



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bedrijfseconomische kostenkengetallen voor het goederenvervoer, update 2026

Notitie

Olaf Jonkeren

Mei 2026

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses.

De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en de staatssecretaris van IenW weer te geven.

Inhoud

Inhoud 3

- 1 Doel overzichtsnotitie 4**
- 2 Aanleiding en gebruiksdoeleinden 5**
- 3 Kennisproducten 6**
 - 3.1 Drie producten 6
 - 3.2 Wat is nieuw? 6
- 4 Bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer 8**
 - 4.1 Segmenten 8
 - 4.2 Belangrijkste opvallendheden **Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**
- 5 Toekomst Kostenkengetallen Goederenvervoer 11**
- 6 Q en A's 12**
- 7 Bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer 2026 en gebeurtenissen met maatschappelijke impact 14**
- Referenties 15**
- Colofon 16**

1 Doel overzichtsnotitie

Met deze overzichtsnotitie kan de lezer met een beperkte leesinspanning een beknopt maar volledig beeld krijgen van de 'bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer 2026'. Dit project is de opvolger van de eerdere update 'Kostenkengetallen voor het goederenvervoer' uit 2023 (Jonkeren, 2023). De basis van beide updates wordt gevormd door het 'Hoofdonderzoek kostenkengetallen goederenvervoer' uit 2020 (Jonkeren, 2020).

In deze update zijn de kostenkengetallen bepaald voor de jaren 2022-2024. Vanuit het hoofdonderzoek en de vorige update waren al kostenkengetallen beschikbaar voor de jaren 2015-2021. De huidige update betreft daarmee een verlenging van de reeks waardoor de (naar pdf geconverteerde) Excelbestanden bij dit onderzoek kostenkengetallen voor de periode 2015-2024 bevatten. De methodiek achter de huidige update is gelijk aan die van de vorige keer.

In deze overzichtsnotitie leggen we uit wat de aanleiding voor de actualisatie was, wie ze kan gebruiken voor welke doeleinden, welke producten zijn opgeleverd in het project, en wat kostenkengetallen nou eigenlijk zijn.

2 Aanleiding en gebruiksdoeleinden

Om vraagstukken waarvoor bedrijfseconomische kostenkengetallen van het goederenvervoer nodig zijn te kunnen beantwoorden is het noodzakelijk om actuele kostengegevens te hebben. Voorafgaand aan dit onderzoek was het meest recente jaar waarvoor bedrijfseconomische kostenkengetallen voor het goederenvervoer beschikbaar waren echter 2021. Om de getallen actueel te houden is een verlenging van de reeks jaren noodzakelijk. Nu deze update is gedaan is het meest recente jaar 2024.

De aanleiding voor het hoofdonderzoek uit 2020 was dat er destijds (eind 2018) geen volledig en recent overzicht van bedrijfseconomische kostenkengetallen voor het goederenvervoer beschikbaar was. Een verkenning van de bestaande literatuur wees uit dat er in feite sprake was van een lappendeken van bedrijfseconomische kostenkengetallen, zowel voor de jaren waarvoor ze beschikbaar zijn als voor de gegevensbronnen. Daarnaast bestonden er twijfels over de nauwkeurigheid van sommige (op dat moment recente) kostenkengetallen omdat ze tot stand waren gekomen door middel van een meerjarige indexatie. Tegelijkertijd bleek uit een interviewronde met beleidsmakers van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en met medewerkers van Rijkswaterstaat dat er een brede behoefte bestond aan actuele bedrijfseconomische kostenkengetallen. Daarbij werd inzicht in individuele kostenonderdelen (brandstof, personeel, afschrijvingen, etc.) van de verschillende modaliteiten belangrijk geacht.

Kostenkengetallen voor het goederenvervoer worden gebruikt door onderzoekers van kennisinstellingen zoals universiteiten, adviesbureaus en planbureaus. Zij gebruiken de kostenkengetallen in goederenvervoermodellen, om deze modellen te verbeteren en om betrouwbare modeluitkomsten mee te genereren. Op deze manier zijn kostenkengetallen voor het goederenvervoer op een indirecte manier van belang voor beleidsmakers. Zij gebruiken de (model)uitkomsten immers in de beleidsontwikkeling.

Naast het gebruik in goederenvervoermodellen worden de kostenkengetallen gebruikt in een KIM-studie naar de reistijdwaardering in het goederenvervoer. De waardering van de reistijd is op zijn beurt een belangrijke input bij het uitvoeren van maatschappelijke kosten-baten analyses (MKBA's) van projecten die relevant zijn voor het goederenvervoer. De bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer dragen ook op deze manier bij aan het inschatten van de effecten van beleidsmaatregelen.

Tot slot is kennis van kostenkengetallen bij beleid van belang om een goede gesprekspartner te zijn voor de politiek en marktpartijen, bijvoorbeeld bij vragen over concurrentiekracht van het goederenvervoer en over de impact van stijgende brandstofprijzen.

3 Kennisproducten

3.1 Drie producten

Het onderzoek 'Update bedrijfseconomische kostenkengetallen voor het goederenvervoer 2026' bevat drie soorten kennisproducten:

1. Deze overzichtsnotitie
2. Excelbestanden met daarin kostenkengetallen voor de jaren 2015-2024 voor de vervoerwijzen weg, binnenvaart, spoor, zeevaart, luchtvaart, en buisleiding.
3. Twee achtergrondrapporten met daarin een beschrijving van de kostenkengetallen en de verantwoording van bronnen, methoden en aannames. Het ene achtergrondrapport heeft betrekking op de modaliteit buisleidingen, het andere op de overige modaliteiten.

Product 1 is gemaakt door het KiM. De producten 2 en 3 zijn gemaakt door de onderzoeksbureaus Panteia (voor weg, spoor, binnenvaart, maritiem, en luchtvracht) en Ecorys (voor buisleidingen). Het KiM heeft daarvoor opdrachten verleend aan beide onderzoeksbureaus.

3.2 Wat is nieuw?

Een streven bij dit onderzoek is om het aanbod van bedrijfseconomische kostenkengetallen voor het goederenvervoer zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de behoeften van de gebruikers. Daarom is in de startfase van dit onderzoek aan de relevante stakeholders gevraagd of ze, ten opzichte van de kostenkengetallen in de vorige update, wensen hadden. Tabel 3.1 bevat een overzicht van de IenW onderdelen waarmee we hebben gesproken.

Tabel 3.1 Overzicht geraadpleegde stakeholders

Vervoerwijze	Organisatie
Weg	Directie WV, afdeling wegverkeersbeleid
Spoor	Directie OVS, afdeling veiligheid en Goederen
Binnenvaart	Directie MZ, afdeling binnenvaart en vaarwegen
	RWS-SEE
	RWS-WVL
Maritiem	Directie MZ, afdeling zeevaart
Luchtvracht	Directie Luchtvaart, afdeling Internationale Bereikbaarheid
Buisleiding	Directie MZ, afdeling multimodaal goederenvervoer en buisleidingen
	RWS-WVL

De inventarisatie van alle wensen en een afweging op basis van haalbaarheid en uitvoeringskosten heeft geleid tot diverse aanpassingen aan de kostenkengetallen voor het goederenvervoer ten opzichte van het hoofdonderzoek (2020) en de vorige update (2023):

- 1 Kostenkengetallen voor de modaliteit 'Buisleiding' zijn toegevoegd.
- 2 Kostenkengetallen voor handling van containers zijn toegevoegd.
- 3 Voor de modaliteit Binnenvaart zijn kostenkengetallen voor het vaartuigtype 'Zeer groot' (Verlengd groot Rijnschip) toegevoegd.
- 4 Voor de modaliteit Weg zijn kostenkengetallen voor de voertuigtypen 'Elektrische bestelauto' en 'Elektrische vrachtauto' toegevoegd.

4 Bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer

Kostenkengetallen voor het goederenvervoer zijn gebaseerd op de bedrijfseconomische kosten van goederenvervoerders. In dit onderzoek zijn kostenkengetallen bepaald voor de vervoerwijzen weg, spoor, binnenvaart, zeevaart, luchtvaart, en buisleiding in Nederland.¹

4.1 Segmenten

Binnen die vervoerwijzen is onderscheid gemaakt naar verschillende combinaties van voertuigtypen en verschijningsvormen van goederen (segmenten). De voertuigtypen kunnen niet allemaal alle verschijningsvormen vervoeren. Sommige combinaties van voertuigtype en verschijningsvorm bestaan niet, of komen nauwelijks voor. Tabel 4.1a laat voor de modaliteiten weg, spoor, binnenvaart, zeevaart en luchtvaart zien voor welke segmenten dit onderzoek kostenkengetallen presenteert (de groene vakjes) en voor welke niet (de rode vakjes).

Tabel 4.1a Goederenvervoersegmenten waarvoor kostenkengetallen zijn bepaald: weg, spoor, binnenvaart, zeevaart, luchtvaart.

Modaliteit	Voertuigtype	Verschijningsvorm				
		Niet container				Container
		Droge bulk	Natte bulk	Stukgoed	N.v.t.	Container
Weg	Vrachtauto					
	Vrachtauto elektrisch					
	Vrachtauto met aanhangwagen					
	Trekker met oplegger					
	Bestelauto					
	Bestelauto elektrisch					
	Trekker solo					
	Speciaal voertuig					
	LZV					
Spoor	Trein					
Binnenvaart	Klein					
	Middel					
	Groot					
	Zeer groot					
	Duwbakken					
Zeevaart	Carrier					
Luchtvaart	Cargo aircraft					

Bron: Panteia, 2026. Groen = kostenkengetallen beschikbaar. Rood = kostenkengetallen niet beschikbaar. Voor ieder groen vakje in de tabel, dit noemen we een segment, zijn kostenkengetallen bepaald.²

¹ 'In Nederland' moet als volgt worden geïnterpreteerd: voor weg, binnenvaart en luchtvaart gaat het om in Nederland gevestigde bedrijven die opereren in binnen- en buitenland. Voor spoor en zeevaart gaat het om (1) in Nederland gevestigde bedrijven die opereren in binnen- en buitenland en (2) in het buitenland gevestigde bedrijven die opereren in Nederland en daar buiten. Voor buisleiding gaat het om vervoer in Nederland.

² Tabel 2.1a onderscheidt 4 verschijningsvormen. Naast de segmentering in Tabel 2.1a, bestaat er ook een segmentering naar 10 goederensoorten. Voor die segmenten zijn ook kostenkengetallen opgesteld. De kolom "n.v.t." heeft betrekking op voertuigtypen die geen goederen vervoeren. Voor de beantwoording van sommige vragen in een goederenvervoercontext kan ook behoefte zijn aan kostenkengetallen voor deze voertuigtypen.

Voor buisleidingenvervoer onderscheiden we 4 segmenten: verschillende buisdiameters voor typische goederensoorten met minimale en maximale jaar volumes. Tabel 4.1b toont de segmenten voor de modaliteit buisleidingen. Tabel 4.1c geeft een overzicht van de verschillende soorten overslag van containers waarvoor we kostengetallen presenteren.

4.1b Goederenvervoersegmenten waarvoor kostenkengetallen zijn bepaald: buisleiding.

Segment	1		2		3		4	
Diameter buisleiding (inch)	8'-12'		24'		36'		48'	
Goederensoort	Kleine chemische stromen, niche-toepassingen		Middelgrote industriële corridors		Grote bulkstromen (olie, CO ₂ , nafta)		Waterstof- en CO ₂ -backbones	
Jaarvolume (ton)	1 mln	5 mln	5 mln	12 mln	12 mln	20 mln	20 mln	35 mln

Bron: Ecorys, 2026.

4.1c Overslag segmenten waarvoor kostenkengetallen zijn bepaald: containers.

Locatie	Overslag
Zeeterminal Rotterdam	Schip - opslag - vrachtauto (2 handelingen)
Zeeterminal Rotterdam	Schip - opslag - binnenvaart (2 handelingen)
Zeeterminal Rotterdam	Schip - opslag - spoor (2 handelingen)
Inlandterminal	Vrachtauto - opslag - binnenvaart (2 handelingen)
Inlandterminal	Vrachtauto - opslag - spoor (2 handelingen)

Bron: Panteia, 2026.

De kostenkengetallen goederenvervoer zijn voor weg, spoor, binnenvaart, zeevaart, en luchtvracht uitgedrukt in verschillende eenheden:

- Kosten per km (€/km)
- Kosten per uur (€/uur)
- Kosten per tonkm (€/tonkm)
- Kosten per ton per uur (€/tonuur)

De kosten van laden, lossen, en wachten voor de vervoerder zijn alleen in €/uur uitgedrukt.

De kosten voor buisleidingvervoer zijn alleen uitgedrukt in €/tonkm en €/ton. De kosten van de fysieke handling van containers zijn uitgedrukt per 2 handelingen (2 keer optillen).

De eerdere update, uit 2023, presenteert kostenkengetallen voor Nederland voor de jaren 2015-2021. Het jaar 2018 is het zogenaamde basisjaar. Voor dit basisjaar zijn tijdens het hoofdonderzoek uit 2020 op verschillende manieren kostendata verzameld in de goederenvervoermarkt, bij de vervoerders zelf. De verzameling van deze data gebeurt op een gedetailleerd niveau, per kostensoort. Deze kostensoorten zijn deels generiek (voor alle vervoerwijzen) en deels specifiek (uniek voor een bepaalde vervoerwijze).

De generieke kostensoorten zijn:

- Brandstofkosten of energiekosten (bij spoor)
- Personeelskosten
- Onderhoud & reparatie
- Afschrijving
- Verzekering
- Rente

Voorbeelden van specifieke kostensoorten zijn:

- Gebruiksvergoeding en opstel- en rangeerkosten voor het spoor
- Tolkosten voor het wegvervoer
- Havengelden voor maritiem vervoer

Bij de vorige update zijn de kostenkengetallen 2019-2021 verkregen door middel van het indexeren (op het niveau van kostensoorten) van de getallen voor 2018. In de huidige update zijn de kostenkengetallen 2022-2024 verkregen door de getallen vanuit 2021 verder te indexeren.

Voor een compleet overzicht van de kostensoorten verwijzen we naar de naar pdf geconverteerde Excelbestanden en het achtergrondrapport.

4.2 Opmerkelijke ontwikkelingen

De Excelbestanden met kostenkengetallen laten enkele opvallende kostenontwikkelingen zien (zie de percentages in de tabbladen 'Ontwikkeling'). We lichten er hier een paar uit:

Energie/brandstof: bij iedere vervoerwijze zien we tussen 2021 en 2022 een sterke stijging van deze kosten. Die stijging is hoofdzakelijk toe te schrijven aan het effect van de invasie van Rusland in Oekraïne op de wereldwijde energie- en brandstofprijzen.

Rente: we zien in de periode 2022 tot 2024 een sterke relatieve stijging van de rentekosten voor het wegvervoer (30%-40%) en de binnenvaart en de zeevaart (+20%). Enkele oorzaken van die gestegen kosten zijn:

- Renteverhogingen door de Europese Centrale Bank (ECB): om de hoge inflatie te bestrijden, heeft de ECB vanaf juli 2022 de rentetarieven verhoogd, van een negatieve -0,5% depositorente naar 4% in september 2023 (ECB, 2026). Dit heeft geleid tot hogere rentes op zakelijke leningen en financieringen voor schepen. Merk op dat een grote relatieve stijging van de rente hier samengaat met een kleine absolute stijging.³
- Leasecontracten wegvervoer: wat ook kan hebben meegespeeld is een toename in leaseconstructies tegen hogere rentepercentages (TTM, 2026).

Specifieke vervoerkosten: voor spoor was er tussen 2022 en 2023 sprake van een daling van 25% van deze kosten. Dit betreft de bruto gebruiksvergoeding die naar beneden is bijgesteld in 2023.

³ Voorbeeld: een 40% stijging op een rente van 1% resulteert in een rente van 1,40%.

5 Toekomst Kostenkengetallen Goederenvervoer

Met het voorliggende onderzoek wordt voorzien in de behoefte aan een recent, volledig, en betrouwbaar overzicht van kostenkengetallen voor het goederenvervoer. Het KIM voert dit onderzoek daarom op regelmatige basis uit. Een volgende editie waarin de reeks wordt verlengd is derhalve voorzien in 2029. Het ligt in de lijn der verwachting dat dan een nieuw basisjaar wordt berekend, in plaats van opnieuw een indexering zoals nu is gebeurd. Het huidige basisjaar is 2018. We verwijzen naar het achtergrondrapport en naar de naar pdf geconverteerde Excelbestanden voor een toelichting op het indexeren.

6 Q en A's

In verband met mogelijke vragen over het gebruik van de kostenkengetallen voor het goederenvervoer hebben we een aantal Q & A's opgesteld:

1Q: Voor welke doeleinden en door wie kunnen kostenkengetallen voor het goederenvervoer worden gebruikt?

1A: De gebruiksdoeleinden zijn zeer divers: ze kunnen worden gebruikt in goederenvervoermodellen, in onderzoeken op het gebied van goederenvervoer, in (beleids)notities en discussies, enzovoort. Mogelijke gebruikersgroepen zijn: medewerkers van universiteiten, consultants, beleidsmakers, en studenten.

2Q: Hoe moeten de kostenkengetallen worden geïnterpreteerd?

2A: De kostenkengetallen moeten worden beschouwd als de gemiddelde kosten voor goederenvervoer met een bepaalde combinatie van voertuigtype en goederensoort (een segment). Daarbij wordt per voertuigtype uitgegaan van een bepaald kilometrage en een bepaald aantal inzeturen per jaar.

3Q: Geven de kostenkengetallen een beeld van de prijs van het goederenvervoer?

3A: Nee, de kostenkengetallen betreffen de kosten die gemaakt worden door de vervoerders. Dit is wat anders dan de prijs die betaald wordt voor het goederenvervoer. Daarin zitten naast de kosten, ook de winstmarge van de vervoerder en eventuele subsidies en belastingen verwerkt.

4Q: Ik wil meer recente kostenkengetallen dan die voor 2024. Hoe indexeer ik de kostenkengetallen?

4A: KiM heeft de intentie om de kostenkengetallen in de toekomst 1x per twee a drie jaar te actualiseren door middel van indexeren of door een nieuw basisjaar te berekenen. Om te kunnen indexeren is specifieke kosteninformatie uit de markt nodig. Een gebruiker kan de kostenkengetallen daarom beter niet zelf indexeren.

5Q: Wat is de relatie tussen kostenkengetallen voor het goederenvervoer en de reistijdwaardering voor het goederenvervoer?

5A: Eenvoudig gesteld is de reistijdwaardering van de goederenvervoermodaliteiten gelijk aan de tijdsafhankelijke kosten van dat vervoer. De afstandsafhankelijke kosten worden apart, als separate kostenpost, in een MKBA opgenomen. Opname van de afstandsafhankelijke kosten in de reistijdwaardering leidt daardoor tot een dubbeltelling. Voor meer informatie over dit onderwerp verwijzen we naar Knoope (2023).

6Q: Ik wil weten wat de verschillen zijn in kosten voor het goederenvervoer tussen vervoerwijzen. Hoe zoek ik dat op?

6A: Kostenverschillen tussen vervoerwijzen kunnen worden achterhaald door de kosten in de Excelbestanden van twee verschillende segmenten met elkaar te

vergelijken. Vergelijk bijvoorbeeld de kosten per tonkm van het vervoer van containers. Dat is voor het wegvervoer 0,157 €/tonkm voor een trekker met oplegger en 0,063 €/tonkm voor een middelgroot binnenvaartschip voor het jaar 2024.

7Q: Zijn de kostenkengetallen in- of exclusief BTW?

7A: De kostenkengetallen zijn exclusief BTW, het zijn immers kosten en geen prijzen.

8Q: Wat is de betekenis van het begrip "basisjaar"?

8A: "Basisjaar" betekent dat de kostenkengetallen voor dat jaar zijn berekend op basis van gegevens over het goederenvervoer. Die gegevens zijn afkomstig van goederenvervoerders. Het basisjaar is de basis voor de andere jaren waarvoor de kostenkengetallen zijn bepaald door middel van indexeren. Het basisjaar is daarvoor het startpunt en heeft als waarde "100".

7 Bedrijfseconomische kostenkengetallen goederenvervoer 2026 en gebeurtenissen met maatschappelijke impact

In de afgelopen jaren hebben zich enkele gebeurtenissen met een grote impact op de maatschappij voorgedaan. Denk aan de COVID-pandemie in de periode 2020-2022, en de sterke stijging van de energieprijzen als gevolg van de start van de oorlog in Oekraïne in 2022.⁴ Deze gebeurtenissen hebben in meer of mindere mate effect op de kostenkengetallen voor het goederenvervoer.

Voor weg, spoor, binnenvaart, zeevaart en luchtvracht zijn de kostenkengetallen voor de verschillende segmenten (= combinatie van voertuigtype en goederensoort) gebaseerd op een bepaald gebruik (aantal km/jaar en uur/jaar) per voertuigtype, met als basisjaar 2018. In deze update (en de vorige) zijn de verschillende kostensoorten (zie hoofdstuk 2) geïndexeerd. De niet-kosten uitgangspunten (aantal kilometer per jaar, aantal effectieve uren per jaar, gemiddeld vervoerd tonnage per reis op jaarbasis) zijn dat grotendeels⁵ niet. Het is mogelijk dat deze variabelen wel worden beïnvloed door genoemde gebeurtenissen. Daarom is het belangrijk om binnen een afzienbaar aantal jaren na het huidige basisjaar (2018), de kostenkengetallen voor een nieuw basisjaar te berekenen. Tegelijkertijd merken we op dat het goederenvervoer veel minder is geraakt door de COVID-pandemie dan het personenvervoer (KiM, 2021). De gestegen energie prijzen in 2022 zijn via het indexeren van de brandstof- en elektriciteitskosten direct meegenomen in deze update. Het indirecte effect van deze gestegen prijzen (op de inzet van de voertuigen in termen van afstand (km) en tijd (gebruiksuren)), is niet meegenomen.

Voor buisleidingvervoer zijn de energiekosten een zeer klein deel van de totale kosten (minder dan 5%, zie Ecorys, 2026). Een stijging van de energieprijzen zal daardoor ook maar zeer beperkt doorwerken in de totale kosten, en daardoor in het gebruik van buisleidingen.

De kostenkengetallen voor 2015-2024 moeten tegen deze achtergrond worden gezien. Gebruikers moeten zich bovenstaande realiseren bij het toepassen van de kostenkengetallen in de vraagstukken die ze willen beantwoorden.

⁴ Ten tijde van schrijven van deze notitie in mei 2026 zien we weer een stijging van de energieprijzen, maar nu als gevolg van de oorlog in het Midden-Oosten.

⁵ Naar aanleiding van toetsingssessies met de binnenvaart- en spoorsector zijn voor deze vervoerwijzen enkele niet-kosten uitgangspunten uit 2018 wel aangepast. Deze sessies zijn georganiseerd naar aanleiding van commentaar vanuit beide sectoren in de afgelopen jaren op de kostenkengetallen.

Referenties

- ECB (2026) Website Europese Centrale Bank, geraadpleegd 30-04-2026: <https://www.ecb.europa.eu/ecb-and-you/explainers/html/interest-rates-changes.nl.html>.
- Ecorys (2026), Verkenning bedrijfseconomische Kosten van transport via buisleidingen; Rotterdam, april 2026.
- Jonkeren O. (2020) *Kostenkengetallen voor het goederenvervoer: overzichtsnote*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Den Haag, mei 2020.
- Jonkeren O. (2023) *Kostenkengetallen voor het goederenvervoer 2023: een update ten opzichte van 2020*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Den Haag, maart 2023.
- KiM (2021) *Mobiliteitsbeeld 2021*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Den Haag, november 2021.
- Knoope M. (2023) *Nieuwe waarderingskengetallen voor reistijd, betrouwbaarheid en comfort*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Den Haag, december 2023.
- Panteia (2026) *Bedrijfseconomische kostenkengetallen voor het goederenvervoer; update 2026*, Zoetermeer, mei 2026.
- TTM (2026) Website vaktijdschrift TTM voor eigen- en beroepsvervoer over de weg, geraadpleegd 30-04-2026: <https://www.ttm.nl/fleet/fleetmanagement/meer-leaseconstructies-in-transport-en-logistiek-in-2024/159429/#:~:text=In%202024%20is%20een%20verdere%20toename%20van,Dit%20gaat%20voornamelijk%20om%20leasecontracten%20tot%20250.000.>

Colofon

Dit is een uitgave van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM),
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Mei 2026

Auteurs:

Olaf Jonkeren

Projectnummer: ER2515

Vormgeving en opmaak: IenW

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Bezuidenhoutseweg 20

2594 AV Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 456 1965

Website : www.kimnet.nl

E-mail : info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl
of aan te vragen bij het KiM (via info@kimnet.nl). U kunt natuurlijk ook altijd
contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen op voorwaarde van
bronvermelding: Jonkeren, O. (2026), Bedrijfseconomische kostenkengetallen
voor het goederenvervoer, update 2026. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
(KiM). Dat geldt ook voor de achtergrondrapporten bij de kostenkengetallen van
Panteia en Ecorys:

Panteia (2026), Bedrijfseconomische kostenkengetallen voor het goederenvervoer;
update 2026, Zoetermeer, mei 2026.

Ecorys (2026), Verkenning bedrijfseconomische Kosten van transport via
buisleidingen; Rotterdam, april 2026.