

Kostenontwikkelingen in het wegvervoer

Inclusief intermodaal vervoer

2025-2026



Panteia



Kostenontwikkelingen in het wegvervoer

Inclusief intermodaal vervoer

2025-2026

Auteurs

Manfred Kindt
Wim Mars

Opdrachtgevers

TLN
evofenedex

Gepubliceerd

Zoetermeer, 2-10-2025

Projectnummer

11022A

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



Inhoudsopgave

Voorwoord	4
Samenvatting	5
Summary	9
1 Kostenontwikkeling	14
1.1 Leeswijzer	14
1.2 Uitgangspunten	15
1.3 Ontwikkeling prijspeil per kostenpost	16
1.4 Binnenlandse kostenontwikkelingen per deelsector	19
1.5 Grensoverschrijdende kostenontwikkelingen wegvervoer	24
1.6 Kostenontwikkeling elektrische voertuigen	32
1.7 Kostenontwikkeling intermodaal vervoer	34
1.7.1 Kostenontwikkeling intermodaal via spoor	34
1.7.2 Kostenontwikkeling intermodaal via binnenvaart	38
1.7.3 Kostenontwikkeling intermodaal via shortsea	40
2 Kosteneffect vrachtwagenheffing	44
2.1 Inleiding	44
2.2 Invloed van de vrachtwagenheffing op de kostprijs	45
2.3 Methodiek op ritniveau	47
2.4 Deelladingen	48
3 Trends en ontwikkelingen	50
3.1 Regelgeving die invloed heeft op de kostenontwikkeling	50
3.2 Ken uw kosten	54
3.3 Ontwikkelingen specifiek voor deelsectoren	55
3.4 Bedrijfsspecifieke ontwikkelingen	58
3.4.1 Effect 1% hogere of lagere loonkostenmutatie	58
3.4.2 Kostenverandering als gevolg van verandering dieselprijs	60
3.4.3 Congestie en gemiddelde rijnsnelheid	63
3.4.4 Effect verandering ziekteverzuimpercentage	66
Bijlagen	
Bijlage 1 Toelichting ontwikkeling prijspeil 2025 en raming 2026	68
Bijlage 2 Vergelijking realisatie en raming 2025	85
Bijlage 3 Gehanteerde kostenverhoudingen	92
Bijlage 4 Waarde vakantiedag	128
Bijlage 5 Deelsectoren en voertuigconfiguraties	130
Bijlage 6 Organisatie	133



Voorwoord

Beste ondernemer,

Met genoegen presenteren we u de jaarlijkse rapportage over de kostenontwikkelingen in het wegvervoer. Dit rapport, opgesteld door onderzoeksbureau Panteia, biedt u en uw ketenpartners betrouwbaar en objectief inzicht in de kostenontwikkelingen.

De verduurzaming van het wegvervoer is onvermijdelijk en vraagt om goed doordachte samenwerking binnen de logistieke keten. Nieuwe regelgeving - zoals de invoering van zero-emissiezones, de vrachtwagenheffing per juli 2026 en Europese klimaatmaatregelen - heeft impact op de kostprijs van vervoer. Deze ontwikkelingen moeten de overgang naar duurzame alternatieven versnellen. Ook uw klanten en ketenpartners zullen steeds nadrukkelijker duurzame oplossingen verlangen. Wacht daarom niet te lang met het maken van keuzes, want tijdige voorbereiding is cruciaal. Waar het aankomt op wezenlijke investeringen is het bovendien van belang om die keuzen voor de toekomst samen met uw ketenpartners voor te bereiden.

Voor u als ondernemer betekent dit dat wendbaarheid en weerbaarheid steeds belangrijker worden: wendbaar om in te spelen op nieuwe (duurzaamheid)eisen en marktdynamiek, weerbaar om kostenstijgingen op te vangen en continuïteit te waarborgen. Dit rapport biedt u de feiten en cijfers die nodig zijn om nú verantwoorde keuzes te maken én helpt u vooruit te kijken naar de impact van duurzame investeringen.

Samenwerking tussen u en uw ketenpartners is essentieel. De onderbouwing van de genoemde ontwikkelingen gaan samen met uw specifieke situatie. Gekoppeld aan de vertrouwde wijze van rapporteren rondom kostenontwikkelingen, vormt dit rapport een solide basis voor gesprekken met uw ketenpartners. Zo kunt u het gesprek over eerlijke tarieven voeren voor een toekomstbestendige samenwerking. Alleen dan kan in logistieke ketens de transitie naar duurzaam en emissieloos vervoer slagen.

Wij danken iedereen die heeft bijgedragen aan de totstandkoming van dit rapport. In het bijzonder de begeleidingscommissie die Panteia ondersteunt bij de uitwerking van het rapport en waarin leden van evofenedex en TLN 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 2025 worden ook de verwachtingen voor 2026 weergegeven. In deze rapportage wordt uitgebreid aandacht geschonken aan de invoering van de vrachtwagenheffing per 1-7-2026.

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

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

Realisatie 2025 (exclusief brandstofkostenontwikkeling)

De gerealiseerde kostenontwikkeling (exclusief brandstofkostenontwikkeling) in 2025 ten opzichte van 2024 in het binnenlands wegvervoer varieert tussen de +3,7% en +5,0% (exclusief bestelauto's). In het grensoverschrijdend wegvervoer ligt de kostenstijging tussen de +3,6% en +4,3%. De loonkosten zijn gemiddeld met 5,5% toegenomen, de afschrijvingskosten met 2,0%, de verzekeringskosten met 4,3%, de kosten van reparatie en onderhoud met 4,7% en de bandenkosten met 3,2%. De huisvestingskosten namen met gemiddeld 4,3% toe.

Bandbreedte totale gerealiseerde kostenontwikkeling 2025 (t.o.v. 2024)

In de rapportage van oktober 2024 gaf Panteia een prognose af voor de verwachte kostenontwikkelingen in 2025. De voorlopig gerealiseerde kostenontwikkeling voor 2025 wijkt licht af van de raming zoals die gepresenteerd is in de rapportage van oktober 2024. De hieronder gepresenteerde realisatiecijfers betreffen de uiterste waarden, kijk voor uw eigen situatie naar de verdere specificatie van de realisatiecijfers per deelsector op pagina 19 en verder.

Tabel 1a Verschil tussen realisatie 2025 en raming 2025

Exclusief brandstofkostenontwikkeling	Realisatie 2025 (t.o.v. 2024)	Raming 2025 (afgegeven in oktober 2024)
	Bandbreedtes	
Binnenlands wegvervoer (exclusief bestelauto's)	+3,7% tot +5,0%	+3,9% tot +5,1%
Grensoverschrijdend wegvervoer (exclusief relaties met ferrydienst)	+3,6% tot +4,3%	+3,6% tot +4,6%

Raming 2026 (exclusief brandstofkostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing)

De verwachte kostenontwikkeling (exclusief brandstofkostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing) voor 2026 ten opzichte van 2025 in het binnenlands wegvervoer varieert tussen de +3,5% en +4,8%.

In het grensoverschrijdend wegvervoer ligt de geraamde kostenstijging (exclusief brandstofkostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing) tussen de +3,4% en +4,1%. De loonkosten nemen naar verwachting toe met gemiddeld 6,1%. De afschrijvingskosten, gebaseerd op de aanschafwaarden van het materieel, nemen naar verwachting met 2,3% toe en de verzekeringskosten met 7,1%. De kosten van reparatie en onderhoud nemen naar verwachting met 3,0% toe.

Tabel 1b Raming 2026

Exclusief brandstofkostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing	Raming 2026
	Bandbreedtes
Binnenlands wegvervoer (exclusief bestelauto's)	+3,5% tot +4,8%
Grensoverschrijdend wegvervoer (exclusief relaties met ferrydienst)	+3,4% tot +4,1%

Raming 2026 plus het verschil tussen raming 2025 en realisatie 2025

De realisatie van 2025 minus de raming van 2025 (zoals in oktober 2024 is afgegeven) plus de raming 2026 exclusief brandstofkostenontwikkeling varieert van +3,3% tot +4,6% in het binnenlands wegvervoer (exclusief bestelauto's) en varieert van +3,2% tot +4,1% in het grensoverschrijdend wegvervoer (exclusief relaties met ferrydienst).

Vrachtwagenheffing

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

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

Loonkostenontwikkeling

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

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

	Mutatie 2025 t.o.v. 2024
Brutoloonontwikkeling (loon inclusief waarde vakantiedag, loon bij ziekte, overuren en vakantiegeld)	+ 5,09%
Effect wijziging sociale lasten	+ 0,41%
Totale gemiddelde loonkostenmutatie 2025	+ 5,50%
Totale geraamde loonkostenmutatie 2025 (rapportage oktober 2024)	+ 5,52%
Vershil	- 0,02%

Geraamde loonkostenontwikkeling 2026

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

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

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

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

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

Toenemende congestie

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

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

Bron: Rijkswaterstaat; Rapportage Rijkswegenet

Brandstofkostenontwikkeling

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

Kostenontwikkeling elektrische voertuigen (exclusief energiekostenontwikkeling)

De gerealiseerde kostenontwikkeling voor de elektrische trekker is in 2025 t.o.v. 2024 +4,0%. De verwachting voor 2026 is een stijging van +2,3%. Voor de elektrische bakwagen is de toename in 2025 gemiddeld +4,1% en de raming voor 2026 +3,1%. Voor elektrische bestelauto's is de gerealiseerde kostenontwikkeling voor 2025 gemiddeld +5,5% en de verwachting eveneens gemiddeld +5,5%.

Kostenontwikkeling intermodaal vervoer

De gerealiseerde kostenontwikkeling (exclusief brandstof-/energiekostenontwikkeling) in 2025 ten opzichte van 2024 in het intermodaal vervoer varieert tussen de +3,1% en +4,0% voor weg/spoor, tussen de +3,5% en +4,1% voor weg/binnenvaart en tussen de +3,0% en +4,2% voor weg/shortsea.

De verwachte kostenontwikkeling (exclusief brandstof-/energiekostenontwikkeling) voor 2026 ligt voor weg/spoor tussen de +2,6% en +3,4%, voor weg/binnenvaart tussen de +3,1% en +3,3% en is voor weg/shortsea gemiddeld +3,3%.

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



Summary

This Dutch 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 2025, expectations for 2026 are also presented. This report focuses extensively on the introduction of the truck toll in the Netherlands on the 1st of July 2026.

Please note! The costs of the truck toll are trip-related costs and are therefore **not** included in the calculation of the cost development. This year, there will be a cost development and a new charge as of 1 July 2026 (see Chapter 2 Cost effect of truck toll).

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 for 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 2025 (excluding fuel cost development)

The realised cost development (excluding fuel cost development) in 2025 compared to 2024 in domestic road transport varies between +3.7% and +5.0% (excluding delivery vans). In cross-border road transport, the cost increase varies between +3.6% and +4.3%. On average, the wage costs increased by 5.5%, the depreciation costs by 2.0%, the insurance costs by 4.3% and repair and maintenance costs by 4.7%. The accommodation costs increased with an average of 4.3%.

Bandwidth total realized cost development 2025 (compared to 2024)

In the October 2024 report, Panteia issued a forecast for the expected cost development in 2025. The preliminary realized cost development for 2025 differs slightly from the estimate as presented in the October 2024 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 19 and beyond.

Table 1a Difference between realisation 2025 and estimate 2025

Excluding fuel cost development	Realisation 2025 (compared to 2024)	Estimate 2025 (issued October 2024)
	Bandwidths	
Domestic road transport (excluding delivery vans)	+3.7% to +5.0%	+3.9% to +5.1%
Cross-border road transport (excluding relations with ferry service)	+3.6% to +4.3%	+3.6% to +4.6%

Estimate 2026 (excluding fuel cost development and excluding truck toll)

The expected cost development (excluding fuel cost development and excluding truck toll) for 2026 compared to 2025 in domestic road transport varies between +3.5% en +4.8%.

In cross-border road transport, the estimated cost increase (excluding fuel cost development and excluding truck toll) ranges between +3.4% and +4.1%.

The labour costs are expected to increase by an average of 6.1%. The depreciation costs, based on equipment acquisition values, are expected to increase by 2.3% and the insurance costs by 7.1%. The repair and maintenance costs are expected to increase by 3.0%.

Table 1b Estimate 2026

Excluding fuel cost development and excluding truck toll	Estimate 2026
	Bandwidths
Domestic road transport (excluding delivery vans)	+3.5% to +4.8%
Cross-border road transport (excluding relations with ferry service)	+3.4% to +4.1%

Estimate 2026 plus the difference between estimate 2025 and realization 2025

The 2025 realization minus the 2025 estimate (as issued in October 2024) plus the estimate 2026 excluding fuel cost development ranges from +3.3% to +4.6% in domestic road transport (excluding delivery vans) and ranges from +3.2% to +4.1% in cross-border road transport (excluding relations with ferry services).

Truck toll

A truck toll will be introduced in the Netherlands on the 1st of July 2026. The truck toll will apply to Dutch and foreign trucks with a maximum authorised mass of more than 3.5 tonnes. Zero-emission delivery vans weighing up to 4.250 kg will be exempt from the truck toll. Based on a number of examples, Chapter 2 of this report provides an indication of the cost increase per type of transport as a result of the introduction of the truck toll on the 1st of July 2026. For each example, the cost effect is also shown for different annual mileage and different proportions of toll-liable kilometres.

The costs of the truck toll are trip-dependent and are therefore **not** included in the calculation of the total cost development. The cost increase on top of the total costs can vary greatly depending on each situation. It is therefore not possible to give a single figure that applies in all cases.

Wage cost development

- Wages increase of 4% as of 1-1-2024, 2% as of 1-7-2024 and 4% as of 1-1-2025.
- Changes in social security contributions.

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

	Mutation 2025 compared to 2024
Gross wage development (wages including extra value holiday, sick pay, overtime and holiday pay)	+ 5.09%
Effect of changes in social charges	+ 0.41%
Total average wage cost mutation 2025	+ 5.50%
Total estimated wage cost mutation 2025 (report October 2024)	+5.52%
Difference	-0.02%

Estimated wage cost development for 2026

At the time of publication of this report, no new collective labour agreement has been concluded. This means that it is unclear how high wage cost development will be for the year 2026. For wage cost development for 2026, this report is based on figures from the CPB (4.2% wage rate in the market sector minus a 0.3% decrease in social security contributions). In addition, the effects of certain elements have been taken into account, namely:

- *Value of vacation days*
The Supreme Court has ruled that overtime must be included in vacation pay.
- *Overtime for part-time employees*
The European Court of Justice has issued a ruling on the compensation of overtime worked by part-time employees. In short, this overtime must be compensated in the same way as overtime worked by full-time employees.

Table 2b Estimated wage cost development average 2026 (compared to average 2025)

	Mutation 2026 compared to 2025
Wage development market sector (Source: CPB)	+ 4.2%
Effect of the value of a vacation day	+ 1.7%
Effect extra hours	+ 0.5%
Estimated effect of social charges development (Source: CPB)	- 0.3%
Total estimated wage cost mutation 2026:	
• Direct personnel	+ 6.1%
• Indirect personnel	+ 4.4%

The above assumes that indirect staff do not regularly work overtime and/or bonus hours.

Increasing congestion

The annual congestion level (the average length of traffic jams multiplied by the duration of traffic jams on an annual basis) rose by 11.7% from 19.5 million in 2023 to 21.8 million kilometre minutes in 2024. This brings the annual traffic congestion to its highest level ever. The main cause of traffic jams is high intensity (regular rush hour traffic jams), followed by accidents and incidents. The development of traffic congestion is as follows:

Annual congestion level	2015	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Index (2015 = 100)	100	130	41	57	104	142	159
Million kilometre minutes	13.7	17.8	5.7	7.8	14.4	19.5	21.8
Annual growth	23.9%	14.4%	-68.1%	37.3%	84.0%	36.1%	11.7%

Source: Rijkswaterstaat; National Road Network Report

Fuel cost development

The fuel costs decreased by 0.6% on average in 2025 compared to 2024 (updated to 24 September 2025). Fuel costs are expected to decrease by an average of 3.9% in 2026 compared to 2025. 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 2026, the estimated oil price development according to the CPB was used. Many transport companies apply a fuel clause to compensate for fluctuations in the price of diesel.

Cost development of electric vehicles (excluding energy development)

The realised cost development for the electric truck in 2025 compared to 2024 is +4.0%. The forecast for 2026 is an increase of +2.3%. For the electric bucket truck, the increase in 2025 averages +4.1% and the estimate for 2026 is +3.1%. For electric delivery vans, the realised cost trend for 2025 averages +5.5% and the forecast also averages +5.5%.

Cost development of intermodal transport

The realized cost development (excluding fuel/energy cost development) in 2025 compared to 2024 in intermodal transport ranges between +3.1% and +4.0% for road/rail, between +3.5% and +4.1% for road/inland waterway and between +3.0% and +4.2% for road/shortsea.

The expected cost development (excluding fuel/energy cost development) for 2026 is between +2.6% and +3.4% for road/rail, between +3.1% and +3.3% for road/inland waterway and is +3.3% on average for road/shortsea.

Hereby, 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 2025 t.o.v. 2024*

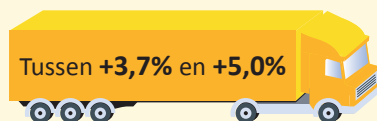


Panteia

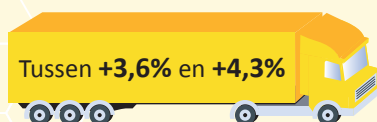
> Klik door naar het betreffende onderwerp in de rapportage



> Binnenlands vervoer



> Grensoverschrijdend vervoer



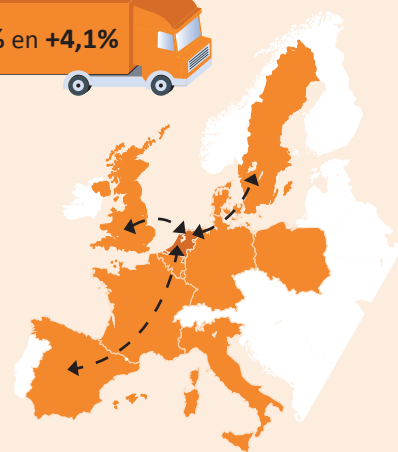
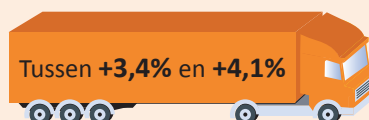
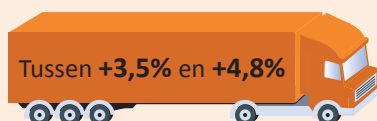
> Grensoverschrijdend vervoer



Raming 2026 t.o.v. 2025**



> Binnenlands vervoer



> Kostenontwikkeling =

> Ontwikkeling kostensoort in %

X

> Procentueel aandeel deelsector

* Exclusief brandstofkostenontwikkeling

** Exclusief brandstofkostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing



Belangrijkste kostensoorten

- Realisatie 2025
- Raming 2026

> Loonkosten



2025	+5,5%
2026	+6,1%

> Afschrijvingskosten

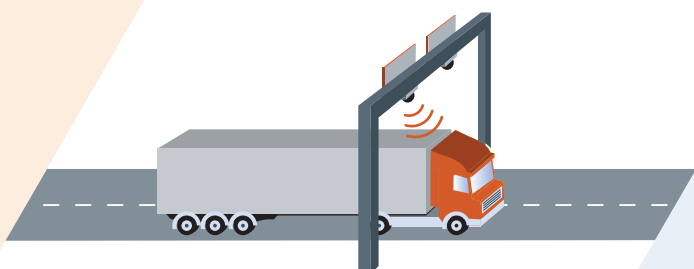


2025	+2,0%
2026	+2,3%

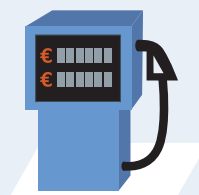


> Vrachtwagenheffing

Per 1-7-2026



> Brandstofkosten



-0,6%	2025
-3,9%	2026

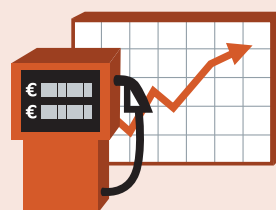


> Overige ontwikkelingen

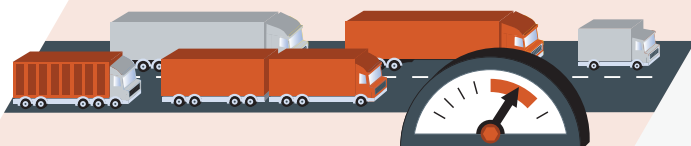
> Afwijkende loonontwikkeling



> 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 2025 t.o.v. 2024.
- De geraamde kostenontwikkeling 2026 t.o.v. 2025.
- De geraamde kostenontwikkeling 2026 plus het verschil tussen de geraamde ontwikkeling voor 2025 en de realisatie 2025.

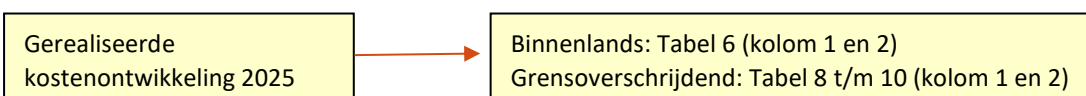
De methodiek die bestaat uit een raming waarbij gecorrigeerd wordt voor het verschil van de raming en realisatie van het lopende jaar, dekt naar onze mening de risico's voor zowel opdrachtgever als opdrachtnemer het beste af.

De kostenontwikkelingen in deze rapportage worden op twee manieren weergegeven, namelijk exclusief en inclusief brandstofkostenontwikkeling. De vrachtwagenheffing is **niet** meegenomen in de kostenontwikkeling evenals overige additionele kosten, zoals beschreven in hoofdstuk 3.

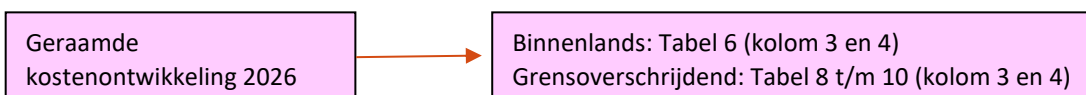
Bij de kostenontwikkeling exclusief brandstofkostenontwikkeling zijn alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, meegenomen. Het procentuele aandeel van de brandstofkosten is hierin wel meegenomen (zie ook paragraaf 3.5.2). Ook hier zijn de vrachtwagenheffing en overige additionele kosten niet meegenomen.

In **hoofdstuk 1** worden de ontwikkelingen weergegeven van de kostensoorten en de totale kostenontwikkelingen. In **hoofdstuk 2** wordt uitgebreid ingegaan op de invoering van de vrachtwagenheffing per 1 juli 2026. 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 3**.

Wat is de kostenontwikkeling in 2025 t.o.v. 2024?



Wat is de geraamde ontwikkeling voor 2026 t.o.v. 2025?



Wat is de geraamde ontwikkeling voor 2026, waarbij het verschil tussen raming 2025 (zoals in oktober 2024 is afgegeven) en realisatie 2025 wordt meegenomen?



In **bijlage 1** volgt een toelichting per kostensoort. De raming voor 2025 (zoals die vorig jaar is gemaakt) en de realisatie 2025 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 2024 en voorlopig 2025 opgenomen. **Bijlage 4** gaat dieper in op de waarde van een vakantiedag. In **bijlage 5** 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 2025 worden ook de verwachtingen voor 2026 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 2026 gaat Panteia onder meer uit van ramingen van het CPB, zoals neergelegd in de Macro Economische Verkenning 2026. In bijlage 1 is terug te vinden welke bronnen zijn gebruikt voor de diverse ontwikkelingen.

- 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 2024-2025 en raming 2026

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

Bron: Panteia

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

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

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

Kostenpost	Realisatie 2025 t.o.v. realisatie 2024	Raming 2026 t.o.v. realisatie 2025
	% mutatie	
Brandstofprijs in:		
• België	-4,1	n.n.b.
• Denemarken	-4,4	n.n.b.
• Duitsland	-5,0	n.n.b.
• Engeland	-5,0	n.n.b.
• Frankrijk	-5,2	n.n.b.
• Italië	-4,7	n.n.b.
• Luxemburg	-1,8	n.n.b.
• Spanje	-3,2	n.n.b.
• Zweden	-8,3	n.n.b.
KOSTEN OVERTOCHT ENGELAND		
Kanaaltunnel	3,9	1,2
Ferrydienst Hoek van Holland-Harwich:		
Inclusief BAF	1,8	2,3
Exclusief BAF	2,0	2,3
Ferrydienst Europoort-Hull		
Inclusief BAF	-0,2	2,3
Exclusief BAF	0,0	2,3
Ferrydienst Calais-Dover		
Inclusief BAF	-2,2	1,2
Exclusief BAF	0,0	1,2
KOSTEN OVERTOCHT DENEMARKEN		
Ferrydienst Puttgarden - Rödby:		
Inclusief BAF	3,0	1,9
Exclusief BAF	3,5	1,9
KOSTEN OVERTOCHT ZWEDEN		
Ferrydienst Travemünde – Malmö:		
Inclusief BAF	5,5	1,9
Exclusief BAF	0,0	1,9

In onderstaande tabel wordt de gemiddelde procentuele ontwikkeling gegeven van de kosten per tankreiniging.

Tabel 3a Kosten van tankautoreiniging (procentuele mutatie t.o.v. voorgaand jaar)

Soort product	2025	Raming 2026
Levensmiddelen	5,6	3,9
Chemicaliën	6,6	5,8

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

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

Brutoloonontwikkeling	Realisatie 2025 t.o.v. realisatie 2024	Raming 2026 t.o.v. realisatie 2025
België	3,6	n.n.b.
Duitsland		
Baden-Württemberg	3,7	0,7
Nordrhein-Westfalen	5,3	4,2
Thüringen	5,2	3,9

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. De gepresenteerde kostenontwikkeling is **exclusief** subsidies.

Tabel 5 Ontwikkeling prijspeil per kostenpost 2024-2025 en raming 2026
- Elektrische voertuigen -

Kostenpost	Realisatie 2025 t.o.v. realisatie 2024	Raming 2026 t.o.v. realisatie 2025
	% mutatie	
Afschrijving bestelauto's	-1,8	-5,9
Afschrijving bakwagens	-3,5	-7,0
Afschrijving trekker/oplegger	-2,8	-6,2
Rentekosten bestelauto's	20,5	10,4
Rentekosten bakwagens	18,4	9,1
Rentekosten trekker/oplegger	19,3	10,1
Elektriciteitsprijs	0,6	-5,3
Reparatie en onderhoud	5,0	3,1
Afschrijvingskosten en inrichtingskosten laadpaal		
• Bestelwagen	10,5	2,3
• Bakwagen/trekker	10,2	2,3
Operationele kosten laadpaal	26,2	2,3

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, ontwikkeling batterijprijzen
Elektriciteitsverbruik	CBS Consumentenprijsindex elektriciteit, raming CPB
Afschrijving en operationele kosten laadpaal	ElaadNL

1.4 Binnenlandse kostenontwikkelingen per deelsector

Tabel 6 Kostenontwikkelingen binnenlands wegvervoer exclusief vrachtwagenheffing (mutatie in %) ¹

Deelsector/voertuigconfiguratie	Realisatie 2025 t.o.v. realisatie 2024		Raming 2026 t.o.v. realisatie 2025	
	Exclusief brandstofkosten-ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten-ontwikkeling	Exclusief brandstofkosten-ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten-ontwikkeling
Algemene distributie				
Kleine bestelauto (diesel): 30.000 km	6,6	6,6	5,4	5,3
60.000 km	6,3	6,3	5,3	5,1
Bestelauto (diesel): 30.000 km	7,2	7,2	5,4	5,3
60.000 km	6,9	6,9	5,2	5,0
Grote bestelauto (diesel): 30.000 km	7,9	7,9	5,3	5,2
60.000 km	7,5	7,5	5,1	4,8
<u>Vrachtwagen solo</u>				
• Laadvermogen 6 ton	4,7	4,7	4,8	4,6
• Laadvermogen 9 ton	4,3	4,2	4,2	3,6
• Laadvermogen 16 ton	4,1	4,0	3,9	3,3
<u>Combinatie</u>	3,8	3,7	3,6	2,8
Fijnmazige distributie ³				
• Collogoed	5,0	4,9	4,8	4,7
• Palletgoed	4,7	4,7	4,5	4,2
Kiepers	3,9	3,7	3,6	2,8
Afvalstofftransport				
• Bedrijfsafval rolcontainers	4,6	4,5	4,5	4,1
• Kleine afzetcontainers (Portaalauto)	4,2	4,0	3,9	3,2
• Autolaadkraan	4,2	4,1	3,7	3,1
Wagenlading	3,9	3,8	3,7	2,9
Koel/vries vervoer				
• Solo zonder koelmotor	4,3	4,2	4,2	3,6
• Solo met koelmotor	4,2	4,1	4,0	3,4
• Combinatie V+A zonder koelmotor	4,0	3,9	3,7	3,0
• Combinatie V+A met koelmotor	3,8	3,7	3,6	2,8
• Combinatie T+O zonder koelmotor	4,0	3,8	3,7	3,0
• Combinatie T+O met koelmotor	3,9	3,8	3,6	2,9
Zeecontainer	3,7	3,5	3,5	2,5
Tankvervoer (exclusief tankreiniging)	3,8	3,7	3,6	2,8
Bulkvervoer (exclusief tankreiniging)	3,8	3,6	3,5	2,7
Ecocombi				
• Bakwagen-dolly-trailer	3,8	3,7	3,6	2,8
• B-double met opbouw	3,7	3,6	3,5	2,7
• B-double zonder opbouw	3,7	3,6	3,5	2,7
• Trekker-trailer-middenasser	3,8	3,7	3,6	2,7

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden (o.a. congestie, tol) zoals in hoofdstuk 3 Trends en ontwikkelingen is weergegeven. In paragraaf 3.4.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere/lagere 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 2025 wijkt licht af van de raming voor 2025 zoals die is gepresenteerd in de rapportage van oktober 2024. In bijlage 2 worden deze gegevens in tabelvorm weergegeven.

Tabel 7 Realisatie 2025 minus raming 2025 plus raming 2026 exclusief vrachtwagenheffing (% mutatie) ¹

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

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden (o.a. congestie, tol) zoals in hoofdstuk 3 Trends en ontwikkelingen is weergegeven. In paragraaf 3.4.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere/lagere 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.

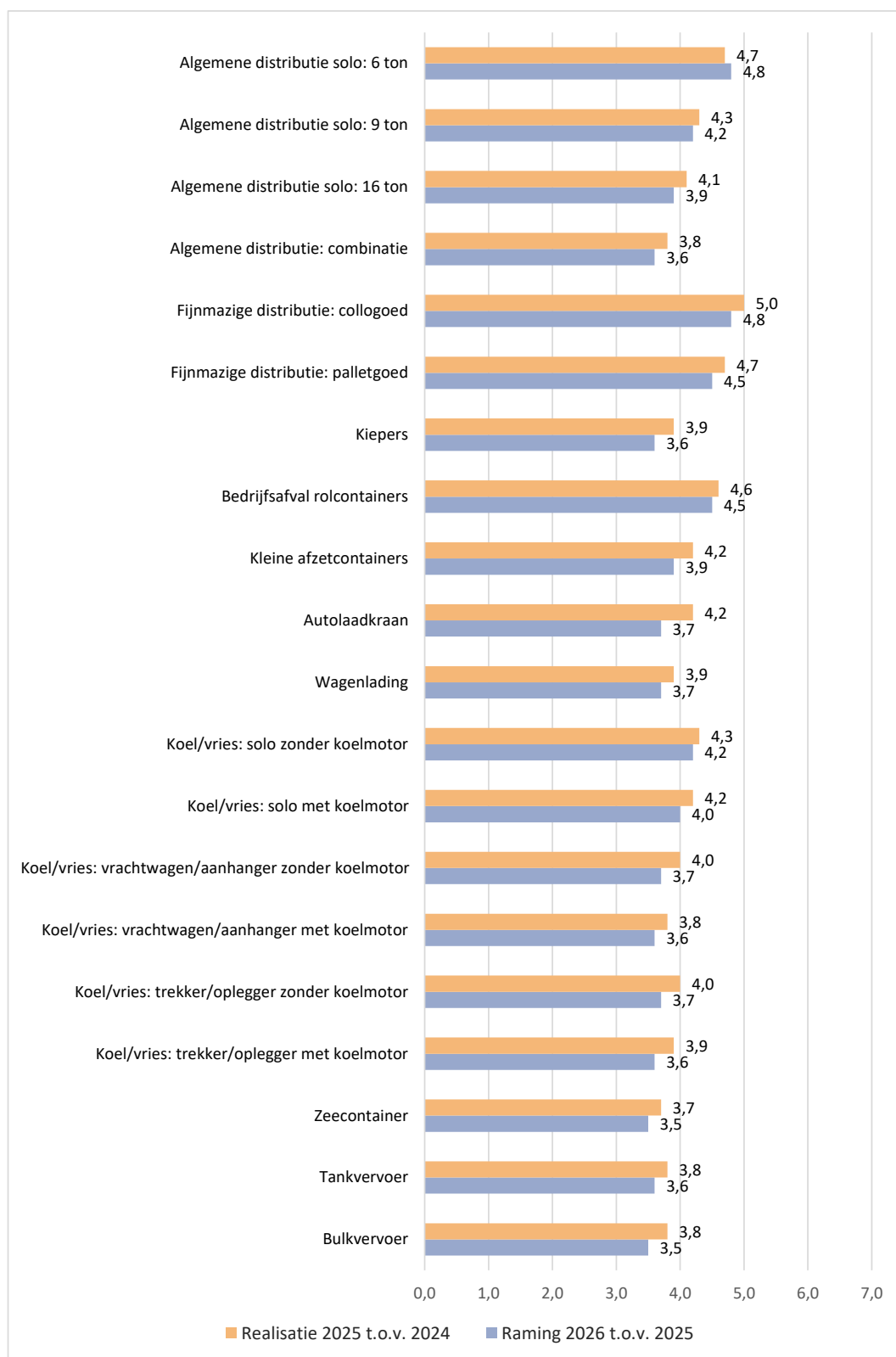
Toelichting tabel 7 en tabel 11

In de tabellen 7, 11 en 11a wordt het verschil tussen de raming 2025 (zoals die gemaakt is in oktober vorig jaar) en de realisatie 2025 meegenomen in de raming voor 2026.

Rekenvoorbeeld wagenladingvervoer (exclusief brandstofkostenontwikkeling)

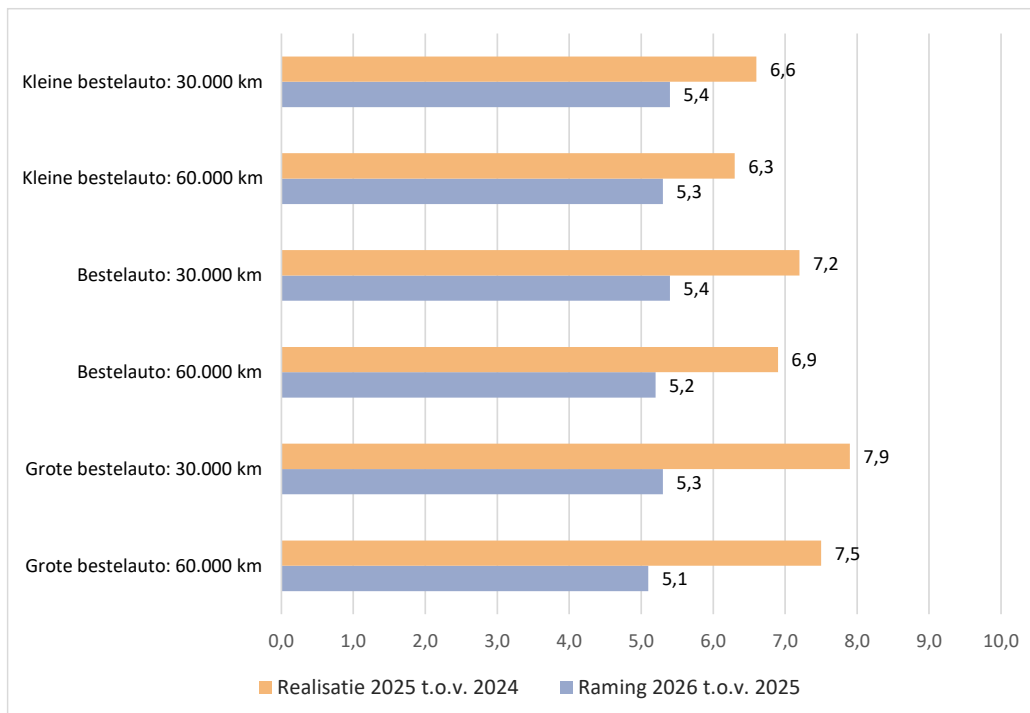
Jaar	Index	
2024 (Basis = 100)	100,0	100,0
Raming 2025 (rapportage oktober 2024): + 4,1%	104,1	
Realisatie 2025: + 3,9%		103,9
Raming 2026 t.o.v. 2025: + 3,7%		107,7 (= 103,9*1,037)
Kostenontwikkeling (inclusief correctie)	3,5% $(107,7 / 104,1 * 100) - 100$	

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



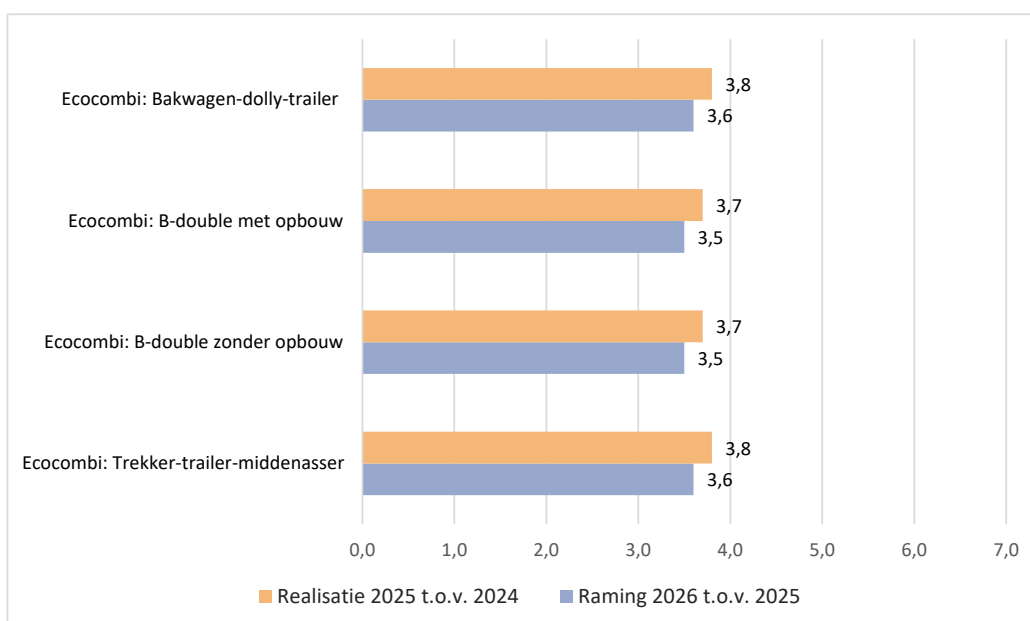
Bron: Panteia

Figuur 2 Kostenontwikkeling (in %) binnenlands wegvervoer
exclusief brandstofkostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing



Bron: Panteia

Figuur 3 Kostenontwikkeling (in %) binnenlands wegvervoer
exclusief brandstofkostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing



Bron: Panteia

1.5

Grensoverschrijdende kostenontwikkelingen wegvervoer

Tabel 8 Kostenontwikkeling ongespecialiseerd wegvervoer exclusief ontwikkeling tolgeden en exclusief vrachtwagenheffing (% mutatie) ¹

Landenrelatie en vervoerafstand	Realisatie 2025 t.o.v. realisatie 2024		Raming 2026 t.o.v. realisatie 2025	
	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling
België/Lux.-vervoer				
100 km	4,2	4,1	3,9	3,3
250 km	4,1	4,0	3,8	3,1
500 km	3,9	3,8	3,6	2,9
Denemarken-vervoer				
750 km zonder ferrydienst	3,7	3,6	3,5	2,6
750 km met ferrydienst	3,7	3,6	3,2	2,5
Duitsland-vervoer				
100 km	4,2	4,1	4,0	3,4
250 km	4,0	3,8	3,7	3,0
500 km	3,8	3,7	3,5	2,7
750 km	3,7	3,6	3,5	2,6
1000 km	3,7	3,5	3,4	2,5
Frankrijk-vervoer				
100 km	4,3	4,2	4,0	3,5
250 km	4,0	3,9	3,8	3,0
500 km	3,8	3,7	3,6	2,8
750 km	3,8	3,6	3,5	2,7
1000 km	3,7	3,6	3,5	2,6
Italië-vervoer				
1500 km	3,8	3,7	3,6	2,8
2000 km	3,7	3,6	3,5	2,6
2500 km	3,7	3,5	3,4	2,5
Spanje-vervoer				
1500 km	3,7	3,5	3,4	2,5
2000 km	3,7	3,5	3,4	2,5
2500 km	3,6	3,5	3,4	2,4
Polen-vervoer				
1000 km	3,9	3,8	3,7	2,9
Zweden-vervoer				
750 km Ferrydienst	2,8	4,2	3,3	2,6

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden (o.a. congestie, tol) zoals in hoofdstuk 3 Trends en ontwikkelingen is weergegeven. In paragraaf 3.4.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere/lagere loonkostenontwikkeling op de totale kostenontwikkeling. In paragraaf 3.3 en bijlage 1 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 3.4.2 volgt een nadere uitleg.

Tabel 8a Kostenontwikkeling ongespecialiseerd wegvervoer exclusief ontwikkeling tolgeden en exclusief vrachtwagenheffing (% mutatie) ¹

Engeland Ongespecialiseerd vervoer	Realisatie 2025 t.o.v. realisatie 2024		Raming 2026 t.o.v. realisatie 2025	
	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling
Hoek van Holland - Harwich 500 km				
• Begeleid vervoer ³	3,4	3,3	3,3	2,9
• Onbegeleid vervoer ⁴	3,3	2,7	3,0	2,7
Europoort - Hull 300 km				
• Begeleid vervoer	2,6	2,4	3,2	2,9
• Onbegeleid vervoer	2,5	2,0	3,0	2,7
Calais - Dover 500 km				
• Begeleid vervoer	3,5	3,0	3,4	2,9
• Onbegeleid vervoer	3,2	2,6	3,2	2,7
Kanaaltunnel 500 km				
• Begeleid vervoer	4,0	3,9	3,2	2,6

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden (o.a. congestie, tol) zoals in hoofdstuk 3 Trends en ontwikkelingen is weergegeven. In paragraaf 3.4.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere/lagere loonkostenontwikkeling op de totale kostenontwikkeling. In paragraaf 3.3 en bijlage 1 wordt de ontwikkeling van de tolgeden weergegeven.

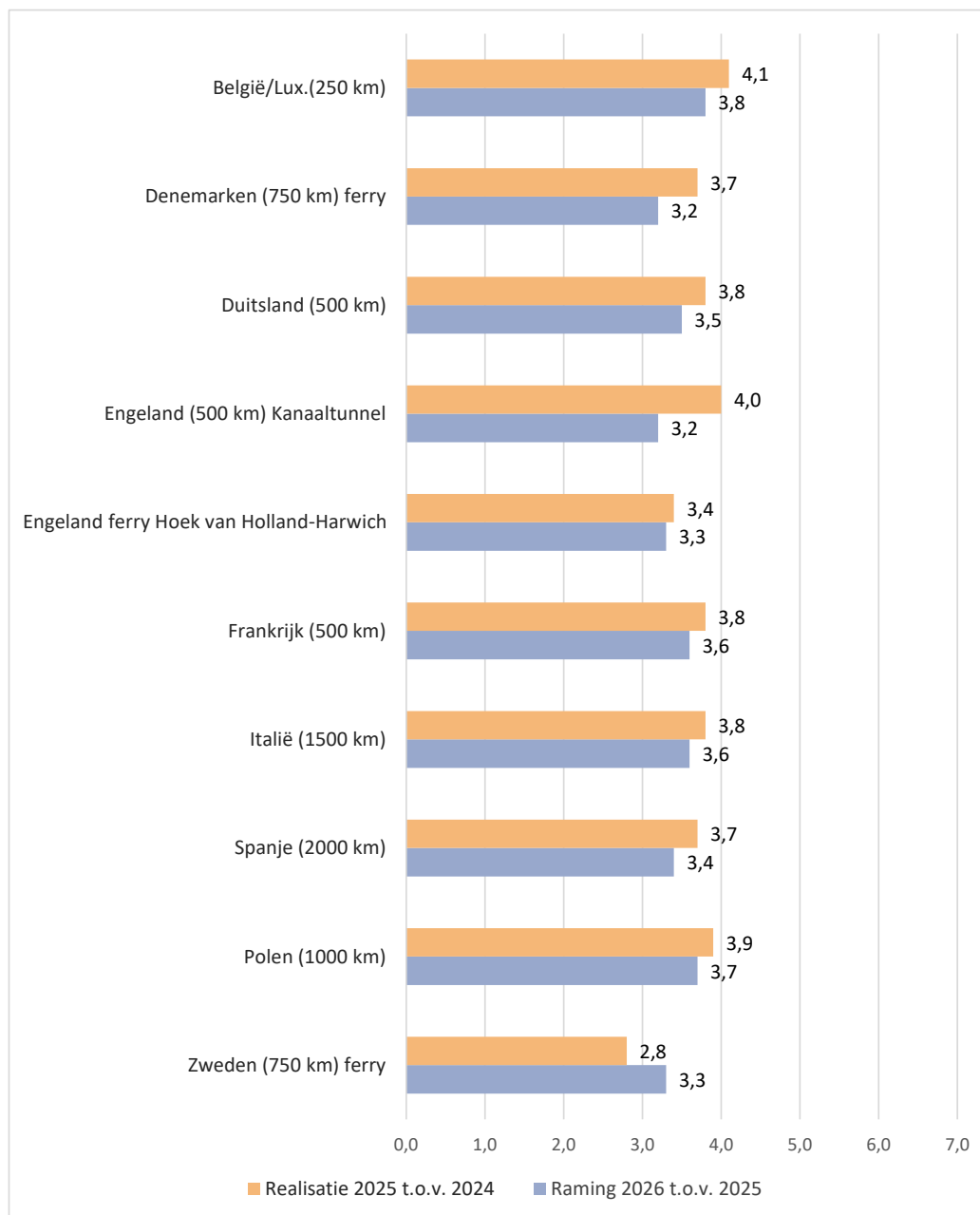
Bij export naar het Verenigd Koninkrijk is er sprake van kosten voor Border Control Post-controles, reguliere controlekosten en kosten als gevolg van stilstand.

² Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, zijn meegenomen. Het procentuele aandeel van de brandstofkosten is hierin wel meegenomen. In paragraaf 3.4.2 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 brandstof-
kostenontwikkeling, exclusief ontwikkeling tolgeden en exclusief vrachtwagenheffing**



Bron: Panteia

Tabel 9 Kostenontwikkeling koel/vries wegvervoer exclusief ontwikkeling tolgeden en exclusief vrachtwagenheffing (% mutatie) ¹

Landenrelatie en vervoerafstand	Realisatie 2025 t.o.v. realisatie 2024		Raming 2026 t.o.v. realisatie 2025	
	Exclusief brandstofkosten-ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten-ontwikkeling	Exclusief brandstofkosten-ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten-ontwikkeling
België/Lux.-vervoer				
100 km	4,2	4,1	3,9	3,3
250 km	4,0	3,9	3,8	3,1
500 km	3,9	3,7	3,6	2,8
Denemarken-vervoer				
750 km zonder ferrydienst	3,7	3,6	3,7	2,9
750 km met ferrydienst	3,7	3,5	3,5	2,7
Duitsland-vervoer				
100 km	4,2	4,1	4,0	3,4
250 km	3,9	3,8	3,7	2,9
500 km	3,8	3,6	3,5	2,7
750 km	3,7	3,6	3,4	2,5
1000 km	3,6	3,5	3,4	2,5
Frankrijk-vervoer				
100 km	4,3	4,2	4,0	3,5
250 km	4,0	3,9	3,8	3,0
500 km	3,8	3,7	3,6	2,7
750 km	3,8	3,6	3,5	2,6
1000 km	3,7	3,6	3,5	2,5
Italië-vervoer				
1500 km	3,8	3,7	3,6	2,7
2000 km	3,7	3,6	3,5	2,6
2500 km	3,6	3,5	3,5	2,5
Spanje-vervoer				
1500 km	3,7	3,5	3,4	2,5
2000 km	3,7	3,5	3,4	2,5
2500 km	3,6	3,4	3,4	2,4
Polen-vervoer				
1000 km	4,0	3,8	3,8	3,0
Zweden-vervoer				
750 km Ferrydienst	2,9	4,2	3,4	2,7

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden (o.a. congestie, tol) zoals in hoofdstuk 3 Trends en ontwikkelingen is weergegeven. In paragraaf 3.4.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere/lagere loonkostenontwikkeling op de totale kostenontwikkeling. In paragraaf 3.3 en bijlage 1 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 3.4.2 volgt een nadere uitleg.

Tabel 9a Kostenontwikkeling koel/vries wegvervoer exclusief ontwikkeling tolgeden en exclusief vrachtwagenheffing (% mutatie) ¹

Engeland Koel/vries vervoer	Realisatie 2025 t.o.v. realisatie 2024		Raming 2026 t.o.v. realisatie 2025	
	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling
Hoek van Holland - Harwich 500 km				
• Begeleid vervoer	3,4	3,3	3,3	2,9
• Onbegeleid vervoer	3,3	2,7	3,1	2,7
Europoort – Hull 300 km				
• Begeleid vervoer	3,5	2,4	3,6	2,8
• Onbegeleid vervoer	2,6	2,0	3,0	2,7
Calais – Dover 500 km				
• Begeleid vervoer	3,5	3,0	3,4	2,8
• Onbegeleid vervoer	3,2	2,6	3,2	2,7
Kanaaltunnel 500 km				
• Begeleid vervoer	4,0	3,9	3,2	2,6

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden (o.a. congestie, tol) zoals in hoofdstuk 3 Trends en ontwikkelingen is weergegeven. In paragraaf 3.4.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere/lagere loonkostenontwikkeling op de totale kostenontwikkeling. In paragraaf 3.3 en bijlage 1 wordt de ontwikkeling van de tolgeden weergegeven.

Bij export naar het Verenigd Koninkrijk is er sprake van kosten voor Border Control Post-controles, reguliere controlekosten en kosten als gevolg van stilstand.

² Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, zijn meegenomen. Het procentuele aandeel van de brandstofkosten is hierin wel meegenomen. In paragraaf 3.4.2 volgt een nadere uitleg.

Tabel 10 Kostenontwikkeling tank/bulk wegvervoer exclusief ontwikkeling tolgelden en exclusief vrachtwagenheffing (% mutatie) ¹

Landenrelatie en vervoerafstand	Realisatie 2025 t.o.v. realisatie 2024		Raming 2026 t.o.v. realisatie 2025	
	Exclusief brandstofkosten-ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten-ontwikkeling	Exclusief brandstofkosten-ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten-ontwikkeling
België/Lux.-vervoer				
100 km	4,2	4,1	3,9	3,4
250 km	4,1	4,0	3,8	3,2
500 km	3,9	3,8	3,7	2,9
Duitsland-vervoer				
100 km	4,3	4,2	4,0	3,5
250 km	4,0	3,9	3,8	3,0
500 km	3,8	3,7	3,6	2,8
750 km	3,8	3,6	3,5	2,7
1000 km	3,7	3,6	3,5	2,6
Frankrijk-vervoer				
100 km	4,3	4,2	4,1	3,6
250 km	4,0	3,9	3,8	3,1
500 km	3,9	3,7	3,6	2,9
750 km	3,8	3,7	3,6	2,8
1000 km	3,8	3,6	3,5	2,7
Italië-vervoer				
1500 km	3,8	3,7	3,6	2,8
2000 km	3,7	3,6	3,6	2,7
2500 km	3,7	3,5	3,5	2,6
Spanje-vervoer				
1500 km	3,7	3,5	3,5	2,6
2000 km	3,7	3,5	3,5	2,6
2500 km	3,6	3,5	3,4	2,5
Polen-vervoer				
1000 km	3,9	3,8	3,7	2,9

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden (o.a. congestie, tol) zoals in hoofdstuk 3 Trends en ontwikkelingen is weergegeven. In paragraaf 3.4.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere/lagere loonkostenontwikkeling op de totale kostenontwikkeling. In paragraaf 3.3 en bijlage 1 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 3.4.2 volgt een nadere uitleg.

De gerealiseerde kostenontwikkeling (exclusief brandstofkostenontwikkeling) voor 2025 wijkt licht af van de raming zoals die is gepresenteerd in de rapportage van oktober 2025 (m.u.v. de relaties waar gebruik wordt gemaakt van een ferrydienst). In bijlage 2 worden deze gegevens in tabelvorm weergegeven.

Tabel 11 Realisatie 2025 minus raming 2025 plus raming 2026
(exclusief vrachtwagenheffing) ¹

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

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden (o.a. congestie, tol) zoals in hoofdstuk 3 Trends en ontwikkelingen is weergegeven. In paragraaf 3.4.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere/lagere loonkostenontwikkeling op de totale kostenontwikkeling. In paragraaf 3.3 en bijlage 1 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.

Tabel 11a Realisatie 2025 minus raming 2025 plus raming 2026
(exclusief vrachtwagenheffing) ¹

Engeland-vervoer	Ongespecialiseerd		Koel/vries	
	Brandstofkostenontwikkeling			
	Exclusief ²	Inclusief	Exclusief ¹	Inclusief
Hoek van Holland-Harwich 500 km				
• Begeleid vervoer	2,6	2,6	2,6	2,8
• Onbegeleid vervoer	3,0	2,6	3,1	2,6
Europoort-Hull 300 km				
• Begeleid vervoer	1,7	1,8	2,8	1,8
• Onbegeleid vervoer	2,2	1,9	2,2	1,9
Calais-Dover 500 km				
• Begeleid vervoer	2,7	2,6	2,7	2,6
• Onbegeleid vervoer	2,8	2,5	2,8	2,5
Kanaaltunnel 500 km				
	3,3	3,4	3,3	3,4

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden (o.a. congestie, tol) zoals in hoofdstuk 3 Trends en ontwikkelingen is weergegeven. In paragraaf 3.4.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere/lagere loonkostenontwikkeling op de totale kostenontwikkeling. In paragraaf 3.3 en bijlage 1 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.

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. De gepresenteerde kostenontwikkeling is **exclusief** subsidies. Voor de gemiddelde kostensamenstelling wordt verwezen naar bijlage 3.

Tabel 12 Kostenontwikkeling elektrische voertuigen exclusief vrachtwagenheffing (% mutatie) ¹

Elektrische voertuigen		Realisatie 2025 t.o.v. realisatie 2024		Raming 2026 t.o.v. realisatie 2025	
		Energiekostenontwikkeling			
		Exclusief	Inclusief	Exclusief	Inclusief
Kleine bestelauto	15.000 km	5,5	5,5	5,6	5,6
	30.000 km	5,5	5,5	5,5	5,5
Bestelauto	15.000 km	5,5	5,5	5,6	5,6
	30.000 km	5,5	5,5	5,6	5,6
Grote bestelauto	15.000 km	5,4	5,4	5,4	5,4
	30.000 km	5,4	5,4	5,4	5,3
Bakwagen	Totaalgewicht < 12 ton	4,4	4,4	3,6	3,4
	Totaalgewicht 18 ton	3,8	3,9	2,5	2,1
Trekker/oplegger		4,0	4,0	2,3	1,8

Bron: Panteia

Tabel 12a Realisatie 2025 minus raming 2025 plus raming 2026 exclusief vrachtwagenheffing (% mutatie) ¹

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

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden (o.a. congestie, tol) zoals in hoofdstuk 3 Trends en ontwikkelingen is weergegeven. In paragraaf 3.4.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere/lagere loonkostenontwikkeling op de totale kostenontwikkeling. In paragraaf 3.3 en bijlage 1 wordt de ontwikkeling van de tolgeden weergegeven.

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

Impact technologische transitie op kostenontwikkelingen

In het goederenvervoer over de weg is sprake van een verschuiving van diesel aangedreven vrachtvoertuigen naar batterij-elektrisch aangedreven voertuigen (BEV's). Deze transitie heeft een directe invloed op de kostenontwikkelingen binnen de sector en maakt het samenstellen van representatieve kostenindexen complexer. Waar dieselveertuigen opereren binnen een uitontwikkelde markt met relatief stabiele en voorspelbare kostenstructuren, bevinden BEV's groter dan 3,5 ton zich in een innovatieve markt waarin technologische ontwikkelingen elkaar snel opvolgen.

De aanschafprijzen van BEV's liggen aanzienlijk hoger dan die van conventionele dieselveertuigen. Tegelijkertijd is sprake van een dalende trend van aanschafprijzen naarmate productieschalen toenemen en technologieën verder ontwikkelen. Deze dalende prijslijn zorgt voor een lagere kostenontwikkeling, terwijl de feitelijke bedrijfskosten voor individuele ondernemers vaak nog hoog zijn.

De situatie wordt verder gecompliceerd doordat de prestaties van elektrische voertuigen zich snel verbeteren op het gebied van actieradius, laadsnelheid en batterijcapaciteit. Hoewel deze vooruitgang positief is, leidt dit ertoe dat nieuwere modellen lagere kostprijzen per kilometer kennen. Ondertussen blijven de kostprijzen per kilometer van eerder aangeschafte voertuigen gebaseerd op een hogere aanschafprijs. Daarnaast is de restwaarde van elektrische vrachtwagens onzeker.

Deze combinatie van factoren maakt dit tot een belangrijk gespreksonderwerp tijdens het bespreken van de kostenontwikkelingen tussen vervoerder en opdrachtgever. De daadwerkelijke kostenontwikkeling van de eerste generatie BEV voertuigen kan anders zijn dan de kostenontwikkeling van jaar op jaar aangeeft op basis van nieuwe BEV modellen.

Ondernemers kunnen deze onzekerheid deels ondervangen door gedetailleerde TCO-berekeningen te maken en contractueel ruimte in te bouwen voor kostencorrecties. Ook kan door het spreiden van de aanschaf van nieuw materieel dit risico beter beheerst worden. Ondernemers kunnen hun kosten verlagen door voertuigen slim te laden met zelf opgewekte stroom, gebruik te maken van lage elektriciteitsstarieven en samen te werken met collega-bedrijven via gedeelde laadinfrastructuur. Tot slot is het raadzaam om actief gebruik te maken van beschikbare subsidieregelingen die gericht zijn op verduurzaming van het wagenpark.

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 dat 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 wordt 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 omloofrequentie. Een verstoring van zo'n omloop, bijvoorbeeld als gevolg van vertraging door railwerkzaamheden ontregelt de diensten. Deze railwerkzaamheden leiden tot rerouting en dit kan leiden tot overbelasting van de terminals. Al deze aspecten zorgen voor een kostenverhogend effect.

Een trend in het intermodaal vervoer per spoor is dat deze modaliteit nog steeds staat onder druk van stevige concurrentie vanuit het wegvervoer en hinder ondervindt door werkzaamheden aan het spoor, waardoor intermodale lading in sommige gevallen is verschoven naar tijdelijk goedkoper vervoer over de weg (reverse modal shift).

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.

Rode cijfers voor railgoederenvervoerders

Steeds meer Europese railgoederenvervoerders noteren verlieslatende cijfers. Na DB Cargo, SNCF, en de Rail Cargo Group noteerde de Zwitserse spoorvervoerder BLS Cargo in 2024 eveneens rode cijfers. Dit kan een substantieel kostenverhogend effect betekenen voor de railoperatoren en dus ook voor de kosten van de vervoerders die intermodaal vervoer aanbieden.

Forse toename gebruiksvergoeding op het Nederlands spoorwegenet

De gebruiksvergoeding stijgt met gemiddeld 36% in 2026. De parkeerkosten van treinen stijgen in 2026 substantieel.

Forse stijging netwerkvergoeding Duitsland in 2025 en 2026

Na een stijging van 16,2% in het goederenvervoer per spoor in het lopende jaar, staat voor 2026 een stijging van 14,8% gepland. In principe wordt de subsidieregeling in 2026 voortgezet, maar over het bedrag is nog geen besluit genomen.

Spoorvervoer door Zwitserland

De Zwitserse overheid heeft een subsidieregeling voor spoorvervoer, die tot 2026 loopt. Deze regeling is bedoeld om het goederenvervoer per spoor te stimuleren en zo het vrachtvervoer over de weg te verminderen. De regeling houdt in dat er subsidies worden verstrekt voor trans-alpine vrachtvervoer per spoor. Stopzetting van de subsidies betekent onder andere dat de belangrijke

RoLa verbinding Freiburg-Novara in 2026 ophoudt te bestaan. Dit heeft een impact op de beschikbaarheid van aanbod op het traject Nederland/Duitsland-Italië.

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. Vermeldenswaardig is dat de demping van hedging bij een stijgende markt in het voordeel van de gebruiker werkt. Daarentegen is demping voor de gebruiker in een dalende markt nadelig, door het na-ijleffect van de hedging.

In Nederland kende men t/m 2024 twee stroomsysteem nl. inkoop op het conventionele net (deelnemers kopen hiervoor zelf in) en inkoop van stroom op de Betuweroute (die loopt via CIEBR, koopt als vereniging zelf in). Vanaf 2025 is voor de Betuweroute en het conventionele net alles onder één energieleverancier ondergebracht voor een contract van 3 jaar. Vanaf 2028 kan iedere partij zijn eigen energiecontract afsluiten. In Duitsland is reeds sprake van een vrije leverancierskeuze. De ontwikkeling van de energieprijzen in Nederland geldt ook voor de omliggende landen. Het kan per operator verschillen in hoeverre de energiekostenontwikkeling wordt doorbelast. 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. Een hogere loonkostenontwikkeling betekent voor alle bedrijven, actief in het intermodale spoorvervoer, een hogere kostenontwikkeling.

Werkzaamheden railinfrastructuur Duitsland

De werkzaamheden aan het spoor in Duitsland duren nog zeker tot 2030. Er is veel onderhoud nodig aan de infrastructuur en er wordt gewerkt aan capaciteitsuitbreiding, zoals het derde spoor bij de Betuweroute. DB InfraGO plant de werkzaamheden voor de 80-weekse periode, die naar verwachting in mei 2026 afgerond zullen zijn. De algemene renovatie van het Duitse spoorwegnet tussen 2024 en 2030 zal een enorme impact hebben op de capaciteit, stabiliteit en kosten van de dienst:

- Er zijn geen omleidingen beschikbaar voor 15% van de treinen, met pieken tot 35% op individuele corridors
- De omleidingen zijn deels lokaal, deels grootschalig met tot 200 extra kilometers
- Talrijke factoren beperken de prestaties: lager laadvermogen, omleidingen door andere landen, enz.

Al deze factoren maken dat het product spoor in Duitsland te maken krijgt met hogere kostenontwikkelingen. Rerouting wordt per connectie in voorkomende gevallen additioneel in rekening gebracht.

Toeslagen voor containervervoerders

Vanwege de lange wachttijden bij de terminals in de West-Europese havens (met name Rotterdam en Antwerpen) worden voor containervervoerders verschillende toeslagen (congestietoeslagen, spitsstoelagen en piektoeslagen) toegepast. Deze extra kosten zijn niet meegenomen in de kostenontwikkelingen omdat dit situationeel is. De hoogte van de toeslagen verschilt per rederij en per situatie. Daarnaast kunnen de toeslagen tijdelijk zijn of soms maanden aanhouden.



Tabel 13 Ontwikkeling prijspeil per kostenpost 2024-2025 en raming 2026
- Intermodaal vervoer *weg/spoor* -

Kostenpost	Realisatie 2025 t.o.v. realisatie 2024	Raming 2026 t.o.v. realisatie 2025
	% mutatie	
Leasekosten locomotief en kosten wagons	6,0	4,5
Loonkosten machinist	2,7	2,7
Energiekosten	34,5	-5,3
Gebruiksvergoeding:		
• Nederland	0,5	36,3
• België	9,4	2,1
• Duitsland	16,2	14,8
• Frankrijk	1,8	1,2
• Hongarije	2,6	3,3
• Italië	2,1	2,9
• Oostenrijk	19,6	-3,7
• Polen	1,6	0,0
• Slowakije	0,0	2,9
• Spanje	0,0	1,9
• Zwitserland	18,1	-16,9
Kosten rangeren	0,5	2,3
Overslagkosten	3,2	2,3

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	APX prijsontwikkeling
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 voorttransport en 150 km natransport over de weg.

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

Soort intermodaal en relatie	Realisatie 2025 t.o.v. realisatie 2024		Raming 2026 t.o.v. realisatie 2025	
	Brandstofkostenontwikkeling			
	Exclusief ²	Inclusief	Exclusief ²	Inclusief
Intermodaal weg/spoor				
Nederland-Hongarije (Rotterdam-Boedapest)	4,0	10,3	3,1	1,7
Nederland-Italië (Rotterdam-Milaan)	3,6	7,9	2,7	1,6
Nederland-Polen (Rotterdam-Poznan)	3,6	7,9	3,3	2,2
België-Spanje (Antwerpen-Barcelona)	3,1	9,1	2,6	1,2
België-Oostenrijk (Antwerpen-Wenen)	3,8	9,1	3,2	1,9
Duitsland (Duisburg-München)	4,0	8,1	3,4	2,2

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 2025 minus raming 2025 plus raming 2026
exclusief vrachtwagenheffing (% mutatie)**

Soort intermodaal en relatie	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling
Intermodaal weg/spoor		
Nederland-Hongarije (Rotterdam-Boedapest)	2,8	7,3
Nederland-Italië (Rotterdam-Milaan)	2,0	5,2
Nederland-Polen (Rotterdam-Poznan)	2,8	6,0
België-Spanje (Antwerpen-Barcelona)	2,1	6,6
België-Oostenrijk (Antwerpen-Wenen)	2,2	6,2
Duitsland (Duisburg-München)	2,9	5,8

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 energietransitie in de binnenvaart krijgt in 2026 een flinke impuls. Er komt een subsidieregeling beschikbaar om schepen te verduurzamen en de overstap naar duurzame brandstoffen te versnellen. 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.

De betrouwbaarheid van de vaarweginfrastructuur staat onder druk. De binnenvaart wordt, evenals weg en rail, getroffen door onderhoudsachterstanden. Regelmatig zijn er storingen bij sluizen, bruggen en stuwen.

Tabel 14 Ontwikkeling prijspeil per kostenpost 2024-2025 en raming 2026
- Intermodaal vervoer weg/binnenvaart -

Kostenpost	Realisatie 2025 t.o.v. realisatie 2024	Raming 2026 t.o.v. realisatie 2025
	% mutatie	
Intermodaal vervoer weg/binnenvaart		
Loonkosten	5,1	3,0
Kapitaalkosten	5,1	4,3
Reparatie en onderhoud	8,2	3,3
Verzekering	3,6	2,6
Brandstofkosten	-2,7	-4,7
Havengelden	6,5	3,5
Overige kosten	3,2	2,3
Overslagkosten	3,2	2,3

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 en **exclusief vrachtwagenheffing** (% mutatie)¹**

Soort intermodaal en relatie	Realisatie 2025 t.o.v. realisatie 2024		Raming 2026 t.o.v. realisatie 2025	
	Brandstofkostenontwikkeling			
	Exclusief ²	Inclusief	Exclusief ²	Inclusief
Intermodaal weg/binnenvaart				
Rotterdam-Antwerpen	3,5	3,4	3,3	3,0
Rotterdam-Veghel	4,1	4,0	3,3	2,9
Rotterdam-Westerbroek	4,0	3,9	3,2	2,8
Rotterdam-Venlo	4,0	3,9	3,2	2,9
Rotterdam-Duisburg	3,8	3,4	3,2	2,8
Rotterdam-Mannheim	3,7	3,3	3,1	2,5

Bron: Panteia

¹ Exclusief terminalkosten.

² Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, zijn meegenomen.

**Tabel 14c Realisatie 2025 minus raming 2025 plus raming 2026
exclusief vrachtwagenheffing (% mutatie)**

Soort intermodaal en relatie	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling
Intermodaal weg/binnenvaart		
Rotterdam-Antwerpen	2,7	2,7
Rotterdam-Veghel	3,3	2,6
Rotterdam-Westerbroek	3,2	2,6
Rotterdam-Venlo	3,2	2,6
Rotterdam-Duisburg	3,0	2,7
Rotterdam-Mannheim	3,0	2,8

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).

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 versturende 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 1-1-2025 moet voor 70 procent van de CO₂-uitstoot betaald worden en vanaf 2026 100 procent. Deze toeslag zal 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. De hoogte van deze toeslag is afhankelijk van onder meer de grootte van het schip en de vaarroute.

FuelEU toeslag

Op 1 januari 2025 trad de FuelEU Maritime Regulation in werking. Deze verordening, die deel uit maakt van het "Fit for 55"-wetgevingspakket, is van toepassing op alle schepen vanaf 5.000 ton en heeft tot doel de netto-uitstoot van broeikasgassen tegen 2023 met minstens 55% te verminderen ten opzichte van 1999 en tegen 2050 klimaatneutraal te zijn. FuelEU Maritime zal de kosten voor de scheepvaart doen stijgen door de eisen voor het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen, wat tot hogere vrachttarieven kan leiden.



Tabel 15 Ontwikkeling prijspeil per kostenpost 2024-2025 en raming 2026
- Intermodaal vervoer weg/shortsea -

Kostenpost	Realisatie 2025 t.o.v. realisatie 2024	Raming 2026 t.o.v. realisatie 2025
	% mutatie	
Intermodaal vervoer weg/shortsea		
Loonkosten	4,7	3,9
Afschrijving (1050 TEU schip)	1,5	2,3
Rentekosten	24,5	20,0
Verzekering	4,7	4,7
Reparatie en onderhoud	8,2	3,3
Brandstofkosten	-8,1	-5,9
Havengelden (o.b.v. Rotterdam)	6,5	3,5
Overige kosten	3,2	2,3
Overslagkosten	3,2	2,3

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 voorttransport en 150 km natransport over de weg.

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

Soort intermodaal en relatie	Realisatie 2025 t.o.v. realisatie 2024		Raming 2026 t.o.v. realisatie 2025	
	Brandstofkostenontwikkeling			
	Exclusief ²	Inclusief	Exclusief ²	Inclusief
Intermodaal weg/shortsea				
Nederland-Engeland (Rotterdam-Hull)	4,2	3,6	3,3	2,7
Nederland-Ierland (Rotterdam-Dublin)	4,2	3,3	3,3	2,6
Nederland-Spanje (Rotterdam-Bilbao)	3,5	2,7	3,2	2,4
Nederland-Zweden (Rotterdam-Gothenburg)	3,0	1,9	3,2	2,5

Bron: Panteia

¹ Exclusief terminalkosten.

² Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, zijn meegenomen.

Tabel 15c Realisatie 2025 minus raming 2025 plus raming 2026
exclusief vrachtwagenheffing (% mutatie)

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

Bron: Panteia



Wegen vrachtwagenheffing

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



Bron: RDW (2025)

2 Kosteneffect vrachtwagenheffing

2.1 Inleiding

Met ingang van 1 juli 2026 wordt in Nederland de vrachtwagenheffing ingevoerd. De vrachtwagenheffing geldt voor Nederlandse en buitenlandse vrachtwagens met een toegestane massa van meer dan 3,5 ton. De emissievrije bestelwagen tot 4.250 kg is vrijgesteld van de vrachtwagenheffing. De hoogte van de vrachtwagenheffing is afhankelijk van twee factoren: het toegestane gewicht van het voertuig en de CO₂-uitstootklasse. Hoe lager de uitstoot van het voertuig, des te minder heffing wordt betaald (zie tabel 16).

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

Tabel 16 Verwachte tarieven vrachtwagenheffing per kilometer in euro's (prijspeil 2026)

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

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2025

CO₂-Emissieklasse:

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

Motorrijtuigenbelasting en Eurovignet

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

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

2.2 Invloed van de vrachtwagenheffing op de kostprijs

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

Aan de hand van een aantal voorbeelden wordt een indicatie van de kostenstijging per soort vervoer weergegeven als gevolg van de invoering van de vrachtwagenheffing per 1 juli 2026. De vermelde kostenstijging is **niet** meegenomen in de berekening van de totale kostenontwikkeling. Per voorbeeld wordt tevens voor verschillende jaarkilometrages en verschillende aandelen tolplichtige kilometers het kosteneffect weergegeven. Per voertuigtype is er een verschil in de hoogte van het tarief (zie tabel 16).

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

Voorbeeld 1: Algemeen distributievervoer binnenland: Trekker-oplegger combinatie

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

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

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

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

Voorbeeld 2: Algemeen distributievervoer binnenland: Bakwagen

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

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

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

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

Voorbeeld 3: Elektrische bakwagen

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

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

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

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

Voorbeeld 4: Koel-vries vervoer

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

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

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

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

Voorbeeld 5: Internationaal vervoer Nederland-Duitsland 500 km

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

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

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

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

2.3 Methodiek op ritniveau

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

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

Voorbeeld: Algemeen distributievervoer binnenland: Trekker-opleggercombinatie

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

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

Uitleg lege kilometers

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

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

Voorbeeld:

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

Tabel 17 Extra kosten per beladen kilometer (in Euro's); gebaseerd op basistarief € 0,201

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

2.4 Deelladingen

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

Voorbeeld: Toerekening met verdeelsleutel per klant.

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

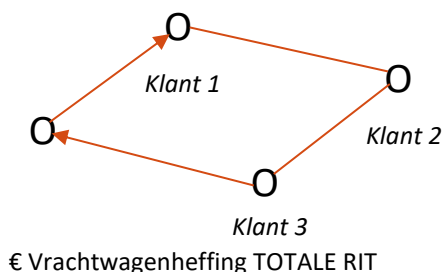
Klantgegevens: Gevestigd in:

Klant 1 Zwolle

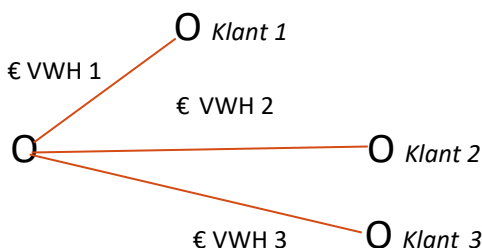
Klant 2 Assen

Klant 3 Groningen

Stap 1 Bereken totale kosten vrachtwagenheffing (VWH)



Stap 2 Bepaal kosten vrachtwagenheffing naar elke klant apart (voor het vervoer van één zending)



Stap 3 Toerekening

Kosten vrachtwagenheffing voor Klant 1

$$\frac{\text{€ VWH 1}}{\text{€ VWH 1} + \text{€ VWH 2} + \text{VWH 3}} * \text{VWH Totale rit}$$

Kosten vrachtwagenheffing voor Klant 2

$$\frac{\text{€ VWH 2}}{\text{€ VWH 1} + \text{€ VWH 2} + \text{VWH 3}} * \text{VWH Totale rit}$$

Kosten vrachtwagenheffing voor Klant 3

$$\frac{\text{€ VWH 3}}{\text{€ VWH 1} + \text{€ VWH 2} + \text{VWH 3}} * \text{VWH Totale rit}$$

Uitwerking:

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

Stap 2 Kosten vrachtwagenheffing voor elke klant apart:

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

Stap 3 Toerekening

Klant 1: ((€ 26,13) / (€ 26,13 + € 42,61 + € 46,43)) x € 97,89 = € 22,21

Klant 2: ((€ 42,61) / (€ 26,13 + € 42,61 + € 46,43)) x € 97,89 = € 36,22

Klant 3: ((€ 46,43) / (€ 26,13 + € 42,61 + € 46,43)) x € 97,89 = € 39,46

Kosteneffect vrachtwagenheffing

3



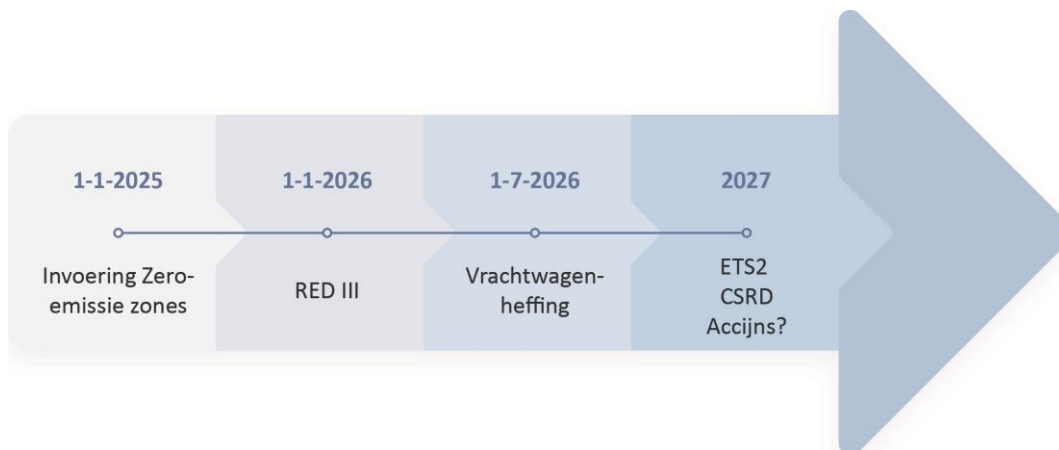
3 Trends en ontwikkelingen

3.1 Regelgeving die invloed heeft op de kostenontwikkeling

Naast de reguliere ontwikkeling van kostensoorten zijn er veranderingen qua regelgeving op het gebied van duurzaamheid zoals ZE-zones, REDIII, ETS2 en CSRD en overige Europese regelgeving zoals Mobility package en NIS2.

Deze ontwikkelingen zijn niet in één cijfer uit te drukken en zijn daarom **niet** meegenomen in de kostenontwikkelingen.

In onderstaande tijdlijn worden de belangrijkste (toekomstige) ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid weergegeven.



Invoering Zero-emissie zones tussen 2025-2030

In een ZE-zone moeten alle nieuwe bedrijfsvoertuigen, zowel bestelauto's als vrachtwagens, uitstootvrij rijden. Tussen 2025 en 2030 komen er in tenminste 29 steden zero-emissie zones. Veertien gemeenten hebben een ZE-zone op 1 januari 2025 ingevoerd. 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 dieservoertuigen nog enkele jaren mogen rijden in de ZE-zones. Alle bestelauto's en vrachtwagens die vanaf 1 januari 2025 op kenteken zijn gezet, moeten zero-emissie aangedreven zijn om de ZE-zone binnen te mogen ([Waar komen de zero-emissiezones - Op weg naar ZES](#)). Met de handhaving en beboeting is per 1 juli 2025 een begin gemaakt.

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 oorspronkelijk tot 1 januari 2028, met een DET vóór 1-1-2025. Het kabinet heeft in het voorjaar van 2025 besloten de toegangsperiode voor bestelauto's met emissieklasse 6 te verruimen tot 1 januari 2029. 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>).

Ontheffing rijbewijs C voor zware bestelauto's tot 4.250 kg

Per 1 juli 2025 jl. mag elke ondernemer gebruikmaken van zwaardere elektrisch aangedreven bestelauto's tot 4.250 kg die bestuurd worden door chauffeurs met een B-rijbewijs. De bestuurder moet ten minste twee jaar in bezit zijn van rijbewijs B. Tevens moeten bestuurders een aanvullende veiligheids cursus volgen. Indien aan de afstandseis (gebruik binnen een straal van 100 km binnen Nederland) wordt voldaan, dan geldt een tachograafvrijstelling. Wanneer er gebruik kan worden gemaakt van de tachograafvrijstelling is er wel een digitaal registratiesysteem voor de arbeidstijden nodig.

RED III

Dit staat voor Renewable Energy Directive en wordt in 2026 van kracht. De richtlijn schrijft voor dat brandstofleveranciers een bepaald percentage CO₂-reductie moeten realiseren via de levering van hernieuwbare brandstof. Dit percentage wordt jaarlijks verhoogd. Voor de geleverde hernieuwbare brandstof krijgen de brandstofleveranciers zogenaamde HBE's: Hernieuwbare Brandstof Eenheden (die vanaf 2026 omgezet worden in EmissieReductie-Eenheden (ERE's)). Leveranciers moeten elk jaar aantonen dat ze de verplichte CO₂-reductie hebben gehaald. Als ze dit niet halen moeten ze HBE's kopen. Bedrijven die meer CO₂ hebben gereduceerd dan het voorgeschreven percentage kunnen hun HBE's namelijk verkopen. Dit maakt het systeem een marktinstrument om klimaatverandering tegen te gaan. Hoe minder brandstofleveranciers de doelen hebben gehaald hoe hoger de prijs van HBE's. Deze prijs zal uiteindelijk worden doorberekend in de diesel.

ETS2

Naar verwachting zullen m.i.v. 2027 de kosten van een liter diesel, afhankelijk van de CO₂-prijs per ton, gaan toenemen. Door de Europese Unie is namelijk een nieuwe maatregel geïntroduceerd: het EU Emission Trading System 2 (ETS2). Dit systeem zal effectief van start gaan in 2027. Het systeem heeft betrekking op de CO₂-emissies van brandstoffen in o.a. het wegvervoer. Er wordt een plafond ingesteld voor de totale hoeveelheid uitstoot die binnen het systeem mag worden uitgestoten. Dit plafond daalt jaarlijks, in lijn met de EU-doelstellingen, waardoor schaarste ontstaat en de emissierechten een prijs krijgen. De energie- en brandstofleveranciers hebben de verplichting emissies te monitoren en de benodigde rechten in te kopen en in te leveren. Zij moeten gaan bijhouden welke brandstoffen zij leveren aan welke type klant. De extra kosten die daarvoor worden gemaakt, zullen waarschijnlijk worden doorberekend aan de eindgebruikers, wat resulteert in hogere brandstofprijzen voor diesel en benzine. De Europese Commissie verwacht dat de extra kosten van diesel hierdoor in 2030 ongeveer 15 eurocent per liter zal zijn. Voor

Nederlandse berekeningen wordt al per 2027 uitgegaan van een meerprijs van ongeveer 12 eurocent per liter.

Accijns

De korting op de accijns en de nog niet doorgevoerde indexatie blijft ook in 2026 van kracht (dit moet nog goedgekeurd worden door de Tweede en Eerste Kamer). Daarnaast wordt de wettelijke indexatie van het accijnstarief per 1 januari 2026 niet toegepast. De accijns op diesel is daardoor in 2026 gelijk aan 2025. Op 1 januari 2027 vervalt de korting op de accijns en worden tevens de gemiste indexaties (voor de jaren 2023, 2024, 2025 en 2026) meegenomen in het accijnstarief. De wettelijke indexatie vindt weer plaats op 1 januari 2027.

VECTO getrokken materieel

VECTO staat voor Vehicle Energy Consumption Calculation Tool. Het is een door de Europese Unie ontwikkelde simulatietool om op een uniforme manier het CO₂-uitstoot van vrachtauto's te berekenen. De berekende VECTO-waarde is bepalend voor het gehanteerde tarief van de vrachtwagenheffing. Na vrachtauto's moet ook getrokken materieel (opleggers en aanhangwagens), voorzien zijn van een CO₂-certificaat. Dit betreft overigens enkel trailers met een doosvormige carrosserie met een toegestaan gewicht boven de 8 ton. Denk hierbij aan schuifzeiltrailers, huifwagens, kastenwagens en koeltrailers. Tankwagens, bulkwagens, platte trailers, dolly's, containerchassis en trailers met meer dan 3 assen vallen buiten de scope van de regeling. Dat kan in de toekomst veranderen. De geregistreerde VECTO-waarden in 2025 dienen als referentiewaarde voor 2030. Vanaf dat jaar moeten de fabrikanten zorgen dat de CO₂-waarden van de door hen geleverde trailers 10% lager zijn dan de referentiewaarde.

Voldoen de fabrikanten niet aan de wetgeving dan kunnen zij hoge boetes krijgen. De nodige aanpassingen plus het doorrekenen van boetes kunnen ertoe leiden dat reguliere trailers vanaf 2030 duizenden euro's duurder worden.

Richtlijn CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive)

De rapportageverplichting voor bedrijven die vanaf 1 januari 2025 zou gelden, is met twee jaar uitgesteld. Aanleiding voor het uitstel is het aangepaste Omnibuspakket voor de CSRD dat voorstellen bevat van de Europese Commissie om rapportageverplichtingen voor duurzaamheidsinformatie gefaseerd en werkbaar uit te voeren. Voor de transportsector betekent dit uitstel een versoepeling van bepaalde rapportage-eisen onder de ESRS (European Sustainability Reporting Standards).

Onderstaande **Europese wetgeving** heeft eveneens invloed op kostenontwikkelingen, maar zijn ook niet in één cijfer uit te drukken en zijn daarom **niet** meegenomen in de kostenontwikkelingen.

Mobility package (smart tacho 2)

Voertuigen die voorzien waren van analoge en digitale tachografen, gebruikt in het internationaal vervoer, moesten per 1 januari 2025 jl. 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 18 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 deze moeten opnieuw geïjkt 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. Vanaf 24 december 2025 moeten alle nieuw geregistreerde vrachtwagens verplicht zijn uitgerust met de OSNMA (Open Service Navigation Message Authentication) Smart Tacho 2. De OSNMA-functionaliteit is een aanvullende beveiligingsmaatregel om manipulatie van satellietnavigatiesystemen en dus voertuigposities te voorkomen.

Trends en ontwikkelingen

NIS2

NIS2 (Network and Information Systems Security 2) is een Europese richtlijn, bedoeld om de cyberweerbaarheid van bedrijven te vergroten. De richtlijn geldt voor bedrijven met meer dan 50 medewerkers en/of een omzet van 10 miljoen euro. Voor NIS2 moeten verplichte maatregelen worden genomen, waaronder risicoanalyse, opleidingen, aansprakelijkheden directie, beveiliging van de toeleveringsketen en het melden van incidenten. Het is nog onduidelijk hoeveel transportbedrijven hier direct mee te maken krijgen. Het gaat primair om bedrijven die actief zijn in enkele specifieke sectoren. Wat transport betreft gaat het vooral om post-koeriers, distributie levensmiddelen, distributie chemicaliën of afvalverwerking. Veel bedrijven zullen er wel indirect mee te maken krijgen omdat ze onderdeel zijn van de keten. De NIS2-richtlijn moet in Nederland nog worden omgezet in nationale wetgeving.

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. 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.

3.2 Ken uw kosten

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. 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.

- Minder brandstofverbruik door investeringen in zuiniger materieel.
- Verhoging van de beladingsgraad.
- Verminderen lege kilometers.
- Banden op juiste spanning.
- Coaching chauffeurs, analyse rijgedrag chauffeurs (brandstofbesparing tussen de 5 en 10%).
- Aanpak ziekteverzuim.
- Keuzes m.b.t. het uitbesteden van transporten.
- Losproces verbeteren in samenwerking met de klant.
- Samenwerking in de keten.
- Gebruik van andere vervoersmodaliteiten in de logistieke keten.

ICT

Door inzet van real-time data, telematica en business intelligence tools kunnen ritten efficiënter worden gepland, met minder lege kilometers, lagere brandstofconsumptie en verminderde CO₂-uitstoot als direct gevolg.

3.3 Ontwikkelingen specifiek voor deelsectoren

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

Deze ontwikkelingen zijn niet in één cijfer uit te drukken en zijn daarom **niet** meegenomen in de kostenontwikkelingen.

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. Daarnaast zorgt een hoger energieverbruik voor een hoge CO₂-uitstoot, die extra belast gaat worden.

Kosten van tankautoreiniging

Tankautoreiniging is geen uniforme activiteit. Het reinigingsproces is afhankelijk van het te reinigen product. Op basis van de producten kan de volgende indeling worden gemaakt:

- Levensmiddelen
- Chemicaliën

Beide producten kunnen voorkomen in vloeibare of in vaste vorm (poeders, korrels, cement, etc.). Tankreiniging kan plaatsvinden bij een transportbedrijf met een eigen tankreinigingsinstallatie en/of worden uitbesteed aan een tankautoreinigingsbedrijf. Daarnaast bestaan er verschillende soorten van niveaus van tankreiniging.

De hogere loonkosten en de energiekosten vormen de belangrijkste redenen van de kostenstijgingen. Daarnaast zorgen de strengere regelgeving en duurdere reinigingsmiddelen voor een toename van de kosten. Maatregelen die door ondernemers worden genomen om de stijgende kosten te beheersen zijn met name het efficiënter inplannen om minder vaak te reinigen, het heronderhandelen van contracten met reinigingsstations en het inzetten van eigen reinigingsfaciliteiten.

De kostenontwikkeling van tankautoreiniging is overigens **niet** meegenomen in de totale kostenontwikkeling (zie voor de kostenontwikkeling tabel 3a).

Bouw en kiepertransport

Voor bouwtransport in het algemeen is de invloed van het stikstofdossier 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. Daarnaast is er vraag naar emissievrij materieel en transport.

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 bevoorrading 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.

Naast de zero-emissiezones, zie paragraaf 3.1, nemen steden ook steeds meer toegangsbeperkende maatregelen gericht op goederenvervoer, zoals lengte-, gewicht-, hoogte- en aslastbeperkingen en vrachtauto-inrijverboden. Ook hierdoor stijgen de kosten voor het afleveren.

Deelsector zeecontainervervoer

De zeecontainervervoersector 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 wegvervoersector treffen, ondervindt deze deelsector specifieke kostenverhogingen, zoals de hoge kosten voor hergebruik van containers en de toenemende ICT-kosten en administratieve lasten door o.a. verplichte digitale processen zoals Portbase/ Secure Chain en strengere douaneregels (ICS2). Dit vraagt investeringen in software, systemen en ondersteuning, ook bij kleinere vervoerders.

Een andere belangrijke ontwikkeling is dat steeds meer terminals, depots en laad en loslocaties werken met tijdslots, wat tot 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.

De huidige handelsoorlog heeft ook zijn invloed op de deelsector zeecontainervervoer. De invoering van importheffingen en andere handelsbeperkingen kunnen leiden tot een afname van het containerverkeer en verschuivingen in handelsstromen.



Deelsector afvalstoffentransport

Zowel batterijen (sterke toename van vapes) als lachgascilinders worden door gebruikers in de openbare ruimte of bij het reguliere afval achtergelaten. Deze batterijen en lachgascilinders vormen een direct gevaar tijdens het inzamelen en het verwerken van het afval. Het kan leiden tot explosies en branden 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.

De invoering van de zero-emissie zones in een groot aantal gemeenten heeft ook invloed op het afvalstoffentransport. Dit betekent dat bedrijven in de afvalvervoersector zich moeten aanpassen door over te schakelen op elektrische of waterstof aangedreven voertuigen.

Internationaal: tol

In tabel 18 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 2026 is voor de meeste landen nog niet bekend.

Tabel 18 Ontwikkeling tolgelden

België	Per 1-1-2025, 1-7-2025 en 1-1-2026 wijziging van de tarieven.
Denemarken	Per 1-1-2025 is Denemarken overgestapt van het Eurovignet naar een kilometerheffing voor vrachtwagens vanaf 12 ton.
Duitsland	In 2025 geen wijziging van de tarieven.
Engeland	Vrachtwagenheffing voor vrachtwagens van meer dan 12.000 kg op snelwegen of A-wegen. Tarief per jaar voor Euro 6 voertuig: 597 pond, Euro 5 en lager: 776 pond.
Frankrijk	Verhoging per 1-2-2025 met gemiddeld 0,9%.
Italië	Verhoging per 1-1-2025 met gemiddeld 1,8%.
Oostenrijk	Verhoging per 1-1-2025 tussen de 7,3% en 12,6%.
Polen	Verhoging per 1-1-2025 met gemiddeld 3,3%.
Spanje	Verhoging per 1-1-2025 met gemiddeld 4,6%.

In bijlage 1 (tabellen B3 t/m B7) worden de gedetailleerde tarieftabellen voor een aantal landen weergegeven.

3.4 Bedrijfsspecifieke ontwikkelingen

Bedrijfsspecifiek zijn er ontwikkelingen die invloed hebben op de kosten van een bedrijf maar per bedrijf kan verschillen door andere omstandigheden. In deze paragraaf wordt geïllustreerd:

- Kostenverandering als gevolg van hogere of lagere loonkostenmutatie.
- Kostenverandering als gevolg van verandering dieselprijs.
- Kostenverandering als gevolg van congestie en verandering gemiddelde rijsnelheid.
- Effect verandering ziekteverzuimpercentage.

Deze ontwikkelingen zijn niet in één cijfer uit te drukken en zijn daarom **niet** meegenomen in de kostenontwikkelingen.

3.4.1 Effect 1% hogere of lagere loonkostenmutatie

Omdat de loonkostenstijging in 2025 en 2026 per individueel bedrijf anders kan zijn dan de loonkostenstijging volgens deze rapportage, wordt in de tabellen 19 en 20 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

Vanaf 2026 moeten uitzendkrachten dezelfde arbeidsvoorwaarden krijgen als vaste medewerkers bij de opdrachtgever. Dit geldt niet alleen voor het loon, maar ook voor zaken zoals vakantiedagen, toeslagen, pensioenregelingen en scholingsmogelijkheden. Als er veel gewerkt wordt met uitzendkrachten kan dit een kostenverhogend effect gaan hebben.

- 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 2026: + 6,1% (zie tabel 3). Totale geraamde kostenstijging (inclusief brandstofkostenontwikkeling) voor 2026: +2,8% (zie tabel 6). Als de extra loonkostenstijging bijvoorbeeld 1% is, dan wordt de totale kostenstijging $+2,8\% + 0,4\% = 3,2\%$.

In de tabellen 19 en 20 wordt het effect van de hogere/lagere loonkostenmutatie weergegeven voor de verschillende deelsectoren.

Tabel 19 Effect 1% hogere/lagere loonkostenmutatie op het kostenniveau (inclusief brandstofkosten)

Deelsector/voertuigconfiguratie	Effect 1% hogere/lagere 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
Afvalstoffentransport	
• 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	0,5
• B-double met opbouw	0,4
• B-double zonder opbouw	0,5
• Trekker-trailer-middenasser	0,5

Tabel 20 Effect 1% hogere/lagere loonkostenmutatie op het kostenniveau (inclusief brandstofkosten) - Grensoverschrijdend ongespecialiseerd vervoer -

Landenrelatie en vervoerafstand	Effect 1% hogere/lagere 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

3.4.2

Kostenverandering als gevolg van verandering dieselprijs

Uitgaande van een basisprijs voor diesel voor het jaar 2025 (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 2025 gemiddeld 157,50 cent/liter excl. BTW
- P_a = 158,77 cent/liter (actuele dieselprijs excl. BTW)
- A = 25% aandeel brandstofkosten van de totale kosten

$$K_v = \frac{(158,77 - 157,50)}{157,50} * 25\% = 0,2\%$$

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

Tabel 21 Kostenverandering (%) als gevolg van verandering dieselprijs

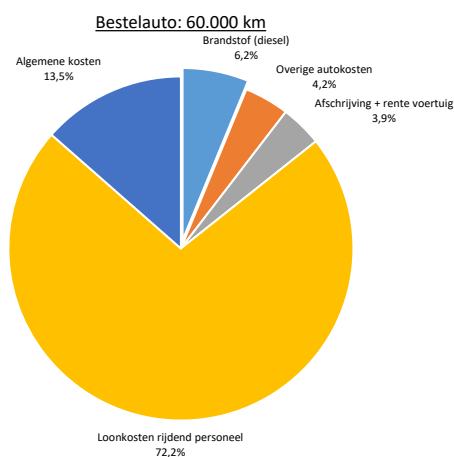
Procentuele verandering dieselprijs t.o.v. basisprijs	Aandeel brandstofkosten in totale kosten				
	10 %	15 %	20 %	25 %	30 %
- 20 %	-2,00 %	-3,00 %	-4,00 %	-5,00 %	-6,00 %
- 10 %	-1,00 %	-1,50 %	-2,00 %	-2,50 %	-3,00 %
- 5 %	-0,50 %	-0,75 %	-1,00 %	-1,25 %	-1,50 %
- 1 %	-0,10 %	-0,15 %	-0,20 %	-0,25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

Brandstofprijsvolatiliteit

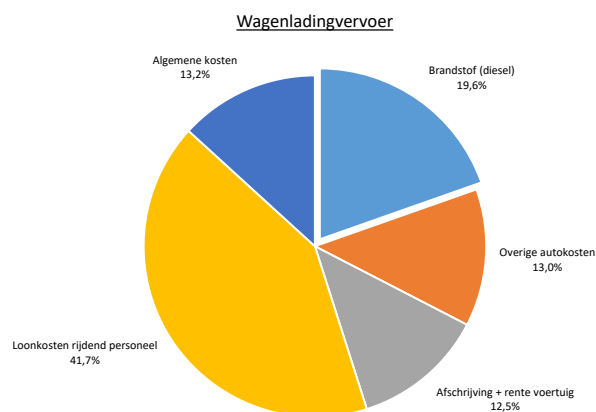
De brandstofprijs wordt sterk beïnvloed door geopolitieke spanningen, schommelingen in de olieprijs en wisselkoersontwikkelingen. Conflicten in olieproducerende regio's, variabele accijnsdruk en onzekerheid over de energietransitie zorgen voor forse fluctuaties. Deze volatiliteit maakt het uitdagend om tarieven langdurig vast te leggen, zeker bij langdurige contracten. Bovendien leidt de groeiende vraag naar alternatieve brandstoffen, zoals HVO100 en LNG, tot een nieuwe dynamiek in de brandstofmarkt. Daarbij hangt in de nabije toekomst een stijging van de brandstofaccijns in Nederland boven de markt. De korting op de accijns is vooralsnog met 1 jaar verlengd (t/m 31-12-2026). Het blijft van groot belang om brandstofclausules in transportcontracten op te nemen.

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 geringe afname 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 afname van de brandstofkosten met 0,6% in combinatie met een brandstofaandeel van 6,2% betekent een afname van de kosten, als gevolg van de brandstofkostendaling, met 0,04% voor een bestelauto.



De afname van de brandstofkosten met 0,6% in combinatie met een brandstofaandeel van 19,6% betekent een afname van de kosten, als gevolg van de brandstofkostendaling, met 0,1% 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 2025 volgens tabel 6 **inclusief** brandstofkostenontwikkeling 3,8%. Dit percentage gaat over alle kosten. Dus als de kosten bijvoorbeeld 100.000 euro (inclusief brandstof) bedragen, dan gaat over alle kosten 3,8% dus in totaal 3.800 euro.

De kostenontwikkeling **exclusief** brandstofkostenontwikkeling van 3,9% gaat eveneens over alle kosten, dus in totaal ongeveer 3.900 euro over de lonen/overige kosten en 0 euro over de brandstof.



3.4.3

Congestie en gemiddelde rijsnelheid

De jaarfilezwaarte (de gemiddelde filelengte vermenigvuldigd met de duur van de file op jaarbasis) steeg met 11,7% van 19,5 miljoen in 2023 naar 21,8 miljoen kilometerminuten in 2024.

Hierdoor is de jaarfilezwaarte op het hoogste niveau ooit. De voornaamste file-oorzaak is de hoge intensiteit (reguliere spitsfiles), gevolgd door ongevallen en incidenten. De ontwikkeling van de filezwaarte ziet er als volgt uit:

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

Bron: Rijkswaterstaat; Rapportage Rijkswegenet

De 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 hoofdwegenet (en steeds meer eveneens op het onderliggende wegenet) 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 22 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 hoofdwegenet en het onderliggende wegenet.

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 Rijkswegenet).

Onderhoudswerkzaamheden infrastructuur

Trends en ontwikkelingen

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. Door het tekort aan mensen en materieel kunnen veel werkzaamheden alleen nog over langere periodes worden uitgesmeerd. Dit betekent dus langer hinder voor weggebruikers. De verkeershinder kan, naast de extra kosten, leiden tot onbetrouwbare reistijden en extra kilometers.

Grenscontroles Duitsland

Grenscontroles met Duitsland leiden tot dagelijkse structurele vertragingen op veel Nederlandse snelwegen. De aanvankelijk steekproefsgewijze controles zijn op sommige snelwegen medio 2025 omgezet in 24/7 controles op de A1, A12, A76. Daarnaast blijven er steekproefsgewijze controles op andere grensovergangen, met name de A37 en A67. Iedere dag staan er nu files door grensoponthoud. De gemiddelde dagelijkse vertraging bedraagt 20-30 minuten, met uitschieters tot een uur. Duitsland heeft de controles voor de derde keer verlengd tot en met maart 2026.



Tabel 22 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	€ 224.748
Loonkosten chauffeur	€ 94.810 (waarvan 58% rijdiensturen = € 54.990)
Aandeel congestiekosten	€ 54.990/€ 224.748 = 24,5%.

Afname gemiddelde rijsnelheid	1%
Rijsnelheid	59,4 km per uur
Chauffeursuren	2.600 uur waarvan 1.515 rijdiensturen
Loonkosten chauffeur	€ 95.366 (waarvan 58,3% rijdiensturen = € 55.598)
Kosten per jaar	€ 225.304

Bij een afname van de gemiddelde rijsnelheid met 1,0% en een aandeel van 24,5% congestiekosten nemen de totale kosten toe met 0,25%.

3.4.4

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 23).

Tabel 23 Effect wijziging ziekteverzuimpercentage op de loonkosten per uur

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

Basis 6,1% (2024; Bron: CBS)

Bron: Panteia

Voorbeeld:

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

Bijlagen



Bijlage 1 Toelichting ontwikkeling prijspeil 2025 en raming 2026

De voor 2026 geraamde kostenontwikkelingen zijn mede gebaseerd op de Macro Economische Verkenning 2026 van het Centraal Planbureau. Een aantal kerncijfers is onderstaand samengevat.

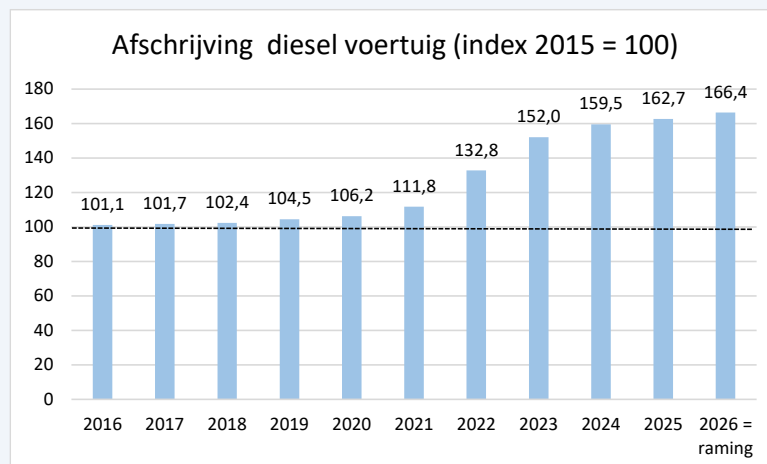
Kerncijfers Macro Economische Verkenning 2026

Nationale consumentenprijsindex:		
2025 t.o.v. 2024	3,2 %	
2026 t.o.v. 2025	2,3 %	
	Niveaus	
	2025	2026
Olieprijs (Brent, dollars per vat)	70,8	68,4
Eurokoers (dollar)	1,12	1,15

Bron: Centraal Planbureau

Afschrijving voertuig (op basis van aanschafwaarde materieel)

De aanschafprijzen van het rijdend materieel (vrachtwagens, trekkers, inclusief getrokken materieel) zijn in 2025 met gemiddeld 2,0% toegenomen ten opzichte van 2024. Voor 2026 is een stijging geraamd van de afschrijvingskosten van 2,3%.



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

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
1,1%	0,6%	0,7%	2,0%	1,7%	5,2%	18,8%	14,5%	4,9%	2,0%	2,3%

Vrijstelling BPM voor bestelauto's is vervallen

De 'Belasting van personenauto's en motorrijwielen' (BPM) vrijstelling voor ondernemers die een nieuwe bestelauto kopen, is per 1 januari 2025 vervallen. 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 toename van de aanschafprijs van een gemiddelde diesel bestelauto voor 2025 is gemiddeld 46,8%. Voor 2026 is de verwachte stijging 2,3%.

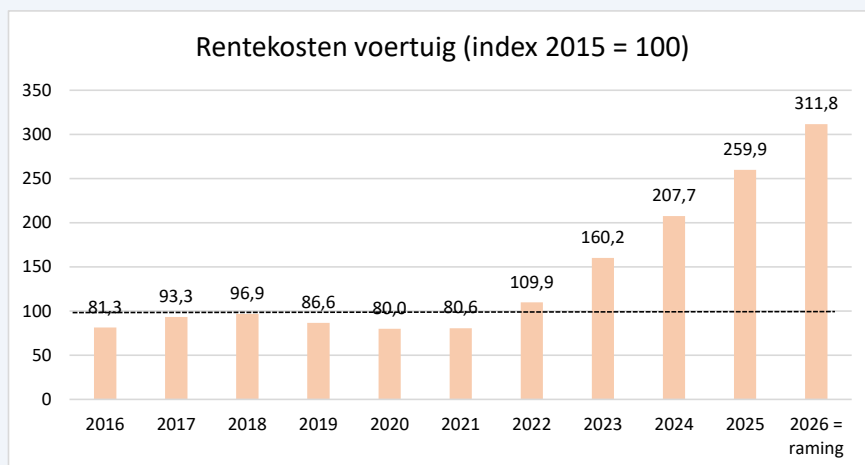
Elektrische voertuigen

De aanschafprijzen van elektrische vrachtwagens en trekkers zijn in 2025 met gemiddeld 3,7% gedaald ten opzichte van 2024. Voor 2026 wordt een daling verwacht van gemiddeld 7,8%. De dalende tendens komt onder meer door de daling van de batterijprijzen.

De aanschafprijzen van elektrische bestelauto's zijn met gemiddeld 1,8% gedaald. Voor 2026 wordt een daling verwacht van 5,9%.

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 2024 2,82% en 2025 3,46%. De stijging van de prijzen van het automaterieel met 2,0% en de toename van het gemiddelde rentepercentage resulteert in een toename (25,1%) van de rentekosten in 2025 over het in het voertuig geïnvesteerde vermogen ten opzichte van 2024. Het gemiddeld verwachte rentepercentage voor 2026 is 4,06%. Voor 2026 wordt een toename van de rentekosten verwacht van 20,0%.



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

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
-18,7%	14,7%	3,9%	-10,6%	-7,6%	0,7%	36,3%	45,8%	29,7%	25,1%	20,0%

Motorrijtuigenbelasting

De tarieven voor de motorrijtuigenbelasting zijn per 1-1-2025 aangepast aan de door de overheid vastgestelde inflatiecorrectie (1,2%). Bij invoering van de vrachtwagenheffing per 1-7-2026 wordt de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens boven de 12 ton verlaagd tot het Europees minimum. Voor vrachtwagens tot 12 ton wordt de motorrijtuigenbelasting volledig afgeschaft.

Per 1-1-2026 en per 1-7-2026 is er geen inflatiecorrectie. Na de start van de vrachtwagenheffing vindt weer de jaarlijkse indexatie plaats.

Het tarief van de motorrijtuigenbelasting voor bestelauto's van ondernemers is per 1 januari 2025 verlaagd met 3,2%. Voor 2026 wordt dit tarief voor bestelauto's aangepast aan de door de overheid vastgestelde inflatiecorrectie (2,9%).

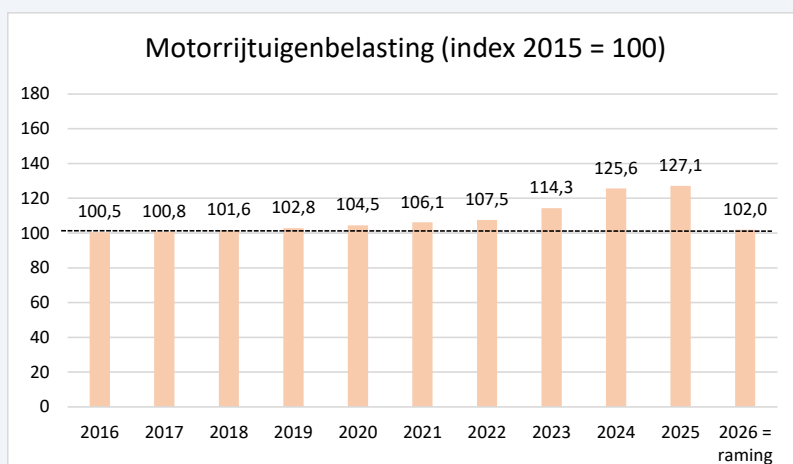
Berekening ontwikkeling motorrijtuigenbelasting 2026 t.o.v. 2025

Trekker-oplegger/vrachtwagen-aanhanger

- Tarief 2025 per jaar € 1.040 (is € 260 per kwartaal)
- Tarief 2026 1^e halfjaar € 260 x 2 = € 520
- Tarief per 1-7-2026 € 157 x 2 = € 314
- Tarief gehele jaar 2026 € 520 + € 314 = € 834
- Ontwikkeling 2026 t.o.v. 2025: **-19,8%** ($(€ 834 - € 1.040) / € 1.040 \times 100\%$)

In onderstaand overzicht wordt de gemiddelde ontwikkeling (2026 t.o.v. 2025) van de motorrijtuigenbelasting weergegeven per deelsector/voertuigconfiguratie.

<i>Deelsector/voertuigconfiguratie</i>	Procentuele mutatie motorrijtuigenbelasting gemiddeld 2026 t.o.v. 2025
Algemeen distributie - Solo laadvermogen 6 ton - Solo laadvermogen 9 ton - Solo laadvermogen 16 ton en meer - Combinatie (trekker-oplegger/vrachtwagen-aanhanger)	-50,0 -46,0 -33,9 -19,8
Fijnmazige distributie - Collogoed - Palletgoed	-50,0 -34,2
Kiepers	-19,8
Afvalstoffentransport - Bedrijfsafval rolcontainers - Kleine afzetcontainers - Autolaadkraan	n.v.t. -23,2 -19,8
Koel/vries - Solo voertuigen - Combinatie	-33,9 -19,8
Wagenlading	-19,8
Zeecontainer	-19,8
Tankvervoer	-19,8
Bulkvervoer	-19,8
Ecocombi	-19,8
Elektrische voertuigen - Lichte bakwagen - Bakwagen - Trekker	-50,0 + 14,6 + 70,8



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

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
0,5%	0,3%	0,8%	1,2%	1,6%	1,6%	1,3%	6,3%	9,9%	1,2%	-19,8%

Eurovignet

De tarieven van het Eurovignet zijn per 25 maart 2025 met 1,9% verhoogd (is gemiddeld 1,5% toename op jaarbasis). Een overzicht staat in onderstaande tabel.

<i>CO₂-emissieklasse</i>	<i>Euro-emissieklasse</i>	<i>Ten hoogste 3 assen</i>	<i>Ten minste 4 assen</i>
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

De heffing van het Eurovignet wordt in Nederland per 1-7-2026 stopgezet i.v.m. de invoering van de vrachtwagenheffing. Voor het vervoer door Luxemburg en Zweden is een Eurovignet nog steeds verplicht voor vrachtauto's.

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

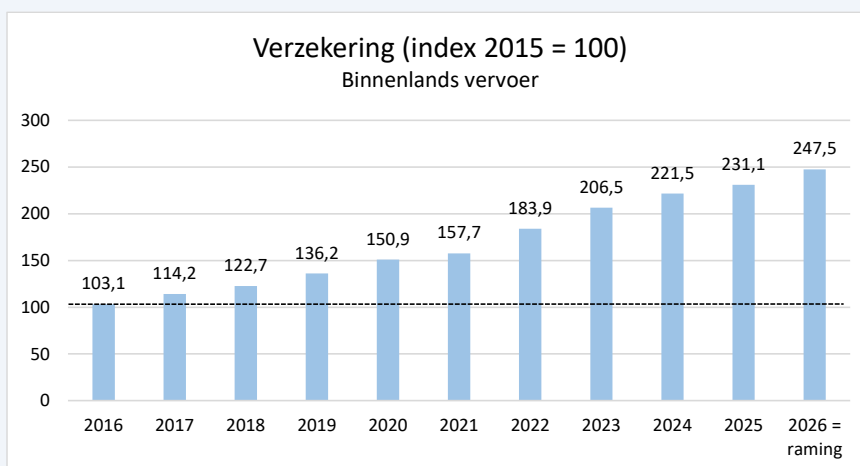
2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,5%	-49,8%

Verzekering voertuig

Volgens informatie bij een aantal verzekeringsmaatschappijen zijn de basispremies in 2025 voor WA-verzekeringen met gemiddeld 3,4% gestegen. De stijging van de cascopremies is 5,3% (dit is inclusief de prijsstijging van het rijdend materieel). In totaal zijn de verzekeringskosten in 2025 in het binnenlands vervoer met gemiddeld 4,3% toegenomen en in het grensoverschrijdend vervoer met 4,5%.

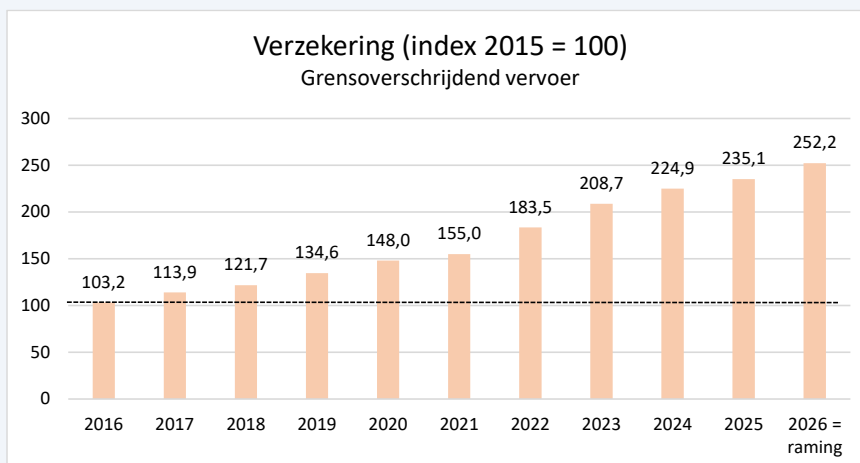
De forse stijging van de verzekeringskosten die door een aantal transportbedrijven wordt ervaren is het gevolg van premiestijgingen en schadeontwikkeling binnen het betreffende bedrijf. Bijvoorbeeld in het distributievervoer is het verloop van chauffeurs groter en daardoor kan ook de schadelast toenemen.

In 2026 zal het premiepeil van WA-verzekeringen naar verwachting stijgen met gemiddeld 6,0% ten opzichte van 2025. De stijging van de cascopremie in 2026 ten opzichte van 2025 wordt geraamd op gemiddeld 8,2%. Rekening houdend met het relatieve aandeel van de onderscheiden verzekeringen resulteert dit in een verwachte kostenstijging voor de post autoverzekering van 7,1% voor het binnenlands vervoer en 7,3% voor het grensoverschrijdend vervoer.



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

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
3,1%	10,8%	7,4%	11,0%	10,8%	4,5%	16,6%	12,3%	7,3%	4,3%	7,1%

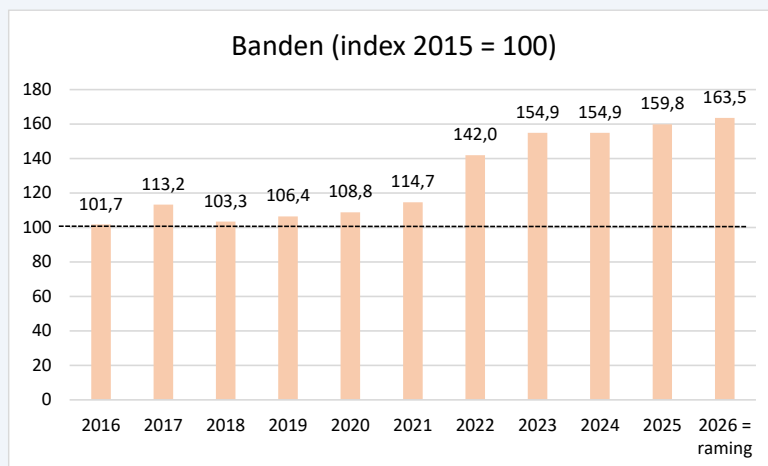


Ontwikkeling verzekeringskosten **grensoverschrijdend vervoer** t.o.v. het voorgaand jaar:

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
3,2%	10,4%	6,8%	10,6%	10,0%	4,7%	18,4%	13,7%	7,8%	4,5%	7,3%

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 2025 ten opzichte van 2024 met gemiddeld 3,2% gestegen. Voor 2026 is een stijging geraamd van 2,3%.



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

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
1,7%	11,3%	-8,7%	3,0%	2,2%	5,4%	23,8%	9,1%	0,0%	3,2%	2,3%

Brandstof

Overzicht per maand dieselprijs per 100 liter in 2024 en 2025

Maand	Diesel pompprijs per 100 liter excl. BTW	
	2024	2025
	€	€
Januari	157,49	161,65
Februari	163,61	160,48
Maart	162,87	155,30
April	163,97	150,89
Mei	157,38	148,98
Juni	156,21	154,14
Juli	158,58	157,65
Augustus	153,54	155,68
September	148,52	158,36
Oktober	151,46	158,77
November	157,86	158,77
December	158,77	158,77
Jaargemiddelde	157,50	156,60
Index 2025 (2024 = 100)	100	99,4
		Afname: 0,6%

Bron: BP; De prijs in oktober, november en december 2025 is gelijk gehouden aan de prijs op 24-09-2025.

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

Land	Gemiddeld 2024	Gemiddeld 2025	Mutatie in %
Nederland	157,50	156,60	-0,6
België	142,35	136,54	-4,1
Denemarken	132,33	138,17	4,4
Duitsland	127,29	120,88	-5,0
Engeland	146,01	138,66	-5,0
Frankrijk	141,35	134,03	-5,2
Italië	140,83	134,22	-4,7
Luxemburg	123,20	121,04	-1,8
Spanje	121,61	117,68	-3,2
Zweden	132,27	121,26	-8,3

Bron: EU; De prijs in oktober, november en december 2025 is gelijk gehouden aan de prijs op 24-09-2025.

Voor de raming van de dieselprijs (exclusief BTW, accijns en voorraadheffing) voor gemiddeld 2026 is in deze rapportage uitgegaan van de verwachte ontwikkeling van de olieprijs volgens het Centraal Planbureau (afname van 5,9% in 2026 ten opzichte van 2025).

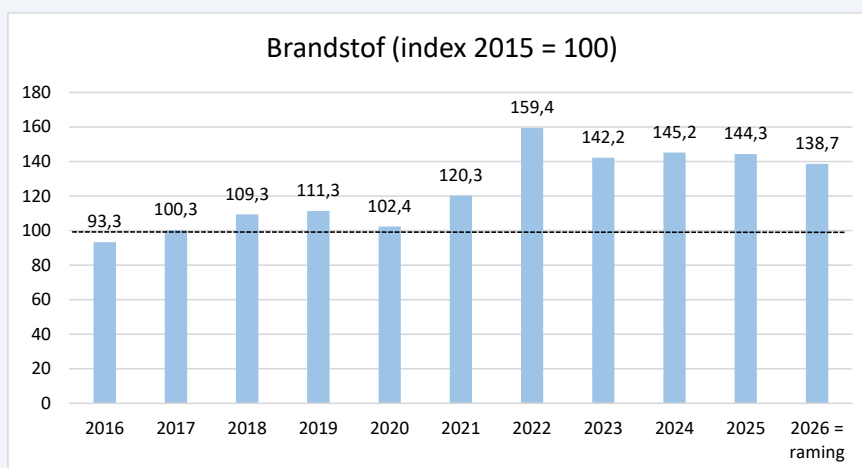
De korting op de accijns en de nog niet doorgevoerde indexatie blijft ook in 2026 van kracht. Deze korting is meegenomen in de geraamde ontwikkeling van de brandstofprijs.

De geraamde ontwikkeling van de brandstofprijs voor het jaar 2026 is als volgt:

Diesel	Gemiddelde prijs per 100 liter in euro's	
	2025	2026
Prijs exclusief accijns, heffingen en BTW	104,17	98,02
Jaargemiddelde accijns en voorraadheffing:		
• Accijns	51,63	51,63
• Voorraadheffing	0,80	0,80
Totaal	156,60	150,45
Index	100,0	96,1 Afname 3,9%

RED III en ETS2

De regelgeving op het gebied van duurzaamheid, RED III (m.i.v. 1-1-2026) en ETS2 (in 2027) zal in de komende jaren resulteren in een verhoging van de brandstofprijs. In hoofdstuk 3 Trends en ontwikkelingen wordt hier dieper op ingegaan. Deze ontwikkelingen zijn niet meegenomen in de raming van de brandstofprijs.



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

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
-6,7%	7,5%	9,0%	1,8%	-8,0%	17,5%	32,5%	-10,8%	2,1%	-0,6%	-3,9%

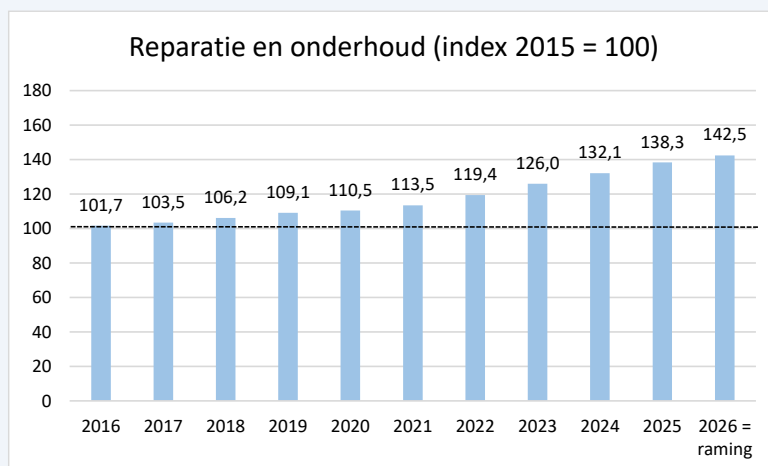
AdBlue

De prijs van AdBlue is in 2025 met gemiddeld 0,1% toegenomen t.o.v. 2024 (Bron: BP). Voor 2026 wordt een afname geraamd van 1,0% (de laatst bekende prijs is vergeleken met de gemiddelde prijs in 2025).

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	2025 t.o.v. 2024	Raming 2026 t.o.v. 2025
Reparatie derden	50%	5,2%	3,1%
Kosten eigen werkplaats:			
• loonkosten	15%	5,5%	4,4%
• onderdelen, inventaris en overige materialen	35%	3,5%	2,3%
Totaal	100%	4,7%	3,0%



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

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
1,7%	1,8%	2,6%	2,7%	1,3%	2,7%	5,2%	5,5%	4,9%	4,7%	3,0%

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 2025 leidt dit tot een stijging van 3,2% ten opzichte van 2024. Voor 2026 is een stijging geraamd van 2,3%.

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 2025 leidt dit tot een stijging van 3,2% ten opzichte van 2024. Voor 2026 is een stijging geraamd van 2,3%.

Kosten rijdend en overig personeel

Lonen en sociale lasten

De uitkomsten met betrekking tot de ontwikkeling van het loonkostenniveau in 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.

Loonkostenontwikkeling 2025

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

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

	Mutatie 2025 t.o.v. 2024
Brutoloonontwikkeling (loon inclusief waarde vakantiedag, loon bij ziekte, overuren en vakantiegeld)	+ 5,09%
Effect wijziging sociale lasten	+ 0,41%
Totale gemiddelde loonkostenmutatie 2025	+ 5,50%
Totale geraamde loonkostenmutatie 2025 (rapportage oktober 2024)	+ 5,52%
Verschil	- 0,02%

Geraamde loonkostenontwikkeling 2026

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

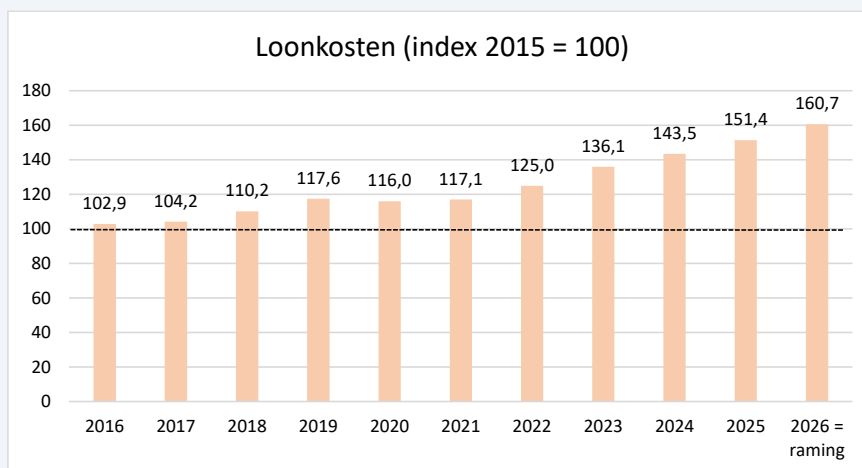
- *Waarde vakantiedag*
Door de Hoge Raad is vastgesteld dat overwerk moet worden meegenomen in het vakantieloon van alle werknemers die gewoonlijk overwerken. Dit betekent dat de huidige aftoppingen (het geldt voor 22 vakantiedagen, toeslagen worden gecorrigeerd voor 90% en overwerkbetalingen worden beperkt tot 22,75% van het functieloon) niet meer toegepast mogen worden. Het procentuele effect op het brutoloon is 1,7% ².
- *Meer-uren deeltijdmedewerkers*
Het Europese Hof van Justitie heeft een uitspraak gedaan over het vergoeden van meer-uren aan deeltijdwerknemers. Deze meer-uren moeten, kort gezegd, op dezelfde wijze worden vergoed als overuren. Het procentuele effect op het brutoloon is gemiddeld 0,5%.

² De berekening is gebaseerd op de maatman D6 met 10 overuur per week (10 uur à 130%), 3,5 zaterdaguur per week (3,5 uur à 150%), 1,5 zondaguur per week (1,5 uur à 200%) en 4,6 toeslagmatrixuur à 19% per week (4,6 uur à 19%). In bijlage 4 wordt uitgebreid aandacht besteed aan dit onderwerp.

Tabel B.1b Geraamde loonkostenontwikkeling gemiddeld 2026 (t.o.v. gemiddeld 2025)

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

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



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

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
2,9%	1,3%	5,7%	6,7%	-1,3%	0,9%	6,7%	8,9%	5,5%	5,5%	6,1%

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 2025. De krapte op de arbeidsmarkt voor chauffeurs houdt zeer waarschijnlijk aan in 2026. 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 (zie tevens paragraaf 3.4.1).

CAO-vergoedingen en overige personeelskosten

Per 1-1-2025 zijn de verblijfskosten verhoogd met 4%. De gemiddelde toename in 2025 t.o.v. 2024 is 5%. Voor de overige personeelskosten, is de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau gevolgd (+3,2%). Hieruit volgt een gemiddelde stijging van 4,4% voor het binnenlands vervoer en 4,8% voor het grensoverschrijdend vervoer in 2025 ten opzichte van 2024. Voor 2026 wordt voor deze kostenpost een stijging geraamd van 3,5% voor het binnenlands vervoer en 4,0% voor het grensoverschrijdend vervoer.

Huisvestingskosten

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

Tabel B.2 Ontwikkeling huisvestingskosten in 2025 en 2026

Kostensoort	Procentueel aandeel 2024	2025 t.o.v. 2024	Raming 2026 t.o.v. 2025
Afschrijving gebouwen	8,2%	6,5%	2,3%
Rentekosten gebouwen	4,3%	30,7%	20,0%
Huur gebouwen	62,5%	2,9%	2,3%
Energiekosten ³	7,6%	1,6%	-9,1%
Overige huisvestingskosten	17,4%	3,2%	2,3%
Totale huisvestingskosten	100%	4,3%	2,4%

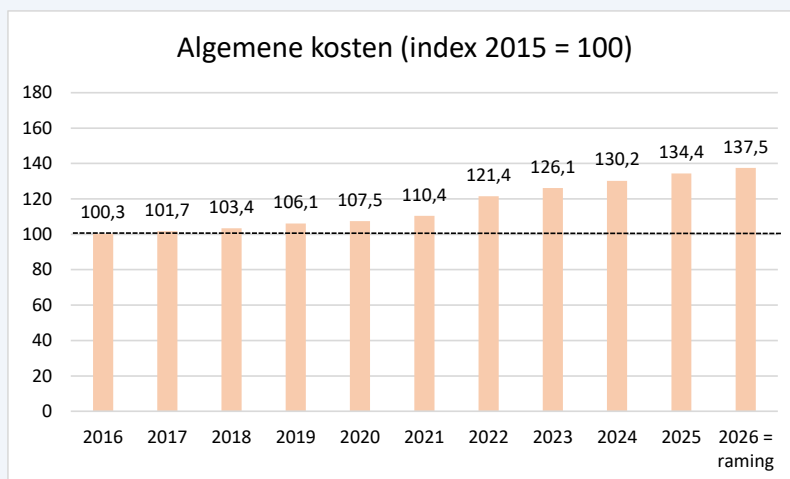
Algemene bedrijfskosten

Loon en sociale lasten overig (indirect) 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 2025 met 3,2% toegenomen ten opzichte van 2024. Voor 2026 is de geraamde toename 2,3%.



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

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
0,3%	1,4%	1,7%	2,6%	1,3%	2,7%	10,0%	3,8%	3,3%	3,2%	2,3%

³ Bron CBS en CPB (Gewogen gemiddelde van de prijsontwikkeling van elektriciteit en gas).

Kosten overtocht Engeland

Kanaaltunnel

De tarieven (inclusief energietoeslag) zijn in 2025 met 3,9% toegenomen ten opzichte van 2024. De tarieven voor 2026 zijn op dit moment nog niet bekend. Voor de geraamde kostenontwikkeling voor het komende jaar wordt de verwachte ontwikkeling gevolgd van het Franse consumentenprijsindexcijfer (+1,2%).

Ferrydienst Hoek van Holland-Harwich

De tarieven (exclusief BAF/ETS) zijn op deze relatie in 2025 met gemiddeld 2,0% gestegen ten opzichte van 2024. Inclusief BAF/ETS is er sprake van een toename met 1,8%. De tarieven voor 2026 zijn op dit moment nog niet bekend. Voor de geraamde kostenontwikkeling van de ferrydienst wordt de verwachte ontwikkeling van het algemeen prijsniveau gevolgd (+2,3%).

Ferrydienst Europoort-Hull

De tarieven (exclusief BAF/ETS) zijn op deze relatie in 2025 niet gewijzigd ten opzichte van 2024. Inclusief BAF/ETS is er sprake van een afname met 0,2%. De tarieven voor 2026 zijn op dit moment nog niet bekend. Voor de geraamde kostenontwikkeling van de ferrydienst wordt de verwachte ontwikkeling van het algemeen prijsniveau gevolgd (+2,3%).

Ferrydienst Calais-Dover

De tarieven (exclusief BAF/ETS) zijn op deze relatie in 2025 niet gewijzigd ten opzichte van 2024. Inclusief BAF/ETS is er sprake van een afname met 2,2%. De tarieven voor 2026 zijn op dit moment nog niet bekend. Voor de geraamde kostenontwikkeling van de ferrydienst wordt de verwachte ontwikkeling gevolgd van het Franse consumentenprijsindexcijfer (+1,2%).

Kosten overtocht Denemarken

De tarieven (exclusief BAF/ETS) zijn op de relatie Puttgarden-Rödby in 2025 met gemiddeld 3,5% gestegen ten opzichte van 2024. Inclusief BAF/ETS is de toename 3,0%. De tarieven voor 2026 zijn op dit moment nog niet bekend. Voor de geraamde kostenontwikkeling van de ferrydienst wordt de verwachte ontwikkeling gevolgd van het Duitse consumentenprijsindexcijfer (+1,9%).

Kosten overtocht Zweden

De tarieven (exclusief BAF/ETS) zijn op de relatie Travemünde-Malmö in 2025 niet gewijzigd (ten opzichte van 2024). Inclusief BAF/ETS is er sprake van een toename met 5,5%. De tarieven voor 2026 zijn op dit moment nog niet bekend. Voor de geraamde kostenontwikkeling van de ferrydienst wordt de verwachte ontwikkeling gevolgd van het Duitse consumentenprijsindexcijfer (+1,9%).

Toltarieven per land

Tabel B.3a Tarieven kilometerheffing België per 1-1-2025 in eurocenten

Euronorm	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	11,1	21,6	24,7	18,7	25,0	25,6	24,0	33,6	37,3
Euro 1	14,7	25,0	28,1	11,1	21,6	24,7	18,7	25,0	25,6	24,0	33,6	37,3
Euro 2	14,7	25,0	28,1	11,1	21,6	24,7	18,7	25,0	25,6	24,0	33,6	37,3
Euro 3	12,1	22,5	25,6	11,1	21,6	24,7	16,1	22,5	23,0	20,8	30,4	34,1
Euro 4	8,2	18,5	21,6	8,2	18,7	21,8	12,1	18,5	19,0	16,9	26,5	30,2
Euro 5	6,8	17,1	20,2	6,8	17,3	20,4	10,7	17,1	17,6	15,2	24,8	28,5
Euro 6	5,5	15,8	18,9	5,5	16,0	19,1	9,5	15,8	16,4	12,7	22,2	25,9
ZEV	0,0	0,0	0,0	5,5	16,0	19,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Tabel B.3b Tarieven kilometerheffing België per 1-7-2025 in eurocenten

Euronorm	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	15,8	26,8	30,1	11,1	21,6	24,7	19,2	25,8	26,3	24,7	34,6	38,4
Euro 1	15,8	26,8	30,1	11,1	21,6	24,7	19,2	25,8	26,3	24,7	34,6	38,4
Euro 2	15,8	26,8	30,1	11,1	21,6	24,7	19,2	25,8	26,3	24,7	34,6	38,4
Euro 3	13,2	24,2	27,5	11,1	21,6	24,7	16,6	23,1	23,7	21,4	31,3	35,1
Euro 4	8,9	20,0	23,3	8,2	18,7	21,8	12,5	19,1	19,6	17,4	27,2	31,0
Euro 5	7,4	18,4	21,7	6,8	17,3	20,4	11,0	17,6	18,1	15,6	25,5	29,3
Euro 6	6,0	17,1	20,4	5,5	16,0	19,1	9,7	16,3	16,8	13,0	22,9	26,7
ZEV	0,0	0,0	0,0	5,5	16,0	19,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

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

CO₂-emissieklasse 1:

Milieuklasse	As en gewichtsklasse	Tarief per 1-7-2024
Euro 1 en 0	> 3,5 - < 7,5 ton	24,8
	7,5 - < 12 ton	27,6
	12 - 18 ton	35,0
	> 18 ton, t/m 3 assen	48,4
	> 18 ton, 4 assen	51,2
	> 18 ton, 5 of meer assen	51,6
Euro 2	> 3,5 - < 7,5 ton	24,4
	7,5 - < 12 ton	27,5
	12 - 18 ton	34,8
	> 18 ton, t/m 3 assen	45,9
	> 18 ton, 4 assen	48,7
	> 18 ton, 5 of meer assen	51,1
Euro 3	> 3,5 - < 7,5 ton	22,5
	7,5 - < 12 ton	25,0
	12 - 18 ton	32,8
	> 18 ton, t/m 3 assen	42,9
	> 18 ton, 4 assen	45,4
	> 18 ton, 5 of meer assen	47,8
Euro 4	> 3,5 - < 7,5 ton	20,1
	7,5 - < 12 ton	22,1
	12 - 18 ton	28,6
	> 18 ton, t/m 3 assen	37,1
	> 18 ton, 4 assen	38,8
	> 18 ton, 5 of meer assen	41,4
Euro 5/ EEV klasse 1	> 3,5 - < 7,5 ton	18,9
	7,5 - < 12 ton	20,5
	12 - 18 ton	27,5
	> 18 ton, t/m 3 assen	35,3
	> 18 ton, 4 assen	36,3
	> 18 ton, 5 of meer assen	38,9
Euro 6	> 3,5 - < 7,5 ton	15,1
	7,5 - < 12 ton	17,7
	12 - 18 ton	23,8
	> 18 ton, t/m 3 assen	30,3
	> 18 ton, 4 assen	32,4
	> 18 ton, 5 of meer assen	34,8

Tabel B.4 (vervolg) Tarieven Maut in Duitsland in eurocenten per kilometer

Milieuklasse Euro 6:

CO ₂ -emissieklasse	As en gewichtsklasse	Tarief per 1-7-2024
1	> 3,5 - < 7,5 ton	15,1
	7,5 - < 12 ton	17,7
	12 - 18 ton	23,8
	> 18 ton, t/m 3 assen	30,3
	> 18 ton, 4 assen	32,4
	> 18 ton, 5 of meer assen	34,8
2	> 3,5 - < 7,5 ton	14,7
	7,5 - < 12 ton	17,3
	12 - 18 ton	23,4
	> 18 ton, t/m 3 assen	29,7
	> 18 ton, 4 assen	31,8
	> 18 ton, 5 of meer assen	34,0
3	> 3,5 - < 7,5 ton	14,4
	7,5 - < 12 ton	16,9
	12 - 18 ton	22,8
	> 18 ton, t/m 3 assen	29,0
	> 18 ton, 4 assen	31,0
	> 18 ton, 5 of meer assen	33,2
4	> 3,5 - < 7,5 ton	11,4
	7,5 - < 12 ton	13,7
	12 - 18 ton	18,8
	> 18 ton, t/m 3 assen	24,2
	> 18 ton, 4 assen	25,8
	> 18 ton, 5 of meer assen	26,9

Tabel B.5 Toltarieven Denemarken per 1-1-2025 in eurocenten 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	11,5	17,3	13,4	20,1	14,7	22,1
2	10,6	15,9	12,3	18,5	13,5	20,4
3	9,2	13,9	11,0	16,5	12,2	18,4
4	6,2	9,2	7,1	10,7	7,8	11,7
5	1,7	2,7	1,7	2,7	1,7	2,7

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 1-1-2025 in eurocenten per km

<i>CO₂-emissieklasse</i>	<i>Euronorm</i>	<i>2 assen</i>	<i>3 assen</i>	<i>4 en meer assen</i>
1	Euro 0 tot III	29,96	41,61	61,27
1	Euro IV	28,56	39,51	58,37
1	EEV en EURO V	26,96	37,71	55,77
1	EURO VI	25,66	35,71	53,17
2	EURO VI	25,45	35,43	52,75
3	EURO VI	25,35	35,29	52,55
4	EURO VI	23,36	32,55	48,41
5	ZERO-EMISSION	5,77	7,96	11,79

Tabel B.7 Toltarieven Polen per 1-1-2025 in eurocenten per kilometer (vanaf 12 ton)

<i>Euronorm</i>	<i>Provinciale wegen</i>	<i>Snelwegen en autowegen</i>
Euro 5 en 6	7,1	9,4
Euro 4	10,1	11,8
Euro 3	12,5	15,6
Euro 0-2	13,9	17,9

Bijlage 2 Vergelijking realisatie en raming 2025

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

Tabel B.8 Realisatie 2025 (t.o.v. realisatie 2024) en raming 2025 (t.o.v. realisatie 2024)
- **exclusief** brandstofkostenontwikkeling –

Binnenlands vervoer		Realisatie 2025	Raming 2025
		% mutatie	
Algemene distributie			
Kleine bestelauto:	30.000 km	6,6	6,7
	60.000 km	6,3	6,4
Bestelauto:	30.000 km	7,2	7,3
	60.000 km	6,9	7,0
Grote bestelauto:	30.000 km	7,9	8,0
	60.000 km	7,5	7,6
<u>Vrachtwagen solo</u>			
• Laadvermogen 6 ton		4,7	4,9
• Laadvermogen 9 ton		4,3	4,5
• Laadvermogen 16 ton		4,1	4,2
<u>Combinatie</u>		3,8	4,0
Fijnmazige distributie			
• Collogoed		5,0	5,1
• Palletgoed		4,7	4,9
Kiepers		3,9	4,1
Afvalstoffentransport			
• Bedrijfsafval rolcontainers		4,6	4,6
• Kleine afzetcontainers (Portaalauto)		4,2	4,3
• Autolaadkraan		4,2	4,3
Wagenlading		3,9	4,1
Koel/vries vervoer			
• Solo zonder koelmotor		4,3	4,4
• Solo met koelmotor		4,2	4,3
• Combinatie V+A zonder koelmotor		4,0	4,2
• Combinatie V+A met koelmotor		3,8	4,1
• Combinatie T+O zonder koelmotor		4,0	4,2
• Combinatie T+O met koelmotor		3,9	4,1
Zeecontainer		3,7	3,9
Tankvervoer		3,8	4,1
Bulkvervoer		3,8	4,0
Ecocombi	Bakwagen-dolly-trailer	3,8	4,0
	B-double met opbouw	3,7	3,9
	B-double zonder opbouw	3,7	3,9
	Trekker-trailer-middenasser	3,8	4,0

Bron: Panteia

Tabel B.9 Realisatie 2025 (t.o.v. realisatie 2024) en raming 2025 (t.o.v. realisatie 2024)
- inclusief brandstofkostenontwikkeling –

Binnenlands vervoer		Realisatie 2025	Raming 2025
		% mutatie	
Algemene distributie			
Kleine bestelauto:	30.000 km	6,6	6,5
	60.000 km	6,3	6,1
Bestelauto:	30.000 km	7,2	7,1
	60.000 km	6,9	6,7
Grote bestelauto:	30.000 km	7,9	7,8
	60.000 km	7,5	7,2
<u>Vrachtwagen solo</u>			
• Laadvermogen 6 ton		4,7	4,4
• Laadvermogen 9 ton		4,2	3,7
• Laadvermogen 16 ton		4,0	3,2
<u>Combinatie</u>		3,7	2,8
Fijnmazige distributie			
• Collogoed		4,9	4,9
• Palletgoed		4,7	4,5
Kiepers		3,7	2,9
Afvalstoffentransport			
• Bedrijfsafval rolcontainers		4,5	4,0
• Kleine afzetcontainers (Portaalauto)		4,0	3,2
• Autolaadkraan		4,1	3,4
Wagenlading		3,8	3,0
Koel/vries vervoer			
• Solo zonder koelmotor		4,2	3,5
• Solo met koelmotor		4,1	3,4
• Combinatie V+A zonder koelmotor		3,9	3,2
• Combinatie V+A met koelmotor		3,7	2,9
• Combinatie T+O zonder koelmotor		3,8	3,1
• Combinatie T+O met koelmotor		3,8	3,0
Zeecontainer		3,5	2,5
Tankvervoer		3,7	2,8
Bulkvervoer		3,6	2,7
Ecocombi			
• Bakwagen-dolly-trailer		3,7	2,8
• B-double met opbouw		3,6	2,6
• B-double zonder opbouw		3,6	2,6
• Trekker-trailer-middenasser		3,7	2,7

Bron: Panteia

Tabel B.10a Realisatie 2025 (t.o.v. realisatie 2024) en raming 2025 (t.o.v. realisatie 2024)
exclusief brandstofkostenontwikkeling en **exclusief** tolkostenontwikkeling
 (% mutatie)

Grensoverschrijdend vervoer	Ongespecialiseerd		Koel/vries vervoer		Tank/bulk vervoer	
	Realisatie 2025	Raming 2025	Realisatie 2025	Raming 2025	Realisatie 2025	Raming 2025
België/Lux.-vervoer						
100 km	4,2	4,4	4,2	4,4	4,2	4,5
250 km	4,1	4,3	4,0	4,2	4,1	4,3
500 km	3,9	4,1	3,9	4,1	3,9	4,2
Denemarken-vervoer						
750 km zonder ferrydienst	3,7	3,9	3,7	4,2		
750 km met ferrydienst	3,7	3,7	3,7	3,9		
Duitsland-vervoer						
100 km	4,2	4,4	4,2	4,4	4,3	4,5
250 km	4,0	4,2	3,9	4,2	4,0	4,2
500 km	3,8	4,0	3,8	4,0	3,8	4,1
750 km	3,7	3,9	3,7	3,9	3,8	4,0
1000 km	3,7	3,8	3,6	3,8	3,7	3,9
Frankrijk-vervoer						
100 km	4,3	4,5	4,3	4,5	4,3	4,6
250 km	4,0	4,2	4,0	4,2	4,0	4,3
500 km	3,8	4,0	3,8	4,0	3,9	4,1
750 km	3,8	4,0	3,8	3,9	3,8	4,0
1000 km	3,7	3,9	3,7	3,9	3,8	4,0
Italië-vervoer						
1500 km	3,8	4,0	3,8	4,0	3,8	4,0
2000 km	3,7	3,9	3,7	3,9	3,7	4,0
2500 km	3,6	3,8	3,6	3,8	3,7	3,9
Spanje-vervoer						
1500 km	3,7	3,8	3,7	3,8	3,7	3,9
2000 km	3,7	3,8	3,7	3,8	3,7	3,9
2500 km	3,6	3,8	3,6	3,7	3,6	3,8
Polen-vervoer						
1000 km	3,9	4,0	4,0	4,2	3,9	4,1
Zweden-vervoer						
750 km Ferrydienst	2,8	3,6	2,9	3,8		

Bron: Panteia

Tabel B.10b Realisatie 2025 (t.o.v. realisatie 2024) en raming 2025 (t.o.v. realisatie 2024)
exclusief brandstofkostenontwikkeling en **exclusief** toelastkostenontwikkeling
 (% mutatie)

Engeland-vervoer	Ongespecialiseerd		Koel/vries vervoer	
	Realisatie 2025	Raming 2025	Realisatie 2025	Raming 2025
Hoek van Holland – Harwich 500 km				
• Begeleid vervoer	3,4	4,1	3,4	4,1
• Onbegeleid vervoer	3,3	3,3	3,3	3,3
Europoort - Hull 300 km				
• Begeleid vervoer	2,6	4,1	3,5	4,3
• Onbegeleid vervoer	2,5	3,3	2,6	3,4
Calais - Dover 500 km				
• Begeleid vervoer	3,5	4,2	3,5	4,2
• Onbegeleid vervoer	3,2	3,6	3,2	3,6
Kanaaltunnel 500 km				
• Begeleid vervoer	4,0	3,9	4,0	3,9

Bron: Panteia

Tabel B.11a Realisatie 2025 (t.o.v. realisatie 2024) en raming 2025 (t.o.v. realisatie 2024)
inclusief brandstofkostenontwikkeling en **exclusief** tolkostenontwikkeling
 (% mutatie)

Grensoverschrijdend vervoer	Ongespecialiseerd		Koel/vries vervoer		Tank/bulk vervoer	
	Realisatie 2025	Raming 2025	Realisatie 2025	Raming 2025	Realisatie 2025	Raming 2025
België/Lux.-vervoer						
100 km	4,1	3,5	4,1	3,5	4,1	3,6
250 km	4,0	3,2	3,9	3,2	4,0	3,3
500 km	3,8	2,9	3,7	2,9	3,8	3,0
Denemarken-vervoer						
750 km zonder ferrydienst	3,6	2,6	3,6	2,8		
750 km met ferrydienst	3,6	2,6	3,5	2,8		
Duitsland-vervoer						
100 km	4,1	3,5	4,1	3,5	4,2	3,6
250 km	3,8	3,0	3,8	3,0	3,9	3,1
500 km	3,7	2,7	3,6	2,7	3,7	2,8
750 km	3,6	2,6	3,6	2,5	3,6	2,7
1000 km	3,5	2,4	3,5	2,4	3,6	2,6
Frankrijk-vervoer						
100 km	4,2	3,7	4,2	3,6	4,2	3,8
250 km	3,9	3,1	3,9	3,1	3,9	3,2
500 km	3,7	2,8	3,7	2,7	3,7	2,9
750 km	3,6	2,6	3,6	2,6	3,7	2,8
1000 km	3,6	2,5	3,6	2,5	3,6	2,7
Italië-vervoer						
1500 km	3,7	2,7	3,7	2,7	3,7	2,8
2000 km	3,6	2,6	3,6	2,5	3,6	2,7
2500 km	3,5	2,4	3,5	2,4	3,5	2,5
Spanje-vervoer						
1500 km	3,5	2,4	3,5	2,4	3,5	2,5
2000 km	3,5	2,4	3,5	2,4	3,5	2,5
2500 km	3,5	2,3	3,4	2,3	3,5	2,4
Polen-vervoer						
1000 km	3,8	2,8	3,8	3,0	3,7	2,9
Zweden-vervoer						
750 km Ferrydienst	4,2	2,6	4,2	2,8		

Bron: Panteia

Tabel B.11b Realisatie 2025 (t.o.v. realisatie 2024) en raming 2025 (t.o.v. realisatie 2024)
inclusief brandstofkostenontwikkeling en **exclusief** toelastkostenontwikkeling
 (% mutatie)

Engeland-vervoer	Ongespecialiseerd		Koel/vries vervoer	
	Realisatie 2025	Raming 2025	Realisatie 2025	Raming 2025
Hoek van Holland – Harwich 500 km				
• Begeleid vervoer	3,3	3,6	3,3	3,4
• Onbegeleid vervoer	2,7	2,8	2,7	2,8
Europoort - Hull 300 km				
• Begeleid vervoer	2,4	3,5	2,4	3,4
• Onbegeleid vervoer	2,0	2,8	2,0	2,8
Calais - Dover 500 km				
• Begeleid vervoer	3,0	3,3	3,0	3,2
• Onbegeleid vervoer	2,6	2,8	2,6	2,8
Kanaaltunnel 500 km				
• Begeleid vervoer	3,9	3,1	3,9	3,1

Bron: Panteia

Tabel B.12 Realisatie 2025 (t.o.v. realisatie 2024) en raming 2025 (t.o.v. realisatie 2024)

Elektrische voertuigen		Exclusief energiekosten-ontwikkeling		Inclusief energiekosten-ontwikkeling	
		Realisatie 2025	Raming 2025	Realisatie 2025	Raming 2025
Kleine bestelauto	15.000 km	5,5	5,2	5,5	5,2
	30.000 km	5,5	5,2	5,5	5,2
Bestelauto	15.000 km	5,5	5,2	5,5	5,2
	30.000 km	5,5	5,3	5,5	5,3
Grote bestelauto	15.000 km	5,4	5,1	5,4	5,1
	30.000 km	5,4	5,1	5,4	5,1
Bakwagen	Totaalgewicht < 12 ton	4,4	3,4	4,4	3,4
	Totaalgewicht 18 ton	3,8	2,9	3,9	3,0
Trekker/oplegger		4,0	2,9	4,0	3,1

Bron: Panteia

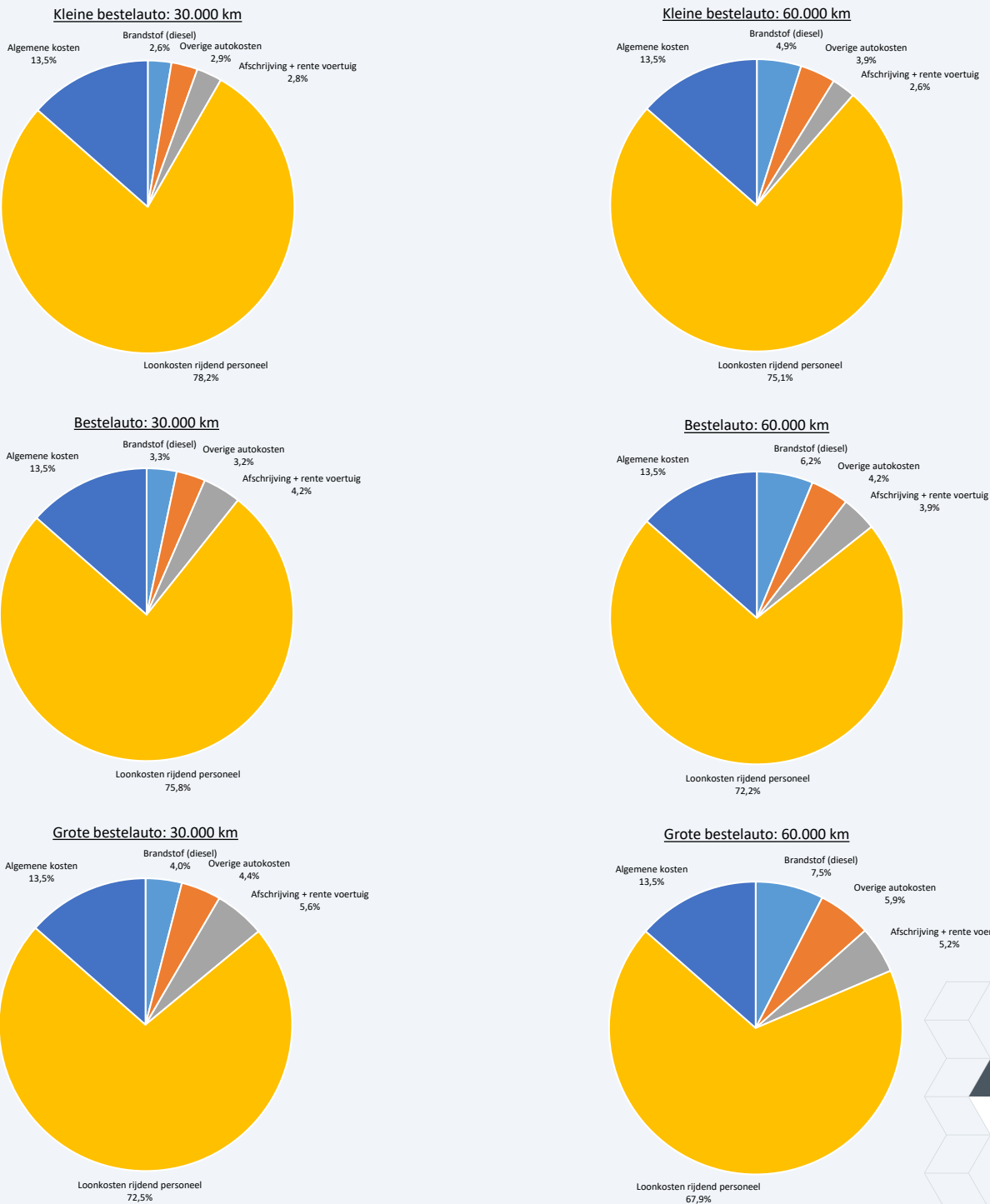
Tabel B.13 Realisatie 2025 (t.o.v. realisatie 2024) en raming 2025 (t.o.v. realisatie 2024)

Intermodaal vervoer		Exclusief brandstofkosten-ontwikkeling		Inclusief brandstofkosten-ontwikkeling	
		Realisatie 2025	Raming 2025	Realisatie 2025	Raming 2025
Weg/Spoor	Rotterdam-Boedapest	4,0	4,3	10,3	4,5
	Rotterdam-Milaan	3,6	4,3	7,9	4,2
	Rotterdam-Poznan	3,6	4,1	7,9	4,0
	Antwerpen-Barcelona	3,1	3,6	9,1	3,6
	Antwerpen-Wenen	3,8	4,8	9,1	4,7
	Duisburg-München	4,0	4,5	8,1	4,4
Weg/Binnenvaart	Rotterdam-Antwerpen	3,5	4,1	3,3	3,6
	Rotterdam-Veghel	4,1	4,1	3,3	3,6
	Rotterdam-Westerbroek	4,0	4,0	3,2	3,4
	Rotterdam-Venlo	4,0	4,0	3,2	3,5
	Rotterdam-Duisburg	3,8	4,0	3,2	3,3
	Rotterdam-Mannheim	3,7	3,8	3,1	2,8
Weg/Shortsea	Rotterdam-Hull	4,2	3,9	3,6	3,0
	Rotterdam-Dublin	4,2	3,9	3,3	2,7
	Rotterdam-Bilbao	3,5	3,8	2,7	2,6
	Rotterdam-Gothenburg	3,0	3,9	1,9	2,8

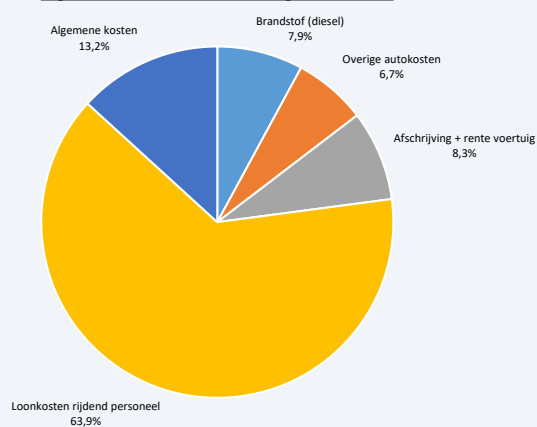
Bron: Panteia

Bijlage 3 Gehanteerde kostenverhoudingen

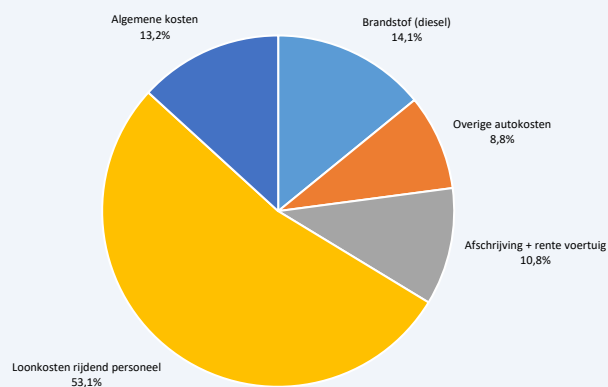
In de navolgende grafieken (basisjaar 2024) worden de relatieve kostenaandelen weergegeven die gehanteerd zijn bij het berekenen van de totale kostenontwikkelingen.



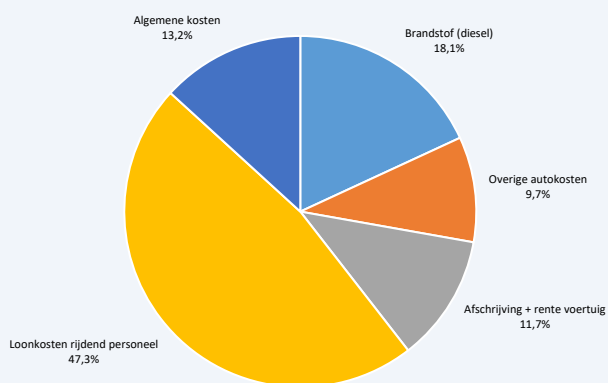
Algemene distributie: vrachtwagen solo 6 ton



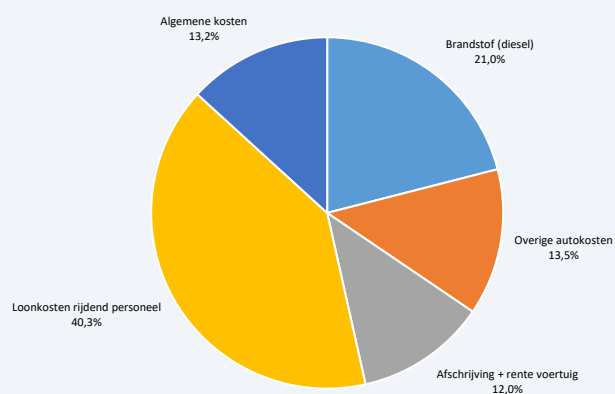
Algemene distributie: vrachtwagen solo 9 ton



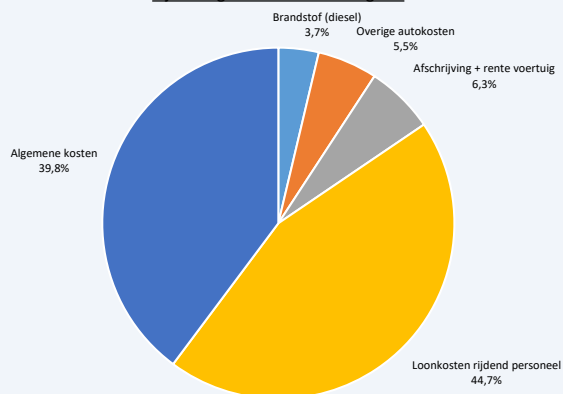
Algemene distributie: vrachtwagen solo 16 ton



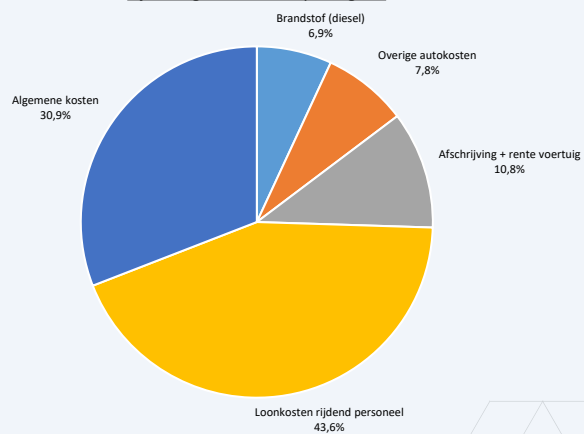
Algemene distributie: combinatie



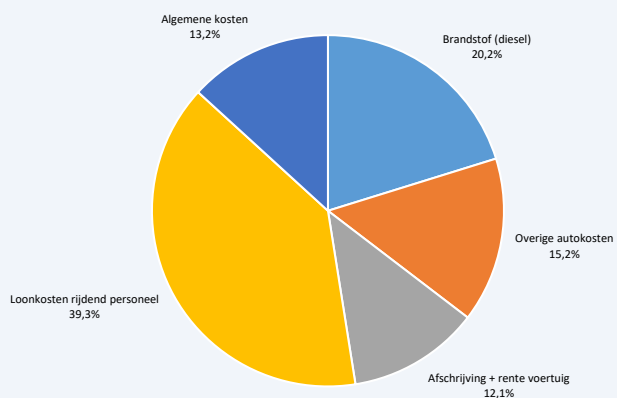
Fijnmazige distributie: collogoed



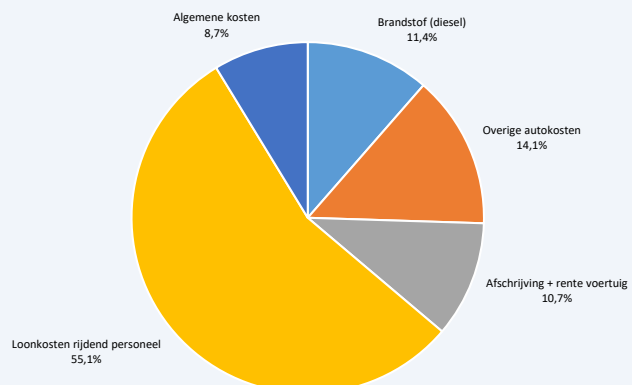
Fijnmazige distributie: palletgoed



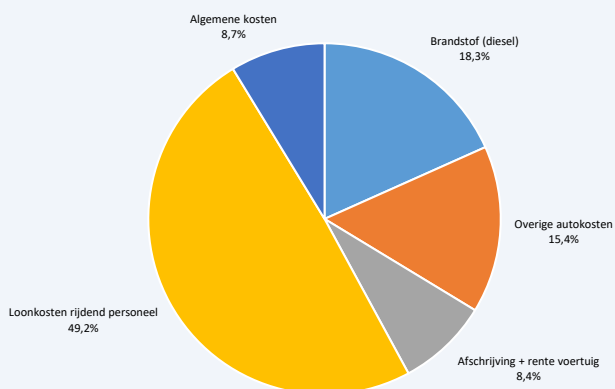
Kiepers



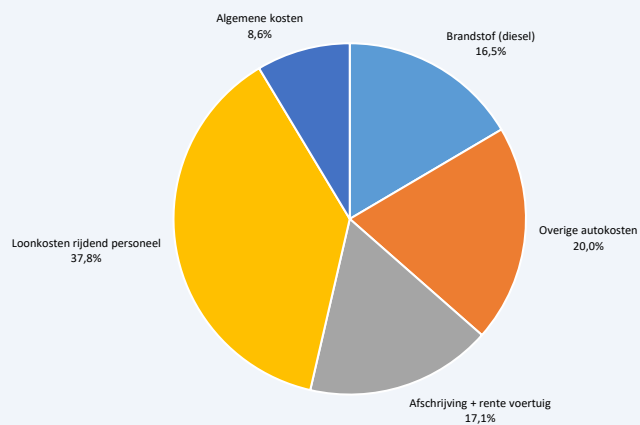
Afvalstofftransport: Bedrijfsafval met rolcontainers



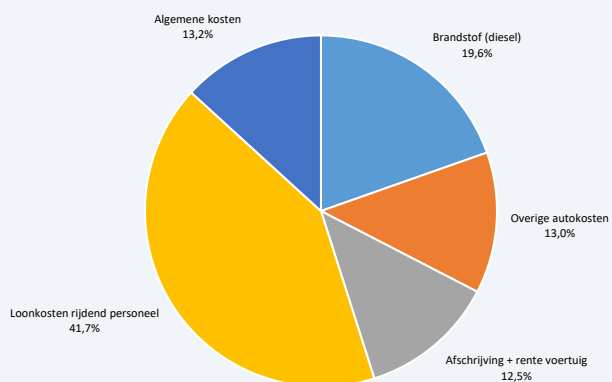
Afvalstofftransport: Kleine afzetcontainers (Portaalauto)



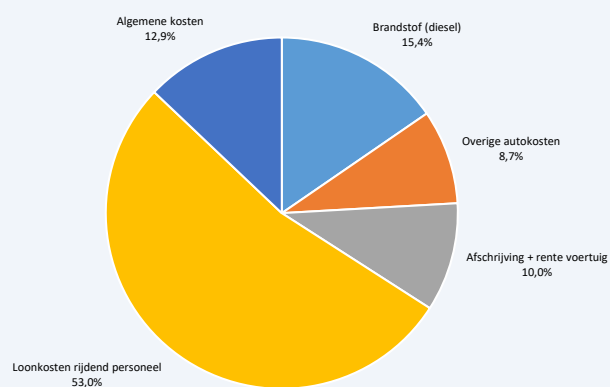
Afvalstofftransport: Autolaadkraan



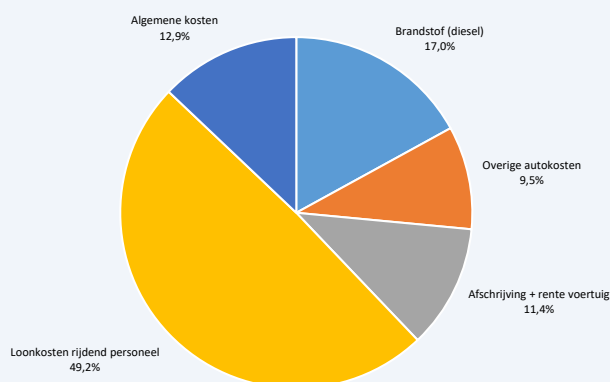
Wagenladingvervoer



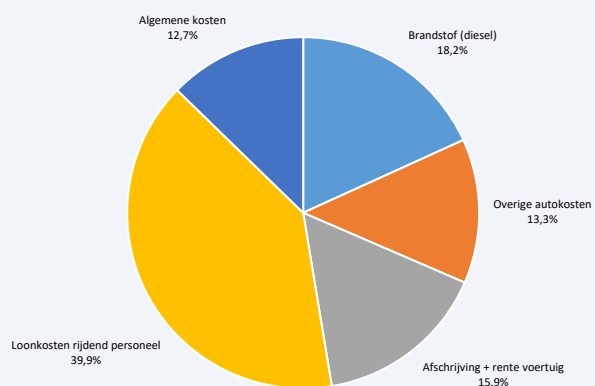
Koel/vries: Solo vrachtwagen zonder koelmotor



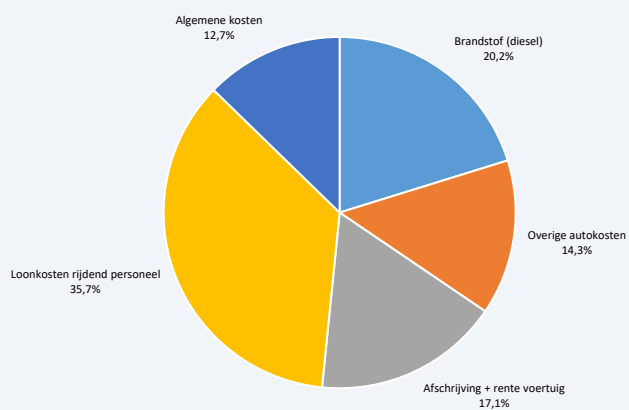
Koel/vries: Solo vrachtwagen met koelmotor



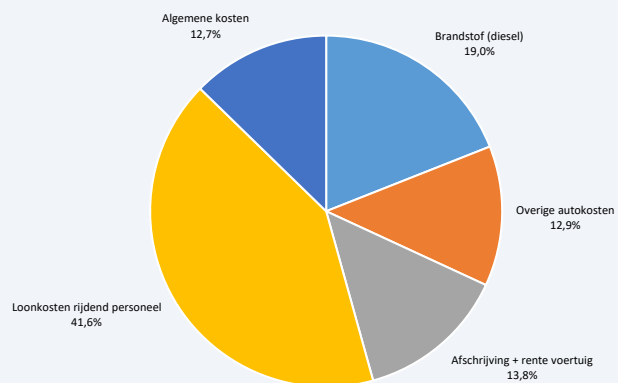
Koel/vries: Vrachtwagen + aanhangwagen zonder koelmotor



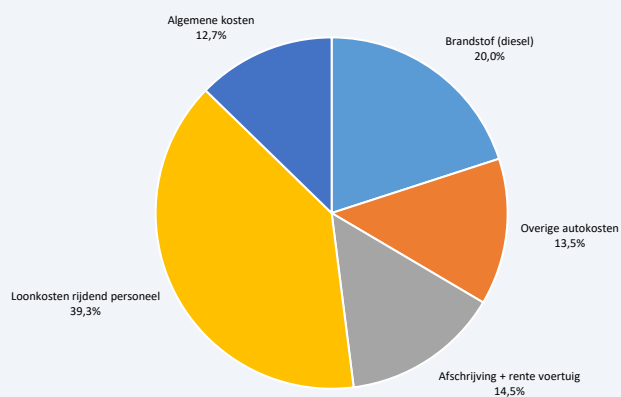
Koel/vries: Vrachtwagen + aanhangwagen met koelmotor



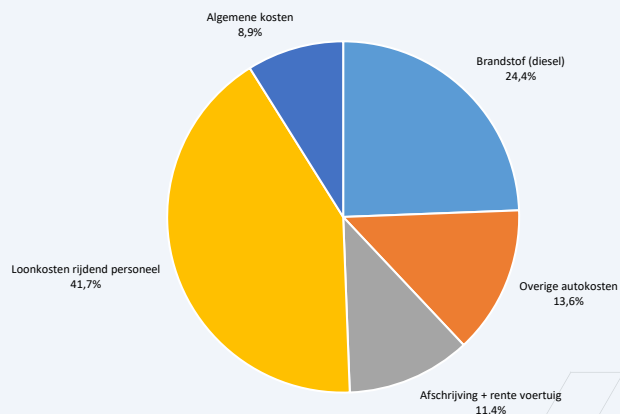
Koel/vries: Trekker + oplegger zonder koelmotor



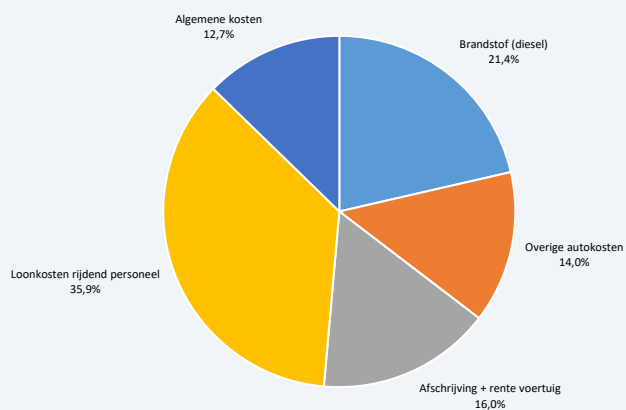
Koel/vries: Trekker + oplegger met koelmotor



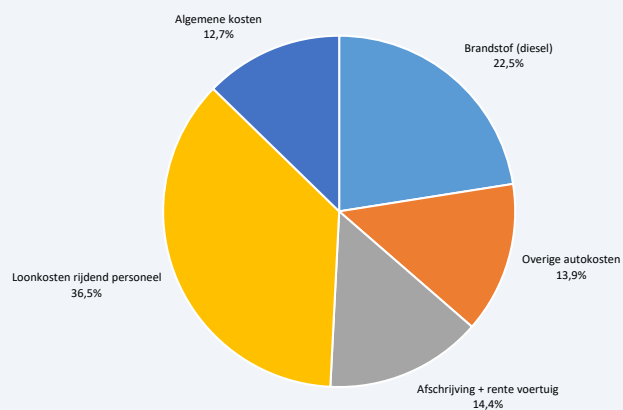
Zeecontainervervoer



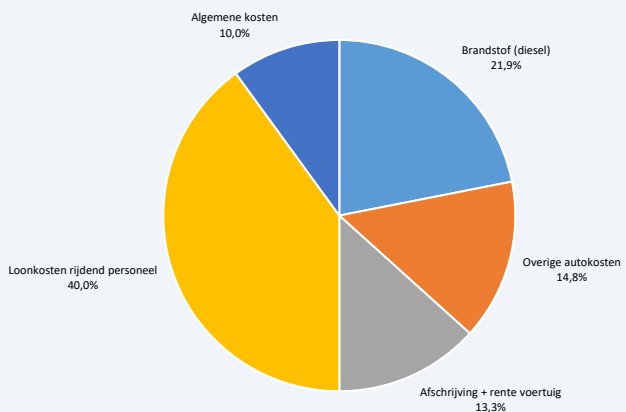
Tankvervoer



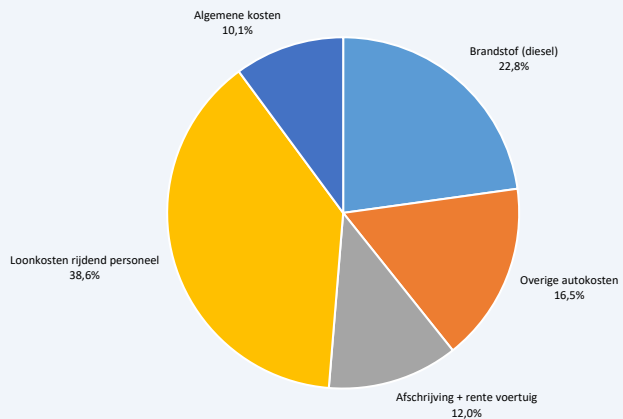
Bulkvervoer



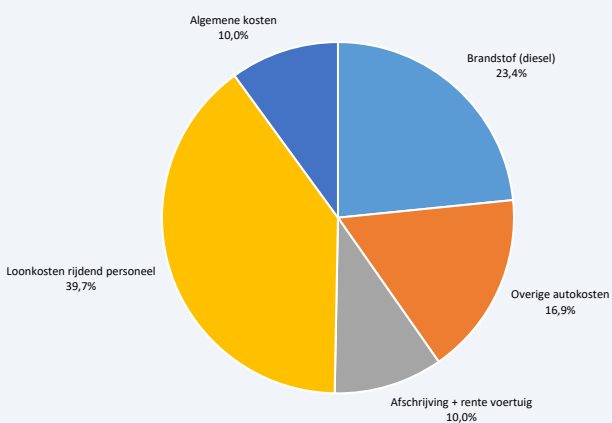
Ecocombi: Bakwagen-dolly-trailer



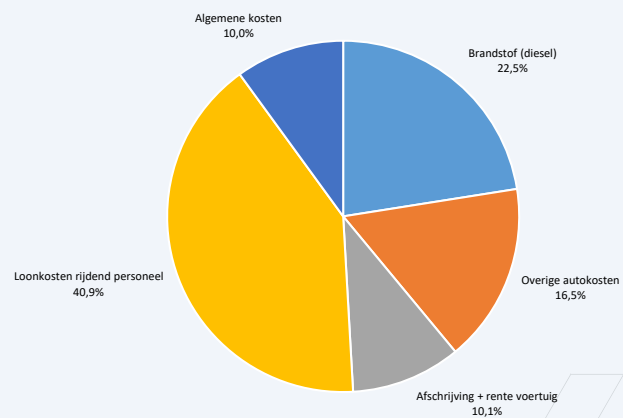
Ecocombi: B-double met opbouw

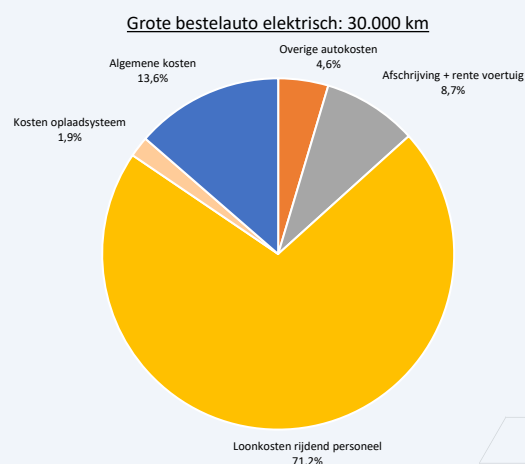
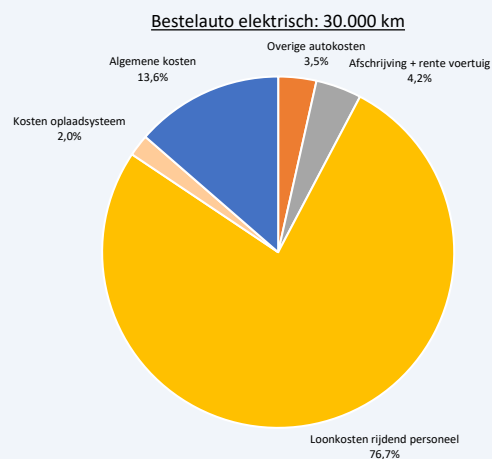
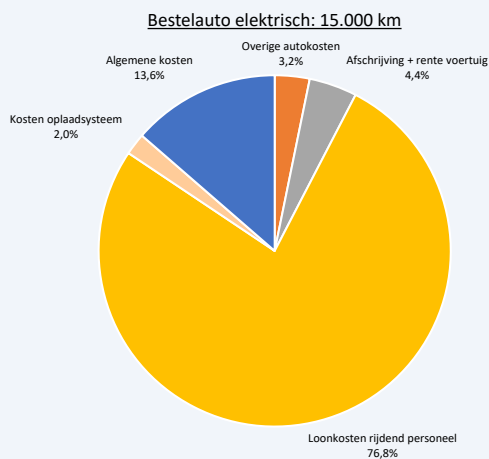
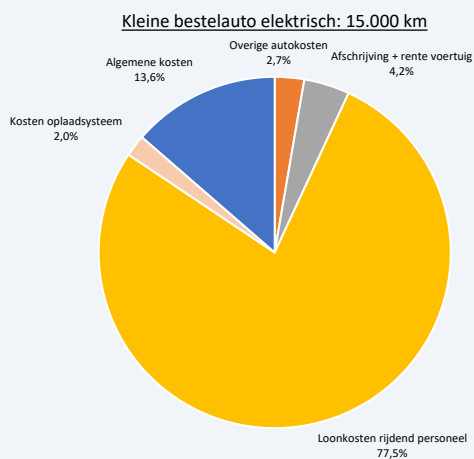


Ecocombi: B-double zonder opbouw

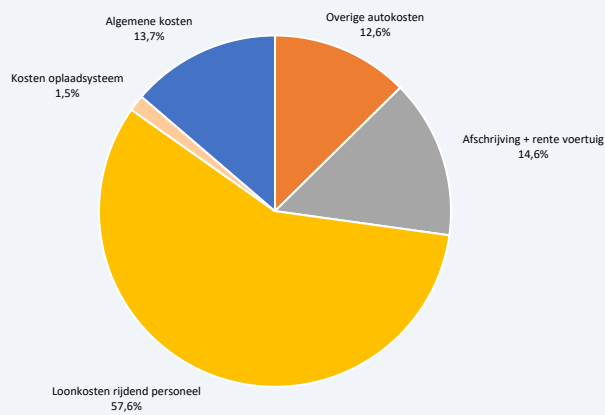


Ecocombi: Trekker-trailer-middenasser

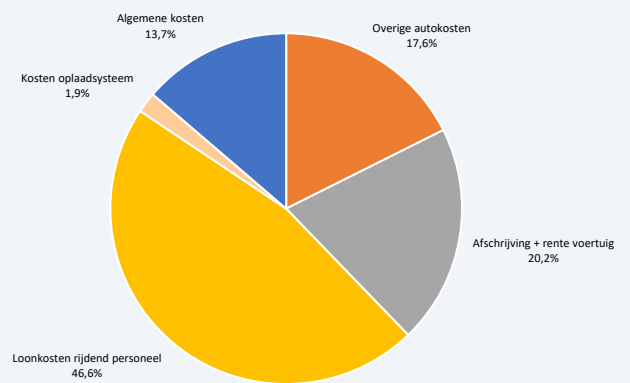




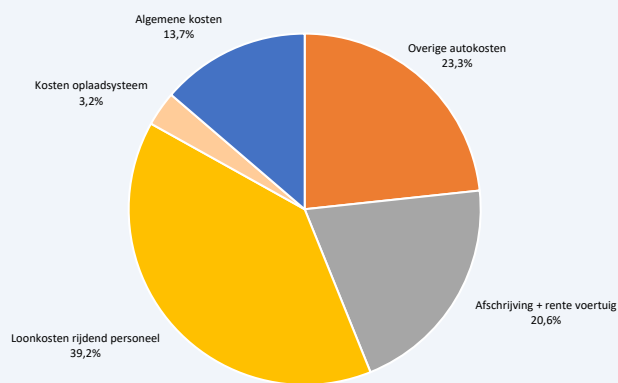
Bakwagen: elektrisch



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 2024 en 2025 (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	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Autokosten												
Afschrijving voertuig	2,3	3,2	2,1	3,0	3,4	4,7	3,2	4,4	4,6	6,3	4,3	5,9
Rente voertuig	0,5	0,9	0,5	0,8	0,8	1,3	0,7	1,2	1,0	1,7	0,9	1,6
Motorrijtuigenbelasting	0,6	0,6	0,6	0,5	0,8	0,8	0,8	0,7	0,9	0,8	0,8	0,7
Verzekering	0,6	0,7	0,6	0,7	0,9	1,1	0,9	1,0	1,2	1,4	1,2	1,4
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	0,6	0,6	0,3	0,3	0,6	0,6	0,3	0,3	0,6	0,5
Brandstof (diesel)	2,6	2,4	4,9	4,6	3,3	3,0	6,2	5,8	4,0	3,7	7,5	6,9
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	2,6	2,6
Specifieke vervoerskosten	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Kosten rijdend personeel												
Loon incl. sociale lasten	74,2	73,4	71,2	70,7	71,9	70,7	68,5	67,7	68,7	67,2	64,4	63,3
Verblijf- en overige kosten	4,0	3,9	3,9	3,8	3,9	3,8	3,7	3,6	3,8	3,6	3,5	3,4
Algemene kosten												
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,2	7,1	7,2	7,1	7,2	7,1	7,2	7,1	7,2	7,0	7,2	7,0
Huisvesting	2,1	2,0	2,1	2,0	2,1	2,0	2,1	2,0	2,1	2,0	2,1	2,0
Overig algemeen	4,2	4,1	4,2	4,1	4,2	4,0	4,2	4,0	4,2	4,0	4,2	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.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	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Autokosten												
Afschrijving voertuig	7,4	7,3	9,8	9,6	10,6	10,4	10,8	10,6	5,6	5,4	9,7	9,5
Rente voertuig	0,9	1,0	1,0	1,3	1,1	1,3	1,2	1,5	0,7	0,8	1,1	1,3
Motorrijtuigenbelasting	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,5	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2
Eurovignet	---	---	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,5	---	---	0,4	0,4
Verzekering	3,1	3,1	2,9	2,9	2,8	2,8	3,0	3,1	2,2	2,2	3,0	2,9
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel ⁴	---	---	---	---	---	---	0,8	0,8	---	---	---	---
Banden	0,8	0,8	1,3	1,3	1,5	1,5	2,6	2,6	0,7	0,7	1,0	1,0
Brandstof (diesel)	7,9	7,5	14,1	13,4	18,1	17,3	21,0	20,2	3,7	3,5	6,9	6,6
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	4,9	4,9	1,9	1,9	2,6	2,6
Specifieke vervoerskosten	0,4	0,4	0,3	0,3	0,2	0,3	0,5	0,5	0,3	0,3	0,3	0,3
Kosten rijdend personeel												
Loon incl. sociale lasten	61,1	61,5	50,7	51,3	45,2	45,9	38,5	39,2	42,6	42,8	41,6	41,9
Verblijf- en overige kosten	2,8	2,8	2,4	2,4	2,1	2,1	1,8	1,8	2,1	2,1	2,0	2,0
Algemene kosten												
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,1	7,2	7,1	7,2	7,1	7,2	7,1	7,2	28,7	28,9	21,4	21,6
Huisvesting	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	5,6	5,6	5,4	5,4
Overig algemeen	4,1	4,0	4,1	4,0	4,1	4,0	4,1	4,1	5,5	5,4	4,1	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

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		Afvalstoffentransport					
			Bedrijfsafval rolcontainers		Kleine afzetcontainers		Autolaadkraan	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Autokosten								
Afschrijving voertuig	10,7	10,5	9,3	9,1	7,2	7,1	14,9	14,6
Rente voertuig	1,4	1,6	1,4	1,7	1,2	1,4	2,2	2,7
Motorrijtuigenbelasting	0,5	0,5	---	---	0,7	0,7	0,5	0,5
Eurovignet	0,6	0,6	0,3	0,3	0,5	0,5	0,6	0,6
Verzekering	3,5	3,6	2,7	2,7	4,2	4,2	3,9	3,9
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	0,6	0,6	---	---	---	---	---	---
Banden	4,5	4,5	2,5	2,4	2,4	2,4	3,4	3,4
Brandstof (diesel)	20,2	19,4	11,4	10,9	18,3	17,5	16,5	15,7
AdBlue	0,6	0,6	0,3	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	37,6	38,3	52,6	53,2	47,0	47,7	36,1	36,6
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	7,1	7,2	4,5	4,5	4,5	4,5	4,4	4,5
Huisvesting	2,0	2,0	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
Overig algemeen	4,1	4,0	2,6	2,5	2,6	2,6	2,6	2,5
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

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

Kostenpost	Deelsector							
	Wagenlading		Zeecontainer		Tankvervoer		Bulkvervoer	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Autokosten								
Afschrijving voertuig	11,2	11,0	10,2	10,0	14,2	13,9	12,8	12,6
Rente voertuig	1,3	1,5	1,2	1,4	1,8	2,2	1,6	1,9
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	3,2	3,0	3,0	3,2	3,3	3,2	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	2,4	2,4	2,8	2,8	2,6	2,6	2,6	2,6
Brandstof (diesel)	19,6	18,7	24,4	23,5	21,4	20,5	22,5	21,6
AdBlue	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,6	0,7	0,7
Reparatie en onderhoud	4,5	4,6	5,3	5,4	5,1	5,2	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	39,9	40,5	39,8	40,5	34,3	34,9	34,9	35,5
Verblijf- en overige kosten	1,8	1,9	1,9	1,9	1,6	1,6	1,6	1,6
Algemene kosten								
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,1	7,2	4,9	5,0	6,9	7,0	6,9	7,1
Huisvesting	2,0	2,0	1,4	1,4	1,9	1,9	1,9	1,9
Overig algemeen	4,1	4,0	2,6	2,6	3,9	3,9	3,9	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	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Autokosten												
Afschrijving voertuig	9,0	8,8	10,3	10,2	14,3	14,0	15,3	15,1	12,4	12,1	13,0	12,8
Rente voertuig	1,0	1,2	1,1	1,3	1,6	2,0	1,8	2,1	1,4	1,7	1,5	1,8
Motorrijtuigenbelasting	0,2	0,2	0,2	0,2	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4
Eurovignet	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5
Verzekering	3,1	3,1	3,1	3,1	3,5	3,5	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4
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	---	---	---	---	0,3	0,3	0,6	0,6	0,5	0,5	0,7	0,7
Banden	1,2	1,2	1,1	1,1	3,2	3,2	2,9	2,9	2,4	2,4	2,3	2,3
Brandstof (diesel)	15,4	14,7	17,0	16,2	18,2	17,4	20,2	19,4	19,0	18,2	20,0	19,2
AdBlue	0,5	0,4	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,5	0,5
Reparatie en onderhoud	2,9	2,9	3,8	3,8	4,1	4,1	5,3	5,3	4,3	4,3	4,9	5,0
Specifieke vervoerskosten	0,3	0,3	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	50,7	51,3	47,0	47,7	38,1	38,8	34,1	34,7	39,8	40,4	37,5	38,0
Verblijf- en overige kosten	2,3	2,4	2,2	2,2	1,8	1,8	1,6	1,6	1,8	1,9	1,8	1,8
Algemene kosten												
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,0	7,1	7,0	7,1	6,9	7,0	6,9	7,0	6,9	7,1	6,9	7,0
Huisvesting	2,0	2,0	2,0	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9
Overig algemeen	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9
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	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Autokosten								
Afschrijving voertuig	11,9	11,7	10,7	10,6	8,9	8,7	8,9	8,8
Rente voertuig	1,4	1,7	1,3	1,6	1,1	1,4	1,2	1,4
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Eurovignet	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5
Verzekering	3,7	3,7	3,6	3,6	3,7	3,7	3,6	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	0,7	0,7	0,5	0,5	0,5	0,5
Banden	3,5	3,5	4,7	4,7	4,9	4,9	4,6	4,6
Brandstof (diesel)	21,9	21,0	22,8	21,8	23,4	22,4	22,5	21,5
AdBlue	0,7	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Reparatie en onderhoud	5,0	5,1	5,5	5,6	5,7	5,8	5,6	5,7
Specifieke vervoerskosten	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5
Kosten rijdend personeel								
Loon incl. sociale lasten	38,2	38,9	36,9	37,6	37,9	38,6	39,1	39,8
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	5,2	5,3	5,2	5,3	5,2	5,3	5,2	5,3
Huisvesting	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
Overig algemeen	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
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	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Autokosten												
Afschrijving voertuig	3,3	3,1	3,1	2,9	3,5	3,2	3,3	3,1	7,1	6,6	6,9	6,4
Rente voertuig	0,9	1,0	0,9	1,0	0,9	1,1	0,9	1,1	1,9	2,1	1,8	2,1
Motorrijtuigenbelasting	---	0,1	---	0,1	---	0,2	---	0,2	---	0,2	---	0,2
Verzekering	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,1	1,2	1,1	2,3	2,2	2,3	2,2
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	0,2	0,2	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,2	0,2	0,4	0,4
Elektriciteitsverbruik	0,2	0,2	0,4	0,4	0,3	0,3	0,5	0,5	0,3	0,3	0,6	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	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Kosten oplaadsysteem												
Afschrijving laadpaal	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Operationele kosten	1,7	1,9	1,7	1,9	1,7	1,9	1,7	1,9	1,6	1,8	1,6	1,8
Kosten rijdend personeel												
Loon incl. sociale lasten	73,5	73,5	73,1	73,0	72,8	72,8	72,7	72,7	68,0	68,0	67,5	67,6
Verblijf- en overige kosten	4,0	3,9	4,0	3,9	4,0	3,9	4,0	3,9	3,7	3,7	3,7	3,6
Algemene kosten												
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3
Huisvesting	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1
Overig algemeen	4,2	4,1	4,2	4,2	4,2	4,1	4,2	4,1	4,2	4,2	4,2	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

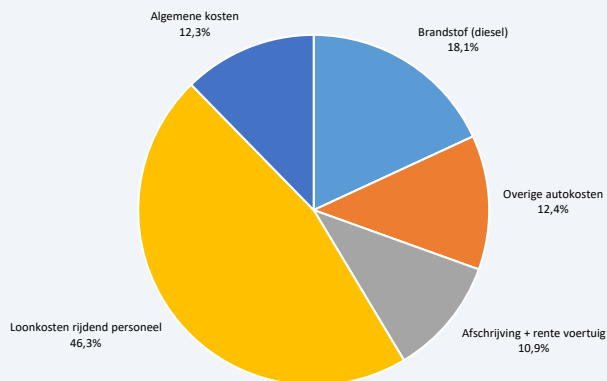
Bron: Panteia

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

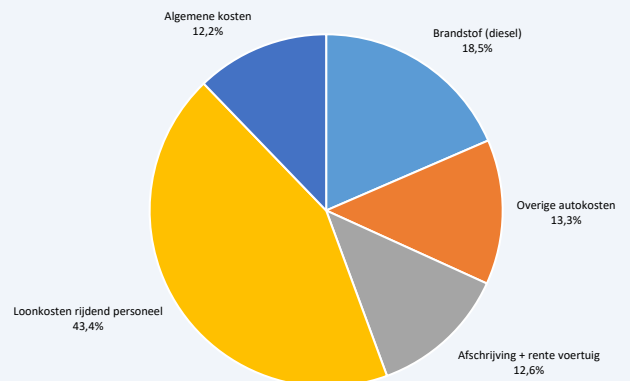
Kostenpost	Bakwagens elektrisch				Trekker/oplegger elektrisch	
	Bakwagen (Totaalgewicht < 12 ton, batterijcapaciteit 160 kWh, jaarkilometrage 65.000 km)		Grote bakwagen (Totaalgewicht 18 ton, batterijcapaciteit 260 kWh, jaarkilometrage 50.000 km)		(Batterijcapaciteit 340 kWh, jaarkilometrage 70.000 km)	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Autokosten						
Afschrijving voertuig	12,4	11,5	17,4	16,1	17,7	16,5
Rente voertuig	2,2	2,5	2,8	3,2	2,9	3,3
Motorrijtuigenbelasting	---	0,1	---	0,1	---	0,1
Eurovignet	---	---	0,4	0,4	0,5	0,5
Verzekering	3,6	3,5	4,5	4,4	4,2	4,2
Diverse voertuigkosten	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kosten reserve getrokken materieel	---	---	---	---	0,8	0,8
Banden	2,4	2,4	1,4	1,4	3,3	3,2
Elektriciteitsverbruik	4,7	4,5	9,7	9,3	11,2	10,8
Reparatie en onderhoud	1,5	1,5	1,4	1,4	2,8	2,8
Specifieke vervoerskosten	0,3	0,3	0,2	0,2	0,5	0,5
Kosten oplaadsysteem						
Afschrijving laadpaal	0,3	0,3	0,2	0,2	1,1	1,1
Operationele kosten	1,2	1,5	1,7	2,1	2,1	2,6
Kosten rijdend personeel						
Loon incl. sociale lasten	55,0	55,5	44,5	45,2	37,4	37,9
Verblijf- en overige kosten	2,6	2,6	2,1	2,1	1,8	1,8
Algemene kosten						
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,2	7,3	7,2	7,3	7,2	7,3
Huisvesting	2,2	2,2	2,2	2,3	2,2	2,3
Overig algemeen	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

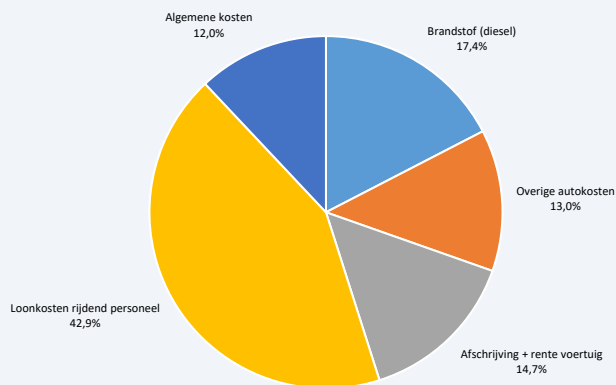
België/Luxemburg 250 km: ongespecialiseerd



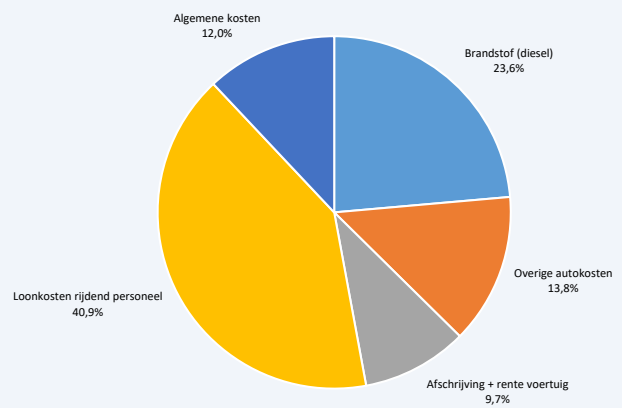
België/Luxemburg 250 km: koel/vries



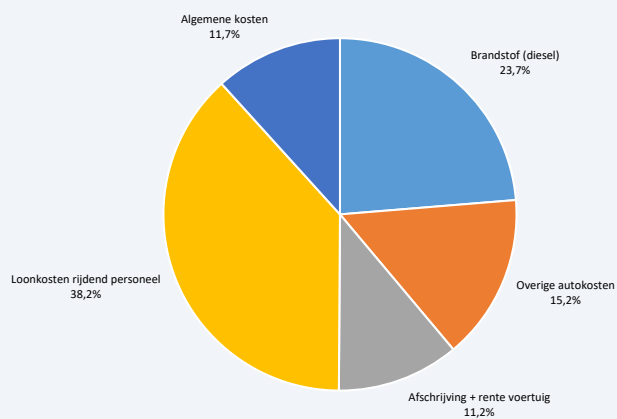
België/Luxemburg 250 km: tank/bulk



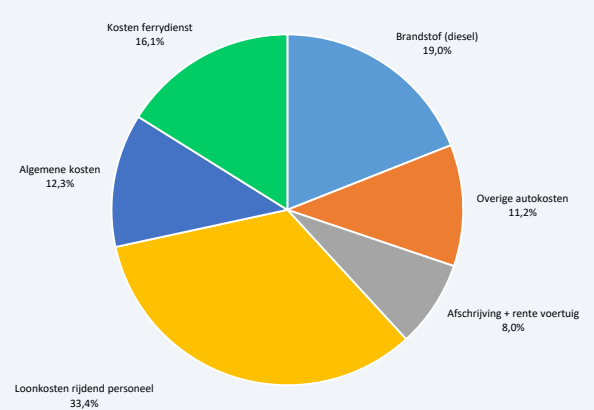
Denemarken 750 km: ongespecialiseerd



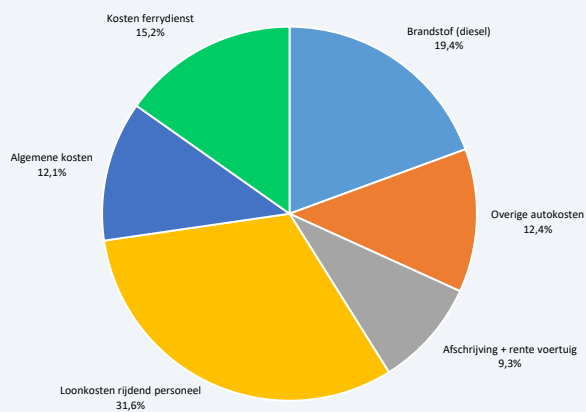
Denemarken 750 km: koel/vries



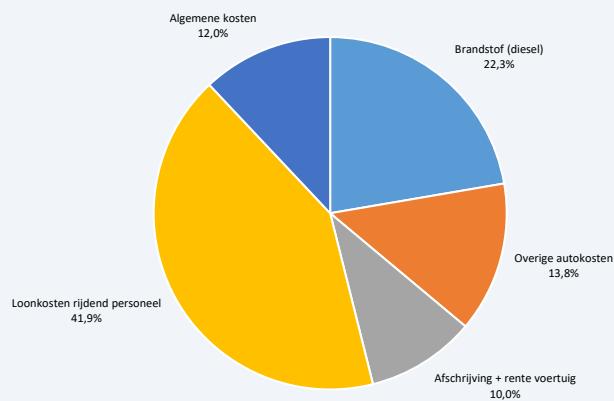
Denemarken 750 km: ongespecialiseerd (met ferry)



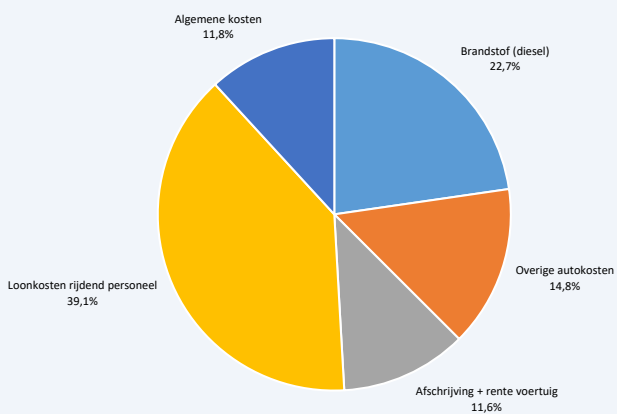
Denemarken 750 km: koel/vries (met ferry)



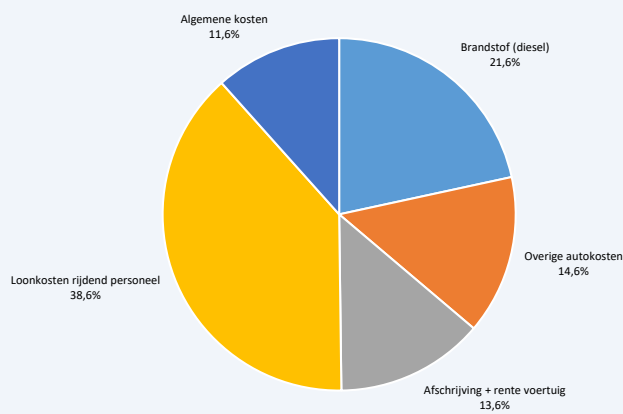
Duitsland 500 km: ongespecialiseerd



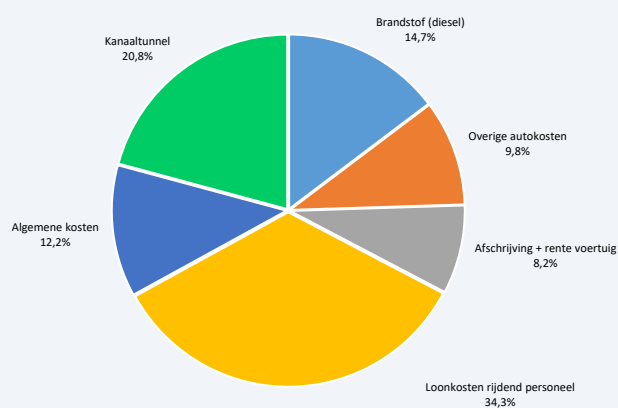
Duitsland 500 km: koel/vries



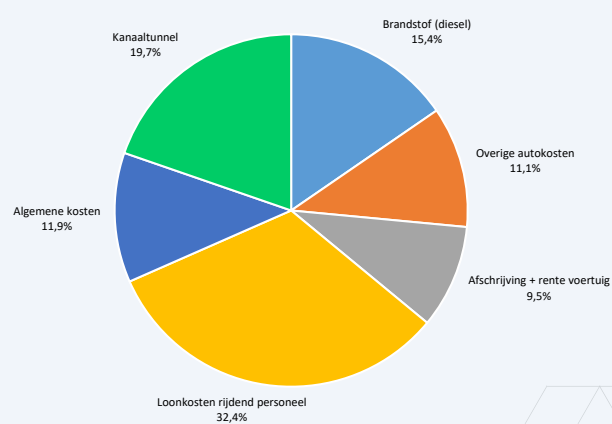
Duitsland 500 km: tank/bulk



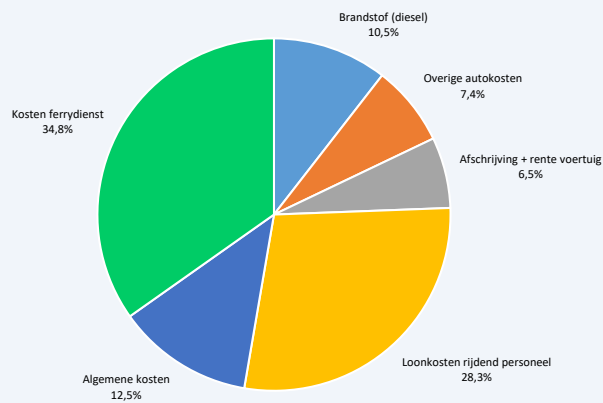
Engeland: Kanaaltunnel, begeleid vervoer, ongespecialiseerd



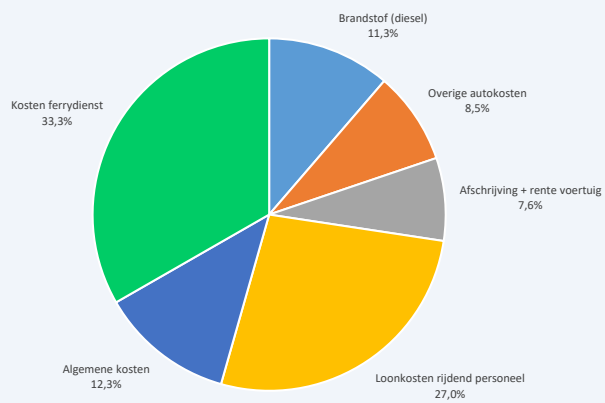
Engeland: Kanaaltunnel, begeleid vervoer, koel/vries



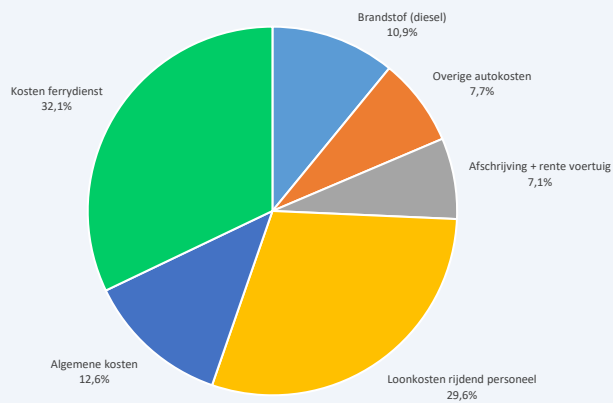
Engeland: Hoek van Holland-Harwich, begeleid vervoer, ongespecialiseerd



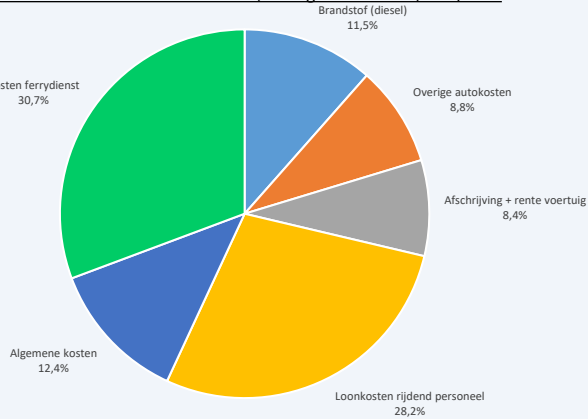
Engeland: Hoek van Holland-Harwich, begeleid vervoer, koel/vries



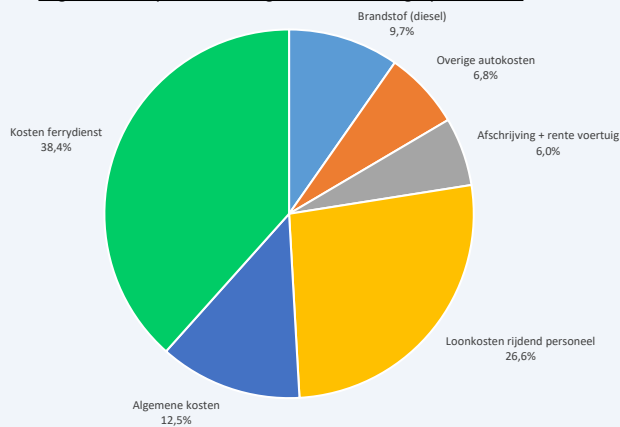
Engeland: Hoek van Holland-Harwich, onbegeleid vervoer, ongespecialiseerd



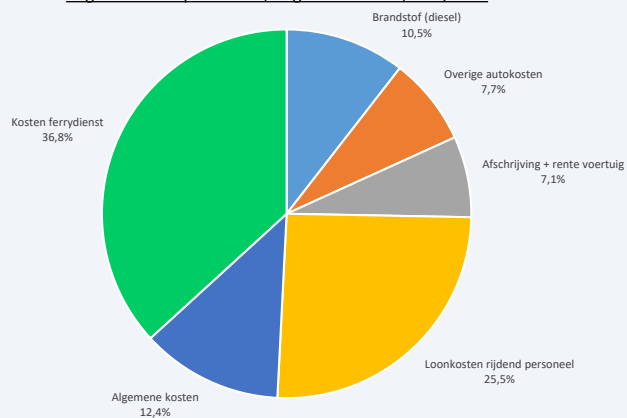
Engeland: Hoek van Holland-Harwich, onbegeleid vervoer, koel/vries



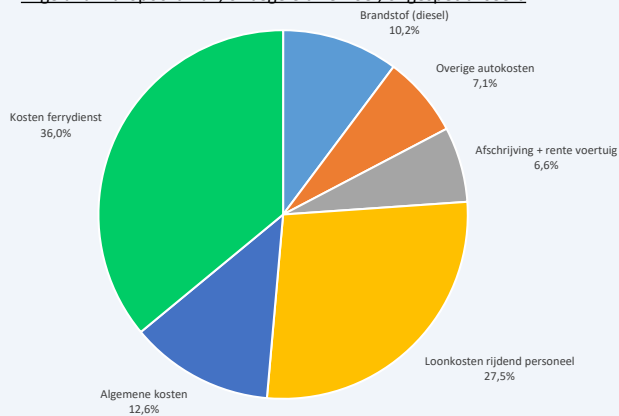
Engeland: Europoort-Hull, begeleid vervoer, ongespecialiseerd



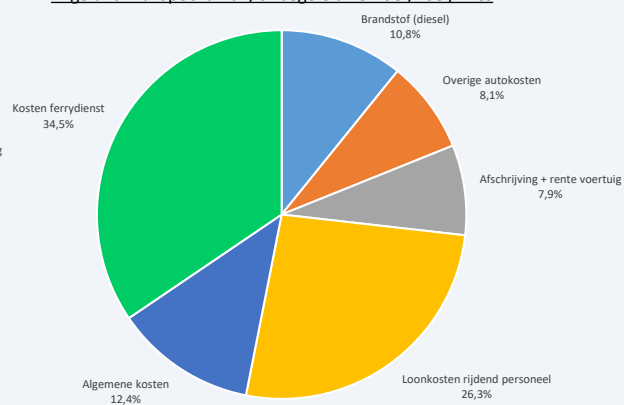
Engeland: Europoort-Hull, begeleid vervoer, koel/vries



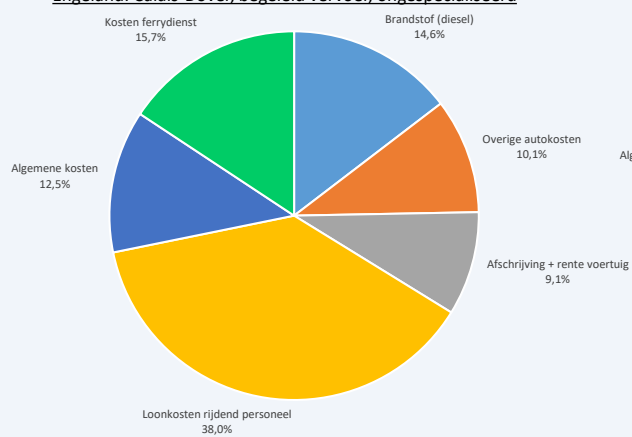
Engeland: Europoort-Hull, onbegeleid vervoer, ongespecialiseerd



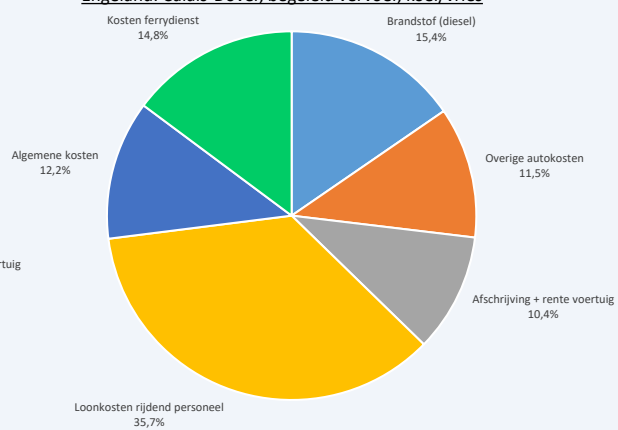
Engeland: Europoort-Hull, onbegeleid vervoer, koel/vries



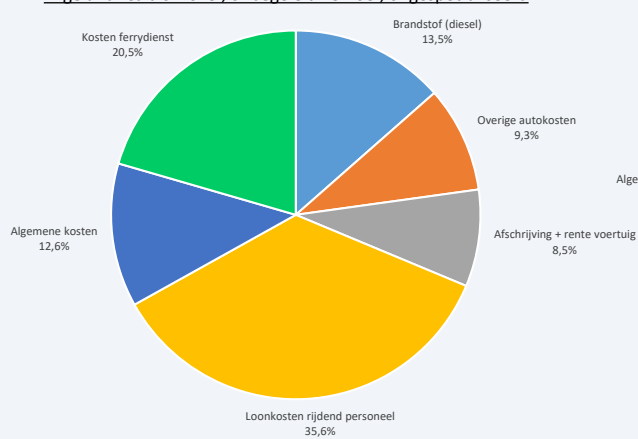
Engeland: Calais-Dover, begeleid vervoer, ongespecialiseerd



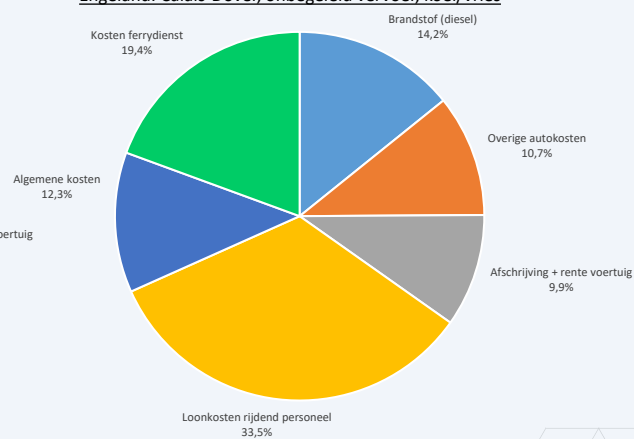
Engeland: Calais-Dover, begeleid vervoer, koel/vries



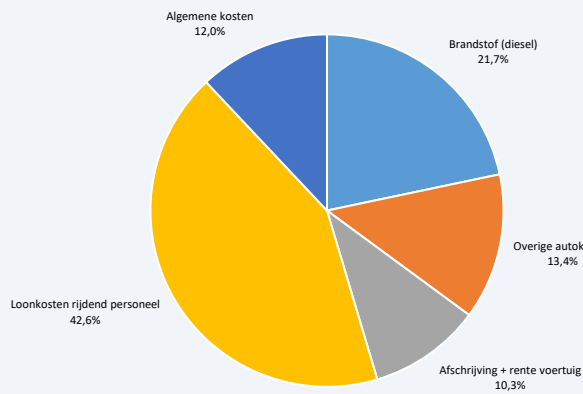
Engeland: Calais-Dover, onbegeleid vervoer, ongespecialiseerd



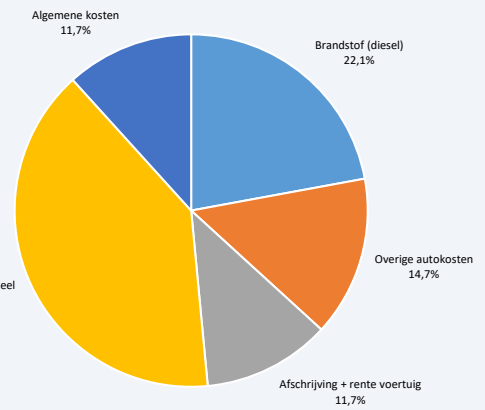
Engeland: Calais-Dover, onbegeleid vervoer, koel/vries



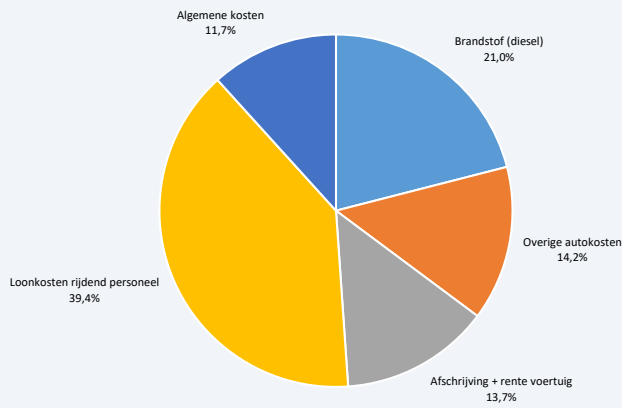
Frankrijk 500 km: ongespecialiseerd



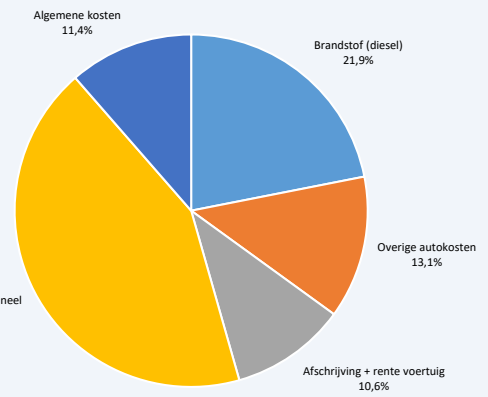
Frankrijk 500 km: koel/vries



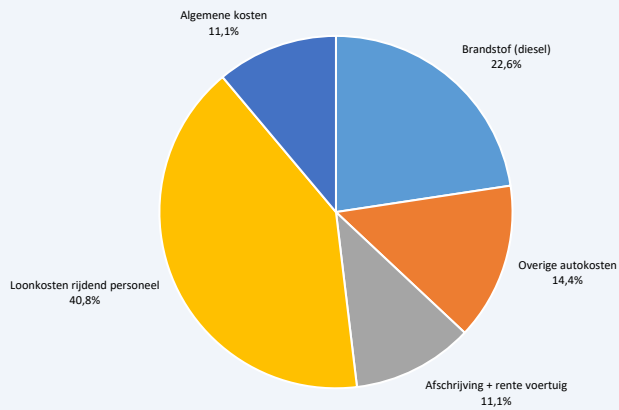
Frankrijk 500 km: tank/bulk



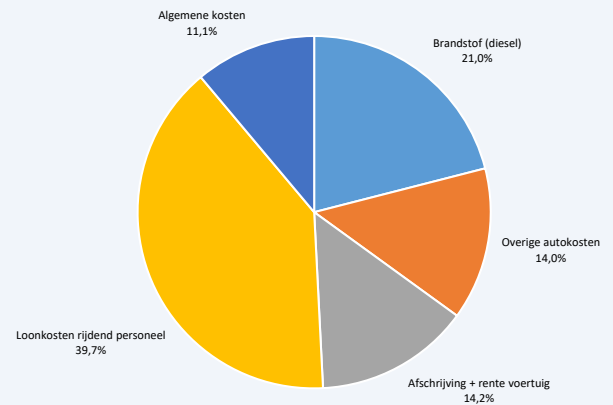
Italië 1500 km: ongespecialiseerd



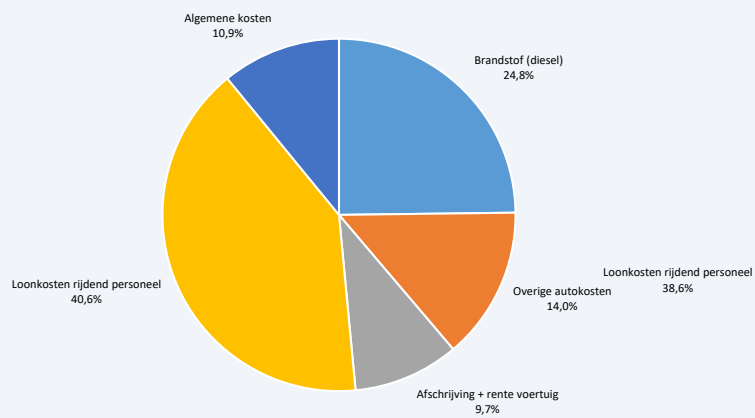
Italië 1500 km: koel/vries



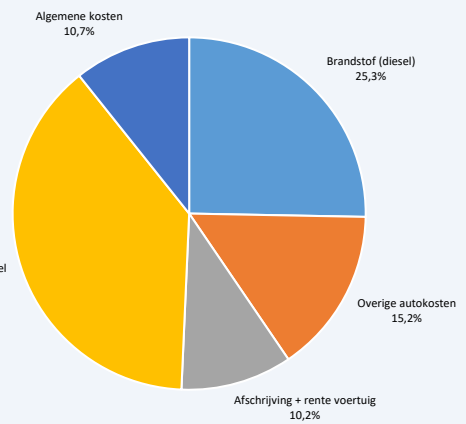
Italië 1500 km: tank/bulk



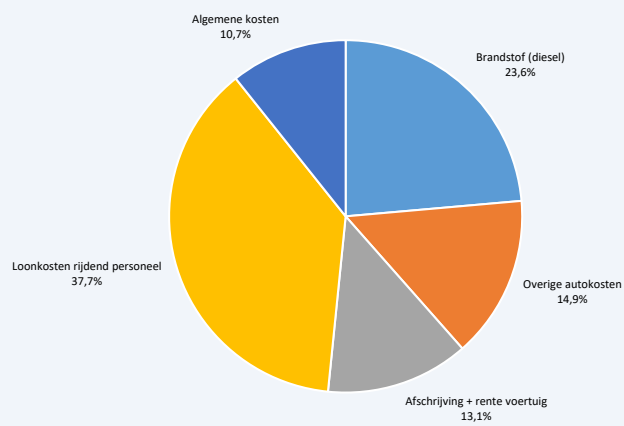
Spanje 2000 km: ongespecialiseerd



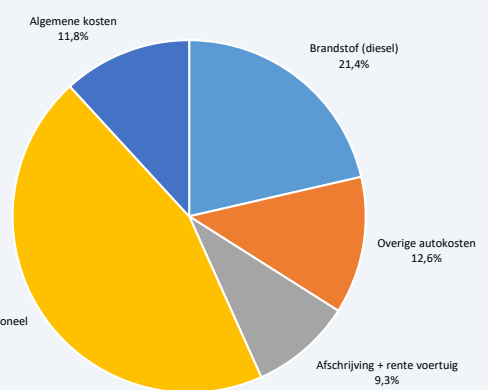
Spanje 2000 km: koel/vries



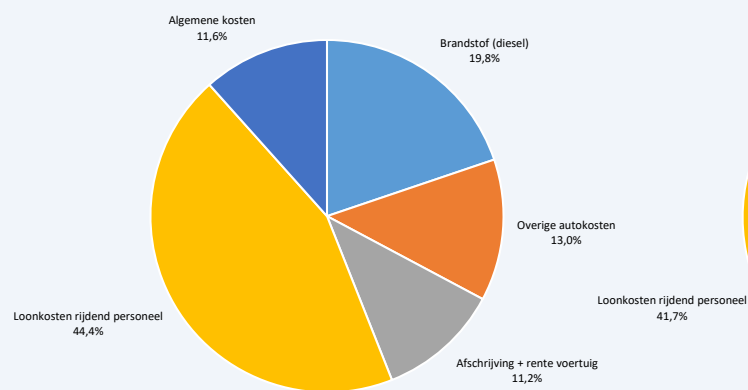
Spanje 2000 km: tank/bulk



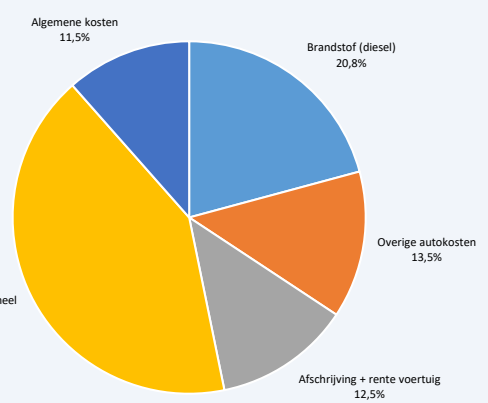
Polen 1000 km: ongespecialiseerd



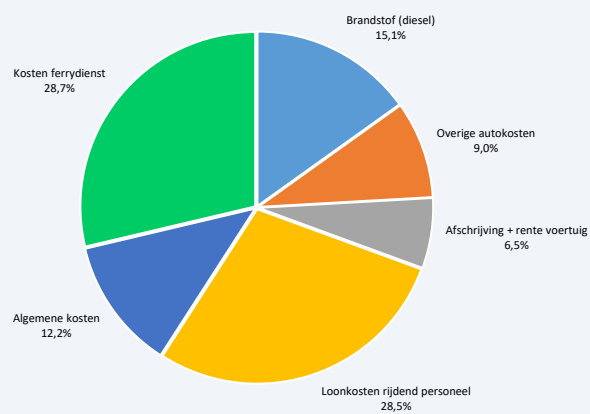
Polen 1000 km: koel/vries



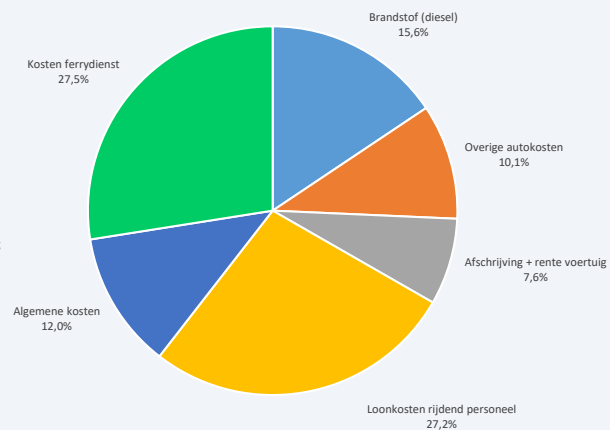
Polen 1000 km: tank/bulk



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			
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Autokosten								
Afschrijving voertuig	9,7	9,6	8,7	8,6	7,1	7,0	9,0	8,9
Rente voertuig	1,2	1,4	1,0	1,2	0,9	1,0	1,0	1,3
Motorrijtuigenbelasting	0,5	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	3,1	3,1	2,8	2,9	2,4	2,4	3,0	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	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3
Banden	2,4	2,4	3,0	3,0	2,4	2,4	3,0	3,0
Brandstof (diesel)	18,1	17,3	23,6	22,6	19,0	18,2	22,3	21,4
AdBlue	0,6	0,5	0,7	0,7	0,6	0,6	0,7	0,7
Reparatie en onderhoud	4,4	4,5	5,6	5,6	4,5	4,6	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	41,8	42,4	36,1	36,8	29,5	30,1	37,0	37,6
Verblijf- en overige kosten	4,5	4,6	4,8	4,9	3,9	4,0	4,9	5,0
Algemene kosten								
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,9	7,0	6,7	6,8	6,9	7,0	6,7	6,8
Huisvesting	2,7	2,7	2,6	2,6	2,7	2,7	2,6	2,6
Overig algemeen	2,7	2,7	2,7	2,6	2,7	2,7	2,7	2,6
Kosten overtocht	---	---	---	---	16,1	16,0	---	---
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	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Autokosten								
Afschrijving voertuig	7,3	7,2	5,8	5,7	5,4	5,3	8,1	8,0
Rente voertuig	0,9	1,0	0,7	0,8	0,6	0,8	1,0	1,1
Motorrijtuigenbelasting	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,6	0,6
Eurovignet	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Verzekering	2,4	2,4	1,9	1,9	1,8	1,8	2,6	2,7
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	0,2	0,2	0,2	0,2
Banden	1,9	1,9	1,4	1,4	1,2	1,3	1,9	1,9
Brandstof (diesel)	14,7	14,1	10,5	10,2	9,7	9,4	14,6	14,1
AdBlue	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Reparatie en onderhoud	3,5	3,5	2,5	2,5	2,3	2,4	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	30,3	30,8	24,0	24,5	22,1	22,8	33,3	34,1
Verblijf- en overige kosten	4,0	4,1	4,3	4,4	4,5	4,6	4,7	4,8
Algemene kosten								
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,8	6,9	6,9	7,1	6,9	7,1	6,9	7,1
Huisvesting	2,7	2,7	2,8	2,8	2,8	2,9	2,8	2,8
Overig algemeen	2,7	2,6	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
Kosten overtocht	20,8	20,8	34,8	34,3	38,4	37,3	15,7	15,0
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	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Autokosten						
Afschrijving voertuig	6,4	6,3	5,9	5,9	7,6	7,6
Rente voertuig	0,7	0,9	0,7	0,9	0,9	1,1
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Eurovignet	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2	0,2
Verzekering	2,1	2,1	1,9	2,0	2,5	2,5
Diverse voertuigkosten	0,0	0,0	0,0	0,0	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)	10,9	10,2	10,2	9,6	13,5	12,9
AdBlue	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Reparatie en onderhoud	2,8	2,8	2,6	2,6	3,3	3,4
Specifieke vervoerskosten	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Kosten rijdend personeel						
Loon incl. sociale lasten	25,2	25,8	23,5	24,2	30,9	31,7
Verblijf- en overige kosten	4,4	4,5	4,0	4,1	4,7	4,7
Algemene kosten						
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,0	7,2	7,0	7,2	7,0	7,1
Huisvesting	2,8	2,9	2,8	2,9	2,8	2,9
Overig algemeen	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
Kosten overtocht	32,1	31,9	36,0	35,2	20,5	19,8
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	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Autokosten										
Afschrijving voertuig	9,2	9,0	9,6	9,4	8,8	8,6	8,3	8,2	5,8	5,7
Rente voertuig	1,1	1,3	1,0	1,2	0,9	1,1	1,0	1,2	0,7	0,8
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3	0,2
Eurovignet	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3
Verzekering	3,0	3,0	2,8	2,9	2,6	2,6	2,7	2,7	1,9	1,9
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	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2
Banden	2,9	2,9	2,7	2,7	3,1	3,1	3,0	3,0	1,9	1,9
Brandstof (diesel)	21,7	20,9	21,9	21,0	24,8	23,8	21,4	20,5	15,1	14,4
AdBlue	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6	0,4	0,4
Reparatie en onderhoud	5,2	5,3	5,4	5,5	6,1	6,2	4,8	4,8	3,6	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	37,6	38,2	37,4	38,1	35,5	36,2	39,3	39,9	24,0	24,2
Verblijf- en overige kosten	5,0	5,0	5,6	5,6	5,1	5,2	5,6	5,7	4,5	4,6
Algemene kosten										
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,7	6,8	6,4	6,5	6,2	6,3	6,7	6,8	6,9	7,0
Huisvesting	2,6	2,6	2,5	2,5	2,3	2,3	2,5	2,5	2,6	2,7
Overig algemeen	2,7	2,7	2,5	2,5	2,4	2,4	2,6	2,6	2,7	2,7
Kosten overtocht	---	---	---	---	---	---	---	---	28,7	29,0
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			
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Autokosten								
Afschrijving voertuig	11,2	10,9	10,0	9,9	8,3	8,2	10,3	10,2
Rente voertuig	1,4	1,7	1,2	1,5	1,0	1,2	1,3	1,5
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3
Eurovignet	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Verzekering	3,6	3,7	3,4	3,4	2,8	2,8	3,5	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	2,2	2,2	2,8	2,8	2,3	2,3	2,7	2,7
Brandstof (diesel)	18,5	17,7	23,7	22,8	19,4	18,7	22,7	21,8
AdBlue	0,5	0,5	0,7	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6
Reparatie en onderhoud	4,9	5,0	6,4	6,4	5,2	5,2	6,1	6,2
Specifieke vervoerskosten	0,6	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5
Kosten rijdend personeel								
Loon incl. sociale lasten	39,2	39,8	33,7	34,3	27,9	28,4	34,5	35,2
Verblijf- en overige kosten	4,2	4,3	4,5	4,5	3,7	3,8	4,6	4,6
Algemene kosten								
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,8	6,9	6,6	6,8	6,8	7,0	6,6	6,7
Huisvesting	2,6	2,5	2,5	2,5	2,6	2,6	2,4	2,5
Overig algemeen	2,8	2,8	2,6	2,6	2,7	2,6	2,8	2,7
Kosten overtocht	---	---	---	---	15,2	15,1	---	---
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	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Autokosten								
Afschrijving voertuig	8,5	8,4	6,8	6,7	6,3	6,3	9,3	9,2
Rente voertuig	1,0	1,3	0,8	1,0	0,8	0,9	1,1	1,4
Motorrijtuigenbelasting	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5
Eurovignet	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Verzekering	2,9	2,9	2,3	2,3	2,1	2,2	3,1	3,2
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)	15,4	14,7	11,3	10,9	10,5	10,1	15,4	14,8
AdBlue	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Reparatie en onderhoud	4,2	4,2	3,1	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	28,6	29,0	22,9	23,4	21,2	21,9	31,3	32,0
Verblijf- en overige kosten	3,8	3,8	4,1	4,2	4,3	4,4	4,4	4,5
Algemene kosten								
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,7	6,9	6,9	7,0	6,9	7,1	6,8	7,0
Huisvesting	2,6	2,5	2,7	2,8	2,8	2,8	2,7	2,8
Overig algemeen	2,6	2,6	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
Kosten overtocht	19,7	19,7	33,3	32,8	36,8	35,9	14,8	14,0
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	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Autokosten						
Afschrijving voertuig	7,5	7,4	7,0	7,0	8,8	8,8
Rente voertuig	0,9	1,1	0,9	1,0	1,1	1,3
Motorrijtuigenbelasting	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Eurovignet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2
Verzekering	2,5	2,6	2,3	2,4	3,0	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	0,4	0,5
Banden	1,4	1,4	1,3	1,3	1,7	1,7
Brandstof (diesel)	11,5	10,7	10,8	10,1	14,2	13,5
AdBlue	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Reparatie en onderhoud	3,4	3,4	3,1	3,2	4,0	4,0
Specifieke vervoerskosten	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5
Kosten rijdend personeel						
Loon incl. sociale lasten	24,0	24,6	22,4	23,1	29,1	29,9
Verblijf- en overige kosten	4,2	4,3	3,9	4,0	4,4	4,5
Algemene kosten						
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,0	7,1	6,9	7,2	6,9	7,1
Huisvesting	2,7	2,8	2,8	2,8	2,7	2,8
Overig algemeen	2,7	2,7	2,7	2,8	2,7	2,7
Kosten overtocht	30,7	30,4	34,5	33,7	19,4	18,6
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	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Autokosten										
Afschrijving voertuig	10,4	10,3	10,0	9,8	9,1	9,0	10,0	9,9	6,8	6,6
Rente voertuig	1,3	1,5	1,1	1,4	1,1	1,3	1,2	1,5	0,8	1,0
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,2	0,2
Eurovignet	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3
Verzekering	3,5	3,6	3,4	3,4	3,1	3,1	3,4	3,4	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
Kosten reserve getrokken materieel	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4
Banden	2,6	2,6	2,5	2,5	2,8	2,8	2,3	2,3	1,8	1,8
Brandstof (diesel)	22,1	21,2	22,6	21,6	25,3	24,3	19,8	18,9	15,6	14,9
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	5,0	4,2	4,2
Specifieke vervoerskosten	0,5	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	35,1	35,7	35,5	36,2	33,7	34,4	38,8	39,4	22,9	23,2
Verblijf- en overige kosten	4,7	4,7	5,3	5,3	4,9	4,9	5,6	5,6	4,3	4,4
Algemene kosten										
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,6	6,7	6,3	6,4	6,0	6,2	6,5	6,6	6,8	6,9
Huisvesting	2,5	2,5	2,4	2,4	2,3	2,3	2,5	2,5	2,6	2,6
Overig algemeen	2,6	2,6	2,4	2,4	2,4	2,3	2,6	2,5	2,6	2,6
Kosten overtocht	---	---	---	---	---	---	---	---	27,5	27,7
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

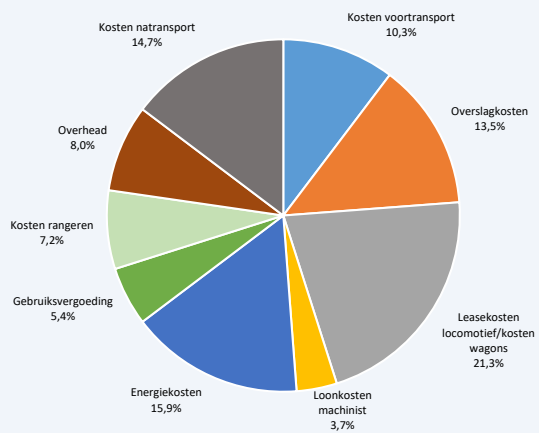
⁸ Ferrydienst Travemünde-Malmö.

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

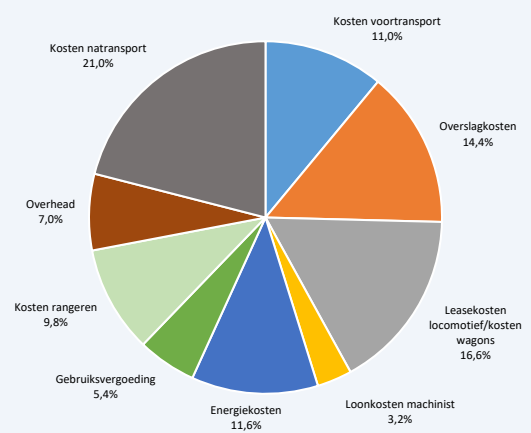
Kostenpost	Landenrelatie											
	België/Lux. 250 km		Duitsland 500 km		Frankrijk 500 km		Italië 1500 km		Spanje 2000 km		Polen 1000 km	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Autokosten												
Afschrijving voertuig	13,0	12,8	12,1	11,9	12,2	12,0	12,8	12,6	11,9	11,7	11,1	11,0
Rente voertuig	1,7	2,1	1,5	1,8	1,5	1,8	1,4	1,6	1,2	1,5	1,4	1,7
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Eurovignet	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Verzekering	3,6	3,6	3,5	3,5	3,5	3,5	3,3	3,4	3,1	3,1	3,2	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	0,5
Banden	2,2	2,1	2,7	2,7	2,6	2,6	2,5	2,4	2,8	2,8	2,7	2,7
Brandstof (diesel)	17,4	16,6	21,6	20,7	21,0	20,1	21,0	20,2	23,6	22,7	20,8	19,9
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	4,7	5,7	5,8	5,5	5,6	5,7	5,8	6,5	6,5	5,1	5,2
Specifieke vervoerskosten	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5
Kosten rijdend personeel												
Loon incl. sociale lasten	38,7	39,2	34,1	34,8	34,8	35,3	34,6	35,2	33,0	33,6	36,5	37,0
Verblijf- en overige kosten	4,2	4,2	4,5	4,6	4,6	4,7	5,1	5,1	4,7	4,8	5,2	5,3
Algemene kosten												
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,8	6,9	6,5	6,6	6,6	6,7	6,2	6,3	6,1	6,2	6,5	6,6
Huisvesting	2,6	2,6	2,5	2,5	2,5	2,5	2,4	2,4	2,3	2,3	2,5	2,5
Overig algemeen	2,6	2,6	2,6	2,5	2,6	2,6	2,5	2,5	2,3	2,3	2,5	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

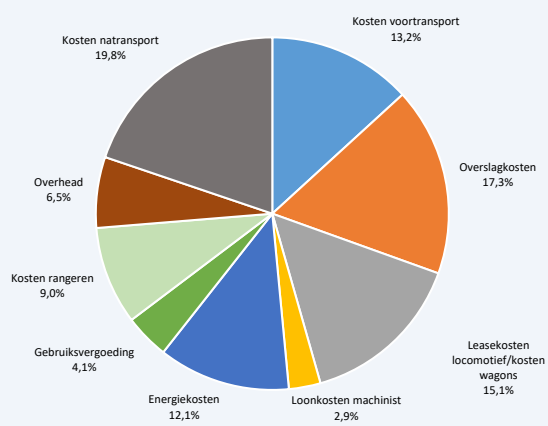
Intermodaal Spoor: Rotterdam-Boedapest



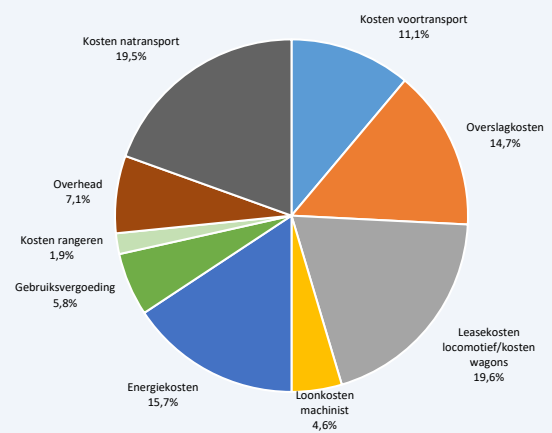
Intermodaal Spoor: Rotterdam-Milaan



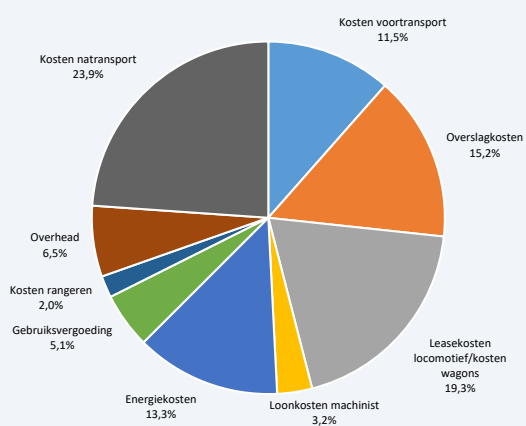
Intermodaal Spoor: Rotterdam-Poznan



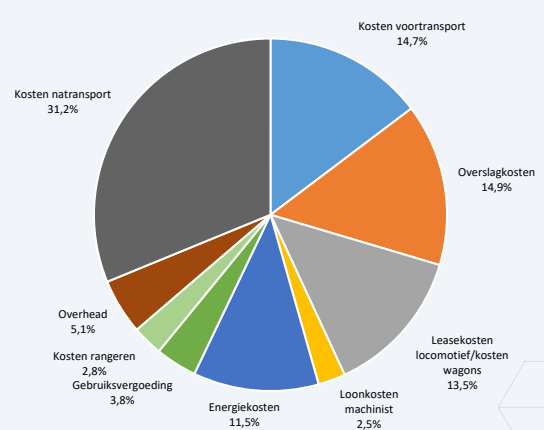
Intermodaal Spoor: Antwerpen-Barcelona



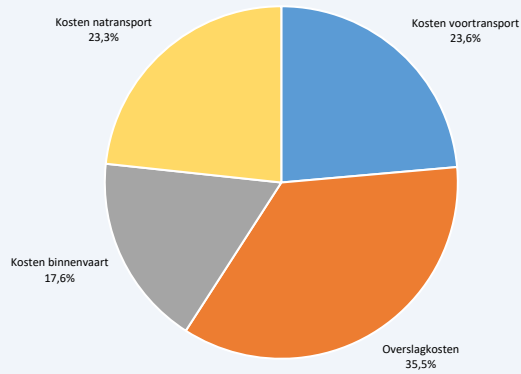
Intermodaal Spoor: Antwerpen-Wenen



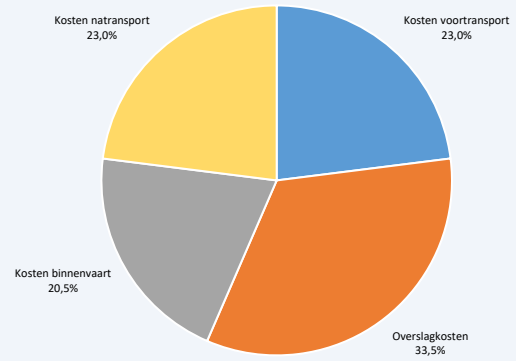
Intermodaal Spoor: Duisburg-München



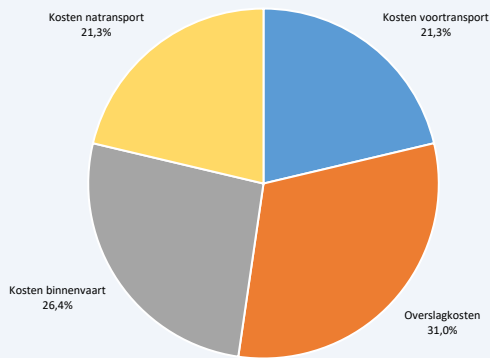
Intermodaal Binnenvaart: Rotterdam-Antwerpen



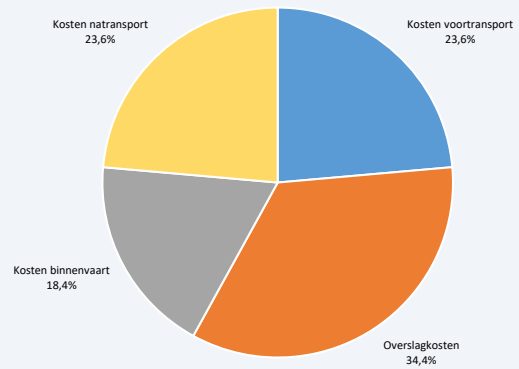
Intermodaal Binnenvaart: Rotterdam-Veghel



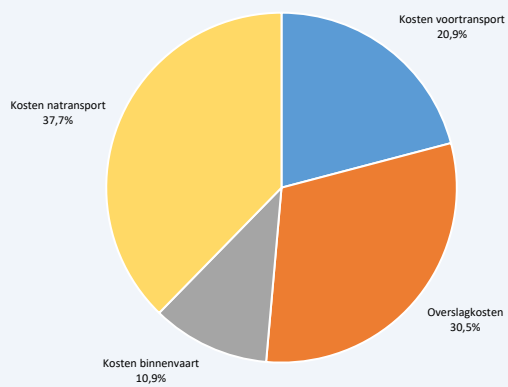
Intermodaal Binnenvaart: Rotterdam-Westerbroek



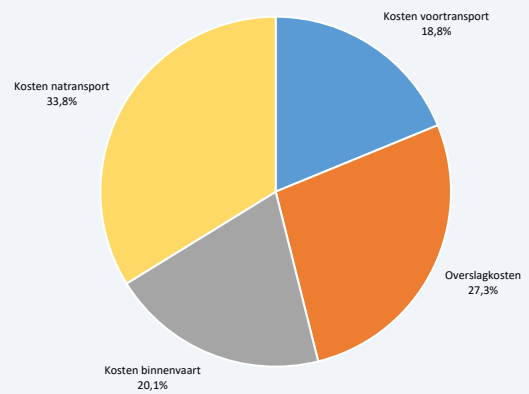
Intermodaal Binnenvaart: Rotterdam-Venlo



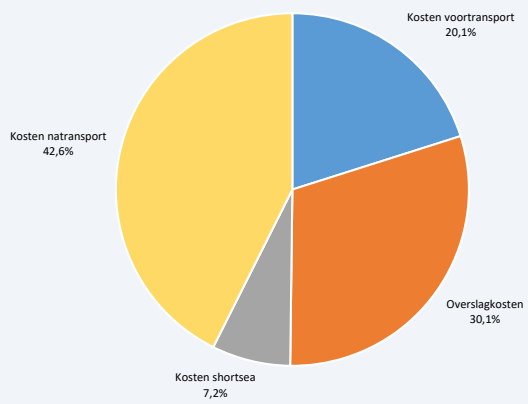
Intermodaal Binnenvaart: Rotterdam-Duisburg



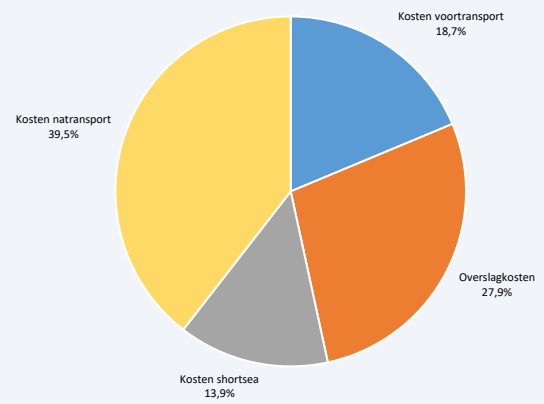
Intermodaal Binnenvaart: Rotterdam-Mannheim



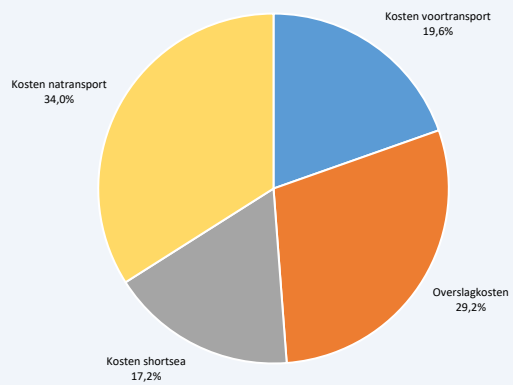
Intermodaal Shortsea: Rotterdam-Hull



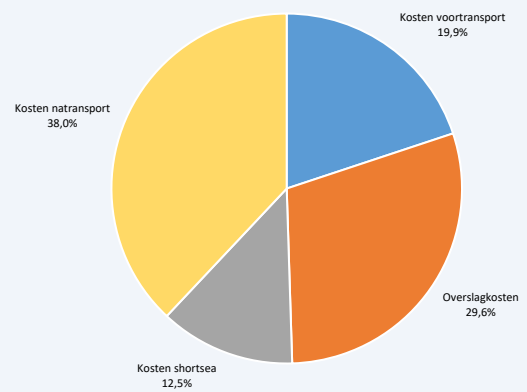
Intermodaal Shortsea: Rotterdam-Dublin



Intermodaal Shortsea: Rotterdam-Bilbao



Intermodaal Shortsea: Rotterdam-Gothenburg



Tabel B.31 Gemiddelde kostensamenstelling intermodaal vervoer weg/spoor (2024)

Kostenpost	Relatie					
	Rotterdam- Boedapest	Rotterdam- Milaan	Rotterdam- Poznan	Antwerpen- Barcelona	Antwerpen- Wenen	Duisburg- München
	% aandeel					
Kosten voortransport	10,3	11,0	13,2	11,1	11,5	14,7
Overslagkosten	13,5	14,4	17,3	14,7	15,2	14,9
Kosten spoorvervoer	61,5	53,6	49,7	54,7	49,4	39,2
Leasekosten locomotief/ kosten wagons	21,3	16,6	15,1	19,6	19,3	13,5
Loonkosten machinist	3,7	3,2	2,9	4,6	3,2	2,5
Energiekosten	15,9	11,6	12,1	15,7	13,3	11,5
Gebruiksvergoeding	5,4	5,4	4,1	5,8	5,1	3,8
Kosten rangeren	7,2	9,8	9,0	1,9	2,0	2,8
Overhead	8,0	7,0	6,5	7,1	6,5	5,1
Kosten natransport	14,7	21,0	19,8	19,5	23,9	31,2
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

Tabel B.32 Gemiddelde kostensamenstelling intermodaal vervoer weg/binnenvaart (2024)

Kostenpost	Relatie					
	Rotterdam- Antwerpen	Rotterdam- Veghel	Rotterdam- Westerbroek	Rotterdam- Venlo	Rotterdam- Duisburg	Rotterdam- Mannheim
	% aandeel					
Kosten voortransport	23,6	23,0	21,3	23,6	20,9	18,8
Overslagkosten	35,5	33,5	31,0	34,4	30,5	27,3
Kosten binnenvaart	17,6	20,5	26,4	18,4	10,9	20,1
Loonkosten	9,0	10,1	13,0	8,4	3,7	9,2
Kapitaalkosten	2,6	3,0	3,8	2,4	1,9	2,0
Reparatie en onderhoud	0,5	1,0	0,8	0,5	0,4	0,7
Verzekering	2,7	3,2	4,0	2,6	2,0	0,8
Brandstofkosten	2,0	2,5	4,1	2,5	2,2	6,2
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	23,3	23,0	21,3	23,6	37,7	33,8
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

Tabel B.33 Gemiddelde kostensamenstelling intermodaal vervoer weg/shortsea (2024)

Kostenpost	Relatie			
	Rotterdam- Hull	Rotterdam- Dublin	Rotterdam- Bilbao	Rotterdam- Gothenburg
	% aandeel			
Kosten voortransport	20,1	18,7	19,6	19,9
Overslagkosten	30,1	27,9	29,2	29,6
Kosten shortsea	7,2	13,9	17,2	12,5
Loonkosten	2,8	4,6	5,5	4,2
Kapitaalkosten	1,2	2,0	2,5	1,9
Reparatie en onderhoud	0,1	0,2	0,2	0,2
Verzekering	0,2	0,3	0,4	0,3
Brandstofkosten	1,9	5,3	6,8	4,5
Havengelden	0,5	0,5	0,5	0,5
Overhead	0,5	1,0	1,3	0,9
Kosten natransport	42,6	39,5	34,0	38,0
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

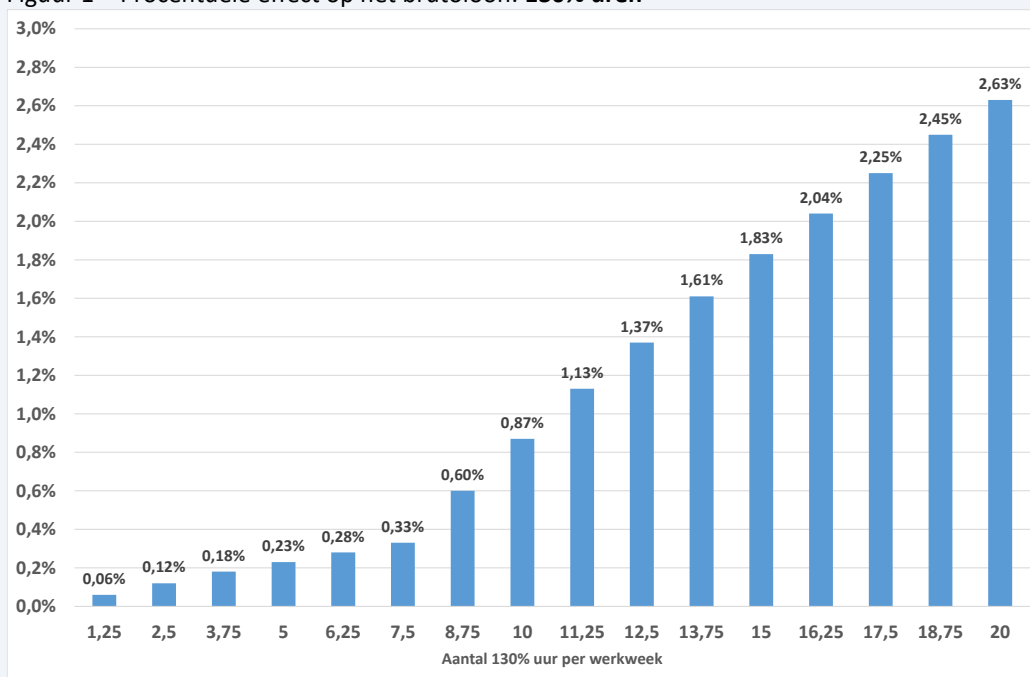
Bijlage 4 Waarde vakantiedag

Voortbordurend op eerdere jurisprudentie van het Europese Hof over de betaling van overwerk over vakantiedagen, heeft de Hoge Raad in september 2024 een uitspraak gedaan in een zaak over de aftopping van het overwerk in de CAO-beroepsgoederenvervoer bij het bepalen van de waarde vakantiedag. Deze jurisprudentie heeft tot gevolg dat overwerk moet worden meegenomen in het vakantieloon van alle werknemers die gewoonlijk overwerken. Dit betekent dat de huidige aftoppingen (het geldt voor 22 vakantiedagen, toeslagen worden gecorrigeerd voor 90% en overwerkbetalingen worden beperkt tot 22,75% van het functieloon) niet meer toegepast mogen worden.

Voor de in de rapportage opgenomen maatman D6 bestaande uit 10 overuur per week (10 uur à 130%), 3,5 zaterdaguur per week (3,5 uur à 150%), 1,5 zondaguur per week (1,5 uur à 200%) en 4,6 toeslagmatrixuur à 19% per week (4,6 uur à 19%) is het procentuele effect op het brutoloon **1,71%**. Dit effect is meegenomen in de geraamde loonkostenontwikkeling voor 2026.

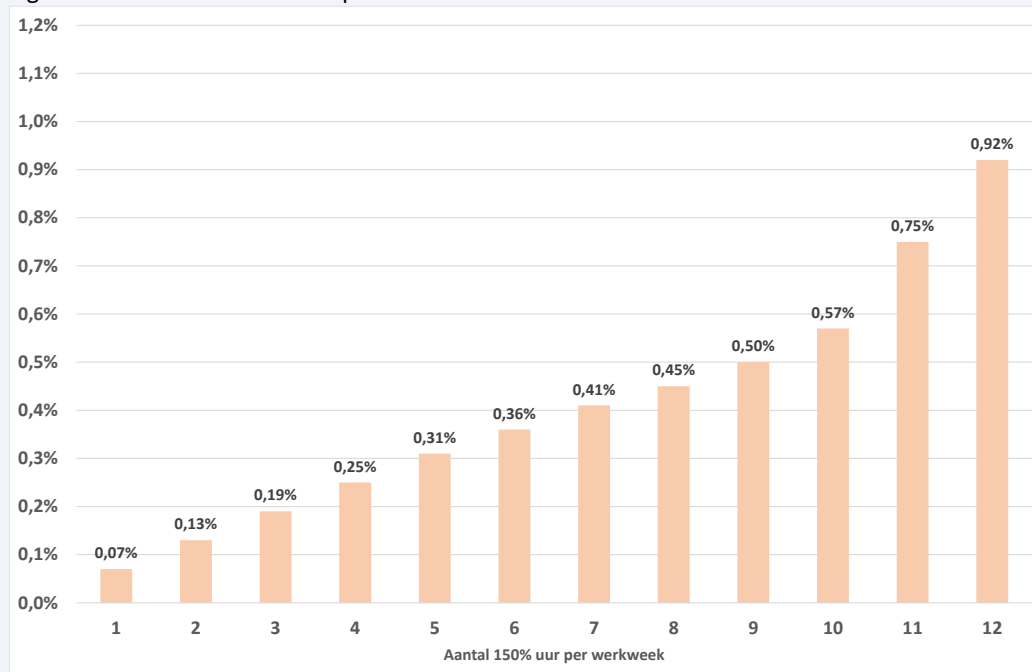
In onderstaande figuren wordt met een aantal berekeningen het gemiddelde procentuele effect op het brutoloon voor diverse werknemers van deze uitspraak weergegeven. Om het totale effect te berekenen mogen de individuele percentages per figuur **niet** bij elkaar worden opgeteld. Naast deze voorbeelden heeft de uitspraak eveneens invloed op vergoedingen zoals de toeslagmatrix en de onregelmatigheidstoeslag.

Figuur 1 Procentuele effect op het brutoloon: **130% uren**



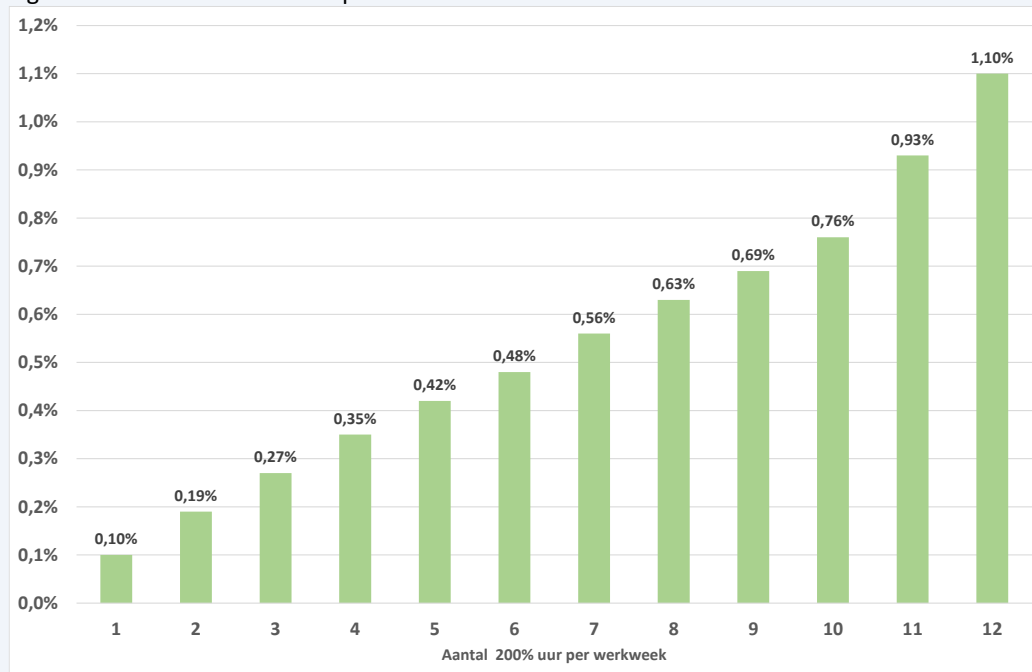
Voorbeelden figuur 1: Het effect op het brutoloon is 0,87% als de werknemer 10 uur à 130% per werkweek werkt. Maakt de chauffeur structureel 15 overuren per werkweek, dan is het effect op het brutoloon 1,83%.

Figuur 2 Procentuele effect op het brutoloon: **150% uren**



Voorbeeld figuur 2: Het effect op het brutoloon is 0,41% als de werknemer 7 uur à 150%, naast 40 uur in de week, per werkweek werkt. Bijvoorbeeld dinsdag t/m vrijdag 40 betaalde uren en zaterdag 7 betaalde uren.

Figuur 3 Procentuele effect op het brutoloon: **200% uren**



Voorbeeld figuur 3: Het effect op het brutoloon is 0,35% als de werknemer 4 uur à 200%, naast 40 uur in de week, per werkweek werkt. Bijvoorbeeld dinsdag t/m vrijdag 40 betaalde uren en zondag 4 betaalde uren.

Bijlage 5 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.

Afvalstoffentransport

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-Gothenburg

Bijlage 6 Organisatie

Opdrachtgever

TLN
evofenedex

Begeleidingscommissie

Vertegenwoordigers namens TLN:

Hans Kanters
Jaap Rumping

Van den Bosch Transporten
Rumping Transport

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

Henk Tol

Technische Unie

*Vertegenwoordiger namens evofenedex
vanuit de Raad voor Wegverladers:*

Lennart Moerkerken

Agrifirm

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

TLN
evofenedex
evofenedex
Panteia
Panteia

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