



# Kostenontwikkelingen in het wegvervoer

Periode 1 januari 2008 ten opzichte van 1 januari 2007



Uitgebracht door EVO-Bedrijfsadvies  
Zoetermeer, december 2007

## Inhoudsopgave

1. Toelichting vastgestelde gemiddelde kostenontwikkelingen .....	2
2. Ontwikkeling totale kosten (loon- en materiaalkosten vanaf 2000) .....	7
3. Ontwikkelingen in het wegvervoer .....	8
4. Vrachtprijzen .....	12
5. Indexcijfers .....	13

## 1. Toelichting vastgestelde gemiddelde kostenontwikkelingen

Dit overzicht geeft de gemiddelde kostenontwikkeling weer in het wegvervoer per 1 januari 2008 ten opzichte van 1 januari 2007. De cijfers kunnen als hulpmiddel dienen bij het beoordelen van kostenontwikkelingen in het eigen bedrijf of kunnen als richtlijn fungeren bij de onderhandelingen met beroepsvervoerders over vrachtprijsaanpassingen voor een volgend contractjaar.

De in dit overzicht geschetste kostenontwikkeling heeft alleen betrekking op het vervoer; de kostenontwikkeling voor andere, uitbestede activiteiten zoals inslag, opslag, orderpicken, uitslag en verpakken kan een heel ander beeld geven, zie ook het onderdeel **Warehousing**.

**De diverse ontwikkelingen worden hieronder toegelicht.**

### **Rente**

Gezien de zeer grote verscheidenheid in mogelijkheden van financiering van de voertuigen is het bijzonder moeilijk om de ontwikkeling van de gemiddelde rentevoet te bepalen.

Voor de ontwikkeling van de rentekosten is uitgegaan van het rendement op staatsleningen met een looptijd van 5 tot 8 jaar. Dit rendement bedroeg:

- per oktober 2006 : **3,65%**;
- per oktober 2007 : **4,27%**.

Verder is voor de ontwikkeling van de post rente het verloop van de aanschafprijzen bepalend, waarvoor is uitgegaan van de catalogusprijzen van een representatief aantal merken en/of typen. Een en ander resulteert in een stijging van de rentekosten van **21,9%**.

### **Motorrijtuigenbelasting**

De tarieven voor de motorrijtuigenbelasting worden per 1 **januari** 2008 verhoogd met **1,5%** (inflatiecorrectie). Per 1 **februari** 2008 volgt een verdere aanpassing van de tarieven. Inclusief de inflatiecorrectie stijgen de tarieven dan met zo'n **9 tot 10%**. De gemiddelde stijging over 2008 bedraagt dan circa **9%**.

### **Eurovignet**

De tarieven van het Eurovignet zijn niet veranderd.

De tarieven voor een jaarkaart per 1 januari 2008 zijn:

- € 750,00 voor een voertuig met drie of minder assen;
- € 1.250,00 voor een voertuig met vier of meer assen.

### **Verzekering**

Het niveau van de verzekeringspremie is afhankelijk van een tweetal factoren, namelijk de ontwikkeling van de eerder genoemde catalogusprijzen, alsmede van de ontwikkeling van de verzekeringspremie zelf.

Voor wat betreft de catalogusprijzen kan worden gesteld dat een stijging hiervan over het algemeen pas in de premie tot uitdrukking komt op het moment dat de bestaande auto door een nieuwe wordt vervangen. Met betrekking tot de premie zijn geen wijzigingen geconstateerd. De stijging van de aanschafprijzen resulteert in een premieverhoging van **1,0%**.

### **Stalling/overhead**

Stallingkosten en kosten voor overhead kunnen per bedrijf aanzienlijk verschillen. Ook een ontwikkeling van deze kosten is bijzonder moeilijk aan te geven. Vandaar dat deze post als P.M. is opgenomen.

### Onderhoud

De vaste kosten voor onderhoud hebben betrekking op de opbouw van de vrachtauto's (laadbakken, laadkleppen en dergelijke). Voor de berekening van de ontwikkeling van de vaste onderhoudskosten is van de volgende verdeling uitgegaan:

- circa 70% werkplaatstarief (lonen, overhead werkplaats);
- circa 30% materiaalkosten.

Voor wat betreft de werkplaatstarieven is per 1 januari 2008 een toename ingeschat van circa **2,6%**.

De ontwikkeling van de 'materiaalkosten' is gebaseerd op het CBS-cijfer 'ontwikkeling algemeen prijsniveau', periode oktober 2007 ten opzichte van oktober 2006 (**1,6%**).

### Afschrijving

De ontwikkeling van deze kosten is bepaald aan de hand van de stijging van de catalogusprijzen van een representatief aantal merken en/of typen. De stijging van de aanschafprijzen wordt onder meer veroorzaakt door de ontwikkelingskosten voor EURO 4 en 5 motoren. Mede van invloed op de ontwikkeling van de afschrijving is het verloop van de bandenprijzen en van de aan te houden restwaarden. Een verhoging van **4,0%** is vastgesteld.

### Banden

De ontwikkeling van deze kosten is vastgesteld aan de hand van het prijsverloop van een representatief aantal merken en typen. Ook hier is een zeer wisselend beeld geconstateerd, zowel binnen de merken zelf als tussen de merken. Een stijging van de prijzen van **5,4%** is vastgesteld.

### Brandstof

De ontwikkeling van de kosten van dieselolie is vastgesteld op basis van de brutoprijzen af pomp (zelfbediening). Deze bedroegen exclusief btw per liter:

- per 1-12-2006 : **88,57** ct
- per 1-12-2007 : **102,02** ct

Er is geen rekening gehouden met eventuele kortingen, die door de verschillende maatschappijen c.q. pomphouders worden verleend. In de grafiek (**bijlage 6**) is de ontwikkeling van de dieselolieprijs over 2007 aangegeven (de gemiddelde prijs per liter van 1 januari 2007 t/m 1 december 2007 bedraagt **92,01** ct).

Het bepalen van de ontwikkeling van het brandstofprijsniveau op basis van een begin en eindwaarneming kan een totaal verkeerd beeld geven. Immers tussenliggende prijswijzigingen worden op deze wijze in de beoordeling niet meegenomen. Vandaar dat het raadzaam is van een gemiddelde dieselolieprijs over een bepaalde periode uit te gaan. Veel bedrijven spelen hierop in door een brandstofclausule te hanteren.

**Doorberekening van de aangegeven ontwikkeling van de dieselolieprijs waarbij wordt uitgegaan van twee peildata kan alleen plaatsvinden indien in 2007 geen toeslag is betaald voor de stijgende dieselolieprijs.**

Wijzigingen in de brandstofprijzen kunnen grote invloed hebben op de vrachtprijzen. In de **bijlagen 3.1 t/m 3.3** is hiervan een overzicht gegeven.

### Reparatie en onderhoud

Onder de variabele kosten worden reparatie- en onderhoudskosten opgenomen die betrekking hebben op het motorische en draaiende gedeelte van het voertuig. Daarvan is de verdeling: circa 50% werkplaatskosten en circa 50% materiaalkosten. Een stijging van **2,1%** is vastgesteld.

### Lonen

Als indicatie voor de lonen is uitgegaan van de CAO voor het beroepsgoederenvervoer over de weg. Toegepast is klasse D chauffeur binnenlands vervoer, ingeschaald op het maximum aantal dienstjaren, te weten 5 (D 5).

De huidige CAO kent een looptijd van 1 april 2007 tot 1 oktober 2008. Per 1 april 2008 worden de lonen met 1,5% verhoogd. Per 1 januari 2008 is niet in een loonaanpassing voorzien.

De loonkostenstijging is ook afhankelijk van de ontwikkeling van het werkgeversaandeel in de sociale lasten alsmede het resultaat van de onderhandelingen tussen werkgevers- en werknemersorganisaties over specifiek branchegerichte aspecten, zoals pensioenpremie. Aangenomen is dat de loonkosten in 2008 met circa **3,0%** zullen stijgen.

### Overige kosten

Gezien de grote verscheidenheid in en de zeer uiteenlopende samenstelling van de groep 'overige kosten' is voor deze kosten als basis genomen de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau (**1,6%**), zoals door het CBS is vastgesteld over de periode oktober 2007 ten opzichte van oktober 2006.

De effecten van de bovengenoemde ontwikkelingen met betrekking tot de afzonderlijke kostencomponenten zijn in **bijlage 1** aangegeven.

### Toelichting op de bijlagen 2 t/m 6

Op basis van de gemiddelde kostenstijgingen (**bijlage 1**) zijn voor een viertal voertuigen met verschillend laadvermogen de kosten per 1 januari 2008 berekend (zie **bijlage 4**).

De stijgingspercentages bij jaarkilometrages van respectievelijk 30.000, 60.000 en 100.000 zijn weergegeven in **bijlage 2**.

Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de kostenontwikkeling **exclusief** brandstof en de kostenontwikkeling **inclusief** brandstof.

Hoewel er bij de diverse kilometrages ongetwijfeld verschil zal zijn in het niveau van de loonkosten (gebaseerd op de CAO voor het beroepsgoederen over de weg, loonschaal D met 5 dienstjaren), is van hetzelfde bedrag uitgegaan. Voor het berekenen van de kostenontwikkeling is dit namelijk niet van invloed. In de totale kosten is nog geen rekening gehouden met stallingkosten en een toeslag voor overhead.

Op basis van **bijlage 4** kan van elke kostenpost het aandeel in de totale kosten worden bepaald. Daarmee kan onder meer worden aangegeven welke invloed een mutatie in een bepaalde kostenpost op de totale kosten (c.q. vrachtprijs) heeft. Deze informatie is van belang wanneer met een open kostencalculatie wordt gewerkt. Let wel, bij deze berekening is het percentage voor overhead en winst buiten beschouwing gelaten. De aandelen van de genoemde kostencomponenten kunnen lager uitvallen als dit percentage wordt meegenomen in het tarief.

Voorbeeld: bij een 23-tons combinatie en een jaarkilometrage van 100.000 is het aandeel van de brandstofkosten in de totale **vrachtprijs** circa 26,0%. Zou brandstofprijs met 5,0% wijzigen, dan zullen de totale kosten derhalve wijzigen met  $5,0 \times 26,0\% =$  circa 1,3%.

In **bijlage 5** zijn de kostenaandelen (van de **kosten** en niet van de **vrachtprijzen**) grafisch weergegeven voor een 6-tons vrachtauto bij 30.000 kilometer per jaar en voor een 23-tons combinatie bij 100.000 kilometer per jaar.

### Grensoverschrijdend vervoer

De kostenontwikkelingen in het grensoverschrijdend wegvervoer (vanuit Nederland door Nederlandse vervoerders) zullen over het algemeen niet zoveel afwijken van de kostenontwikkelingen in het binnenlands wegvervoer. De enige kostensoorten die mogelijk een andere ontwikkeling laten zien zijn de brandstofkosten en de kosten voor tol alsmede de ferrykosten. In totaliteit zal veelal sprake zijn van een verschil van tienden van procenten ten opzichte van de kostenontwikkeling in het binnenlands wegvervoer. Nederlandse vervoerders maken in toenemende mate gebruik van buitenlandse vestigingen / chauffeurs. Bij het maken van tariefafspraken een gegeven om rekening mee te houden.

### Warehousing

De kosten van de warehouse worden gevormd door diverse kostensoorten, zoals rente en afschrijving gebouw (of huur), intern transportmiddelen, stellingen en dergelijke, energiekosten en loonkosten personeel. Het aandeel loonkosten is onder meer afhankelijk van de mechaniserings- en automatiseringsgraad binnen het warehouse. Het is dan ook van belang dat verladers, in geval van tariefsaanpassing, aan hun logistieke dienstverleners het aandeel van de loonkosten in het warehouse-tarief vragen. De aanpassing van de overige kosten wordt nogal eens gebaseerd op het CBS cijfer 'ontwikkeling algemeen prijsniveau'.

Indien de verdeling in aandeel tussen loonkosten en overige kosten bekend is, kan de kostenontwikkeling worden berekend. In onderstaand voorbeeld is een en ander aangegeven.

Voorbeeld

- stel aandeel loonkosten = 60%
- stel aandeel overige kosten = 40%
- stijging loonkosten **3,0%** (zie bijlage 1)
- stijging overige kosten **1,6%** (zie bijlage 1)

Berekening: 60% van 3,0% + 40% van 1,6% = **2,4%**

### **NEA-cijfers**

Vervoerders en logistieke dienstverleners baseren hun prijsaanpassingen veelal op cijfers die door de NEA zijn samengesteld. Deze cijfers bestaan voor een deel uit prognoses voor het volgende jaar die naderhand worden bijgesteld. De NEA-prognose voor 2008 vindt u in **bijlage 7**, evenals de realisatie 2007 ten opzichte van de prognose 2007.

EVO vestigt de aandacht op het feit dat in veel gevallen door vervoerders en logistieke dienstverleners NEA-percentages worden gehanteerd waarin een toeslag voor congestie is opgenomen. Deze toeslagen zijn ook in **bijlage 7** vermeld.

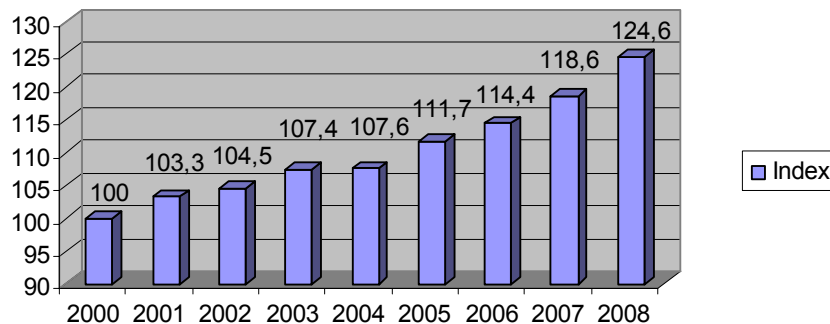
## 2. Ontwikkeling totale kosten (loon- en materiaalkosten vanaf 2000)

In onderstaande grafieken is de ontwikkeling van de totale kostenposten in het wegvervoer vanaf 1 januari 2000 (=100) aangegeven.

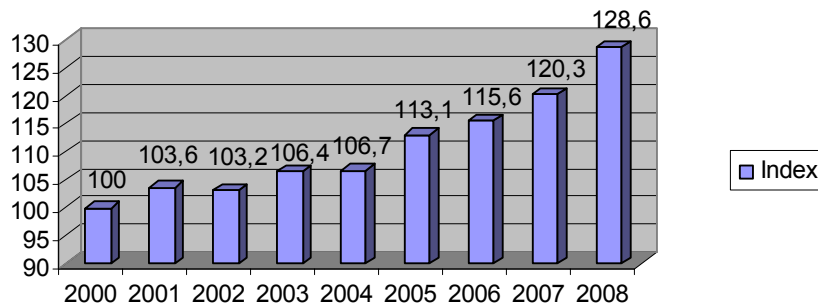
Opgemerkt wordt dat in deze ontwikkelingen **geen** rekening is gehouden met verbeteringen die zich bij voertuigen voordoen, zoals een langere levensduur van voertuigen en banden, minder brandstofverbruik en lagere onderhoudskosten (langere onderhoudsintervallen). Ook is geen rekening gehouden met volumeontwikkelingen, markt en dergelijke.

De aangegeven kostenontwikkelingen kunnen worden vergeleken met de tariefontwikkelingen. Op deze wijze ontstaat een beeld voor wat betreft de redelijkheid van de **ontwikkeling** van de door de vervoerder(s) in rekening gebrachte c.q. te brengen tarieven.

### Ontwikkeling totale kosten 9 tonner 60.000 km/jr



### Ontwikkeling totale kosten 23 tons combinatie 100.000 km/jr





### 3. Ontwikkelingen in het wegvervoer

#### **48 urige werkweek chauffeurs**

Op 11 april 2007 is de zogenaamde Arbeidstijdenrichtlijn voor mobiele werknemers in de Nederlandse wet opgenomen. Door discussie over het wel of niet meetellen van vakantie/ziekte dagen en over het hoe opvangen van de negatieve gevolgen heeft de invoering vertraging opgenomen. Het besluit is nu genomen om vakantie en ziekte dagen mee te tellen als arbeidstijd. De negatieve gevolgen van de terugval in uren wordt opgevangen door (tijdelijk) tot maart 2011 een opt-out regeling toe te staan. Deze opt-out houdt in dat in de vervoersbranche is afgesproken in plaats van gemiddeld 48 uur per week 55 uur gemiddeld per week toe te staan. Voorwaarde is dat CAO partijen het hier mee eens zijn en dat de individuele werknemer met de regeling instemt. Verder houdt de regeling in dat in één enkele week maximaal 60 uur arbeidstijd mag worden gemaakt, mits er gemiddeld over 6 maanden gemeten niet meer dan 55 uur per week gemiddeld aan arbeidstijd wordt gemaakt. Arbeidstijd is werktijd exclusief pauzes, rusttijden en beschikbaarheidstijden, zoals tijd doorgebracht naast een andere rijdende chauffeur, tijd op treinen en boten en wachttijden bij grenzen of laad/loslocaties. Wordt er in de nacht gewerkt (tussen 01:00 uur en 05:00 uur) dan mag de totale arbeidstijd die dienst maximaal 12 uur bedragen.

#### **Digitale tachograaf**

Op 1 mei 2006 is na jaren van uitstel de digitale tachograaf ingevoerd. Alle voertuigen die op of na 1 mei op kenteken zijn gesteld moeten verplicht met een digitale tachograaf zijn uitgerust. De digitale tachograaf werkt anders dan de analoge tachograaf. In plaats van tachograafschijven moet gewerkt worden met bestuurderskaarten en bedrijfskaarten. Deze moeten worden aangevraagd bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat ([www.digitaletachograaf.nl](http://www.digitaletachograaf.nl)). Verder moeten de gegevens die op de chip van de bestuurderskaart en in het geheugen van de digitale tachograaf worden opgeslagen tijdig worden gekopieerd en op een centrale plaats in het bedrijf worden opgeslagen. De gegevens van de bestuurderskaart moet elke 21 dagen worden gedownload en de gegevens uit de digitale tachograaf in het voertuig elke drie maanden. Dit downloaden kan met behulp van een memorystick of kaartleesstation. De voertuiggegevens kunnen ook met behulp van een memorystick of met behulp van een kabel en laptop worden gedownload. De gegevens moeten ten minste één jaar op het bedrijf worden bewaard om een controle op naleving van de Arbeidstijdenwet mogelijk te maken. Voor fiscale wetgeving kan een bewaartermijn van zeven jaar gelden. Onderweg moet de bestuurder zijn rij- en rusttijdgegevens over een langere periode kunnen tonen. Voor mei 2006 was het nodig dat de chauffeur alle schijven van de huidige kalenderweek en de laatste schijf van de daaraan voorafgaande week moest kunnen tonen. Vanaf mei 2006 is dit alle schijven of gegevens van de huidige kalenderweek + die van de daaraan voorafgaande 15 kalenderdagen. Op 1 januari 2008 wordt dit nog langer, dan moeten de schijf of gegevens van de dag waarop gereden wordt worden getoond + alle gegevens van de daaraan voorafgaande 28 dagen.

#### **Rij en rusttijdenverordening**

Op 11 april 2007 zijn de nieuwe rij en rusttijdregels in werking treden. Bestuurders mogen dan nog steeds maximaal 9 uur rijtijd (2 x per week is 10 uur toegestaan) per dag maken. In een enkele week mogen 56 ritten worden gemaakt, mits gemiddeld over twee weken niet meer dan 90 ritten worden gemaakt. De pauzetijden en rusttijden zijn gewijzigd. Vanaf 11 april 2007 is alleen nog toegestaan driekwartier pauze ineens of opgedeeld in een periode van een kwartier gevolgd door een pauze van een half uur (vaste volgorde). De dagelijkse rust blijft 11 uur welke 3 x per week mag worden verkort tot 9 uur.

De rusttijd mag ook worden gesplitst, in dat geval wordt de rusttijd in totaal een uur langer. De gesplitste rusttijd van 12 uur opgesplitst moet worden gesplitst in een periode van 3 uur gevolgd door een periode van 9 uur (vaste volgorde). Tenslotte wordt ook de wekelijkse rust gewijzigd. In de nieuwe regeling moet de rusttijd 45 uur bedragen en mag deze eens per twee weken worden bekort tot 24 uur. Ook weer met de voorwaarde dat deze verkorting binnen 3 weken wordt gecompenseerd.

### **Inzet buitenlandse chauffeurs**

Binnen de Europese Unie geldt vrij verkeer van werknemers. Dit betekent dat een werknemer zijn diensten mag aanbieden in elk land van de Europese Unie. Voor de in 2004 toetreden nieuwe lidstaten uit Midden en Oost Europa (MOE-landen) geldt een overgangsfase. Vanwege de grote inkomensverschillen was de vrees dat door een grote toestroom aan goedkope arbeidskrachten de arbeidsmarkt in de 'oude' lidstaten zou worden verstoord. Het is alleen mogelijk een chauffeur uit één van de MOE-landen in te zetten als er een tewerkstellingsvergunning is afgegeven. Voorwaarde voor afgifte is dat aangetoond wordt dat in Nederland zelf geen chauffeur te vinden is (arbeidsmarkttoets) en dat er minimaal de hier geldende CAO voorwaarden van toepassing zijn. Op 1 januari 2007 is de arbeidsmarkttoets verdwenen. Het is dan niet meer nodig om voor aanvraag van een tewerkstellingsvergunning aan te tonen dat eerst in Nederland chauffeurs zijn gezocht, voordat een chauffeur uit één van de andere MOE-landen wordt ingezet. Wel blijven uiteraard de CAO arbeidsvoorwaarden van toepassing. Voor chauffeurs uit Bulgarije en Roemenië die vanaf 1 januari 2007 nieuw tot de EU zijn toegetreden, zal nog wel een overgangsregeling gelden waarbij een arbeidsmarkttoets plaats moet vinden. Deze overgangsregeling duurt twee jaar en kan daarna nog met drie jaar worden verlengd.

### **Milieuzones**

Als gevolg van de inspanningen voor een verbetering van de luchtkwaliteit in stedelijke omgeving is op 24 maart 2006 een convenant ondertekend door een aantal gemeenten, ministeries en brancheorganisaties. In dit convenant zijn partijen overeengekomen te zullen streven naar toename van de inzet van schone en stille voertuigen en slimme stadsdistributie. Hierbij kan worden gedacht extra stopplaatsen voor laden/lossen, gebruik busbaan, verruiming van venstertijden en dergelijke. Ten tijde van het samenstellen van deze uitgave (november 2007) hebben Utrecht, Eindhoven, 's-Hertogenbosch, Tilburg, Breda, Rotterdam en Maastricht ingesteld. Daarnaast hebben Amsterdam, Den Haag, Haarlem, Helmond, Leiden, Delft, Zaanstad, Nijmegen en Sittard-Geleen te kennen gegeven ook toe te willen treden tot het convenant.

De consequenties van een milieuzone zijn (in grote lijnen):

- geen toegang voertuigen die zijn voorzien van een Euro 0 of 1 motor
- wel toegang voertuigen met Euro 2 of 3 motor mits uitgerust met een gecertificeerd roetfilter
- wel toegang voertuigen met Euro 2 of 3 motor zonder gecertificeerd roetfilter indien dit roetfilter (nog) niet beschikbaar is
- wel toegang voertuigen met Euro 4 of hoger
- vanaf 1 januari 2010 alleen nog toegang voor voertuigen met Euro 4 of hoger

Voor bepaalde categorieën voertuigen, aangemerkt als bijzonder voertuig, zijn deze eisen niet van toepassing. Vanaf 1 juli 2008 geldt daarbij wel als voorwaarde dat deze voertuigen niet ouder dan 13 jaar mogen zijn, te rekenen vanaf de datum van eerste registratie bij de

RDW. Als bijzonder voertuig worden bijvoorbeeld aangemerkt brandweerauto's, kraanwagens, hoogwerkers, reinigungsauto's, betonmixers en verhuisauto's. Voor voertuigen die niet aan de gestelde eisen voldoen mogen gemeenten dagontheffingen verlenen. Probleem daarbij kan zijn dat het beleid hieromtrent tussen gemeenten niet is afgestemd. De bedoeling is dat de Stuurgroep Milieuzonering voor 1 januari 2008 advies uitbrengt over de mogelijkheden voor uniforme criteria voor incidentele ontheffingen.

Handhaving zal plaatsvinden via Bijzondere Opsporings Ambtenaren (BOA's) of door middel van camera's.

### Subsidies voor nieuwe vrachtwagens, na 19 november 2007

Per 19 november 2007 worden de subsidiebedragen voor de retrofit roetfilters voor vrachtauto's gewijzigd. De regeling, Retrofitregeling Heavy Duty genaamd, ziet er als volgt uit:

- de subsidie wordt aan de inbouwer uitgekeerd
- alleen APK-I bedrijven mogen inbouwen
- alleen certificering (eisen zijn zo goed als mogelijk met Duitsland afgestemd) voor bestaande euro 2 en 3 voertuigen
- subsidiebedragen zijn afhankelijk van het type filter en het motorvermogen
- voor zware bestelauto's geldt een afwijkend subsidiebedrag
- indien noodzakelijk moeten filters worden aangeboden inclusief een onderhoudscontract

### Subsidiebedragen

	zware bestel- auto's =>2800 tot 5000 kg	vrachtauto's vermogen tot 150 kW	vrachtauto's vermogen van 150 - 225 kW	vrachtauto's vermogen >225 kW
<b>half-open filters</b>	€ 1.000,-	€ 2.250,-	€ 3.250,-	€ 4.000,-
<b>gesloten filters (90%)</b>	€ 2.000,-	€ 5.000,-	€ 6.500,-	€ 8.000,-
<b>periodiek regenererende filters (geen toename NO2)</b>	€ 2.500,-	€ 6.000,-	€ 8.000,-	€ 10.000,-

De aanschaf van Euro 5 voertuigen wordt gestimuleerd met € 2.500,- en EEV voertuigen met € 5.000,- (EEV = Enhanced Environmentally friendly Vehicle).

Meer informatie is te vinden op onder meer [www.evo.nl/ledennet](http://www.evo.nl/ledennet) en [www.milieuzones.nl](http://www.milieuzones.nl)

### Langere en Zwaardere Voertuigen (LZV's)

Op 1 november 2007 is een nieuwe proef met betrekking tot de inzet van zogenaamde LZV's gestart. De ervaringen met dergelijke voertuigen zijn zo gunstig dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft besloten deze voertuigen op grote schaal te testen op de Nederlandse wegen, vooralsnog met een totaal gewicht van 50 ton. Het argument dat door de overheid hiervoor wordt gebruikt is dat 70 tot 80 procent van de LZV's gedurende de proef het totaal gewicht van 50 ton niet overschreed en daardoor de verruiming tot 60 ton eigenlijk overbodig was. Daarnaast wordt als argument gebruikt dat voertuigen met een totaal gewicht van 50 ton minder schade toebrengen aan de aanwezige infrastructuur dan voertuigen met een totaal gewicht van 60 ton. Dit argument wordt echter niet door alle deskundigen gedeeld. EVO en andere organisaties zijn dan ook nog in gesprek met de minister om de aanpassing van het totaal gewicht terug te draaien.

### Mogelijkheden van LZV's



De inzet van LZV's zal, zo is de verwachting, de komende jaren tot Nederland beperkt blijven.

België heeft plannen om een proef te starten. In Duitsland heeft een meerderheid van de deelstaten onlangs aangegeven tegen een vervolg van de huidige proef te zijn. Reden voor de Duitse centrale overheid om na beëindiging van de proef geen ontheffingen voor LZV's meer af te geven.

## 4. Vrachtprijzen

Bij de jaarlijkse onderhandelingen rond de vrachtprijsaanpassingen spelen de kostenontwikkelingen een belangrijke rol.

Door beroepsvervoerders worden veelvuldig argumenten aangedragen op basis waarvan een hogere vrachtprijsaanpassing dan de geconstateerde kostenontwikkelingen gerechtvaardigd zou zijn.

Deze argumenten zijn onder andere toenemende verkeersdrukke, verslechterde bereikbaarheid van binnensteden en toenemende klanteneisen. Een en ander kan leiden tot bijvoorbeeld minder afleveringen per voertuig per dag. Dit heeft uiteraard invloed op de kosten per aflevering.

Ook de krapte op de arbeidsmarkt wordt door vervoerders als argument gebruikt om een hoge(re) vrachtprijsaanpassing door te berekenen. Een gegeven is, dat Nederlandse vervoerders in toenemende mate gebruik maken van buitenlandse vestigingen / chauffeurs. Dit leidt dan weer tot lagere loonkosten.

Waar beroepsvervoerders vaak aan voorbijgaan is, dat naast **negatieve** ontwikkelingen er ook ontwikkelingen zijn die het kostenniveau in **positieve** zin beïnvloeden. Zo kennen voertuigen een steeds langere levensduur, is er een duidelijke tendens van langere onderhoudsintervallen c.q. lagere onderhoudskosten en verbruiken voertuigen steeds minder brandstof. Ook een **verbetering van de productiviteit** binnen de organisatie van de vervoerder is een factor waarmee rekening moet worden gehouden.

Maatgevend voor een eventuele aanpassing van de vrachtprijs is een combinatie van factoren, die voor elke verlader anders kan zijn. De markt (concurrentie), vervoersaanbod en individuele omstandigheden bepalen uiteindelijk of en in welke mate de prijs moet worden aangepast.

**Het zal dan ook duidelijk zijn, dat de in dit overzicht vermelde uitkomsten geen adviespercentages zijn maar uitsluitend als indicatie dienen bij de onderhandelingen met de beroepsvervoerder.**

### **Meer informatie**

**Nadere informatie is te verkrijgen bij EVO-Ledenservice, telefoon (079) 346 73 50 of per mail [evo@evo.nl](mailto:evo@evo.nl)**

**Hoewel aan het samenstellen van deze brochure de uiterste zorg is besteed is EVO niet verantwoordelijk en aansprakelijk voor eventuele fouten of onvolledigheden.**

**Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van EVO.**

## 5. Indexcijfers

- bijlage 1: ontwikkeling loon- en prijsniveau per kostenpost
- bijlage 2: totale kostenontwikkeling **exclusief** en **inclusief** brandstof
- bijlage 3: invloed van een veranderende dieselprijs op de totale vrachtprijs
- bijlage 4: kostenniveaus per 1 januari 2008 van een 4-tal voertuigen met verschillend laadvermogen
- bijlage 5: kostenaandelen per 1 januari 2008
- bijlage 6: ontwikkeling dieselolieprijs in 2007
- bijlage 7: NEA cijfers

## Bijlage 1

<b>Ontwikkeling loon- en prijsniveau in het wegvervoer <sup>1)</sup></b>	
<i>periode 1 januari 2008 ten opzichte van 1 januari 2007</i>	
<b>Vaste autokosten</b>	
* Rente	121,9
* Motorrijtuigenbelasting	109,0
* Eurovignet	100,0
* Verzekering	101,0
* Stalling/overhead	PM
* Onderhoud	102,3
<b>Variabele kosten</b>	
* Afschrijving	104,0
* Banden	105,4
* Dieselolie	115,1
* Reparatie en onderhoud	102,1
<b>Kosten rijdend personeel</b>	
* Lonen inclusief sociale lasten en dergelijke (loonkosten)	
-Klasse D	103,0
* Overige kosten	101,6
<sup>1)</sup> 1 januari 2007= 100	

## Bijlage 2

### Kostenontwikkeling exclusief brandstofkosten

Ontwikkeling loon- en materiaalkosten per 1 januari 2008 <sup>#)</sup> (in % t.o.v. 1-1-2007)				
Omschrijving	6 tons vrachtauto	9 tons vrachtauto	16 tons vrachtauto	23 tons combinatie
Jaarkilometrage	t.o.v. 1-1-2007	t.o.v. 1-1-2007	t.o.v. 1-1-2007	t.o.v. 1-1-2007
* 30.000	3,6	3,7	4,0	4,4
* 60.000	3,6	3,6	3,9	4,3
* 100.000	3,6	3,6	3,9	4,3

<sup>#)</sup> exclusief stalling/overheadkosten

### Kostenontwikkeling inclusief brandstofkosten

Ontwikkeling loon- en materiaalkosten per 1 januari 2008 <sup>#)</sup> (in % t.o.v. 1-1-2007)				
Omschrijving	6 tons vrachtauto	9 tons vrachtauto	16 tons vrachtauto	23 tons combinatie
Jaarkilometrage	t.o.v. 1-1-2007	t.o.v. 1-1-2007	t.o.v. 1-1-2007	t.o.v. 1-1-2007
* 30.000	4,3	4,5	4,9	5,4
* 60.000	4,9	5,1	5,6	6,2
* 100.000	5,4	5,8	6,4	6,9

<sup>#)</sup> exclusief stalling/overheadkosten

In de bovenstaande percentages is uitgegaan van de brandstofprijs die gold op 1-12-2007  
Verandering van de brandstofprijs kan deze percentages beïnvloeden  
Het effect van een veranderende brandstofprijs kan worden bepaald met behulp van de  
tabellen in bijlage 3

De cijfers zijn exclusief kosten**verhogende** effecten (congestie) en exclusief  
kosten**verlagende** effecten (efficiency- en materieelverbeteringen)

**Verladers die met hun vervoerder(s) een dieselclausule hanteren moeten uitgaan van  
de kostenontwikkeling exclusief brandstofkosten**



## Bijlage 3.1

Procentuele verandering dieselprijs + of - ten opzichte van de basisprijs à € 1,0202	Aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten / invloed op de totale vrachtprijs					
	<i>vrachtauto 6 ton laadvermogen</i>			<i>vrachtauto 23 ton laadvermogen</i>		
	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar
	<b>6,8%</b>	<b>12,3%</b>	<b>17,3%</b>	<b>10,4%</b>	<b>18,4%</b>	<b>26,5%</b>
<b>1%</b>	0,07%	0,12%	0,17%	0,10%	0,18%	0,27%
<b>2%</b>	0,14%	0,25%	0,35%	0,21%	0,37%	0,53%
<b>3%</b>	0,20%	0,37%	0,52%	0,31%	0,55%	0,80%
<b>4%</b>	0,27%	0,49%	0,69%	0,42%	0,74%	1,06%
<b>5%</b>	0,34%	0,62%	0,87%	0,52%	0,92%	1,33%
<b>6%</b>	0,41%	0,74%	1,04%	0,62%	1,10%	1,59%
<b>7%</b>	0,48%	0,86%	1,21%	0,73%	1,29%	1,86%
<b>8%</b>	0,54%	0,98%	1,38%	0,83%	1,47%	2,12%
<b>9%</b>	0,61%	1,11%	1,56%	0,94%	1,66%	2,39%
<b>10%</b>	0,68%	1,23%	1,73%	1,04%	1,84%	2,65%
<b>11%</b>	0,75%	1,35%	1,90%	1,14%	2,02%	2,92%
<b>12%</b>	0,82%	1,48%	2,08%	1,25%	2,21%	3,18%
<b>13%</b>	0,88%	1,60%	2,25%	1,35%	2,39%	3,45%
<b>14%</b>	0,95%	1,72%	2,42%	1,46%	2,58%	3,71%
<b>15%</b>	1,02%	1,85%	2,60%	1,56%	2,76%	3,98%
<b>16%</b>	1,09%	1,97%	2,77%	1,66%	2,94%	4,24%
<b>17%</b>	1,16%	2,09%	2,94%	1,77%	3,13%	4,51%
<b>18%</b>	1,22%	2,21%	3,11%	1,87%	3,31%	4,77%
<b>19%</b>	1,29%	2,34%	3,29%	1,98%	3,50%	5,04%
<b>20%</b>	1,36%	2,46%	3,46%	2,08%	3,68%	5,30%

## Bijlage 3.2

Verandering dieselprijs in centen + of - ten opzichte van de basisprijs à € 1,0202	Aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten / invloed op de totale vrachtprijs		
	<i>vrachtauto 6 ton laadvermogen</i>		
	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar
	<b>6,8%</b>	<b>12,3%</b>	<b>17,3%</b>
1,0	0,07%	0,12%	0,17%
1,5	0,10%	0,18%	0,25%
2,0	0,13%	0,24%	0,34%
2,5	0,17%	0,30%	0,42%
3,0	0,20%	0,36%	0,51%
3,5	0,23%	0,42%	0,59%
4,0	0,27%	0,48%	0,68%
4,5	0,30%	0,54%	0,76%
5,0	0,33%	0,60%	0,85%
5,5	0,37%	0,66%	0,93%
6,0	0,40%	0,72%	1,02%
6,5	0,43%	0,78%	1,10%
7,0	0,47%	0,84%	1,19%
7,5	0,50%	0,90%	1,27%
8,0	0,53%	0,96%	1,36%
8,5	0,57%	1,02%	1,44%
9,0	0,60%	1,09%	1,53%
9,5	0,63%	1,15%	1,61%
10,0	0,67%	1,21%	1,70%
10,5	0,70%	1,27%	1,78%
11,0	0,73%	1,33%	1,87%
11,5	0,77%	1,39%	1,95%
12,0	0,80%	1,45%	2,03%
12,5	0,83%	1,51%	2,12%
13,0	0,87%	1,57%	2,20%
13,5	0,90%	1,63%	2,29%
14,0	0,93%	1,69%	2,37%
14,5	0,97%	1,75%	2,46%
15,0	1,00%	1,81%	2,54%
15,5	1,03%	1,87%	2,63%
16,0	1,07%	1,93%	2,71%
16,5	1,10%	1,99%	2,80%
17,0	1,13%	2,05%	2,88%
17,5	1,17%	2,11%	2,97%
18,0	1,20%	2,17%	3,05%
18,5	1,23%	2,23%	3,14%
19,0	1,27%	2,29%	3,22%
19,5	1,30%	2,35%	3,31%
20,0	1,33%	2,41%	3,39%
20,5	1,37%	2,47%	3,48%
21,0	1,40%	2,53%	3,56%
21,5	1,43%	2,59%	3,65%
22,0	1,47%	2,65%	3,73%
22,5	1,50%	2,71%	3,82%
23,0	1,53%	2,77%	3,90%
23,5	1,57%	2,83%	3,99%
24,0	1,60%	2,89%	4,07%
24,5	1,63%	2,95%	4,15%
25,0	1,67%	3,01%	4,24%

## Bijlage 3.3

Verandering dieselprijs in centen + of - ten opzichte van de basisprijs à € 1,0202	Aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten / invloed op de totale vrachtprijs		
	<i>vrachtauto 23 ton laadvermogen</i>		
	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar
	<b>10,4%</b>	<b>18,4%</b>	<b>26,5%</b>
<b>1,0</b>	0,10%	0,18%	0,26%
<b>1,5</b>	0,15%	0,27%	0,39%
<b>2,0</b>	0,20%	0,36%	0,52%
<b>2,5</b>	0,25%	0,45%	0,65%
<b>3,0</b>	0,31%	0,54%	0,78%
<b>3,5</b>	0,36%	0,63%	0,91%
<b>4,0</b>	0,41%	0,72%	1,04%
<b>4,5</b>	0,46%	0,81%	1,17%
<b>5,0</b>	0,51%	0,90%	1,30%
<b>5,5</b>	0,56%	0,99%	1,43%
<b>6,0</b>	0,61%	1,08%	1,56%
<b>6,5</b>	0,66%	1,17%	1,69%
<b>7,0</b>	0,71%	1,26%	1,82%
<b>7,5</b>	0,76%	1,35%	1,95%
<b>8,0</b>	0,82%	1,44%	2,08%
<b>8,5</b>	0,87%	1,53%	2,21%
<b>9,0</b>	0,92%	1,62%	2,34%
<b>9,5</b>	0,97%	1,71%	2,47%
<b>10,0</b>	1,02%	1,80%	2,60%
<b>10,5</b>	1,07%	1,89%	2,73%
<b>11,0</b>	1,12%	1,98%	2,86%
<b>11,5</b>	1,17%	2,07%	2,99%
<b>12,0</b>	1,22%	2,16%	3,12%
<b>12,5</b>	1,27%	2,25%	3,25%
<b>13,0</b>	1,33%	2,34%	3,38%
<b>13,5</b>	1,38%	2,43%	3,51%
<b>14,0</b>	1,43%	2,52%	3,64%
<b>14,5</b>	1,48%	2,62%	3,77%
<b>15,0</b>	1,53%	2,71%	3,90%
<b>15,5</b>	1,58%	2,80%	4,03%
<b>16,0</b>	1,63%	2,89%	4,16%
<b>16,5</b>	1,68%	2,98%	4,29%
<b>17,0</b>	1,73%	3,07%	4,42%
<b>17,5</b>	1,78%	3,16%	4,55%
<b>18,0</b>	1,83%	3,25%	4,68%
<b>18,5</b>	1,89%	3,34%	4,81%
<b>19,0</b>	1,94%	3,43%	4,94%
<b>19,5</b>	1,99%	3,52%	5,07%
<b>20,0</b>	2,04%	3,61%	5,20%
<b>20,5</b>	2,09%	3,70%	5,32%
<b>21,0</b>	2,14%	3,79%	5,45%
<b>21,5</b>	2,19%	3,88%	5,58%
<b>22,0</b>	2,24%	3,97%	5,71%
<b>22,5</b>	2,29%	4,06%	5,84%
<b>23,0</b>	2,34%	4,15%	5,97%
<b>23,5</b>	2,40%	4,24%	6,10%
<b>24,0</b>	2,45%	4,33%	6,23%
<b>24,5</b>	2,50%	4,42%	6,36%
<b>25,0</b>	2,55%	4,51%	6,49%

## Bijlage 4

Kostenniveau per 1 januari 2008 (bij verschillend jaarkilometrage en laadvermogen)							
Kosten (€)		6 tons vrachtauto			9 tons vrachtauto		
Kostenpost	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar	
* Rente	1.996	1.996	1.996	2.396	2.396	2.396	
* Motorrijtuigenbel.	261	261	261	261	261	261	
* Eurovignet	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	750	750	750	
* Verzekering	2.592	2.592	2.592	2.904	2.904	2.904	
* Onderh. opbouw	340	340	340	340	340	340	
* Afschrijving	6.876	6.876	-	8.269	8.269	-	
<b>Totale vaste kosten</b>	<b>12.065</b>	<b>12.065</b>	<b>5.189</b>	<b>14.920</b>	<b>14.920</b>	<b>6.651</b>	
* Afschrijving	-	-	10.696	-	-	9.647	
* Banden	901	1.803	3.006	600	1.200	1.999	
* Brandstof	4.311	8.624	14.373	5.173	10.347	17.245	
* Rep./Onderhoud	1.569	3.140	5.232	1.444	2.887	4.814	
<b>Totale variabele kosten</b>	<b>6.781</b>	<b>13.567</b>	<b>33.307</b>	<b>7.217</b>	<b>14.434</b>	<b>33.705</b>	
<b>Totale materieelkosten</b>	<b>18.846</b>	<b>25.632</b>	<b>38.496</b>	<b>22.137</b>	<b>29.354</b>	<b>40.356</b>	
* Loonkosten D5 (incl.soc.lasten)	44.300	44.300	44.300	44.300	44.300	44.300	
<b>Totale kosten<sup>1)</sup></b>	<b>63.146</b>	<b>69.932</b>	<b>82.796</b>	<b>66.437</b>	<b>73.654</b>	<b>84.656</b>	

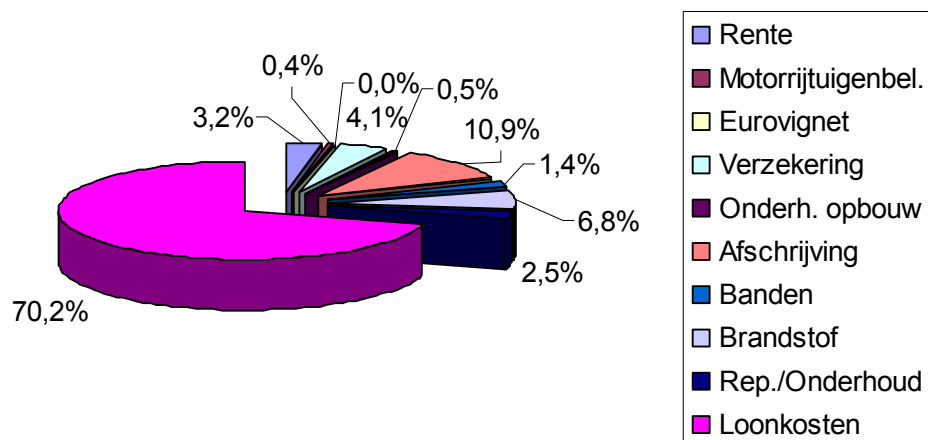
<sup>1)</sup> exclusief overheadkosten

Kostenniveau per 1 januari 2008 (bij verschillend jaarkilometrage en laadvermogen)							
Kosten (€)		16 tons vrachtauto			23 tons combinatie		
Kostenpost	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar	
* Rente	3.795	3.795	3.795	6.192	6.192	6.192	
* Motorrijtuigenbel.	261	261	261	525	525	525	
* Eurovignet	750	750	750	1.250	1.250	1.250	
* Verzekering	3.942	3.942	3.942	5.498	5.498	5.498	
* Onderh. opbouw	340	340	340	445	445	445	
* Afschrijving	11.344	11.344	11.344	17.655	17.655	17.655	
<b>Totale vaste kosten</b>	<b>20.432</b>	<b>20.432</b>	<b>20.432</b>	<b>31.565</b>	<b>31.565</b>	<b>31.565</b>	
* Afschrijving	-	-	-	-	-	-	
* Banden	780	1.560	2.601	863	1.723	2.880	
* Brandstof	6.896	13.793	22.991	9.193	18.388	30.646	
* Rep./Onderhoud	1.475	2.950	4.918	1.820	3.641	6.070	
<b>Totale variabele kosten</b>	<b>9.151</b>	<b>18.303</b>	<b>30.510</b>	<b>11.876</b>	<b>23.752</b>	<b>39.596</b>	
<b>Totale materieelkosten</b>	<b>29.583</b>	<b>38.735</b>	<b>50.942</b>	<b>43.441</b>	<b>55.317</b>	<b>71.161</b>	
* Loonkosten D5 (incl.soc.lasten)	44.300	44.300	44.300	44.300	44.300	44.300	
<b>Totale kosten<sup>1)</sup></b>	<b>73.883</b>	<b>83.035</b>	<b>95.242</b>	<b>87.741</b>	<b>99.617</b>	<b>115.461</b>	

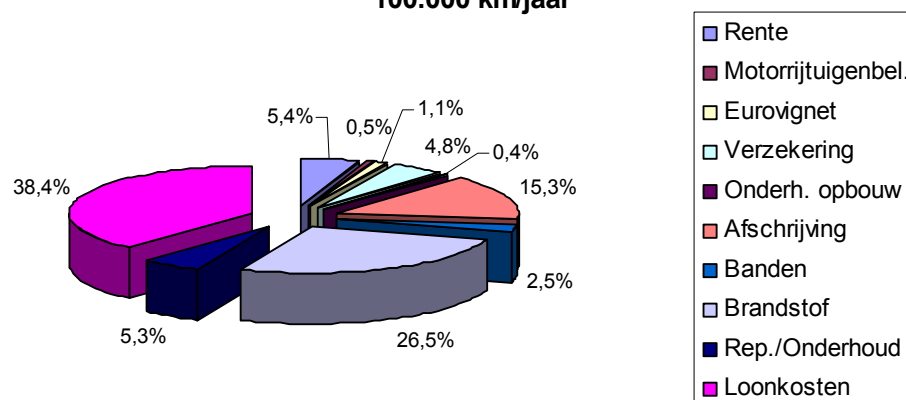
<sup>1)</sup> exclusief overheadkosten

## Bijlage 5

**Kostenaandelen per 1-1-2008 Vrachtauto 6 ton bij 30.000 km/jaar**

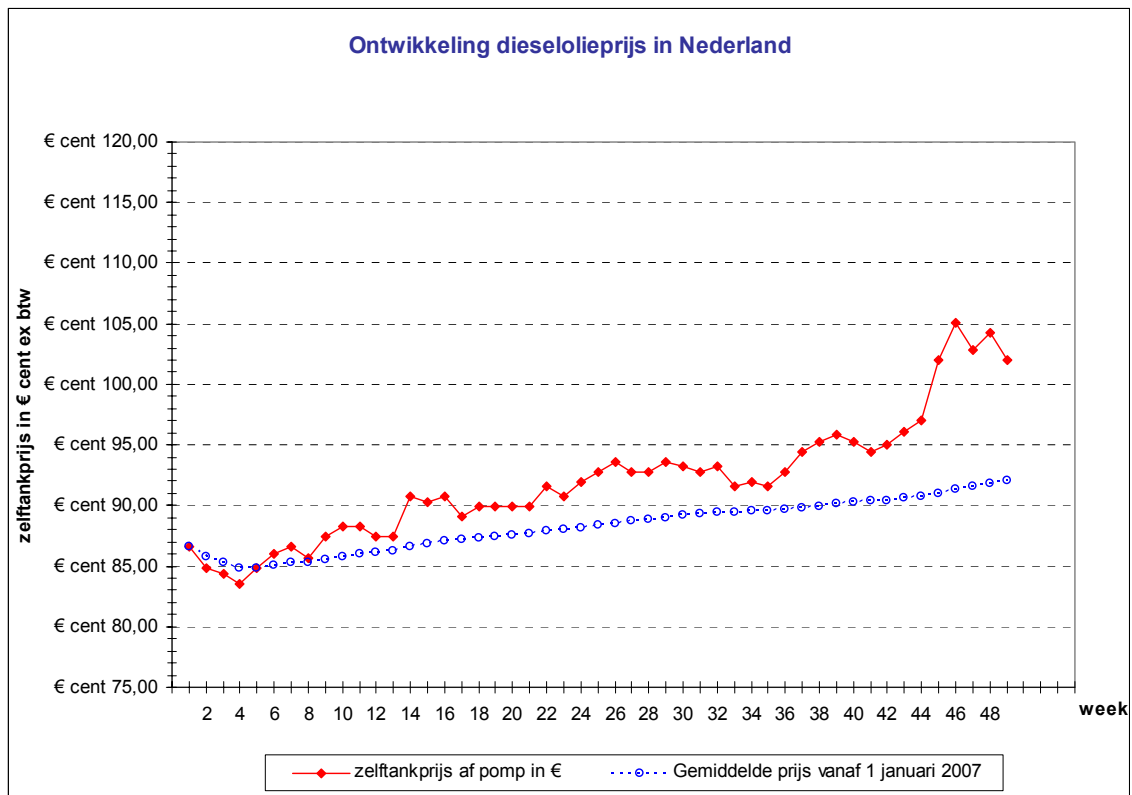


**Kostenaandelen per 1-1-2008 Combinatie 23 ton bij 100.000 km/jaar**



## Bijlage 6

# Ontwikkeling dieselolieprijs 2007



## Bijlage 7

### Kostenontwikkelingen volgens NEA

(Bron: NEA 2007)

<b>Prognose kostenstijging 2008 ten opzichte van 2007 volgens NEA <sup>1) en 2)</sup></b>		
<b>Type vervoer</b>	<b>In % incl. brandstof</b>	<b>In % excl. brandstof</b>
wagenlading	4,40	3,10
kippers	4,40	3,00
algemene distributie solo	4,30	3,40
algemene distributie combinatie	4,40	3,20
fijnmazige distributie collo	4,10	3,80
fijnmazige distributie pallet	4,10	3,60
koel-vries	4,30	3,10
zeecontainer	4,60	2,90
tank/bulk	4,40	3,00

### **Realisatie 2007 ten opzichte van prognose 2007 volgens NEA (incl. brandstofkosten) <sup>1) en 2)</sup>**

<b>Type vervoer</b>	<b>Realisatie in % 2007</b>	<b>Prognose in % 2007</b>	<b>Vershil in %</b>
Wagenlading	4,10	2,50	1,60
kippers	4,10	2,50	1,60
algemene distributie solo	4,20	2,40	1,80
algemene distributie combinatie	4,10	2,50	1,60
fijnmazige distributie collo	4,30	2,40	1,90
fijnmazige distributie pallet	4,40	2,50	1,90
koel-vries	4,20	2,60	1,60
zeecontainer	3,80	2,40	1,40
tank/bulk	4,10	2,50	1,60

### **Prognose toeslagen voor congestie in 2008 volgens NEA**

<b>Type vervoer</b>	<b>Congestie-toeslag in %</b>
wagenlading	0,55
kippers	0,48
algemene distributie solo	0,65
algemene distributie combinatie	0,65
fijnmazige distributie collo	0,97
fijnmazige distributie pallet	0,97
koel-vries	0,58
zeecontainer	0,61
tank/bulk	0,55

<sup>1)</sup> Exclusief kosten**verhogende** effecten congestietoeslag

<sup>2)</sup> Exclusief kosten**verlagende** effecten efficiencyverbeteringen