 km: ongespecialiseerd



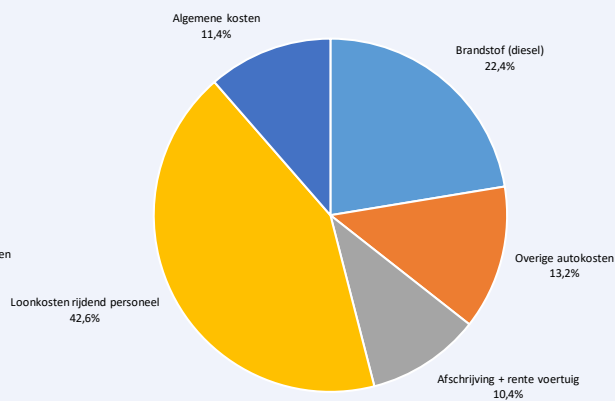
Frankrijk 500 km: koel/vries



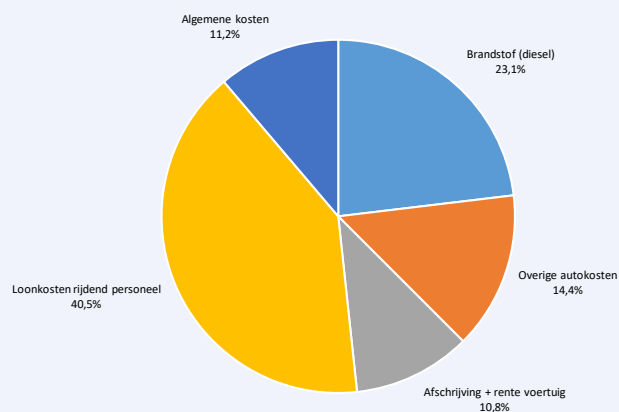
Frankrijk 500 km: tank/bulk



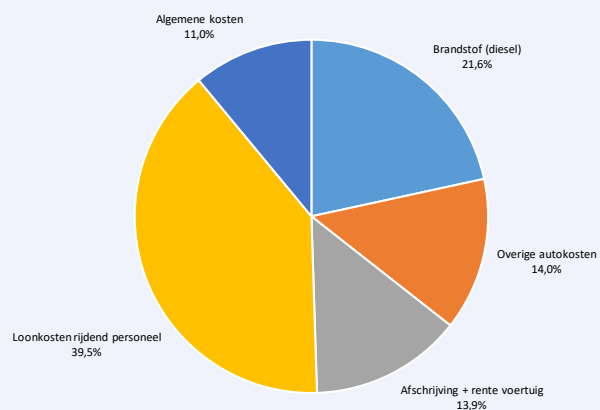
Italië 1500 km: ongespecialiseerd



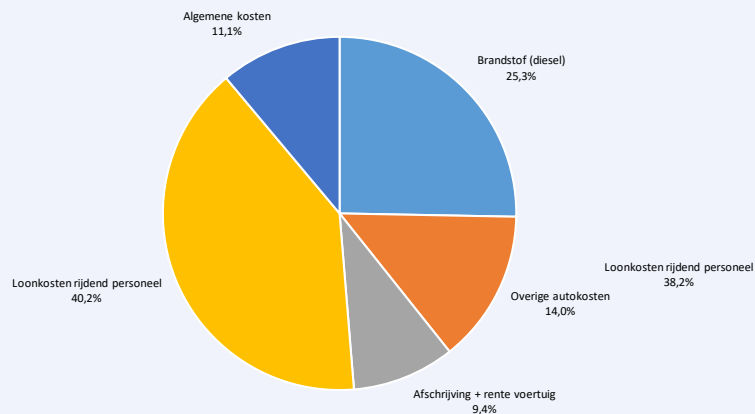
Italië 1500 km: koel/vries



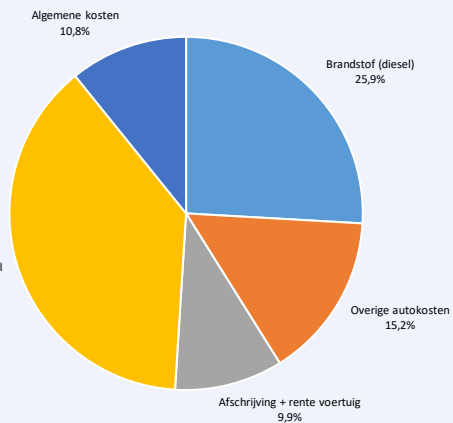
Italië 1500 km: tank/bulk



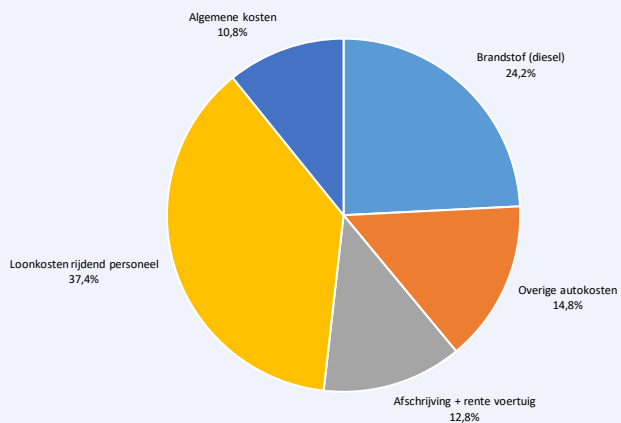
Spanje 2000 km: ongespecialiseerd



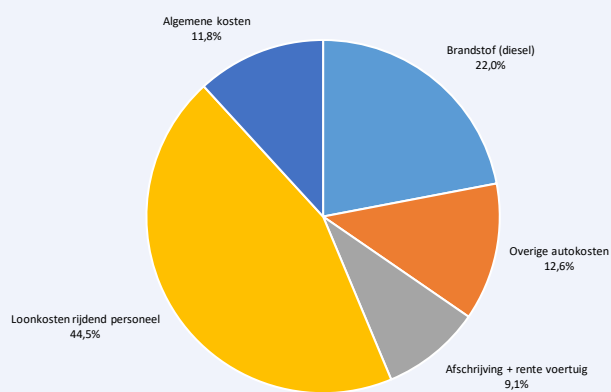
Spanje 2000 km: koel/vries



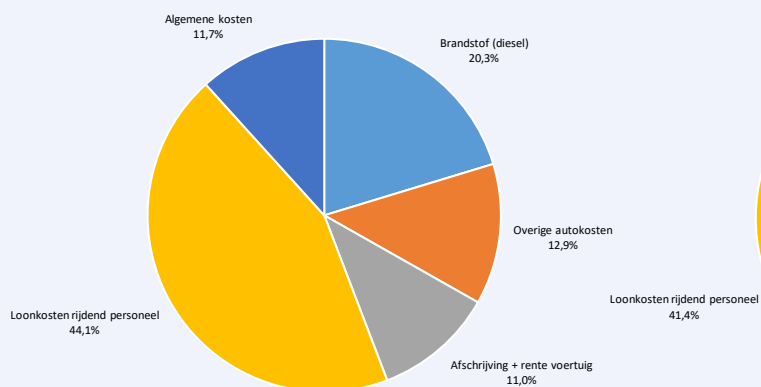
Spanje 2000 km: tank/bulk



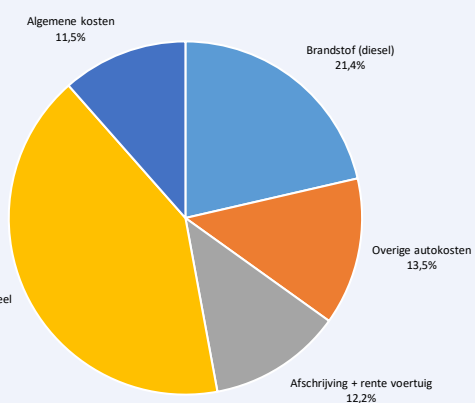
Polen 1000 km: ongespecialiseerd



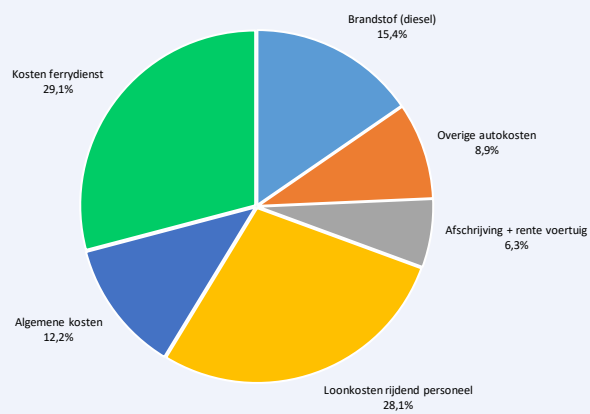
Polen 1000 km: koel/vries



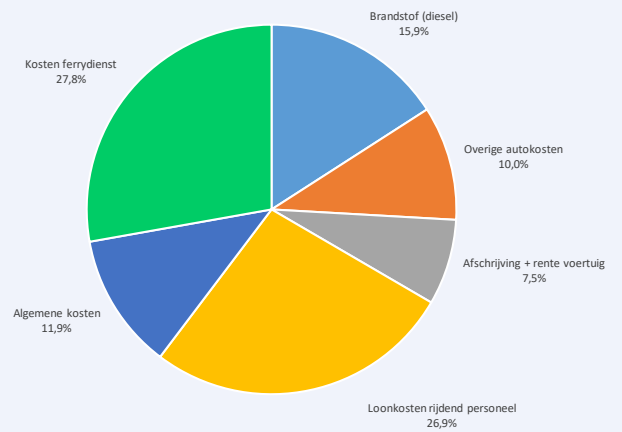
Polen 1000 km: tank/bulk



Zweden 750 km: ongespecialiseerd



Zweden 750 km: koel/vries



Tabel B.22 Gemiddelde kostensamenstelling grensoverschrijdend ongespecialiseerd vervoer (% aandeel)

Kostenpost	Landenrelatie							
	België/Lux. 250 km		Denemarken 750 km				Duitsland 500 km	
			Zonder ferry		Met ferry ⁵			
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Autokosten								
Afschrijving voertuig	9,7	9,8	8,7	8,8	7,1	7,2	9,0	9,1
Rente voertuig	1,0	1,2	0,8	1,0	0,7	0,9	0,8	1,0
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4
Eurovignet	0,6	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5
Verzekering	3,0	3,1	2,8	2,9	2,2	2,3	2,9	3,0
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	0,3	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3
Banden	2,5	2,4	3,1	3,0	2,5	2,4	3,1	3,0
Brandstof (diesel)	18,6	17,9	24,1	23,3	19,3	18,8	22,9	22,1
AdBlue	0,6	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6	0,7	0,7
Reparatie en onderhoud	4,4	4,4	5,6	5,6	4,5	4,5	5,4	5,4
Specifieke vervoerskosten	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4
Kosten rijdend personeel								
Loon incl. sociale lasten	41,5	41,9	35,7	36,2	29,0	29,6	36,6	37,1
Verblijf- en overige kosten	4,5	4,5	4,8	4,8	3,9	3,9	4,9	4,9
Algemene kosten								
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,9	7,0	6,7	6,7	6,8	6,9	6,6	6,7
Huisvesting	2,8	2,7	2,7	2,6	2,7	2,7	2,7	2,6
Overig algemeen	2,7	2,7	2,7	2,7	2,8	2,8	2,7	2,7
Kosten overtocht	---	---	---	---	16,6	16,1	---	---
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

⁵ Ferrydienst Puttgarden-Rödby.

Tabel B.23 Gemiddelde kostensamenstelling grensoverschrijdend ongespecialiseerd vervoer (% aandeel)

Kostenpost	Engeland: Begeleid vervoer							
	Kanaaltunnel 500 km		Ferrydienst					
			Hoek van Holland- Harwich		Europoort-Hull		Calais-Dover	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Autokosten								
Afschrijving voertuig	7,2	7,3	5,7	5,8	5,3	5,4	8,0	8,1
Rente voertuig	0,7	0,9	0,5	0,7	0,5	0,6	0,8	1,0
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,5	0,3	0,4	0,3	0,4	0,4	0,6
Eurovignet	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Verzekering	2,3	2,4	1,8	1,9	1,7	1,7	2,5	2,6
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2
Banden	1,9	1,9	1,4	1,4	1,3	1,2	2,0	1,9
Brandstof (diesel)	14,8	14,6	10,7	10,4	9,9	9,6	14,9	14,5
AdBlue	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Reparatie en onderhoud	3,4	3,5	2,5	2,5	2,3	2,3	3,5	3,5
Specifieke vervoerskosten	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Kosten rijdend personeel								
Loon incl. sociale lasten	29,4	30,4	23,6	24,0	21,8	22,2	32,8	33,3
Verblijf- en overige kosten	3,9	4,0	4,3	4,3	4,4	4,5	4,7	4,7
Algemene kosten								
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,6	6,8	6,8	6,9	6,8	7,0	6,8	6,9
Huisvesting	2,7	2,7	2,9	2,8	2,9	2,8	2,9	2,8
Overig algemeen	2,7	2,7	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
Kosten overtocht	22,5	20,8	35,5	34,9	39,0	38,4	16,4	15,8
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

Tabel B.24 Gemiddelde kostensamenstelling grensoverschrijdend ongespecialiseerd vervoer (% aandeel)

Kostenpost	Engeland: Ferrydienst, Onbegeleid vervoer					
	Hoek van Holland-Harwich		Europoort-Hull		Calais-Dover	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Autokosten						
Afschrijving voertuig	6,3	6,4	5,8	5,9	7,5	7,6
Rente voertuig	0,6	0,7	0,6	0,7	0,7	0,9
Motorrijtuigenbelasting	0,3	0,4	0,2	0,3	0,3	0,4
Eurovignet	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2	0,3
Verzekering	2,0	2,1	1,9	1,9	2,4	2,5
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Banden	1,5	1,5	1,4	1,4	1,8	1,8
Brandstof (diesel)	11,7	11,0	10,8	10,2	14,1	13,5
AdBlue	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Reparatie en onderhoud	2,7	2,8	2,5	2,6	3,3	3,3
Specifieke vervoerskosten	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,2
Kosten rijdend personeel						
Loon incl. sociale lasten	24,5	25,1	22,8	23,4	30,3	30,9
Verblijf- en overige kosten	4,3	4,4	4,0	4,0	4,6	4,7
Algemene kosten						
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,8	7,0	6,8	7,0	6,8	7,0
Huisvesting	2,9	2,8	2,9	2,8	2,9	2,8
Overig algemeen	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
Kosten overtocht	32,6	32,1	36,5	36,0	21,2	20,6
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

Tabel B.25 Gemiddelde kostensamenstelling grensoverschrijdend ongespecialiseerd vervoer (% aandeel)

Kostenpost	Landenrelatie									
	Frankrijk 500 km		Italië 1500 km		Spanje 2000 km		Polen 1000 km		Zweden 750 km met ferry ⁶	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Autokosten										
Afschrijving voertuig	9,1	9,2	9,6	9,6	8,7	8,8	8,3	8,4	5,8	5,8
Rente voertuig	0,9	1,1	0,8	1,0	0,7	0,9	0,8	1,0	0,5	0,7
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,4	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,2	0,2
Eurovignet	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4	0,3	0,3
Verzekering	2,9	3,0	2,8	2,8	2,5	2,6	2,7	2,7	1,8	1,9
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0
Kosten reserve getrokken materieel	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Banden	3,0	2,9	2,9	2,7	3,3	3,1	3,1	3,0	2,0	1,9
Brandstof (diesel)	22,3	21,5	22,4	21,6	25,3	24,6	22,0	21,2	15,4	14,9
AdBlue	0,6	0,7	0,6	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,5	0,5
Reparatie en onderhoud	5,2	5,2	5,4	5,4	6,1	6,2	4,7	4,8	3,5	3,6
Specifieke vervoerskosten	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3
Kosten rijdend personeel										
Loon incl. sociale lasten	37,2	37,7	37,1	37,5	35,1	35,6	38,9	39,3	23,6	24,0
Verblijf- en overige kosten	5,0	5,0	5,5	5,6	5,1	5,1	5,6	5,7	4,5	4,6
Algemene kosten										
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,7	6,7	6,4	6,5	6,2	6,2	6,6	6,7	6,8	6,9
Huisvesting	2,7	2,6	2,5	2,5	2,4	2,3	2,6	2,5	2,7	2,7
Overig algemeen	2,7	2,7	2,5	2,5	2,5	2,5	2,6	2,6	2,7	2,7
Kosten overtocht	---	---	---	---	---	---	---	---	29,1	28,8
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

⁶ Ferrydienst Travemünde-Malmö.

Tabel B.26 Gemiddelde kostensamenstelling grensoverschrijdend koel/vries vervoer (% aandeel)

Kostenpost	Landenrelatie							
	België/Lux. 250 km		Denemarken 750 km				Duitsland 500 km	
			Zonder ferry		Met ferry ⁷			
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Autokosten								
Afschrijving voertuig	11,2	11,2	10,0	10,1	8,2	8,3	10,3	10,4
Rente voertuig	1,1	1,4	1,0	1,2	0,8	1,0	1,0	1,3
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,4	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4
Eurovignet	0,6	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4
Verzekering	3,5	3,6	3,3	3,4	2,7	2,8	3,4	3,5
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5
Banden	2,3	2,2	2,9	2,8	2,4	2,3	2,8	2,7
Brandstof (diesel)	19,0	18,3	24,3	23,5	19,7	19,2	23,3	22,5
AdBlue	0,5	0,5	0,7	0,7	0,5	0,5	0,6	0,6
Reparatie en onderhoud	4,9	5,0	6,3	6,4	5,1	5,2	6,1	6,1
Specifieke vervoerskosten	0,6	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5
Kosten rijdend personeel								
Loon incl. sociale lasten	38,9	39,2	33,4	33,7	27,5	28,0	34,2	34,6
Verblijf- en overige kosten	4,2	4,3	4,5	4,5	3,7	3,7	4,6	4,6
Algemene kosten								
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,8	6,8	6,6	6,7	6,7	6,8	6,5	6,6
Huisvesting	2,6	2,6	2,6	2,5	2,7	2,6	2,5	2,4
Overig algemeen	2,8	2,8	2,6	2,6	2,7	2,7	2,8	2,8
Kosten overtocht	---	---	---	---	15,7	15,3	---	---
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

⁷ Ferrydienst Puttgarden-Rödby.

Tabel B.27 Gemiddelde kostensamenstelling grensoverschrijdend koel/vries vervoer (% aandeel)

Kostenpost	Engeland: Begeleid vervoer							
	Kanaaltunnel 500 km		Ferrydienst					
			Hoek van Holland- Harwich		Europoort-Hull		Calais-Dover	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Autokosten								
Afschrijving voertuig	8,3	8,5	6,7	6,8	6,3	6,3	9,2	9,3
Rente voertuig	0,8	1,0	0,7	0,8	0,6	0,8	0,9	1,1
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,5	0,3	0,4	0,3	0,4	0,4	0,5
Eurovignet	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Verzekering	2,7	2,9	2,2	2,3	2,1	2,1	3,0	3,1
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,5	0,5
Banden	1,8	1,8	1,3	1,3	1,2	1,2	1,8	1,8
Brandstof (diesel)	15,5	15,2	11,5	11,1	10,6	10,3	15,7	15,2
AdBlue	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Reparatie en onderhoud	4,1	4,2	3,0	3,1	2,8	2,9	4,2	4,2
Specifieke vervoerskosten	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,5	0,5
Kosten rijdend personeel								
Loon incl. sociale lasten	27,9	28,7	22,6	23,0	20,9	21,3	30,8	31,3
Verblijf- en overige kosten	3,7	3,8	4,1	4,1	4,3	4,3	4,4	4,4
Algemene kosten								
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,6	6,8	6,8	6,9	6,7	6,9	6,8	6,9
Huisvesting	2,6	2,6	2,8	2,7	2,8	2,7	2,8	2,7
Overig algemeen	2,6	2,6	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
Kosten overtocht	21,3	19,7	33,9	33,4	37,5	36,9	15,4	14,9
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

Tabel B.28 Gemiddelde kostensamenstelling grensoverschrijdend koel/vries vervoer (% aandeel)

Kostenpost	Engeland: Ferrydienst, Onbegeleid vervoer					
	Hoek van Holland-Harwich		Europoort-Hull		Calais-Dover	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Autokosten						
Afschrijving voertuig	7,4	7,5	6,9	7,0	8,8	8,9
Rente voertuig	0,7	0,9	0,7	0,9	0,9	1,1
Motorrijtuigenbelasting	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	0,4
Eurovignet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2
Verzekering	2,4	2,5	2,3	2,3	2,9	3,0
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5
Banden	1,5	1,4	1,4	1,3	1,7	1,7
Brandstof (diesel)	12,3	11,6	11,5	10,9	14,8	14,1
AdBlue	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Reparatie en onderhoud	3,3	3,4	3,1	3,1	3,9	4,0
Specifieke vervoerskosten	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Kosten rijdend personeel						
Loon incl. sociale lasten	23,4	24,0	21,8	22,4	28,6	29,1
Verblijf- en overige kosten	4,1	4,2	3,8	3,9	4,3	4,4
Algemene kosten						
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,8	6,9	6,7	6,9	6,7	6,9
Huisvesting	2,8	2,7	2,8	2,7	2,8	2,7
Overig algemeen	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
Kosten overtocht	31,2	30,7	35,0	34,5	20,0	19,4
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

Tabel B.29 Gemiddelde kostensamenstelling grensoverschrijdend koel/vries vervoer (% aandeel)

Kostenpost	Landenrelatie									
	Frankrijk 500 km		Italië 1500 km		Spanje 2000 km		Polen 1000 km		Zweden 750 km met ferry ⁸	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Autokosten										
Afschrijving voertuig	10,4	10,5	9,9	10,0	9,1	9,1	10,0	10,1	6,8	6,8
Rente voertuig	1,0	1,3	0,9	1,2	0,8	1,1	1,0	1,2	0,7	0,8
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,2	0,2
Eurovignet	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3
Verzekering	3,4	3,5	3,3	3,4	3,0	3,1	3,3	3,4	2,2	2,3
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4
Banden	2,7	2,6	2,6	2,5	2,9	2,8	2,4	2,3	1,9	1,8
Brandstof (diesel)	22,7	21,9	23,1	22,3	25,9	25,1	20,3	19,6	15,9	15,4
AdBlue	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,5	0,5	0,4	0,4
Reparatie en onderhoud	5,9	6,0	6,1	6,2	6,8	6,9	4,9	4,9	4,1	4,2
Specifieke vervoerskosten	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4
Kosten rijdend personeel										
Loon incl. sociale lasten	34,8	35,2	35,2	35,6	33,4	33,8	38,5	38,9	22,6	23,0
Verblijf- en overige kosten	4,6	4,7	5,3	5,3	4,8	4,9	5,6	5,6	4,3	4,4
Algemene kosten										
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,6	6,6	6,2	6,3	6,0	6,0	6,5	6,5	6,7	6,8
Huisvesting	2,6	2,5	2,5	2,4	2,4	2,3	2,6	2,5	2,6	2,6
Overig algemeen	2,6	2,6	2,5	2,4	2,4	2,4	2,6	2,6	2,6	2,6
Kosten overtocht	---	---	---	---	---	---	---	---	27,8	27,5
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

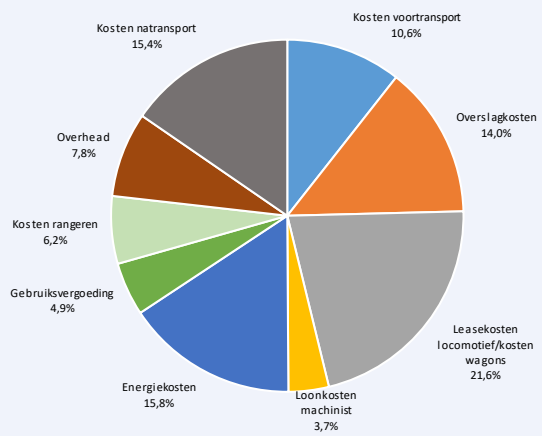
⁸ Ferrydienst Travemünde-Malmö.

Tabel B.30 Gemiddelde kostensamenstelling grensoverschrijdend tank/bulk vervoer (% aandeel)

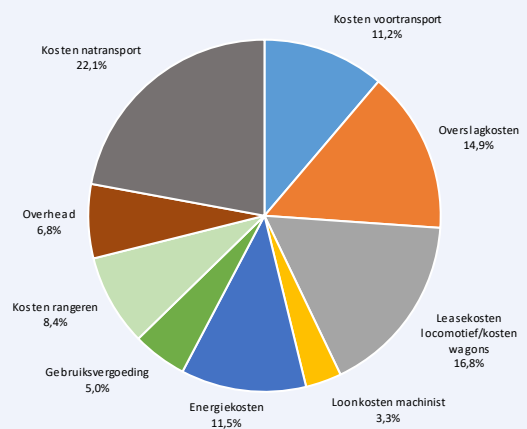
Kostenpost	Landenrelatie											
	België/Lux. 250 km		Duitsland 500 km		Frankrijk 500 km		Italië 1500 km		Spanje 2000 km		Polen 1000 km	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Autokosten												
Afschrijving voertuig	13,0	13,1	12,1	12,1	12,2	12,3	12,8	12,8	11,8	11,9	11,1	11,2
Rente voertuig	1,4	1,7	1,2	1,5	1,2	1,5	1,1	1,3	1,0	1,3	1,1	1,4
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,4	0,3	0,4	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Eurovignet	0,6	0,5	0,5	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Verzekering	3,4	3,6	3,4	3,5	3,4	3,5	3,2	3,3	3,0	3,1	3,1	3,2
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Banden	2,3	2,2	2,8	2,7	2,7	2,6	2,6	2,5	2,9	2,8	2,8	2,7
Brandstof (diesel)	17,9	17,2	22,1	21,4	21,5	20,7	21,6	20,8	24,2	23,4	21,4	20,6
AdBlue	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6
Reparatie en onderhoud	4,6	4,6	5,7	5,7	5,5	5,6	5,7	5,8	6,4	6,5	5,1	5,1
Specifieke vervoerskosten	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5
Kosten rijdend personeel												
Loon incl. sociale lasten	38,4	38,7	33,9	34,3	34,5	34,8	34,4	34,7	32,7	33,1	36,2	36,6
Verblijf- en overige kosten	4,2	4,2	4,5	4,5	4,6	4,6	5,1	5,2	4,7	4,7	5,2	5,2
Algemene kosten												
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,7	6,8	6,5	6,5	6,5	6,6	6,1	6,2	6,0	6,0	6,4	6,5
Huisvesting	2,7	2,7	2,6	2,5	2,6	2,5	2,4	2,4	2,4	2,3	2,5	2,5
Overig algemeen	2,6	2,6	2,6	2,7	2,6	2,6	2,5	2,5	2,4	2,4	2,6	2,5
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

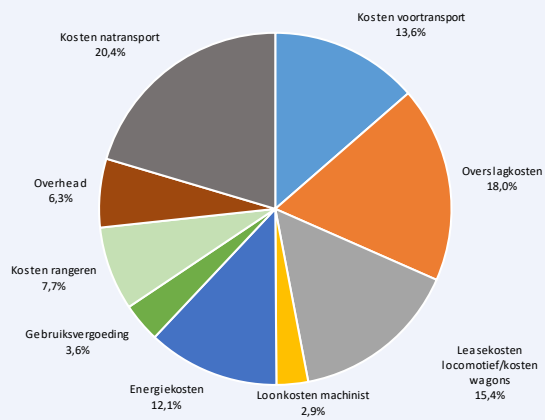
Intermodaal Spoor: Rotterdam-Boedapest



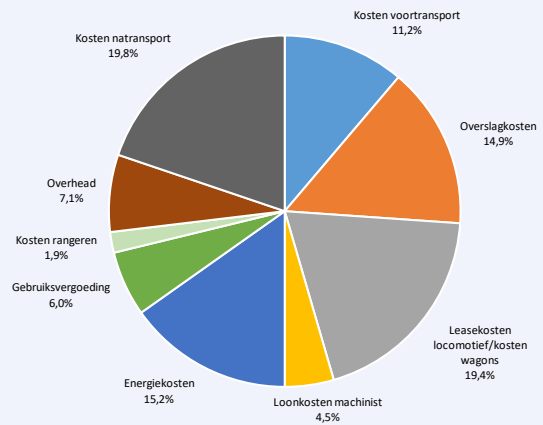
Intermodaal Spoor: Rotterdam-Milaan



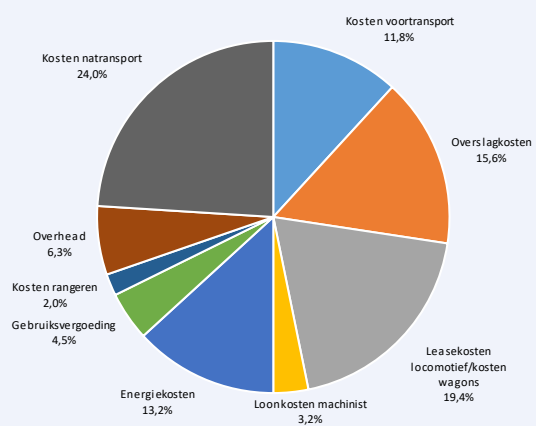
Intermodaal Spoor: Rotterdam-Poznan



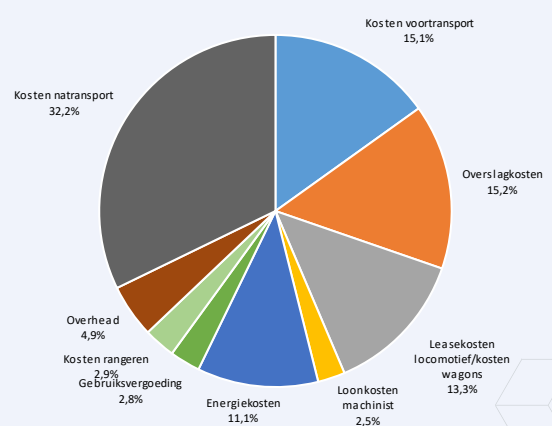
Intermodaal Spoor: Antwerpen-Barcelona



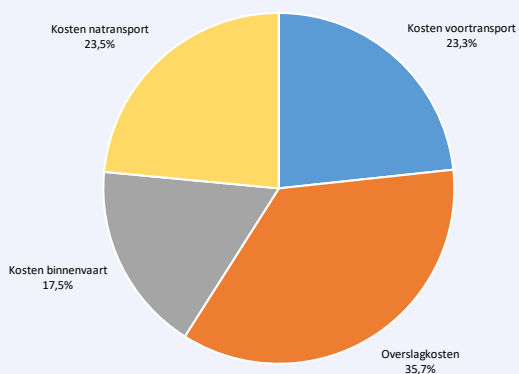
Intermodaal Spoor: Antwerpen-Wenen



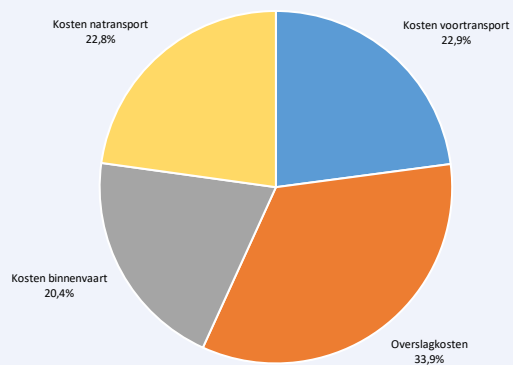
Intermodaal Spoor: Duisburg-München



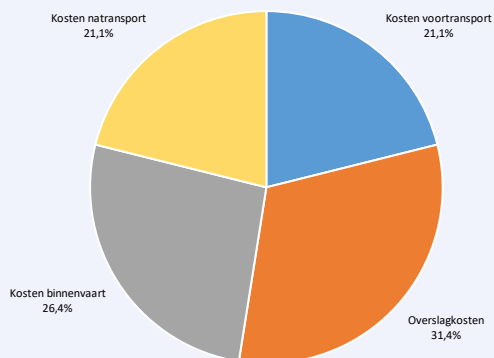
Intermodaal Binnenvaart: Rotterdam-Antwerpen



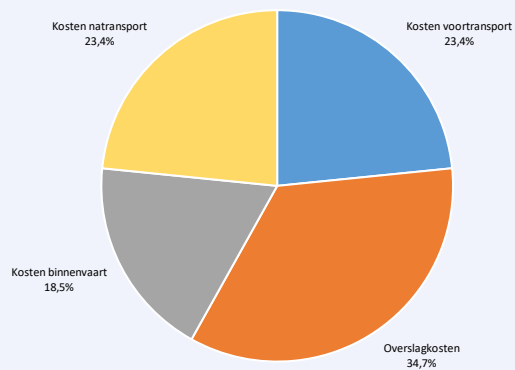
Intermodaal Binnenvaart: Rotterdam-Veghel



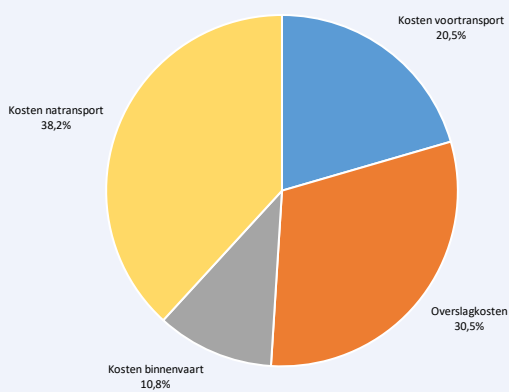
Intermodaal Binnenvaart: Rotterdam-Westerbroek



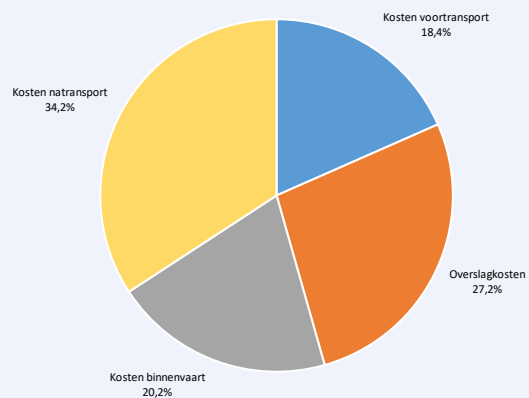
Intermodaal Binnenvaart: Rotterdam-Venlo



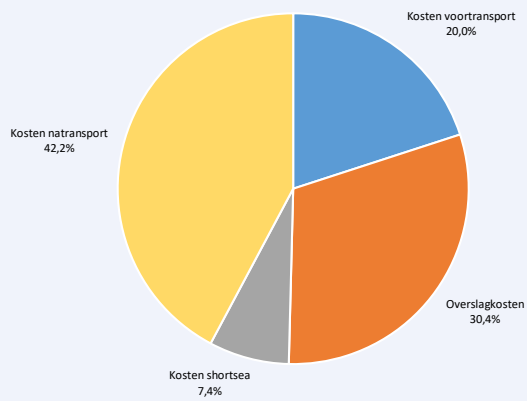
Intermodaal Binnenvaart: Rotterdam-Duisburg



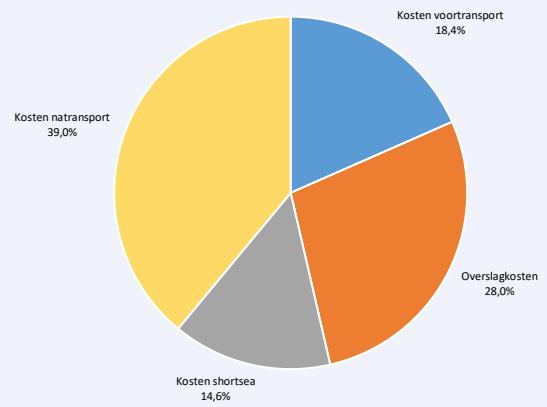
Intermodaal Binnenvaart: Rotterdam-Mannheim



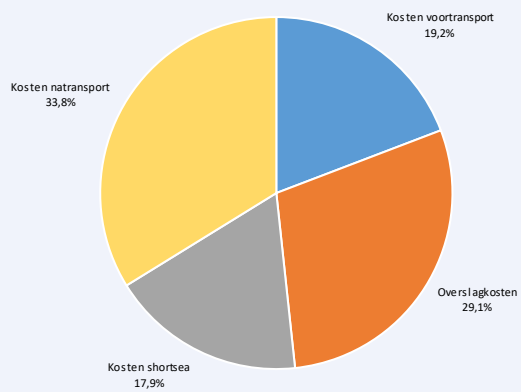
Intermodaal Shortsea: Rotterdam-Hull



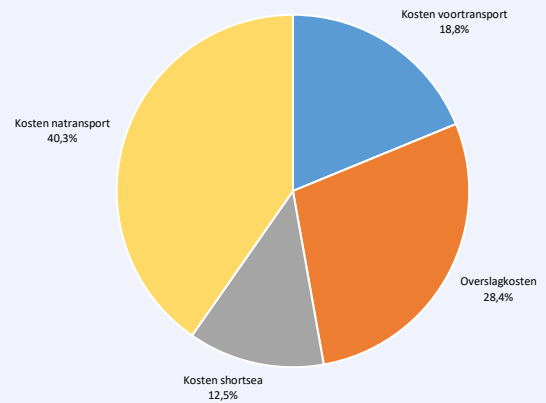
Intermodaal Shortsea: Rotterdam-Dublin



Intermodaal Shortsea: Rotterdam-Bilbao



Intermodaal Shortsea: Rotterdam-Gothenburg



Tabel B.31 Gemiddelde kostensamenstelling intermodaal vervoer weg/spoor (2023)

Kostenpost	Relatie					
	Rotterdam- Boedapest	Rotterdam- Milaan	Rotterdam- Poznan	Antwerpen- Barcelona	Antwerpen- Wenen	Duisburg- München
	% aandeel					
Kosten voortransport	10,6	11,2	13,6	11,2	11,8	15,1
Overslagkosten	14,0	14,9	18,0	14,9	15,6	15,2
Kosten spoorvervoer	60,0	51,8	48,0	54,1	48,6	37,5
Leasekosten locomotief/ kosten wagons	21,6	16,8	15,4	19,4	19,4	13,3
Loonkosten machinist	3,7	3,3	2,9	4,5	3,2	2,5
Energiekosten	15,8	11,5	12,1	15,2	13,2	11,1
Gebruiksvergoeding	4,9	5,0	3,6	6,0	4,5	2,8
Kosten rangeren	6,2	8,4	7,7	1,9	2,0	2,9
Overhead	7,8	6,8	6,3	7,1	6,3	4,9
Kosten natransport	15,4	22,1	20,4	19,8	24,0	32,2
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

Tabel B.32 Gemiddelde kostensamenstelling intermodaal vervoer weg/binnenvaart (2023)

Kostenpost	Relatie					
	Rotterdam- Antwerpen	Rotterdam- Veghel	Rotterdam- Westerbroek	Rotterdam- Venlo	Rotterdam- Duisburg	Rotterdam- Mannheim
	% aandeel					
Kosten voortransport	23,3	22,9	21,1	23,4	20,5	18,4
Overslagkosten	35,7	33,9	31,4	34,7	30,5	27,2
Kosten binnenvaart	17,5	20,4	26,4	18,5	10,8	20,2
Loonkosten	8,8	10,0	12,9	8,3	3,6	9,0
Kapitaalkosten	2,6	3,0	3,7	2,4	1,9	1,9
Reparatie en onderhoud	0,5	1,0	0,8	0,5	0,3	0,7
Verzekering	2,6	3,1	3,9	2,5	1,9	0,8
Brandstofkosten	2,2	2,6	4,4	2,8	2,4	6,6
Havengelden	0,4	0,1	0,1	0,8	0,1	0,1
Overige kosten	0,4	0,6	0,6	1,2	0,6	1,1
Kosten natransport	23,5	22,8	21,1	23,4	38,2	34,2
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

Tabel B.33 Gemiddelde kostensamenstelling intermodaal vervoer weg/shortsea (2023)

Kostenpost	Relatie			
	Rotterdam- Hull	Rotterdam- Dublin	Rotterdam- Bilbao	Rotterdam- Gothenburg
	% aandeel			
Kosten voortransport	20,0	18,4	19,2	18,8
Overslagkosten	30,4	28,0	29,1	28,4
Kosten shortsea	7,4	14,6	17,9	12,5
Loonkosten	2,7	4,4	5,3	3,9
Kapitaalkosten	1,1	1,9	2,3	1,7
Reparatie en onderhoud	0,1	0,2	0,2	0,2
Verzekering	0,2	0,3	0,4	0,3
Brandstofkosten	2,2	6,2	7,9	5,0
Havengelden	0,5	0,5	0,5	0,5
Overhead	0,6	1,1	1,3	0,9
Kosten natransport	42,2	39,0	33,8	40,3
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

Bijlage 4 Deelsectoren en voertuigconfiguraties

Met betrekking tot de kostenontwikkeling is een onderscheid gemaakt naar diverse deelsectoren, voertuigconfiguraties en landenrelaties.

Binnenlands vervoer

Algemeen distributievervoer

Vervoer met per rit diverse opdrachtgevers en veel losadressen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende voertuigtypes:

- *Bestelauto's*

Twee jaarkilometrages, 30.000 km en 60.000 km, worden onderscheiden voor de kleine bestelauto, bestelauto en grote bestelauto.



Kleine bestelauto



Bestelauto



Grote bestelauto

- *Vrachtwagen solo*

Laadvermogen 6 ton, 9 ton en 16 ton.

- *Combinatie*

Trekker + oplegger of vrachtwagen + aanhangwagen.

Fijnmazige distributie

Distributievervoer dat via een collectie- en distributienetwerk wordt uitgevoerd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen collogoedzendingen en palletgoedzendingen.

Bij *collogoedzendingen* is sprake van vervoer van kleinere zendingen. Bij collogoed is de zendinggrootte aanmerkelijk kleiner dan een (volle) pallet. Veel van deze goederen worden vervoerd met lichte vrachtwagens met een laadvermogen van 5 ton of minder (kostenbesparing: geen eurovignetverplichting).

Bij *palletgoedzendingen* bestaat de zending uit ten minste één volle pallet. Voor het vervoer van deze goederen wordt een grotere vrachtwagen ingezet met een laadvermogen tot 10 ton.

Binnen deze deelmarkt vinden veel cross-docking en pallettiseringswerkzaamheden plaats binnen een eigen loods zodat, naast fysiek transport, deze loodskosten afzonderlijk worden meegenomen. Fijnmazige distributie vindt vooral binnen Nederland plaats en in binnenstedelijk gebied. Bestelauto's maken **geen** onderdeel uit van deze kostenontwikkeling.

Kiepers

Vervoer met kiepermaterieel.

Afvalvervoer

Drie activiteiten worden onderscheiden, te weten:

- *Bedrijfsafval met rolcontainers*
Dit betreft een kraakperswagen inclusief een belader.
- *Kleine afzetcontainers (portaalauto's)*
Dit betreft een solo-vrachtwagen voor collectie van verschillende soorten afval.
- *Autolaadkraan*
Dit betreft een solo-vrachtwagen met een laadkraan voor collectie van verschillende soorten afval.

Wagenladingvervoer

Vervoer met per rit één opdrachtgever, één laadadres en één of enkele losadressen. Andere veel gebruikte benamingen voor deze deelmarkt zijn FTL-vervoer (Full Truck Load) en “punt-punt”-vervoer.

Koel/vries vervoer

Dit betreft het vervoer van goederen onder een constante temperatuur. De volgende drie voertuigconcepten worden onderscheiden waarbij telkens een berekening is gemaakt mét koelmotor (voor het vriesvervoer) en zonder koelmotor (voor het isotherm vervoer):

- Solo vrachtwagen
- Vrachtwagen + aanhangwagencombinatie
- Trekker + opleggercombinatie

Zeecontainervervoer

Dit is het vervoer van beladen of lege zeecontainers. Het vervoer van zeecontainers heeft als belangrijkste kenmerk dat het grootste gedeelte van het vervoer met een grote regelmaat plaatsvindt over min of meer vaste trajecten.

Tank/bulk vervoer

Vervoer met tankauto's of daarmee gelijk te stellen tankcontainers. Hieronder valt bijvoorbeeld vervoer van chemicaliën, vloeibare producten (plantaardige oliën, vetten die bestemd zijn voor consumptie), cement en andere niet-vloeibare producten die in tank- of silowagens vervoerd moeten worden. Hierbij wordt gebruik gemaakt van “zware” voertuigcombinaties (tot 50 ton).

Ecocombi (LZV)

Hieronder valt een vrachtautocombinatie die meer kan en mag vervoeren dan een gewone vrachtautocombinatie. Een ecocombi is maximaal 25,25 meter lang en 60 ton zwaar. In dit rapport wordt de kostenontwikkeling van de volgende veel voorkomende varianten weergegeven:

- Bakwagen-dolly-trailer



- B-double met opbouw
- B-double zonder opbouw



- Trekker-trailer-middenasser/wipkar



Elektrische voertuigen

- *Elektrische bestelauto's*
Twee jaarkilometrages, 15.000 km en 30.000 km, worden onderscheiden voor de kleine bestelauto, bestelauto en grote bestelauto.
- *Elektrische bakwagens en trekker/oplegger combinatie*
Kostenontwikkelingen worden gegeven voor een bakwagen met een totaalgewicht van 12 ton, een grote bakwagen met een totaalgewicht van 18 ton en een trekker/oplegger combinatie.

Grensoverschrijdend vervoer

Kostenontwikkelingen worden weergegeven voor drie soorten vervoer (ongespecialiseerd, koel/vries en tank/bulk) op verschillende landen.

De landenrelaties zijn:

- Nederland-België/Luxemburg
- Nederland-Denemarken (met en zonder ferry)
- Nederland-Duitsland
- Nederland-Engeland (via ferry en via Kanaaltunnel)
- Nederland-Frankrijk
- Nederland-Italië
- Nederland-Spanje
- Nederland-Polen
- Nederland-Zweden (via ferry)

Intermodaal vervoer

Kostenontwikkelingen worden weergegeven voor:

Weg/spoor	Weg/binnenvaart	Weg/shortsea
Rotterdam-Boedapest Rotterdam-Milaan Rotterdam-Poznan Antwerpen-Barcelona Antwerpen-Wenen Duisburg-München	Rotterdam-Antwerpen Rotterdam-Veghel Rotterdam-Westerbroek Rotterdam-Venlo Rotterdam-Duisburg Rotterdam-Mannheim	Rotterdam-Hull Rotterdam-Dublin Rotterdam-Bilbao Rotterdam-Göteborg

Bijlage 5 Organisatie

Opdrachtgever

TLN
evofenedex

Begeleidingscommissie

Vertegenwoordigers namens TLN:

Wim Nienhuis
Hans Kanters

Consultant namens meerdere TLN-leden
Van den Bosch Transporten

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

Henk Tol

Technische Unie

*Vertegenwoordiger namens evofenedex
vanuit de Raad voor Wegverladers:*

Lennart Moerkerken

Agrifirm

Roger van Straaten
Ricky Voorn
Manfred Kindt
Wim Mars

TLN
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.