

Kostenontwikkelingen in het wegvervoer

Inclusief intermodaal vervoer

2026-2027



Panteia



Kostenontwikkelingen in het wegvervoer

Inclusief intermodaal vervoer

2026-2027

Auteurs

Manfred Kindt
Sander van der Meulen
Timon van Eeken
Wim Mars

Opdrachtgevers

TLN
evofenedex

Gepubliceerd

Zoetermeer, 8-10-2026

Projectnummer

11022B

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	10
1 Handleiding bij dit rapport	16
1.1 Inleiding	16
1.2 Uitgangspunten	16
1.3 Kosten en kostenbesparing	17
1.4 Leeswijzer	18
2 Kostenontwikkeling	20
2.1 Ontwikkeling prijspeil per kostenpost	20
2.2 Binnenlandse kostenontwikkelingen per deelsector	23
2.3 Grensoverschrijdende kostenontwikkelingen wegvervoer	28
2.4 Kostenontwikkeling elektrische voertuigen	36
2.5 Kostenontwikkeling intermodaal vervoer	39
3 Kosteneffect vrachtwagenheffing	49
3.1 Inleiding	49
3.2 Kosten vrachtwagenheffing	49
3.3 Mogelijke gedragsreacties	51
3.4 Invloed van de vrachtwagenheffing op de kostprijs	52
3.5 Terugsluis opbrengsten vrachtwagenheffing	54
4 Trends en ontwikkelingen	56
4.1 Regelgeving die invloed heeft op de kostenontwikkeling	56
4.2 Ontwikkelingen specifiek voor deelsectoren	59
4.3 Bedrijfsspecifieke ontwikkelingen	63
4.3.1 Kostenverandering als gevolg van hogere of lagere loonkostenmutatie	63
4.3.2 Kostenverandering als gevolg van verandering dieselprijs	65
4.3.3 Kostenverandering als gevolg van congestie en verandering gemiddelde rijnsnelheid	68
4.3.4 Effect verandering ziekteverzuimpercentage	70
Bijlagen	
Bijlage 1 Toelichting ontwikkeling prijspeil 2026 en raming 2027	72
Bijlage 2 Vergelijking realisatie en raming 2026	89
Bijlage 3 Gehanteerde kostenverhoudingen	94
Bijlage 4 Deelsectoren en voertuigconfiguraties	131
Bijlage 5 Organisatie	134



Voorwoord

Beste ondernemer,

Voor u ligt de jaarlijkse rapportage 'Kostenontwikkelingen in het wegvervoer 2026-2027'. Met deze door onafhankelijk onderzoeksbureau Panteia samengestelde rapportage bieden evofenedex en Transport en Logistiek Nederland u een betrouwbare basis voor gesprekken over de kosten en kwaliteit van het goederenvervoer.

Het jaar 2026 markeerde een belangrijke verandering voor het wegvervoer. Met de invoering van de vrachtwagenheffing per 1 juli zijn de kosten van het gebruik van onze wegen nadrukkelijker verbonden aan de gereden kilometers en de uitstoot van het voertuig. De impact verschilt per onderneming en vraagt om inzicht in de eigen bedrijfsvoering en heldere afspraken tussen opdrachtgever en opdrachtnemer.

De onzekere situatie in het Midden-Oosten is van grote invloed op de brandstofprijs. De dieselprijs is gestegen naar het hoogste niveau ooit. Tegelijkertijd staat de betrouwbaarheid van onze infrastructuur onder druk. Onverwachte afsluitingen en beperkingen van bruggen en viaducten leiden tot extra kilometers, hogere kosten en onzekerheid over levertijden.

Ondertussen zetten ondernemers verdere stappen in de verduurzaming van het goederenvervoer. De inzet van elektrische vrachtauto's en investeringen in laadinfrastructuur vragen om zorgvuldige afwegingen en een meerjarige blik. Via de terugsluis van de vrachtwagenheffing zijn subsidies beschikbaar die ondernemers ondersteunen bij deze omslag.

Verduurzaming begint bovendien bij het beter organiseren van vervoer. Door goederenstromen te bundelen, de beladingsgraad te verhogen en onnodige kilometers te voorkomen, kunnen ketenpartners gezamenlijk kosten en uitstoot beperken. Dat vraagt om samenwerking, het delen van informatie en de bereidheid om bestaande logistieke afspraken opnieuw te bekijken.

Juist in deze omstandigheden is objectief kosteninzicht van grote waarde. De cijfers in dit rapport bieden houvast, maar de uitwerking blijft afhankelijk van de specifieke bedrijfssituatie. Wij moedigen u daarom aan om het gesprek niet alleen te voeren over kostenontwikkelingen, maar ook over betrouwbaarheid, efficiëntie en de investeringen die nodig zijn voor de toekomst. Langjarige afspraken en wederzijds begrip helpen ondernemers om die stappen verantwoord te zetten. Naleving van geldende wet- en regelgeving is daarbij essentieel om eerlijke en gelijkwaardige marktomstandigheden voor alle ondernemers te waarborgen.

Wij danken Panteia en de begeleidingscommissie, waarin leden van onze beide verenigingen zitting hebben, voor hun bijdrage aan deze rapportage. Wij vertrouwen erop dat dit rapport u ondersteunt bij het maken van onderbouwde keuzes en het versterken van de samenwerking in de logistieke keten.

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 2026 worden ook de verwachtingen voor 2027 weergegeven. In deze rapportage wordt uitgebreid aandacht besteed aan de invoering van de vrachtwagenheffing per 1 juli 2026.

De kosten van de vrachtwagenheffing zijn afhankelijk van het type voertuig, de route die wordt gereden, de afstand die wordt afgelegd en de regio. Daarom zijn deze kosten niet meegenomen in de berekening van de kostenontwikkeling.

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 branchegeenoot. 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 vormen belangrijke onderwerpen om in een onderbouwd gesprek tussen opdrachtgever en opdrachtnemer aan de orde te stellen.

Realisatie 2026 (excl. brandstofkostenontwikkeling en excl. vrachtwagenheffing)

De gerealiseerde kostenontwikkeling (exclusief brandstofkostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing) in 2026 ten opzichte van 2025 in het binnenlands wegvervoer varieert van +3,6% tot +5,4%. In het grensoverschrijdend wegvervoer ligt de kostenstijging tussen de +3,6% en +4,1%.

De loonkosten zijn gemiddeld met 6,1% toegenomen, de afschrijvingskosten met 3,4%, de verzekeringskosten met 7,6%. De kosten van reparatie en onderhoud en de huisvestingskosten namen met gemiddeld 5,3% toe.

Bandbreedte totale gerealiseerde kostenontwikkeling 2026 (t.o.v. 2025)

In de rapportage van oktober 2025 gaf Panteia een prognose af voor de verwachte kostenontwikkelingen in 2026. De voorlopig gerealiseerde kostenontwikkeling exclusief brandstofkostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing voor 2026 wijkt licht af van de raming zoals die gepresenteerd is in de rapportage van oktober 2025. De hieronder gepresenteerde realisatiecijfers betreffen de uiterste waarden. Zie voor uw eigen situatie de verdere specificatie van de realisatiecijfers per deelsector op pagina 23 en verder.

Tabel 1a Verschil tussen realisatie 2026 en raming 2026

Exclusief brandstofkostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing	Realisatie 2026 (t.o.v. 2025)	Raming 2026 (afgegeven in oktober 2025)
	Bandbreedtes	
Binnenlands wegvervoer	+3,6% tot +5,4%	+3,5% tot +5,4%
Grensoverschrijdend wegvervoer (exclusief relaties met ferrydienst)	+3,6% tot +4,1%	+3,5% tot +4,1%

Raming 2027 (exclusief brandstofkostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing)

De verwachte kostenontwikkeling (exclusief brandstofkostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing) voor 2027 ten opzichte van 2026 in het binnenlands wegvervoer varieert van +2,9% tot +4,6%. In het grensoverschrijdend wegvervoer ligt de geraamde kostenstijging (exclusief brandstofkostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing) tussen de +2,9% en +3,3%.

De loonkosten nemen naar verwachting toe met gemiddeld 4,9%. De afschrijvingskosten nemen naar verwachting met 2,7% toe en de verzekeringskosten met 6,9%. De kosten van reparatie en onderhoud nemen naar verwachting met 3,2% toe.

Tabel 1b Raming 2027

Exclusief brandstofkostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing	Raming 2027
	Bandbreedtes
Binnenlands wegvervoer	+2,9% tot +4,6%
Grensoverschrijdend wegvervoer (exclusief relaties met ferrydienst)	+2,9% tot +3,3%

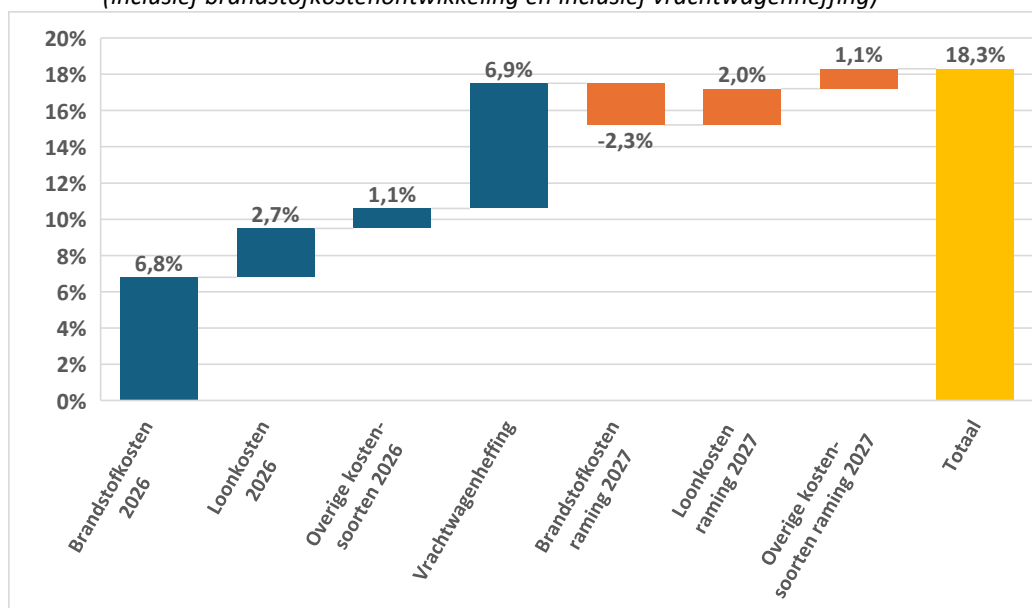
Raming 2027 plus het verschil tussen raming 2026 en realisatie 2026

De realisatie van 2026 minus de raming van 2026 (zoals in oktober 2025 is afgegeven) plus de raming 2027 exclusief brandstofkostenontwikkeling varieert van +3,1% tot +4,6% in het binnenlands wegvervoer en varieert van +3,1% tot +3,6% in het grensoverschrijdend wegvervoer (exclusief relaties met ferrydienst).

Effect per kostensoort op de totale kostenontwikkeling tussen 1 januari 2026 en 1 januari 2028

In onderstaand figuur wordt, voor de deelsector algemeen distributievervoer (trekker-oplegger combinatie), per kostensoort het effect weergegeven op de totale kostenontwikkeling tussen 1 januari 2026 en 1 januari 2028 (uitgegaan is van 100.000 km op jaarbasis, waarvan 80% tolplichtige kilometers).

Figuur 1 Totale kostenstijging tussen 1 januari 2026 en 1 januari 2028
(inclusief brandstofkostenontwikkeling en inclusief vrachtwagenheffing)



Vrachtwagenheffing

Met ingang van 1 juli 2026 is in Nederland de vrachtwagenheffing ingevoerd. De vrachtwagenheffing geldt voor Nederlandse en buitenlandse vrachtwagens met een toegestane massa van meer dan 3,5 ton. Aan de hand van een aantal voorbeelden wordt in deze rapportage in hoofdstuk 3 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. Per 1 januari 2027 stijgen de tarieven van de vrachtwagenheffing met 2,6%.

Loonkostenontwikkeling 2026

- Verhoging lonen met 4% per 1 januari 2026.
- Wijzigingen in percentages sociale lasten.
- *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.
- Verhoging reiskostenvergoeding per 1 juli 2026 van € 0,23 naar € 0,25 per kilometer.

Tabel 2a Loonkostenontwikkeling gemiddeld 2026 (t.o.v. gemiddeld 2025)

	Mutatie 2026 t.o.v. 2025
Brutoloonontwikkeling	+ 4,0%
Effect waarde vakantiedag	+ 1,7%
Effect meeruren deeltijdmedewerkers	+ 0,5%
Effect wijziging sociale lasten	- 0,2%
Verhoging km-vergoeding per 1 juli 2026	+ 0,05%
Totale gemiddelde loonkostenmutatie 2026:	
Direct personeel	+ 6,05%
Indirect personeel	+ 4,35%

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

Geraamde loonkostenontwikkeling 2027

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 2027 zal worden. Voor de loonkostenontwikkeling voor 2027 is in dit rapport uitgegaan van de cijfers van het Centraal Planbureau (3,8% loonontwikkeling marktsector plus toename sociale lasten van 0,3%).

Wijziging pensioengrondslag en franchise

Vanaf 1 januari 2027 verandert de pensioenregeling voor het wegvervoer. Een van de wijzigingen is dat het brutoloon de basis wordt voor de berekening van de pensioengrondslag. Hierdoor gaan loonbestanddelen die voorheen niet of niet volledig meetelden, zoals bepaalde toeslagen en overuren, in principe ook meetellen voor de pensioenopbouw. Tegelijkertijd wordt de franchise aangepast.

Tabel 2b Geraamde loonkostenontwikkeling gemiddeld 2027 (t.o.v. gemiddeld 2026)

	Mutatie 2027 t.o.v. 2026
Loonontwikkeling marktsector (bron: CPB)	+ 3,8%
Geraamd effect ontwikkeling sociale lasten (bron: CPB)	+ 0,3%
Verhoging km-vergoeding	+ 0,05%
Wijziging pensioengrondslag en franchise	+ 0,7% (direct personeel) - 0,5% (indirect personeel)
Totale geraamde loonkostenmutatie 2027:	
Direct personeel	+ 4,85%
Indirect personeel	+ 3,65%

In bovenstaande wordt ervan 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 1,4% van 21,8 miljoen in 2024 naar 22,1 miljoen kilometerminuten in 2025. Hierdoor was de jaarfilezwaarte in 2025 op het hoogste niveau ooit. De voornaamste file-oorzaak is de hoge intensiteit (reguliere spitsfiles), gevolgd door ongevallen, incidenten en gepland en ongepland onderhoud.

Onderhoudswerkzaamheden infrastructuur

De komende jaren zijn veel bruggen, tunnels en viaducten toe aan grootschalig onderhoud, vernieuwing of vervanging. Veel kunstwerken zijn aan het eind van hun levensduur of hebben hun levensduur al bereikt, blijkt uit cijfers van Rijkswaterstaat. Dat betekent dat ze moeten worden vernieuwd of vervangen om te voorkomen dat ze onveilig worden of plotseling moeten worden afgesloten. De verkeershinder kan, naast de extra kosten, leiden tot langere en minder voorspelbare reistijden en extra gereden kilometers.

Brandstofkostenontwikkeling

De brandstofkosten zijn in 2026 ten opzichte van 2025 zeer fors gestegen (33,5%¹). Het niveau van de dieselprijs is vanwege wereldwijde ontwikkelingen moeilijk te voorspellen. CPB heeft voor 2027 een daling van de olieprijs voorspeld. Op basis van deze door CPB geraamde daling van de olieprijs zullen naar verwachting de brandstofkosten in 2027 met gemiddeld 9,4% afnemen ten opzichte van 2026. Veel vervoerders hanteren een brandstofclausule om de fluctuaties in de dieselprijs op te vangen.

Kostenontwikkeling elektrische voertuigen(exclusief energiekostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing)

De gerealiseerde kostenontwikkeling voor de elektrische trekker is in 2026 ten opzichte van 2025 +3,3%. De verwachting voor 2027 is een stijging van +2,8%. Voor de elektrische bakwagen is de toename in 2026 gemiddeld +4,2% en de raming voor 2027 +3,2%. Voor elektrische bestelauto's is de gerealiseerde kostenontwikkeling voor 2026 ten opzichte van 2025 gemiddeld +5,7% en de verwachting voor 2027 gemiddeld +4,6%.

¹ Bijgewerkt tot en met 18 september 2026.

Kostenontwikkeling intermodaal vervoer

De gerealiseerde kostenontwikkeling (exclusief brandstof-/energiekostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing) in 2026 ten opzichte van 2025 in het intermodaal vervoer varieert van +2,6% tot +6,9% voor weg/spoor, van +3,7% tot +4,3% voor weg/binnenvaart en van +3,3% tot +4,9% voor weg/shortsea.

De verwachte kostenontwikkeling (exclusief brandstof-/energiekostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing) voor 2027 varieert van +2,3% tot +3,1%, voor weg/spoor, van +2,9% tot +3,2% voor weg/binnenvaart en van +2,9% tot +3,2% voor weg/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 kostenontwikkelingen zoals hierboven genoemd, maar nog sterker wordt beïnvloed door marktwerking en/of rentabiliteit van afzonderlijke verbindingen.



Summary

This report provides detailed information on cost developments in domestic and cross-border road transport. In addition to 2026 cost developments, it also provides forecasts for 2027. This report also focuses in detail on the introduction of the truck toll on 1 July 2026.

The cost of the truck toll depends on the type of vehicle, the route taken, the distance travelled and the region. For this reason, these costs have not been included in the calculation of cost developments.

Before considering the average cost development in your market area, it is important to place the results presented in this report in the appropriate context. The cost developments in your specific situation may differ significantly from those experienced by other companies. It is therefore important to carefully translate the results to your own situation and to take a good look at the various cost types and associated cost developments. Specific developments are important subjects to raise in a substantiated discussion between client and contractor.

Realisation 2026 (excluding fuel cost development and excluding truck tolls)

The realised cost development (excluding fuel cost development and excluding truck tolls) in 2026 compared with 2025 in domestic road transport varies from +3.6% to +5.4%. In cross-border road transport, the cost increase lies between +3.6% and +4.1%.

On average, the wage costs increased by 6.1%, the depreciation costs by 3.4%, and the insurance costs by 7.6%. Repair and maintenance costs and accommodation costs rose by an average of 5.3%.

Bandwidth total realized cost development 2026 (compared to 2025)

In the October 2025 report, Panteia issued a forecast for the expected cost development in 2026. The preliminary realized cost development for 2026, excluding fuel cost development and excluding truck toll, differs slightly from the estimate as presented in the October 2025 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 23 and beyond.

Table 1a Difference between realisation 2026 and estimate 2026

Excluding fuel cost development and excluding truck toll	Realisation 2026 (compared to 2025)	Estimate 2026 (issued October 2025)
	Bandwidths	
Domestic transport	+3.6% to +5.4%	+3.5% to +5.4%
Cross-border road transport (excluding relations with ferry service)	+3.6% to +4.1%	+3.5% to +4.1%

Estimate 2027 (excluding fuel cost development and excluding truck toll)

The expected cost development (excluding fuel cost development and excluding truck toll) for 2027 compared with 2026 in domestic road transport varies from +2.9% to +4.6%. In cross-border road transport, the estimated cost increase (excluding fuel cost development and excluding truck toll) varies between +2.9% and +3.3%.

The labour costs are expected to increase by an average of 4.9%. Depreciation costs are expected to increase by 2.7% and insurance costs by 6.9%. Repair and maintenance costs are expected to increase by 3.2%.

Table 1b Estimate 2027

Excluding fuel cost development and excluding truck toll	Estimate 2027
	Bandwidths
Domestic road transport	+2.9% to +4.6%
Cross-border road transport (excluding relations with ferry service)	+2.9% to +3.3%

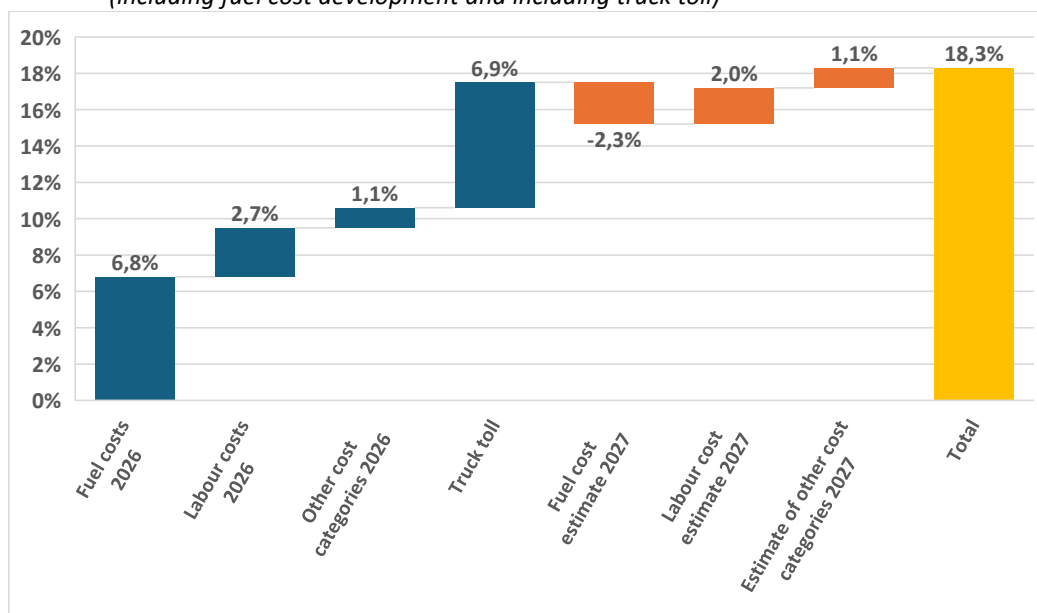
Estimate 2027 plus the difference between the 2026 estimate and the 2026 realization

The 2026 realization minus the 2026 estimate (as issued in October 2025) plus the 2027 estimate excluding fuel cost development ranges from +3.1% to +4.6% in domestic road transport and from +3.2% to +3.6% in cross-border road transport (excluding relations with ferry services).

Impact by cost category on the total cost development between 1 January 2026 and 1 January 2028

The figure below shows, for the general distribution transport sub-sector (tractor-trailer combination), the effect of each cost category on the total cost development between 1 January 2026 and 1 January 2028 (based on 100,000 km per year, 80% of which are toll-paying kilometres).

Figure 1 Total cost increase between 1 January 2026 and 1 January 2028
(including fuel cost development and including truck toll)



Truck toll

The truck toll was introduced in the Netherlands with effect from 1 July 2026. The truck toll applies to Dutch and foreign lorries with a maximum authorised mass of more than 3.5 tonnes. Chapter 3 of this report provides several examples illustrating the cost increase per type of transport resulting from the introduction of the truck toll on 1 July 2026. For each example, the cost impact is also shown for different annual kilometres travelled and different proportions of toll-liaable kilometres. From 1 January 2027, the truck toll rates will increase by 2.6%.

Wage cost development 2026

- A 4% increase in wages with effect from 1 January 2026.
- Changes in social security contribution rates.
- *Value of vacation days*: The Supreme Court has ruled that overtime must be included in the annual leave pay.
- *Extra hours worked by part-time employees*: The European Court of Justice has issued a ruling on the remuneration of extra hours worked by part-time employees. In short, these extra hours must be remunerated in the same way as overtime.
- Increase in the travel allowance with effect from 1 July 2026 from €0.23 to €0.25 per kilometre.

Table 2a Wage cost development average 2026 (compared to 2025)

	Mutation 2026 compared to 2025
Gross wage development	+ 4.0%
Effect of the value of a vacation day	+ 1.7%
Effect of extra hours	+ 0.5%
Effect of changes in social security contributions	- 0.2%
Increase in travel allowance as of 1 July 2026	+ 0.05%
Total average wage cost mutation 2026:	
Direct personnel	+ 6.05%
Indirect personnel	+ 4.35%

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

Estimated wage cost development 2027

At the time of publication of this report, **no new collective labour agreement** has been concluded yet. This means that it is unclear how high wage cost development will be for 2027. For 2027, the wage development is therefore based on figures from the CPB (3.8% wage rate in the market sector plus a 0.3% increase in social security contributions).

Change to the pension base and franchise

As of 1 January 2027, the pension scheme for the road transport sector will change. One of the changes is that gross wages will become the basis for calculating the pension base. As a result, wage components that previously did not, or did not count in full, such as certain allowances and overtime pay, will in principle also be included in pension accrual. At the same time, the franchise is being revised.

Table 2b Estimated wage cost development average 2027 (compared to average 2026)

	Mutation 2027 compared to 2026
Wage development market sector (source: CPB)	+ 3.8%
Estimated effect of changes to social security contributions	+ 0.3%
Increase in km-allowance	+ 0.05%
Change to pension base and franchise	+ 0.7% (direct personnel) - 0.5% (indirect personnel)
Total estimated wage cost mutation 2027:	
Direct personnel	+ 4.85%
Indirect personnel	+ 3.65%

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 1.4% from 21.8 million in 2024 to 22.1 million kilometre-minutes in 2025. As a result, annual congestion levels in 2025 reached their highest level ever. The main cause of traffic congestion is high traffic volume (regular rush-hour congestion), followed by accidents, incidents, and planned and unplanned maintenance.

Infrastructure maintenance works

In the coming years, many bridges, tunnels and viaducts will require large-scale maintenance, refurbishment or replacement. Figures from Rijkswaterstaat show that many engineering structures are nearing the end of their service life or have already reached it. This means they must be refurbished or replaced to prevent them from becoming unsafe or having to be closed at short notice. In addition to the extra costs, the traffic disruption could lead to longer and less predictable journey times and extra kilometres driven.

Fuel cost development

Fuel costs increased significantly in 2026 compared with 2025 (33.5%). The level of the diesel price is difficult to predict due to worldwide developments. The CPB has forecast a decrease in the oil price for 2027. Based on this decrease in the oil price estimated by the CPB, fuel costs are expected to decrease by an average of 9.4 per cent in 2027 compared with 2026. Many hauliers apply a fuel clause to offset fluctuations in the price of diesel.

Cost development of electric vehicles (excluding energy development and **excluding truck toll**)

The realised cost development for the electric truck in 2026 compared to 2025 is +3.3%. The forecast for 2027 is an increase of +2.8%. For the electric bucket truck, the increase in 2026 averages +4.2%, and the estimate for 2027 is +3.2%. For electric delivery vans, the realised cost development for 2026 averages +5.7% and the forecast for 2027 is +5.5% on average.

Cost development of intermodal transport

The realized cost development (excluding fuel/energy cost development and excluding truck toll) in 2026 compared with 2025 in intermodal transport ranges from +2.6% to +6.9% for road/rail, from +3.7% to +4.3% for road/inland waterways and from +3.3% to +4.9% for road/shortsea.

The expected cost development (excluding fuel/energy cost development and excluding truck toll) for 2027 ranges from +2.3% to +3.1% for road/rail, from +2.9% to +3.2% for road/inland waterways and from +2.9% to +3.2% 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 the profitability of individual connections.





Realisatie 2026 t.o.v. 2025*

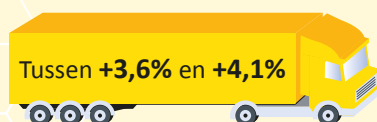
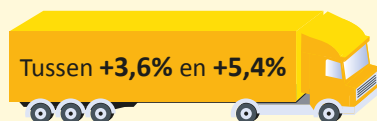


Panteia

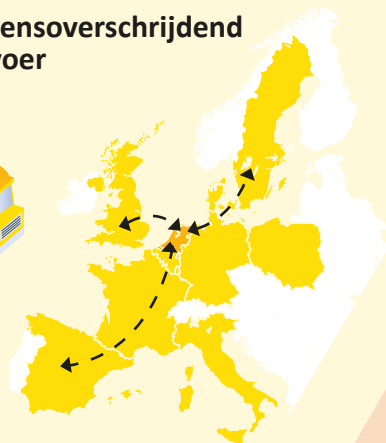
> Klik door naar het betreffende onderwerp in de rapportage



> Binnenlands vervoer



> Grensoverschrijdend vervoer



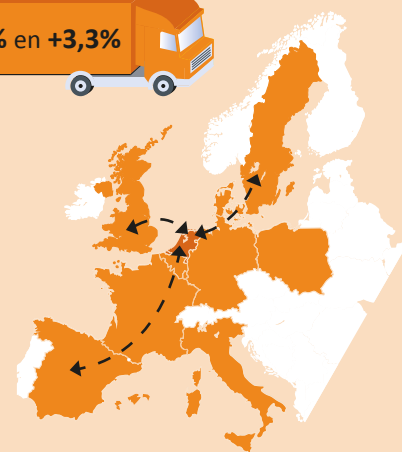
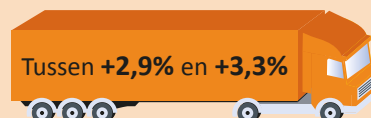
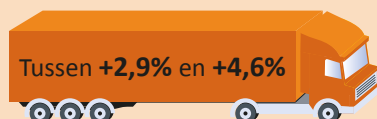
> Grensoverschrijdend vervoer



Raming 2027 t.o.v. 2026*



> Binnenlands vervoer



> Kostenontwikkeling =

> Ontwikkeling kostensoort in %

X

> Aandeel kostensoorten per deelsector in %

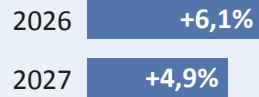
* Exclusief brandstofkostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing.



Belangrijkste kostensoorten

- Realisatie 2026
- Raming 2027

> Loonkosten



> Afschrijvingskosten



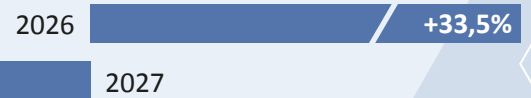
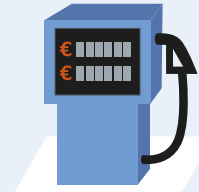
> Vrachtwagenheffing

Per 1-7-2026



-9,4%

> Brandstofkosten

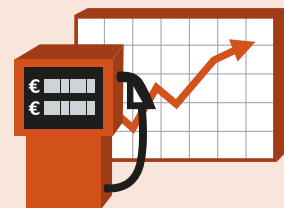


> Overige ontwikkelingen

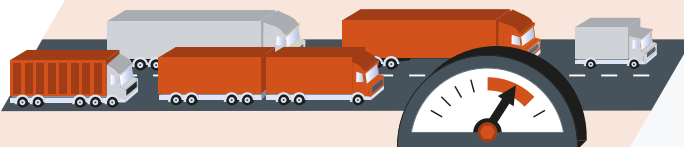
> Afwijkende loonontwikkeling



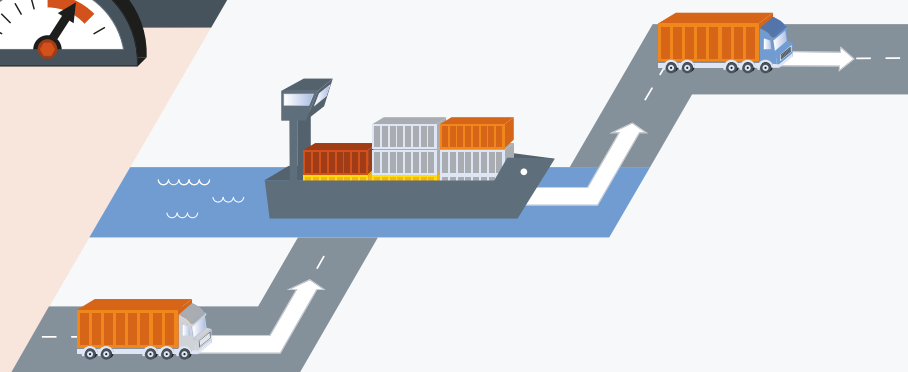
> Verandering dieselprijs



> Congestie en gemiddelde rijnsnelheid



> Intermodaal



> Ziekteverzuim





1

1 Handleiding bij dit rapport

1.1 Inleiding

Doel van dit hoofdstuk is om duidelijk te maken hoe ondernemers de kostenontwikkelingen op een goede manier kunnen gebruiken.

1.2 Uitgangspunten

Deze rapportage verschaft gedetailleerde informatie over de prijsontwikkeling van de kosten in het wegvervoer. Naast gegevens over de opgetreden kostenontwikkelingen in 2026 worden ook de verwachtingen voor 2027 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 verwachte kostenontwikkelingen voor 2027 gaat Panteia onder meer uit van ramingen van het CPB, zoals neergelegd in de Macro Economische Verkenning 2027. 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 kostprijsgegevens 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 verantwoordelijkheid voor de in deze rapportage weergegeven kostenontwikkelingen berust bij Panteia.

Berekeningswijze kostenontwikkeling

Kostenontwikkeling =

Ontwikkeling
kostensoorten in %

X

Aandeel kostensoorten
per deelsector in %

1.3 Kosten en kostenbesparing

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, pallets of per vracht. De totale kosten bestaan uit vaste kosten (o.a. loonkosten, afschrijving, verzekering, motorrijtuigenbelasting) en variabele kosten (zoals brandstofkosten en reparatie en onderhoudskosten) en rit-specifieke kosten (zoals vrachtwagenheffing, tol- en ferrykosten). 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 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 specifieke omstandigheden. Naast een extra stijging van de kosten, onder meer door krapte op de arbeidsmarkt, kunnen transportbedrijven ook kosten besparen, bijvoorbeeld door efficiëntere planning. De extra kostenstijging kan voortkomen uit de inzet van meer uitzendkrachten, een hoger personeelsverloop en het betalen van aanvullende vergoedingen om chauffeurs in dienst te houden. Daarnaast kunnen de levertijden van materieel langer zijn, waardoor tekorten ontstaan. Wanneer op korte termijn extra materieel nodig is, kan dit leiden tot hogere kosten doordat materieel moet worden gehuurd. Ook toenemende files, verplicht omrijden door afsluitingen, verplichte opleidingen en aangescherpte milieueisen kunnen structureel hogere kosten veroorzaken. Verder kunnen de verzekeringskosten per bedrijf verschillen als gevolg van verschillend schadeverloop.

Efficiëntie en mogelijkheden tot kostenbesparing

Iedere ondernemer streeft continu naar verbetering van de bedrijfsvoering. Door gerichte maatregelen te nemen, kunnen processen efficiënter worden ingericht, wat kan leiden tot een hogere productiviteit en lagere kosten. Hieronder volgt een overzicht van verschillende maatregelen, ingedeeld naar categorie.

Voertuigen en brandstofefficiëntie

Richt zich op technische en operationele verbeteringen aan voertuigen, zoals het optimaliseren van de bandenspanning, tijdig onderhoud, het gebruik van energiezuinige banden, het beperken van stationair draaien en het stimuleren van een zuinige rijstijl. Ook kan de inzet van een elektrisch voertuig in specifieke gevallen voordeliger zijn in verband met de lagere vrachtwagenheffing en een eventueel gunstigere stroomprijs.

Logistieke procesoptimalisatie

Betreft het slimmer organiseren van transport- en ketenprocessen, bijvoorbeeld via intermodaal vervoer.

Digitalisering en data

Omvat technologische toepassingen die planning, besluitvorming en operationele processen verbeteren. Denk bijvoorbeeld aan het gebruik van data voor capaciteits- en personeelsplanning, digitale systemen die actuele informatie bieden voor besluitvorming, of het automatiseren van toegangsprocessen.

Organisatie en personeel

Richt zich op de inzet en beschikbaarheid van medewerkers.

Wat betekent dit voor de kostenaandelen van een bedrijf?

De kostenaandelen kunnen per bedrijf verschillen. Zo kan bij het ene bedrijf het aandeel loonkosten groter zijn dan bij een ander bedrijf, afhankelijk van de bedrijfsvoering en de inzet van personeel. Bedrijven wordt daarom aangeraden om uit te gaan van hun eigen kostenaandelen. Door deze kostenaandelen te vermenigvuldigen met de ontwikkeling van de betreffende kostensoorten, zoals weergegeven in dit rapport, kunnen zij een kostenontwikkeling berekenen die beter aansluit bij hun eigen bedrijfssituatie.

1.4 Leeswijzer

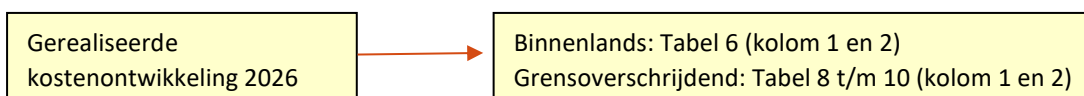
In **hoofdstuk 2** worden de ontwikkelingen weergegeven van de kostensoorten en de totale kostenontwikkelingen. In onderstaand schema wordt aangegeven welke tabel (en welke kolom) u kunt gebruiken vanuit een aantal invalshoeken. Gebruiker kan uitgaan van:

- De gerealiseerde kostenontwikkeling 2026 t.o.v. 2025.
- De geraamde kostenontwikkeling 2027 t.o.v. 2026.
- De geraamde kostenontwikkeling 2027 plus het verschil tussen de geraamde ontwikkeling voor 2026 en de realisatie 2026.

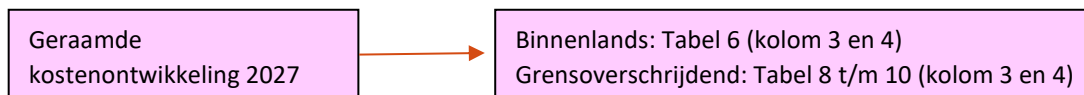
De methodiek die bestaat uit een raming waarbij gecorrigeerd wordt voor het verschil van de raming en realisatie van het lopende jaar, dekt naar onze mening de risico's voor zowel opdrachtgever als opdrachtnemer het beste af.

De kostenontwikkelingen in deze rapportage worden op twee manieren weergegeven, namelijk exclusief en inclusief brandstofkostenontwikkeling. De vrachtwagenheffing is **niet** meegenomen in beide kostenontwikkelingen 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 4.3.2). De kostenontwikkeling exclusief brandstofkostenontwikkeling wordt vaak toegepast door bedrijven die werken met een brandstofclausule.

Wat is de kostenontwikkeling in 2026 t.o.v. 2025?



Wat is de geraamde ontwikkeling voor 2027 t.o.v. 2026?



Wat is de geraamde ontwikkeling voor 2027, waarbij het verschil tussen raming 2026 (zoals in oktober 2025 is afgegeven) en realisatie 2026 wordt meegenomen?



In **hoofdstuk 3** 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 4**. Deze ontwikkelingen zijn opgenomen om het gesprek tussen vervoerder en opdrachtgever te openen.

In **bijlage 1** volgt een toelichting per kostensoort. De raming voor 2026 (zoals die vorig jaar is gemaakt) en de realisatie 2026 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 2025 en voorlopig 2026 opgenomen. In **bijlage 4** volgt een opsomming van de deelsectoren en voertuigconfiguraties.



2 Kostenontwikkeling

2.1 Ontwikkeling prijspeil per kostenpost

Tabel 3 Ontwikkeling prijspeil per kostenpost 2025-2026 en raming 2027

Kostenpost	Realisatie 2026 t.o.v. realisatie 2025	Raming 2027 t.o.v. realisatie 2026
	% mutatie	
AUTOKOSTEN		
Afschrijving (aanschafwaarde):		
Vrachtwagens/trekkers diesel inclusief getrokken materieel	3,4	2,7
Afschrijving (aanschafwaarde): Bestelauto's (diesel)	2,4	2,7
Rentekosten: Vrachtwagens/trekkers	24,6	13,0
Rentekosten: Bestelauto's	23,4	13,0
Motorrijtuigenbelasting (Trekker/oplegger; vrachtwagen/aanhangwagen)	-48,7	20,7
Eurovignet	-49,8	Stopgezet per 1-7-2026
Verzekering voertuig:		
• Binnenlands vervoer	7,6	6,9
• Grensoverschrijdend vervoer	7,9	7,1
Banden	-3,3	2,7
Brandstofprijs Nederland (Diesel)	33,5	-9,4
Prijs AdBlue	11,9	3,9
Reparatie en onderhoud	5,3	3,2
Diverse voertuigkosten	3,3	2,7
KOSTEN RIJDEND PERSONEEL		
• Brutoloonontwikkeling	4,0	3,8*
• Effect waarde vakantiedag	1,7	---
• Effect meer-uren	0,5	---
• Ontwikkeling sociale lasten	-0,2	0,3
• Verhoging km-vergoeding	0,05	0,05
• Wijziging pensioengrondslag en franchise	---	0,7
Totale loonkostenmutatie	6,05	4,85
CAO vergoedingen + overige personeelskosten:		
• Binnenlands vervoer	3,8	3,4
• Grensoverschrijdend vervoer	3,9	3,7
SPECIFIEKE VERVOERSKOSTEN	3,3	2,7
ALGEMENE KOSTEN		
Loonkostenontwikkeling overig personeel	4,35	3,65
Huisvestingskosten	5,3	3,3
Overige algemene kosten	3,3	2,7

Bron: Panteia

* 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 2025-2026 en raming 2027

Kostenpost	Realisatie 2026 t.o.v. realisatie 2025	Raming 2027 t.o.v. realisatie 2026
	% mutatie	
Brandstofprijs in:		
• België	24,5	n.n.b.
• Denemarken	29,5	n.n.b.
• Duitsland	38,2	n.n.b.
• Engeland	20,3	n.n.b.
• Frankrijk	27,8	n.n.b.
• Italië	25,7	n.n.b.
• Luxemburg	30,3	n.n.b.
• Spanje	24,3	n.n.b.
• Zweden	23,0	n.n.b.
KOSTEN OVERTOCHT ENGELAND		
Kanaaltunnel	3,0	1,8
Ferrydienst Hoek van Holland-Harwich:		
Inclusief BAF	7,0	2,7
Exclusief BAF	1,5	2,7
Ferrydienst Europoort-Hull		
Inclusief BAF	9,5	2,7
Exclusief BAF	3,6	2,7
Ferrydienst Calais-Dover		
Inclusief BAF	18,2	1,8
Exclusief BAF	4,4	1,8
KOSTEN OVERTOCHT DENEMARKEN		
Ferrydienst Puttgarden - Rödby:		
Inclusief BAF	4,7	2,7
Exclusief BAF	2,2	2,7
KOSTEN OVERTOCHT ZWEDEN		
Ferrydienst Travemünde – Malmö:		
Inclusief BAF	13,9	2,7
Exclusief BAF	0,0	2,7

Bron: Panteia

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	Realisatie 2026	Raming 2027
Levensmiddelen	4,9	5,4
Chemicaliën	4,1	4,4

Bron: Panteia

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

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

Brutoloonontwikkeling	Realisatie 2026 t.o.v. realisatie 2025	Raming 2027 t.o.v. realisatie 2026
België	2,2	n.n.b.
Duitsland		
Baden-Württemberg	2,4	2,2
Nordrhein-Westfalen	4,2	3,0
Thüringen	4,6	4,3

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 2025-2026 en raming 2027
- Elektrische voertuigen -

Kostenpost	Realisatie 2026 t.o.v. realisatie 2025	Raming 2027 t.o.v. realisatie 2026
	% mutatie	
Afschrijving bestelauto's	-0,7	-2,0
Afschrijving bakwagens	-2,3	-2,1
Afschrijving trekker/oplegger	-3,0	-1,5
Rentekosten bestelauto's	19,7	7,9
Rentekosten bakwagens	17,7	7,8
Rentekosten trekker/oplegger	16,9	8,4
Elektriciteitsprijs	-1,5	4,6
Reparatie en onderhoud	5,2	3,3
Afschrijvingskosten en inrichtingskosten laadpaal		
• Bestelwagen	2,5	2,7
• Bakwagen/trekker	2,1	2,7
Operationele kosten laadpaal	5,2	2,7

Bron: Panteia

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
Afschrijving en operationele kosten laadpaal	ElaadNL

2.2 Binnenlandse kostenontwikkelingen per deelsector

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

Deelsector/voertuigconfiguratie	Realisatie 2026 t.o.v. realisatie 2025		Raming 2027 t.o.v. realisatie 2026		
	Exclusief vrachtwagenheffing				
	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling	
Algemene distributie					
Kleine bestelauto (diesel):	30.000 km	5,4	6,2	4,6	4,3
	60.000 km	5,2	6,8	4,4	3,9
Bestelauto (diesel):	30.000 km	5,3	6,4	4,6	4,3
	60.000 km	5,2	7,1	4,4	3,7
Grote bestelauto (diesel):	30.000 km	5,3	6,6	4,6	4,1
	60.000 km	5,1	7,4	4,4	3,5
<u>Vrachtwagen solo</u>					
• Laadvermogen 6 ton		5,1	7,6	4,0	3,1
• Laadvermogen 9 ton		4,5	9,0	3,4	1,9
• Laadvermogen 16 ton		4,3	10,1	3,3	1,3
<u>Combinatie</u>		3,8	10,6	3,1	0,8
Fijnmazige distributie ³					
• Collogoed		5,1	6,3	4,0	3,6
• Palletgoed		4,9	7,1	3,8	3,0
Kiepers		4,1	9,4	3,3	1,5
Afvalstoffentransport					
• Bedrijfsafval rolcontainers		4,9	8,5	3,7	2,5
• Kleine afzetcontainers (Portaalauto)		4,1	9,9	3,4	1,4
• Haakarmvoertuig		4,2	10,6	3,2	1,0
Wagenlading		3,9	10,2	3,1	1,0
Koel/vries vervoer					
• Solo zonder koelmotor		4,5	9,4	3,4	1,7
• Solo met koelmotor		4,4	9,8	3,3	1,5
• Combinatie V+A zonder koelmotor		3,9	9,8	3,2	1,2
• Combinatie V+A met koelmotor		3,9	10,4	3,1	0,9
• Combinatie T+O zonder koelmotor		3,9	10,0	3,2	1,1
• Combinatie T+O met koelmotor		3,9	10,3	3,1	0,9
Zeecontainer		3,6	11,5	2,9	0,3
Tankvervoer (exclusief tankreiniging)		3,9	10,8	3,1	0,7
Bulkvervoer (exclusief tankreiniging)		3,8	11,0	3,0	0,6
Ecocombi					
• Bakwagen-dolly-trailer		3,8	10,9	3,1	0,7
• B-double met opbouw		3,7	11,0	3,0	0,6
• B-double zonder opbouw		3,6	11,2	3,0	0,5
• Trekker-trailer-middenasser		3,7	10,9	3,1	0,6

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden (o.a. congestie, tol) zoals in hoofdstuk 4 Trends en ontwikkelingen is weergegeven. In paragraaf 4.3.1 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 2026 wijkt licht af van de raming voor 2026 zoals die is gepresenteerd in de rapportage van oktober 2025. In bijlage 2 worden deze gegevens in tabelvorm weergegeven.

Tabel 7 Raming 2027 plus verschil tussen raming 2026 en realisatie 2026
exclusief vrachtwagenheffing (% mutatie) ¹

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

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden (o.a. congestie, tol) zoals in hoofdstuk 4 Trends en ontwikkelingen is weergegeven. In paragraaf 4.3.1 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

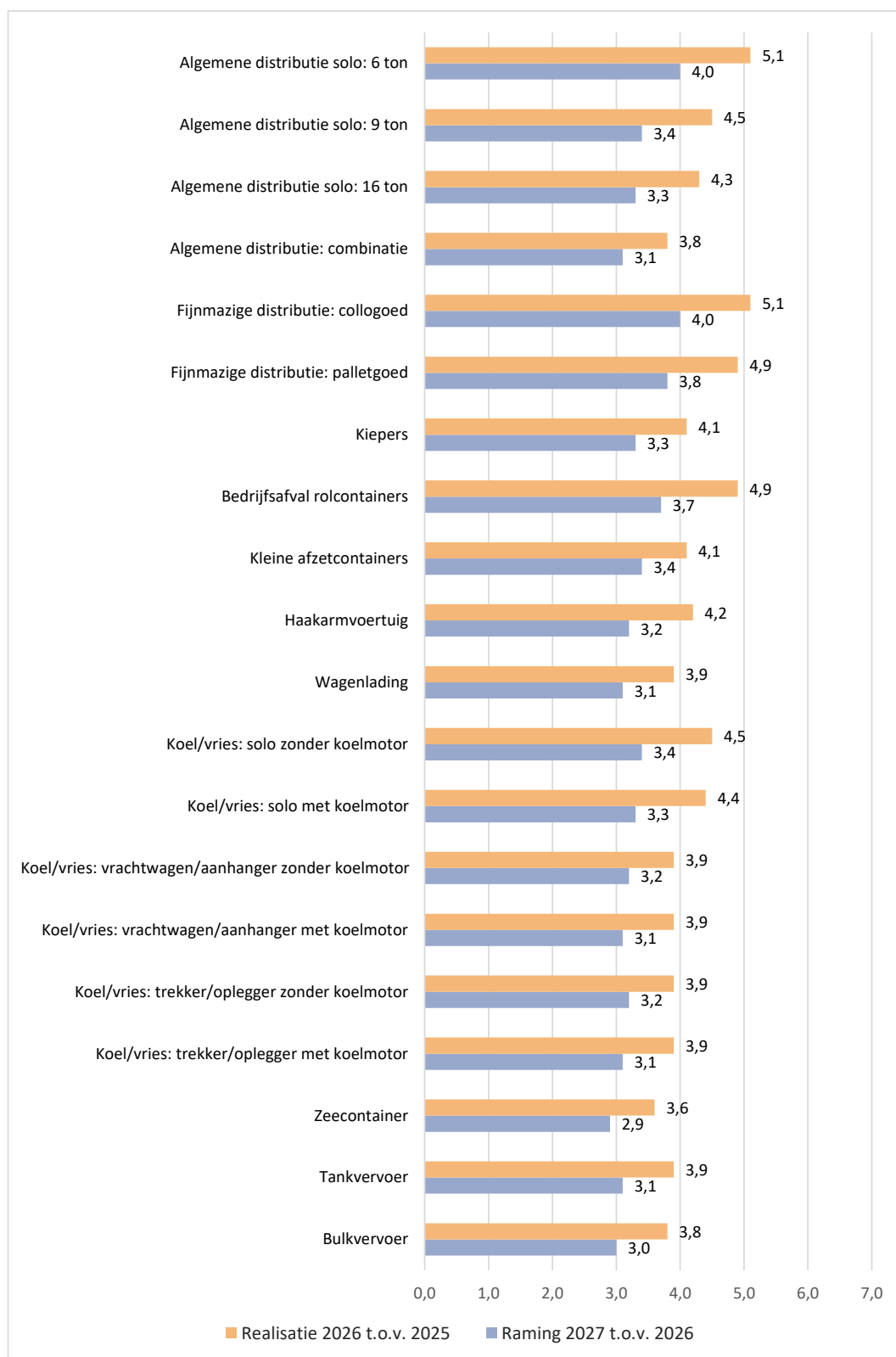
In de tabellen 7, 11 en 11a wordt het verschil tussen de raming 2026 (zoals die gemaakt is in oktober vorig jaar) en de realisatie 2026 meegenomen in de raming voor 2027.

Rekenvoorbeeld wagenladingvervoer

(exclusief brandstofkostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing)

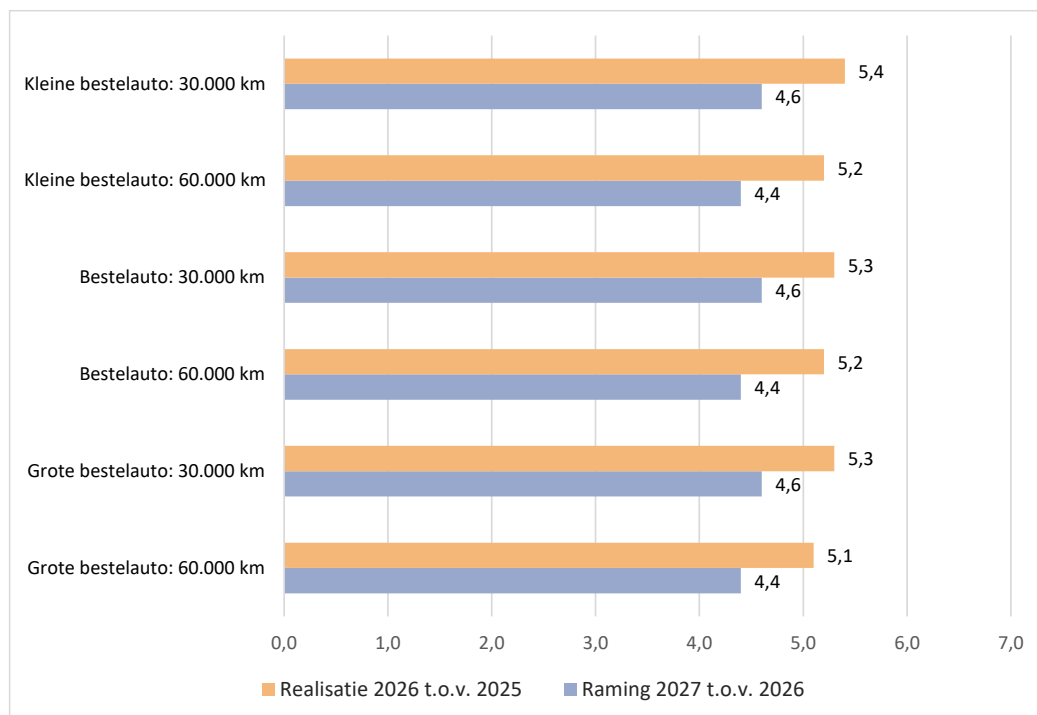
Jaar	Index	
2025 (Basis = 100)	100,0	100,0
Raming 2026 (rapportage oktober 2025): + 3,7%	103,7	
Realisatie 2026: + 3,9%		103,9
Raming 2027 t.o.v. 2026: + 3,1%		107,1 (= 103,9*1,031)
Kostenontwikkeling (inclusief correctie)	3,3% (107,1 / 103,7*100)-100	

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



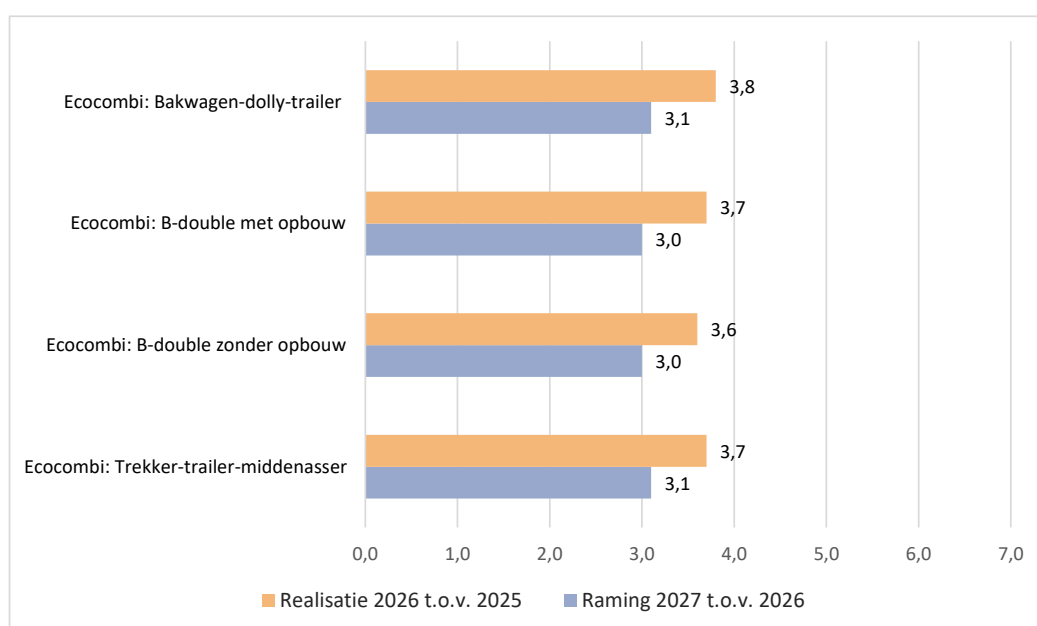
Bron: Panteia

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



Bron: Panteia

Figuur 4 Kostenontwikkeling (in %) binnenlands wegvervoer
exclusief brandstofkostenontwikkeling en exclusief vrachtwagenheffing



Bron: Panteia

Kostenontwikkeling

2.3 Grensoverschrijdende kostenontwikkelingen wegvervoer

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

Landenrelatie en vervoerafstand	Realisatie 2026 t.o.v. realisatie 2025		Raming 2027 t.o.v. realisatie 2026	
	Exclusief vrachtwagenheffing			
	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling
België/Lux.-vervoer 250 km	4,0	9,8	3,2	1,3
Denemarken-vervoer 750 km zonder ferrydienst	3,7	11,3	3,0	0,4
750 km met ferrydienst	3,5	10,0	2,9	0,9
Duitsland-vervoer 500 km	3,7	10,9	3,0	0,6
Frankrijk-vervoer 500 km	3,8	10,8	3,1	0,7
Italië-vervoer 1500 km	3,8	10,8	3,1	0,7
Spanje-vervoer 2000 km	3,6	11,6	2,9	0,2
Polen-vervoer 1000 km	3,8	10,7	3,1	0,8
Zweden-vervoer 750 km met ferrydienst	2,9	11,7	3,1	1,4

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden (o.a. congestie, tol) zoals in hoofdstuk 4 Trends en ontwikkelingen is weergegeven. In paragraaf 4.3.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere/lagere loonkostenontwikkeling op de totale kostenontwikkeling. In paragraaf 4.2 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 4.3.2 volgt een nadere uitleg.

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

Engeland Ongespecialiseerd vervoer	Realisatie 2026 t.o.v. realisatie 2025		Raming 2027 t.o.v. realisatie 2026	
	Exclusief vrachtwagenheffing			
	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling
Hoek van Holland - Harwich 500 km - Begeleid vervoer ³ - Onbegeleid vervoer ⁴	3,2 3,7	8,5 7,6	3,1 3,0	1,9 2,1
Europoort - Hull 300 km - Begeleid vervoer - Onbegeleid vervoer	3,9 4,3	9,3 8,5	3,1 3,0	2,0 2,2
Calais - Dover 500 km - Begeleid vervoer - Onbegeleid vervoer	4,1 4,4	10,9 9,6	3,1 3,0	1,4 1,6
Kanaaltunnel 500 km Begeleid vervoer	3,7	8,5	2,9	1,3

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden (o.a. congestie, tol) zoals in hoofdstuk 4 Trends en ontwikkelingen is weergegeven. In paragraaf 4.3.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere/lagere loonkostenontwikkeling op de totale kostenontwikkeling. In paragraaf 4.2 en bijlage 1 wordt de ontwikkeling van de tolgeden weergegeven.

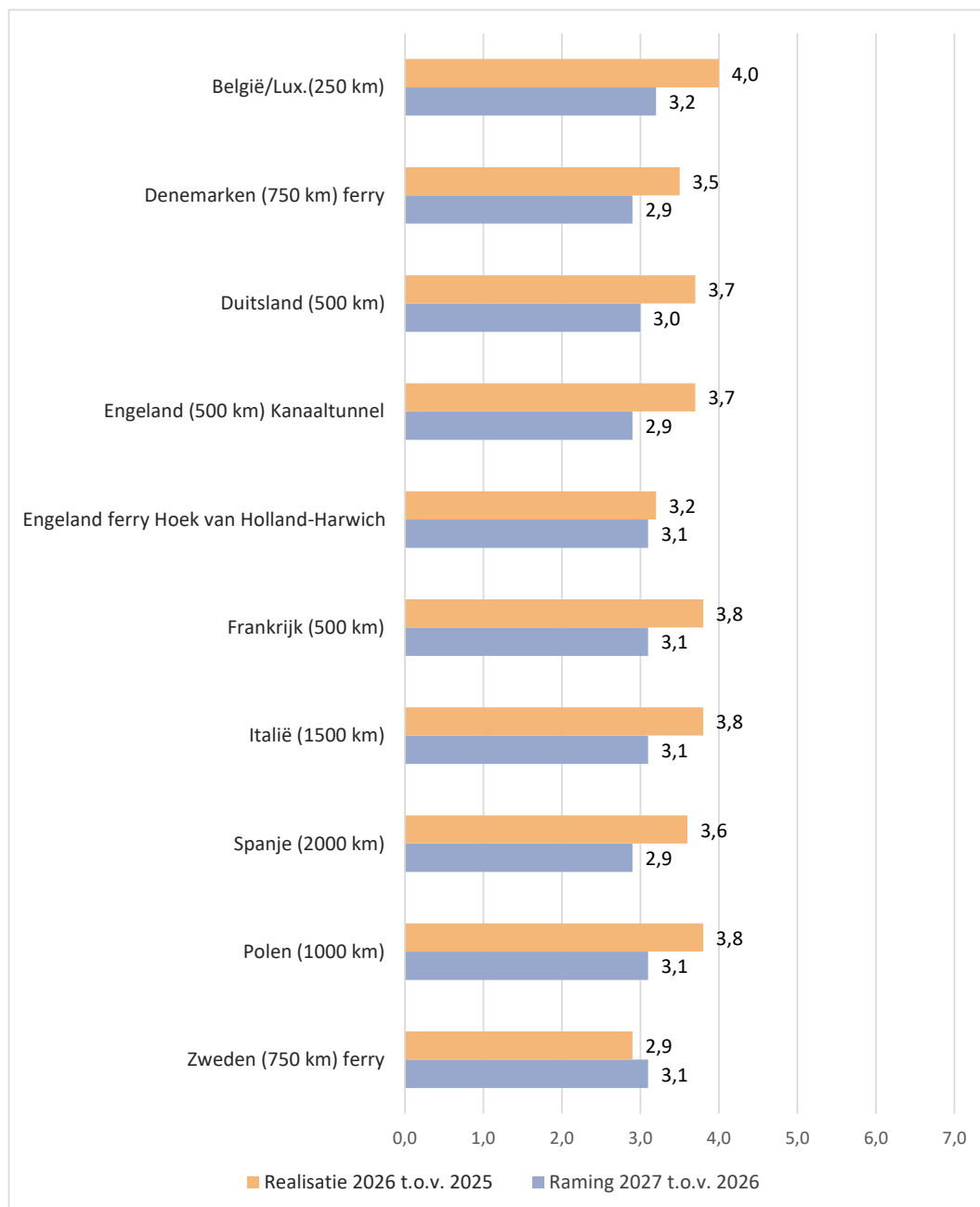
Bij export naar het Verenigd Koninkrijk is er sprake van kosten voor Border Control Post-controles, reguliere controlekosten en kosten als gevolg van stilstand.

² Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, zijn meegenomen. Het procentuele aandeel van de brandstofkosten is hierin wel meegenomen. In paragraaf 4.3.2 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) de oplegger op en af van het schip. Bij aankomst in Engeland wordt het verdere vervoer verricht door de Engelse transporteur.

**Figuur 5 Kostenontwikkeling (in %) ongespecialiseerd wegvervoer exclusief brandstof-
kostenontwikkeling, exclusief ontwikkeling tolgelden en exclusief vrachtwagenheffing**



Bron: Panteia

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

Landenrelatie en vervoerafstand	Realisatie 2026 t.o.v. realisatie 2025		Raming 2027 t.o.v. realisatie 2026	
	Exclusief vrachtwagenheffing			
	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling
België/Luxemburg-vervoer				
250 km	4,0	9,9	3,2	1,2
Denemarken-vervoer				
750 km zonder ferrydienst	3,7	11,4	3,0	0,4
750 km met ferrydienst	3,5	10,2	3,0	0,8
Duitsland-vervoer				
500 km	3,8	11,1	3,0	0,6
Frankrijk-vervoer				
500 km	3,8	11,0	3,1	0,7
Italië-vervoer				
1500 km	3,8	11,1	3,1	0,6
Spanje-vervoer				
2000 km	3,7	11,9	2,9	0,2
Polen-vervoer				
1000 km	4,0	10,4	3,2	1,0
Zweden-vervoer				
750 km Ferrydienst	3,0	11,7	3,1	1,4

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden (o.a. congestie, tol) zoals in hoofdstuk 4 Trends en ontwikkelingen is weergegeven. In paragraaf 4.3.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere/lagere loonkostenontwikkeling op de totale kostenontwikkeling. In paragraaf 3.2 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 4.3.2 volgt een nadere uitleg.

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

Engeland Koel/vries vervoer	Realisatie 2026 t.o.v. realisatie 2025		Raming 2027 t.o.v. realisatie 2026	
	Exclusief vrachtwagenheffing			
	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling
Hoek van Holland - Harwich 500 km				
• Begeleid vervoer	3,2	8,7	3,1	1,8
• Onbegeleid vervoer	3,8	7,7	3,0	2,1
Europoort – Hull 300 km				
• Begeleid vervoer	4,0	9,4	3,2	1,9
• Onbegeleid vervoer	4,3	8,5	3,0	2,1
Calais – Dover 500 km				
• Begeleid vervoer	4,1	11,0	3,1	1,3
• Onbegeleid vervoer	4,4	9,7	3,0	1,6
Kanaaltunnel 500 km				
• Begeleid vervoer	3,8	8,7	2,9	1,2

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden (o.a. congestie, tol) zoals in hoofdstuk 4 Trends en ontwikkelingen is weergegeven. In paragraaf 4.3.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere/lagere loonkostenontwikkeling op de totale kostenontwikkeling. In paragraaf 3.2 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 4.3.2 volgt een nadere uitleg.

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

Landenrelatie en vervoerafstand	Realisatie 2026 t.o.v. realisatie 2025		Raming 2027 t.o.v. realisatie 2026	
	Exclusief vrachtwagenheffing			
	Exclusief brandstofkosten-ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten-ontwikkeling	Exclusief brandstofkosten-ontwikkeling ²	Inclusief brandstofkosten-ontwikkeling
België/Luxemburg-vervoer				
250 km	4,1	9,7	3,3	1,4
Duitsland-vervoer				
500 km	3,9	10,8	3,1	0,7
Frankrijk-vervoer				
500 km	3,9	10,7	3,1	0,8
Italië-vervoer				
1500 km	3,9	10,7	3,1	0,8
Spanje-vervoer				
2000 km	3,8	11,4	3,0	0,4
Polen-vervoer				
1000 km	3,9	10,7	3,2	0,9

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden (o.a. congestie, tol) zoals in hoofdstuk 4 Trends en ontwikkelingen is weergegeven. In paragraaf 4.3.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere/lagere loonkostenontwikkeling op de totale kostenontwikkeling. In paragraaf 3.2 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 4.3.2 volgt een nadere uitleg.

De gerealiseerde kostenontwikkeling (exclusief brandstofkostenontwikkeling) voor 2026 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 Raming 2027 plus verschil tussen raming 2026 en realisatie 2026
exclusief vrachtwagenheffing (% mutatie) ¹

Landenrelatie en vervoerafstand	Ongespecialiseerd		Koel/vries		Tank/bulk	
	Exclusief vrachtwagenheffing					
	Brandstofkostenontwikkeling					
	Exclusief ²	Inclusief	Exclusief ²	Inclusief	Exclusief ²	Inclusief
België/Lux.-vervoer 250 km	3,4	7,9	3,4	7,9	3,6	7,8
Denemarken-vervoer 750 km zonder ferrydienst	3,2	8,9	3,0	8,7		
750 km met ferrydienst	3,2	8,3	3,0	8,2		
Duitsland-vervoer 500 km	3,2	8,6	3,3	8,8	3,4	8,5
Frankrijk-vervoer 500 km	3,3	8,5	3,3	8,8	3,4	8,4
Italië-vervoer 1500 km	3,3	8,5	3,3	8,8	3,4	8,5
Spanje-vervoer 2000 km	3,1	9,1	3,2	9,4	3,3	9,0
Polen-vervoer 1000 km	3,2	8,4	3,4	8,3	3,4	8,5
Zweden-vervoer 750 km ferrydienst	2,7	10,4	2,7	10,3		

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden (o.a. congestie, tol) zoals in hoofdstuk 4 Trends en ontwikkelingen is weergegeven. In paragraaf 4.3.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere/lagere loonkostenontwikkeling op de totale kostenontwikkeling. In paragraaf 3.2 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 4.3.2 volgt een nadere uitleg.

Tabel 11a Raming 2027 plus verschil tussen raming 2026 en realisatie 2026
exclusief vrachtwagenheffing (% mutatie) ¹

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

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden (o.a. congestie, tol) zoals in hoofdstuk 4 Trends en ontwikkelingen is weergegeven. In paragraaf 4.3.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere/lagere loonkostenontwikkeling op de totale kostenontwikkeling. In paragraaf 3.2 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 4.3.2 volgt een nadere uitleg.

2.4 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 2026 t.o.v. realisatie 2025		Raming 2027 t.o.v. realisatie 2026	
		Exclusief vrachtwagenheffing			
		Energiekostenontwikkeling			
		Exclusief ²	Inclusief	Exclusief ²	Inclusief
Kleine bestelauto	15.000 km	5,7	5,7	4,6	4,6
	30.000 km	5,7	5,7	4,6	4,6
Bestelauto	15.000 km	5,7	5,7	4,7	4,7
	30.000 km	5,7	5,7	4,7	4,7
Grote bestelauto	15.000 km	5,7	5,7	4,6	4,6
	30.000 km	5,6	5,6	4,6	4,6
Bakwagen	Totaalgewicht < 12 ton	4,6	4,5	3,5	3,7
	Totaalgewicht 18 ton	3,8	3,7	2,9	3,3
Trekker/oplegger		3,3	3,1	2,8	3,3

**Tabel 12a Raming 2027 plus verschil tussen raming 2026 en realisatie 2026
exclusief vrachtwagenheffing (% mutatie) ¹**

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

Bron: Panteia

¹ Exclusief bijzondere marktomstandigheden (o.a. congestie, tol) zoals in hoofdstuk 4 Trends en ontwikkelingen is weergegeven. In paragraaf 4.3.1 volgt een nadere uitleg van het effect van een hogere/lagere loonkostenontwikkeling op de totale kostenontwikkeling. In paragraaf 3.2 en bijlage 1 wordt de ontwikkeling van de tolgelden 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 vindt een geleidelijke verschuiving plaats van diesel aangedreven vrachtvoertuigen naar batterij-elektrische voertuigen (BEV's). Deze transitie heeft een directe invloed op de kostenstructuur binnen de sector en maakt het samenstellen en interpreteren van representatieve kostenindexen complexer. Waar dieselveertuigen opereren in een volwassen markt met relatief stabiele en voorspelbare kosten, bevinden BEV's groter dan 3,5 ton zich nog in een innovatieve markt waarin technologie, prestaties en prijzen zich snel ontwikkelen.

De aanschafprijs van een elektrische vrachtwagen ligt momenteel aanzienlijk hoger dan die van een vergelijkbaar dieselveertuig. Daar komen investeringen in laadinfrastructuur, netaansluitingen en eventuele aanpassingen aan de bedrijfsvoering bij. Tegelijkertijd is sprake van een dalende trend in aanschafprijzen, onder meer door schaalvergroting en technologische vooruitgang. Deze prijsdaling kan in een kostenindex leiden tot een lagere kostenontwikkeling, terwijl individuele ondernemers nog steeds te maken hebben met hoge kapitaallasten op voertuigen die eerder en tegen hogere prijzen zijn aangeschaft.

Daarnaast verbeteren de prestaties van elektrische voertuigen in hoog tempo. Nieuwe modellen beschikken vaak over een grotere actieradius, een hogere batterijcapaciteit en kortere laadtijden. Hierdoor kunnen nieuwere voertuigen een lagere kostprijs per kilometer hebben dan eerdere generaties. De kosten van reeds aangeschafte voertuigen blijven echter gebaseerd op de oorspronkelijke, vaak hogere aanschafprijs en op de toen beschikbare technologie. Ook de restwaarde van elektrische vrachtwagens is nog onzeker. Daardoor kan de daadwerkelijke kostenontwikkeling van de eerste generatie elektrische voertuigen afwijken van de jaarlijkse kostenontwikkeling die wordt berekend op basis van nieuwe modellen.

Deze verschillen zijn van groot belang in gesprekken tussen vervoerders en opdrachtgevers. Een reguliere kostenindex laat vooral zien hoe afzonderlijke kostenelementen zich van jaar tot jaar ontwikkelen, maar geeft niet altijd volledig inzicht in de structurele kosten die samenhangen met de overgang van diesel naar zero-emissie. De huidige kostenindexaties in dit rapport zijn primair gebaseerd op de kostenontwikkeling van een dieselvloot of van een volledig batterij-elektrische vloot. In de praktijk bevindt een groot deel van de sector zich echter in een tussenfase waarin beide aandrijftechnieken naast elkaar worden ingezet. Die tussenfase wordt versterkt door de invoering van zero-emissiezones. Hoewel veel dieselveertuigen gedurende een overgangperiode nog toegang hebben tot deze gebieden, verandert dit speelveld richting 2030 ingrijpend. Vanaf 1 januari 2030 zijn dieselveertuigen in beginsel niet langer toegestaan in deze zones, afgezien van een beperkt aantal ontheffingen. Dit dwingt de transportsector tot een gefaseerde, maar urgente vernieuwing van het wagenpark.

Om de continuïteit van logistieke operaties in de aanloop naar 2030 te waarborgen, is voor veel ondernemingen een strategie met een gemengd wagenpark de meest realistische oplossing. Daarbij worden dieselveertuigen en elektrische vrachtwagens naast elkaar ingezet, afhankelijk van de ritafstand, laadmogelijkheden, inzetbaarheid en toegang tot zero-emissiezones. Deze strategie brengt echter extra complexiteit en kosten met zich mee. Ondernemingen moeten nu al investeren in zero-emissiematerieel, terwijl in veel marktsegmenten nog geen sprake is van een kostenneutrale Total Cost of Ownership ten opzichte van diesel.

Voor bepaalde vervoerssegmenten komt kostenpariteit inmiddels in zicht of is deze onder gunstige omstandigheden al bereikbaar. Voor andere segmenten blijven de kapitaallasten van elektrische voertuigen, de benodigde laadinfrastructuur en specifieke voertuigconfiguraties echter aanzienlijk hoger dan de huidige marktconforme tarieven kunnen opvangen. Deze extra kosten kunnen niet uitsluitend worden gecompenseerd door efficiëntieverbeteringen of reguliere jaarlijkse indexaties.



De overgang naar zero-emissie brengt daarom een afzonderlijke en structurele transitiekostencomponent met zich mee.

Ondernemers kunnen de financiële onzekerheden gedeeltelijk beheersen door gedetailleerde TCO-berekeningen uit te voeren en in contracten ruimte op te nemen voor kostencorrecties. Ook kan het risico worden beperkt door de aanschaf van nieuw materieel over meerdere jaren te spreiden. Daarnaast zijn kostenbesparingen mogelijk door voertuigen slim te laden, gebruik te maken van gunstige elektriciteitsstarieven, zelf opgewekte energie in te zetten en laadinfrastructuur te delen met andere bedrijven. Het benutten van beschikbare subsidierelingen kan eveneens bijdragen aan het verkleinen van de investeringsopgave.

Voor een verantwoorde en toekomstbestendige prijsvorming is het essentieel om te onderkennen dat deze investeringen niet louter kunnen worden opgevangen door efficiëntieverbeteringen. De transitie naar een zero-emissie vloot brengt een nieuwe kostencomponent met zich mee die los staat van de traditionele indexatie. Zowel verladers als vervoerders dienen in hun marktvisie rekening te houden met deze structurele transitiekosten. Deze kosten worden niet afgedekt door de indexatie, zoals weergegeven in deze rapportage. Vervoerders en opdrachtgevers moeten hier samen over in gesprek gaan en afspraken over maken.

Netcongestie

Netcongestie (een tekort aan beschikbare capaciteit op het elektriciteitsnet) krijgt de komende jaren steeds meer aandacht, mede door de snelle elektrificatie van transport en de groei van duurzame energieopwekking. Het beeld dat hierdoor ontstaat is vaak somberder dan de praktijk. Op veel bedrijfslocaties is namelijk meer mogelijk dan gedacht, met name voor kleinere wagenparken en bestelauto's. Voor deze groep is het beginnen met elektrificatie vaak al haalbaar binnen de bestaande netaansluiting.

Voor transporteurs en verladers betekent dit dat het benutten van flexibiliteit loont. Door laadtijden te spreiden (smart charging), energieopslag in te zetten en logistieke stromen te combineren, wordt niet alleen de beschikbare netcapaciteit beter benut, maar kan ook de energierekening dalen: laden op gunstige momenten qua prijs en netbelasting is direct kostenbesparend. Verduurzaming is daarmee niet automatisch een extra kostenpost, het kan juist bijdragen aan een gezondere en efficiëntere bedrijfsvoering. Ook samenwerking met netbeheerders en deelname aan congestiemanagementprogramma's dragen bij aan het beter benutten van het bestaande net. Daarnaast ontstaan nieuwe businessmodellen rondom energie, waarbij bedrijven niet alleen gebruiker, maar ook aanbieder van flexibiliteit worden. Transporteurs met voldoende laadinfrastructuur kunnen inspelen op prijschommelingen op de energiemarkt, capaciteit beschikbaar stellen aan derden of hun laadfaciliteiten (semi-)publiek openstellen. Hierdoor kunnen zij extra inkomsten genereren, bijvoorbeeld via ERE-opbrengsten en een marge op het laadtarief, terwijl tegelijkertijd de beschikbare laadinfrastructuur beter wordt benut.

Voor bedrijven waarvan de netaansluiting wél beperkend is blijft gerichte actie nodig: versnelling van netverzwaring, duidelijke prioritering van aansluitingen en het stimuleren van innovatieve oplossingen. Tegelijkertijd dwingt netcongestie de sector tot intensievere samenwerking, zowel tussen transporteurs onderling als tussen transporteurs en verladers. Wanneer een collega-transporteur en/of verlader wél over voldoende laadcapaciteit beschikt, kan het gezamenlijk benutten van deze faciliteiten tegen concurrerende tarieven zelfs leiden tot lagere operationele kosten voor alle betrokken partijen. Met de juiste randvoorwaarden hoeft netcongestie de verduurzaming van de logistieke sector niet in de weg te staan.

2.5 Kostenontwikkeling intermodaal vervoer

In deze paragraaf 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.

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)
- Duitsland (Duisburg-München).

Over het algemeen geldt dat intermodaal per spoor pas interessant is over afstanden langer dan 500 km. Op elke relatie is sprake van een omloopfrequentie. Een verstoring van zo'n omloop, bijvoorbeeld als gevolg van vertraging door railwerkzaamheden ontregelt de diensten.

Verskillende trends en ontwikkelingen beïnvloeden de kosten van het goederenvervoer per spoor. Deze ontwikkelingen spelen op Europees en nationaal niveau en hebben onder meer betrekking op infrastructuur en gebruiksvergoedingen, regelgeving, personeel, energie en materieel. Enkele van de in deze paragraaf genoemde trends en ontwikkelingen zijn **niet** meegenomen in de totale kostenontwikkeling.

De kostenontwikkeling wordt in belangrijke mate bepaald door veranderingen in energieprijzen, infrastructuurvergoedingen, materieel- en personeelskosten en overige bedrijfskosten. Binnen het spoortraject is het aandeel van de personeelskosten doorgaans lager dan bij het wegvervoer. Dit geldt niet noodzakelijkerwijs voor de volledige intermodale keten, omdat ook het voor- en natransport over de weg en de terminaloverslag personeelskosten veroorzaken.

Forse toename gebruiksvergoeding in 2026 op het Nederlands spoorwegennet

De gebruiksvergoeding steeg met gemiddeld 44% in 2026 t.o.v. 2025. In 2027 neemt de gebruiksvergoeding toe met 2,1%.

Forse stijging netwerkvergoeding Duitsland in 2027

Na een stijging van 5,4% in het goederenvervoer per spoor in het lopende jaar, staat voor 2027 een stijging van 13% gepland. In principe wordt de subsidieregeling in 2027 voortgezet, maar over het bedrag is nog geen besluit genomen.

Rode cijfers voor railgoederenvervoerders

Enkele grote, van oorsprong nationale railgoederenvervoerders (o.a. Lineas en DB Cargo), kampen al langere tijd met financiële problemen. Deze financiële problemen zijn niet uniek voor deze twee bedrijven, maar weerspiegelen een bredere crisis binnen het spoorgoederenvervoer door onder meer stijgende spoor- en energieprijzen, de instortende kolenmarkt en grootschalige

spoorwerkzaamheden. Dit kan een substantieel kostenverhogend effect betekenen voor de railoperators en dus ook voor de kosten van de vervoerders die intermodaal vervoer aanbieden.

Spoorvervoer door Zwitserland

De Zwitserse overheid ondersteunt het trans-Alpiene goederenvervoer per spoor, in het bijzonder het onbegeleide gecombineerde vervoer, met exploitatiesubsidies. Hiermee wil zij goederenvervoer van de weg naar het spoor verplaatsen en spoorverbindingen concurrerend houden. Hoewel wordt gestreefd naar een grotere economische zelfstandigheid van deze verbindingen, blijven subsidies voorlopig noodzakelijk.

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 stroomsystemen 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. Begin 2026 is de eerste verlengingsoptie uitgeoefend, ook in 2028 gelden de condities van het huidige raamcontract. Vanaf 2029 kan naar verwachting iedere partij zijn eigen energiecontract afsluiten. In Duitsland is reeds sinds 2014 sprake van een vrije leverancierskeuze. De ontwikkeling van de energieprijzen in Nederland geldt ook voor de omringende 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 aan personeel

Personeelsschaarste blijft een knelpunt in de spoorsector. In Nederland bestaat onder meer vraag naar treinmachinisten, verkeersleiders en technisch personeel. Voor de raming van de loonkosten in dit onderzoek is de Nederlandse loonontwikkeling als uitgangspunt genomen. Op internationale verbindingen kan de werkelijke loonontwikkeling hiervan afwijken door verschillen in arbeidsmarktomstandigheden, cao's en de inzet van personeel per land. Stijgende loon- en personeelskosten kunnen leiden tot hogere operationele kosten voor bedrijven die actief zijn in het intermodale spoorvervoer.

Werkzaamheden railinfrastructuur Nederland en Duitsland

Op belangrijke goederencorridors, zoals de Betuweroute en de Brabantse route, worden wissels, bovenleidingen en beveiligingsinstallaties vernieuwd. Deze projecten zorgen ervoor dat de dienstregeling op meerdere trajecten wordt aangepast en minder treinpaden beschikbaar zijn.

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 (o.a. aan de Duitse zijde van de Betuweroute, traject Zevenaar - Emmerich - Oberhausen wordt intensief gewerkt aan de aanleg van het derde spoor). De algemene renovatie van het Duitse spoorwegnet zal een enorme impact hebben op de capaciteit, stabiliteit en kosten van de dienst. Door afsluitingen van cruciale corridors moeten treinen vaak langere en minder efficiënte routes rijden, wat extra energie- en personeelskosten kost. Dit leidt tot hogere kostenontwikkelingen. Rerouting wordt per connectie in voorkomende gevallen additioneel in rekening gebracht.

Toeslagen voor containervervoerders

Tijdens perioden van congestie en lange wachttijden bij containerterminals in West-Europese havens, waaronder Rotterdam en Antwerpen, kunnen rederijen en aanbieders van achterlandvervoer tijdelijke congestie- of piektoeslagen in rekening brengen. Deze incidentele kosten zijn niet opgenomen in de berekende structurele kostenontwikkeling. De toepassing, hoogte en duur van de toeslagen verschillen per vervoerder, vervoerswijze, route en situatie. De toeslagen kunnen worden aangepast of ingetrokken zodra de congestie afneemt.

Tabel 13 Ontwikkeling prijspeil per kostenpost 2025-2026 en raming 2027
- Intermodaal vervoer **weg/spoor** -

Kostenpost	Realisatie 2026 t.o.v. realisatie 2025	Raming 2027 t.o.v. realisatie 2026
	% mutatie	
Leasekosten locomotief en kosten wagons	4,5	2,7
Loonkosten machinist	3,2	4,1
Energiekosten		
Gebruiksvergoeding:		
• Nederland	44,0	2,1
• België	3,7	3,1
• Duitsland	5,4	13,0
• Frankrijk	1,3	2,5
• Hongarije	3,2	3,1
• Italië	2,9	-12,9
• Oostenrijk	-3,7	-1,0
• Polen	0,0	0,0
• Slowakije	4,3	3,2
• Spanje	-18,7	2,5
• Zwitserland	-7,2	0,0
Kosten rangeren	78,1	1,7
Overslagkosten	4,7	2,7

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 voortransport en 150 km natransport over de weg.

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

Soort intermodaal en relatie	Realisatie 2026 t.o.v. realisatie 2025		Raming 2027 t.o.v. realisatie 2026	
	Exclusief vrachtwagenheffing			
	Brandstofkostenontwikkeling			
	Exclusief ¹	Inclusief	Exclusief ¹	Inclusief
Intermodaal weg/spoor				
Nederland-Hongarije (Rotterdam-Boedapest)	5,7	9,5	2,4	2,9
Nederland-Italië (Rotterdam-Milaan)	6,6	10,2	2,4	2,5
Nederland-Polen (Rotterdam-Poznan)	6,9	10,9	2,6	2,7
België-Spanje (Antwerpen-Barcelona)	2,8	6,6	2,3	2,8
België-Oostenrijk (Antwerpen-Wenen)	2,6	6,5	2,6	2,8
Duitsland (Duisburg-München)	2,9	7,8	3,1	3,0

Bron: Panteia

¹ Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling en voor spoorvervoer exclusief energiekostenontwikkeling, zijn meegenomen.

Tabel 13c Raming 2027 plus verschil tussen raming 2026 en realisatie 2026 exclusief vrachtwagenheffing (% mutatie)

Soort intermodaal en relatie	Exclusief vrachtwagenheffing	
	Exclusief brandstofkosten-ontwikkeling	Inclusief brandstofkosten-ontwikkeling
Intermodaal weg/spoor		
Nederland-Hongarije (Rotterdam-Boedapest)	5,0	10,8
Nederland-Italië (Rotterdam-Milaan)	6,3	11,2
Nederland-Polen (Rotterdam-Poznan)	6,2	11,4
België-Spanje (Antwerpen-Barcelona)	2,5	8,3
België-Oostenrijk (Antwerpen-Wenen)	2,0	7,4
Duitsland (Duisburg-München)	2,6	8,6

Bron: Panteia

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.

Kostenstructuur en ladingstromen

Belangrijke kostencomponenten in de binnenvaart zijn personeelskosten, brandstofkosten, kapitaalkosten en kosten voor reparatie en onderhoud. Ook verzekeringen, havengelden en overige bedrijfskosten spelen een rol. Het procentuele aandeel van deze kosten verschilt per scheepstype, vervoersprestatie en exploitatievorm. De binnenvaart heeft te maken met veranderende ladingstromen. Door de energietransitie neemt met name het vervoer van kolen structureel af. De ontwikkeling van het vervoer van metaalertsen en andere bulkgoederen hangt onder meer samen met de economische activiteit en industriële productie in Duitsland.

Extremes laagwaterstanden

Zeer lage laagwaterstanden, zoals die zich dit jaar voordoen, hebben grote gevolgen voor de binnenvaart. Wanneer het waterpeil in rivieren zoals de Rijn (met name bij Kaub), Waal en IJssel sterk daalt, kunnen binnenvaartschepen minder diep worden beladen. Schippers moeten daardoor minder vracht meenemen of vaker varen om dezelfde hoeveelheid goederen te vervoeren. Dit leidt tot hogere transportkosten en langere levertijden voor onder meer brandstoffen, bouwmaterialen en grondstoffen voor de industrie. Sommige bedrijven wijken tijdelijk uit naar vervoer per spoor of over de weg, maar die vervoerswijzen hebben niet altijd voldoende capaciteit. Bovendien kan de uitstoot per vervoerde ton toenemen doordat schepen vaker moeten varen.

Infrastructuur

De betrouwbaarheid van de vaarweginfrastructuur staat onder druk. Veel bruggen, sluizen en stuwen zijn toe aan renovatie of vervanging. Storingen, onderhoudswerkzaamheden en tijdelijke beperkingen kunnen leiden tot vertragingen en hogere kosten voor de binnenvaart.

Verduurzaming

De verduurzaming van de binnenvaart richt zich op het klimaatneutraal en emissieloos maken van de sector tegen 2050, met scherpere tussendoelen voor CO₂- en stikstofreductie richting 2030. Hoewel vervoer over water per tonkilometer al een van de milieuvriendelijkste transportopties is, staat de sector voor een omvangrijke energietransitie.

Personeelsschaarste

Vergrijzing, pensionering van ervaren vakmensen en een mismatch tussen vraag en aanbod maken het voor bedrijven in de sector steeds lastiger om goed personeel te vinden en te behouden. Dat geldt niet alleen voor varende personeel, maar ook voor technisch personeel.

Tabel 14 Ontwikkeling prijspeil per kostenpost 2025-2026 en raming 2027
- Intermodaal vervoer weg/binnenvaart -

Kostenpost	Realisatie 2026 t.o.v. realisatie 2025	Raming 2027 t.o.v. realisatie 2026
	% mutatie	
Intermodaal vervoer weg/binnenvaart		
Loonkosten	4,1	3,5
Kapitaalkosten	5,9	3,4
Reparatie en onderhoud	5,6	3,4
Verzekering	4,0	3,6
Brandstofkosten	45,7	-12,0
Havengelden	3,5	2,5
Overige kosten	3,3	2,7
Overslagkosten	4,7	2,7

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 voorttransport en 25 km natransport over de weg. Op de Duitse relaties is uitgegaan van 25 km voorttransport en 75 km natransport.

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

Soort intermodaal en relatie	Realisatie 2026 t.o.v. realisatie 2025		Raming 2027 t.o.v. realisatie 2026	
	Exclusief vrachtwagenheffing			
	Brandstofkostenontwikkeling			
	Exclusief ¹	Inclusief	Exclusief ¹	Inclusief
Intermodaal weg/binnenvaart				
Rotterdam-Antwerpen	4,0	6,4	3,2	2,3
Rotterdam-Veghel	4,3	7,2	3,2	2,2
Rotterdam-Westerbroek	4,2	7,7	3,1	1,9
Rotterdam-Venlo	4,3	7,2	3,1	2,1
Rotterdam-Duisburg	3,9	7,9	3,1	1,7
Rotterdam-Mannheim	3,7	9,2	2,9	1,1

Bron: Panteia

¹ Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, zijn meegenomen.

Tabel 14c Raming 2027 plus verschil tussen raming 2026 en realisatie 2026 **exclusief vrachtwagenheffing (% mutatie)**

Soort intermodaal en relatie	Exclusief vrachtwagenheffing	
	Exclusief brandstofkosten-ontwikkeling	Inclusief brandstofkosten-ontwikkeling
Intermodaal weg/binnenvaart		
Rotterdam-Antwerpen	3,9	5,7
Rotterdam-Veghel	4,2	6,5
Rotterdam-Westerbroek	4,1	6,8
Rotterdam-Venlo	4,2	6,4
Rotterdam-Duisburg	3,8	6,7
Rotterdam-Mannheim	3,5	7,7

Bron: Panteia

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).

De kosten van shortsea-vervoer worden beïnvloed door onder meer brandstofprijzen, beschikbare vervoerscapaciteit, havengelden, congestie, personeel en klimaatregelgeving. Door de kortere afstanden en frequentere afvaarten kan shortseavervoer op bepaalde routes flexibeler zijn dan deepsea-vervoer. Dit betekent echter niet automatisch dat shortsea minder gevoelig is voor prijschommelingen. Deepsea-vervoer is doorgaans sterker blootgesteld aan mondiale factoren, zoals geopolitieke ontwikkelingen, handelsstromen, vaarrouteverstoringen en veranderingen in rederijallianties.

Zeer forse stijging bunkerprijzen in 2026 door geopolitieke ontwikkelingen

De fors gestegen bunkerprijzen hebben een directe en ingrijpende impact op het shortsea vervoer in Europa. Rederijen kunnen hogere brandstofkosten geheel of gedeeltelijk doorberekenen via bijvoorbeeld een *Bunker Adjustment Factor* (BAF) of *Emergency Bunker Surcharge* (EBS). De toepassing en hoogte daarvan verschillen per rederij, route en vervoerscontract. Om brandstof te besparen, kunnen rederijen kiezen voor *slow steaming*. Bij een lagere vaarsnelheid daalt het brandstofverbruik meer dan evenredig. Volgens de IMO (International Maritime Organization) kan een snelheidsverlaging van 1% onder bepaalde omstandigheden ongeveer 2% brandstofbesparing per tonmijl opleveren. Een lagere snelheid verlengt wel de transittijd en kan gevolgen hebben voor de benodigde vlootcapaciteit en dienstregeling.

Duurzaamheid

De komende jaren worden schepen die op zware stookolie varen geleidelijk vervangen of aangepast. Op dit moment is nog onduidelijk welke alternatieve brandstoffen in de toekomst dominant zullen worden. Een deel van de schepen maakt gebruik van scrubbers. Dit zijn rookgasreinigingssystemen die vooral zwaveloxiden (SOx) en een deel van het fijnstof uit de uitlaatgassen verwijderen. Voor het verminderen van stikstofoxiden (NOx) zijn andere technieken nodig.

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.

ETS (Emissions Trading System)

Schepen vanaf 5.000 GT vallen per 1-1-2024 onder het Europese emissiehandels-systeem. Vanaf 1-1-2026 moet voor 100 procent van de CO₂-uitstoot betaald worden. 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 Maritime

De FuelEU Maritime-verordening is sinds 1 januari 2025 volledig van toepassing. De verordening maakt deel uit van het Europese Fit for 55-wetgevingspakket en geldt in beginsel voor commerciële vracht- en passagiersschepen van meer dan 5.000 GT die EU-havens aandoen. FuelEU Maritime stelt steeds strengere grenzen aan de gemiddelde broeikasgasintensiteit van de energie die aan boord wordt gebruikt. Daarbij wordt gekeken naar de uitstoot over de gehele levenscyclus van de brandstof. De vereiste vermindering bedraagt 2% in 2025 en loopt stapsgewijs op tot 80% in 2050. Hiermee wordt het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme energiebronnen gestimuleerd. FuelEU Maritime schrijft geen afzonderlijke toeslag voor. Rederijen kunnen hun nalevingskosten echter via de vrachttarieven of een commerciële FuelEU-toeslag aan klanten doorberekenen, waardoor de vervoerskosten kunnen stijgen.

Tabel 15 Ontwikkeling prijspeil per kostenpost 2025-2026 en raming 2027
- Intermodaal vervoer weg/shortsea -

Kostenpost	Realisatie 2026 t.o.v. realisatie 2025	Raming 2027 t.o.v. realisatie 2026
	% mutatie	
Intermodaal vervoer weg/shortsea		
Loonkosten	4,0	4,1
Afschrijving (1050 TEU schip)	3,1	2,7
Rentekosten	24,3	13,0
Verzekering	6,5	5,5
Reparatie en onderhoud	5,6	3,4
Brandstofkosten	58,0	-20,4
Havengelden (o.b.v. Rotterdam)	3,5	2,5
Overige kosten	3,3	2,7
Overslagkosten	4,7	2,7

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

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

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

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

Soort intermodaal en relatie	Realisatie 2026 t.o.v. realisatie 2025		Raming 2027 t.o.v. realisatie 2026	
	Exclusief vrachtwagenheffing			
	Brandstofkostenontwikkeling			
	Exclusief ¹	Inclusief	Exclusief ¹	Inclusief
Intermodaal weg/shortsea				
Nederland-Engeland (Rotterdam-Hull)	3,3	7,1	3,1	1,3
Nederland-Ierland (Rotterdam-Dublin)	3,3	8,8	3,0	0,4
Nederland-Spanje (Rotterdam-Bilbao)	4,0	10,5	2,9	0,0
Nederland-Zweden (Rotterdam-Gothenburg)	4,9	10,1	3,2	0,8

Bron: Panteia

¹ Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, zijn meegenomen.

Tabel 15c Raming 2027 plus verschil tussen raming 2026 en realisatie 2026 exclusief vrachtwagenheffing (% mutatie)

Soort intermodaal en relatie	Exclusief vrachtwagenheffing	
	Exclusief brandstofkosten- ontwikkeling	Inclusief brandstofkosten- ontwikkeling
Intermodaal weg/shortsea		
Nederland-Engeland (Rotterdam-Hull)	3,1	5,6
Nederland-Ierland (Rotterdam-Dublin)	3,0	6,5
Nederland-Spanje (Rotterdam-Bilbao)	3,7	7,9
Nederland-Zweden (Rotterdam-Gothenburg)	4,9	8,3

Bron: Panteia

Wegen vrachtwagenheffing

- A12 A-wegen
- N123 N-wegen
- * gemeentelijke wegen



RDW



0 50 km

3 Kosteneffect vrachtwagenheffing

3.1 Inleiding

Met ingang van 1 juli 2026 is in Nederland de vrachtwagenheffing ingevoerd. De vrachtwagenheffing geldt voor Nederlandse en buitenlandse vrachtwagens met een toegestane massa van meer dan 3,5 ton. De hoogte van de vrachtwagenheffing is afhankelijk van twee factoren: het technische maximum massa van het voertuig en de CO₂-uitstootklasse. Hoe schoner en lichter het voertuig, hoe lager het bedrag per kilometer.

De kosten van de vrachtwagenheffing zijn afhankelijk van het type voertuig, de route die wordt gereden, de afstand die wordt afgelegd en de regio. Daarom zijn deze kosten **niet** meegenomen in de berekening van de kostenontwikkeling.

3.2 Kosten vrachtwagenheffing

De kosten waarmee ondernemers worden geconfronteerd, als gevolg van de vrachtwagenheffing, zijn te splitsen in directe kosten en indirecte kosten. De kosten van de vrachtwagenheffing zijn meer dan alleen de kosten van de toelichtige kilometers.

Directe kosten

De vrachtwagenheffing is verschuldigd over zowel beladen als onbeladen kilometers. In tabel 16 volgt een overzicht van de tarieven per 1 juli 2026, per 1 september 2026 (tijdelijke korting 22,3%) en per 1 januari 2027.

De tarieven van de vrachtwagenheffing stijgen per 1 januari 2027 met 2,6%. De bedragen per gereden kilometer worden jaarlijks op 1 januari aangepast aan de inflatie in Nederland.

Tabel 16 geeft een indeling per CO₂-emissieklasse.

CO₂-emissieklasse 1

Vrachtwagens die niet tot CO₂-emissieklasse 2, 3, 4 of 5 behoren. Dit betreft onder meer vrachtwagens die vóór 1 januari 2019 voor het eerst zijn geregistreerd.

CO₂-emissieklasse 2

Vrachtwagens met een CO₂-uitstoot die meer dan 5% lager ligt dan de toepasselijke Europese norm/referentiewaarde, maar die niet tot klasse 3, 4 of 5 behoren.

CO₂-emissieklasse 3

Vrachtwagens met een CO₂-uitstoot die meer dan 8% lager ligt dan de toepasselijke Europese norm/referentiewaarde, maar die niet tot klasse 4 of 5 behoren.

CO₂-emissieklasse 4

Emissiearme vrachtwagens met een CO₂-uitstoot van minder dan 50% van de toepasselijke referentie-CO₂-emissie.

CO₂-emissieklasse 5

Emissievrije vrachtwagens, zoals vrachtwagens zonder verbrandingsmotor (elektrische of waterstofvoertuigen).

Tabel 16 Tarieven vrachtwagenheffing per kilometer in euro's

Technische maximummassa (kg)	CO₂-emissieklasse 1						
	Euro-emissieklasse						
	EURO 0	EURO I	EURO II	EURO III	EURO IV	EURO V	EURO VI
Meer dan 3.500 tot 12.000							
1 juli tot 1 september 2026	0,272	0,221	0,211	0,184	0,162	0,131	0,113
1 september tot 1 januari 2027	0,211	0,172	0,164	0,143	0,126	0,102	0,088
Vanaf 1 januari 2027	0,279	0,226	0,216	0,189	0,166	0,135	0,116
12.000 tot 18.000							
1 juli tot 1 september 2026	0,392	0,315	0,300	0,266	0,229	0,186	0,160
1 september tot 1 januari 2027	0,304	0,244	0,232	0,206	0,178	0,145	0,125
Vanaf 1 januari 2027	0,401	0,323	0,306	0,272	0,235	0,192	0,165
18.000 tot en met 32.000							
1 juli tot 1 september 2026	0,432	0,364	0,347	0,308	0,264	0,212	0,182
1 september tot 1 januari 2027	0,337	0,283	0,269	0,239	0,205	0,165	0,141
Vanaf 1 januari 2027	0,445	0,375	0,355	0,316	0,271	0,218	0,187
Meer dan 32.000							
1 juli tot 1 september 2026	0,487	0,409	0,392	0,349	0,298	0,236	0,201
1 september tot 1 januari 2027	0,379	0,318	0,305	0,271	0,231	0,183	0,156
Vanaf 1 januari 2027	0,499	0,419	0,402	0,357	0,305	0,242	0,206
Technische maximummassa (kg)	CO₂-emissieklasse						
	2	3	4	5			
Meer dan 3.500 tot 12.000							
1 juli tot 1 september 2026	0,103	0,092	0,063	0,025			
1 september tot 1 januari 2027	0,079	0,071	0,049	0,019			
Vanaf 1 januari 2027	0,106	0,094	0,064	0,026			
12.000 tot 18.000							
1 juli tot 1 september 2026	0,145	0,129	0,088	0,035			
1 september tot 1 januari 2027	0,113	0,100	0,069	0,027			
Vanaf 1 januari 2027	0,148	0,132	0,090	0,036			
18.000 tot en met 32.000							
1 juli tot 1 september 2026	0,165	0,148	0,100	0,037			
1 september tot 1 januari 2027	0,128	0,114	0,078	0,028			
Vanaf 1 januari 2027	0,169	0,151	0,103	0,037			
Meer dan 32.000							
1 juli tot 1 september 2026	0,183	0,165	0,111	0,038			
1 september tot 1 januari 2027	0,143	0,129	0,087	0,030			
Vanaf 1 januari 2027	0,187	0,169	0,113	0,040			

Bron: Ministerie van infrastructuur en Waterstaat, bewerking Panteia.

Aan- en afrijkilometers

Van belang bij de berekening en de toerekening van de vrachtwagenheffing is dat ook rekening gehouden wordt met de aan- en afrijkilometers gereden op tolplichtige wegen. Met aanrijkilometers wordt bedoeld de afstand die het voertuig leeg rijdt vanaf de standplaats of de vorige loslocatie naar de laadplaats om de nieuwe vracht op te halen. Afrijkilometers betreft de afstand die het voertuig rijdt vanaf de laatste loslocatie rechtstreeks naar een nieuwe laadlocatie, standplaats of parkeerplek.

Indirecte kosten

Naast de directe kosten veroorzaakt de invoering van de vrachtwagenheffing ook indirecte kosten. Een aantal indirecte kosten wordt onderstaand toegelicht.

- *Systeem- en verwerkingskosten van de apparatuur*

Dit betreft de aanschaf of huur, inclusief installatie, van de On Board Unit (OBU). Daarnaast terugkerende systeem- en verwerkingskosten die toelaanbieders bovenop de vrachtwagenheffing in rekening brengen. Dit zijn terugkerende kosten die rechtstreeks meebewegen met het heffingsbedrag.

- *Voorfinanciering*

Verschillen in betalingstermijnen kunnen leiden tot extra kosten. Deze extra kosten zijn o.a. afhankelijk van de mate waarin het tolplichtige wegennet wordt gebruikt en de betalingstermijn die met opdrachtgevers is overeengekomen. Onderstaand een uitgewerkt voorbeeld:

Jaarkilometrage per voertuig	100.000 km
Waarvan vrachtwagenheffing	80.000 km
Kosten vrachtwagenheffing per kilometer	€ 0,201
Stel betalingstermijn is:	
• Vrachtwagenheffing	14 dagen
• Opdrachtgever	60 dagen
• Saldo	46 dagen
Stel: Rentepercentage	5%
Extra rentekosten per voertuig per jaar	€ 101

- *Controle, verrekening en administratie van de vrachtwagenheffing*

Door de invoering van de vrachtwagenheffing worden mogelijk ook diverse aanpassingen in de organisatie doorgevoerd. Dit betreft onder meer een wijziging van facturen, software en controle van gemaakte kilometers. Voor het maken van deze aanpassingen en het uitvoeren van de controleactiviteiten kunnen ook extra personeelskosten worden gemaakt.

3.3 Mogelijke gedragsreacties

Ondernemers kunnen op verschillende manieren reageren op de invoering van de vrachtwagenheffing. Deze reacties kunnen variëren in de tijd. Mogelijke gedragsreacties zijn:

Omrijden

Op korte termijn kunnen ondernemers tolplichtige wegen mijden door op niet-tolplichtige wegen te rijden. Een chauffeur die omrijdt veroorzaakt extra kosten zoals toenemende brandstofkosten en loonkosten.

Materieel

Het tarief is onder andere gebaseerd op CO₂-emissieklasse. Op termijn kunnen ondernemers investeren in voertuigen met een lagere CO₂-uitstoot, bijvoorbeeld elektrische voertuigen, waardoor de kosten van de vrachtwagenheffing per kilometer lager kunnen uitvallen. Aan de andere kant moet rekening worden gehouden met een lagere restwaarde voor dieselveertuigen.

Logistieke verbeteringen

Kostenverhogingen stimuleren ondernemers verdere logistieke verbeteringen door te voeren. Vrachtwagenheffing kan zo'n stimulans zijn. Denk bijvoorbeeld aan samenwerking met andere ondernemers om de beladingsgraad te verhogen of de planning verder te verbeteren. In dit soort beslissingen zullen echter ook andere factoren een rol spelen.

Modal shift

De verhoudingen tussen modaliteiten zullen mogelijk wijzigen. De vrachtwagenheffing kan het gebruik van andere modaliteiten stimuleren.

3.4 Invloed van de vrachtwagenheffing op de kostprijs

In de gerealiseerde kostenontwikkeling voor 2026 is rekening gehouden met de lagere kosten eurovignet (min 50% op jaarbasis) en het tijdelijke nihil tarief van de motorrijtuigenbelasting per 1 juli 2026 voor vrachtwagens.

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 gerealiseerde 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.

De kostenstijging die per 1 juli 2026 bovenop de totale kosten is gekomen loopt sterk uiteen per situatie. Er bestaat dus niet één algemeen geldend cijfer. In deze kostenstijging zijn de indirecte bijkomende kosten (genoemd in paragraaf 3.2) **niet** meegenomen.

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 1-7-2026) 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 (prijsspeil 1-7-2026) 18,2 cent
- Totale kosten vrachtwagenheffing € 14.560

Dit betekende 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 toeplichtige 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 (prijsspeil 1-7-2026) 3,7 cent
- Totale kosten vrachtwagenheffing € 1.480

Dit betekende 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 (prijsspeil 1-7-2026) 18,2 cent
- Totale kosten vrachtwagenheffing € 10.192

Dit betekende 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 1-7-2026) 20,1 cent
 - Totale kosten vrachtwagenheffing € 10.452
- Dit betekende 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%

3.5 Terugsluis opbrengsten vrachtwagenheffing

De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden teruggestuurd naar de vervoerssector. Ondernemers kunnen hierdoor gebruikmaken van verschillende subsidieregelingen voor de aanschaf van emissievrije vrachtwagens, laad- en waterstofinfrastructuur en projecten die logistieke processen efficiënter maken. Daarmee ondersteunt de terugsluis de verduurzaming en innovatie van het Nederlandse wegvervoer. Ondernemers die investeren in emissievrije vrachtwagens profiteren bovendien van een lagere vrachtwagenheffing, waardoor de overstap naar zero-emissie vervoer extra wordt gestimuleerd.

Voor de gehele periode 2026-2030 is er in totaal € 2,2 miljard aan opbrengsten gereserveerd om terug te sluisen naar de transportsector ³.

³ <https://www.vrachtwagenheffingsbeleid.nl/site/binaries/site-content/collections/documents/2026/09/17/actualisatie-budget-meerjarenprogramma-terugsluis-2026-2030-sep-2026-publieksversie/actualisatie-budget-meerjarenprogramma-terugsluis-2026-2030-sep-2026-publieksversie.pdf>

4



4 Trends en ontwikkelingen

4.1 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.

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. De vrachtwagenheffing is behandeld in hoofdstuk 3.



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 dieselloortuigen 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. Per 1 juli 2025 is in verschillende gemeenten gestart met de handhaving en beboeting van overtredingen van de toegangsregels.

Bestelauto's

Bestelauto's met een emissieklasse 4 of lager hebben geen toegang meer tot de zero-emissiezone. Bestelauto's met emissieklasse 5 hebben alleen toegang tot 1 januari 2027 en met emissieklasse 6 tot 1 januari 2029.

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 januari 2028. Euro 6 trekkers die op 1 januari 2025 maximaal 8 jaar oud waren, hebben tot 1 januari 2030 toegang tot de ZE-zones.

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>).

RED III

Dit staat voor Renewable Energy Directive en is op 1 januari 2026 in werking getreden. De richtlijn schrijft voor dat brandstofleveranciers een bepaald percentage CO₂-reductie moeten realiseren via de levering van hernieuwbare brandstof. RED III zorgt de komende jaren voor een flinke stijging van de dieselprijs aan de pomp. Doordat brandstofleveranciers wettelijk verplicht worden om hun CO₂-uitstoot stapsgewijs omlaag te brengen en duurdere biobrandstoffen moeten bijmengen, kan de prijs met ongeveer € 0,10 tot € 0,20 per liter oplopen, en mogelijk zelfs nog meer richting 2030.

Voor de geleverde hernieuwbare brandstof kregen de brandstofleveranciers zogenoemde HBE's: Hernieuwbare Brandstof Eenheden die sinds 1 januari 2026 omgezet zijn in EmissieReductie-Eenheden (ERE's). De overgang van HBE's naar ERE's betekent dat sinds 2026 niet langer de hoeveelheid geleverde hernieuwbare energie centraal staat, maar de daadwerkelijke CO₂-reductie die wordt gerealiseerd. Waar HBE's werden toegekend op basis van de hoeveelheid duurzame energie, worden ERE's toegekend op basis van de vermeden uitstoot van broeikasgassen. Ondernemers kunnen via ERE's extra inkomsten genereren.

Verlenging korting accijns

Sinds 2022 geldt een tijdelijke verlaging van de accijns op benzine en diesel. Het kabinet wil de huidige accijnsverlaging op benzine en diesel met 1 jaar verlengen tot eind 2027. In 2028 gaat de korting omlaag. Wel wil het kabinet de accijnsteruggaafregeling voor bio- en hernieuwbare brandstoffen afschaffen. Dit kan leiden tot een hogere prijs voor bio- en hernieuwbare brandstoffen.

ETS2

Naar verwachting zullen m.i.v. 2028 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 heeft betrekking op de CO₂-emissies van brandstoffen in onder meer het wegvervoer. Er wordt een plafond ingesteld voor de totale hoeveelheid CO₂-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 vanaf 2028 uitgegaan van een meerprijs van ongeveer 12 eurocent per liter.

VECTO getrokken materieel

VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) is een door de EU ontwikkelde simulatietool voor het berekenen van de CO₂-uitstoot van vrachtauto's. De VECTO-waarde bepaalt mede het tarief van de vrachtwagenheffing. Sinds kort geldt een CO₂-certificeringsplicht ook voor bepaalde opleggers en aanhangwagens, namelijk doosvormige trailers boven 8 ton, zoals schuifzeil-, huif-, kast- en koeltrailers. Tankwagens, bulkwagens, platte trailers, dolly's, containerchassis en trailers met meer dan drie assen vallen buiten deze regeling. De in 2025 geregistreerde VECTO-waarden vormen de referentie voor 2030. Vanaf dat jaar moeten fabrikanten de CO₂-uitstoot van nieuwe trailers met 10% hebben verlaagd ten opzichte van deze referentiewaarde. De nodige aanpassingen m.b.t. verduurzaming plus het doorrekenen van eventuele 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. Bedrijven moeten nu voor de eerste keer een CSRD-rapportage opleveren in 2028 over het kalenderjaar 2027. De reden hiervoor is dat er op EU-niveau nog wordt onderhandeld over het aanpassen van de reikwijdte van CSRD naar bedrijven met minstens 1.000 werknemers. Als hierover overeenstemming wordt bereikt, dan hebben bedrijven met minder dan 1.000 werknemers straks geen eigen rapportageplicht en hoeven zij dus geen duurzaamheidsverslagen te gaan maken. Wel kunnen ze van rapportageplichtige opdrachtgevers (≥ 1.000 medewerkers) de vraag krijgen om informatie te leveren voor hun CSRD-rapportages.

4.2 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 tankautoreiniging noodzakelijk om ladingschade, als gevolg van contaminatie door achtergebleven ladingresten, te voorkomen. Voor het reinigen van tanks is veel energie nodig. De ontwikkeling van de energiekosten heeft daarom grote invloed op de kosten van tankautoreiniging binnen deze deelsector. Daarnaast leidt een hoger energieverbruik tot een hogere CO₂-uitstoot, die in de toekomst zwaarder zal worden belast.

Kosten van tankautoreiniging

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

- Levensmiddelen
- Chemicaliën

Beide productgroepen kunnen voorkomen in vloeibare of in vaste vorm (poeders, korrels etc.). Tankautoreiniging 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 energiekosten vormen de belangrijkste oorzaken van de kostenstijgingen. Daarnaast leiden strengere milieuregelgeving en de kosten voor de afvoer van restlading tot een verdere stijging van de kosten. Ondernemers nemen verschillende maatregelen om deze kostenstijgingen te beheersen. Zo plannen zij werkzaamheden efficiënter in om de reinigingsfrequentie te verlagen, heronderhandelen zij contracten met reinigingsstations en zetten zij vaker eigen reinigingsfaciliteiten in.

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

Deelsector bouw en kiepertransport

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 is van oudsher conjunctuurgevoelig. Het streven naar schoner en emissieloos bouwen heeft zijn effect op veranderingen in het logistieke proces. Ook PFAS en andere schadelijke stoffen spelen nog steeds een rol bij het uitstellen of afblazen van bouwprojecten. Daarnaast neemt de vraag naar emissievrij transport verder toe.

Deelsector winkeldistributie

Naast de ontwikkelingen die in nagenoeg alle deelsectoren spelen, zoals personeelstekorten en gestegen loonkosten, kent deze deelsector een aantal specifieke uitdagingen. De bevoorrading van winkels kenmerkt zich door beperkte bereikbaarheid in de binnensteden, strikte tijdvensters en toenemende verkeersdrukte. De werkdruk van de chauffeurs ligt daardoor vrij hoog.

De voertuigen die ingezet worden hebben doorgaans een hogere inzet dan andere deelsectoren. Als gevolg hiervan liggen zowel de onderhoudsfrequentie als de schade frequentie 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. Ook wordt de planning van de werkzaamheden steeds complexer door onder meer de regelgeving rondom verduurzaming, die sinds 2025 de inzet van zero-emissie voertuigen noodzakelijk heeft gemaakt. Dit betekent meer personeel en/of automatisering en tijdige investeringen in zero-emissie voertuigen en laadinfrastructuur.

Naast de invoering van zero-emissiezones, zie paragraaf 4.1, nemen gemeenten ook steeds meer toegangsbeperkende maatregelen gericht op goederenvervoer, zoals lengte-, gewicht-, hoogte- en aslastbeperkingen evenals vrachtauto-inrijverboden. Ook deze maatregelen leiden tot hogere kosten voor de distributie van goederen.

Deelsector zeecontainervervoer

De zeecontainervervoersector kampt met diverse uitdagingen, waaronder een onbalans in internationale containerstromen, de inzet van 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, waarmee de gehele wegvervoersector wordt geconfronteerd, heeft deze deelsector te maken met specifieke kostenverhogingen, zoals de hoge kosten voor hergebruik van containers en de toenemende ICT-kosten en administratieve lasten als gevolg van verplichte digitale processen zoals Portbase en Secure Chain en strengere douaneregels (ICS2). Dit vraagt om 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. Dit kan leiden tot wachttijden en mogelijk tot een lager aantal ritten per dag. Bovendien voeren steeds meer locaties aanvullende toeslagen in waardoor de kosten verder stijgen. Denk hierbij aan de piektoeslagen die gelden tijdens drukke periodes en de opkomst van klimaattoeslagen, die worden ingevoerd om duurzame initiatieven te stimuleren.

De huidige geopolitieke ontwikkelingen hebben ook hun invloed op de deelsector zeecontainervervoer. De invoering van importheffingen en andere handelsbeperkingen kan leiden tot een afname van het containerverkeer en tot verschuivingen in internationale handelsstromen.



Deelsector afvalstoffentransport

Ondanks publiekscampagnes is er nog steeds sprake van een toename van het aantal batterijen in het restafval of de openbare ruimte. Deze batterijen, maar ook lachgascilinders, vormen een direct gevaar tijdens het inzamelen en het verwerken van afval. Ze kunnen leiden tot explosies en branden in inzamelvoertuigen (kraakperswagens), sorteerlijnen, stortbunkers en/of verbrandingsovens. Naast direct gevaar voor het personeel brengt het enorme materiële schade met zich mee. Dit resulteert in hogere kosten, zowel als gevolg van schade als door de noodzaak tot het treffen van preventieve maatregelen. Daarnaast bestaat er een groot risico op verstoring van het gehele afvalverwerkingsproces.

De invoering van 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 waterstofaangedreven voertuigen. Tot slot wordt de CO₂-heffing, die afvalverbrandingsinstallaties moeten betalen en de komende jaren gaat toenemen, doorbelast aan de inzamelaars.

Deelsector geconditioneerd vervoer

De verduurzamingsmaatregelen hebben een grote impact op de sector van het geconditioneerde vervoer. Huidige koudemiddelen mogen vanwege de aanwezigheid van PFAS vanaf 2029 niet meer worden gebruikt en vanaf dat moment mag uitsluitend gebruik worden gemaakt van natuurlijke koudemiddelen. Daarnaast speelt elektrificatie van het wagenpark parten. Elektrische vrachtwagens worden voorzien van elektrische koel-vriesinstallaties wat leidt tot andere en doorgaans hogere investeringen. Tot slot heeft de sector te maken met VECTO. Dit betekent dat de huidige multifunctionele opleggers mogelijk plaatsmaken voor opleggers die gericht worden ingezet en een zo gunstig mogelijke CO₂-waarde hebben. Dit kan het einde betekenen van dubbele laadvloeren en van voertuigen die zowel geschikt zijn voor vries- als koeltransport.

Deelsector exceptioneel transport

Exceptioneel transport kampt met onnodige omrijkilometers door de verslechtering van de infrastructuur waaronder bruggen en viaducten. De afwaardering van het draagvermogen van onder andere bruggen en viaducten leidt tot omrijden, wat voor exceptioneel transport geen eenvoudige opgave is. Niet alle wegen zijn geschikt voor exceptioneel transport hetgeen kan betekenen dat je een verdubbeling van afstand hebt inclusief een verdubbeling van arbeidsuren. Door schaarste op de markt van transportbegeleiding en de verwachting dat het aantal transportbegeleidingen zal toenemen, zal dit naar verwachting leiden tot hogere kosten voor het inhuren van transportbegeleiding.

Internationaal: tol

In tabel 18 wordt de ontwikkeling van de tolgelden in een aantal Europese landen weergegeven. De ontwikkeling van de tolgelden is **niet** meegenomen in de kostenontwikkeling omdat deze kosten afhankelijk zijn van de rit die gemaakt wordt. Voor de meeste landen is de ontwikkeling van de tolgelden voor 2027 nog niet bekend.

Tabel 18 Ontwikkeling tolgelden

België	Per 1 januari 2026 en per 1 juli 2026 verhoging van de tarieven. Voor Vlaanderen is per 1 juli 2026 een toeslag voor CO ₂ -uitstoot verwerkt in de tarieven.
Denemarken	Geen wijzigingen in 2026. In 2027 is gepland dat de tol zal stijgen en dat voertuigen boven de 3,5 ton ook worden meegenomen.
Duitsland	In 2026 geen wijziging van de tarieven. Lage-emissievoertuigen (LEV) zijn, in lijn met de EU-regelgeving, vrijgesteld tot juni 2031.
Engeland	Vrachtwagenheffing voor vrachtwagens van meer dan 12.000 kg op snelwegen en A-wegen. Tarief per jaar voor Euro 6 voertuig: 619 pond, Euro 5 en lager: 804 pond.
Frankrijk	Tariefsverhoging per 1 februari 2026 met gemiddeld 0,86%.
Italië	Tariefsverhoging per 1 februari 2026 met gemiddeld 1,5%.
Nederland	Invoering van de vrachtwagenheffing per 1 juli 2026. Verhoging per 1 januari 2027 met 2,6% van de tarieven (zie hoofdstuk 3, tabel 16).
Oostenrijk	Tariefsverhoging per 1 januari 2026, variërend van 0,9% tot 9,3%.
Polen	Tariefsverhoging per 1 februari 2026 met gemiddeld 40% in Poolse Zloty en 45% in euro's.
Spanje	Tariefsverhoging per 1 januari 2026, variërend van 3,3% tot 4,7%.
Zwitserland	Voor voertuigen, met een maximum toegestaan totaalgewicht (MTM) van meer dan 3,5 ton, geldt de prestatie-afhankelijke vrachtautoheffing (ton/km heffing) de zogeheten LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe). De hoogte van de heffing is afhankelijk van het gewicht van het voertuig, het aantal gereden kilometers en de EURO-emissieklasse. In 2026 zijn de tarieven ongewijzigd gebleven.

In bijlage 1 (tabellen B.3 t/m B.8) worden de gedetailleerde tarieftabellen voor een aantal landen weergegeven.

4.3 Bedrijfsspecifieke ontwikkelingen

Bedrijfsspecifieke ontwikkelingen kunnen invloed hebben op de kosten van een bedrijf maar verschillen per bedrijf als gevolg van uiteenlopende omstandigheden. In deze paragraaf worden de volgende effecten 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 berekende kostenontwikkelingen.

4.3.1 Kostenverandering als gevolg van hogere of lagere loonkostenmutatie

Omdat de loonkostenstijging in 2026 en 2027 per individueel bedrijf anders kan zijn dan de loonkostenontwikkeling volgens deze rapportage, wordt in de tabellen 19 en 20 het effect weergegeven van 1 procentpunt hogere loonkostenmutatie. Deze extra kostenmutatie is **niet** opgenomen in de reguliere kostenontwikkeling omdat het situationeel afhankelijk is of deze wel/niet van toepassing is. Bovendien kan de omvang ervan sterk verschillen: van niet van toepassing tot een toename van circa 10% van de loonkosten.

Een 1 procentpunt hogere of lagere loonkostenmutatie leidt, afhankelijk van de deelsector, tot een **extra** stijging of daling van de totale kosten van 0,4% tot 0,8%.

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

- Hogere kosten voor werving en selectie.
- Hogere opleidingskosten.
- Hogere inschaling bij start dienstverband.
- 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.
- **Inhuur uitzendkrachten**
 - *Per 1 januari 2026 moeten uitzendkrachten gelijkwaardige arbeidsvoorwaarden krijgen als vaste medewerkers bij de opdrachtgever (Wet allocatie arbeidskrachten door intermediairs (Waadi)). Inleners moeten aan hun uitzendkrachten gelijkwaardige beloning betalen. Dit geldt niet alleen voor het loon, maar ook voor vakantiedagen, toeslagen, pensioenregelingen en scholingsmogelijkheden. Als er veel gewerkt wordt met uitzendkrachten kan dit een kostenverhogend effect hebben. Er bestaat geen algemeen vastgesteld percentage dat voor de gehele sector geldt.*
 - *De Wtta (wet toelating ter beschikkingstelling arbeidskrachten) regelt per 1 januari 2027 dat alleen nog uitzendbureaus die hiervoor zijn toegelaten, mensen mogen uitzenden. Inleners mogen alleen nog via toegelaten uitzendbureaus mensen inlenen. Er wordt vanaf 1 januari 2028 op deze nieuwe regel gehandhaafd.*

Voorbeeld: Deelsector algemene distributievervoer (combinatie)

Raming loonkosten voor 2027: + 4,85% (zie tabel 3). Totale geraamde kostenstijging (inclusief brandstofkostenontwikkeling) voor 2027: +0,8% (zie tabel 6). Als de extra loonkostenstijging bijvoorbeeld 1 procentpunt is, dan wordt de totale kostenstijging $+0,8\% + 0,4\% = 1,2\%$.

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

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

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/Luxemburg-vervoer 250 km	0,5
Denemarken-vervoer 750 km	0,4
Duitsland-vervoer 500 km	0,4
Engeland-vervoer 500 km	0,3
Kanaaltunnel	
Ferrydienst Hoek van Holland-Harwich	
Frankrijk-vervoer 500 km	0,4
Italië-vervoer 1500 km	0,4
Spanje-vervoer 2000 km	0,4
Polen-vervoer 1000 km	0,4
Zweden-vervoer 750 km	0,3

4.3.2

Kostenverandering als gevolg van verandering dieselprijs

Uitgaande van een basisprijs voor diesel in het jaar 2025 (P_b), de actuele prijs (P_a) en het aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten (A), wordt de stijging respectievelijk daling van de totale kosten (K_v) als gevolg van een verandering van de dieselprijs ten opzichte van de basisprijs berekend volgens de volgende formule:

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

Voorbeeld:

- P_b = Basisprijs 2025 gemiddeld 157,18 cent/liter excl. BTW
- P_a = 233,10 cent/liter (actuele dieselprijs excl. BTW)
- A = 25% aandeel brandstofkosten van de totale kosten

$$K_v = \frac{(233,10 - 157,18)}{157,18} * 25\% = 12,1\%$$

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

Tabel 21 Kostenverandering (%) als gevolg van verandering dieselprijs

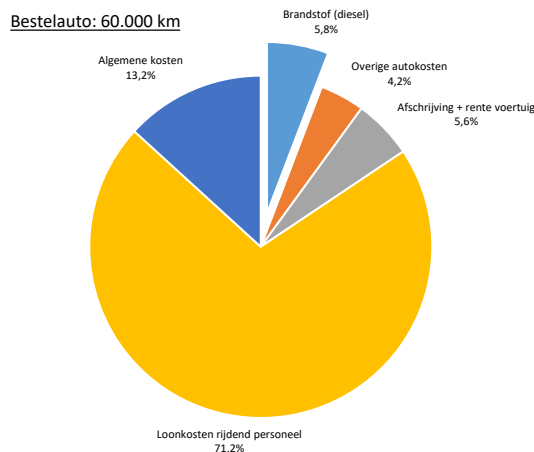
Procentuele verandering dieselprijs t.o.v. basisprijs	Aandeel brandstofkosten in totale kosten				
	10 %	15 %	20 %	25 %	30 %
- 20 %	-2,00 %	-3,00 %	-4,00 %	-5,00 %	-6,00 %
- 10 %	-1,00 %	-1,50 %	-2,00 %	-2,50 %	-3,00 %
- 5 %	-0,50 %	-0,75 %	-1,00 %	-1,25 %	-1,50 %
- 1 %	-0,10 %	-0,15 %	-0,20 %	-0,25 %	-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 %
+ 30 %	3,00 %	4,50 %	6,00 %	7,50 %	9,00 %
+ 40 %	4,00 %	6,00 %	8,00 %	10,00 %	12,00 %
+ 50 %	5,00 %	7,50 %	10,00 %	12,50 %	15,00 %

Brandstofprijsvolatiliteit

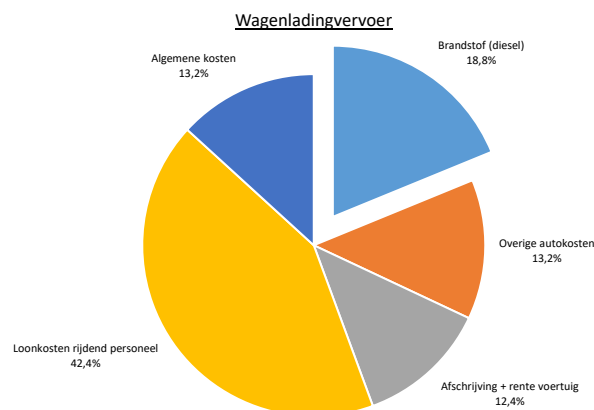
De brandstofprijs wordt sterk beïnvloed door geopolitieke spanningen (denk aan de oorlog in het Midden-Oosten), schommelingen in de olieprijs en wisselkoersontwikkelingen. Conflicten in olieproducerende regio's, variabele accijnsdruk en onzekerheid over de energietransitie zorgen voor forse fluctuaties. Deze volatiliteit maakt het uitdagend om tarieven langdurig vast te leggen, zeker bij langjarige contracten. Bovendien leidt de groeiende vraag naar alternatieve brandstoffen, zoals HVO100 en LNG, tot een nieuwe dynamiek in de brandstofmarkt. 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 forse toename van de brandstofkosten op de totale kosten. Gekozen is voor een deelsector (bestelauto's) met een relatief laag aandeel en een deelsector (wagenlading) met een hoger aandeel van de brandstof in de totale kosten.



De toename van de brandstofkosten met 33,5% in combinatie met een brandstofaandeel van 5,8% betekent een toename van de kosten, als gevolg van de brandstofkostenstijging, met 1,94% voor een bestelauto.



De toename van de brandstofkosten met 33,5% in combinatie met een brandstofaandeel van 18,8% betekent een toename van de kosten, als gevolg van de brandstofkostenstijging, met 6,3% 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%.

Onderstaand volgt een rekenvoorbeeld met fictieve cijfers.

*Rekenvoorbeeld: Verschil inclusief en exclusief brandstofkostenontwikkeling
(exclusief vrachtwagenheffing) **fictieve cijfers:***

Kostensoort	VOORBEELD		Brandstofkostenontwikkeling	
	Stel aandeel is:	Stel ontwikkeling is:	Inclusief	Exclusief
Loonkosten	50%	6%	3,0%	3,0%
Brandstofkosten	25%	10%	2,5%	0,0%
Overige kosten	25%	3%	0,75%	0,75%
Totaal	100%		6,25%	3,75%

4.3.3

Kostenverandering als gevolg van congestie en verandering gemiddelde rijnsnelheid

De jaarfilezwaarte (de gemiddelde filelengte vermenigvuldigd met de duur van de file op jaarbasis) steeg met 1,4% van 21,8 miljoen in 2024 naar 22,1 miljoen kilometerminuten in 2025.

Hierdoor was de jaarfilezwaarte in 2025 op het hoogste niveau ooit. De voornaamste file-oorzaak is de hoge intensiteit (reguliere spitsfiles), gevolgd door ongevallen, incidenten en gepland en ongepland onderhoud. De ontwikkeling van de filezwaarte ziet er als volgt uit:

Jaarfilezwaarte	2015	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Index (2015 = 100)	100	41	57	104	142	159	161
Miljoen kilometerminuten	13,7	5,7	7,8	14,4	19,5	21,8	22,1
Jaarlijkse groei	23,9%	-68,1%	37,3%	84,0%	36,1%	11,7%	1,4%

Bron: Rijkswaterstaat; Rapportage Rijkswegenet

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

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

In deze paragraaf wordt het effect weergegeven van een procentuele verandering van de gemiddelde rijnsnelheid op de totale kosten. De rijnsnelheid 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 verschilt per regio (bijvoorbeeld in het Westen meer congestie dan in het Noorden) en per type vervoer. Daarnaast zijn er verschillen tussen het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet.

Naast directe vertragingsschade kunnen files ook leiden tot andere kosten. Zo moeten bedrijven soms omrijden om een file te vermijden. Ook kan de inzet van extra voertuigen noodzakelijk zijn om goederen tijdig 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 hoeft niet altijd sprake te zijn van een extra kostenstijging als gevolg van congestie. In dat geval worden vertragingen al automatisch verrekend in de langere uitvoeringstijd.

Onderhoudswerkzaamheden infrastructuur

De komende jaren zijn veel bruggen (o.a. Van Brienenoordbrug en de Merwedeburg), tunnels en viaducten toe aan grootschalig onderhoud, vernieuwing of vervanging. Veel kunstwerken zijn aan

Trends en ontwikkelingen

het eind van hun levensduur of hebben hun levensduur al bereikt, blijkt uit cijfers van Rijkswaterstaat. Dat betekent dat ze moeten worden vernieuwd of vervangen om te voorkomen dat ze onveilig worden of plotseling moeten worden afgesloten. Door het tekort aan personeel 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 langere en minder voorspelbare reistijden en extra gereden kilometers. De extra reistijd van de afgesloten Merwedeburg kan tot een uur oplopen. Ondernemers zouden eventueel aanspraak kunnen maken op nadeelcompensatie.

<https://iplo.nl/thema/ruimtelijke-ontwikkelingen/bijzondere-onderwerpen/nadeelcompensatie/>

Grenscontroles Duitsland

De grenscontroles leiden dagelijks tot structurele vertragingen op veel Nederlandse snelwegen. De aanvankelijk steekproefsgewijze controles zijn inmiddels veelal vervangen door permanente controles. Hierdoor ontstaan dagelijks files bij de grensovergangen. De gemiddelde vertraging bedraagt 20 tot 30 minuten per dag, met uitschieters tot een uur. De extra reistijd als gevolg van deze controles leidt tot hogere operationele kosten.

Tabel 22 Kostenverandering (%) als gevolg van procentuele verandering gemiddelde rijnsnelheid

Procentuele verandering rijnsnelheid	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 rij-uren (58%)
Kosten per jaar	€ 241.913
Loonkosten chauffeur	€ 99.693 (waarvan 58% rij-uren = € 57.822)
Aandeel congestiekosten in % van totale kosten	€ 57.822/€ 241.913 = 23,9%.

Afname gemiddelde rijnsnelheid	1%
Rijsnelheid	59,4 km per uur
Chauffeursuren	2.600 uur waarvan 1.515 rij-uren
Loonkosten chauffeur	€ 100.314 (waarvan 58,3% rij-uren = € 58.483)
Kosten per jaar	€ 242.534
Bij een afname van de gemiddelde rijnsnelheid met 1,0% en een aandeel van 23,9% congestiekosten nemen de totale kosten toe met 0,26%.	

Trends en ontwikkelingen

4.3.4

Effect verandering ziekteverzuimpercentage

Een verandering in het ziekteverzuimpercentage (= 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 procentpunt hoger (6,8%)	+ 0,6%
1,0 procentpunt hoger (7,3%)	+ 1,2%
0,5 procentpunt lager (5,8%)	- 0,6%
1,0 procentpunt lager (5,3%)	- 1,2%

Basis 6,3% (2025 Bron: CBS)

Voorbeeld:

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

Bijlagen



Bijlage 1 Toelichting ontwikkeling prijspeil 2026 en raming 2027

De voor 2027 geraamde kostenontwikkelingen zijn mede gebaseerd op de Macro Economische Verkenning 2027 van het Centraal Planbureau. Een aantal kerncijfers is onderstaand samengevat.

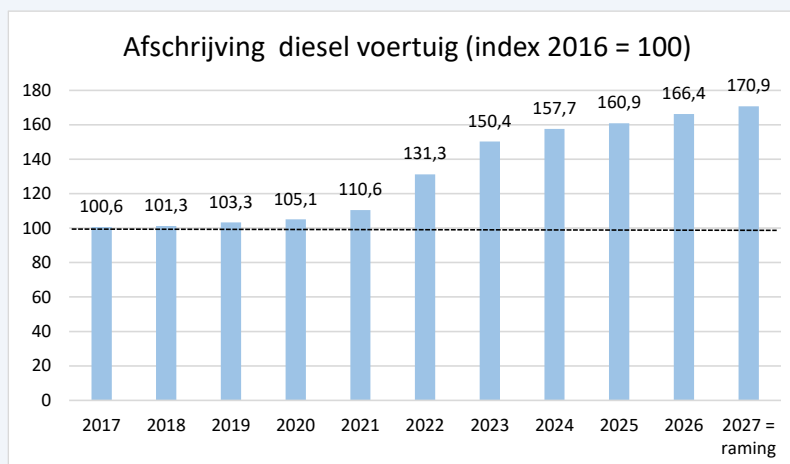
Kerncijfers Macro Economische Verkenning 2027

	2026 t.o.v. 2025	2027 t.o.v. 2026
Nationale consumentenprijsindex	3,3%	2,7%
	Niveaus	
	2026	2027
Olieprijs (Brent, dollars per vat)	88,0	76,7
Eurokoers (dollar)	1,15	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 2026 met gemiddeld 3,4% toegenomen ten opzichte van 2025. Voor 2027 is een stijging geraamd van de afschrijvingskosten van 2,7%.



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

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
0,6%	0,7%	2,0%	1,7%	5,2%	18,8%	14,5%	4,9%	2,0%	3,4%	2,7%

De toename van de aanschafprijs van een gemiddelde diesel bestelauto voor 2026 is gemiddeld 2,4%. Voor 2027 is de verwachte stijging 2,7%.

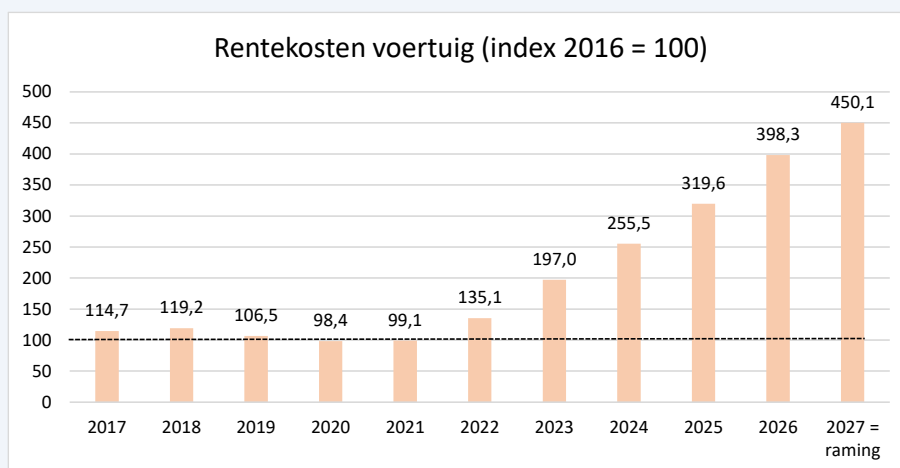
Elektrische voertuigen

De aanschafprijzen van elektrische bakwagens zijn in 2026 met gemiddeld 2,3% gedaald ten opzichte van 2025. De aanschafprijzen van elektrische trekker/oplegger-combinaties zijn met gemiddeld 3,0% gedaald in 2026 ten opzichte van 2025. Voor 2027 wordt een daling verwacht van gemiddeld 2,1% voor elektrische bakwagens en 1,5% voor elektrische trekker/oplegger-combinaties. De dalende tendens komt onder meer door de daling van de batterijprijzen.

De aanschafprijzen van elektrische bestelauto's zijn in 2026 met gemiddeld 0,7% gedaald. Voor 2027 wordt een daling verwacht van 2,0%.

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 2025 3,46% en 2026 4,17%. De stijging van de prijzen van het automaterieel met 3,4% en de toename van het gemiddelde rentepercentage resulteert in een toename (24,6%) van de rentekosten in 2026 over het in het voertuig geïnvesteerde vermogen ten opzichte van 2025. Het gemiddeld verwachte rentepercentage voor 2027 is 4,59%. Voor 2027 wordt een toename van de rentekosten verwacht van 13,0%.



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

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
14,7%	3,9%	-10,6%	-7,6%	0,7%	36,3%	45,8%	29,7%	25,1%	24,6%	13,0%

Motorrijtuigenbelasting

De tarieven voor de motorrijtuigenbelasting zijn per 1 januari 2026 aangepast aan de door de overheid vastgestelde inflatiecorrectie (2,9%). Voor vrachtwagens tot 12 ton is de motorrijtuigenbelasting per 1 juli 2026 volledig afgeschaft. Voor vrachtwagens boven de 12 ton geldt het tijdelijk nihil tarief van 1 juli 2026 tot 1 januari 2027. Per 1 januari 2027 is er een tariefaanpassing door inflatiecorrectie (2,6%).

De tarieven voor bestelauto's zijn per 1 juli 2026 tijdelijk gehalveerd (tot 1 januari 2027).

Berekening ontwikkeling motorrijtuigenbelasting

2026 t.o.v. 2025

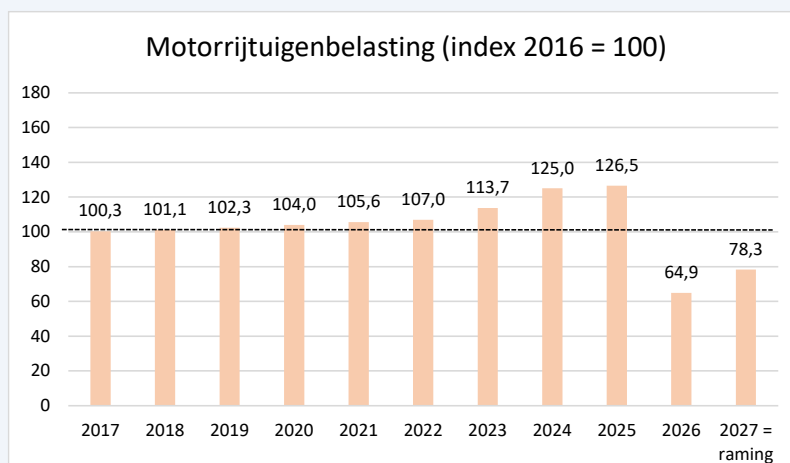
Trekker-oplegger/vrachtwagen-aanhanger

- Tarief 2025 per jaar € 1.040 (is € 260 per kwartaal)
- Tarief 2026 1^e halfjaar € 267 x 2 = € 534
- Tarief per 1-7-2026 € 0
- Tarief gehele jaar 2026 € 534 + € 0 = € 534
- Ontwikkeling 2026 t.o.v. 2025: **-48,7%** ($(€ 534 - € 1.040) / € 1.040 \times 100\%$)

2027 t.o.v. 2026

Trekker-oplegger/vrachtwagen-aanhanger

- Tarief gehele jaar 2026 € 534
- Tarief 2027 $(4 \times € 157) \times 1,026 = € 644$
- Ontwikkeling 2027 t.o.v. 2026: **20,6%** ($(€ 644 - € 534) / € 534 \times 100\%$)



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

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
0,3%	0,8%	1,2%	1,6%	1,6%	1,3%	6,3%	9,9%	1,2%	-48,7%	20,6%

Eurovignet

De heffing van het Eurovignet is in Nederland per 1 juli 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 voorgaande jaar:

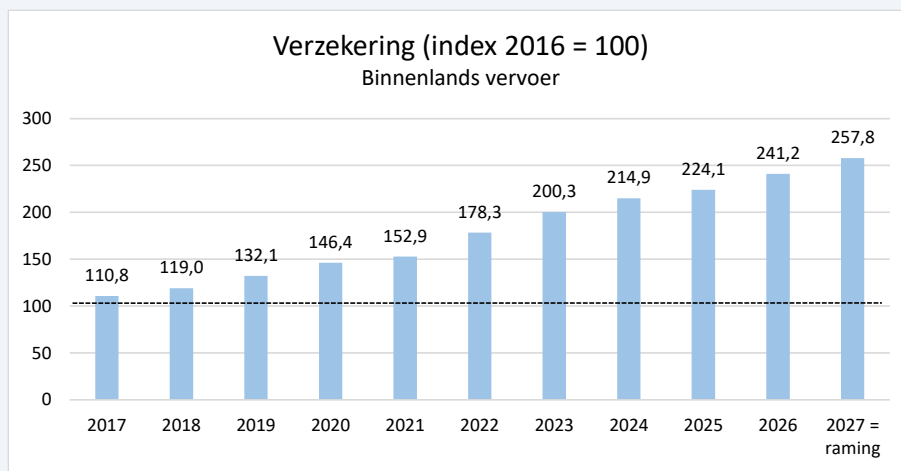
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
0,0%	0,0%	0,0%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,5%	-49,8%

Verzekering voertuig

Volgens informatie bij een aantal verzekeringsmaatschappijen zijn de basispremies in 2026 voor WA-verzekeringen met gemiddeld 6,0% gestegen. De stijging van de cascopremies is 9,2% (dit is inclusief de prijsstijging van het rijdend materieel). In totaal zijn de verzekeringskosten in 2026 in het binnenlands vervoer met gemiddeld 7,6% toegenomen en in het grensoverschrijdend vervoer met 7,9%.

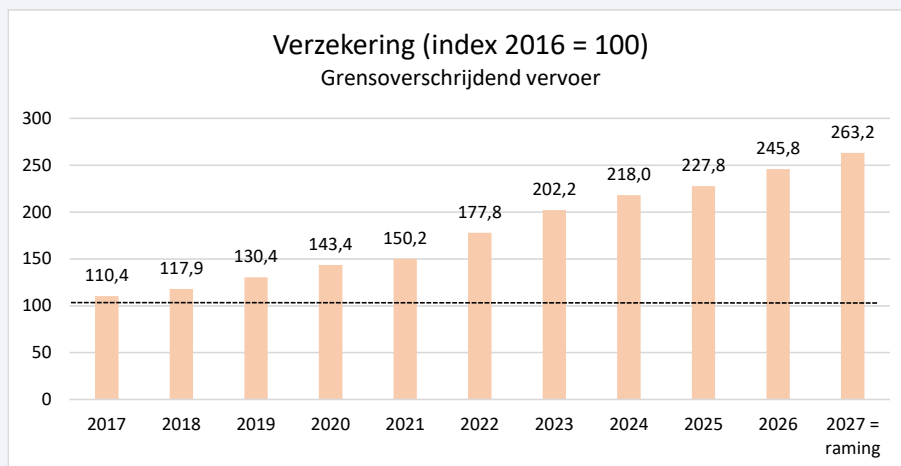
De forse stijging van de verzekeringskosten die door een aantal transportbedrijven wordt ervaren is het gevolg van premiestijgingen en schadeontwikkeling binnen het betreffende bedrijf. Bijvoorbeeld in het distributievervoer is het verloop van chauffeurs groter en daardoor kan ook de schadelast toenemen.

In 2027 zal het premiepeil van WA-verzekeringen naar verwachting stijgen met gemiddeld 5,6% ten opzichte van 2026. De stijging van de cascopremie in 2027 ten opzichte van 2026 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 6,9% voor het binnenlands vervoer en 7,1% voor het grensoverschrijdend vervoer.



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

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
10,8%	7,4%	11,0%	10,8%	4,5%	16,6%	12,3%	7,3%	4,3%	7,6%	6,9%

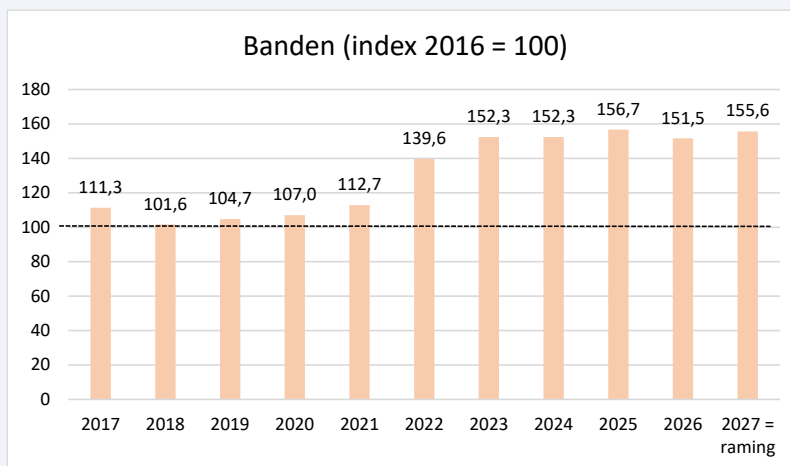


Ontwikkeling verzekeringskosten **grensoverschrijdend vervoer** t.o.v. het voorgaande jaar:

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
10,4%	6,8%	10,6%	10,0%	4,7%	18,4%	13,7%	7,8%	4,5%	7,9%	7,1%

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 2026 ten opzichte van 2025 met gemiddeld 3,3% gedaald. Voor 2027 is een stijging geraamd van 2,7%.



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

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
11,3%	-8,7%	3,0%	2,2%	5,4%	23,8%	9,1%	0,0%	2,9%	-3,3%	2,7%

Brandstof

Overzicht per maand dieselprijs per 100 liter in 2025 en 2026

Maand	Diesel pompprijs per 100 liter excl. BTW	
	2025	2026
	€	€
Januari	161,65	167,05
Februari	160,48	169,65
Maart	155,30	209,08
April	150,98	218,65
Mei	148,98	207,92
Juni	154,14	192,08
Juli	157,65	205,57
Augustus	155,68	217,11
September	158,66	228,58
Oktober	158,48	233,10
November	164,44	233,10
December	160,12	233,10
Jaargemiddelde	157,18	209,82
Index 2026 (2025 = 100)	100	133,5
		Toename: 33,5%

Bron: OK: De prijs in oktober, november en december 2026 is gelijk gehouden aan de prijs op 18-09-2026.

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

Land	Gemiddeld 2025	Gemiddeld 2026	Mutatie in %
Nederland	157,18	209,82	33,5
België	137,07	170,60	24,5
Denemarken	136,97	177,34	29,5
Duitsland	121,52	167,91	38,2
Engeland	138,67	166,84	20,3
Frankrijk	135,05	172,61	27,8
Italië	134,71	169,28	25,7
Luxemburg	120,93	157,53	30,3
Spanje	117,92	146,53	24,3
Zweden	121,43	149,40	23,0

Bron: EU; De prijs in oktober, november en december 2026 is gelijk gehouden aan de prijs op 18-09-2026. In Duitsland geldt per 1 oktober 2026 een verlaging van de accijns met 14 cent.

Het niveau van de dieselprijs is vanwege wereldwijde ontwikkelingen moeilijk te voorspellen. Voor de raming van de dieselprijs (exclusief BTW, accijns en voorraadheffing) voor gemiddeld 2027 is in deze rapportage uitgegaan van de verwachte ontwikkeling van de olieprijs volgens het Centraal Planbureau (afname van 12,8% in 2027 ten opzichte van 2026).

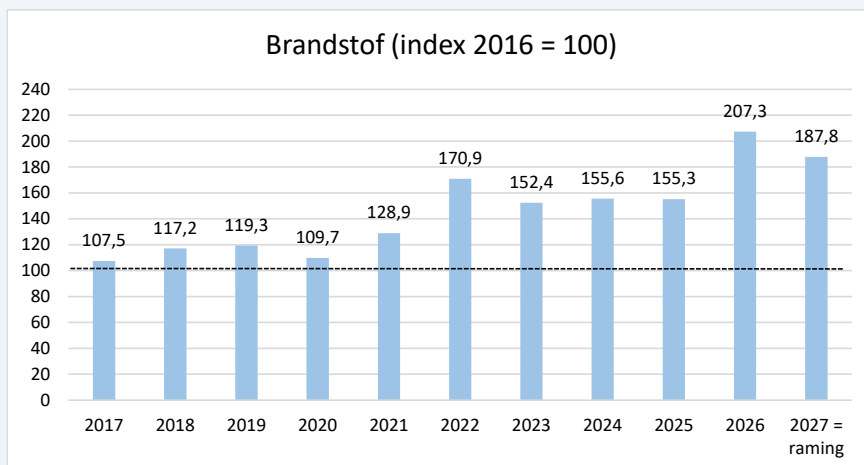
Sinds 2022 geldt een tijdelijke verlaging van de accijns op benzine en diesel. Het kabinet wil de huidige accijnsverlaging op benzine en diesel met 1 jaar verlengen tot eind 2027. In 2028 gaat de korting omlaag. Wel wil het kabinet de accijnsteruggaafregeling voor bio- en hernieuwbare brandstoffen afschaffen. Dit kan leiden tot een hogere prijs voor bio- en hernieuwbare brandstoffen.

De geraamde ontwikkeling van de brandstofprijs voor het jaar 2027 is als volgt:

Diesel	Gemiddelde prijs per 100 liter in euro's	
	2026	2027
Prijs exclusief accijns, heffingen en BTW	153,79	134,10
Jaargemiddelde accijns en voorraadheffing:		
• Accijns	55,23	55,23
• Voorraadheffing	0,80	0,80
Totaal	209,82	190,13
Index	100,0	90,6
		Afname 9,4%

RED III en ETS2

De regelgeving op het gebied van duurzaamheid, RED III en ETS2 zal in de komende jaren resulteren in een verhoging van de brandstofprijs. In hoofdstuk 4 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 voorgaande jaar:

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
7,5%	9,0%	1,8%	-8,0%	17,5%	32,5%	-10,8%	2,1%	-0,2%	33,5%	-9,4%

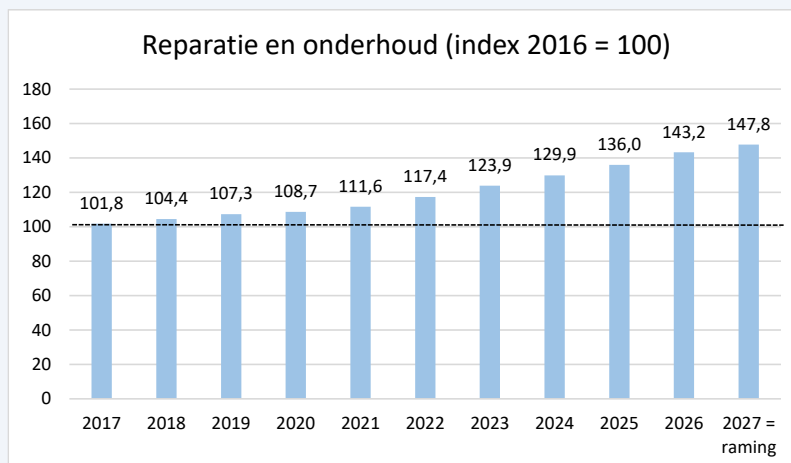
AdBlue

De prijs van AdBlue is in 2026 met gemiddeld 11,9% toegenomen t.o.v. 2025 (Bron: OK). Voor 2027 wordt een toename geraamd van 3,9% (de laatst bekende prijs is vergeleken met de gemiddelde prijs in 2026).

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	2026 t.o.v. 2025	Raming 2027 t.o.v. 2026
Reparatie derden	50%	5,1%	3,4%
Kosten eigen werkplaats:			
• loonkosten	15%	4,4%	3,7%
• onderdelen, inventaris en overige materialen	35%	5,9%	2,7%
Totaal	100%	5,3%	3,2%



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

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
1,8%	2,6%	2,7%	1,3%	2,7%	5,2%	5,5%	4,9%	4,7%	5,3%	3,2%

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 2026 leidt dit tot een stijging van 3,3% ten opzichte van 2025. Voor 2027 is een stijging geraamd van 2,7%.

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 2026 leidt dit tot een stijging van 3,3% ten opzichte van 2025. Voor 2027 is een stijging geraamd van 2,7%.

Kosten rijdend en overig personeel

Lonen en sociale lasten

De uitkomsten met betrekking tot de ontwikkeling van het loonkostenniveau in 2026 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 2026 tot 1 januari 2027), plus de ontwikkeling in het werkgeversaandeel van de hierop drukkende sociale lasten.

Loonkostenontwikkeling 2026

- Verhoging lonen met 4% per 1 januari 2026.
- Wijzigingen in percentages sociale lasten.
- *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%³.
- *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.
- Verhoging reiskostenvergoeding per 1 juli 2026 van € 0,23 naar € 0,25 per kilometer.

Tabel B.1a Loonkostenontwikkeling gemiddeld 2026 (t.o.v. gemiddeld 2025)

	Mutatie 2026 t.o.v. 2025
Brutoloonontwikkeling	+ 4,0%
Effect waarde vakantiedag	+ 1,7%
Effect meeruren deeltijdmedewerkers	+ 0,5%
Effect wijziging sociale lasten	- 0,2%
Verhoging km-vergoeding per 1 juli 2026	+ 0,05%
Totale gemiddelde loonkostenmutatie 2026:	
Direct personeel	+ 6,05%
Indirect personeel	+ 4,35%

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

³ 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%).

Geraamde loonkostenontwikkeling 2027

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 2027 zal worden. Voor de loonkostenontwikkeling voor 2027 is in dit rapport uitgegaan van de cijfers van het Centraal Planbureau (3,8% loonontwikkeling marktsector plus toename sociale lasten van 0,3%).

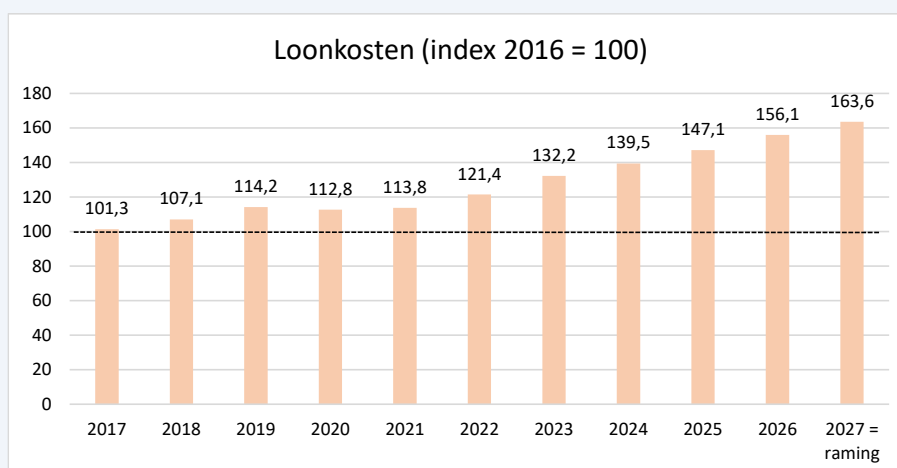
Wijziging pensioengrondslag en franchise

Vanaf 1 januari 2027 verandert de pensioenregeling voor het wegvervoer. Een van de wijzigingen is dat het brutoloon de basis wordt voor de berekening van de pensioengrondslag. Hierdoor gaan loonbestanddelen die voorheen niet of niet volledig meetelden, zoals bepaalde toeslagen en overuren, in principe ook meetellen voor de pensioenopbouw. Tegelijkertijd wordt de franchise aangepast. De franchise is het deel van het inkomen waarover geen pensioen wordt opgebouwd. Voor het wegvervoer komt bovenop de wettelijke franchise een tijdelijke verhoging van € 1.900. Het effect verschilt per werknemer en is onder andere afhankelijk van het brutoloon, het aantal gewerkte uren en de ontvangen toeslagen en overuren.

Tabel B.1b Geraamde loonkostenontwikkeling gemiddeld 2027 (t.o.v. gemiddeld 2026)

	<i>Mutatie 2027 t.o.v. 2026</i>
Loonontwikkeling marktsector (Bron: CPB)	+ 3,8%
Geraamd effect ontwikkeling sociale lasten (Bron: CPB)	+ 0,3%
Verhoging km-vergoeding	+ 0,05%
Wijziging pensioengrondslag en franchise	+ 0,7% (direct personeel) - 0,5% (indirect personeel)
Totale geraamde loonkostenmutatie 2027:	
Direct personeel	+ 4,85%
Indirect personeel	+ 3,65%

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



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

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
1,3%	5,7%	6,7%	-1,3%	0,9%	6,7%	8,9%	5,5%	5,5%	6,05%	4,85%

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 2026. De krapte op de arbeidsmarkt voor chauffeurs houdt zeer waarschijnlijk aan in 2027. 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 4.3.1).

Vervoer met dubbele bemanning

Bij vervoer met dubbele bemanning is er sprake van een forse stijging van de loonkosten vanwege het inzetten van een tweede chauffeur. Dit hogere aandeel van de loonkosten weegt zwaarder mee in de berekening van de totale kostenontwikkeling. Voor korte ritten is dubbele bemanning vaak niet rendabel, maar voor internationaal transport kan het een effectieve manier zijn om de doorlooptijd te halveren.

Cao-vergoedingen en overige personeelskosten

Per 1-1-2026 zijn de verblijfskosten verhoogd met 4%. Voor de overige personeelskosten, is de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau gevolgd (+3,3%). Hieruit volgt een gemiddelde stijging van 3,8% voor het binnenlands vervoer en 3,9% voor het grensoverschrijdend vervoer in 2026 ten opzichte van 2025. Voor 2027 wordt voor deze kostenpost een stijging geraamd van 3,4% voor het binnenlands vervoer en 3,7% voor het grensoverschrijdend vervoer.

Algemene bedrijfskosten

Loon en sociale lasten overig (indirect) personeel

Zie kosten rijdend en overig personeel.

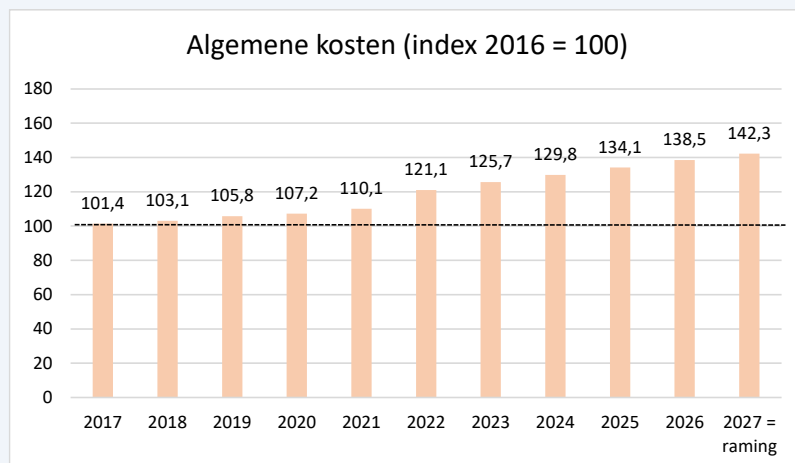
Huisvestingskosten

Tabel B.2 Ontwikkeling huisvestingskosten in 2026 en 2027

Kostensoort	Procentueel aandeel 2025	2026 t.o.v. 2025	Raming 2027 t.o.v. 2026
Afschrijving gebouwen	8,4%	3,0%	2,7%
Rentekosten gebouwen	5,4%	24,1%	13,0%
Huur gebouwen	62,5%	2,9%	2,7%
Energiekosten (elektriciteit en gas)	7,6%	0,6%	2,6%
Overige huisvestingskosten	17,4%	3,3%	2,7%
Totale huisvestingskosten	100%	5,3%	3,3%

Overige algemene kosten

Op grond van het indexcijfer van de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau is deze kostenpost in 2026 met 3,3% toegenomen ten opzichte van 2025. Voor 2027 is de geraamde toename 2,7%.



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

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
1,4%	1,7%	2,6%	1,3%	2,7%	10,0%	3,8%	3,3%	3,3%	3,3%	2,7%

Kosten overtocht Engeland

Kanaaltunnel

De tarieven (inclusief energietoeslag) zijn in 2026 met 3,0% toegenomen ten opzichte van 2025. De tarieven voor 2027 zijn op dit moment nog niet bekend. Voor de geraamde kostenontwikkeling voor het komende jaar wordt de verwachte ontwikkeling gevolgd van het Franse consumentenprijsindexcijfer (+1,8%).

Ferrydienst Hoek van Holland-Harwich

De tarieven (exclusief BAF/ETS) zijn op deze relatie in 2026 met gemiddeld 1,5% gestegen ten opzichte van 2025. Inclusief BAF/ETS is er sprake van een toename met 7,0%. De tarieven voor 2027 zijn op dit moment nog niet bekend. Voor de geraamde kostenontwikkeling van de ferrydienst wordt de verwachte ontwikkeling van het algemeen prijsniveau gevolgd (+2,7%).

Ferrydienst Europoort-Hull

De tarieven (exclusief BAF/ETS) zijn op deze relatie in 2026 met gemiddeld 3,6% gestegen ten opzichte van 2025. Inclusief BAF/ETS is er sprake van een toename met 9,5%. De tarieven voor 2027 zijn op dit moment nog niet bekend. Voor de geraamde kostenontwikkeling van de ferrydienst wordt de verwachte ontwikkeling van het algemeen prijsniveau gevolgd (+2,7%).

Ferrydienst Calais-Dover

De tarieven (exclusief BAF/ETS) zijn op deze relatie in 2026 met gemiddeld 4,4% gestegen ten opzichte van 2025. Inclusief BAF/ETS is er sprake van een toename met 18,2%. De tarieven voor 2027 zijn op dit moment nog niet bekend. Voor de geraamde kostenontwikkeling van de ferrydienst wordt de verwachte ontwikkeling gevolgd van het Franse consumentenprijsindexcijfer (+1,8%).

Kosten overtocht Denemarken

De tarieven (exclusief BAF/ETS) zijn op de relatie Puttgarden-Rödby in 2026 met gemiddeld 2,2% gestegen ten opzichte van 2025. Inclusief BAF/ETS is de toename 4,7%. De tarieven voor 2027 zijn op dit moment nog niet bekend. Voor de geraamde kostenontwikkeling van de ferrydienst wordt de verwachte ontwikkeling gevolgd van het Duitse consumentenprijsindexcijfer (+2,7%).

Kosten overtocht Zweden

De tarieven (exclusief BAF/ETS) zijn op de relatie Travemünde-Malmö in 2026 niet gewijzigd (ten opzichte van 2025). Inclusief BAF/ETS is er sprake van een toename met 13,9%. De tarieven voor 2027 zijn op dit moment nog niet bekend. Voor de geraamde kostenontwikkeling van de ferrydienst wordt de verwachte ontwikkeling gevolgd van het Duitse consumentenprijsindexcijfer (+2,7%).



Toltarieven per land

Tabel B.3a Tarieven kilometerheffing België per 1-1-2026 in eurocenten per kilometer ⁴

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

Tabel B.3b Tarieven kilometerheffing België per 1-7-2026 in eurocenten per kilometer

	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
CO ₂ -emissieklasse 1												
Euro 0	20,5	34,2	39,5	12,3	23,4	26,7	19,5	26,2	26,7	25,1	35,2	39,0
Euro 1	19,9	33,3	38,4	12,3	23,4	26,7	19,5	26,2	26,7	25,1	35,2	39,0
Euro 2	19,8	33,3	38,4	12,3	23,4	26,7	19,5	26,2	26,7	25,1	35,2	39,0
Euro 3	17,2	30,6	35,8	12,3	23,4	26,7	16,8	23,5	24,1	21,8	31,8	35,7
Euro 4	13,0	26,2	31,4	9,2	20,3	23,6	12,7	19,4	19,9	17,6	27,7	31,5
Euro 5	11,4	24,6	29,9	7,7	18,8	22,1	11,2	17,9	18,4	15,9	25,9	29,8
Euro 6												
CO ₂ -emissieklasse:												
1	10,1	23,3	28,5	6,1	17,2	20,5	9,9	16,6	17,1	13,2	23,3	27,1
2	9,9	23,0	28,1	6,1	17,2	20,5	9,9	16,6	17,1	13,2	23,3	27,1
3	9,7	22,6	27,7	6,1	17,2	20,5	9,9	16,6	17,1	13,2	23,3	27,1
4	8,2	20,3	24,5	6,1	17,2	20,5	9,9	16,6	17,1	13,2	23,3	27,1
ZEV												
CO ₂ -emissieklasse 5	0,9	3,1	3,8	6,1	17,2	20,5	1,7	3,0	3,1	2,4	4,4	5,1

⁴ De kilometerheffing in Vlaanderen en Brussel is een belasting en is dus niet onderworpen aan BTW. In Wallonië is de kilometerheffing een retributie die wel onderworpen is aan BTW.

⁵ Binnenstedelijk gebied: alle lokale en regionale wegen die geen autosnelweg zijn.

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 1-1-2026 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 1-1-2026 in eurocenten per km

CO ₂ -emissieklasse	Euronorm	2 assen	3 assen	4 en meer assen
1	Euro 0 tot III	32,74	45,36	66,54
1	Euro IV	31,14	42,96	63,24
1	EEV en EURO V	29,24	40,86	60,24
1	EURO VI	27,74	38,56	57,24
2	EURO VI	27,40	38,10	56,57
3	EURO VI	27,24	37,88	56,25
4	EURO VI	24,86	34,40	50,91
5	ZERO-EMISSION	5,87	8,06	11,89

Tabel B.7 Toltarieven Polen per 1-1-2026 in eurocenten per kilometer (vanaf 12 ton)

Euronorm	Provinciale wegen	Snelwegen en autowegen
Euro 5 en 6	9,9	13,2
Euro 4	14,2	17,7
Euro 3	17,7	21,9
Euro 0-2	19,6	25,2

Tabel B.8 Toltarieven Zwitserland per 1-1-2026 per tonkilometer (tkm)

Euronorm	Tarief per tkm vanaf 3,5 ton
Euro 6	0,0239 CHF/tkm (= €0,026)
Euro 0-5	0,0326 CHF/tkm (= €0,036)

In Zwitserland is een tonkilometer een rekeneenheid. 1 tonkilometer betekent het vervoer van 1 ton over 1 kilometer.
 Voorbeeld: Een euro 6 vrachtwagen van 24 ton die 500 km door Zwitserland rijdt kost $(24 * 500 * 0,0239 \text{ CHF}) = 287 \text{ CHF} = \text{€}314$.

Bijlage 2 Vergelijking realisatie en raming 2026

De navolgende tabellen geven zowel de realisatie 2026 als de raming 2026 (zoals in oktober 2025 is afgegeven).

Tabel B.9 Realisatie 2026 (t.o.v. realisatie 2025) en raming 2026 (t.o.v. realisatie 2025)
- exclusief brandstofkostenontwikkeling -

Binnenlands vervoer	Realisatie 2026		Raming 2026	
	Exclusief vrachtwagenheffing			
	% mutatie			
Algemene distributie				
Kleine bestelauto: 30.000 km		5,4		5,4
60.000 km		5,2		5,3
Bestelauto: 30.000 km		5,3		5,4
60.000 km		5,2		5,2
Grote bestelauto: 30.000 km		5,3		5,3
60.000 km		5,1		5,1
<u>Vrachtwagen solo</u>				
• Laadvermogen 6 ton		5,1		4,8
• Laadvermogen 9 ton		4,5		4,2
• Laadvermogen 16 ton		4,3		3,9
<u>Combinatie</u>		3,8		3,6
Fijnmazige distributie				
• Collogoed		5,1		4,8
• Palletgoed		4,9		4,5
Kiepers		4,1		3,6
Afvalstofftransport				
• Bedrijfsafval rolcontainers		4,9		4,5
• Kleine afzetcontainers (Portaalauto)		4,1		3,9
Wagenlading		3,9		3,7
Koel/vries vervoer				
• Solo zonder koelmotor		4,5		4,2
• Solo met koelmotor		4,4		4,0
• Combinatie V+A zonder koelmotor		3,9		3,7
• Combinatie V+A met koelmotor		3,9		3,6
• Combinatie T+O zonder koelmotor		3,9		3,7
• Combinatie T+O met koelmotor		3,9		3,6
Zeecontainer		3,6		3,5
Tankvervoer		3,9		3,6
Bulkvervoer		3,8		3,5
Ecocombi				
• Bakwagen-dolly-trailer		3,8		3,6
• B-double met opbouw		3,7		3,5
• B-double zonder opbouw		3,6		3,5
• Trekker-trailer-middenasser		3,7		3,6

Bron: Panteia

Tabel B.10 Realisatie 2026 (t.o.v. realisatie 2025) en raming 2026 (t.o.v. realisatie 2025)
- inclusief brandstofkostenontwikkeling -

Binnenlands vervoer		Realisatie 2026	Raming 2026
		Exclusief vrachtwagenheffing	
		% mutatie	
Algemene distributie			
Kleine bestelauto:	30.000 km	6,2	5,3
	60.000 km	6,8	5,1
Bestelauto:	30.000 km	6,4	5,3
	60.000 km	7,1	5,0
Grote bestelauto:	30.000 km	6,6	5,2
	60.000 km	7,4	4,8
<u>Vrachtwagen solo</u>			
• Laadvermogen 6 ton		7,6	4,6
• Laadvermogen 9 ton		9,0	3,6
• Laadvermogen 16 ton		10,1	3,3
<u>Combinatie</u>		10,6	2,8
Fijnmazige distributie			
• Collo goed		6,3	4,7
• Palletgoed		7,1	4,2
Kiepers		9,4	2,8
Afvalstoffentransport			
• Bedrijfsafval rolcontainers		8,5	4,1
• Kleine afzetcontainers (Portaalauto)		9,9	3,2
Wagenlading		10,2	2,9
Koel/vries vervoer			
• Solo zonder koelmotor		9,4	3,6
• Solo met koelmotor		9,8	3,4
• Combinatie V+A zonder koelmotor		9,8	3,0
• Combinatie V+A met koelmotor		10,4	2,8
• Combinatie T+O zonder koelmotor		10,0	3,0
• Combinatie T+O met koelmotor		10,3	2,9
Zeecontainer		11,5	2,5
Tankvervoer		10,8	2,8
Bulkvervoer		11,0	2,7
Ecocombi			
• Bakwagen-dolly-trailer		10,9	2,8
• B-double met opbouw		11,1	2,7
• B-double zonder opbouw		11,2	2,7
• Trekker-trailer-middenasser		10,9	2,7

Bron: Panteia

Tabel B.11a Realisatie 2026 (t.o.v. realisatie 2025) en raming 2026 (t.o.v. realisatie 2025)
exclusief brandstofkostenontwikkeling en exclusief tolkostenontwikkeling
 (% mutatie)

Grensoverschrijdend vervoer	Ongespecialiseerd		Koel/vries vervoer		Tank/bulk vervoer	
	Exclusief vrachtwagenheffing					
	Realisatie 2026	Raming 2026	Realisatie 2026	Raming 2026	Realisatie 2026	Raming 2026
België/Luxemburg-vervoer 250 km	4,0	3,8	4,0	3,8	4,1	3,8
Denemarken-vervoer 750 km zonder ferrydienst	3,7	3,5	3,7	3,7		
750 km met ferrydienst	3,5	3,2	3,5	3,5		
Duitsland-vervoer 500 km	3,7	3,5	3,8	3,5	3,9	3,6
Frankrijk-vervoer 500 km	3,8	3,6	3,8	3,6	3,9	3,6
Italië-vervoer 1500 km	3,8	3,6	3,8	3,6	3,9	3,6
Spanje-vervoer 2000 km	3,6	3,4	3,7	3,4	3,8	3,5
Polen-vervoer 1000 km	3,8	3,7	4,0	3,8	3,9	3,7
Zweden-vervoer 750 km Ferrydienst	2,9	3,3	3,0	3,4		

Bron: Panteia

Tabel B.11b Realisatie 2026 (t.o.v. realisatie 2025) en raming 2026 (t.o.v. realisatie 2025)
exclusief brandstofkostenontwikkeling en exclusief tolkostenontwikkeling
 (% mutatie)

Engeland-vervoer	Ongespecialiseerd		Koel/vries vervoer	
	Exclusief vrachtwagenheffing			
	Realisatie 2026	Raming 2026	Realisatie 2026	Raming 2026
Hoek van Holland - Harwich 500 km - Begeleid vervoer - Onbegeleid vervoer	3,2 3,7	3,3 3,0	3,2 3,8	3,3 3,1
Europoort - Hull 300 km - Begeleid vervoer - Onbegeleid vervoer	3,9 4,3	3,2 3,0	4,0 4,3	3,6 3,0
Calais - Dover 500 km - Begeleid vervoer - Onbegeleid vervoer	4,1 4,4	3,4 3,2	4,1 4,4	3,4 3,2
Kanaaltunnel 500 km Begeleid vervoer	3,7	3,2	3,8	3,2

Bron: Panteia

Tabel B.12a Realisatie 2026 (t.o.v. realisatie 2025) en raming 2026 (t.o.v. realisatie 2025)
inclusief brandstofkostenontwikkeling en **exclusief** tolkostenontwikkeling
 (% mutatie)

Grensoverschrijdend vervoer	Ongespecialiseerd		Koel/vries vervoer		Tank/bulk vervoer	
	Exclusief vrachtwagenheffing					
	Realisatie 2026	Raming 2026	Realisatie 2026	Raming 2026	Realisatie 2026	Raming 2026
België/Luxemburg-vervoer 250 km	9,8	3,1	9,9	3,1	9,7	3,2
Denemarken-vervoer 750 km zonder ferrydienst 750 km met ferrydienst	11,3 10,0	2,6 2,5	11,4 10,2	2,9 2,7		
Duitsland-vervoer 500 km	10,9	2,7	11,1	2,7	10,8	2,8
Frankrijk-vervoer 500 km	10,8	2,8	11,0	2,7	10,7	2,9
Italië-vervoer 1500 km	10,8	2,8	11,1	2,7	10,7	2,8
Spanje-vervoer 2000 km	11,6	2,5	11,9	2,5	11,4	2,6
Polen-vervoer 1000 km	10,7	2,9	10,4	3,0	10,7	2,9
Zweden-vervoer 750 km Ferrydienst	11,7	2,6	11,7	2,7		

Bron: Panteia

Tabel B.12b Realisatie 2026 (t.o.v. realisatie 2025) en raming 2026 (t.o.v. realisatie 2025)
inclusief brandstofkostenontwikkeling en **exclusief** tolkostenontwikkeling
 (% mutatie)

Engeland-vervoer	Ongespecialiseerd		Koel/vries vervoer	
	Exclusief vrachtwagenheffing			
	Realisatie 2026	Raming 2026	Realisatie 2026	Raming 2026
Hoek van Holland - Harwich 500 km - Begeleid vervoer - Onbegeleid vervoer	8,5 7,6	2,9 2,7	8,7 7,7	2,9 2,7
Europoort - Hull 300 km - Begeleid vervoer - Onbegeleid vervoer	9,3 8,5	2,9 2,7	9,4 8,5	2,8 2,7
Calais - Dover 500 km - Begeleid vervoer - Onbegeleid vervoer	10,9 9,6	2,9 2,7	11,0 9,7	2,8 2,7
Kanaaltunnel 500 km Begeleid vervoer	8,5	2,6	8,7	2,6

Bron: Panteia

Tabel B.13 Realisatie 2026 (t.o.v. realisatie 2025) en raming 2026 (t.o.v. realisatie 2025)

Elektrische voertuigen		Exclusief energiekosten-ontwikkeling		Inclusief energiekosten-ontwikkeling	
		Exclusief vrachtwagenheffing			
		Realisatie 2026	Raming 2026	Realisatie 2026	Raming 2026
Kleine bestelauto	15.000 km	5,7	5,6	5,7	5,6
	30.000 km	5,7	5,5	5,7	5,5
Bestelauto	15.000 km	5,7	5,6	5,7	5,6
	30.000 km	5,7	5,6	5,7	5,6
Grote bestelauto	15.000 km	5,7	5,4	5,7	5,4
	30.000 km	5,6	5,4	5,6	5,3
Bakwagen	Totaalgewicht <12 ton	4,6	3,6	4,5	3,4
	Totaalgewicht 18 ton	3,8	2,5	3,7	2,1
Trekker/oplegger		3,3	2,3	3,1	1,8

Bron: Panteia

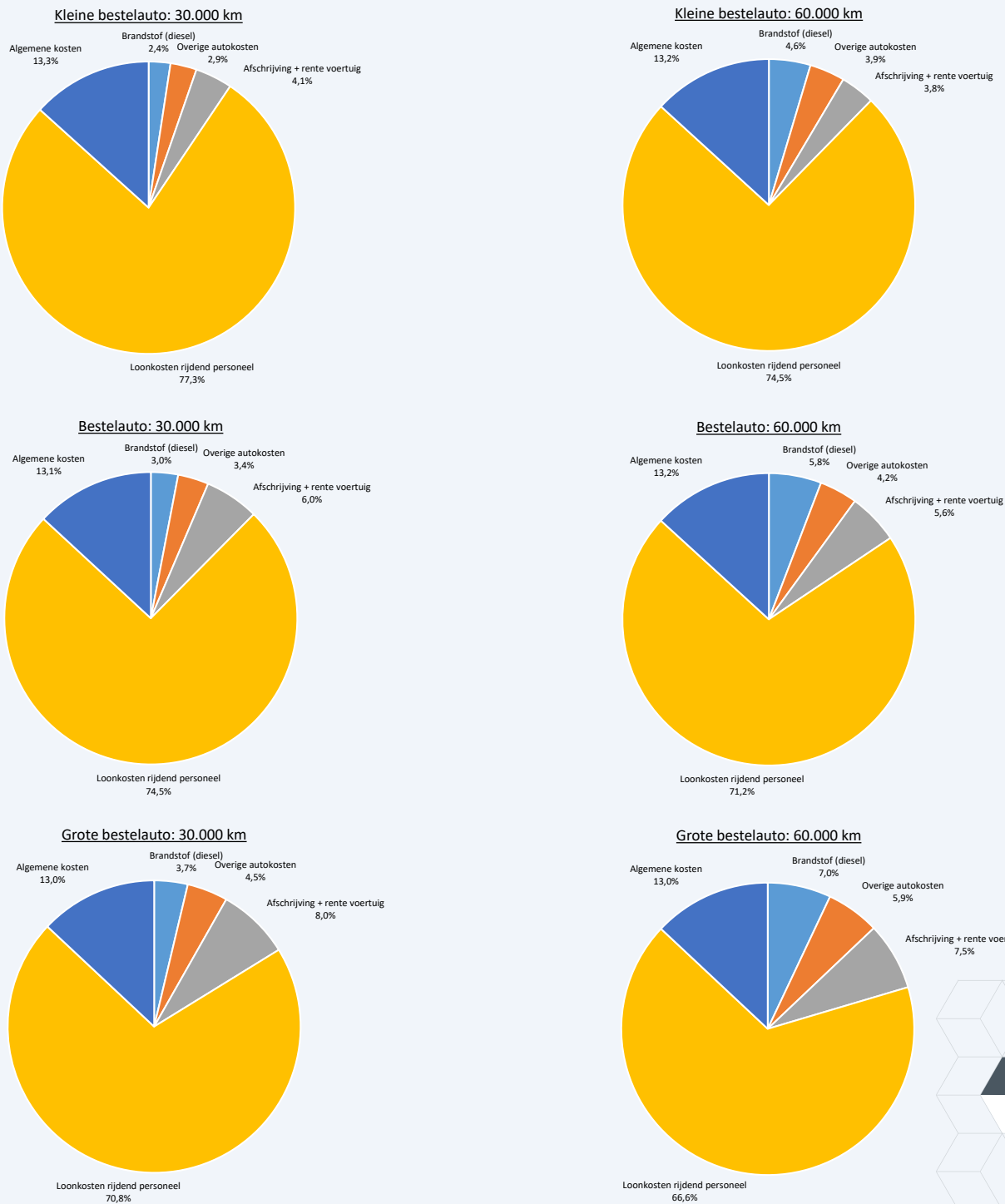
Tabel B.14 Realisatie 2026 (t.o.v. realisatie 2025) en raming 2026 (t.o.v. realisatie 2025)

Intermodaal vervoer		Exclusief brandstofkosten-ontwikkeling		Inclusief brandstofkosten-ontwikkeling	
		Exclusief vrachtwagenheffing			
		Realisatie 2026	Raming 2026	Realisatie 2026	Raming 2026
Weg/Spoor	Rotterdam-Boedapest	5,7	3,1	9,5	1,7
	Rotterdam-Milaan	6,6	2,7	10,2	1,6
	Rotterdam-Poznan	6,9	3,3	10,9	2,2
	Antwerpen-Barcelona	2,8	2,6	6,6	1,2
	Antwerpen-Wenen	2,6	3,2	6,5	1,9
	Duisburg-München	2,9	3,4	7,8	2,2
Weg/Binnenvaart	Rotterdam-Antwerpen	4,0	3,3	6,4	3,0
	Rotterdam-Veghel	4,3	3,3	7,2	2,9
	Rotterdam-Westerbroek	4,2	3,2	7,7	2,8
	Rotterdam-Venlo	4,3	3,2	7,2	2,9
	Rotterdam-Duisburg	3,9	3,2	7,9	2,8
	Rotterdam-Mannheim	3,7	3,1	9,2	2,5
Weg/Shortsea	Rotterdam-Hull	3,3	3,3	7,1	2,7
	Rotterdam-Dublin	3,3	3,3	8,8	2,6
	Rotterdam-Bilbao	4,0	3,2	10,5	2,4
	Rotterdam-Gothenburg	4,9	3,2	10,1	2,5

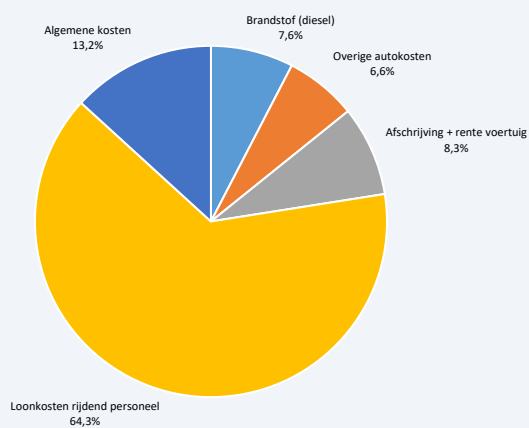
Bron: Panteia

Bijlage 3 Gehanteerde kostenverhoudingen

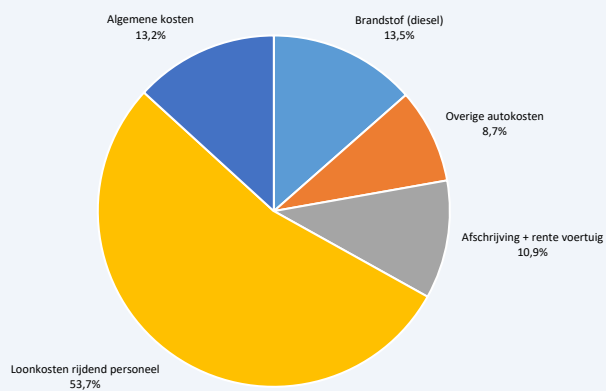
In de navolgende grafieken (basisjaar 2025) worden de relatieve kostenaandelen weergegeven die gehanteerd zijn bij het berekenen van de totale kostenontwikkelingen (exclusief tolgelden).



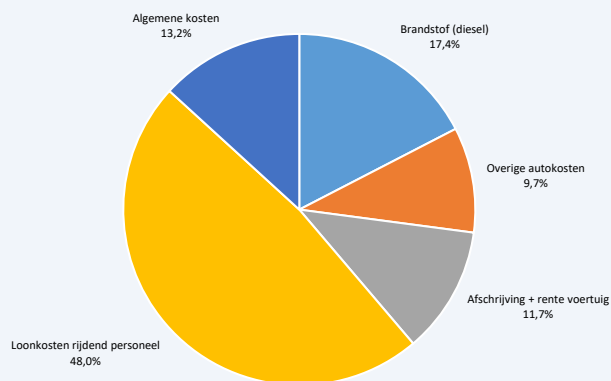
Algemene distributie: vrachtwagen solo 6 ton



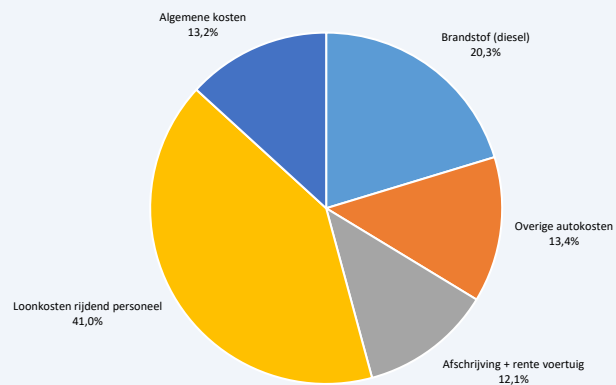
Algemene distributie: vrachtwagen solo 9 ton



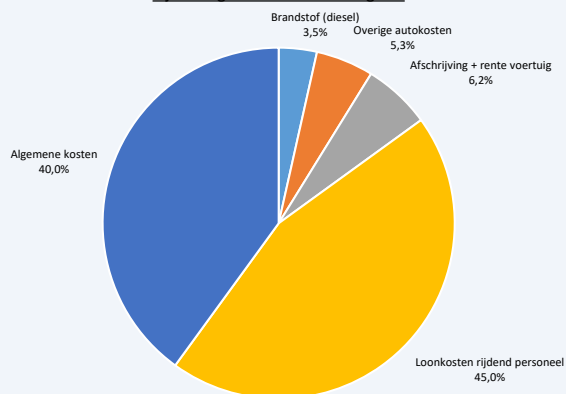
Algemene distributie: vrachtwagen solo 16 ton



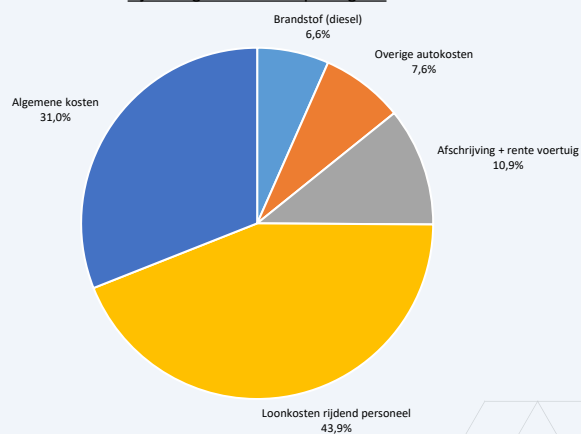
Algemene distributie: combinatie



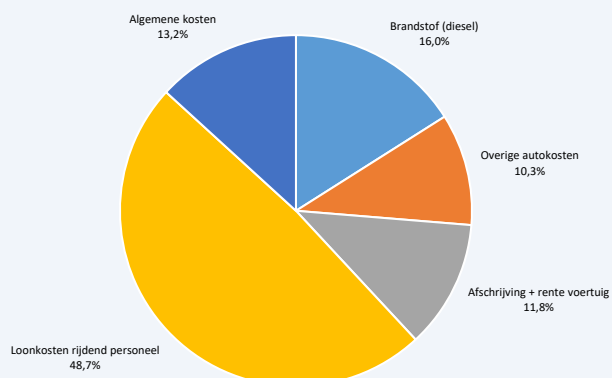
Fijnmazige distributie: collogoed



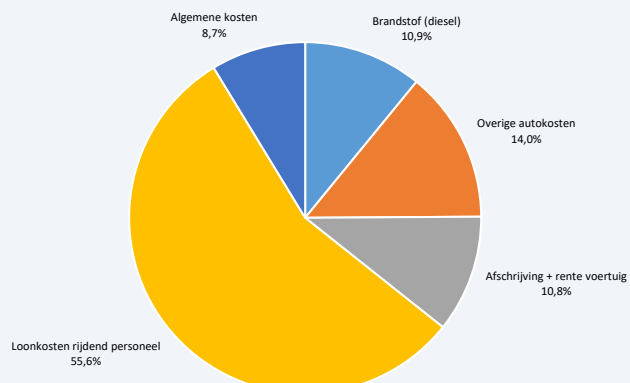
Fijnmazige distributie: palletgoed



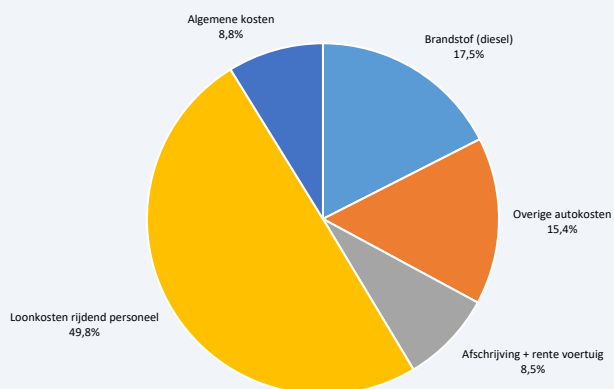
Kiepers



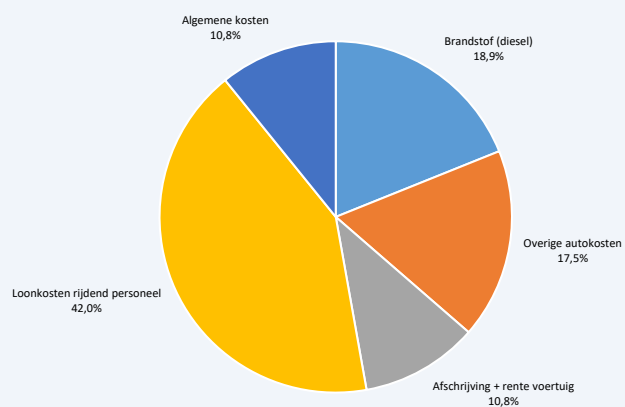
Afvalstofftransport: Bedrijfsafval met rolcontainers



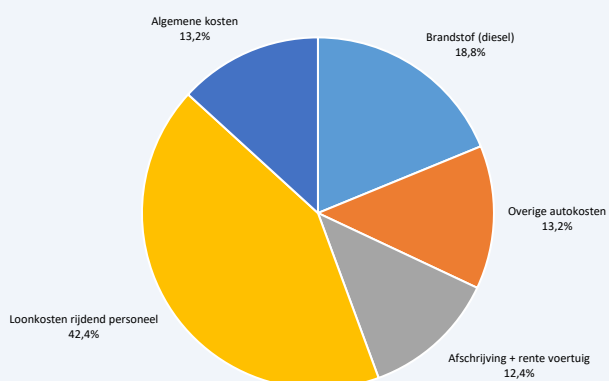
Afvalstofftransport: Kleine afzetcontainers (Portaalauto)



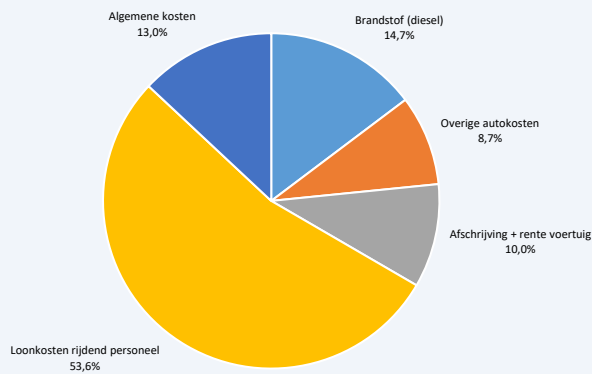
Afvalstofftransport: Haakarmvoertuig



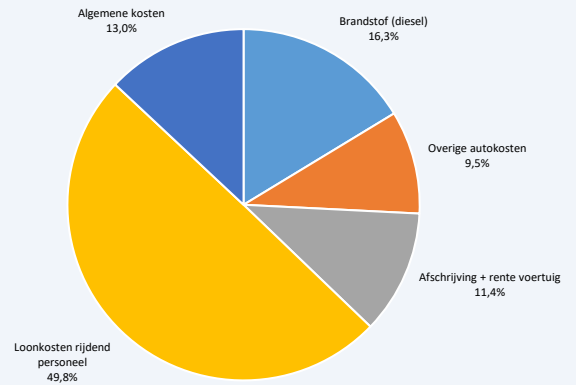
Wagenladingsvervoer



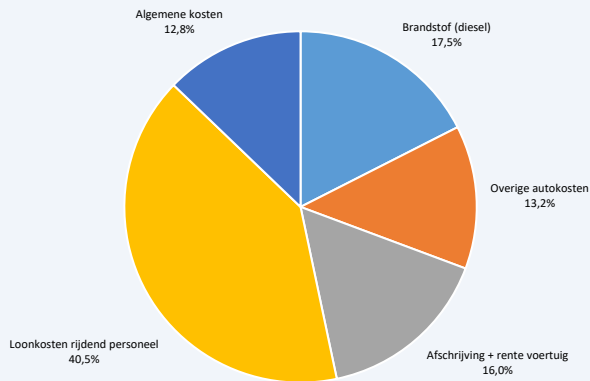
Koel/vries: Solo vrachtwagen zonder koelmotor



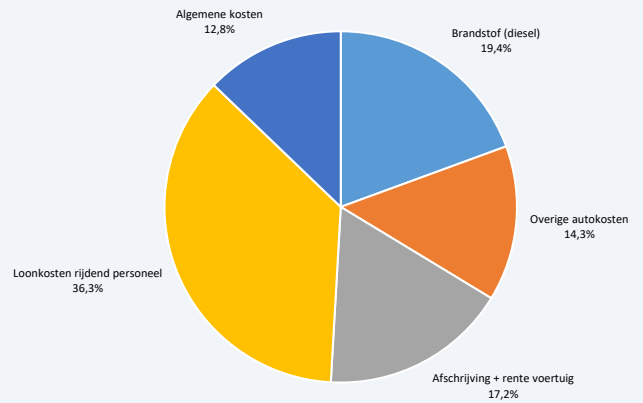
Koel/vries: Solo vrachtwagen met koelmotor



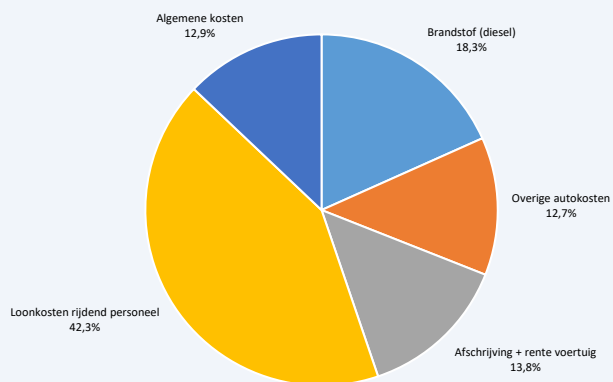
Koel/vries: Vrachtwagen + aanhangwagen zonder koelmotor



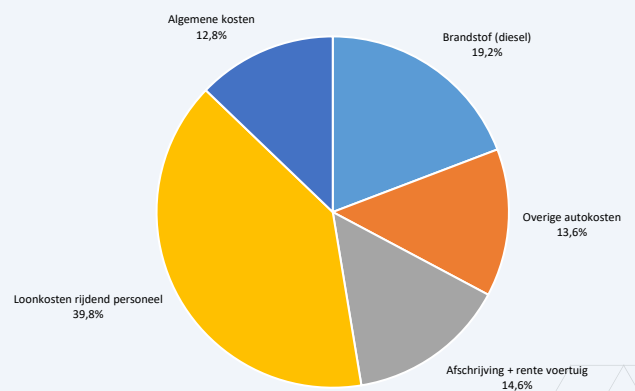
Koel/vries: Vrachtwagen + aanhangwagen met koelmotor



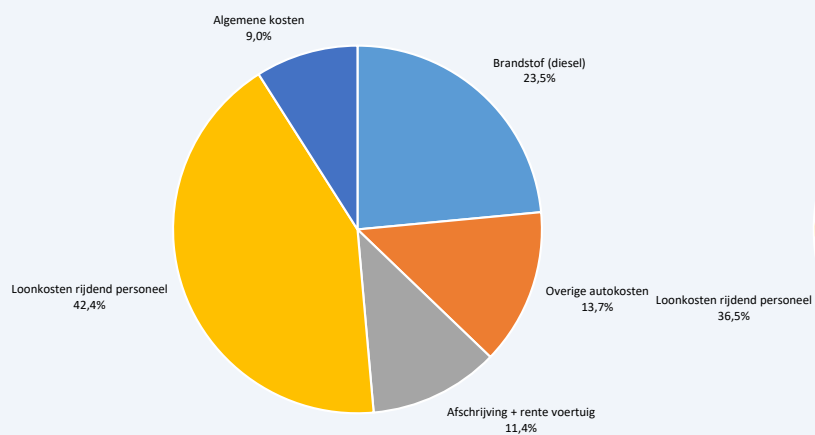
Koel/vries: Trekker + oplegger zonder koelmotor



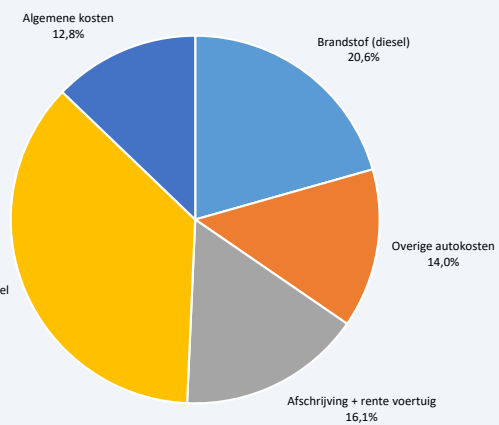
Koel/vries: Trekker + oplegger met koelmotor



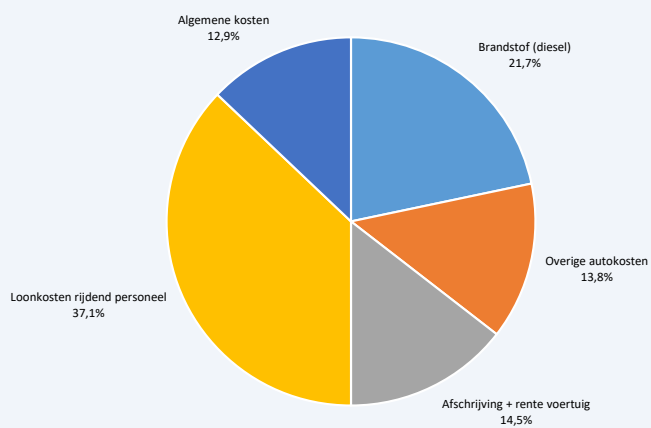
Zeecontainervervoer



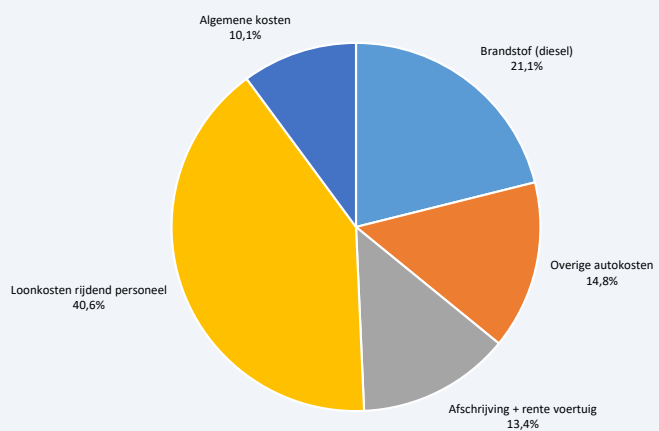
Tankvervoer



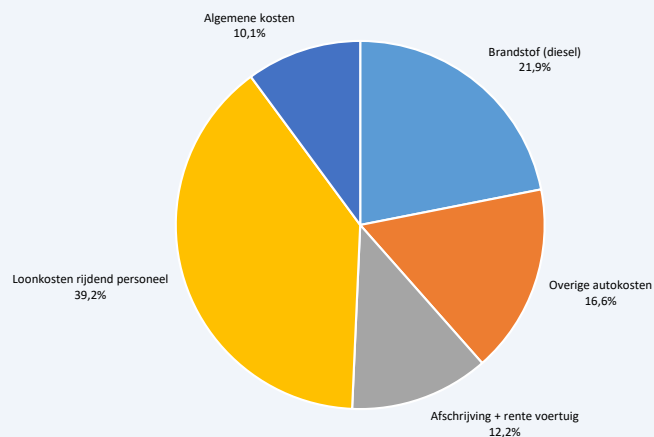
Bulkvervoer



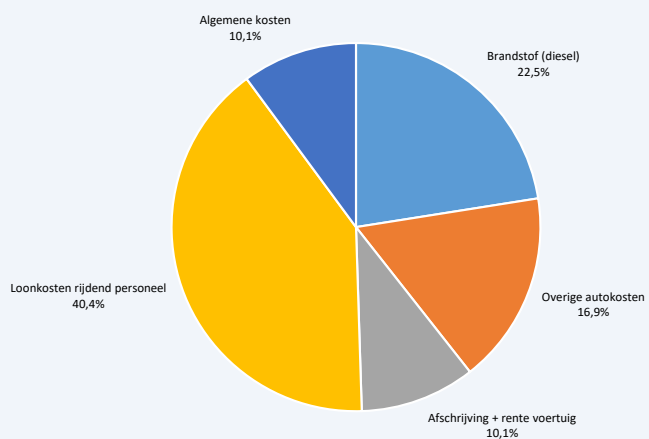
Ecocombi: Bakwagen-dolly-trailer



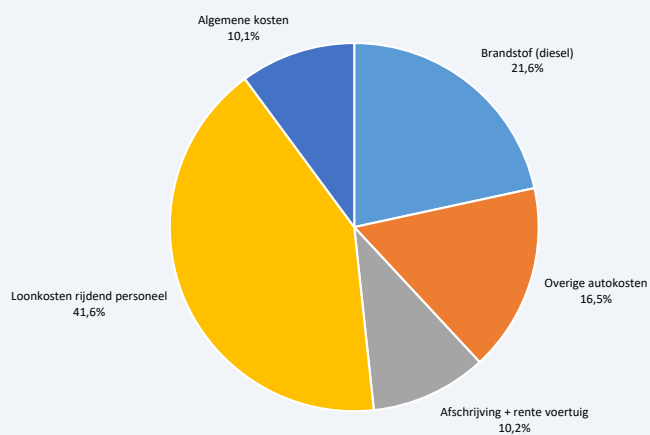
Ecocombi: B-double met opbouw

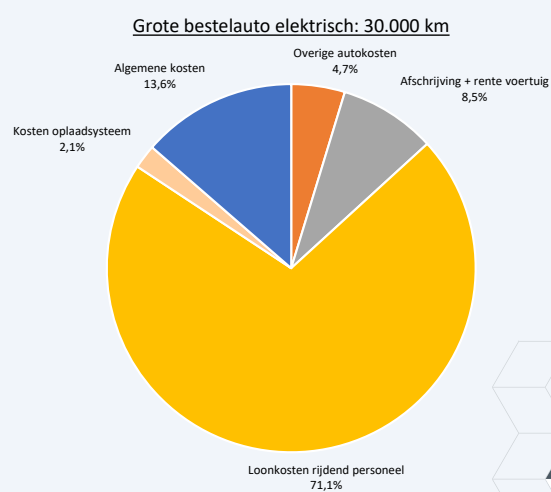
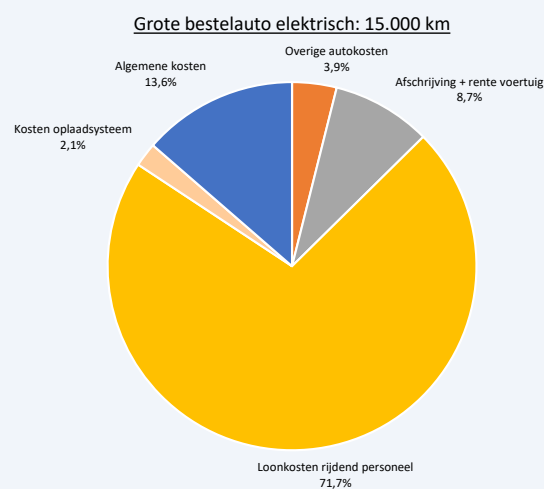
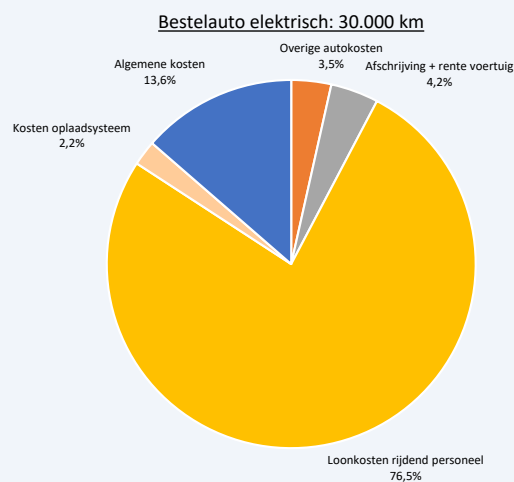
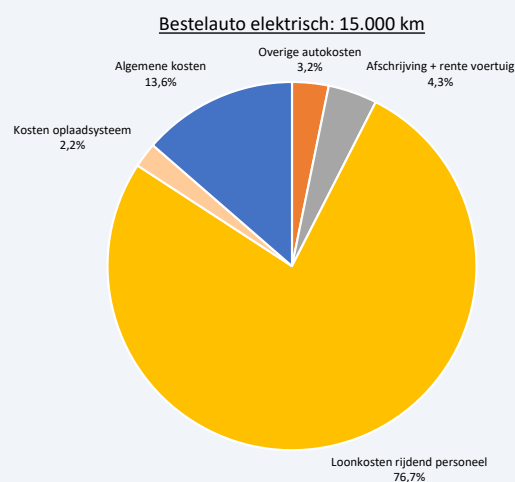
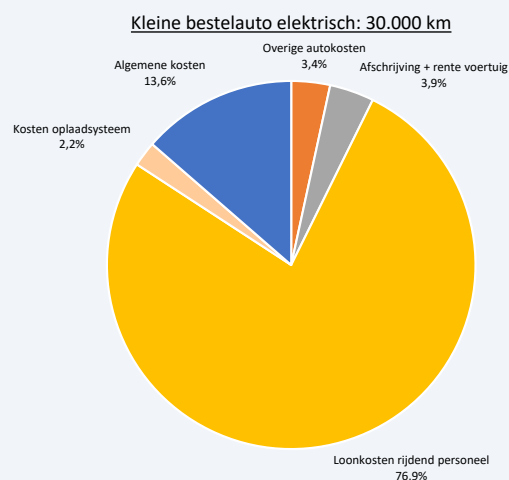


Ecocombi: B-double zonder opbouw

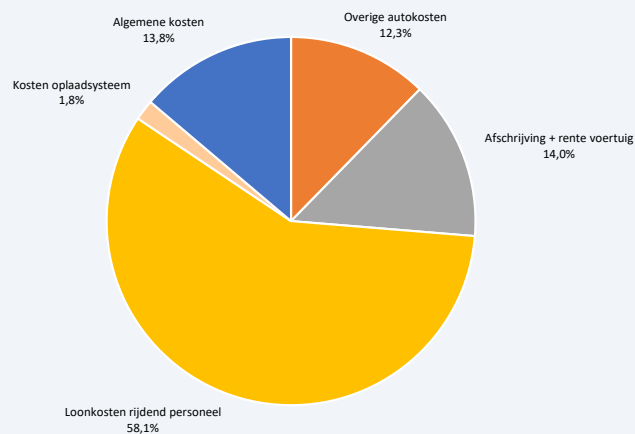


Ecocombi: Trekker-trailer-middenasser

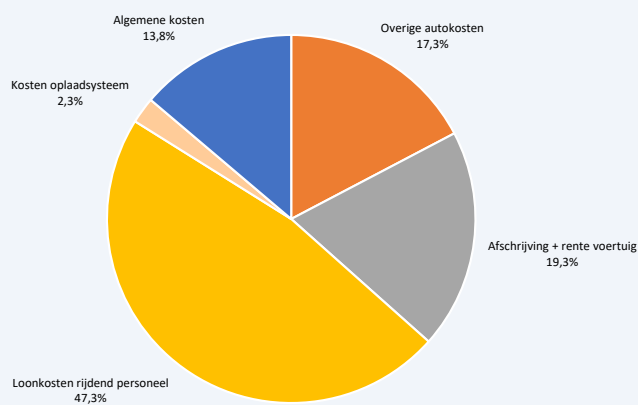




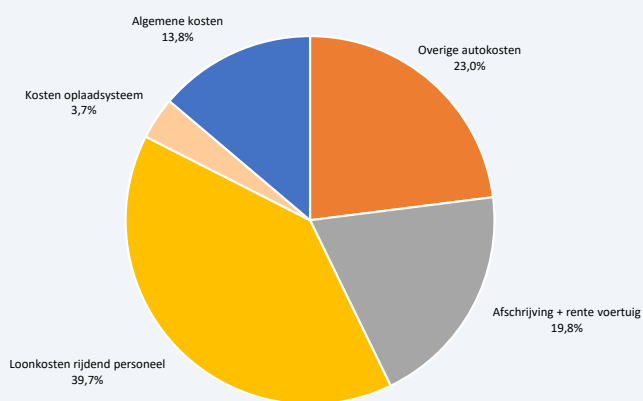
Bakwagen: elektrisch



Grote bakwagen: elektrisch



Trekker/oplegger: elektrisch



In de tabellen B.15 t/m B.34 worden de gemiddelde kostenaandelen weergegeven per kostensoort voor de jaren 2025 en 2026 (voorlopig). De kostenaandelen zijn **exclusief tolgelden** en **exclusief vrachtwagenheffing**.

Tabel B.15 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	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Autokosten												
Afschrijving voertuig	3,2	3,1	3,0	2,9	4,7	4,5	4,4	4,2	6,3	6,0	5,9	5,6
Rente voertuig	0,9	1,0	0,8	0,9	1,3	1,5	1,2	1,4	1,7	2,0	1,6	1,8
Motorrijtuigenbelasting	0,5	0,4	0,5	0,4	0,8	0,6	0,7	0,5	0,8	0,6	0,7	0,5
Verzekering	0,7	0,7	0,7	0,7	1,1	1,0	1,0	1,0	1,4	1,4	1,4	1,3
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Banden	0,3	0,3	0,6	0,6	0,3	0,3	0,6	0,5	0,3	0,3	0,5	0,5
Brandstof (diesel)	2,4	3,0	4,6	5,8	3,0	3,8	5,8	7,3	3,7	4,7	7,0	8,7
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	1,3	0,6	0,6	1,2	1,1	1,4	1,3	2,6	2,5
Specifieke vervoerskosten	0,5	0,4	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	73,4	73,3	70,7	70,1	70,7	70,5	67,6	67,0	67,2	66,8	63,2	62,4
Verblijf- en overige kosten	3,9	3,9	3,8	3,7	3,8	3,7	3,6	3,5	3,6	3,5	3,4	3,3
Algemene kosten												
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,2	7,0	7,1	7,0	7,1	7,0	7,1	6,9	7,0	6,9	7,0	6,8
Huisvesting	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Overig algemeen	4,1	4,0	4,1	3,9	4,0	3,9	4,1	3,9	4,0	3,9	4,0	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.16 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	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Autokosten												
Afschrijving voertuig	7,3	7,0	9,6	9,1	10,4	9,8	10,6	9,9	5,4	5,3	9,5	9,1
Rente voertuig	1,0	1,2	1,3	1,4	1,3	1,5	1,5	1,7	0,8	0,9	1,4	1,6
Motorrijtuigenbelasting	0,3	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,4	0,2	0,2	0,1	0,2	0,1
Eurovignet	---	---	0,4	0,2	0,4	0,2	0,5	0,2	---	---	0,4	0,2
Verzekering	3,0	3,0	2,9	2,9	2,8	2,7	3,1	3,0	2,2	2,2	2,9	3,0
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
Kosten reserve getrokken materieel ⁶	---	---	---	---	---	---	0,8	0,7	---	---	---	---
Banden	0,8	0,7	1,3	1,2	1,4	1,3	2,6	2,3	0,7	0,6	1,0	0,9
Brandstof (diesel)	7,6	9,4	13,5	16,5	17,4	21,0	20,3	24,4	3,5	4,4	6,6	8,2
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	3,0	4,0	3,9	4,9	4,7	1,9	1,9	2,6	2,6
Specifieke vervoerskosten	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,5	0,5	0,2	0,3	0,3	0,3
Kosten rijdend personeel												
Loon incl. sociale lasten	61,5	60,6	51,3	49,9	45,9	44,2	39,2	37,6	42,9	42,8	41,9	41,5
Verblijf- en overige kosten	2,8	2,7	2,4	2,3	2,1	2,0	1,8	1,7	2,1	2,0	2,0	2,0
Algemene kosten												
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,2	7,0	7,2	6,9	7,2	6,8	7,2	6,8	28,9	28,5	21,6	21,1
Huisvesting	2,0	2,0	2,0	1,9	2,0	1,9	2,0	1,9	5,6	5,5	5,4	5,3
Overig algemeen	4,0	3,9	4,0	3,8	4,0	3,8	4,0	3,8	5,5	5,3	4,0	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

⁶ 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.17 Gemiddelde kostensamenstelling binnenlands vervoer (procentueel aandeel)

Kostenpost	Deelsector/voertuigconfiguratie							
	Kiepers		Afvalstoffentransport					
			Bedrijfsafval rolcontainers		Kleine afzetcontainers		Haakarm- voertuig	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Autokosten								
Afschrijving voertuig	10,3	9,8	9,1	8,7	7,1	6,7	8,8	8,3
Rente voertuig	1,5	1,7	1,7	1,9	1,4	1,6	2,0	2,3
Motorrijtuigenbelasting	0,3	0,2	---	---	0,7	0,3	0,2	0,1
Eurovignet	0,7	0,3	0,3	0,1	0,5	0,2	0,4	0,2
Verzekering	4,0	3,9	2,7	2,7	4,2	4,2	4,3	4,2
Diverse voertuigkosten	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,4	0,3
Banden	2,2	2,0	2,4	2,2	2,4	2,1	2,8	2,4
Brandstof (diesel)	16,0	19,4	10,9	13,5	17,5	21,3	18,9	22,8
AdBlue	0,5	0,5	0,3	0,3	0,5	0,5	0,6	0,6
Reparatie en onderhoud	2,2	2,2	8,1	7,8	6,7	6,4	8,5	8,1
Specifieke vervoerskosten	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3
Kosten rijdend personeel								
Loon incl. sociale lasten	46,6	45,2	53,1	51,9	47,6	46,0	40,2	38,6
Verblijf- en overige kosten	2,1	2,0	2,5	2,4	2,2	2,0	1,8	1,6
Algemene kosten								
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,2	6,9	4,5	4,3	4,6	4,3	5,4	5,1
Huisvesting	2,0	1,9	1,6	1,6	1,6	1,6	2,7	2,6
Overig algemeen	4,0	3,8	2,6	2,4	2,6	2,4	2,7	2,5
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	Deelsector							
	Wagenlading		Zeecontainer		Tankvervoer		Bulkvervoer	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Autokosten								
Afschrijving voertuig	10,9	10,3	10,0	9,3	13,9	13,0	12,6	11,7
Rente voertuig	1,5	1,7	1,4	1,6	2,2	2,5	1,9	2,1
Motorrijtuigenbelasting	0,5	0,2	0,5	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2
Eurovignet	0,6	0,3	0,6	0,2	0,5	0,2	0,5	0,2
Verzekering	3,2	3,1	3,0	2,9	3,3	3,2	3,2	3,1
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	2,1	2,8	2,5	2,6	2,3	2,6	2,3
Brandstof (diesel)	18,8	22,8	23,5	28,2	20,6	24,8	21,7	26,1
AdBlue	0,6	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,7
Reparatie en onderhoud	4,6	4,4	5,4	5,1	5,1	4,9	5,2	5,0
Specifieke vervoerskosten	0,5	0,5	0,5	0,5	0,7	0,6	0,7	0,6
Kosten rijdend personeel								
Loon incl. sociale lasten	40,5	39,0	40,5	38,5	34,9	33,4	35,5	33,9
Verblijf- en overige kosten	1,9	1,7	1,9	1,7	1,6	1,5	1,6	1,5
Algemene kosten								
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,2	6,8	5,0	4,7	7,0	6,6	7,1	6,6
Huisvesting	2,0	1,9	1,4	1,3	1,9	1,8	1,9	1,8
Overig algemeen	4,0	3,8	2,6	2,4	3,9	3,6	3,9	3,6
Totaal	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	Koel/vries vervoer											
	Solo vrachtwagen				Vrachtwagen + aanhangwagen				Trekker + oplegger			
	zonder koelmotor		met koelmotor		zonder koelmotor		met koelmotor		zonder koelmotor		met koelmotor	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Autokosten												
Afschrijving voertuig	8,8	8,3	10,1	9,6	14,0	13,2	15,1	14,1	12,1	11,4	12,8	12,0
Rente voertuig	1,2	1,4	1,3	1,5	2,0	2,3	2,1	2,4	1,7	2,0	1,8	2,1
Motorrijtuigenbelasting	0,2	0,1	0,2	0,1	0,5	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2
Eurovignet	0,4	0,2	0,4	0,2	0,5	0,2	0,5	0,2	0,5	0,2	0,5	0,2
Verzekering	3,1	3,1	3,1	3,0	3,5	3,4	3,4	3,3	3,4	3,3	3,4	3,3
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	---	---	---	---	0,3	0,3	0,6	0,6	0,5	0,5	0,7	0,6
Banden	1,2	1,0	1,1	1,0	3,2	2,8	2,9	2,5	2,4	2,1	2,3	2,0
Brandstof (diesel)	14,7	17,9	16,3	19,7	17,5	21,2	19,4	23,6	18,3	22,1	19,2	23,3
AdBlue	0,4	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,5	0,5
Reparatie en onderhoud	2,9	2,8	3,8	3,6	4,1	4,0	5,3	5,1	4,3	4,1	5,0	4,7
Specifieke vervoerskosten	0,4	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6	0,5	0,5	0,7	0,6
Kosten rijdend personeel												
Loon incl. sociale lasten	51,3	49,8	47,6	46,0	38,7	37,4	34,7	33,3	40,4	38,9	38,0	36,6
Verblijf- en overige kosten	2,3	2,2	2,2	2,1	1,8	1,7	1,6	1,5	1,9	1,7	1,8	1,7
Algemene kosten												
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,1	6,7	7,1	6,7	7,0	6,7	7,0	6,6	7,1	6,7	7,0	6,7
Huisvesting	2,0	1,9	2,0	1,9	1,9	1,8	1,9	1,8	1,9	1,9	1,9	1,8
Overig algemeen	3,9	3,7	3,9	3,7	3,9	3,7	3,9	3,6	3,9	3,7	3,9	3,6
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.20 Gemiddelde kostensamenstelling binnenlands vervoer (procentueel aandeel)

Kostenpost	Ecocombi (LZV)							
	Bakwagen-dolly-trailer		B-double met opbouw		B-double zonder opbouw		Trekker-trailer-middenasser	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Autokosten								
Afschrijving voertuig	11,7	10,9	10,6	9,8	8,7	8,1	8,8	8,2
Rente voertuig	1,7	2,0	1,6	1,8	1,4	1,6	1,4	1,6
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2
Eurovignet	0,5	0,2	0,4	0,2	0,5	0,2	0,5	0,2
Verzekering	3,7	3,6	3,6	3,5	3,7	3,6	3,6	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	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5
Banden	3,4	3,0	4,7	4,1	4,8	4,2	4,6	4,0
Brandstof (diesel)	21,1	25,4	21,9	26,3	22,5	27,0	21,6	26,0
AdBlue	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6
Reparatie en onderhoud	5,1	4,8	5,6	5,3	5,8	5,4	5,7	5,4
Specifieke vervoerskosten	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4
Kosten rijdend personeel								
Loon incl. sociale lasten	38,8	37,1	37,5	35,9	38,6	36,8	39,8	38,0
Verblijf- en overige kosten	1,8	1,7	1,7	1,6	1,8	1,7	1,8	1,7
Algemene kosten								
Loon incl. sociale lasten overig personeel	5,3	4,9	5,3	5,0	5,3	5,0	5,3	5,0
Huisvesting	2,3	2,2	2,3	2,2	2,3	2,2	2,3	2,2
Overig algemeen	2,5	2,4	2,5	2,3	2,5	2,3	2,5	2,4
Totaal	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	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	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Autokosten												
Afschrijving voertuig	3,1	2,9	2,9	2,7	3,2	3,0	3,1	2,9	6,6	6,2	6,4	6,0
Rente voertuig	1,0	1,1	1,0	1,1	1,1	1,2	1,1	1,2	2,1	2,4	2,1	2,4
Motorrijtuigenbelasting	0,1	0,3	0,1	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,4	0,2	0,4
Verzekering	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	2,2	2,2	2,2	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	0,3
Elektriciteitsverbruik	0,2	0,2	0,4	0,4	0,2	0,2	0,5	0,5	0,3	0,3	0,6	0,5
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	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	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	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8
Kosten rijdend personeel												
Loon incl. sociale lasten	73,5	73,7	73,0	73,3	72,8	73,0	72,6	72,9	68,0	68,2	67,5	67,8
Verblijf- en overige kosten	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,8	3,7	3,6	3,6	3,6
Algemene kosten												
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,3	7,2	7,3	7,2	7,3	7,2	7,3	7,2	7,3	7,2	7,3	7,2
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	4,0	4,2	4,0	4,2	4,1	4,2	4,1	4,2	4,1	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

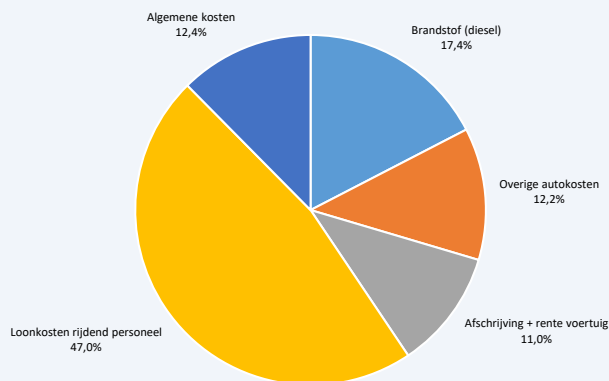
Bron: Panteia

Tabel B.22 Gemiddelde kostensamenstelling binnenlands vervoer: Elektrisch (procentueel aandeel)

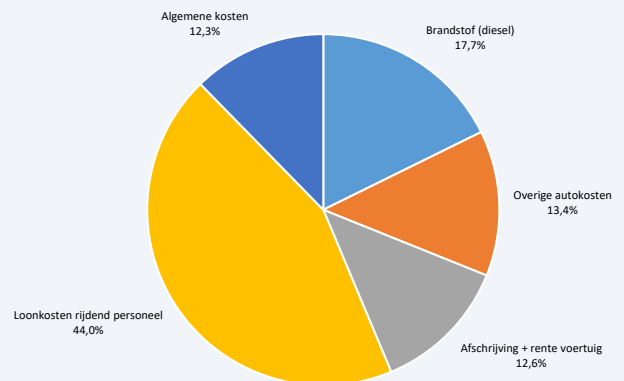
Kostenpost	Bakwagens elektrisch				Trekker/oplegger elektrisch	
	Bakwagen (Totaalgewicht < 12 ton, batterijcapaciteit 160 kWh, jaarkilometrage 65.000 km)		Grote bakwagen (Totaalgewicht 18 ton, batterijcapaciteit 260 kWh, jaarkilometrage 50.000 km)		(Batterijcapaciteit 340 kWh, jaarkilometrage 70.000 km)	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Autokosten						
Afschrijving voertuig	11,5	10,7	16,1	15,2	16,5	15,5
Rente voertuig	2,5	2,8	3,2	3,7	3,3	3,8
Motorrijtuigenbelasting	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Eurovignet	---	---	0,4	0,2	0,5	0,2
Verzekering	3,5	3,5	4,4	4,4	4,2	4,2
Diverse voertuigkosten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kosten reserve getrokken materieel	---	---	---	---	0,8	0,8
Banden	2,4	2,2	1,4	1,3	3,2	3,0
Elektriciteitsverbruik	4,5	4,2	9,4	8,9	10,9	10,4
Reparatie en onderhoud	1,5	1,6	1,4	1,4	2,8	2,9
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	1,5	1,5	2,1	2,1	2,6	2,6
Kosten rijdend personeel						
Loon incl. sociale lasten	55,5	56,4	45,2	46,2	37,9	39,0
Verblijf- en overige kosten	2,6	2,6	2,1	2,1	1,8	1,8
Algemene kosten						
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,3	7,3	7,3	7,4	7,3	7,4
Huisvesting	2,2	2,3	2,2	2,3	2,2	2,3
Overig algemeen	4,3	4,2	4,3	4,3	4,3	4,3
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

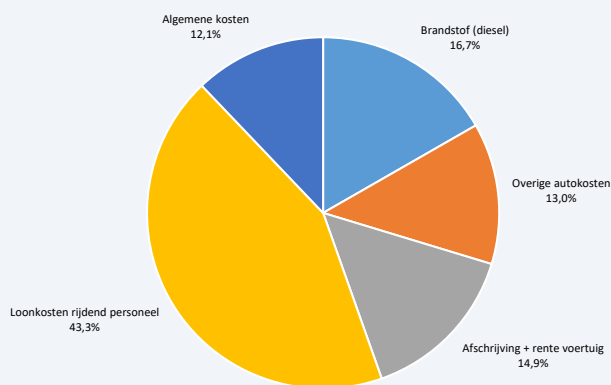
België/Luxemburg 250 km: ongespecialiseerd



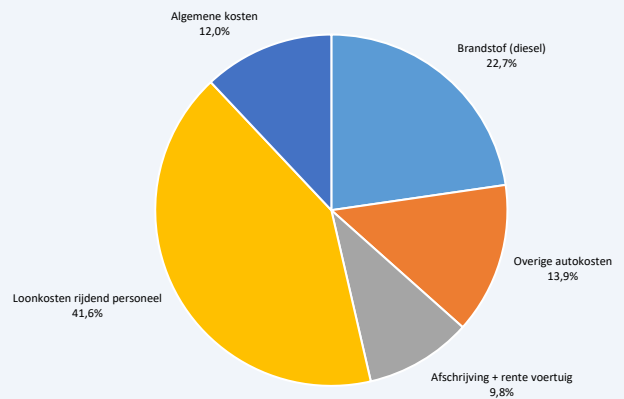
België/Luxemburg 250 km: koel/vries



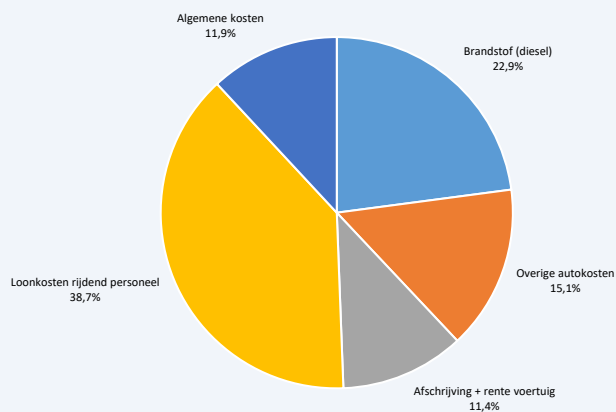
België/Luxemburg 250 km: tank/bulk



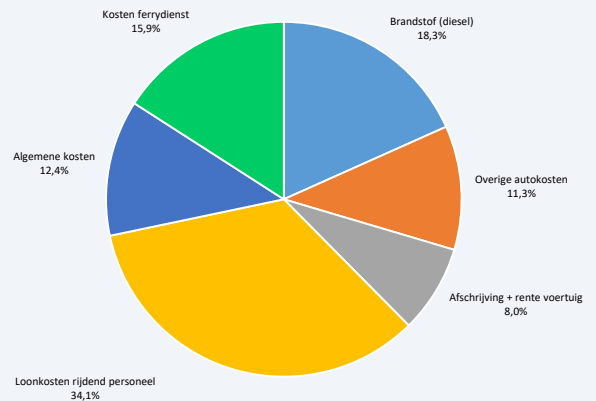
Denemarken 750 km: ongespecialiseerd



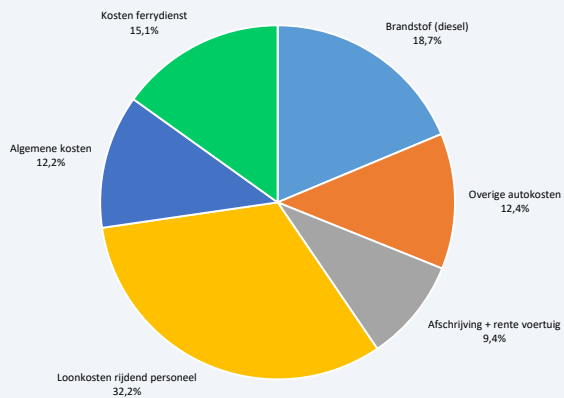
Denemarken 750 km: koel/vries



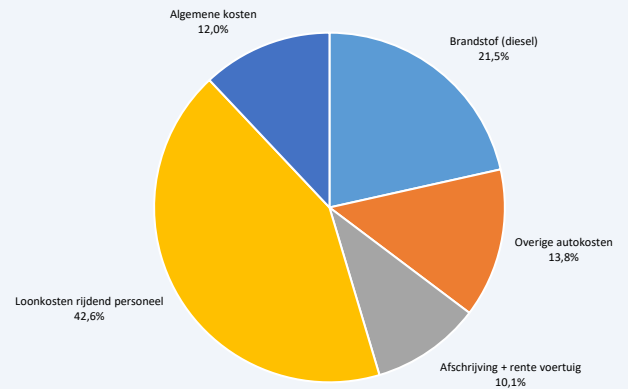
Denemarken 750 km: ongespecialiseerd (met ferry)



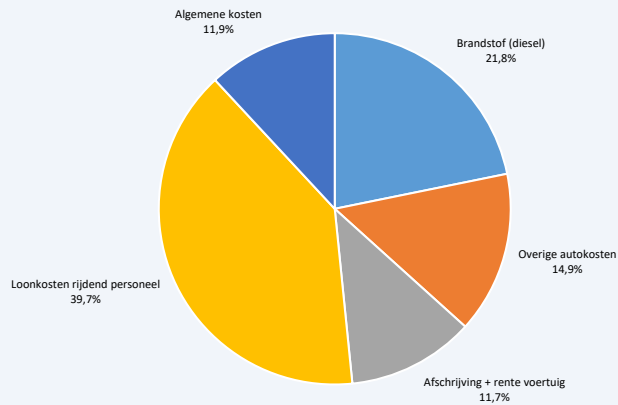
Denemarken 750 km: koel/vries (met ferry)



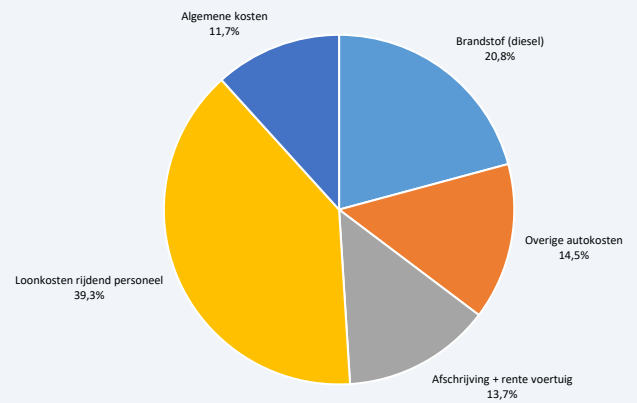
Duitsland 500 km: ongespecialiseerd



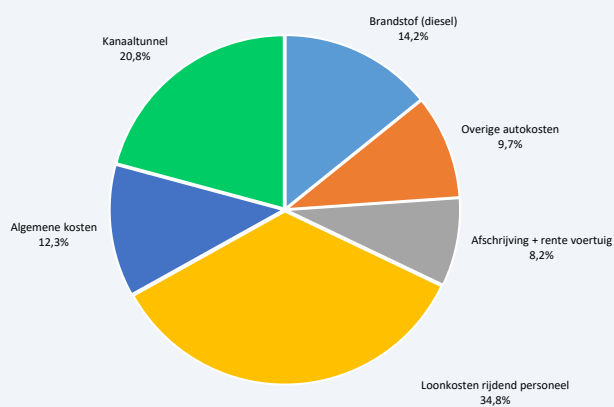
Duitsland 500 km: koel/vries



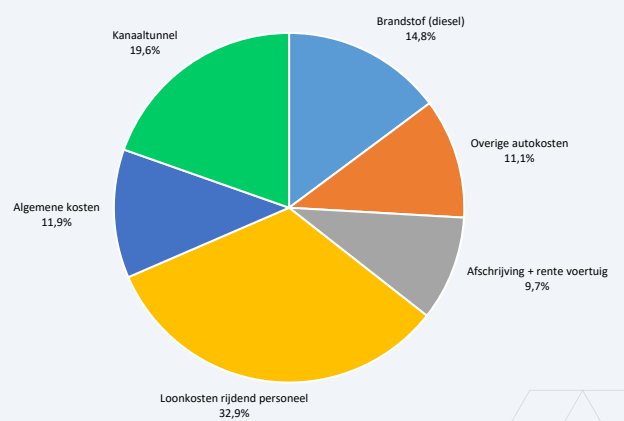
Duitsland 500 km: tank/bulk



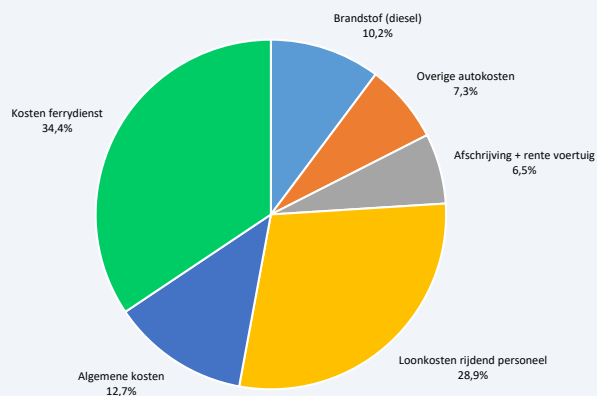
Engeland: Kanaaltunnel, begeleid vervoer, ongespecialiseerd



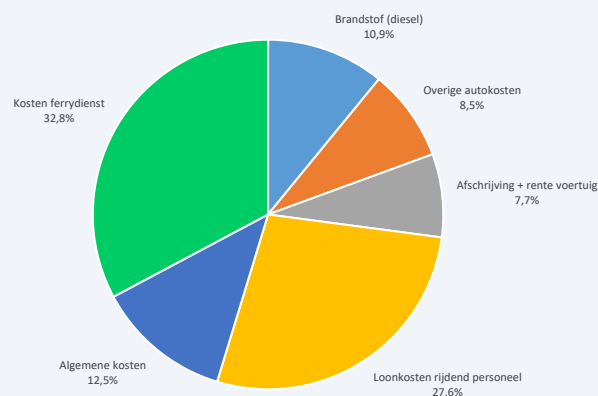
Engeland: Kanaaltunnel, begeleid vervoer, koel/vries



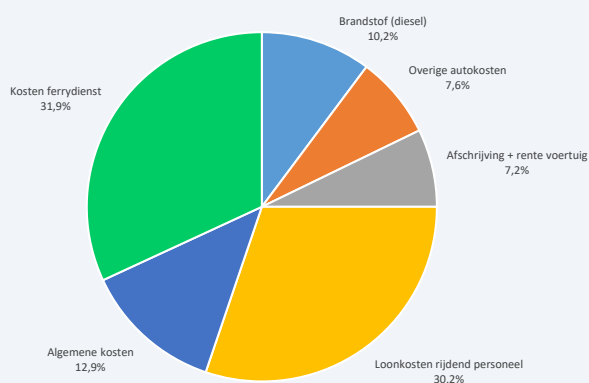
Engeland: Hoek van Holland-Harwich, begeleid vervoer, ongespecialiseerd



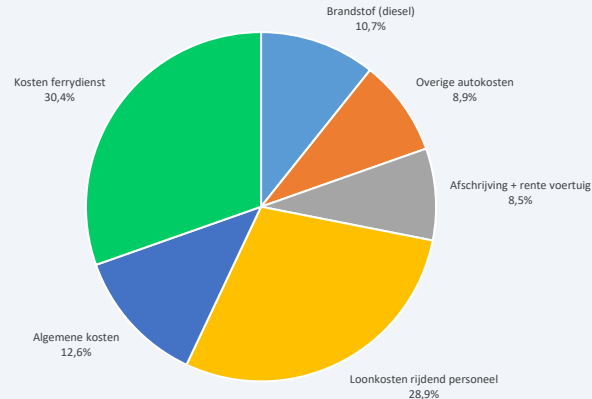
Engeland: Hoek van Holland-Harwich, begeleid vervoer, koel/vries



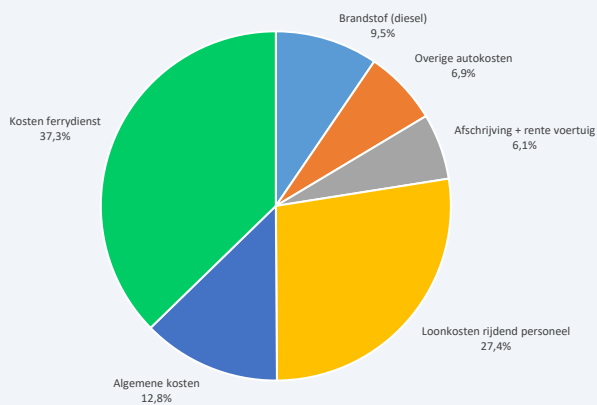
Engeland: Hoek van Holland-Harwich, onbegeleid vervoer, ongespecialiseerd



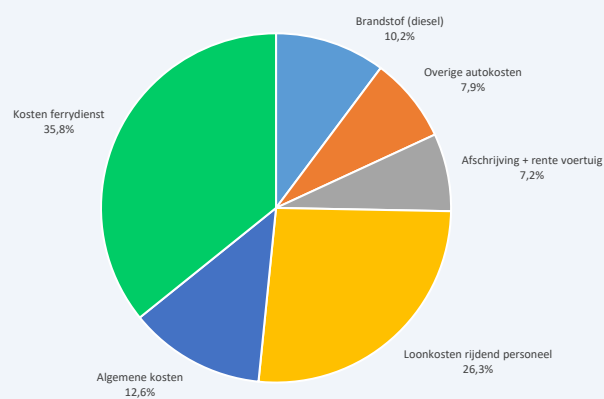
Engeland: Hoek van Holland-Harwich, onbegeleid vervoer, koel/vries



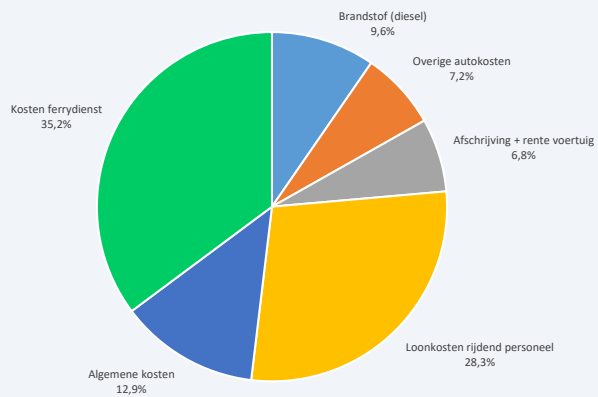
Engeland: Europoort-Hull, begeleid vervoer, ongespecialiseerd



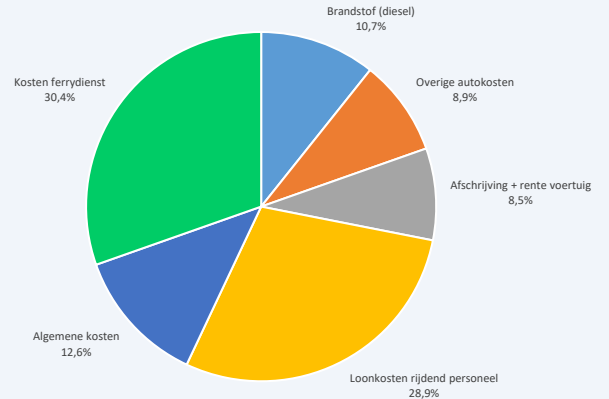
Engeland: Europoort-Hull, begeleid vervoer, koel/vries



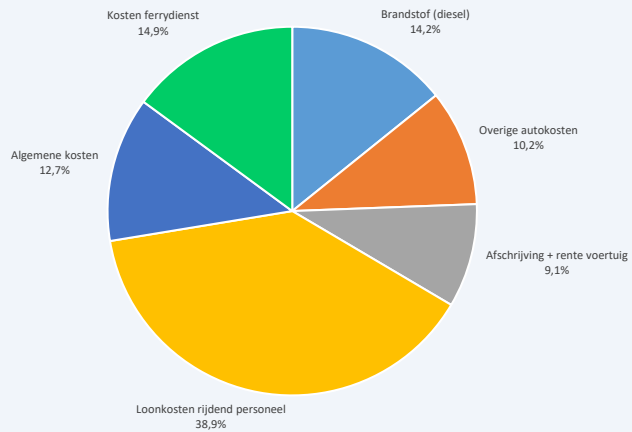
Engeland: Europoort-Hull, onbegeleid vervoer, ongespecialiseerd



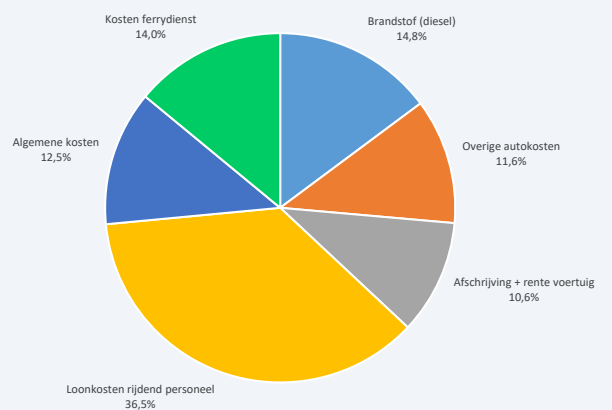
Engeland: Hoek van Holland-Harwich, onbegeleid vervoer, koel/vries



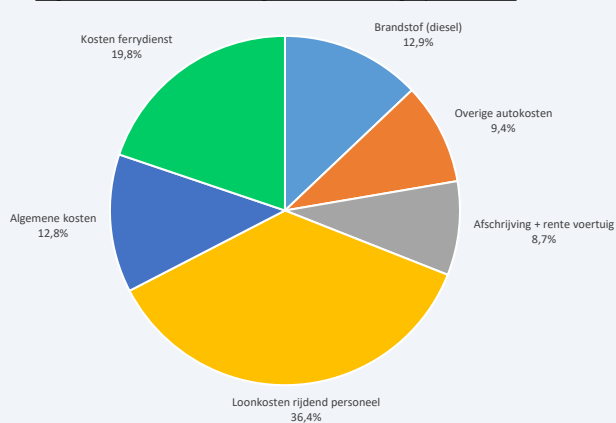
Engeland: Calais-Dover, begeleid vervoer, ongespecialiseerd



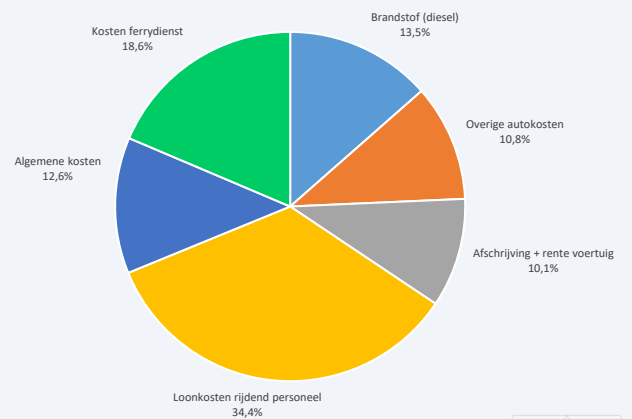
Engeland: Calais-Dover, begeleid vervoer, koel/vries



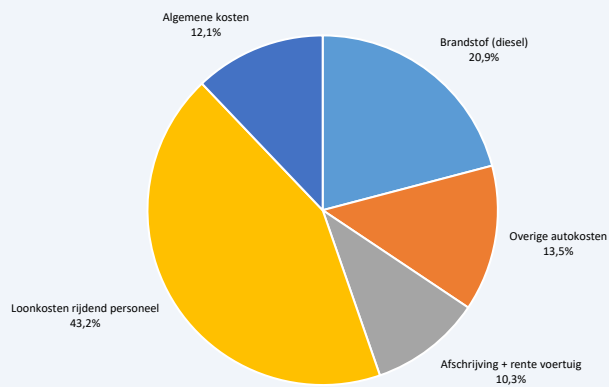
Engeland: Calais-Dover, onbegeleid vervoer, ongespecialiseerd



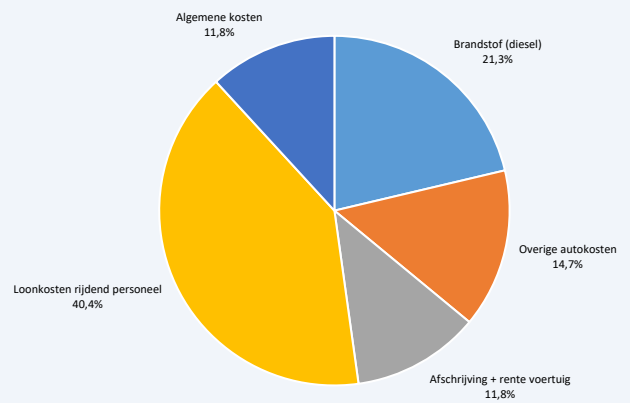
Engeland: Calais-Dover, onbegeleid vervoer, koel/vries



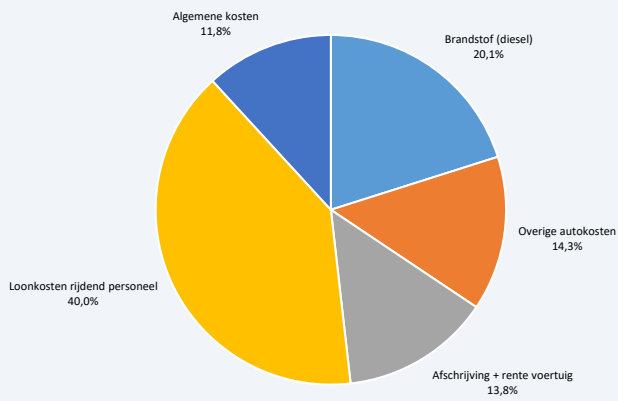
Frankrijk 500 km: ongespecialiseerd



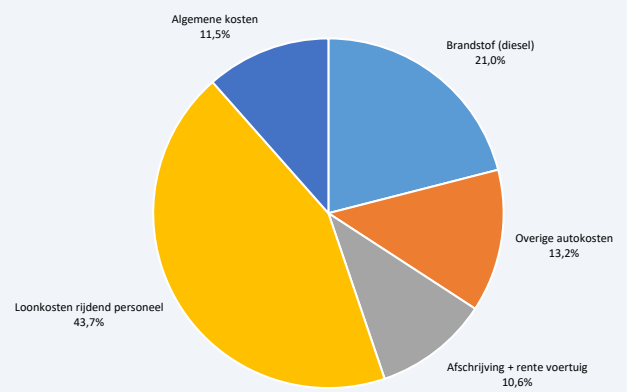
Frankrijk 500 km: koel/vries



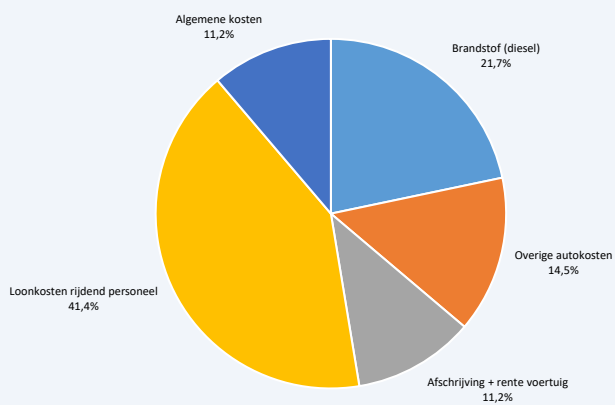
Frankrijk 500 km: tank/bulk



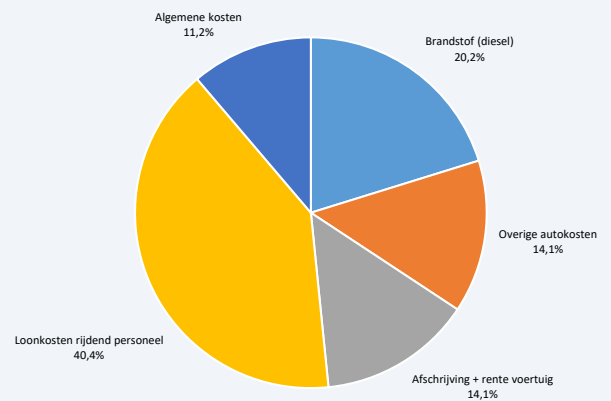
Italië 1500 km: ongespecialiseerd



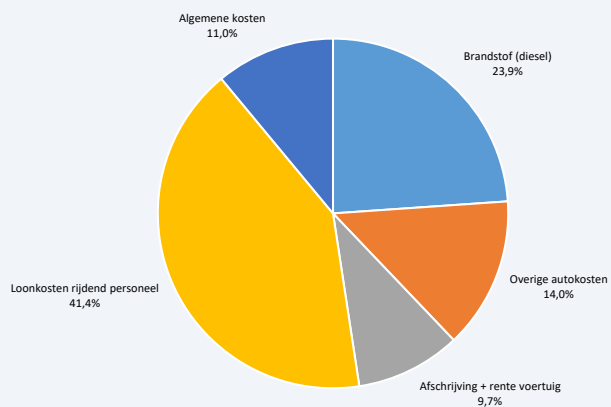
Italië 1500 km: koel/vries



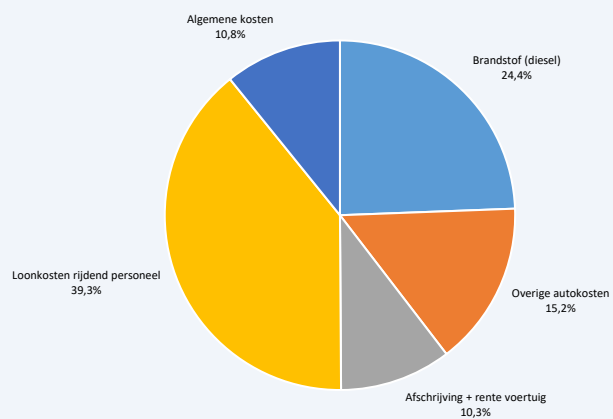
Italië 1500 km: tank/bulk



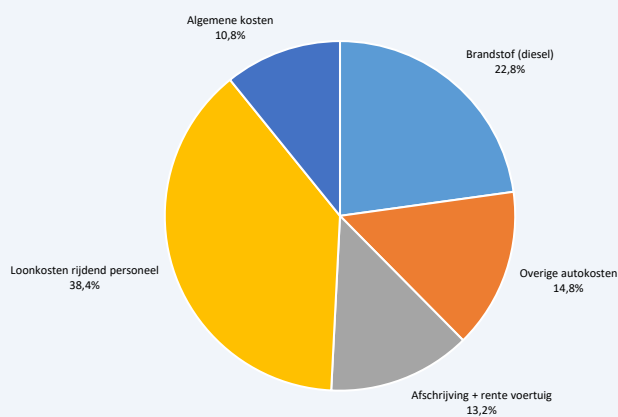
Spanje 2000 km: ongespecialiseerd



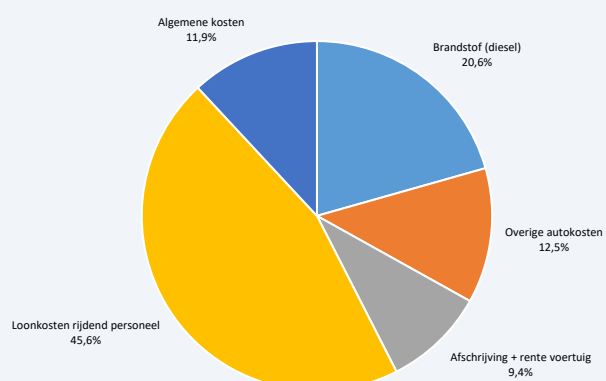
Spanje 2000 km: koel/vries



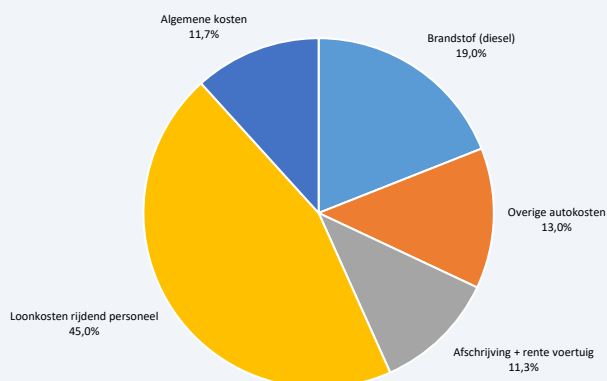
Spanje 2000 km: tank/bulk



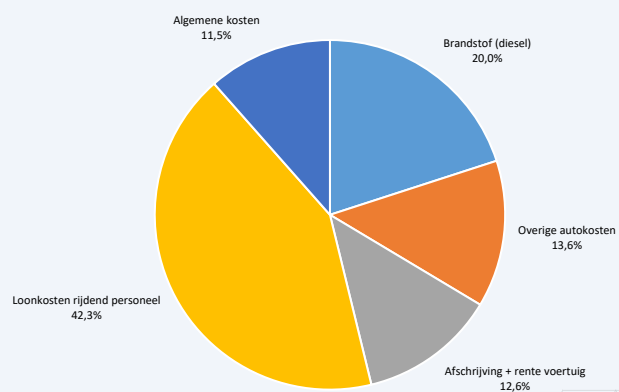
Polen 1000 km: ongespecialiseerd



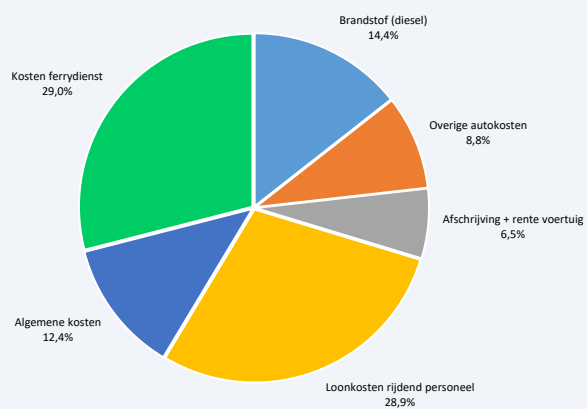
Polen 1000 km: koel/vries



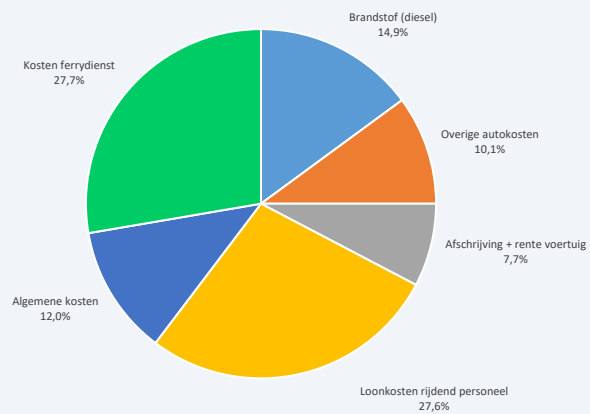
Polen 1000 km: tank/bulk



Zweden 750 km: ongespecialiseerd



Zweden 750 km: koel/vries



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

Kostenpost	Landenrelatie							
	België/Lux. 250 km		Denemarken 750 km				Duitsland 500 km	
			Zonder ferry		Met ferry ⁷			
	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Autokosten								
Afschrijving voertuig	9,6	9,0	8,6	8,0	7,0	6,6	8,9	8,3
Rente voertuig	1,4	1,6	1,2	1,4	1,0	1,2	1,2	1,4
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,2	0,4	0,2	0,3	0,1	0,4	0,2
Eurovignet	0,6	0,2	0,5	0,2	0,4	0,2	0,5	0,2
Verzekering	3,1	3,1	2,9	2,8	2,4	2,3	3,0	2,9
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	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2
Banden	2,4	2,1	3,0	2,6	2,4	2,1	3,0	2,6
Brandstof (diesel)	17,4	21,1	22,7	27,2	18,3	22,2	21,5	25,9
AdBlue	0,5	0,5	0,7	0,7	0,6	0,6	0,7	0,7
Reparatie en onderhoud	4,4	4,3	5,6	5,3	4,6	4,4	5,4	5,2
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	42,4	41,0	36,7	35,0	30,1	29,0	37,6	35,9
Verblijf- en overige kosten	4,6	4,3	4,9	4,5	4,0	3,7	5,0	4,6
Algemene kosten								
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,0	6,7	6,8	6,4	7,0	6,7	6,8	6,4
Huisvesting	2,7	2,6	2,6	2,5	2,7	2,6	2,6	2,5
Overig algemeen	2,7	2,5	2,6	2,5	2,7	2,5	2,6	2,5
Kosten overtocht	---	---	---	---	15,9	15,2	---	---
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.24 Gemiddelde kostensamenstelling grensoverschrijdend ongespecialiseerd vervoer (% aandeel)

Kostenpost	Engeland: Begeleid vervoer							
	Kanaaltunnel 500 km		Ferrydienst					
			Hoek van Holland- Harwich		Europoort-Hull		Calais-Dover	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Autokosten								
Afschrijving voertuig	7,2	6,9	5,7	5,5	5,3	5,0	8,0	7,4
Rente voertuig	1,0	1,2	0,8	1,0	0,8	0,9	1,1	1,3
Motorrijtuigenbelasting	0,5	0,3	0,4	0,3	0,4	0,2	0,6	0,4
Eurovignet	0,4	0,2	0,3	0,1	0,3	0,1	0,4	0,2
Verzekering	2,4	2,4	1,9	1,9	1,8	1,8	2,7	2,6
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	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	0,2	0,2
Banden	1,9	1,7	1,3	1,2	1,2	1,1	1,9	1,6
Brandstof (diesel)	14,2	17,4	10,2	12,5	9,5	11,6	14,2	17,0
AdBlue	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Reparatie en onderhoud	3,5	3,4	2,5	2,5	2,4	2,3	3,5	3,4
Specifieke vervoerskosten	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Kosten rijdend personeel								
Loon incl. sociale lasten	30,7	30,1	24,5	23,9	22,8	22,1	34,1	32,6
Verblijf- en overige kosten	4,1	3,9	4,4	4,2	4,6	4,4	4,8	4,5
Algemene kosten								
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,9	6,7	7,1	6,8	7,1	6,8	7,1	6,7
Huisvesting	2,7	2,6	2,8	2,8	2,9	2,8	2,8	2,7
Overig algemeen	2,7	2,5	2,8	2,6	2,8	2,7	2,8	2,6
Kosten overtocht	20,8	19,7	34,4	33,9	37,3	37,4	14,9	15,9
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

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

Kostenpost	Engeland: Ferrydienst, Onbegeleid vervoer					
	Hoek van Holland-Harwich		Europoort-Hull		Calais-Dover	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Autokosten						
Afschrijving voertuig	6,3	6,1	5,9	5,6	7,6	7,2
Rente voertuig	0,9	1,1	0,9	1,0	1,1	1,2
Motorrijtuigenbelasting	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3
Eurovignet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1
Verzekering	2,1	2,1	2,0	2,0	2,5	2,5
Diverse voertuigkosten	0,1	0,0	0,1	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	1,3	1,4	1,2	1,8	1,6
Brandstof (diesel)	10,2	11,5	9,6	10,8	12,9	15,1
AdBlue	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Reparatie en onderhoud	2,8	2,7	2,6	2,6	3,4	3,2
Specifieke vervoerskosten	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Kosten rijdend personeel						
Loon incl. sociale lasten	25,7	25,4	24,2	23,6	31,7	30,7
Verblijf- en overige kosten	4,5	4,4	4,1	4,0	4,7	4,5
Algemene kosten						
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,2	7,1	7,2	7,1	7,1	6,9
Huisvesting	2,9	2,8	2,9	2,8	2,9	2,8
Overig algemeen	2,8	2,7	2,8	2,7	2,8	2,6
Kosten overtocht	31,9	31,7	35,2	35,5	19,8	20,2
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

Tabel B.26 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 ⁸	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Autokosten										
Afschrijving voertuig	9,0	8,4	9,4	8,8	8,6	8,0	8,2	7,6	5,7	5,3
Rente voertuig	1,3	1,5	1,2	1,3	1,1	1,2	1,2	1,3	0,8	0,9
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,2	0,3	0,2	0,3	0,1	0,4	0,2	0,2	0,1
Eurovignet	0,5	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2	0,3	0,3
Verzekering	3,0	2,9	2,9	2,8	2,6	2,5	2,7	2,7	1,9	1,8
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
Kosten reserve getrokken materieel	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Banden	2,9	2,5	2,7	2,4	3,1	2,7	2,9	2,6	1,9	1,7
Brandstof (diesel)	20,9	25,2	21,0	25,3	23,9	28,6	20,6	24,8	14,4	17,3
AdBlue	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6	0,4	0,4
Reparatie en onderhoud	5,3	5,0	5,5	5,2	6,2	5,9	4,8	4,6	3,6	3,4
Specifieke vervoerskosten	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
Kosten rijdend personeel										
Loon incl. sociale lasten	38,2	36,6	38,1	36,4	36,2	34,3	39,9	38,2	24,3	23,0
Verblijf- en overige kosten	5,0	4,7	5,6	5,3	5,2	4,8	5,7	5,3	4,6	4,2
Algemene kosten										
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,8	6,4	6,5	6,2	6,3	5,9	6,8	6,4	7,0	6,5
Huisvesting	2,6	2,5	2,5	2,3	2,3	2,2	2,5	2,4	2,7	2,5
Overig algemeen	2,7	2,5	2,5	2,3	2,4	2,3	2,6	2,4	2,7	2,5
Kosten overtocht	---	---	---	---	---	---	---	---	29,0	29,6
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.27 Gemiddelde kostensamenstelling grensoverschrijdend koel/vries vervoer (% aandeel)

Kostenpost	Landenrelatie							
	België/Lux. 250 km		Denemarken 750 km				Duitsland 500 km	
			Zonder ferry		Met ferry ⁹			
	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Autokosten								
Afschrijving voertuig	10,9	10,3	9,9	9,2	8,2	7,7	10,2	9,5
Rente voertuig	1,7	1,9	1,5	1,6	1,2	1,4	1,5	1,7
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,2	0,4	0,2	0,3	0,1	0,4	0,2
Eurovignet	0,5	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2
Verzekering	3,7	3,6	3,4	3,3	2,8	2,7	3,5	3,4
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	1,9	2,8	2,4	2,3	2,0	2,7	2,3
Brandstof (diesel)	17,7	21,5	22,9	27,4	18,7	22,7	21,8	26,2
AdBlue	0,5	0,5	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6
Reparatie en onderhoud	5,0	4,8	6,4	6,1	5,2	5,0	6,2	5,8
Specifieke vervoerskosten	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5
Kosten rijdend personeel								
Loon incl. sociale lasten	39,7	38,3	34,2	32,6	28,4	27,4	35,1	33,5
Verblijf- en overige kosten	4,3	4,0	4,5	4,2	3,8	3,5	4,6	4,3
Algemene kosten								
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,9	6,6	6,8	6,3	7,0	6,6	6,7	6,3
Huisvesting	2,6	2,5	2,5	2,4	2,6	2,5	2,5	2,3
Overig algemeen	2,8	2,6	2,6	2,4	2,6	2,5	2,7	2,6
Kosten overtocht	---	---	---	---	15,1	14,3	---	---
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

⁹ Ferrydienst Puttgarden-Rödby.

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

Kostenpost	Engeland: Begeleid vervoer							
	Kanaaltunnel 500 km		Ferrydienst					
			Hoek van Holland- Harwich		Europoort-Hull		Calais-Dover	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Autokosten								
Afschrijving voertuig	8,4	7,9	6,7	6,4	6,3	6,0	9,2	8,6
Rente voertuig	1,3	1,4	1,0	1,2	0,9	1,1	1,4	1,5
Motorrijtuigenbelasting	0,5	0,3	0,4	0,2	0,4	0,2	0,5	0,3
Eurovignet	0,3	0,2	0,3	0,1	0,3	0,1	0,4	0,2
Verzekering	2,9	2,9	2,3	2,3	2,2	2,1	3,2	3,1
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,5	0,5
Banden	1,8	1,6	1,3	1,1	1,2	1,1	1,8	1,5
Brandstof (diesel)	14,8	18,2	10,9	13,4	10,2	12,4	14,8	17,9
AdBlue	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Reparatie en onderhoud	4,2	4,1	3,1	3,0	2,9	2,8	4,2	4,0
Specifieke vervoerskosten	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,5	0,5
Kosten rijdend personeel								
Loon incl. sociale lasten	29,1	28,3	23,4	22,9	21,9	21,2	32,0	30,6
Verblijf- en overige kosten	3,8	3,6	4,2	4,0	4,4	4,2	4,5	4,2
Algemene kosten								
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,8	6,6	7,0	6,8	7,1	6,7	7,0	6,6
Huisvesting	2,5	2,5	2,8	2,7	2,8	2,7	2,8	2,6
Overig algemeen	2,6	2,5	2,7	2,6	2,7	2,6	2,7	2,5
Kosten overtocht	19,6	18,6	32,8	32,3	35,8	35,9	14,0	14,9
Totaal	100,0	100,0	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	Engeland: Ferrydienst, Onbegeleid vervoer					
	Hoek van Holland-Harwich		Europoort-Hull		Calais-Dover	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Autokosten						
Afschrijving voertuig	7,4	7,1	7,0	6,6	8,8	8,3
Rente voertuig	1,1	1,3	1,0	1,2	1,3	1,5
Motorrijtuigenbelasting	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,2
Eurovignet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1
Verzekering	2,6	2,6	2,4	2,4	3,0	3,0
Diverse voertuigkosten	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4
Banden	1,4	1,3	1,3	1,2	1,7	1,5
Brandstof (diesel)	10,7	12,1	10,2	11,4	13,5	15,8
AdBlue	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4
Reparatie en onderhoud	3,4	3,3	3,2	3,1	4,0	3,9
Specifieke vervoerskosten	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4
Kosten rijdend personeel						
Loon incl. sociale lasten	24,6	24,2	23,1	22,6	29,9	28,9
Verblijf- en overige kosten	4,3	4,2	4,0	3,8	4,5	4,3
Algemene kosten						
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,1	7,0	7,1	7,0	7,1	6,8
Huisvesting	2,8	2,7	2,8	2,7	2,8	2,7
Overig algemeen	2,7	2,6	2,8	2,6	2,7	2,6
Kosten overtocht	30,4	30,2	33,7	34,0	18,6	19,1
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

Tabel B.30 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 ¹⁰	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Autokosten										
Afschrijving voertuig	10,3	9,6	9,8	9,1	9,0	8,3	9,8	9,2	6,7	6,2
Rente voertuig	1,5	1,7	1,4	1,6	1,3	1,4	1,5	1,6	1,0	1,1
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,2	0,3	0,1	0,3	0,1	0,4	0,2	0,2	0,1
Eurovignet	0,4	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2	0,3	0,3
Verzekering	3,5	3,5	3,4	3,3	3,1	3,0	3,4	3,3	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
Kosten reserve getrokken materieel	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,3
Banden	2,6	2,2	2,5	2,1	2,8	2,4	2,3	2,0	1,8	1,6
Brandstof (diesel)	21,3	25,6	21,7	26,1	24,4	29,1	19,0	23,0	14,9	17,9
AdBlue	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,5	0,5	0,4	0,4
Reparatie en onderhoud	6,0	5,7	6,2	5,9	6,9	6,5	4,9	4,7	4,2	4,0
Specifieke vervoerskosten	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,3
Kosten rijdend personeel										
Loon incl. sociale lasten	35,7	34,1	36,1	34,5	34,4	32,6	39,4	37,9	23,2	22,0
Verblijf- en overige kosten	4,7	4,4	5,3	5,0	4,9	4,6	5,6	5,3	4,4	4,1
Algemene kosten										
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,7	6,3	6,4	6,0	6,2	5,7	6,6	6,2	6,9	6,4
Huisvesting	2,5	2,4	2,4	2,3	2,3	2,2	2,5	2,4	2,5	2,4
Overig algemeen	2,6	2,4	2,4	2,2	2,3	2,2	2,6	2,4	2,6	2,4
Kosten overtocht	---	---	---	---	---	---	---	---	27,7	28,2
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

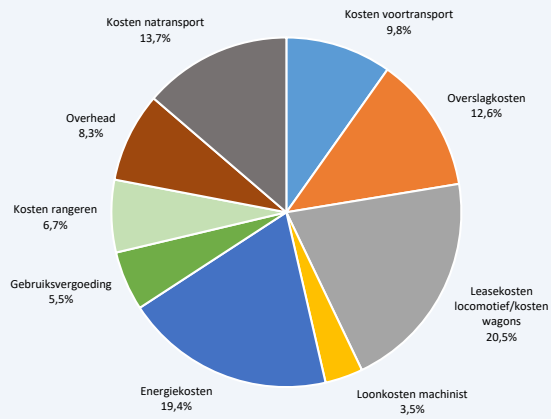
¹⁰ Ferrydienst Travemünde-Malmö.

Tabel B.31 Gemiddelde kostensamenstelling grensoverschrijdend tank/bulk vervoer (% aandeel)

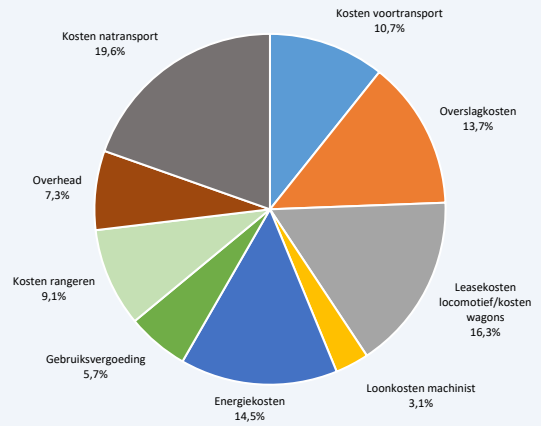
Kostenpost	Landenrelatie											
	België/Lux. 250 km		Duitsland 500 km		Frankrijk 500 km		Italië 1500 km		Spanje 2000 km		Polen 1000 km	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Autokosten												
Afschrijving voertuig	12,8	12,0	11,9	11,1	12,0	11,2	12,5	11,7	11,7	10,8	10,9	10,2
Rente voertuig	2,1	2,4	1,8	2,0	1,8	2,1	1,6	1,8	1,5	1,7	1,7	1,9
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2	0,3	0,1	0,3	0,1	0,3	0,1
Eurovignet	0,5	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2
Verzekering	3,6	3,5	3,5	3,4	3,5	3,5	3,4	3,3	3,1	3,0	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	0,5	0,6	0,5
Banden	2,1	1,9	2,7	2,3	2,6	2,2	2,4	2,2	2,7	2,4	2,7	2,3
Brandstof (diesel)	16,7	20,3	20,8	25,0	20,1	24,2	20,2	24,4	22,8	27,3	20,0	24,2
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	4,7	4,5	5,7	5,5	5,6	5,3	5,8	5,5	6,5	6,2	5,2	4,9
Specifieke vervoerskosten	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5
Kosten rijdend personeel												
Loon incl. sociale lasten	39,1	37,9	34,7	33,2	35,3	33,8	35,2	33,7	33,6	32,0	37,0	35,5
Verblijf- en overige kosten	4,2	4,0	4,6	4,3	4,7	4,4	5,2	4,9	4,8	4,4	5,3	5,0
Algemene kosten												
Loon incl. sociale lasten overig personeel	6,9	6,5	6,6	6,2	6,7	6,3	6,3	5,9	6,2	5,8	6,5	6,2
Huisvesting	2,6	2,5	2,5	2,4	2,5	2,4	2,4	2,3	2,3	2,2	2,5	2,3
Overig algemeen	2,6	2,4	2,6	2,4	2,6	2,4	2,5	2,3	2,3	2,2	2,5	2,3
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

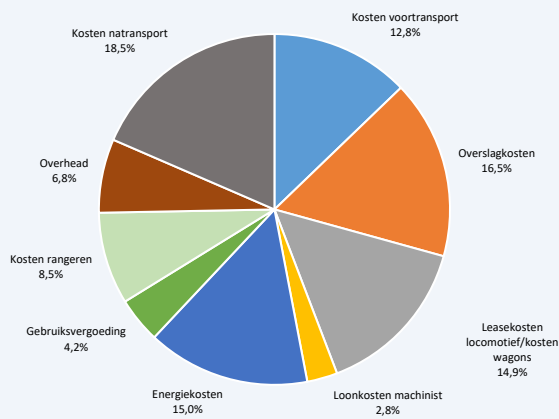
Intermodaal Spoor: Rotterdam-Boedapest



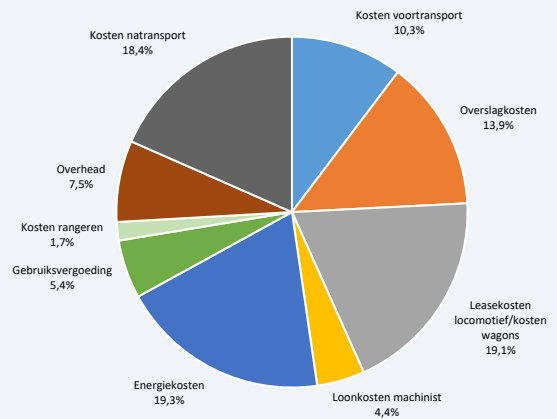
Intermodaal Spoor: Rotterdam-Milaan



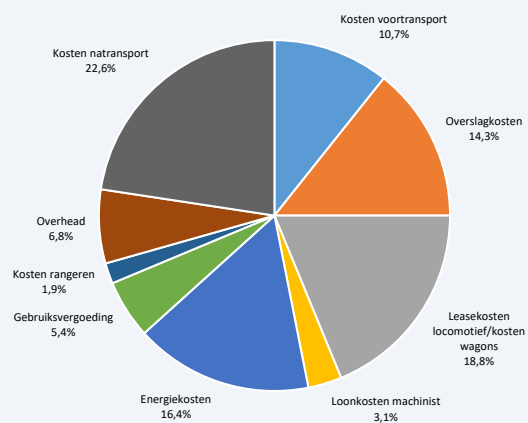
Intermodaal Spoor: Rotterdam-Poznan



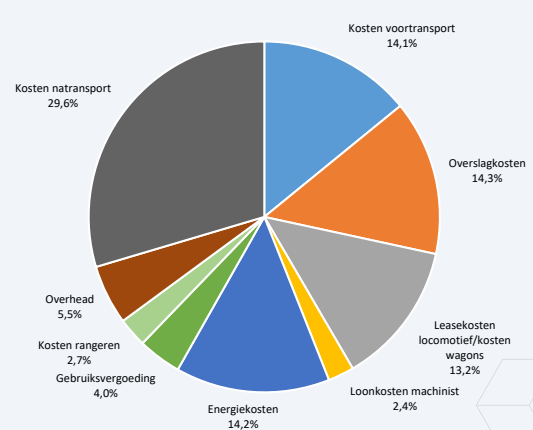
Intermodaal Spoor: Antwerpen-Barcelona



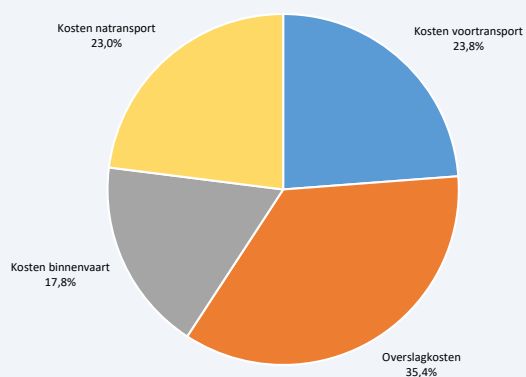
Intermodaal Spoor: Antwerpen-Wenen



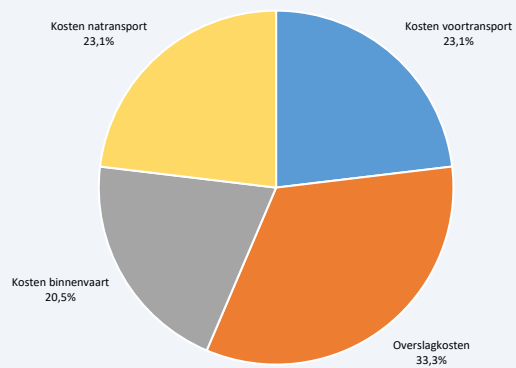
Intermodaal Spoor: Duisburg-München



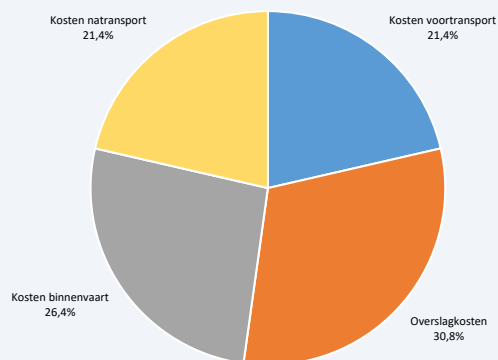
Intermodaal Binnenvaart: Rotterdam-Antwerpen



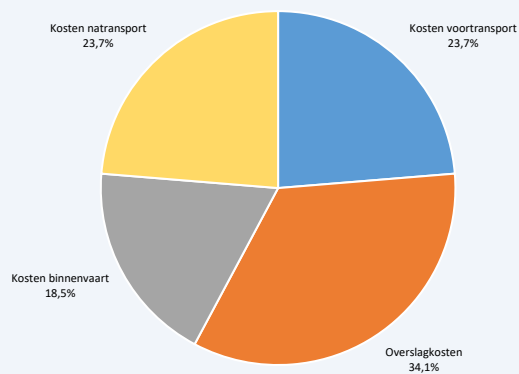
Intermodaal Binnenvaart: Rotterdam-Veghel



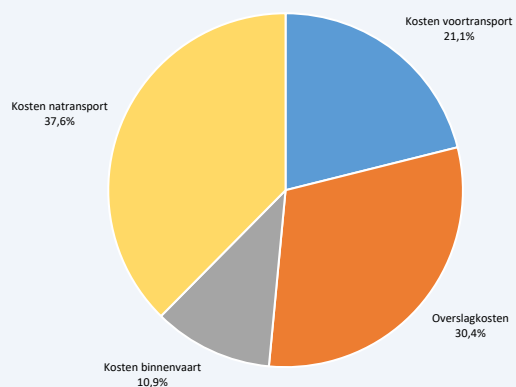
Intermodaal Binnenvaart: Rotterdam-Westerbroek



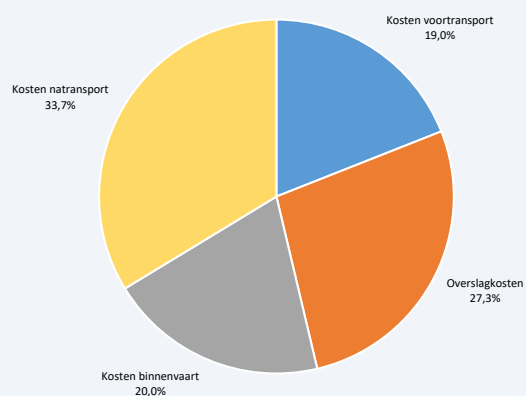
Intermodaal Binnenvaart: Rotterdam-Venlo



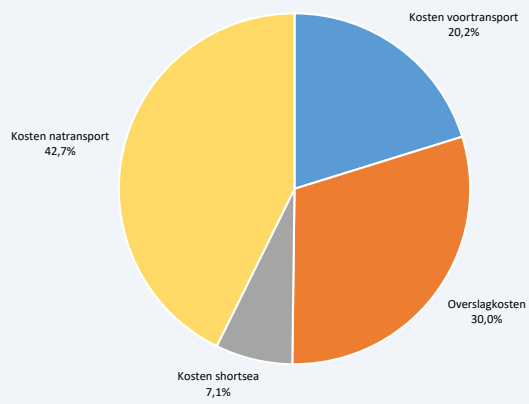
Intermodaal Binnenvaart: Rotterdam-Duisburg



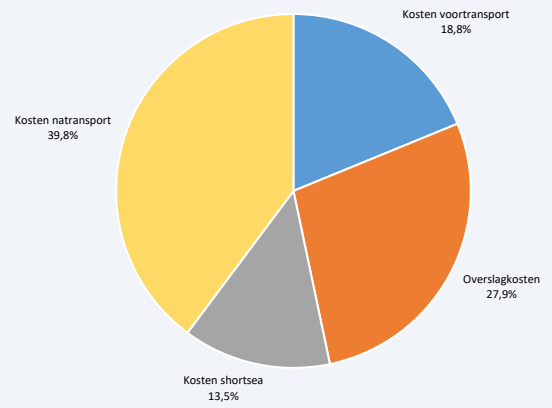
Intermodaal Binnenvaart: Rotterdam-Mannheim



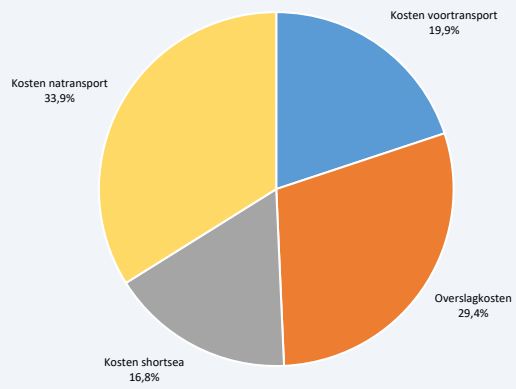
Intermodaal Shortsea: Rotterdam-Hull



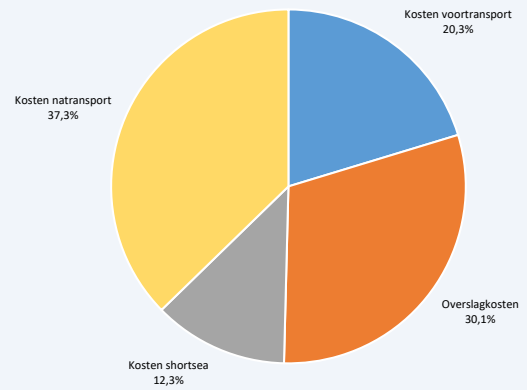
Intermodaal Shortsea: Rotterdam-Dublin



Intermodaal Shortsea: Rotterdam-Bilbao



Intermodaal Shortsea: Rotterdam-Gothenburg



Tabel B.32 Gemiddelde kostensamenstelling intermodaal vervoer weg/spoor (2025)

Kostenpost	Relatie					
	Rotterdam-Boedapest	Rotterdam-Milaan	Rotterdam-Poznan	Antwerpen-Barcelona	Antwerpen-Wenen	Duisburg-München
	% aandeel					
Kosten voortransport	9,8	10,7	12,8	10,3	10,7	14,1
Overslagkosten	12,6	13,7	16,5	13,9	14,3	14,3
Kosten spoorvervoer	63,9	56,0	52,2	57,4	52,4	42,0
Leasekosten locomotief/ kosten wagons	20,5	16,3	14,9	19,1	18,8	13,2
Loonkosten machinist	3,5	3,1	2,8	4,4	3,1	2,4
Energiekosten	19,4	14,5	15,0	19,3	16,4	14,2
Gebruiksvergoeding	5,5	5,7	4,2	5,4	5,4	4,0
Kosten rangeren	6,7	9,1	8,5	1,7	1,9	2,7
Overhead	8,3	7,3	6,8	7,5	6,8	5,5
Kosten natransport	13,7	19,6	18,5	18,4	22,6	29,6
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

Tabel B.33 Gemiddelde kostensamenstelling intermodaal vervoer weg/binnenvaart (2025)

Kostenpost	Relatie					
	Rotterdam-Antwerpen	Rotterdam-Veghel	Rotterdam-Westerbroek	Rotterdam-Venlo	Rotterdam-Duisburg	Rotterdam-Mannheim
	% aandeel					
Kosten voortransport	23,8	23,1	21,4	23,7	21,1	19,0
Overslagkosten	35,4	33,3	30,8	34,1	30,4	27,3
Kosten binnenvaart	17,8	20,5	26,4	18,5	10,9	20,0
Loonkosten	9,1	10,2	13,1	8,5	3,7	9,3
Kapitaalkosten	2,6	3,1	3,8	2,5	2,0	2,0
Reparatie en onderhoud	0,6	1,0	0,8	0,5	0,4	0,7
Verzekering	2,8	3,2	4,0	2,6	2,0	0,9
Brandstofkosten	1,9	2,3	3,9	2,4	2,1	5,9
Havengelden	0,4	0,1	0,2	0,8	0,1	0,1
Overige kosten	0,4	0,6	0,6	1,2	0,6	1,1
Kosten natransport	23,0	23,1	21,4	23,7	37,6	33,7
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

Tabel B.34 Gemiddelde kostensamenstelling intermodaal vervoer weg/shortsea (2025)

Kostenpost	Relatie			
	Rotterdam- Hull	Rotterdam- Dublin	Rotterdam- Bilbao	Rotterdam- Gothenburg
	% aandeel			
Kosten voortransport	20,2	18,8	19,9	20,3
Overslagkosten	30,0	27,9	29,4	30,1
Kosten shortsea	7,1	13,5	16,8	12,3
Loonkosten	2,8	4,6	5,7	4,3
Kapitaalkosten	1,3	2,2	2,7	2,0
Reparatie en onderhoud	0,1	0,2	0,2	0,2
Verzekering	0,2	0,3	0,4	0,3
Brandstofkosten	1,7	4,7	6,1	4,1
Havengelden	0,5	0,5	0,5	0,5
Overhead	0,5	1,0	1,2	0,9
Kosten natransport	42,7	39,8	33,9	37,3
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Panteia

Bijlage 4 Deelsectoren en voertuigconfiguraties

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

Binnenlands vervoer

Algemeen distributievervoer

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

- *Bestelauto's*
Twee jaarkilometrages, 30.000 km en 60.000 km, worden onderscheiden voor de kleine bestelauto, bestelauto en grote bestelauto.



Kleine bestelauto



Bestelauto



Grote bestelauto

- *Vrachtwagen solo*
Laadvermogen 6 ton, 9 ton en 16 ton.
- *Combinatie*
Trekker + oplegger of vrachtwagen + aanhangwagen.

Fijnmazige distributie

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

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

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

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

Kiepers

Vervoer met kiepermaterieel. Dit betreft het transport van los gestorte materialen, zoals zand, grond, grind, asfalt en puin, met behulp van vrachtwagens met een kiepbak.

Afvalstofftransport

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.
- *Haakarmvoertuig*
Een haakarmvoertuig is een type vrachtwagen dat gebruikt wordt voor het transport van haakarmbakken (ook wel haakarmcontainers genoemd).

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-Antwerpen	Rotterdam-Hull
Rotterdam-Milaan	Rotterdam-Veghel	Rotterdam-Dublin
Rotterdam-Poznan	Rotterdam-Westerbroek	Rotterdam-Bilbao
Antwerpen-Barcelona	Rotterdam-Venlo	Rotterdam-Göteborg
Antwerpen-Wenen	Rotterdam-Duisburg	
Duisburg-München	Rotterdam-Mannheim	

Bijlage 5 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

Royal Agrifirm Group

Roger van Straaten
Ricky Voorn
Jan van de Erve
Manfred Kindt
Sander van der Meulen
Timon van Eeken
Wim Mars

TLN
evofenedex
evofenedex
Panteia
Panteia
Panteia
Panteia

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