Geactualiseerde reistijdwaarderingen voor het goederenvervoer

Marlinde Knoope | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) | Oktober 2026

1 Nieuwe goederenvervoerreistijdwaarderingen

1.1 Inleiding

Reistijdwinsten zijn een belangrijke batenpost voor infrastructuur- en mobiliteitsprojecten in een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Om deze reistijdwinsten te monetariseren zijn reistijdwaarderingskengetallen nodig. Deze kengetallen worden voor personenvervoer eens in de 10 jaar vastgesteld in praktijkonderzoek en voor het goederenvervoer eens in de 3 jaar gebaseerd op de kostenkengetallen. In het voorjaar van 2026 zijn nieuwe kostenkengetallen voor het goederenvervoer gepubliceerd (Jonkeren, 2026). Daarnaast is er een nieuwe correctiefactor gepubliceerd voor indirecte belastingen en subsidies (Zwaneveld en Hendriks, 2026). Beide hebben invloed op de reistijdwaarderingen voor het goederenvervoer. In deze notitie geven we de nieuwe reistijdwaarderingen voor het goederenvervoer op basis van deze twee bronnen.

1.2 Resultaten

De nieuwe reistijdwaarderingen voor het goederenvervoer staan in Tabel 3.1. Voor het personenvervoer (en bestelauto's L1) blijven de reistijdwaarderingen die staan in Knoope (2023; 2024) de meest actuele set reistijdwaarderingen. Dezelfde set reistijdwaardering staat ook vermeld op de website van het Steunpunt Economische Expertise (SEE, 2026), waarbij ze ook reistijdwaarderingen berekend hebben voor de toekomstjaren 2040, 2050 en 2060, die nodig zijn voor een MKBA.

Tabel 3.1 Reistijdwaardering voor de korte (1 jaar) en lange termijn (≥10 jaar) voor het goederenvervoer per voer- of vaartuig in €/uur in prijspeil 2024

Soort goederenstroom	Korte termijn (1 jaar)	Lange termijn (≥10 jaar)
Gemiddeld vrachtverkeer[1]	71,7	71,7
Container	72,3	72,3
Niet-container	71,5	71,5
Gemiddeld spoorgoederenvervoer[2]	312	772
Container	288	665
Niet-container	322	842
Gemiddeld zeeschip[3]	674	1.108
Container	777	1.228
Niet-container	644	1.074
Gemiddeld binnenvaartschip (kade)[4]	33,9	154
Container	59,2	215
Niet-container	30,8	147

Gemiddeld binnenvaartschip (brug/sluis)[4]	148	154
Container	208	215
Niet-container	142	147
Luchtvracht	6.027	9.208
Bestelauto[5] L2	50,7	50,7

1. De weegfactor voor het wegverkeer is gebaseerd op de ritafstand op Nederlands grondgebied uit BASGOED. Om tot het gemiddelde te komen, gebruiken we aandelen van 11% container en 89% niet-container.
2. De weegfactor van het spoorgoederenvervoer is gebaseerd op de vervoersprestatie uit BASGOED. Om tot het gemiddelde te komen, gebruiken we aandelen van 43% container en 57% niet-container.
3. De weegfactor voor de zeevaart is gebaseerd op vervoerd gewicht uit BASGOED. Om tot het gemiddelde te komen, gebruiken we aandelen van 23% container en 77% niet-container.
4. De weegfactoren voor de binnenvaart zijn gebaseerd op de vervoersprestatie uit BASGOED. Om tot het gemiddelde te komen, gebruiken we aandelen van 16% container en 84% niet-container.
5. Er zijn kostenkengetallen voor elektrische en niet-elektrische bestelauto's. Het aandeel elektrische bestelauto's was 3% in september 2024 (RVO, 2026). Dit aandeel is gebruikt om een gewogen gemiddelde te maken van de reistijdwaardering voor bestelauto's. Voor bestelauto's L1 is het advies om de reistijdwaardering van het zakelijke autobestuurders te gebruiken (Knoope, 2024).

1.3 Verschillen tussen oude en nieuwe reistijdwaarderingen

In Tabel 1.2 staat een overzicht van de oude en nieuwe set reistijdwaarderingen voor het goederenvoer. Deze waardes kunnen echter niet 1 op 1 met elkaar worden vergeleken omdat ze een ander prijspeil hebben. Daarnaast zitten er ook methodebreuken tussen de twee sets reistijdwaarderingskengetallen. Ten eerste, is er de nieuwe correctiefactor voor belastingen, die is gebruikt in de nieuwe set reistijdwaarderingen. Als de oude correctiefactor was gebruikt bij het bepalen van de nieuwe reistijdwaarderingen dan zouden deze wat hoger uitvallen.

Ten tweede, zijn de aannames van de kostenkengetallen voor een aantal modaliteiten op basis van input van de sector aangepast (van der Meulen, 2026). Zo is bijvoorbeeld bij spoorgoederenvervoer het laadvermogen aangepast en de benuttingsgraad naar beneden bijgesteld. Deze wijzigingen zijn op heel de reeks van kostenkengetallen (van 2015-2024) doorgevoerd (Jonkeren, 2026), maar zitten niet in de oude set reistijdwaarderingen die opgesteld zijn in 2023 (Knoope, 2023).

Tot slot, zijn er in de periode 2022-2024 kostenontwikkelingen geweest op het gebied van bijvoorbeeld personeels-, rente-, verzekerings-, en specifieke vervoerskosten. Deze ontwikkelingen zijn ook precies de reden om elke drie jaar de kostenkengetallen te actualiseren en daarmee ook de reistijdwaarderingen van een update te voorzien.

Tabel 1.2 De lange termijnreistijdwaardering van de oude en nieuwe set reistijdwaarderingen naast elkaar

Soort goederenstroom	Oude set reistijdwaarderingen (€2022/uur)	Nieuwe set reistijdwaarderingen (€2024/uur)
Gemiddeld vrachtverkeer	63,1	71,7
Gemiddeld spoorgoederenvervoer	1.137	772
Gemiddeld zeeschip	1.084	1.108
Gemiddeld binnenvaartschip	173	154
Luchtvracht	8.472	9.208
Bestelauto L2	45,5	50,7

2 Nadere toelichting van de aanpak

In dit hoofdstuk beschrijven we de aanpak om tot de nieuwe reistijdwaardering te komen.

Nieuwe kostenkengetallen

In de laatste update zijn kostenkengetallen van het goederenvervoer bepaald voor de jaren 2022, 2023 en 2024 (Jonkeren, 2026). Deze zijn verkregen door de verschillende kostencomponenten, zoals brandstofprijzen en personeelskosten, vanuit 2021 te indexeren. Dit betekent ook dat de kostenkengetallen voor het meest recentste jaar in prijspeil 2024 staan. De kostenkengetallen worden bepaald voor verschillende goederenstromen (namelijk natte bulk, droge bulk, stukgoed en container) en voor verschillende type voer- en vaartuigen. Bij binnenvaart wordt er bijvoorbeeld een onderscheid gemaakt tussen duwbakken, kleine, middelgrote, grote en zeer grote schepen. In de actualisatie zijn er kleine wijzigingen doorgevoerd in het type schepen waarvoor kostenkengetallen zijn gemaakt. Zo is er bij binnenvaart een vaartuigtype 'zeer groot' toegevoegd, terwijl er geen nieuwe kostenkengetallen zijn gemaakt voor het kleine containerschip.

Vernieuwde correctiefactor voor indirecte belastingen en subsidies

De kostenkengetallen zijn opgesteld als factorkosten exclusief btw. De andere kosten- en batenposten in een maatschappelijke kostenbatenanalyse zijn echter gebaseerd op marktprijzen inclusief btw. Voor een eerlijke vergelijking is afgesproken dat alle posten in een MKBA inclusief belastingen en subsidies moeten zijn (Zwaneveld, 2011). Dit betekent dat er een correctiefactor nodig is om de factorkosten om te zetten naar een bedrag inclusief btw. Deze correctiefactor is geactualiseerd en vastgesteld op 1,162 (Zwaneveld en Hendriks, 2026). Deze factor geldt voor alle goederenvervoermodaliteiten.[1]

Van kostenkengetallen naar reistijdwaarderingen

De kostenkengetallen gaan over de bedrijfseconomische kosten van goederenvervoerders. Dit zijn onder andere de loonkosten van de bestuurder en kosten aan voer- en vaartuigen, zoals afschrijvings-, verzekerings- en onderhoudskosten. Om van kostenkengetallen per uur naar reistijdwaarderingen per uur te komen, moeten de factorkosten zonder de afstandsafhankelijke kosten worden berekend. De veranderingen in de afstandsafhankelijke transportkosten worden namelijk als aparte kostenpost opgenomen in een MKBA en moeten daarom niet verwerkt zitten in de reistijdwaardering. Dit zou namelijk tot dubbeltellingen leiden.

In de reistijdwaardering zit naast de kosten van de vervoerder, ook de tijdwaardering van de verlader. Deze tijdwaardering hangt samen met de waarde van de goederen, rentekosten en van het eventuele stilvallen van de productie. De tijdwaardering van de verlader wordt ingeschat als aandeel van de transportkosten, en is 10% voor niet-container- en 20% voor containervervoer (Significance, 2023).

De reistijdwaarderingen worden dus berekend door de tijdwaardering van de verlader op tellen bij de factorkosten exclusief afstandsafhankelijke kosten en deze som vervolgens te vermenigvuldigen met een correctiefactor voor de btw. Deze formule staat uitgeschreven in vergelijking 1. Dit geeft de lange termijnmijnreistijdwaardering (10 jaar), waarbij van uit wordt gegaan dat alle tijdsbesparingen op personeel en materieel volledig kunnen worden benutten. Op de korte termijn kan het lastig zijn om de bespaarde tijd effectief te besteden; de bespaarde tijd is bijvoorbeeld te kort om een extra vracht te vervoeren. Vandaar dat voor de niet weg-modaliteiten er een verschil zit tussen de korte (1 jaar) en lange termijn (10 jaar) reistijdwaardering. De korte termijnreistijdwaardering wordt bepaald door de lange termijnreistijdwaardering te vermenigvuldigen met een ratio, zie vergelijking 2. In

[1] In de vorige richtlijn zat er nog een verschil tussen de modaliteiten omdat de toegepast btw-opslag afhing van het aandeel personeelskosten in de factorkosten.

Tabel 3.1 staan deze modaliteitafhankelijk ratio's. Deze zijn bepaald op basis van een *stated preference* onderzoek onder vervoerders en verladers (Significance, 2013). Voor de tussenliggende jaren wordt eenvoudigheidshalve een lineaire extrapolatie aangenomen.

De kostenkengetallen hebben een hoger detailniveau dan de reistijdwaarderingen, waar we alleen onderscheid maken tussen container, niet-container en een gemiddelde per modaliteit. Om deze aggregaten te berekenen worden weegfactoren gebruikt op basis van BASGOED 2018. Deze weegfactoren hebben we niet geactualiseerd; wel hebben we het effect van de toevoeging (en eliminatie) van nieuwe type voer- en vaartuigen meegenomen. Dit bleek echter nauwelijks effect te hebben op de weegfactoren. In deze notitie geven we alleen reistijdwaardering voor het meest actuele jaar en het bijbehorende prijspeil waarvoor kostenkengetallen beschikbaar zijn; dat is 2024. Reistijdwaarderingen in een ander prijspeil kunnen hiervan worden afgeleid op basis van de ophogingsmethodiek (Ministerie van Verkeer en Waterstaat & Centraal Planbureau, 2004).

Tabel 1.1 Ratio tussen de korte (1 jaar) en lange termijn (≥10 jaar) reistijdwaardering voor de verschillende goederenvervoermodaliteiten.

	Ratio korte en lange termijn (RKL)
Weg (zowel vrachtwagens als bestelauto)	1,00
Spoor	0,32
Luchtvaart	0,62
Binnenvaart – kade	0,13
Binnenvaart – sluis	0,96
Zeevaart	0,56

VTTF_LT = FK * (1 + %BTW) * (1 + %GC) (1)

VTTF_KT = FK * (1 + %BTW) * (RKL + %GC) (2)

Waarin:

VTTF_LT *reistijdwaardering in €/uur van het goederenvervoer op de lange termijn (> 10 jaar)*

VTTF_KT *reistijdwaardering in €/uur van het goederenvervoer op de korte termijn (1 jaar)*

FK *factorkosten van het goederenvervoer, exclusief de variabele kosten, uitgedrukt in €2024 per uur*

%BTW *correctiefactor voor belastingen*

%GC *aandeel goederencomponent van de transportkostencomponent. Deze is 20% voor container en 10% voor niet-container.*

RKL *ratio tussen de korte en lange termijn (zie Tabel 3.1)*

Referenties

CPB. (2015). BTW en de reistijdwaardering van zakelijke reizen en goederenvervoer in maatschappelijke kosten-batenanalyse. Den Haag: Centraal Planbureau (CPB).

Jonkeren, O. (2026). Bedrijfseconomische kostenkengetallen voor het goederenvervoer, update 2026. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Knoope, M. (2023). Nieuwe waarderingskengetallen voor reistijd, betrouwbaarheid en comfort. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Knoope, M. (2024). Reistijdwaardering van bestelauto's. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Meulen, van der, S., en van Eeken, T. (2026). Bedrijfseconomische kostenkengetallen voor het goederenvervoer. Panteia in opdracht van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Ministerie van Verkeer en Waterstaat & Centraal Planbureau. (2004). Directe Effecten Infrastructuurprojecten. Aanvulling op de Leidraad OEI. Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VW) en Centraal Planbureau (CPB).

RVO. (2026). Lichte bedrijfsvoertuigen. Laatst bekeken op 22 oktober 2026 op: https://duurzamevoertuigen.databank.nl/mosaic/nl-nl/elektrisch-vervoer/lichte-bedrijfsvoertuigen

SEE (2026). Kengetallen Bereikbaarheid. Steunpunt Economische Expertise (SEE) onderdeel van Rijkswaterstaat (RWS). Laatst bekeken op 22 oktober 2026 op: https://www.rwseconomie.nl/kengetallen/kengetallen-bereikbaarheid-map

Significance (2013). Values of time and reliability in passenger and freight transport in The Netherlands. Report for the Ministry of Infrastructure and the Environment. Den Haag: Significance, VU University Amsterdam, John Bates Services in samenwerking met TNO, NEA, TNS NIPO en PanelClix.

Significance (2023). Values of Time, Reliability and Comfort in the Netherlands 2022. New values for passenger travel and freight transport. Technical report. Den Haag: Significance.

Zwaneveld, P. (2011). De btw in kosten-batenanalyses. CPB Notitie 27 juni 2011. Centraal Planbureau.

Zwaneveld, P., & Hendriks, B. (2026). Consistente prijzen in MKBA's: update correctiefactor voor indirecte belastingen en subsidies. Centraal Planbureau (CPB).