Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Notitie

Monitor energieschok – week 44, 2026

Inzicht in toegenomen kosten voor verschillende modaliteiten

Mathijs de Haas | November 2026

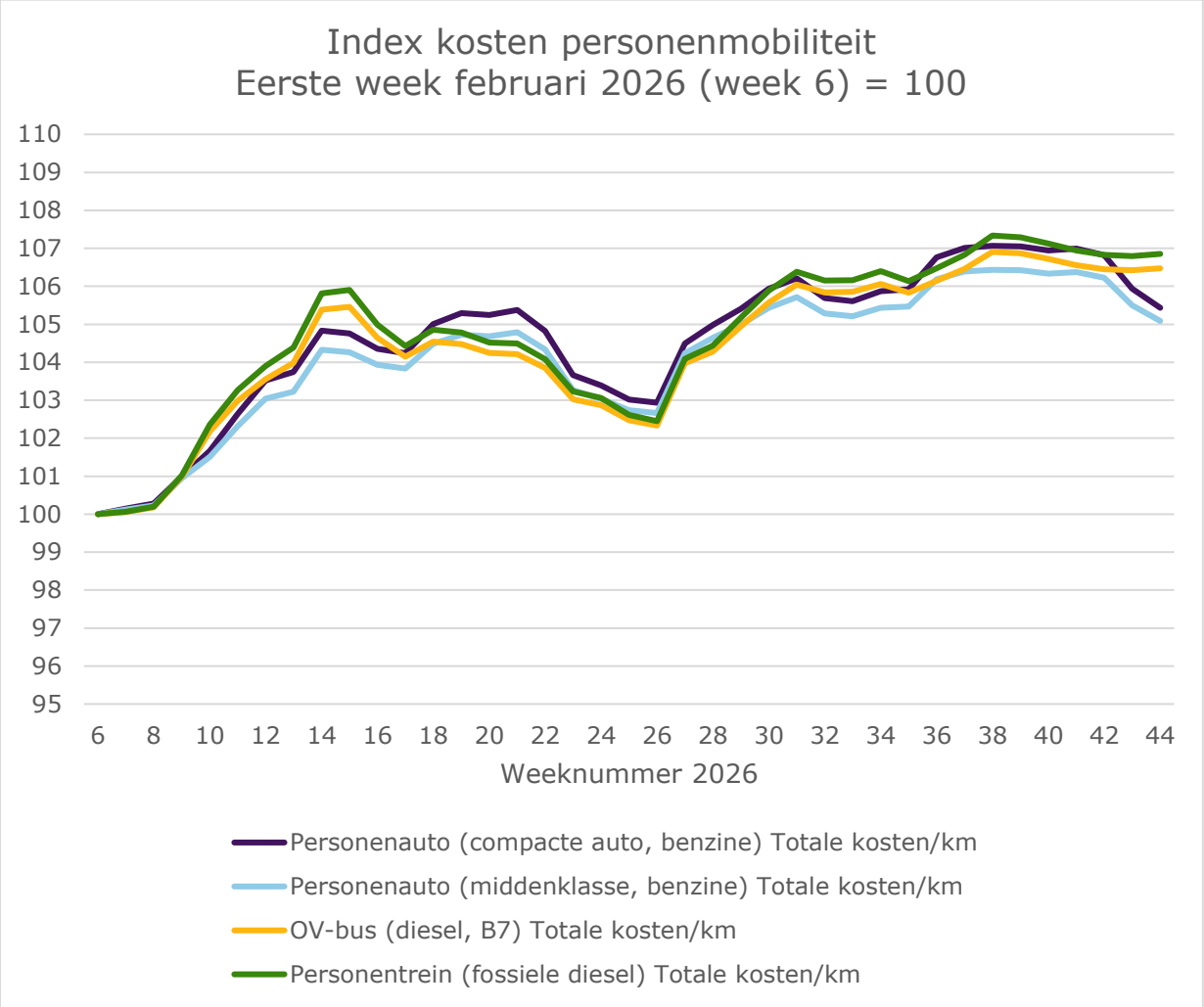
KiM | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Aanleiding en aanpak

Deze monitor bevat een inschatting van de toegenomen kosten voor verschillende modaliteiten. Deze monitoring is opgezet op verzoek van de minister van Infrastructuur en Waterstaat naar aanleiding van de actualiteiten rond de sterke stijging van brandstofprijzen in het voorjaar van 2026. Het betreft een tijdelijke monitor van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Voor de inhoud van deze monitor is het volgende van belang:

- Voor goederenvervoer werken met kostenkengetallen die het KiM in mei 2026 heeft gepubliceerd (Jonkeren, 2026). Die geven de gemiddelde kosten per modaliteit weer, uitgaande van gemiddelde vervoersprestaties. De kostenontwikkeling kan daarom anders uitpakken voor individuele casussen.
- Bij personenmobiliteit werken we voor personenauto's met kostenkengetallen van het NIBUD (2025). Voor de kosten van vervoerders in het openbaar vervoer hebben we geen gedetailleerde kostenkengetallen beschikbaar. Wel weten we voor de ov-bus het gemiddelde energieverbruik/km (CE Delft, 2026) en voor de dieseltrein het gemiddelde brandstofverbruik/km (Ricardo, 2024). Daarnaast weten we voor deze ov-modaliteiten het aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten (DOVA, 2025). Daarmee doen we een inschatting van het effect van de gestegen brandstofprijzen op de brandstofkosten/km en de totale kosten. Ook bij personenmobiliteit geldt dat de kostenontwikkeling anders kan uitpakken voor individuele casussen.
- We rekenen met gemiddelde weekprijzen van brandstoffen om dagelijkse fluctuaties uit te middelen. Ook gemiddelde weekprijzen kunnen echter een vertekend beeld geven doordat brandstof in sommige sectoren, zoals de luchtvaart, voor een bepaalde periode vooruit wordt gekocht. Wekelijkse fluctuaties hoeven daarom niet direct, of niet volledig, door te werken in de daadwerkelijke kosten voor vervoerders. Deze monitor gaat uit van gemiddelde brandstofprijzen in week 44 (26 oktober 2026 –1 november 2026). De referentieperiode is de eerste week van februari 2026, voordat de brandstofkosten begonnen te stijgen.
- De kostenkengetallen waar we mee werken hebben verschillende basisjaren (voor goederenvervoer is dit 2024, voor de personenauto is dit juni 2025). Voor alle niet-brandstofkosten nemen we aan dat deze de consumentenprijsindex (CPI) volgen (CBS, 2026a).
- Bij het goederenvervoer, ov-bus en dieseltrein zijn alle genoemde bedragen exclusief btw. Bij personenauto's zijn de genoemde bedragen inclusief btw.
- We houden in deze monitor geen rekening met veranderingen in gedrag, zoals:
    - Veranderingen in tankgedrag of zuiniger rijden
    - Minder rijden of minder vervoeren
- We gaan er van uit dat er wel sprake is van gedragsveranderingen, maar daar hebben we nog geen zicht op. In de notitie over brandstofconsumptie en gevolgen van prijsveranderingen gaan we in op de te verwachten effecten (De Haas et al., 2026).
- Voor het goederenvervoer hebben we geen zicht op de mate waarin de extra kosten uiteindelijk bij de consument terechtkomen. In de goederenvervoersector wordt gewerkt met brandstofclausules. Afhankelijk van de inhoud van deze clausules kunnen de hogere brandstofkosten in meer of mindere mate (afhankelijk van prijsstelling en afgesproken termijnen) worden doorberekend aan de klanten (Visser & Knoope, 2022). TLN (Transport- en Logistieksector) stelde in maart 2026 dat meer dan 80% van de vervoerders een brandstofclausule toepast, waarbij de meeste clausules werken met vaste afrekenperioden, per kwartaal, maand of week, terwijl er ook varianten zijn waarbij werkelijke kosten achteraf worden verrekend (TLN, 2026). Inzicht in dergelijke brandstofclausules is beperkt.

1 Personenmobiliteit



Bronnen: bewerking KiM op basis van kostenkengetallen personenauto's (NIBUD, 2025), energieverbruik van ov-bussen (CE Delft, 2026), dieselverbruik van personentreinen (Ricardo, 2024), Landelijk Bijdrage Index ov (DOVA, 2025) en gemiddelde pompprijzen voor benzine (CBS, 2026b)

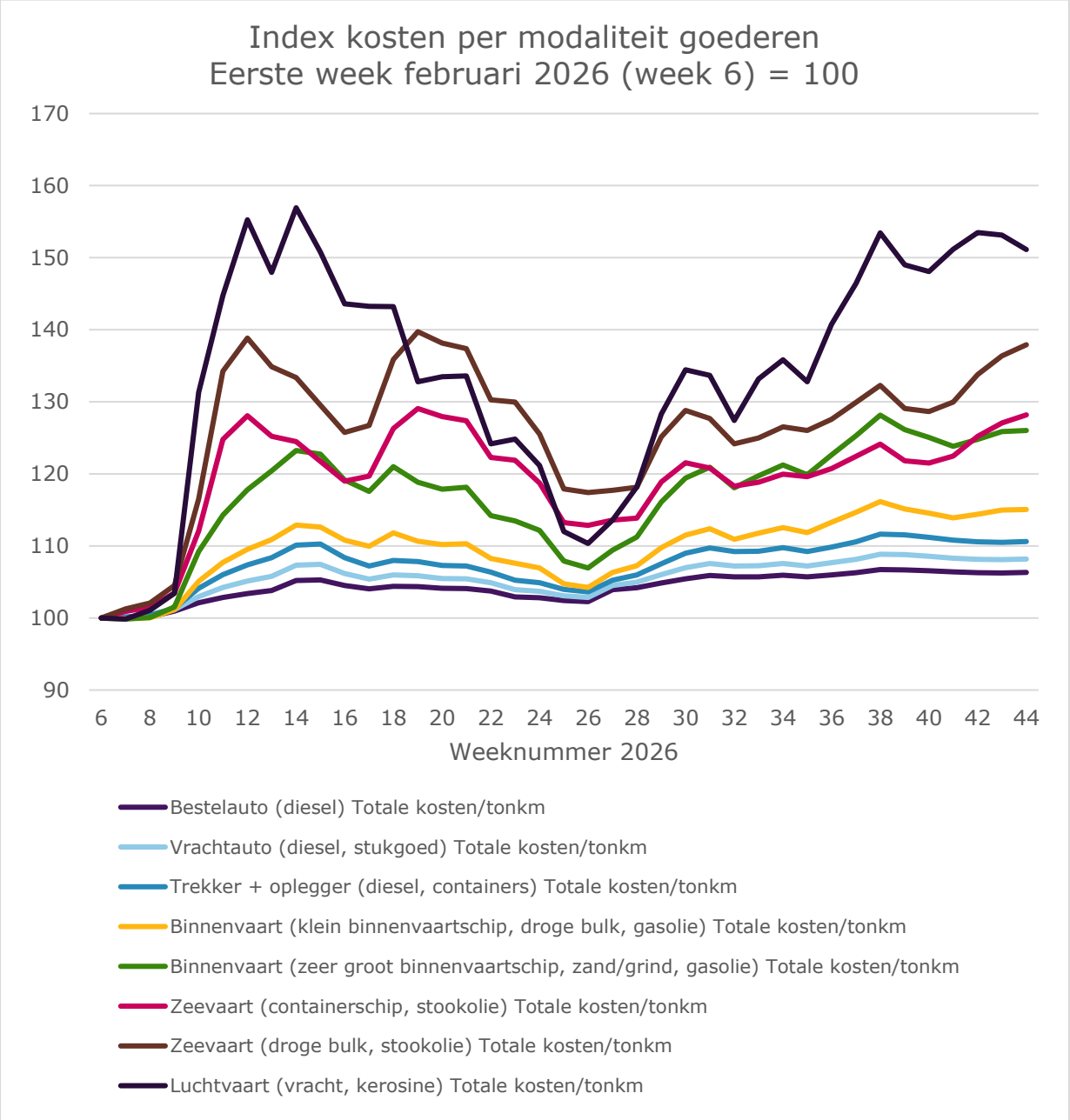
Let op: Zoals eerdergenoemd gaan hier uit van directe doorwerking van wekelijkse fluctuaties in brandstofprijzen in de kosten voor automobilisten en vervoerders. We hebben geen zicht op eventuele brandstofcontracten die vervoerders hebben om tegen een lagere prijs in te kopen. We houden ook geen rekening met gedragsveranderingen, zoals strategisch tanken (minder vaak bij tankstations aan de snelweg, of vaker bij tankstations net over de grens) en ander rijgedrag (zuiniger rijden of minder autoritten). Bedragen bij personenauto's zijn inclusief btw, bij het ov exclusief btw.

- **Personenauto (compacte auto, benzine)**: De totale kosten per km (incl. afschrijving, verzekering, mrb, enz.) liggen met de brandstofprijzen in week 44 ongeveer 5,4% hoger dan in de eerste week van februari 2026. De totale kosten per km zijn toegenomen van gemiddeld €0,57 naar €0,60. Dat komt met een gemiddeld kilometrage van 9.000 km per jaar neer op gemiddeld ongeveer €5,31 extra per compacte personenauto per week.

- **Personenauto (middenklasse, benzine)**: De totale kosten per km (incl. afschrijving, verzekering, mrb, enz.) liggen met de brandstofprijzen in week 44 ongeveer 5,1% hoger dan in de eerste week van februari 2026. De totale kosten per km zijn toegenomen van gemiddeld €0,78 naar €0,82. Dat komt met een gemiddeld kilometrage van 11.000 km per jaar neer op gemiddeld ongeveer €8,34 extra per middenklasse personenauto per week.
- **Openbaar vervoer (kosten voor de reiziger)**: Tarieven in het openbaar vervoer worden in principe jaarlijks geïndexeerd. Kosten voor ov-reizigers zijn daardoor (nog) niet gewijzigd naar aanleiding van de toegenomen brandstofkosten.
- **Ov-bus (diesel, kosten voor de vervoerder)**[1]: Voor de ov-bus hebben we geen gedetailleerde kostenkengetallen. We baseren deze inschatting daarom op het gemiddelde energieverbruik per km en het aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten. De brandstofkosten per km zijn toegenomen van gemiddeld €0,46 in de eerste week van februari 2026 naar €0,62 in week 44. Dat komt met een gemiddeld kilometrage van 70.000 km per jaar neer op gemiddeld ongeveer €223,- extra per diesel (B7) ov-bus per week. Op de totale kosten is dat een toename van ongeveer 6,5%.
- **Personentrein (fossiele diesel, kosten voor de vervoerder)**[2]: Voor de personentrein hebben we geen gedetailleerde kostenkengetallen. We baseren deze inschatting daarom op het gemiddelde brandstofverbruik per km en het aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten. De brandstofkosten per km zijn toegenomen van gemiddeld €1,65 in de eerste week van februari 2026 naar €2,24 in week 44. Op de totale kosten is dat een toename van ongeveer 6,8%.

[1] Voor de ov-bus schatten we het brandstofverbruik in op basis van het gemiddelde energieverbruik van 10,95 MJ/voertuigkm en de verbrandingswaarde van diesel (B7) van 35,90 MJ/liter (CE Delft, 2026). Op basis van het aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten zoals opgenomen in de Landelijk Bijdrage Index ov (9,32% in 2024) schatten we in hoe de toegenomen brandstofkosten zich vertalen in een toename van de totale kosten.
[2] Voor de personentrein schatten we het brandstofverbruik in op basis van het totale dieselverbruik van personentreinen en de totale afgelegde afstand (Ricardo, 2026)). Op basis van het aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten zoals opgenomen in de Landelijk Bijdrage Index ov (10,46% in 2024) schatten we in hoe de toegenomen brandstofkosten zich vertalen in een toename van de totale kosten. Voor personentreinen hebben we geen informatie over gemiddelde jaarkilometrages per trein. Op basis van dienstregelingkilometers kan per lijn worden ingeschat wat de toegenomen kosten/week zijn.

2 Goederenvervoer



Bronnen: bewerking KiM op basis van kostenkengetallen goederenvervoer (Jonkeren, 2026) en prijzen brandstof: diesel: CBS (2026b), gas- en stookolie (in Rotterdam): Ship&Bunker (2026), Kerosine (Europese prijsindex): S&P Global (2026)

Let op: Zoals eerdergenoemd gaan we hier uit van directe doorwerking van wekelijkse fluctuaties in brandstofprijzen in de kosten voor vervoerders. Omdat in sommige gevallen brandstof voor een langere periode wordt ingekocht, kan dit een vertekend beeld geven. De bedragen bij goederenvervoer zijn exclusief btw.

- **Bestelauto (diesel)**: De totale kosten per tonkm liggen met de brandstofprijzen in week 44 ongeveer 6,3% hoger dan in de eerste week van februari 2026. De kosten per tonkm zijn toegenomen van gemiddeld €9,72 naar €10,33. Dat komt met een vervoersprestatie van ongeveer 12.500 tonkm per jaar neer op gemiddeld ongeveer €148,- extra per bestelauto per week.

- **Vrachtauto (diesel, stukgoed)**: De totale kosten per tonkm liggen met de brandstofprijzen in week 44 ongeveer 8,2% hoger dan in de eerste week van februari 2026. De kosten per tonkm zijn toegenomen van gemiddeld €0,49 naar €0,53. Dat komt met een vervoersprestatie van ongeveer 395.000 tonkm per jaar neer op gemiddeld ongeveer €305,- extra per vrachtauto per week.
- **Trekker + oplegger (diesel, containers)**: De totale kosten per tonkm liggen met de brandstofprijzen in week 44 ongeveer 10,6% hoger dan in de eerste week van februari 2026. De kosten per tonkm zijn toegenomen van gemiddeld €0,16 naar €0,18. Dat komt met een vervoersprestatie van ongeveer 1,4 miljoen tonkm per jaar neer op gemiddeld ongeveer €463,- extra per trekker+oplegger per week.
- **Binnenvaart (klein binnenvaartschip, droge bulk, gasolie)**: De totale kosten per tonkm liggen met de brandstofprijzen in week 44 ongeveer 15,0% hoger dan in de eerste week van februari 2026. De kosten per tonkm zijn toegenomen van gemiddeld €0,068 naar €0,078. Dat komt met een vervoersprestatie van ongeveer 3,4 miljoen tonkm per jaar neer op gemiddeld ongeveer €663,- extra per klein binnenvaartschip per week.
- **Binnenvaart (zeer groot binnenvaartschip, zand/grind, gasolie)**: De totale kosten per tonkm liggen met de brandstofprijzen in week 44 ongeveer 26,0% hoger dan in de eerste week van februari 2026. De kosten per tonkm zijn toegenomen van gemiddeld €0,020 naar €0,025. Dat komt met een vervoersprestatie van ongeveer 3,4 miljoen tonkm per jaar neer op gemiddeld ongeveer €7.000,- extra per zeer groot binnenvaartschip per week.
- **Zeevaart (containerschip, stookolie)**: De totale kosten per tonkm liggen met de brandstofprijzen in week 44 ongeveer 28,2% hoger dan in de eerste week van februari 2026. De kosten per tonkm zijn toegenomen van gemiddeld €0,0015 naar €0,0020. Dat komt met een vervoersprestatie van ongeveer 8,3 miljard tonkm per jaar neer op gemiddeld ongeveer €69.800,- extra per containerzeevaartschip per week.
- **Zeevaart (droge bulk, stookolie)**: De totale kosten per tonkm liggen met de brandstofprijzen in week 44 ongeveer 37,9% hoger dan in de eerste week van februari 2026. De kosten per tonkm zijn toegenomen van gemiddeld €0,0037 naar €0,0051. Dat komt met een vervoersprestatie van ongeveer 3,2 miljard tonkm per jaar neer op gemiddeld ongeveer €86.300,- extra per droge bulk zeevaartschip per week.
- **Luchtvaart (vracht, kerosine)**: De totale kosten per tonkm liggen met de brandstofprijzen in week 44 ongeveer 51,1% hoger dan in de eerste week van februari 2026. De kosten per tonkm zijn toegenomen van gemiddeld €0,24 naar €0,37. Dat komt met een vervoersprestatie van ongeveer 310 miljoen tonkm per jaar neer op gemiddeld ongeveer €737.000,- extra per vrachtvliegtuig per week.
- **Spoorgoederenvervoer (diesel)**: We hebben momenteel enkel kostenkengetallen beschikbaar voor elektrisch spoorgoederenvervoer. Daarom hebben we geen inschatting van de toegenomen kosten voor dieselgoederentreinen.

Referenties

CBS. (2026a). *Consumentenprijzen; CPI 2025=100, index en mutaties.* Geraadpleegd op 5 november 2026 van https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/86141NED/table

CBS. (2026b). *Pompprijzen motorbrandstoffen; brandstofsoort, per dag*. Geraadpleegd op 5 november 2026 van https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/80416ned/table

CE Delft. (2026). *STREAM Personenvervoer. Emissiekentallen modaliteiten 2025*. https://ce.nl/publicaties/stream-personenvervoer-emissiekentallen-modaliteiten-2025/

De Haas, M., Zijlstra, T., & Moorman, S. (2026). *Brandstofconsumptie voor mobiliteit - de gevolgen van prijsveranderingen*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

DOVA. (2025). *LBI 2025 definitief en LBI prognose 2026*. https://dova.nu/document/lbi-2025-definitief-en-lbi-prognose-2026

Jonkeren, O. (2026). *Bedrijfseconomische kostenkengetallen voor het goederenvervoer, update 2026*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. https://www.kimnet.nl/documenten/2026/05/28/bedrijfseconomische-kostenkengetallen-voor-het-goederenvervoer-update-2026

NIBUD. (2025). *Autokosten*. Geraadpleegd op 9 april van https://www.nibud.nl/onderwerpen/uitgaven/autokosten

Ricardo. (2024). *CO2- en NOx-emissies dieseltreinen Nederland in 2022 en zero-emissie oplossingen*. https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/toekomst/duurzaamheid/documenten/co2-emissies-dieseltreinen---goederen--en-reizigersvervoer-_rapport_publieksversie-v1.1-final.pdf

S&P Global. (2026). *Platts Jet Fuel Price Assessments*. Geraadpleegd op 5 november 2026 van https://www.spglobal.com/energy/en/pricing-benchmarks/assessments/refined-products/jet-fuel

Ship&Bunker. (2026). *Rotterdam Bunker Prices*. Geraadpleegd op 5 november van https://shipandbunker.com/prices/emea/nwe/nl-rtm-rotterdam

Colofon

November 2026

Auteurs: Mathijs de Haas

Projectnummer: MB2618

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding:

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2026). *Monitor energieschok – week 44, 2026.* Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

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

www.kimnet.nl | info@kimnet.nl | 070 456 1965

Bezuidenhoutseweg 20 | 2594 AV Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag