

# Kostenontwikkelingen in het wegvervoer

Periode oktober 2011 ten opzichte van oktober 2010



Uitgebracht door EVO-Ledenservice, Beleid en Bedrijfsadvies  
Zoetermeer, oktober 2011

## Inhoudsopgave

Voorwoord.....	3	
1	Wegvervoer.....	4
1.1	Indexering .....	4
1.2	Totale kostenontwikkeling .....	5
1.3	Componentenverklaring.....	6
1.3.1	Rente.....	6
1.3.2	Motorrijtuigenbelasting en Eurovignet .....	8
1.3.3	Verzekering .....	10
1.3.4	Onderhoud.....	11
1.3.5	Afschrijving.....	12
1.3.6	Banden .....	13
1.3.7	Brandstof.....	15
1.3.8	Reparatie en onderhoud .....	17
1.3.9	Lonen/loonkosten .....	18
1.3.10	Verplichte nascholing chauffeurs.....	20
1.3.11	overige kosten.....	21
1.4	Trend en ontwikkelingen .....	22
1.4.1	Beleidsontwikkelingen .....	23
1.4.2	Marktontwikkelingen (cijfermatig).....	25
1.5	Ontwikkeling brandstofprijzen.....	27
1.6	Kostenniveaus en aandelen .....	29
1.7	Vrachtprijzen.....	31
1.8	Marktontwikkelingen korte termijn .....	32
2	Andere modaliteiten .....	34
2.1	Spoorvervoer .....	34
2.2	Binnenvaart .....	36
2.3	Zeevracht .....	38
2.3.1	Marktontwikkelingen in de container scheepvaart .....	38
2.3.2	Marktontwikkelingen in Bulktransport over zee.....	39
2.4	Luchtvracht.....	40
3	Bijlage:.....	41

## Voorwoord

Voor u ligt het verslag omtrent de kostenontwikkelingen in het wegvervoer over de periode oktober 2011 t.o.v. oktober 2010.

Jaarlijks maakt EVO een inventarisatie van openbaar toegankelijke bronnen van de kostenontwikkelingen in het wegvervoer en zet deze per kostencomponent overzichtelijk bij elkaar zodat u als EVO lid bij de contacten met uw vervoerder of logistieke dienstverlener hier uw voordeel mee kunt doen.

Dit verslag beoogt slechts een leidraad te zijn en moet niet gezien worden als een harde, voor iedereen geldende norm.

Dit jaar is de stelpost stalling/overhead niet meer meegenomen. De afgelopen jaren is geen inzicht gekregen in de kostenontwikkeling op deze component. Dit is voor EVO een reden om deze component vanaf heden niet meer mee te nemen.

Dit rapport is tot stand gebracht door de afdelingen Ledenservice, Bedrijfsadvies en Beleid. Daarnaast is de vormgeving voor een belangrijk deel bepaald door de Raad voor het Wegvervoer.

Natuurlijk hebben ook vele externe partijen<sup>1</sup> hun bijdrage geleverd doordat zij cijfers en ontwikkelingen uit hun branche of instantie ter beschikking hebben gesteld.

Wij vertrouwen erop dat u uw voordeel kunt behalen met de gegevens uit dit verslag.

Hebt u vragen of opmerkingen, neemt u dan vooral contact op met de samenstellers van dit verslag.

Fred Hoozemans, Ledenservice

Ton Mooren, Bedrijfsadvies

Ruben Willems, Beleid

---

<sup>1</sup> Een representatief aantal door ons geïnterviewde voertuigfabrikanten, bandenfabrikanten en carrosseriebouwers

# 1 Wegvervoer

## 1.1 Indexering

Onderstaand overzicht laat de indexeringen van het loon- en prijsniveau zien in het wegvervoer per kostenpost. Hierbij is oktober 2010 = 100.

<b>Ontwikkeling loon- en prijsniveau in het wegvervoer</b>		
	2011*	2010**
<b>Vaste autokosten</b>		
- Rente	78,8	98,4
- Motorrijtuigenbelasting	100,6	100
- Eurovignet	100	100
- Verzekering	106,75	96,7
- Stalling/overhead	P.M.	P.M.
- Onderhoud	100,67	102
- Afschrijving	101,08	100,45
<b>Variabele kosten</b>		
- Banden	121,69	104
- Dieselolie	112,26	114,2
- Reparatie en onderhoud	102,27	102
<b>Kosten rijdend personeel</b>		
- Lonen inclusief sociale lasten en dergelijke (loonkosten)		
-Klasse D	101,5	101
- Overige kosten	102,6	101,6

2011\*

Referentieperiode: 1 oktober 2010 – 1 oktober 2011

Uitgangspunt: 1 oktober 2010 = 100

2010\*\*

Referentieperiode: 1 oktober 2009 – 1 oktober 2010

Uitgangspunt: 1 oktober 2009 = 100

## 1.2 Totale kostenontwikkeling

Onderstaande tabellen geven inzicht in de totale kostenstijging per voertuig en kilometrage. Bij deze berekeningen is het uurloon vastgezet op 40 uur per week. De genoemde tonnages betreft het laadvermogen van het voertuig.

<b>Kostenontwikkeling exclusief brandstofkosten</b>				
<b>Ontwikkeling loon- en materiaalkosten over de periode 1 oktober 2010 tot 1 oktober 2011*)</b> (in % t.o.v. 1-10-2010)				
<b>Omschrijving**)</b>	<b>6 tons vrachtauto</b>	<b>9 tons vrachtauto</b>	<b>16 tons vrachtauto</b>	<b>23 tons combinatie</b>
<i>Jaarkilometrage</i>	<i>t.o.v. 1-10-2010</i>	<i>t.o.v. 1-10-2010</i>	<i>t.o.v. 1-10-2010</i>	<i>t.o.v. 1-10-2010</i>
* 30.000	1,5	1,3	1,1	0,7
* 60.000	1,8	1,5	1,3	1,0
* 100.000	2,2	1,8	1,7	1,3
*) exclusief stalling/overheadkosten				
**) betreft nuttig laavermogen				

<b>Kostenontwikkeling inclusief brandstofkosten</b>				
<b>Ontwikkeling loon- en materiaalkosten over de periode 1 oktober 2010 tot 1 oktober 2011*)</b> (in % t.o.v. 1-10-2010)				
<b>Omschrijving**)</b>	<b>6 tons vrachtauto</b>	<b>9 tons vrachtauto</b>	<b>16 tons vrachtauto</b>	<b>23 tons combinatie</b>
<i>Jaarkilometrage</i>	<i>t.o.v. 1-10-2010</i>	<i>t.o.v. 1-10-2010</i>	<i>t.o.v. 1-10-2010</i>	<i>t.o.v. 1-10-2010</i>
* 30.000	1,9	1,8	1,7	1,5
* 60.000	2,6	2,4	2,5	2,3
* 100.000	3,2	3,1	3,3	3,2
*) exclusief stalling/overheadkosten				
**) betreft nuttig laavermogen				

## 1.3 Componentenverklaring.

### 1.3.1 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 rente is uitgegaan van het rendement op staatsleningen met een looptijd van 10 jaar. Dit rendement bedroeg:

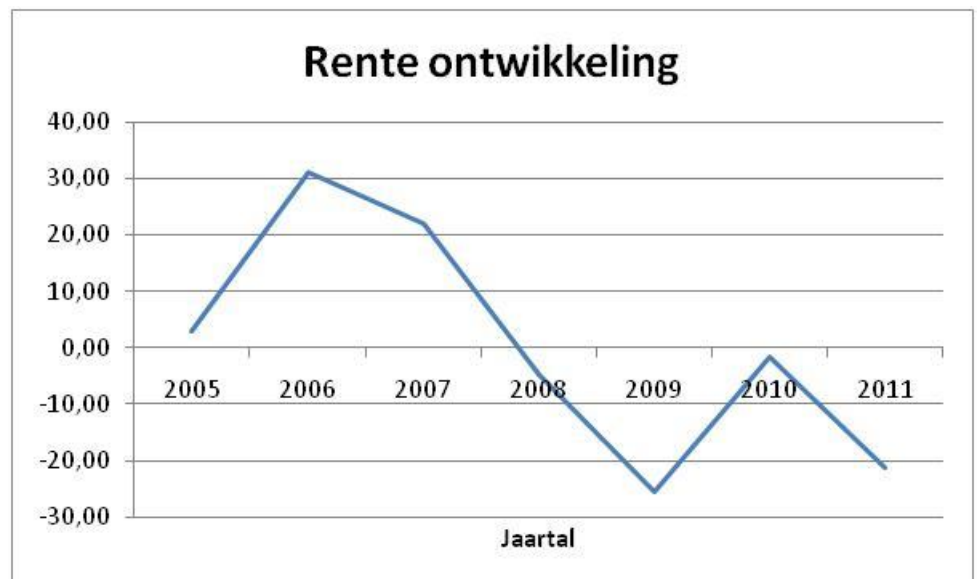
- per 1 oktober 2010: **2,9%**
- per 1 oktober 2011: **2,26%**

Dit betekent een absolute daling van het rentepercentage met 0,64%. Dit komt overeen met een relatieve daling van het rentepercentage met 22,1%.

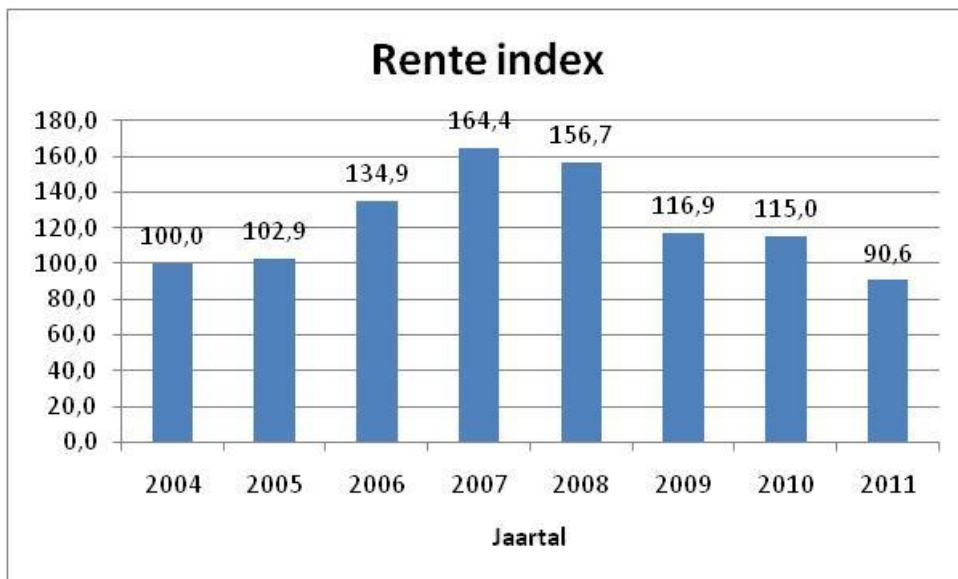
Verder is voor de ontwikkeling van de post rente het verloop van de aanschafprijzen van voertuigen bepalend, waarvoor is uitgegaan van de catalogusprijzen van een representatief aantal merken en/of typen. Gemiddeld genomen zijn deze met 1,08% gestegen.

In combinatie met de daling van de rente resulteert dit in een daling van de rentekosten met **21,2%**

jaartal	Rente
2005	2,94
2006	31
2007	21,9
2008	-4,7
2009	-25,4
2010	-1,6
2011	-21,2



Naast de prijsontwikkelingen is het ook van belang om inzichtelijk te krijgen welke indexering er heeft plaatsgevonden. In onderstaande tabel is het jaar 2004 als uitgangspositie genomen (index = 100).



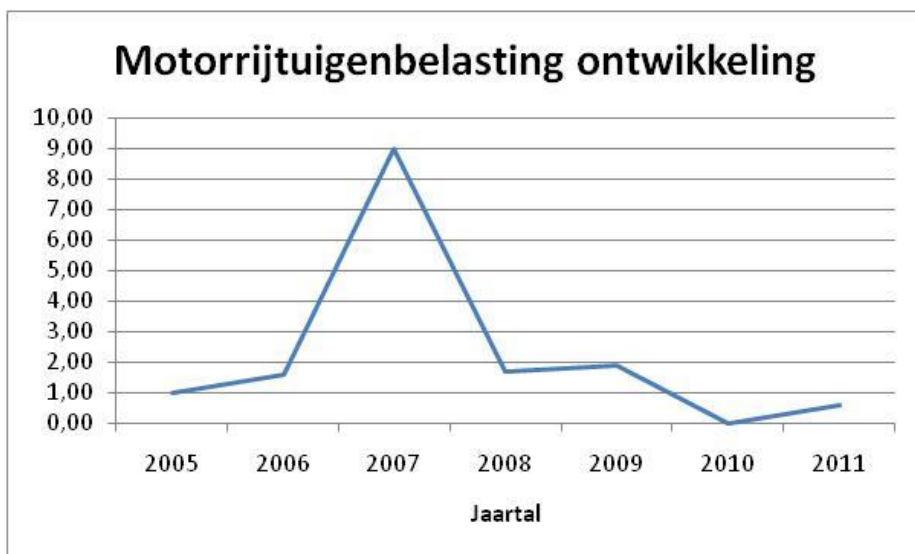
### 1.3.2 Motorrijtuigenbelasting en Eurovignet

#### Motorrijtuigenbelasting

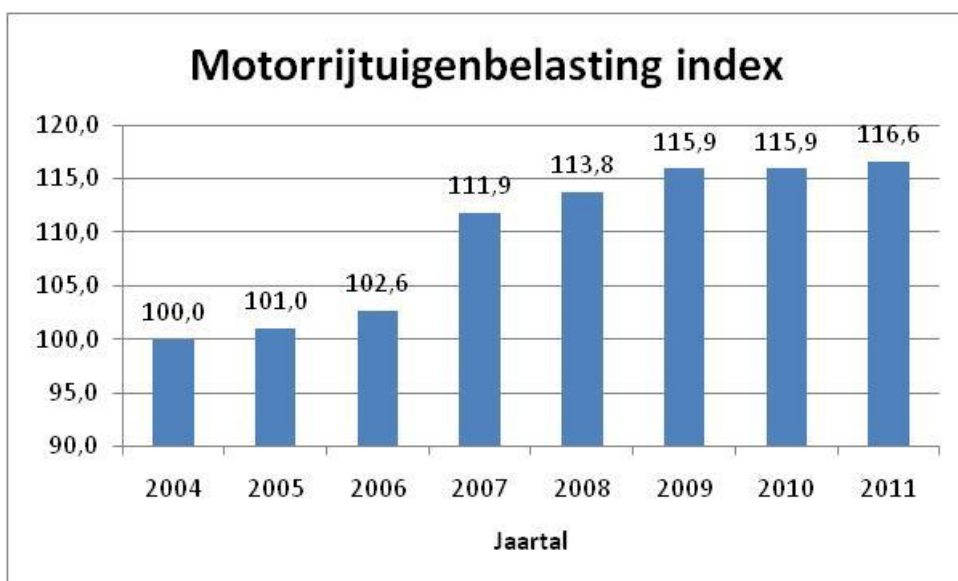
Belasting op voertuigen wordt op twee manier geheven. Via de motorrijtuigenbelasting, een belasting op het hebben van een voertuig, en via een Eurovignet. Het Eurovignet is verplicht als er van rijkswegen gebruik gemaakt wordt met een voertuig van 12.000 kg of meer. Het Eurovignet geldt voor Nederland, België, Luxemburg, Zweden en Denemarken.

De tarieven voor de motorrijtuigenbelasting zijn per 1 januari 2011 verhoogd met 0,6%.

Jaartal	Motorrijtuigenbelasting
2005	1
2006	1,6
2007	9
2008	1,7
2009	1,9
2010	0
2011	0,6



Onderstaande tabel geeft inzicht in het meerjarenverloop van de prijsontwikkelingen van de motorrijtuigenbelastingen.





**Eurovignet**

De tarieven van het Eurovignet zijn niet veranderd. Voor het rijden op rijkswegen binnen Nederland, België, Luxemburg, Zweden en Denemarken gelden per 1 januari 2011 onderstaande tarieven.

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

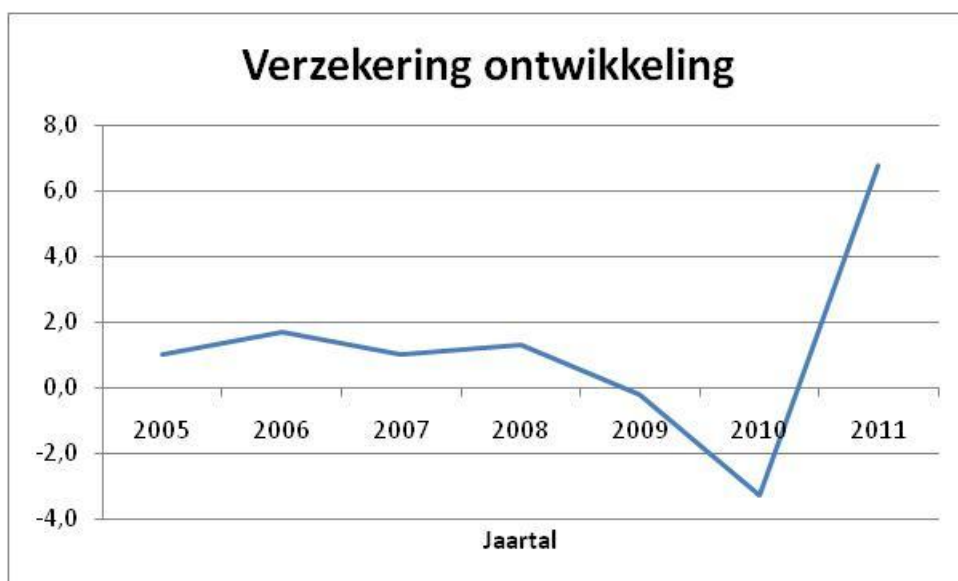
### 1.3.3 Verzekering

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.

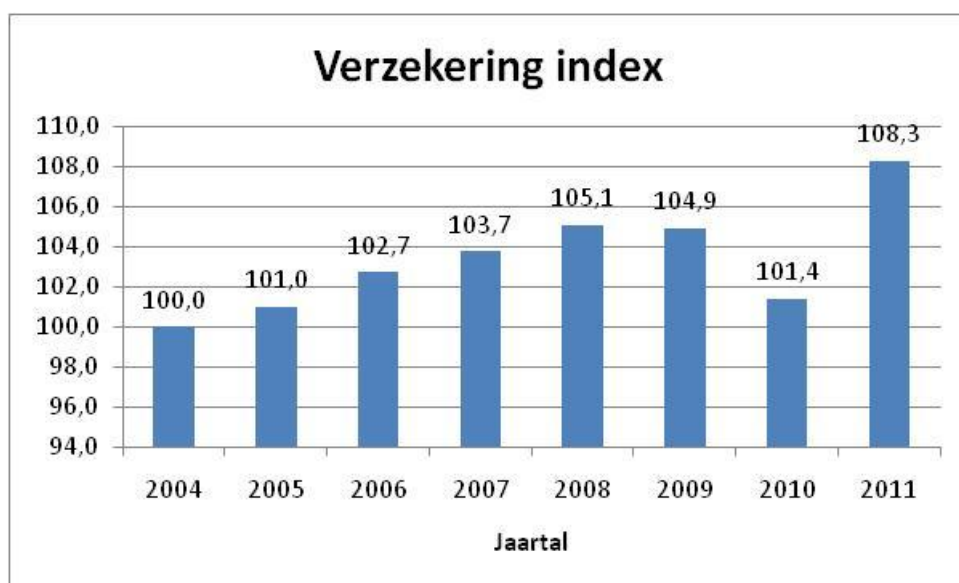
Uit onderzoek bij een representatief aantal gerenommeerde voertuigfabrikanten is gebleken dat de prijzen in de verslagperiode met 1,08% gestegen zijn.

Voor wat betreft de catalogusprijzen kan worden gesteld dat een daling of stijging hiervan over het algemeen pas in de premie tot uitdrukking komt op het moment dat het bestaande voertuig door een nieuwe wordt vervangen. Volgens informatie, ingewonnen bij een gerenommeerd makelaarskantoor in verzekeringen is er met betrekking tot de premie een verhoging doorgevoerd. De verhoging van de verzekeringspremie is vastgesteld op **6,75%**.

jaartal	verzekering
2005	1
2006	1,7
2007	1
2008	1,3
2009	-0,2
2010	-3,3
2011	6,75



Onderstaande grafiek geeft de geïndexeerde overzicht weer van de premie over de laatste zeven jaar. Dit overzicht laat goed zien dat de premie in 2010 het hoogste was over de afgelopen periode.



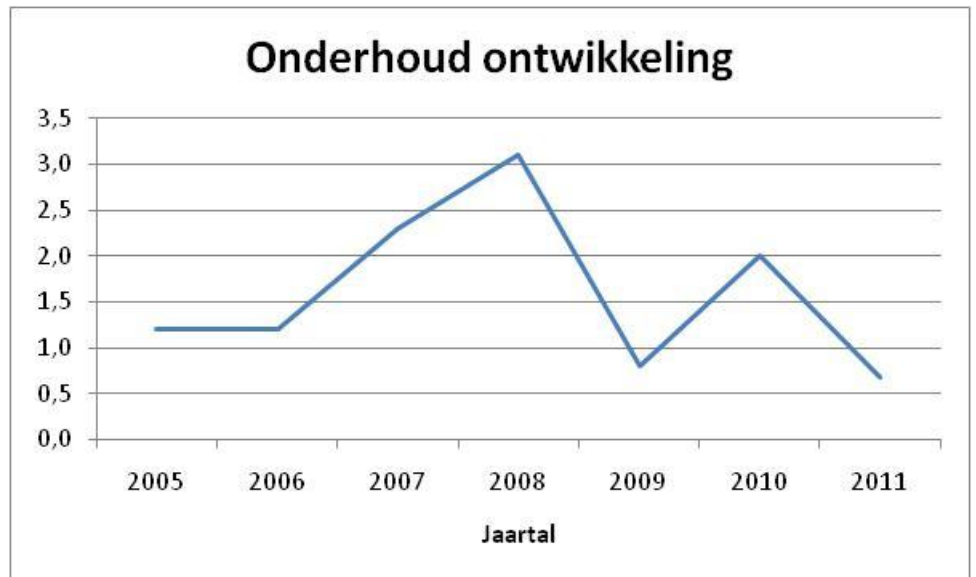
### 1.3.4 Onderhoud

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 op basis van informatie van een gerenommeerd aantal carrosseriebouwers van de volgende verdeling uitgegaan:

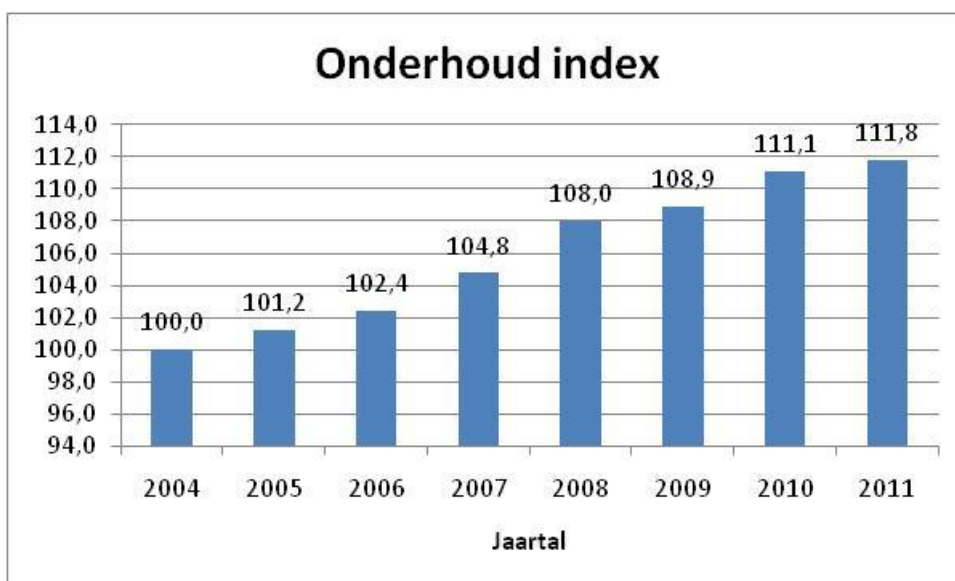
- circa 70% werkplaatstarief (lonen, overhead werkplaats);
- circa 30% materiaalkosten.

Overall komt dit neer op een stijging van **0,67%**.

jaartal	onderhoud
2005	1,2
2006	1,2
2007	2,3
2008	3,1
2009	0,8
2010	2
2011	0,67



Onderstaande grafiek geeft inzicht in de meerjaren indexering van de component onderhoud.

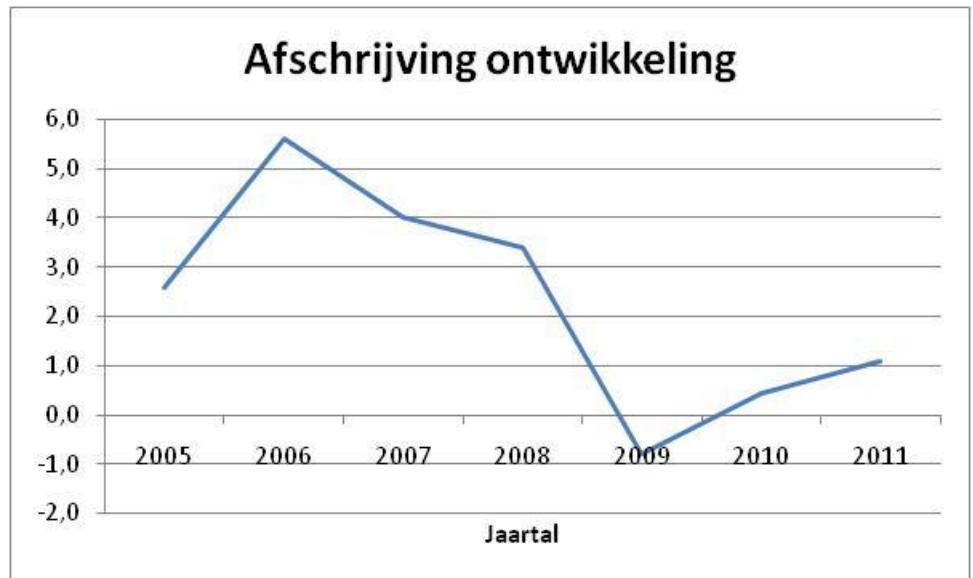


### 1.3.5 Afschrijving

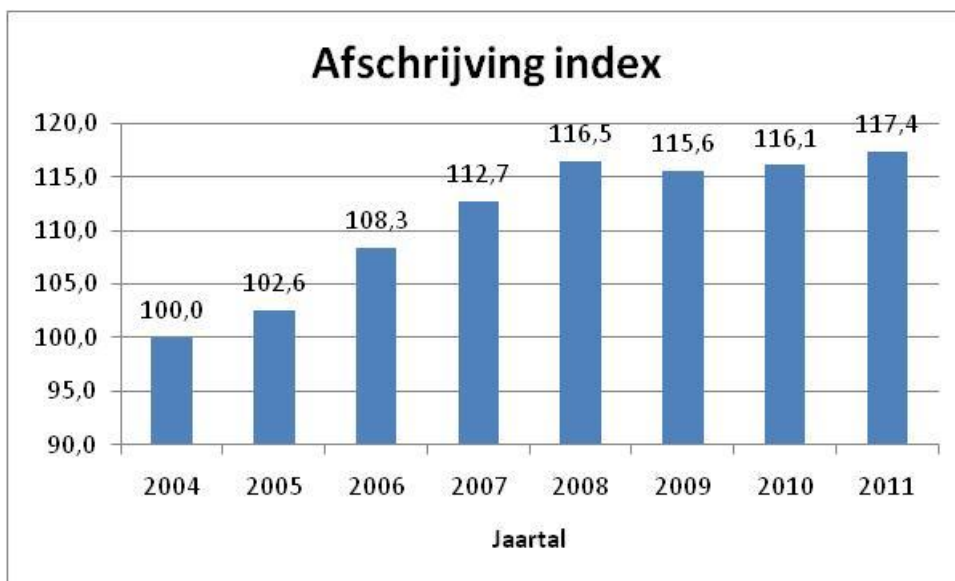
De ontwikkeling van deze kosten is bepaald aan de hand van het verloop van de catalogusprijzen van een representatief aantal merken en/of type vrachtauto's. Dit geeft een zeer wisselend beeld. Gemiddeld genomen zijn de catalogusprijzen iets gestegen. Mede van invloed op de ontwikkeling van de afschrijving is het verloop van de bandenprijzen en van de aan te houden restwaarden.

EVO signaleert dat de kwaliteit van de voertuigen steeds verder verbetert. Op basis daarvan zijn onderstaande gegevens gebaseerd op een **afschrijvingstermijn** van **acht jaar** en een restwaarde van 10%. Hierdoor is een stijging van **1,08 %** op deze component vastgesteld.

jaartal	afschrijving
2005	2,6
2006	5,6
2007	4
2008	3,4
2009	-0,8
2010	0,45
2011	1,08



Onderstaande grafiek laat zien dat de indexering van de afschrijving de laatste jaren redelijk stabiel is gebleven.

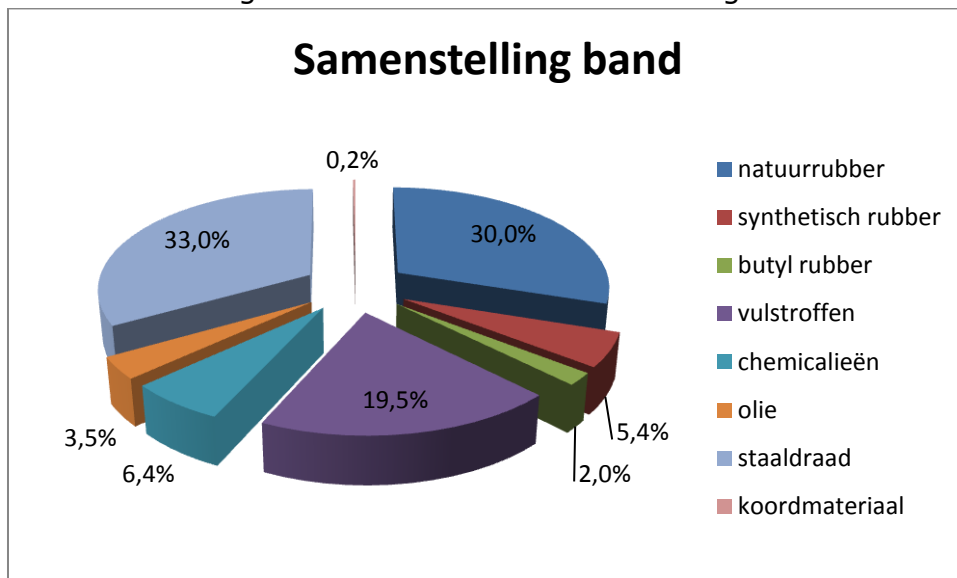


### 1.3.6 Banden

De ontwikkeling van deze kosten is vastgesteld aan de hand van het prijsverloop van een representatief aantal merken en typen. Bij de inventarisatie bleek dat bandenproducenten in de verslagperiode hun prijzen meerdere keren hebben aangepast. Deze prijsstijgingen zijn per merk en type aan ons ter beschikking gesteld. Op basis van de prijswijzigingen per merk zijn gemiddelden berekend. Dit resulteert in een totale gemiddelde prijsstijging van **21,69 %**.

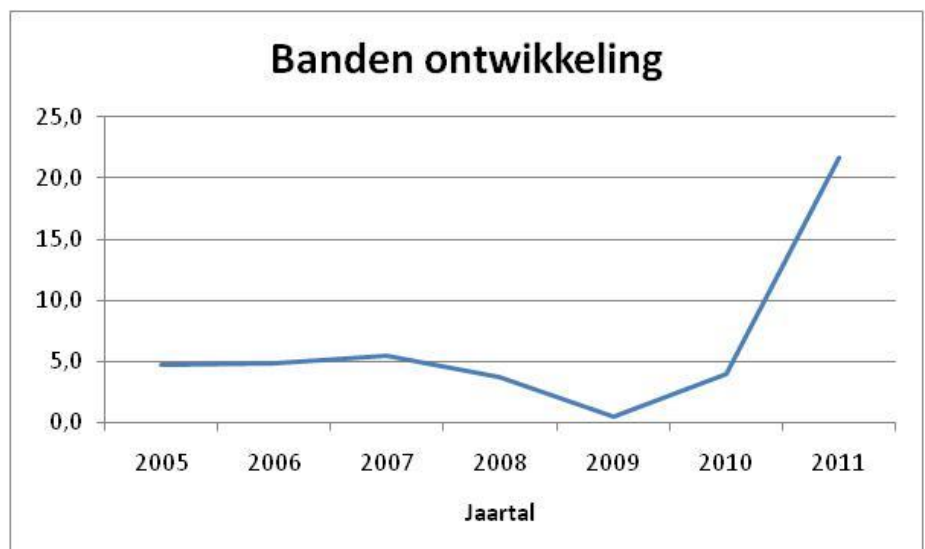
De forse prijsstijging van de autoband is een direct gevolg van het feit dat de productie van natuurrubber achterblijft als gevolg van de overstromingen van de plantages in Azië vorig jaar. 92% van de productie van natuurrubber komt immers uit Azië. Daarnaast is de vraag naar natuurrubber door Azië, (China en India) fors gestegen. In 2001 kostte een kilo rubber nog 50 dollarcent, in oktober 2010 was dat al vier dollar, en eind februari zes dollar.

De samenstelling van de band ziet er dan als volgt uit:

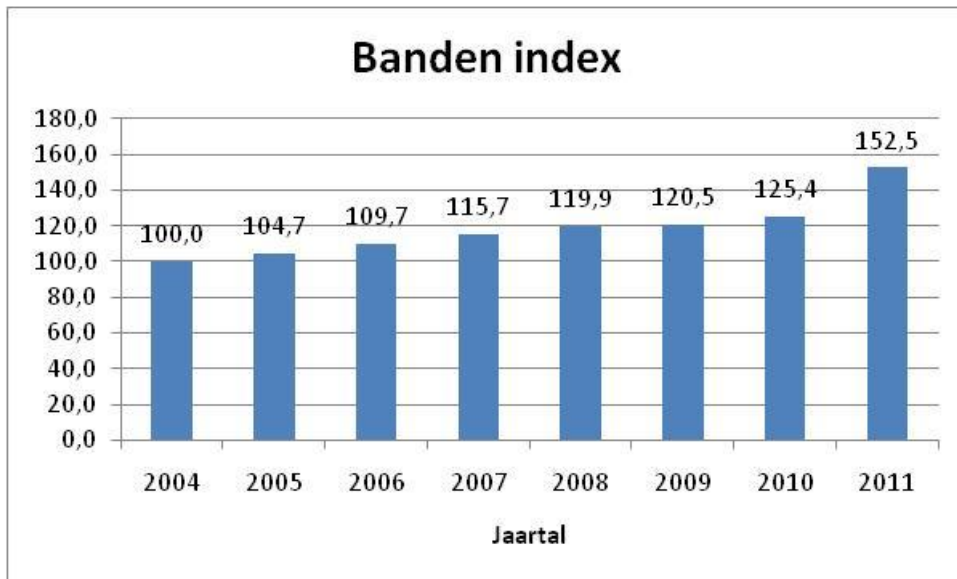


Kijkend naar het prijsverloop van de laatste jaren geeft het volgende beeld:

Jaartal	Banden
2005	4,7
2006	4,8
2007	5,4
2008	3,7
2009	0,5
2010	4
2011	21,69



Onderstaande grafiek laat zien dat de indexering tot afgelopen jaar redelijk stabiel is geweest. Het afgelopen jaar laat zien dat afgelopen jaar een grote prijsverschuiving op de component banden heeft plaatsgevonden.



### 1.3.7 Brandstof

De ontwikkeling van de kosten van dieselolie is vastgesteld op basis van het gemiddeld prijsverloop over de periode 20 september 2010 tot 26 september 2011. Deze gegevens worden ons door Shell ter beschikking gesteld.

Uitgegaan is van de bruto prijzen af pomp (zelfbediening). De gemiddelde prijzen bedroegen (exclusief btw) per liter:

- 01-12-2009 t/m 20-09-2010: **101,2 ct**
- 20-09-2010 t/m 26-09-2011: **113,61 ct**

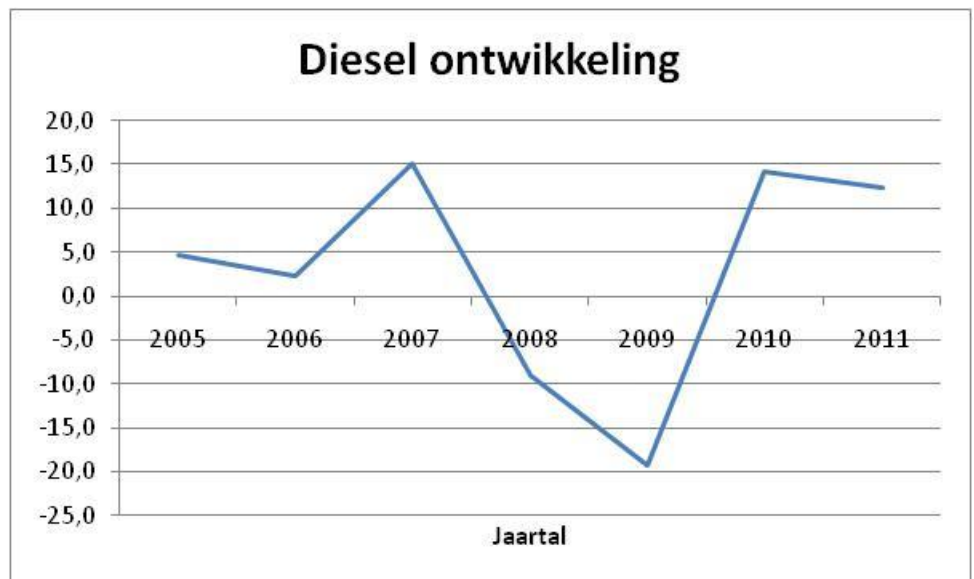
Dit betekent een toename van de gemiddelde brandstofprijs met **12,26%**

Er is geen rekening gehouden met eventuele kortingen, die door de verschillende maatschappijen c.q. pomphouders worden verleend. In de grafiek is de ontwikkeling van de dieselolieprijs over 2010/2011 aangegeven.

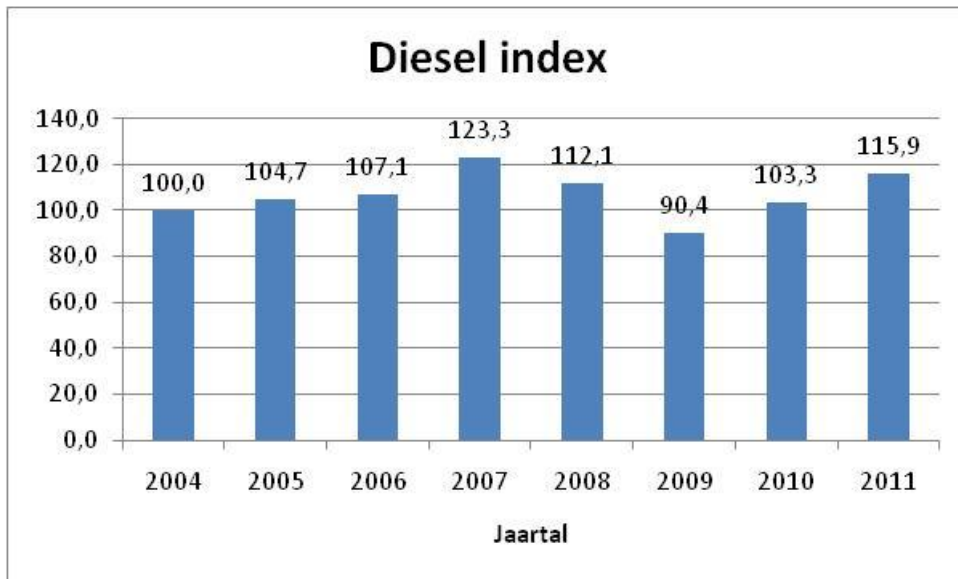
Op 10 oktober 2011 bedraagt de prijs **117,14 ct** per liter.

Als we kijken naar het verloop van de brandstofprijs over de laatste jaren dan ziet dat er als volgt uit.

Jaartal	diesel
2005	4,7
2006	2,3
2007	15,1
2008	-9,1
2009	-19,3
2010	14,2
2011	12,26



Onderstaande grafiek geeft inzicht in de ontwikkeling in de indexering over de laatste zeven jaar. In hoofdstuk 1.5 wordt meer beschreven over de absolute meerjaren ontwikkeling.



### Brandstofclausule

Veel bedrijven hebben met hun vervoerder(s) een dieselolieclausule afgesproken. Hiervoor moet een aantal zaken bekend zijn, zoals:

- de prijs van een liter dieselolie bij aanvang van de overeenkomst
- het aandeel van de brandstofkosten in de totale vrachtprijs
- de periode waarover het verloop van de dieselolieprijs wordt gemeten

Op die manier is te beoordelen of en in hoeverre de gemiddelde prijs van een liter dieselolie over de afgesproken periode afwijkt van de literprijs bij aanvang van de overeenkomst.

In het binnenlands wegvervoer bedraagt het aandeel van de brandstofkosten in de totale vrachtprijs 10 à 15 procent, terwijl dit in het grensoverschrijdend vervoer (vaak) meer dan 20 procent is. Bij grensoverschrijdend vervoer spelen ook de dieselolieprijzen in het buitenland een rol.

Afhankelijk van soort vervoer en bijvoorbeeld jaarkilometrage, heeft een gemiddelde stijging van 5 à 6 procent van de dieselolieprijs een invloed op de vrachtprijs van 0,50 tot 1,00 procent.

Een veelgebruikte formulering van een dieselolieclausule is de volgende:

*Daalt of stijgt de gemiddelde dieselolieprijs met ... procent, dan daalt of stijgt de vrachtprijs met ... procent.' Stel dat de dieselolieprijs in een kwartaal met gemiddeld 5 procent is gestegen, en het brandstofaandeel bedraagt 15 procent, dan betekent dit een verhoging van de totale kosten van  $5,0 \times 0,150 = 0,75$  procent.*

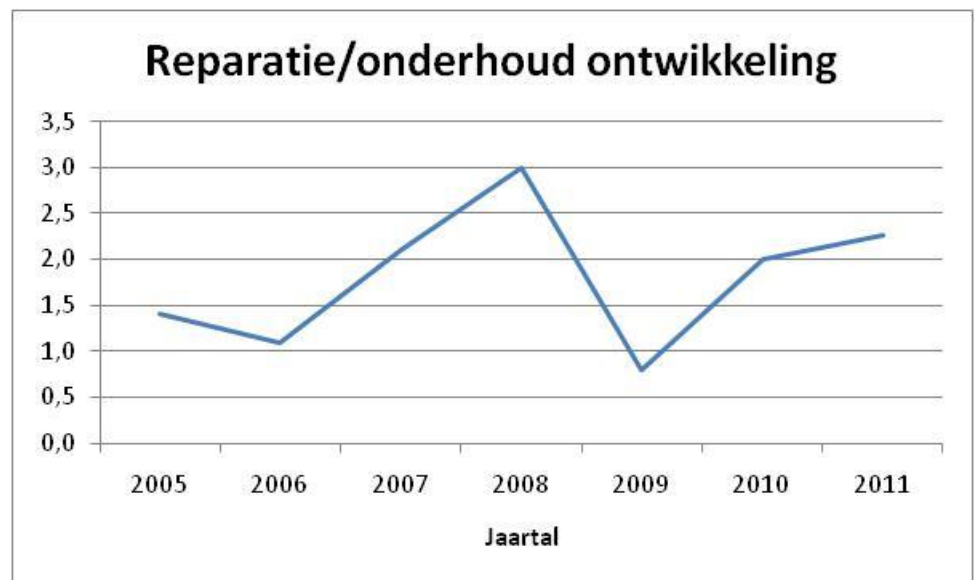
In de bijlage kunt u een overzicht vinden wat inzicht geeft in de gevolgen van een verhoging van de dieselprijs op de totale kostprijs.



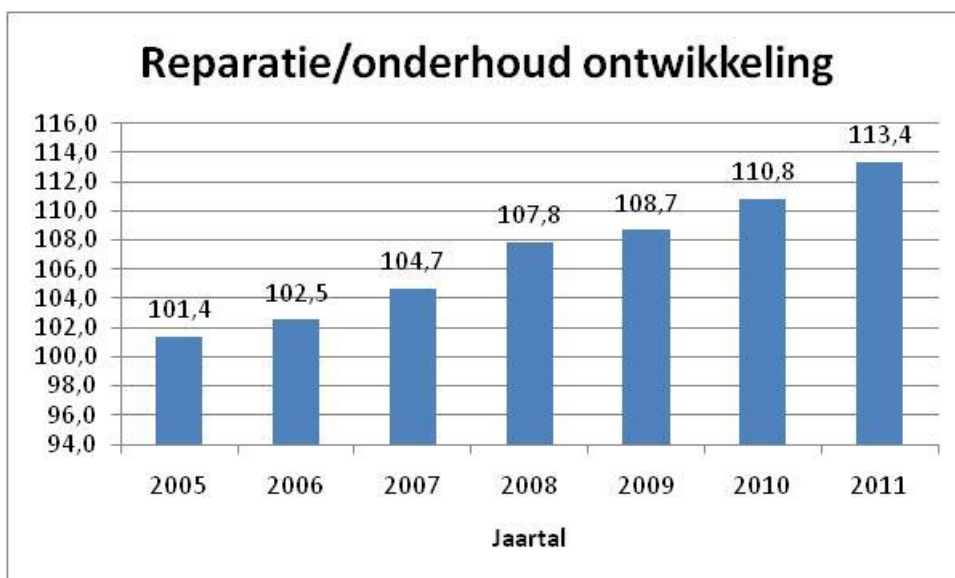
### 1.3.8 Reparatie en onderhoud

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. Deze verdeelsleutel is berekend op basis van informatie, die ons door een representatief aantal voertuigfabrikanten ter beschikking is gesteld. Een stijging van **2,27 %** is vastgesteld.

jaartal	rep/ond
2005	1,4
2006	1,1
2007	2,1
2008	3
2009	0,8
2010	2
2011	2,27



Onderstaande grafiek laat de indexering van de component reparatie en onderhoud. De grafiek laat zien dat deze component de afgelopen jaren alleen maar is toegenomen.



### 1.3.9 Lonen/loonkosten

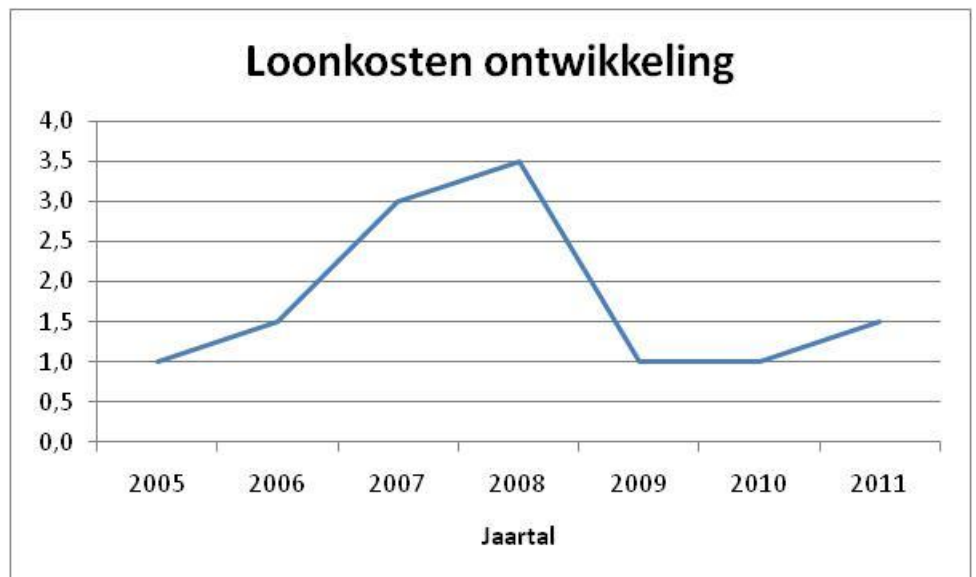
Als indicatie voor de lonen is uitgegaan van de CAO voor het beroepsgoederenvervoer over de weg. Toegepast is klasse D chauffeur binnenlands vervoer, ingeschaald op het maximum aantal dienstjaren, te weten 5 (D 5).

Kort na het verschijnen van het vorige kostenoverzicht zijn de nieuwe CAO lonen bekend geworden. Afspraken waren als volgt:

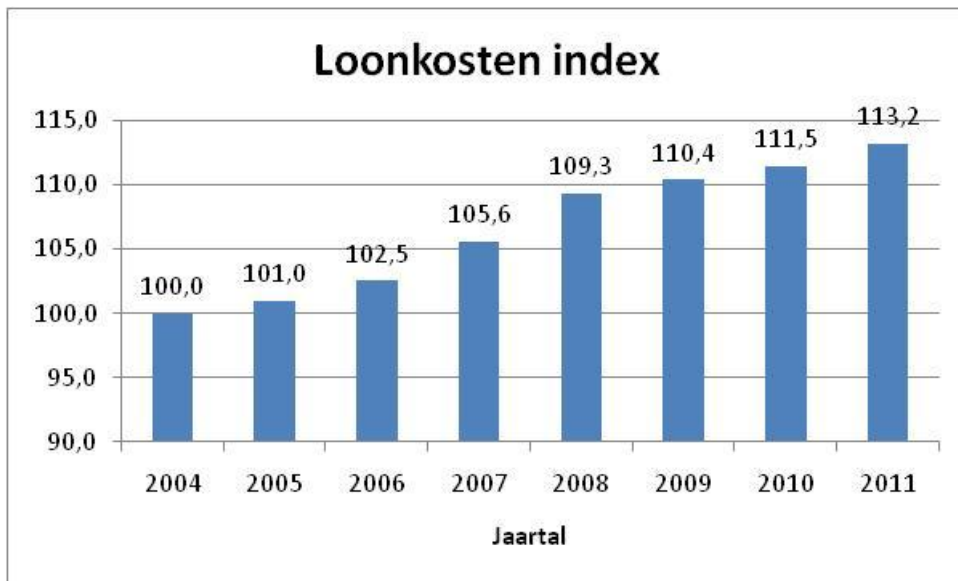
- per 01 januari 2011: 2,1% stijging
- vervallen 0,6% tegemoetkoming in de ziektekosten. Dit resulteerde per saldo in een loonkostenstijging van 1,5%
- Per 01 juli 2011 : 1% stijging

In de vorige verslagperiode hebben wij reeds 1% toename meegenomen zodat we voor deze verslagperiode gerekend hebben met een toename van **1,5%**.

jaartal	loonkosten
2005	1
2006	1,5
2007	3
2008	3,5
2009	1
2010	1
2011	1,5



Onderstaande grafiek laat een geïndexeerde meerjaren loonkostenontwikkeling zien.



### **Nieuwe CAO onderhandelingen**

Eind van dit jaar eindigt de CAO voor het beroepsvervoer. Deze maand zijn de onderhandelingen voor een nieuwe CAO van start gegaan. De werknemersorganisaties hebben aangekondigd onder andere de volgende eisen neer te zullen leggen.

- Een loonsverhoging van **2,5%**
- Een eenmalige compensatie voor het koopkrachtverlies van **€ 300,00**

Als de onderhandelingen tijdig afgerond zijn zal de ingangsdatum voor nieuwe CAO 1 januari 2012 zijn.

### **1.3.10 Verplichte nascholing chauffeurs**

Voor beroepsbestuurders van bussen en vrachtauto's gelden vanaf 10 september 2008 respectievelijk 10 september 2009 gewijzigde regels voor de vakbekwaamheid. Nieuwe chauffeurs moeten de basiskwalificatie vakbekwaamheid behalen. Zij krijgen in plaats van het papieren chauffeursdiploma een zogenoemde code vakbekwaamheid op het rijbewijs. (code 95)

De code vakbekwaamheid is 5 jaar geldig. Verlenging kan alleen als chauffeurs in een periode van 5 jaar minimaal 35 uur gecertificeerde nascholingscursussen volgen. Chauffeurs die al voor 10 september 2008 respectievelijk 10 september 2009 een groot rijbewijs hadden, hoeven de basiskwalificatie niet te halen. Zij moeten wel de nascholing volgen zodat ook zij voldoen aan de gewijzigde regels. Daar geldt in eerste instantie een periode van 7 jaar voor. Dat betekent dat deze groep uiterlijk 10 september 2015 respectievelijk 10 september 2016 een geldige code vakbekwaamheid op het rijbewijs moet hebben. Zoals er onder de oude regeling vrijstellingsmogelijkheden voor het chauffeursdiploma bestonden, blijven deze ook van toepassing voor de nascholing.

De richtlijn beoogt de verkeersveiligheid te verbeteren en de veiligheid van de bestuurders te verhogen.

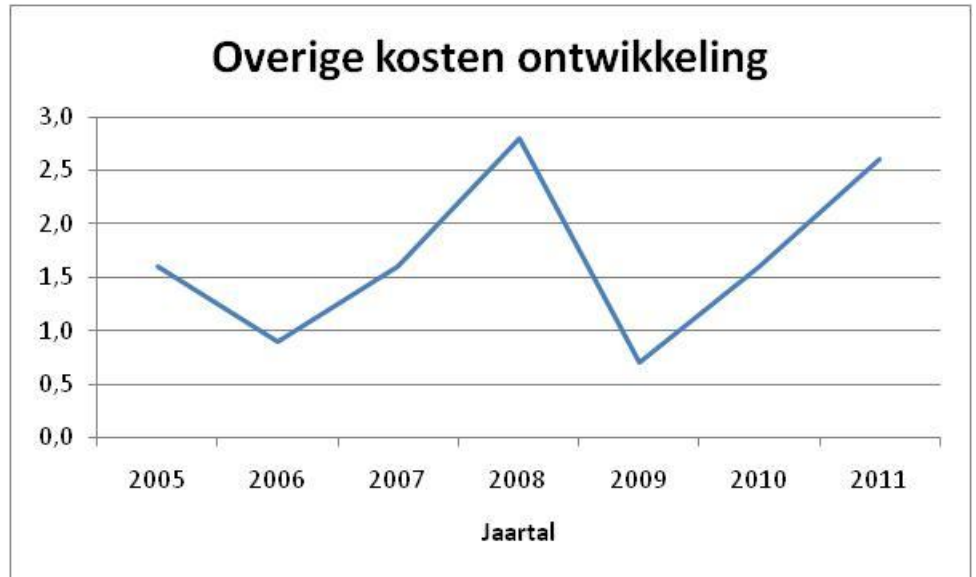
Voor de benodigde 35 uur nascholing zijn vele opleidingen aangemerkt. Alle instituten die deze opleidingen verzorgen zijn gecertificeerd door het CBR. Het aantal uren gevolgde opleiding wordt geregistreerd. Van de 35 uur nascholing moet tenminste 7 uren uit praktijkonderwijs bestaan.

### 1.3.11 overige kosten

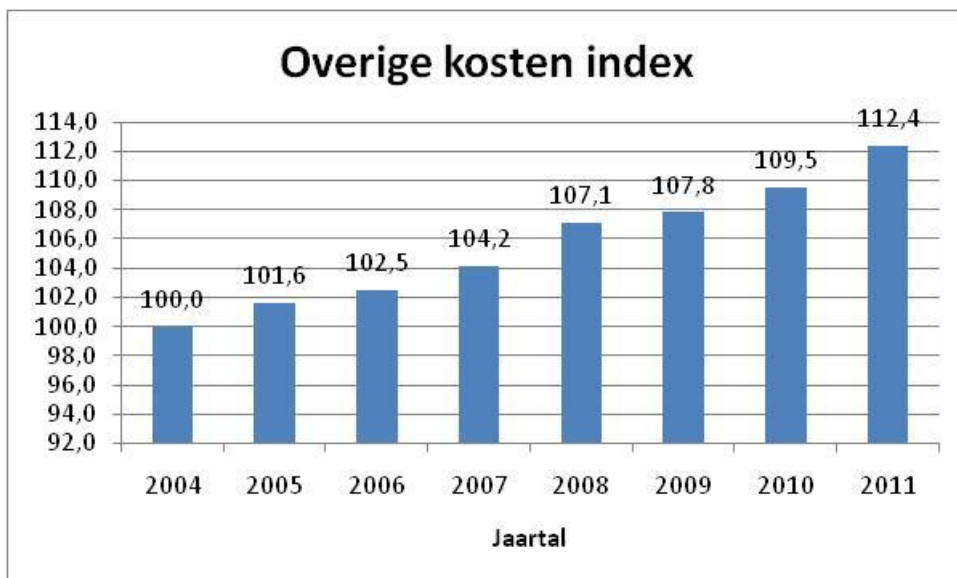
Gezien de grote verscheidenheid in en de zeer uiteenlopende samenstelling van de groep 'overige kosten' is voor deze kosten als basis genomen de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau zoals door het CBS is vastgesteld over de periode september 2011 ten opzichte van een jaar eerder.

Over deze periode is het prijsindexcijfer **2,6%**.

jaartal	overig
2005	1,6
2006	0,9
2007	1,6
2008	2,8
2009	0,7
2010	1,6
2011	2,6



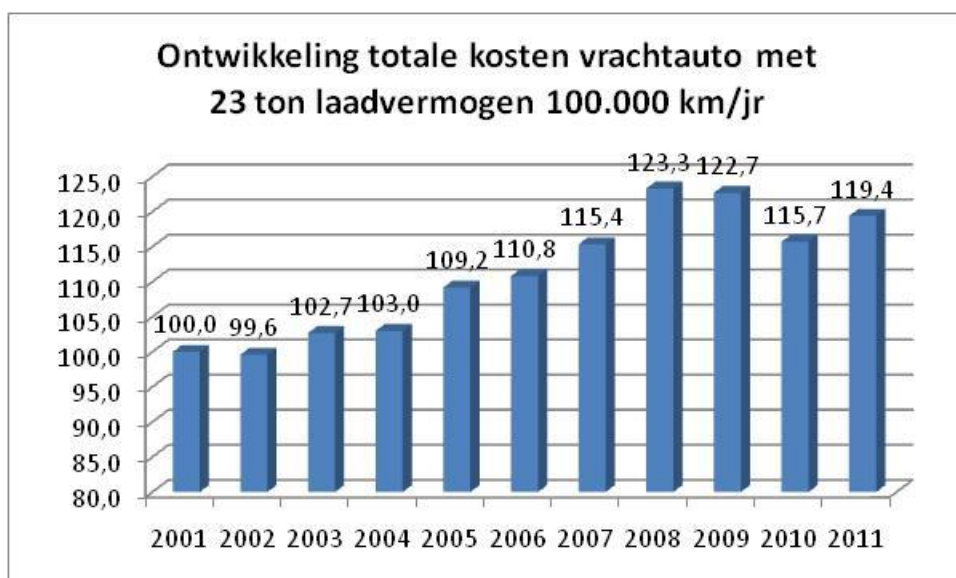
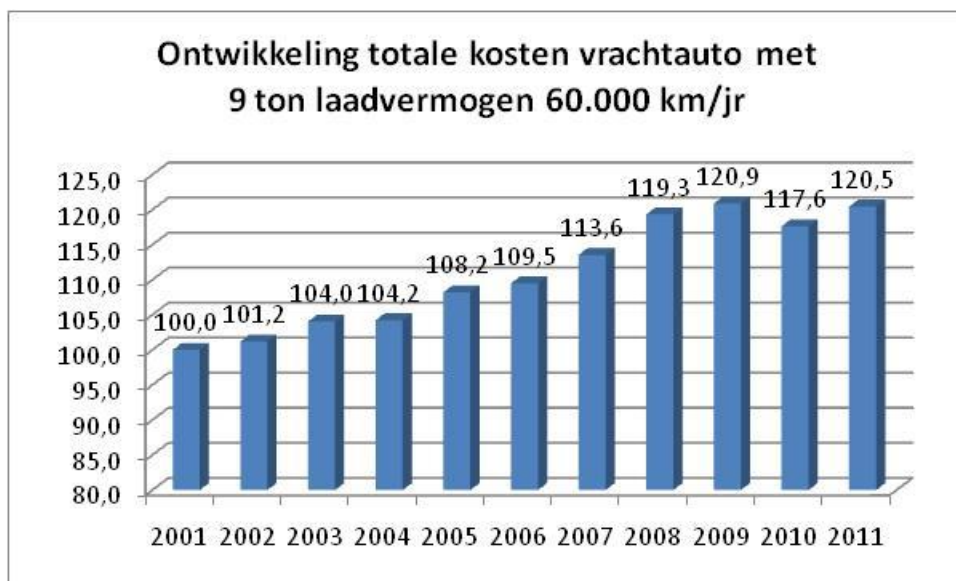
Onderstaande grafiek geeft de indexontwikkelingen weer over de component overige kosten.



## 1.4 Trend en ontwikkelingen

De aangegeven kostenontwikkelingen kunnen worden vergeleken met de tariefontwikkelingen. Op deze wijze ontstaat een beeld voor wat betreft de redelijkheid van de ontwikkelingen van de door de vervoerders in rekening gebrachte cq. te brengen tarieven.

Onderstaand diagram laat zien wat de trend is waaraan de kostenontwikkelingen sinds 2001 onderhevig is geweest. In onderstaande tabellen is het jaar 2001 als uitgangspunt genomen (index = 100). Daarnaast zijn de berekeningen gebaseerd op een 40-urige werkweek.



In de bijlage is deze ontwikkeling voor alle tonnages en kilometrages weergegeven.

### 1.4.1 Beleidsontwikkelingen

**1. Voortdurende focus op kostenbesparingen** - Kostenverlaging was in de afgelopen drie jaar het centrale thema voor veel bedrijven. Dit zal in 2011 niet anders zijn. Ondanks dat de markt momenteel herstellende is, blijkt uit onderzoek<sup>1</sup> dat het verlagen van operationele kosten binnen de supply chain topprioriteit blijft voor de komende vijf jaar. Organisaties trachten meer inzicht te krijgen in supply chain-kosten en de beschikbare arbeidskracht efficiënter in te zetten.

**2. Groene agenda blijft leidend** - Ondanks de wereldwijde recessie, blijven milieuvraagstukken een belangrijke focus voor organisaties, ongeacht hun grootte. In 2011 zullen nog meer bedrijven het 'groene denken' implementeren in hun supply chain-strategie. Hierbij valt te denken aan het herstructureren van distributienetwerken, het gebruik van geavanceerde transportplanning en de implementatie van technologieën voor verlaging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot<sup>2</sup>.

#### **3. Afschaffing Eurovignet**

Staatsecretaris Weekers heeft aangegeven het Eurovignet in Nederland per 1 januari 2013 te willen afschaffen. Door het Eurovignet af te schaffen kunnen administratieve lasten bespaard worden en kan het Ministerie in de belastingen meer sturen op schonere voertuigen. Daarnaast kan het Ministerie kosten besparen doordat de hoge uitvoeringskosten bij de redelijk geringe opbrengsten van het vignet wegvallen.

Het Ministerie heeft aangegeven dat de gedeerde inkomsten via een verhoging van de Motorrijtuigenbelasting (MRB) opgehaald moeten worden. Het huidige voorstel omvat:

- Een verhoging van de MRB tarieven met 122%
- Een extra toeslag van 20% op Euro 3 voertuigen  
Deze toeslag komt naast de al geldende toeslagen voor Euro 0 (90%), Euro 1 (75%) en Euro 2 (50%)

EVO is momenteel nog met het Ministerie in gesprek over deze voorstellen. Er is echter al wel vastgesteld dat het Eurovignet afgeschaft wordt.

#### **4. Tolheffing**

Op bepaalde wegen wordt tolheffing ingezet om via Private Publieke Samenwerking de kosten voor de aanleg van infrastructuur te financieren. Mits er aan diverse voorwaarden voldaan wordt kan EVO zich hier in vinden. Een tweetal argumenten van EVO zijn dat het moet gaan om aanleg van nieuwe infrastructuur en dat er altijd een tolvrij alternatief moet zijn.

---

<sup>2</sup> Bron: TTM

## **5. Arbeidsmarkt**

Onderzoek heeft aangetoond dat er in de transportsector een grote vraag zal ontstaan naar chauffeurs. Het rapport uit 2010 toont aan dat in 2015 er een vervangingsvraag van 49.000 chauffeurs zal ontstaan. De natuurlijke instroom van chauffeurs kan niet aan deze vraag voldoen, er zal een tekort aan personeel ontstaan. De economische neergang heeft er toe geleid dat de tekorten mogelijk later tot uiting komen<sup>3</sup>.

## **6. Internaliseren Externe kosten**

Op basis van een besluit van de Europese Commissie is het vanaf heden ook mogelijk om vrachtauto op Europese wegen te belasten voor het aanrichten van "maatschappelijke schade". Hierbij moet u denken aan geluidsoverlast en de uitstoot van schadelijk stoffen, zoals NOx. De hoogte zal in de lidstaten sterk afhangen van de euro klasse van de motor van de voertuigen. Daarnaast zal het tarief afhankelijk zijn van het aantal gereden kilometers en het tijdstip waarop men rijdt. Binnen Europa is een bandbreedte afgesproken voor de hoogte van het bedrag, de lidstaten kunnen echter zelf het exacte bedrag bepalen. De Europese lidstaten zijn niet verplicht om deze regels nationaal in te voeren, het kabinet in Nederland heeft aangegeven deze kosten nog niet in rekening te zullen brengen.

## **7. Witboek Transport**

De contouren van Europese lange termijnrichting voor de transport- en logistieksector werden dit voorjaar duidelijk met de publicatie van het zogenoemde Witboek transport door de Europese Commissie. De meningen over het nieuwe visiestuk met ijkpunt 2050 verschillen van 'ambitieuw' en 'robuust' tot onrealistisch en ontoereikend. De belangrijkste doelstelling is de reductie van CO2-uitstoot met 60% in 2050.

Dit maakt nog eens duidelijk dat de groene trend in transport geen tijdelijk verschijnsel is, maar dat het de bedrijfsvoering structureel gaat beïnvloeden. De beleidsplannen geven multimodaal vervoer een steun in de rug. Gezien de verwachte groei van het goederenvervoer en de milieudoelstellingen wil de Europese overheid maar liefst 50% van het vervoer over afstanden boven 300 km via binnenvaart of spoorvervoer laten lopen. Dit moet de transporteur en verlader echter wel 'passen'. Het verleden heeft uitgewezen dat een gedwongen modalshift niet werkt. Om die reden is het belangrijk dat wordt uitgegaan van een vrijwillige keuze van verladers en transporteurs.

Thema's die op de achtergrond van de langetermijnvisie spelen zijn het zogenoemde synchromodaliteit (Het voortdurend kijken naar welke modaliteit in op een bepaald moment moet worden ingezet om vervoersstromen zo goed mogelijk te laten aansluiten).

Ook het voorkomen van transportbewegingen (bijvoorbeeld door andere vormen van productie zoals het nu nog futuristische 3D-copiëren) wordt in de toekomst relevanter<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Bron: Wegvervoer en Logistiek: Visie 2015

<sup>4</sup> Bron: ING

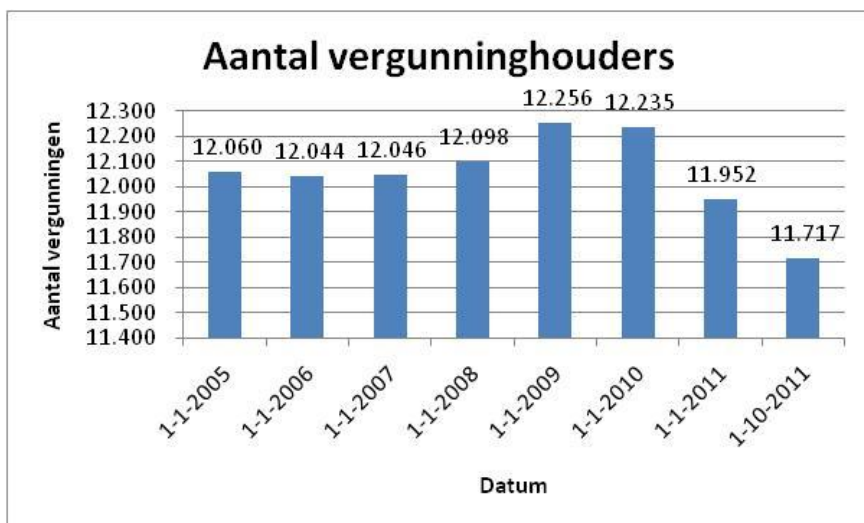


### 1.4.2 Markontwikkelingen (cijfermatig)

Als een bedrijf goederen wil vervoeren in opdracht van derden met een voertuig waarvan het laadvermogen meer dan 500 kg bedraagt geldt een vergunningsplicht. Onderstaande informatie geeft inzicht in de hoeveelheid vergunninghouders (transportbedrijven) het aantal vergunningsbewijzen (voertuigen die voor goederenvervoer worden gebruikt). Onderstaande gegevens zijn bijgewerkt tot 1 september 2011<sup>5</sup>.

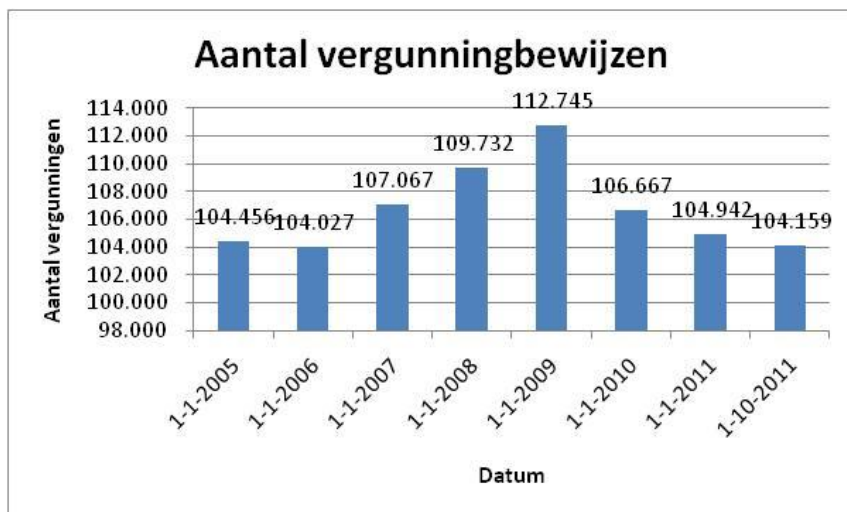
#### Aantal vergunninghouders

Het diagram laat zien dat de laatste jaren het aantal vergunninghouders is gedaald. Het totaal aantal vergunningen heeft de afgelopen jaren rond de 12.000 vergunningen gelegen en daalt nu net iets onder deze grens.



#### Aantal vergunningbewijzen

Het aantal vergunningsbewijzen is de afgelopen twee jaar gedaald naar het niveau van 2006. Ook het lopend jaar neemt het aantal voertuigen dat een vergunning heeft af.



<sup>5</sup> Bron: NIWO (Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie)

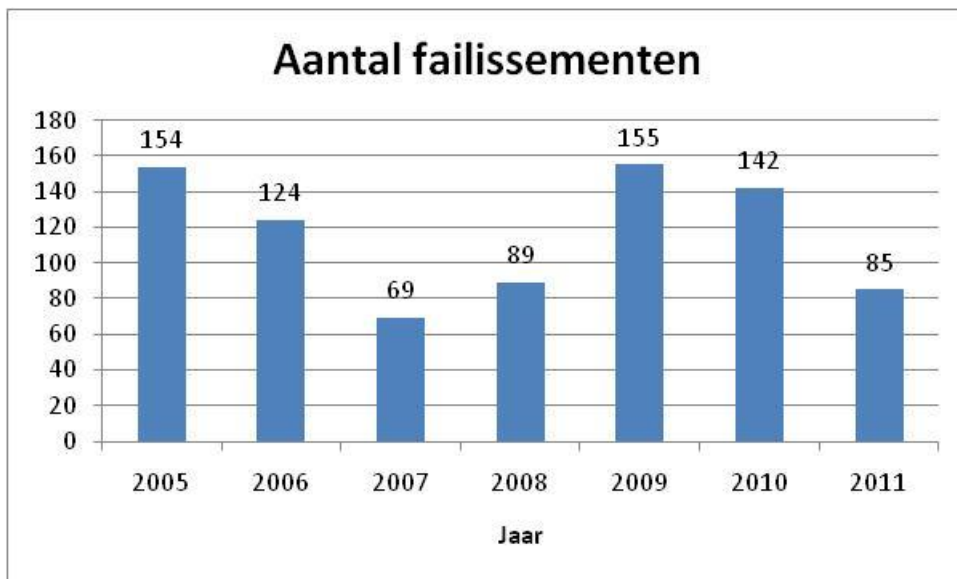
### Verdeling vergunninghouders en vergunningsbewijzen

Onderstaande tabel geeft inzicht in het aantal voertuigen dat vergunninghouders gebruiken voor het goederenvervoer voor derden.

Aantal vergunningen	Vergunninghouders	Vergunningbewijzen
0	393	0
1	3905	3905
2	1688	3376
3	959	2877
4	628	2512
5	531	2655
6 - 10	1435	11048
11 - 20	1070	15698
21 - 50	767	24324
51 - 100	238	16228
> 100	103	21536
Totaal	11717	104159

### Aantal faillissementen

Onderstaand overzicht geeft informatie in de hoeveelheid bedrijven die door faillissement de vergunning hebben ingeleverd.



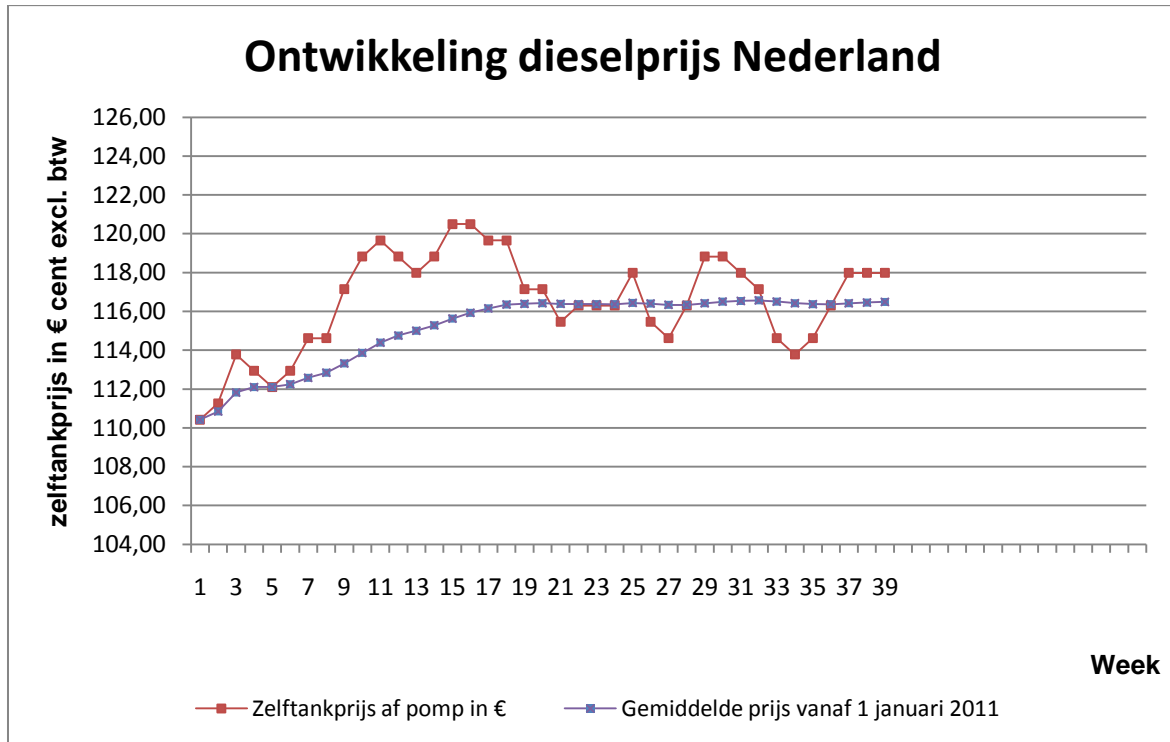
## 1.5 Ontwikkeling brandstofprijzen

Het verloop van de brandstofprijs over de laatste jaren laat behoorlijke fluctuaties zijn. Dit heeft verschillende oorzaken.

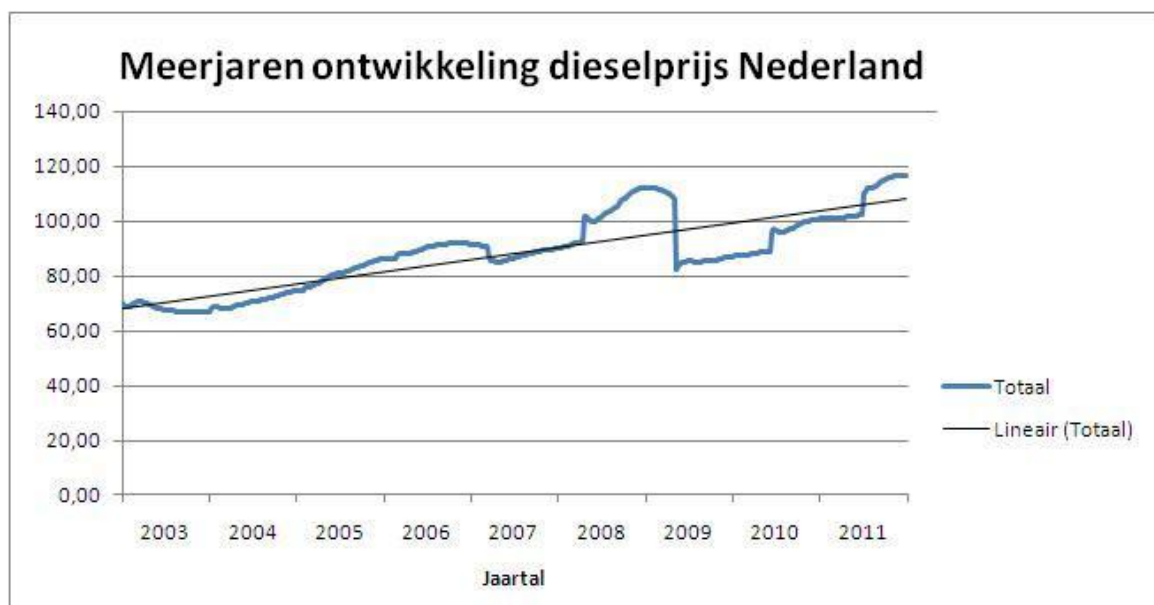
- De wereldwijde handel in olieproducten is in Amerikaanse dollars. Een verandering in de koers van de dollar ten opzichte van de euro beïnvloedt daarom de uiteindelijke pompprijs in euro's. Dit wisselkoerseffect kan zowel positief als negatief zijn. Omdat wereldwijd in olieproducten gehandeld wordt, vindt er ook marktspeculatie plaats. De afgelopen jaren zijn nieuwe spelers op de markt gekomen met een bijzondere interesse voor olieproducten, zoals beleggingsfondsen en hedge funds. Algemeen wordt aangenomen dat de olieprijsen daardoor nog beweeglijker werden dan ze al waren.
- Invloed aandelen- en valutamarkt. Markten reageren vaak irrationeel, ingegeven door 'stemmingen en verwachtingen'. De snelheid waarmee nieuws beschikbaar is, maakt dat markten voor olieproducten veel heftiger reageren en grotere prijsschommelingen kennen dan vroeger. Het feit dat ook marktgeruchten nu binnen seconden bij alle handelaren bekend is, versterkt dit effect.
- Daarnaast zijn de brandstofprijzen met name gestegen door de sterke stijging van de internationale marktprijs voor benzineproducten.
- De groeiende economieën in China en India drijven de vraag naar geraffineerde olieproducten op. Prijsstijging is dan het gevolg.
- De raffinaderijen hebben een beperkte raffinagecapaciteit. Gaat een raffinaderij in storing of in onderhoud dan kan dat van invloed zijn op de prijs.
- De seizoensgebonden vraag naar producten en marktspeculatie heeft ook invloed op de prijs.

Onderstaande grafieken geven de prijsontwikkelingen van de dieselprijs in Nederland weer. Uitgegaan is van de bruto prijzen af pomp (zelfbediening) en zijn exclusief BTW.

De eerste grafiek laat de ontwikkeling van 2011 zien. De gegevens laten een grote schommeling zien. Echter het laatste halfjaar laat een redelijk stabiele gemiddelde prijsontwikkeling zien.



De tweede grafiek geeft inzicht in de meerjaren ontwikkeling van de brandstofprijs in Nederland. Over meerdere jaren bekeken is er een duidelijk stijgende lijn van de gemiddelde brandstofprijs te zien.



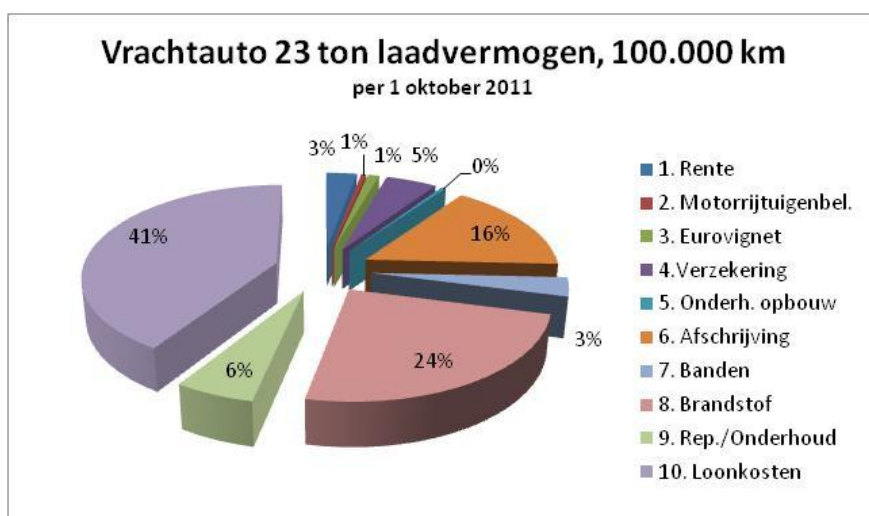
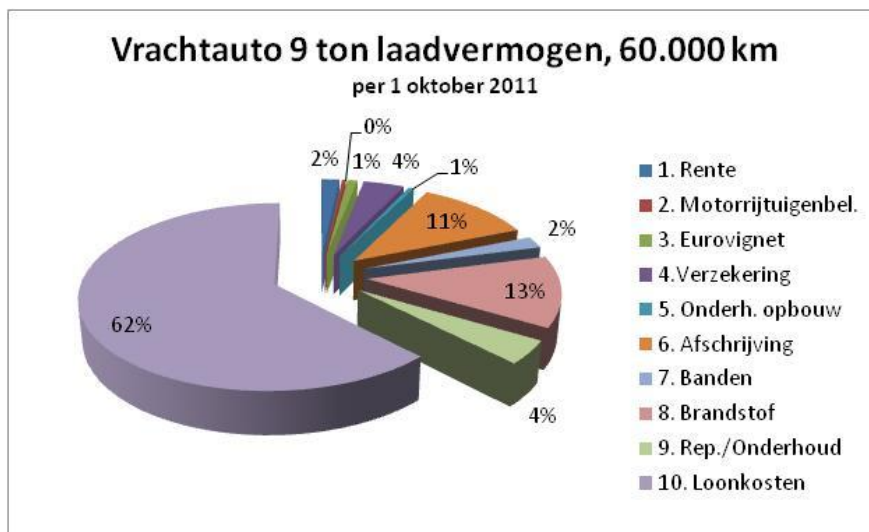
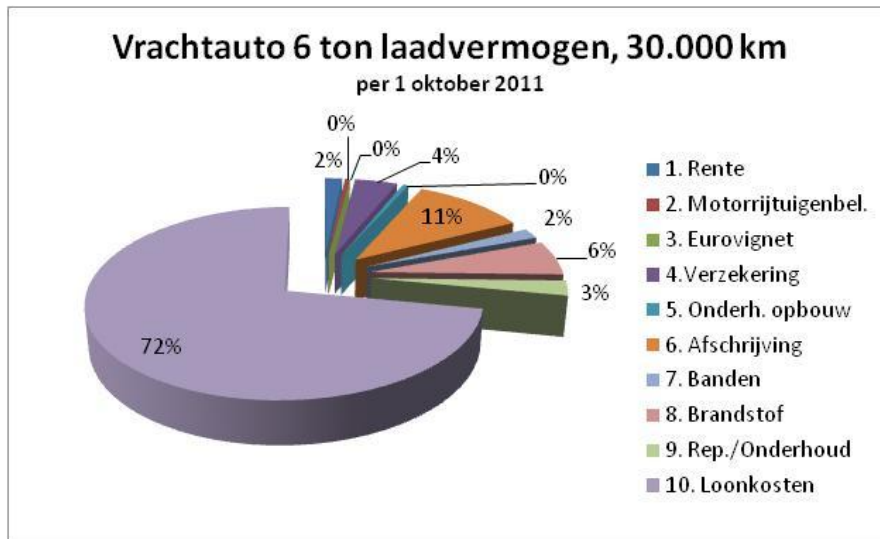
## 1.6 Kostenniveaus en aandelen

Onderstaande tabel geeft inzicht in de kostenopbouw van onze berekeningen. Het uurloon wordt op basis van een 40-urige werkweek meegenomen.

<b>Kostenniveau per 1 oktober 2011 (bij verschillend jaarkilometrage en laadvermogen)</b>						
<b>Kosten (€)</b>	<b>6 tons vrachtauto</b>			<b>9 tons vrachtauto</b>		
<b>Kostenpost</b>	<i>30.000 km/jaar</i>	<i>60.000 km/jaar</i>	<i>100.000 km/jaar</i>	<i>30.000 km/jaar</i>	<i>60.000 km/jaar</i>	<i>100.000 km/jaar</i>
* Rente	1.100	1.100	1.100	1.321	1.321	1.321
* Motorrijtuigenbel.	272	272	272	272	272	272
* Eurovignet	N.V.T.	N.V.T.	N.V.T.	750	750	750
* Verzekering	2.705	2.705	2.705	3.030	3.030	3.030
* Onderh. opbouw	362	362	362	362	362	362
* Afschrijving	7.161	7.161	-	8.612	8.612	-
<b>Totale vaste kosten</b>	<b>11.600</b>	<b>11.600</b>	<b>4.439</b>	<b>14.346</b>	<b>14.346</b>	<b>5.734</b>
* Afschrijving	-	-	11.138	-	-	10.046
* Banden	1.189	2.377	3.965	791	1.582	2.635
* Brandstof	3.954	7.908	13.180	4.747	9.494	15.823
* Rep./Onderhoud	1.700	3.400	5.666	1.564	3.126	5.214
<b>Totale variabele kosten</b>	<b>6.843</b>	<b>13.685</b>	<b>33.949</b>	<b>7.102</b>	<b>14.202</b>	<b>33.718</b>
<b>Totale materieelkosten</b>	<b>18.442</b>	<b>25.285</b>	<b>38.388</b>	<b>21.448</b>	<b>28.549</b>	<b>39.452</b>
* Loonkosten D5 (incl.soc.lasten)	47.464	47.464	47.464	47.464	47.464	47.464
<b>Totale kosten <sup>1)</sup></b>	<b>65.907</b>	<b>72.749</b>	<b>85.852</b>	<b>68.912</b>	<b>76.013</b>	<b>86.917</b>
<sup>1)</sup> exclusief overheadkosten						

<b>Kostenniveau per 1 oktober 2011 (bij verschillend jaarkilometrage en laadvermogen)</b>						
<b>Kosten (€)</b>	<b>16 tons vrachtauto</b>			<b>23 tons combinatie</b>		
<b>Kostenpost</b>	<i>30.000 km/jaar</i>	<i>60.000 km/jaar</i>	<i>100.000 km/jaar</i>	<i>30.000 km/jaar</i>	<i>60.000 km/jaar</i>	<i>100.000 km/jaar</i>
* Rente	2.092	2.092	2.092	3.413	3.413	3.413
* Motorrijtuigenbel.	272	272	272	546	546	546
* Eurovignet	750	750	750	1.250	1.250	1.250
* Verzekering	4.113	4.113	4.113	5.738	5.738	5.738
* Onderh. opbouw	362	362	362	474	474	474
* Afschrijving	11.813	11.813	11.813	18.386	18.386	18.386
<b>Totale vaste kosten</b>	<b>19.402</b>	<b>19.402</b>	<b>19.402</b>	<b>29.808</b>	<b>29.808</b>	<b>29.808</b>
* Afschrijving	-	-	-	-	-	-
* Banden	1.027	2.057	3.430	1.137	2.272	3.797
* Brandstof	6.323	12.647	21.078	8.436	16.873	28.121
* Rep./Onderhoud	1.593	3.185	5.312	1.966	3.933	6.557
<b>Totale variabele kosten</b>	<b>8.944</b>	<b>17.889</b>	<b>29.820</b>	<b>11.539</b>	<b>23.078</b>	<b>38.475</b>
<b>Totale materieelkosten</b>	<b>28.346</b>	<b>37.291</b>	<b>49.222</b>	<b>41.346</b>	<b>52.886</b>	<b>68.282</b>
* Loonkosten D5 (incl.soc.lasten)	47.464	47.464	47.464	47.464	47.464	47.464
<b>Totale kosten <sup>1)</sup></b>	<b>75.811</b>	<b>84.756</b>	<b>96.687</b>	<b>88.811</b>	<b>100.350</b>	<b>115.747</b>
<sup>1)</sup> exclusief overheadkosten						

Onderstaande diagrammen laten het procentuele aandeel van de kostencomponenten zien. In de bijlage zijn voor alle tonnages en kilometrages deze diagrammen terug te vinden.



## 1.7 Vrachtprijzen

Bij de jaarlijkse onderhandelingen rond de vrachtprijsaanpassingen spelen de kostenontwikkelingen een belangrijke rol. EVO kijkt naar de kostenontwikkelingen uit het oogpunt van de verlader. De vervoer of logistiek dienstverlener kijkt naar de cijfers die geproduceerd zijn door de NEA.

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 verkeersdruk, 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.

Waar beroepsvervoerders vaak aan voorbijgaan is, dat naast **negatieve** ontwikkelingen er ook ontwikkelingen zijn die het kostenniveau in **positieve** zin beïnvloeden.

Positief voor de efficiëntie van het Nederlandse wegvervoer is vooral dat de onder het vorige kabinet ingezette investeringen in infrastructuur zijn vruchten beginnen af te werpen. Zo blijkt uit onderzoek van het ministerie van infrastructuur en milieu dat de filedruk (lengte keer tijdsduur) van de files op de aangepakte knelpunten onder de spoedaanpak wegen gemiddeld met 65% daalde en landelijk gezien terug is op het niveau van 10 jaar geleden. Ook overall daalde de filedruk wat een trendbreuk met het recente verleden betekent en positief nieuws is voor de sector. Voorbeelden zijn de verbreding van de A28 Zwolle-Meppel en de A12 Woerden-Gouda.

Daarnaast 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. Daarnaast is het een gegeven dat Nederlandse vervoerders in toenemende mate gebruik maken van buitenlandse vestigingen/chauffeurs.

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 of logistiek dienstverlener. Hierbij dient lijdend te zijn dat ieder krijgt wat hem toekomt en dat onderhandelingen moeten leiden tot een wederzijdse tevredenheid. Immers u als verlader bent gebaat bij een kwalitatief goede vervoersprestatie en een tevreden klant, tegen een acceptabele vergoeding*

## 1.8 Marktentwikkelingen korte termijn

### Algemeen

Na een sterk herstel in 2010 lijkt de groei in 2011 verder af te vlakken. In juni van het vorig jaar heeft het CPB de economische groei met een kwart procent in opwaartse richting bijgesteld. NEA heeft toen haar verwachtingen voor 2011 niet naar boven bijgesteld. Inmiddels is het CPB teruggekomen op eerdere schatting en heeft NEA op basis hiervan de verwachtingen voor de transportmarkten naar beneden bijgesteld.

NEA, verder vooruitkijkend dan 3 maanden, verwacht nog wel groei maar substantieel minder dan eerder was ingeschat. Aanvang 2011 was NEA zeer optimistisch; dit optimisme is echter weer afgevlakt door de aanwakkerende financiële crisis in Europa. Na een goede start in het eerste half jaar zijn er momenteel sterke fluctuaties in de markten waargenomen.

De transporttarieven in het wegvervoer zijn over de gehele linie gelijk gebleven. Op sommige deelmarkten is een stijging waargenomen. In tijd van piekdruk is het te kort aan capaciteit in het wegvervoer merkbaar, dit heeft echter nog niet geleid tot tariefwijzigingen in het wegvervoer.

De kosten zijn volgens NEA wel toegenomen zodat te verwachten valt dat de tarieven bij de volgende onderhandelingsronde zullen worden aangepast<sup>6</sup>.

### Herstel dankzij de uitvoer...

Het herstel van de Nederlandse economie, sinds midden 2009, komt vooral voor rekening van de uitvoer. Een sterk groeiende wereldhandel heeft geleid tot een flink herstel van de Nederlandse export. De binnenlandse vraag – particuliere consumptie en bedrijfsinvesteringen – zijn per saldo niet of nauwelijks hersteld. Sinds begin dit jaar vertoont de particuliere consumptie - onder invloed van afnemende koopkracht en een tanend consumentenvertrouwen - zelfs weer een (licht) dalende tendens.

### Omslag arbeidsmarkt lijkt meer dan tijdelijke dip

Het aantal werklozen lag in de eerste helft van 2011 stabiel op 5,0-5,1% van de beroepsbevolking, maar steeg in juli plots naar 5,3%. Voor het eerst in bijna een jaar waren er weer meer dan 400 duizend werklozen. De stijging in juli leek te wijten aan het koude en natte zomerweer, waardoor in juli mogelijk minder werk in cafés en strandtenten was dan normaal.

In augustus is het aantal werklozen echter verder toegenomen, waarbij de stijging volledig was toe te schrijven aan de leeftijdsgroep 25-44 jaar. Dat is niet de groep die doorgaans in de zomer op zoek is naar een baantje in de horeca.

In plaats van een door weersomstandigheden gedreven ophoop van de werkloosheid is er dus mogelijk sprake van het begin van een nieuwe ongunstige trend.

---

<sup>6</sup> Bron: NEA



### **Ondernemers neigen naar krimp personeelsbestand**

Enquêtes onder ondernemers in verschillende sectoren wijzen erop dat de plannen om personeel aan te nemen op een lager pitje zijn gezet. In de industrie, zakelijke dienstverlening en bouw geven ondernemers zelfs aan de intentie te hebben het personeelsbestand de komende maanden in te perken. Of dit daadwerkelijk zal gebeuren, hangt af van hoe het ondernemersvertrouwen zich verder ontwikkelt. Een snelle, overtuigende oplossing voor de schulden crisis zou het sentiment en de aandelenbeurzen een oppepper kunnen geven en daarmee de economie en arbeidsmarkt een zetje in de rug geven. Maar zelfs als ondernemers snel vertrouwen herwinnen en afzien van verkleining van het personeelsbestand, is er een kans dat het groeitempo van de economie te laag blijft om extra mensen aan het werk te helpen. De werkloosheid zal dan weliswaar niet verder oplopen, maar ook niet (substantieel) dalen<sup>7</sup>.

---

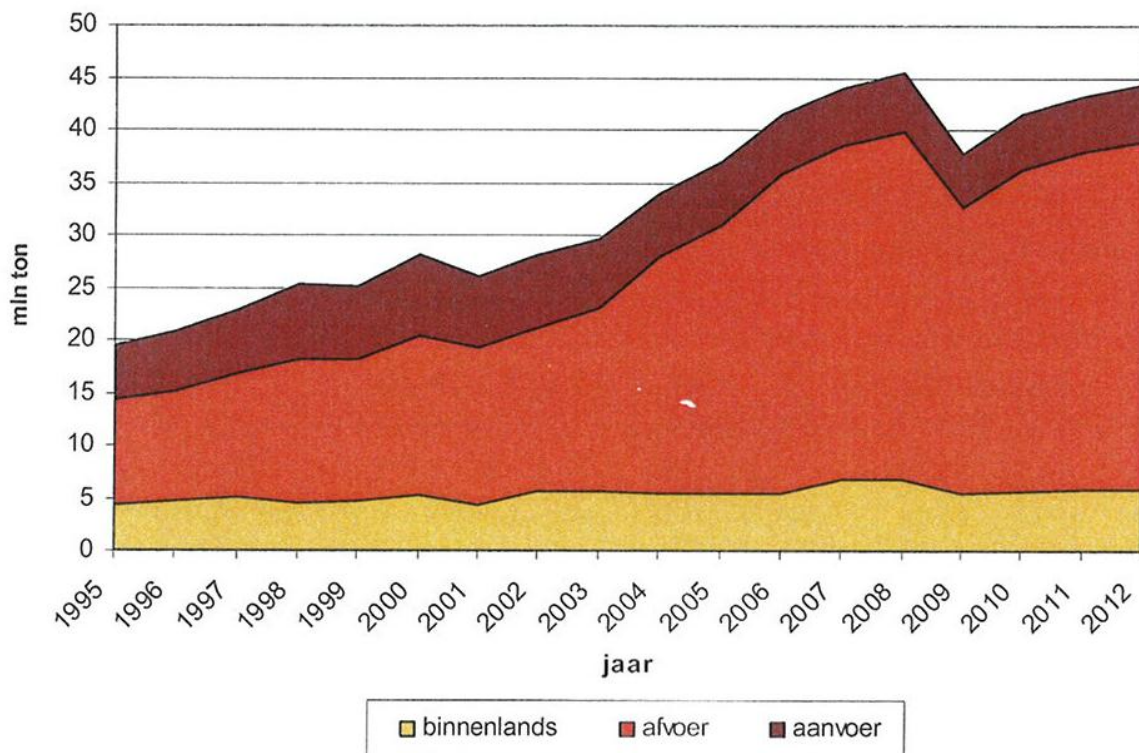
<sup>7</sup> Bron: ING

## 2 Andere modaliteiten

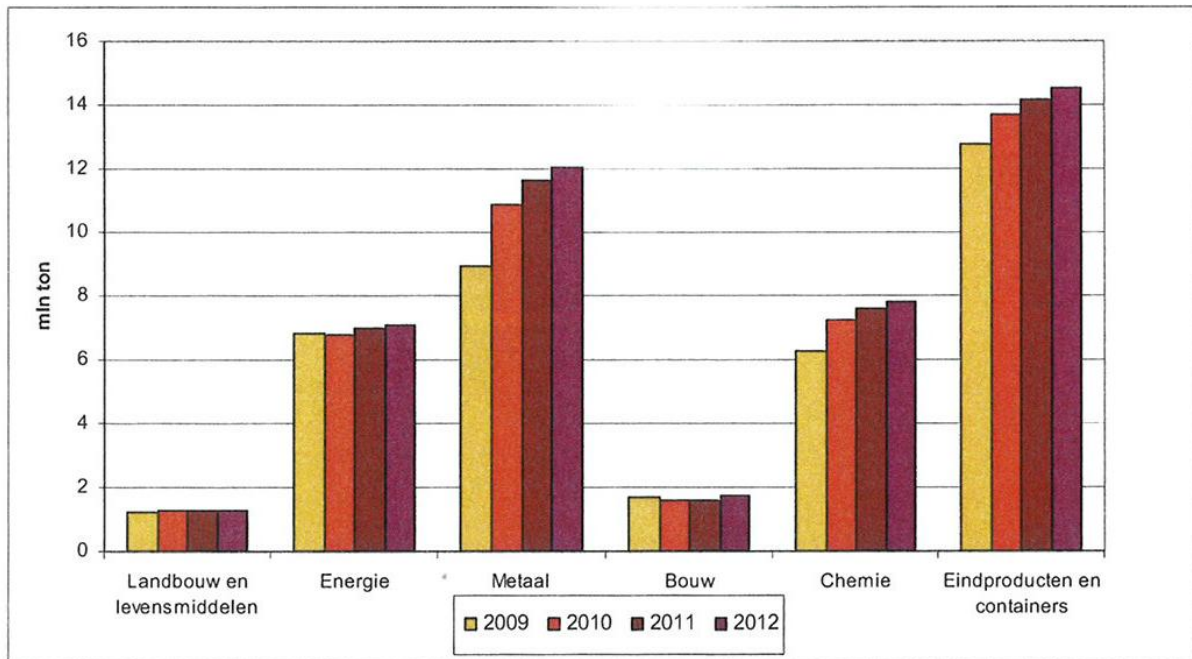
### 2.1 Spoorvervoer

In de afgelopen jaren is het vervoerde volume per spoor in tonnen sterk gestegen. Tot aan de economische crisis in 2008-2009 lag de groei gemiddeld op zo'n 7,5% per jaar. Uit het diagram blijkt de spectaculaire groei van het railgoederenvervoer tussen 2004 en 2008. De groei deed zich vooral voor in het internationale vervoer. Er is in die periode een forse toename geweest in het vervoer van erts en kolen naar Duitsland. Ook het intermodale vervoer van containers en wissellaadbakken is in die periode sterk gestegen.

Onderstaande grafiek laat het verloop van het vervoerde tonnage zien. In 2009 zien we onder invloed van de economische crisis een sterke terugval, die in 2011 deels wordt goedgehaakt. Voor 2012 wordt een verder herstel voorzien.



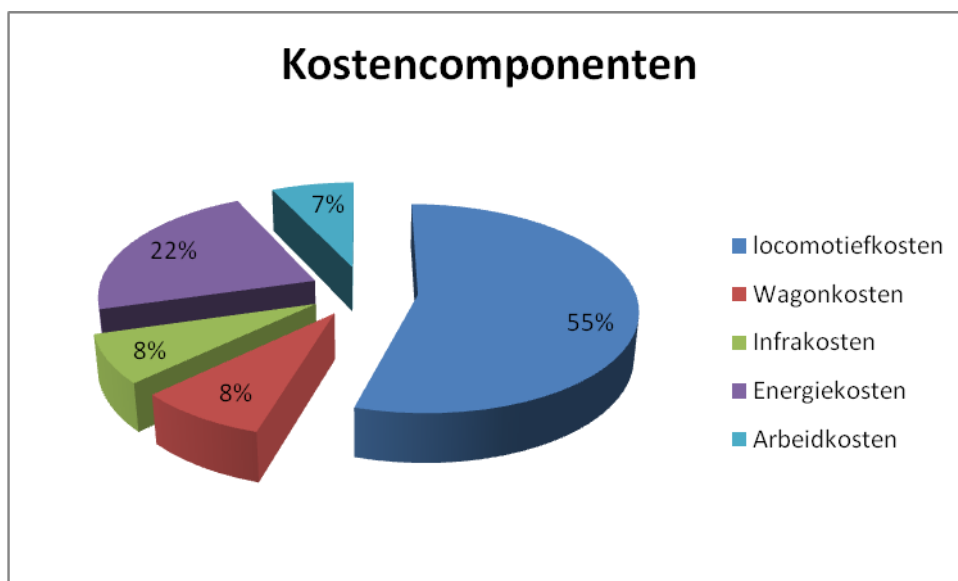
In deze grafiek ziet u een onderverdeling per productgroep. Hierbij valt op dat de metaalindustrie en het containervervoer de grote spoorgebruikers zijn.



**Totale vervoersvolume (mln ton) per spoor per productgroep per jaar**

Over de tariefstelling bestaat niet veel duidelijkheid en is niet transparant. Het tarief is vooral afhankelijk van de onderhandelingen tussen verlader en vervoerder.

Onderstaand diagram laat kostencomponenten in het spoorvervoer zien.



Bron: railcargo

## 2.2 Binnenvaart

De binnenvaart omvat het vervoer van voornamelijk goederen van de Noordzeehavens over de binnenwateren Europa in en terug. De branche bestaat uit de vrachtvaart, tankvaart, sleepvaart, duwvaart en passagiersvaart. Daartoe behoort ook het specialistisch vervoer van goederen zoals auto's, pallets en meel<sup>8</sup>.

### Trend

- Het vervoer over water neemt op de langere termijn toe.
- De modaliteit binnenvaart heeft wel enigszins terrein verloren aan het weg- en spoorvervoer.
- Er is sprake van schaalvergroting in de binnenvaart. Zowel qua schepen als bedrijven.
- Meer en meer wordt lading op het water vervoerd in containers.

### Perspectief

#### Pessimisme

Na enkele goede jaren heeft de binnenvaart nu de wind zwaar tegen. Economische groei zorgde jarenlang voor aanwas van goederenstromen. In 2009 is de groei echter omgeslagen in (sterke) daling van het ladingaanbod in de meeste sectoren van de binnenvaart. Door afnemende vraag en druk op de prijzen is 2009 een slecht jaar geworden voor de binnenvaart. Het dieptepunt is weliswaar voorbij maar evenwicht tussen vraag en aanbod zal naar verwachting nog wel enkele jaren op zich laten wachten.



#### Herstel van vraag, niet van prijzen

In de drogeladingvaart is de vraag in enkele deelsectoren (containers, ijzererts) begin 2010 weer aangetrokken. De toenemende vraag naar vervoerscapaciteit leidt echter nog niet tot herstel van vrachtprijzen. Er wordt zelfs nog

---

<sup>8</sup> Bron: NEA

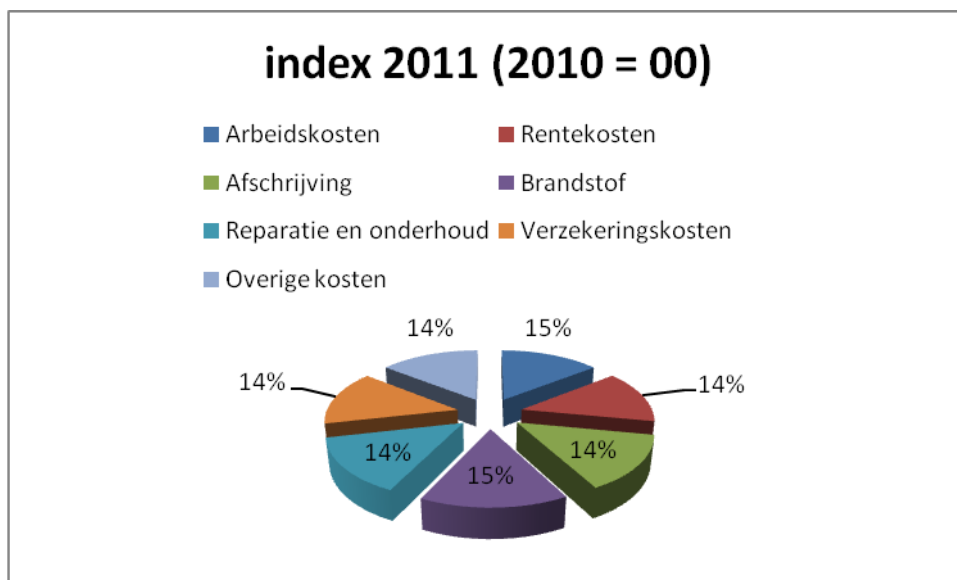
noodgedwongen onder de kostprijs gevaren. De marktmacht van schippers is traditioneel laag. Samenwerking kan een middel zijn om de positie ten opzichte van de verladers te verstevigen. Met de oprichting van coöperaties wordt hierop ingespeeld.

Zoals gezegd heeft de binnenvaart in 2010 een verder herstel doorgemaakt. Met name de volumes in de droge en natte bulksector en de container zijn toegenomen.

Onderstaande algemene raming kostenindex geven de verwachte kostenontwikkelingen voor het jaar 2011 aan.

<b>kostencomponent</b>	<b>index 2011 (2010 = 00)</b>
Arbeidskosten	101,7
Rentekosten	96,8
Afschrijving	100
Brandstof	106,4
Reparatie en onderhoud	101,1
Verzekeringskosten	100,8
Overige kosten	101,5

Voor de verhouding biedt onderstaand diagram duidelijkheid.



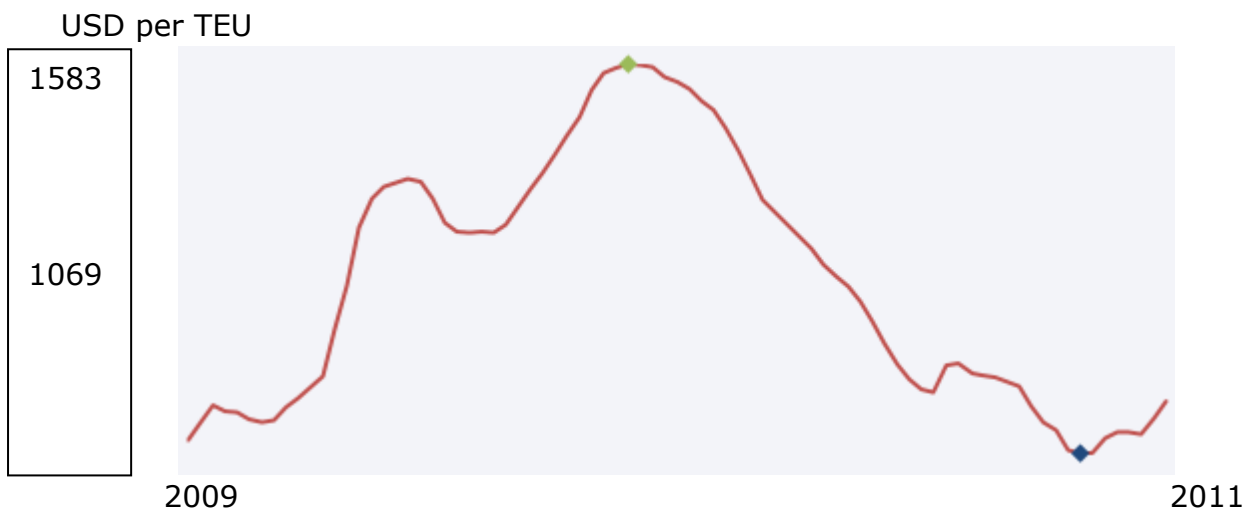
## 2.3 Zeevracht

### 2.3.1 Marktontwikkelingen in de container scheepvaart

#### Inleiding

Over het algemeen geldt dat de prijs van goederenvervoer over zee in sterke mate samenhangt met de fluctuaties van de wereldeconomie. Zo lag de prijs van container vervoer in de crisisjaren 2008 en 2009 onder de veronderstelde kostprijs. Rederijen leden in deze jaren miljarden euro's verlies. Door de aantrekkende wereldeconomie in 2010 steeg de prijs weer naar een werkbaar niveau wat leidde tot recordwinsten bij de deepsea container carriers over dat jaar (zie vb grafiek op trade Shanghai – Noordwest Europa).

figuur 1. Linershipping Shanghai – Noordwest Europa (spotmarket)



#### Prognose containermarkt

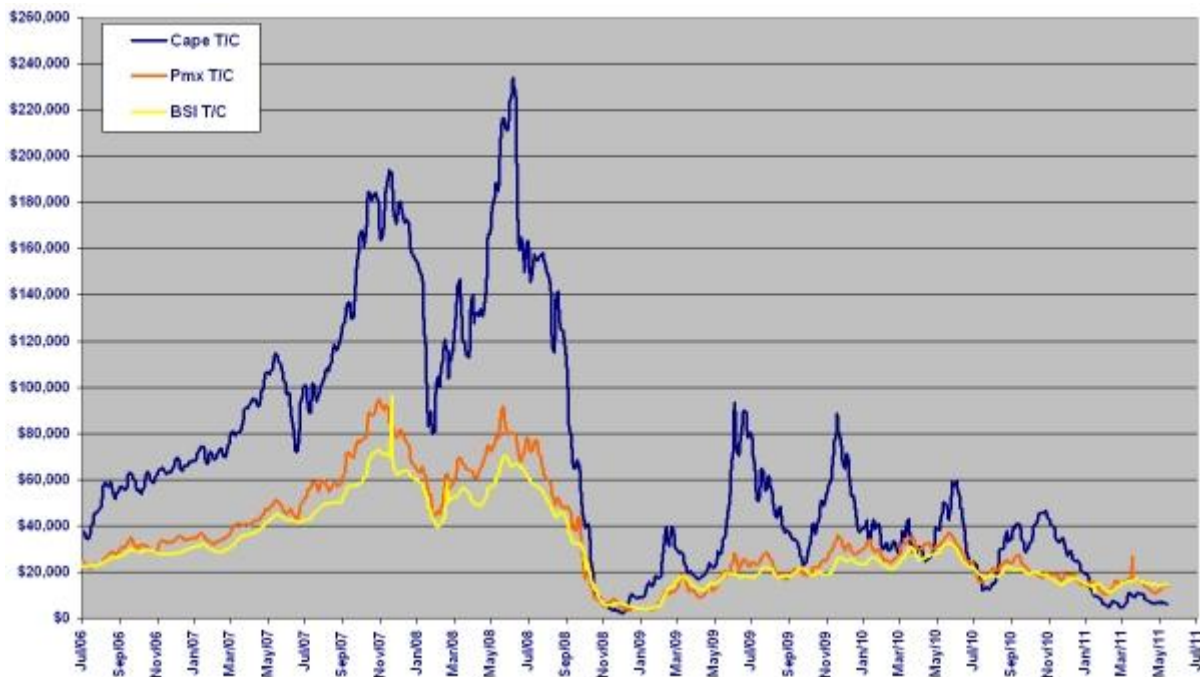
De verwachting is dat de wereldhandel gedurende 2011 in volume toe zal nemen. Naar gelang zal ook de prijs van het containervervoer toenemen. Prijsstijgingen tot 30 procent zijn daarbij heel wel denkbaar, al stagneert de prijsontwikkeling op dit moment wel.

Op de middellange termijn zal de capaciteit van het aanbod containerschepen sterk toenemen door de in de vaart name van de 18.000 TEU schepen. De verwachting is dat hierdoor de prijzen in de containervaart weer verder terug zullen lopen.

### 2.3.2 Marktontwikkelingen in Bulktransport over zee

Het vervoeren van bulkgoederen over zee is na de crisisjaren van 2008 en 2009 sterk in prijs gedaald. Door de prijsontwikkelingen op de grondstoffen markt is de vraag naar bulkcarriers verder teruggelopen waardoor ook de prijs van het vervoer sterk is gedaald. Waar een 280.000 dwt schip in de hausse van 2008 nog rates van \$ 235.000 hanteerde ligt dat nu onder de \$20.000 per dag<sup>9</sup>.

**Daily Chart For Cape/Panamax/Handy  
4 TC AVERAGE Values**



#### **Prognose bulkcarrier markt**

De prognoses voor de prijsontwikkeling in de markt van bulkvervoer zijn voor verladers niet negatief. Op middellange en lange termijn zal de schaarste van grondstoffen toenemen waardoor prijsstijgingen in de markt van bulkcarriers, door de achterblijvende vraag (bij gelijkblijvende capaciteit), relatief beperkt zullen zijn.

<sup>9</sup> Bron: Drewry index

## 2.4 Luchtvracht

In de luchtvracht zijn tarieven nooit vast en komen in de regel tot stand na goed overleg tussen partijen.

Ten aanzien van de tarieven kan worden gezegd en dat laat onderstaande grafiek ook zien, dat ze sinds april 2011 met zo'n 10 % zijn gedaald.

Dit heeft in eerste instantie natuurlijk te maken met de wereldeconomie.

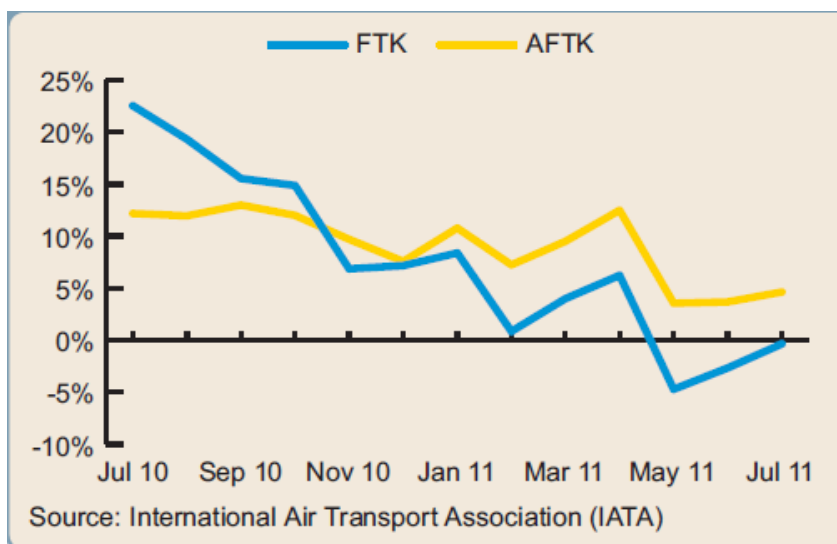
Vooralsnog hebben de luchtvrachtmaatschappijen geen noodzaak gezien om machines aan de grond te houden. Dat betekent dus dat de vliegcapaciteit gelijk is gebleven.

De vraag naar capaciteit neemt, op basis van stagnerende economie, af.

Algemeen wordt door de luchtvrachtmaatschappijen verwacht dat de brandstofprijs een daling zal inzetten.

Hieruit mag worden afgeleid dat de tarieven verder onder druk komen te staan.

Dit is voor de verlader een gunstig effect, omdat hij daar in de onderhandelingen over de tarieven gebruik van kan maken<sup>10</sup>.



<sup>10</sup> Bron: Drewy index



### **3 Bijlage:**

Op de volgende pagina's kunt u aanvullende informatie over de volgende onderwerpen vinden:

- Trendontwikkelingen voor alle voertuigen en kilometrages
- Invloed van veranderde dieselprijs op totale vrachtprijs
- Procentueel aandeel componenten in totale kostprijs

## Invloed van veranderende dieselprijs op totale vrachtprijs

### Procentuele wijziging dieselprijs ten opzichte van de basisprijs

Procentuele verandering dieselprijs + of - ten opzichte van de basisprijs à € 1,163000	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>6,0%</b>	<b>10,9%</b>	<b>15,4%</b>	<b>9,5%</b>	<b>16,8%</b>	<b>24,3%</b>
<b>1%</b>	0,06%	0,11%	0,15%	0,09%	0,17%	0,24%
<b>2%</b>	0,12%	0,22%	0,31%	0,19%	0,34%	0,49%
<b>3%</b>	0,18%	0,33%	0,46%	0,28%	0,50%	0,73%
<b>4%</b>	0,24%	0,43%	0,61%	0,38%	0,67%	0,97%
<b>5%</b>	0,30%	0,54%	0,77%	0,47%	0,84%	1,21%
<b>6%</b>	0,36%	0,65%	0,92%	0,57%	1,01%	1,46%
<b>7%</b>	0,42%	0,76%	1,07%	0,66%	1,18%	1,70%
<b>8%</b>	0,48%	0,87%	1,23%	0,76%	1,35%	1,94%
<b>9%</b>	0,54%	0,98%	1,38%	0,85%	1,51%	2,19%
<b>10%</b>	0,60%	1,09%	1,54%	0,95%	1,68%	2,43%
<b>11%</b>	0,66%	1,20%	1,69%	1,04%	1,85%	2,67%
<b>12%</b>	0,72%	1,30%	1,84%	1,14%	2,02%	2,92%
<b>13%</b>	0,78%	1,41%	2,00%	1,23%	2,19%	3,16%
<b>14%</b>	0,84%	1,52%	2,15%	1,33%	2,35%	3,40%
<b>15%</b>	0,90%	1,63%	2,30%	1,42%	2,52%	3,64%
<b>16%</b>	0,96%	1,74%	2,46%	1,52%	2,69%	3,89%
<b>17%</b>	1,02%	1,85%	2,61%	1,61%	2,86%	4,13%
<b>18%</b>	1,08%	1,96%	2,76%	1,71%	3,03%	4,37%
<b>19%</b>	1,14%	2,07%	2,92%	1,80%	3,19%	4,62%
<b>20%</b>	1,20%	2,17%	3,07%	1,90%	3,36%	4,86%

## Verandering tarief bij wijzigende brandstofprijs; vrachtauto 6 ton

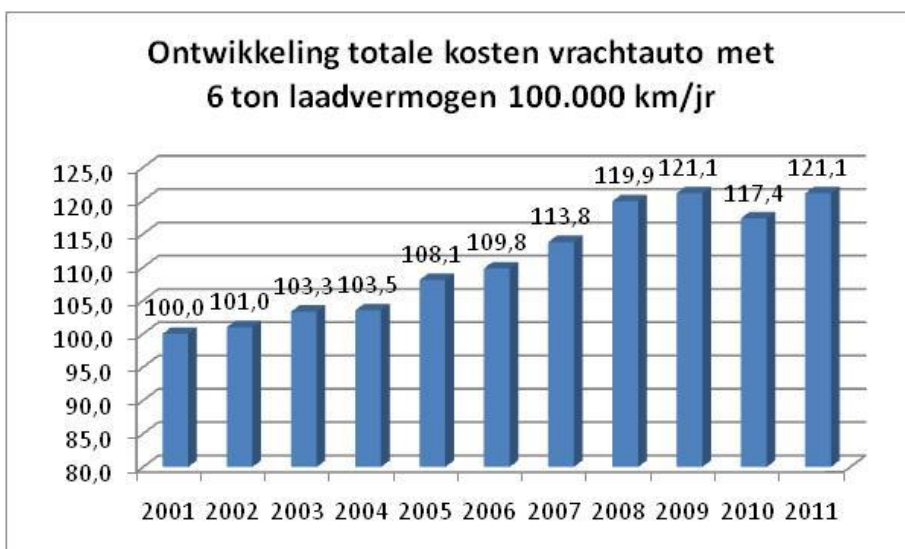
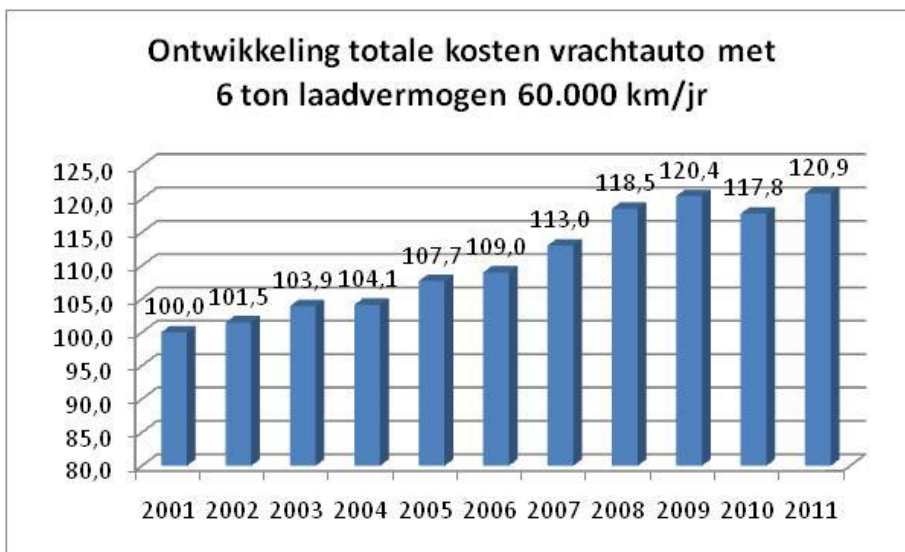
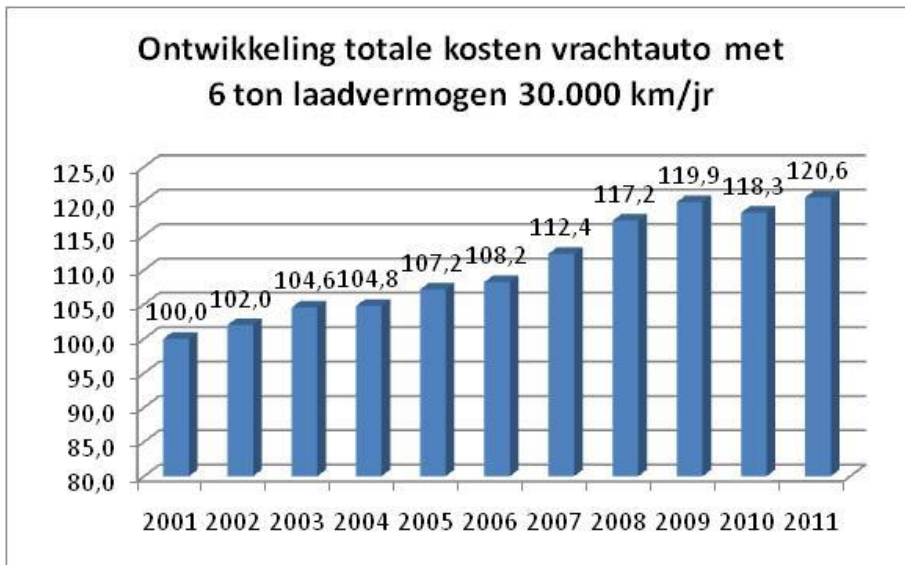
In centen + of - ten opzichte van de basisprijs à € 1,1630	Aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten /invloed op de totale vrachtprijs		
	<i>vrachtauto 6 ton laadvermogen</i>		
	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar
	<b>6,0%</b>	<b>10,9%</b>	<b>15,4%</b>
1,0	0,05%	0,09%	0,13%
1,5	0,08%	0,14%	0,20%
2,0	0,10%	0,19%	0,26%
2,5	0,13%	0,23%	0,33%
3,0	0,15%	0,28%	0,40%
3,5	0,18%	0,33%	0,46%
4,0	0,21%	0,37%	0,53%
4,5	0,23%	0,42%	0,59%
5,0	0,26%	0,47%	0,66%
5,5	0,28%	0,51%	0,73%
6,0	0,31%	0,56%	0,79%
6,5	0,34%	0,61%	0,86%
7,0	0,36%	0,65%	0,92%
7,5	0,39%	0,70%	0,99%
8,0	0,41%	0,75%	1,06%
8,5	0,44%	0,79%	1,12%
9,0	0,46%	0,84%	1,19%
9,5	0,49%	0,89%	1,25%
10,0	0,52%	0,93%	1,32%
10,5	0,54%	0,98%	1,39%
11,0	0,57%	1,03%	1,45%
11,5	0,59%	1,07%	1,52%
12,0	0,62%	1,12%	1,58%
12,5	0,64%	1,17%	1,65%
13,0	0,67%	1,22%	1,72%
13,5	0,70%	1,26%	1,78%
14,0	0,72%	1,31%	1,85%
14,5	0,75%	1,36%	1,91%
15,0	0,77%	1,40%	1,98%
15,5	0,80%	1,45%	2,05%
16,0	0,83%	1,50%	2,11%
16,5	0,85%	1,54%	2,18%
17,0	0,88%	1,59%	2,24%
17,5	0,90%	1,64%	2,31%
18,0	0,93%	1,68%	2,38%
18,5	0,95%	1,73%	2,44%
19,0	0,98%	1,78%	2,51%
19,5	1,01%	1,82%	2,57%
20,0	1,03%	1,87%	2,64%
20,5	1,06%	1,92%	2,71%
21,0	1,08%	1,96%	2,77%
21,5	1,11%	2,01%	2,84%
22,0	1,13%	2,06%	2,90%
22,5	1,16%	2,10%	2,97%
23,0	1,19%	2,15%	3,04%
23,5	1,21%	2,20%	3,10%
24,0	1,24%	2,24%	3,17%
24,5	1,26%	2,29%	3,23%
25,0	1,29%	2,34%	3,30%

## Verandering tarief bij wijzigende brandstofprijs; vrachtauto 23 ton

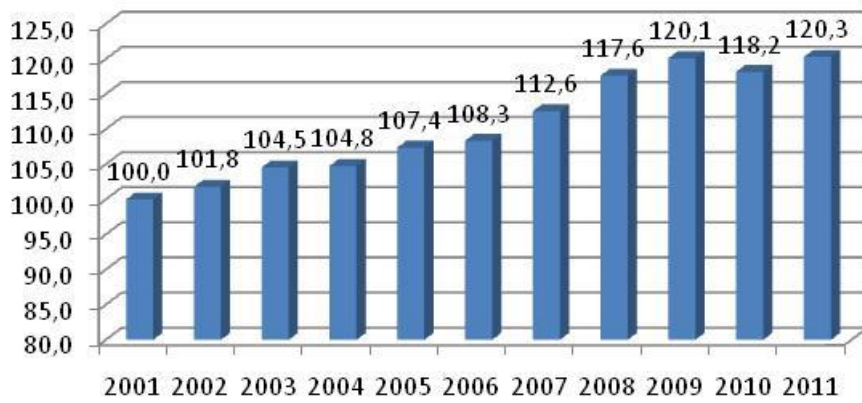
In centen + of - ten opzichte van de basisprijs à € 1,1630	Aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten / invloed op de totale vrachtprijs		
	<i>vrachtauto 23 ton laadvermogen</i>		
	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar
	<b>9,5%</b>	<b>16,8%</b>	<b>24,3%</b>
1,0	0,08%	0,14%	0,21%
1,5	0,12%	0,22%	0,31%
2,0	0,16%	0,29%	0,42%
2,5	0,20%	0,36%	0,52%
3,0	0,25%	0,43%	0,63%
3,5	0,29%	0,51%	0,73%
4,0	0,33%	0,58%	0,84%
4,5	0,37%	0,65%	0,94%
5,0	0,41%	0,72%	1,04%
5,5	0,45%	0,80%	1,15%
6,0	0,49%	0,87%	1,25%
6,5	0,53%	0,94%	1,36%
7,0	0,57%	1,01%	1,46%
7,5	0,61%	1,08%	1,57%
8,0	0,65%	1,16%	1,67%
8,5	0,69%	1,23%	1,78%
9,0	0,74%	1,30%	1,88%
9,5	0,78%	1,37%	1,98%
10,0	0,82%	1,45%	2,09%
10,5	0,86%	1,52%	2,19%
11,0	0,90%	1,59%	2,30%
11,5	0,94%	1,66%	2,40%
12,0	0,98%	1,73%	2,51%
12,5	1,02%	1,81%	2,61%
13,0	1,06%	1,88%	2,72%
13,5	1,10%	1,95%	2,82%
14,0	1,14%	2,02%	2,92%
14,5	1,18%	2,10%	3,03%
15,0	1,23%	2,17%	3,13%
15,5	1,27%	2,24%	3,24%
16,0	1,31%	2,31%	3,34%
16,5	1,35%	2,39%	3,45%
17,0	1,39%	2,46%	3,55%
17,5	1,43%	2,53%	3,66%
18,0	1,47%	2,60%	3,76%
18,5	1,51%	2,67%	3,86%
19,0	1,55%	2,75%	3,97%
19,5	1,59%	2,82%	4,07%
20,0	1,63%	2,89%	4,18%
20,5	1,67%	2,96%	4,28%
21,0	1,72%	3,04%	4,39%
21,5	1,76%	3,11%	4,49%
22,0	1,80%	3,18%	4,60%
22,5	1,84%	3,25%	4,70%
23,0	1,88%	3,33%	4,80%
23,5	1,92%	3,40%	4,91%
24,0	1,96%	3,47%	5,01%
24,5	2,00%	3,54%	5,12%
25,0	2,04%	3,61%	5,22%

## Trendontwikkelingen

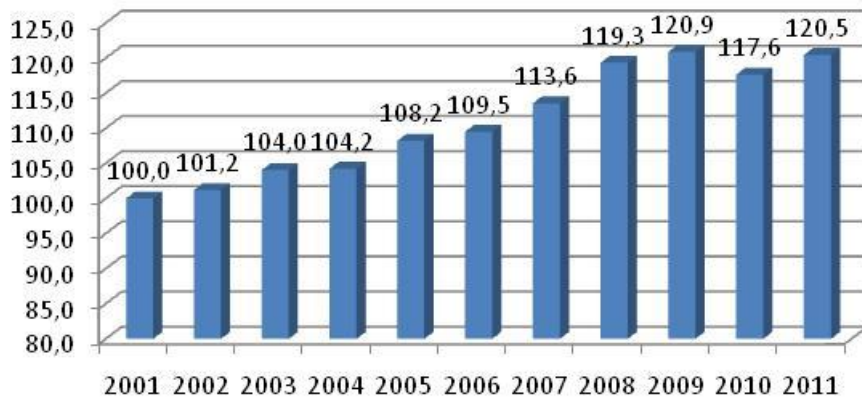
Trendontwikkelingen per voertuig en kilometrage. In onderstaande overzichten is het jaar 2000 als uitgangspunt genomen (2000 = 100). Daarnaast zijn in de berekeningen uitgegaan van een 40-urige werkweek.



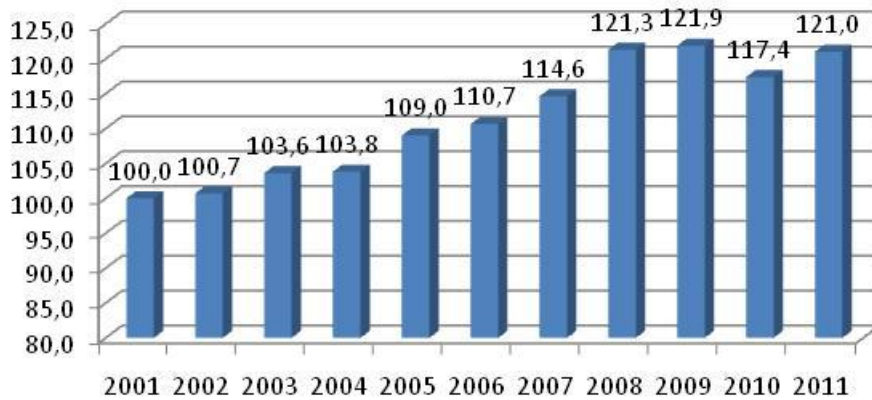
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met  
9 ton laadvermogen 30.000 km/jr**



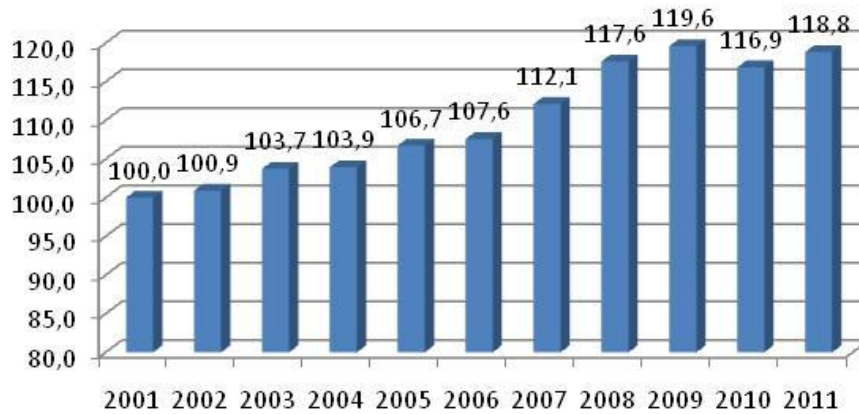
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met  
9 ton laadvermogen 60.000 km/jr**



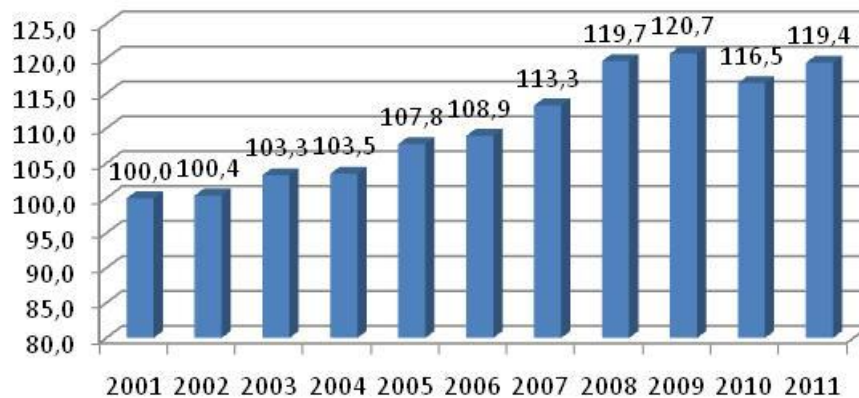
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met  
9 ton laadvermogen 100.000 km/jr**



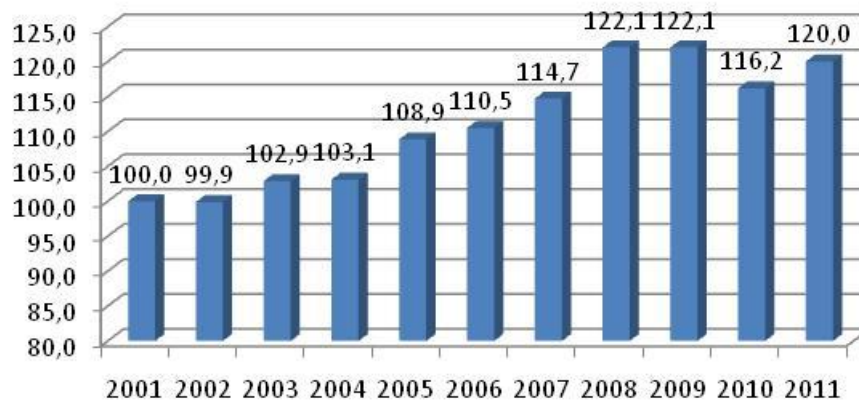
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met  
16 ton laadvermogen 30.000 km/jr**



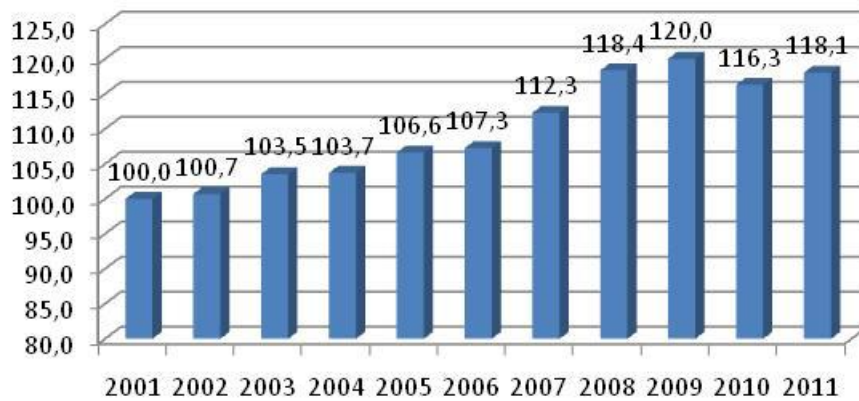
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met  
16 ton laadvermogen 60.000 km/jr**



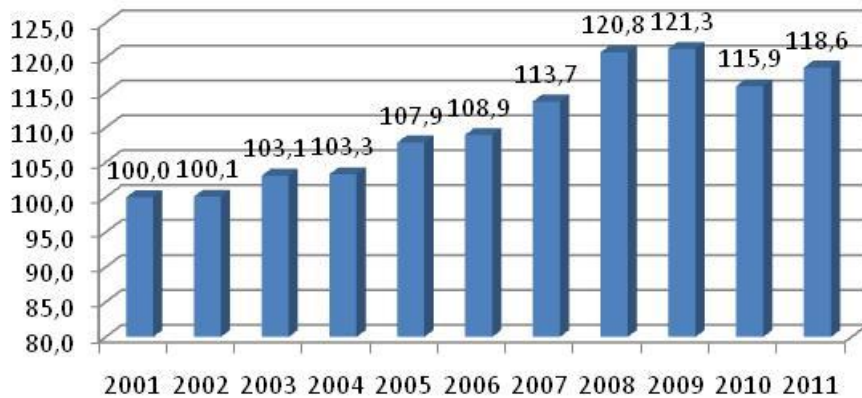
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met  
16 ton laadvermogen 100.000 km/jr**



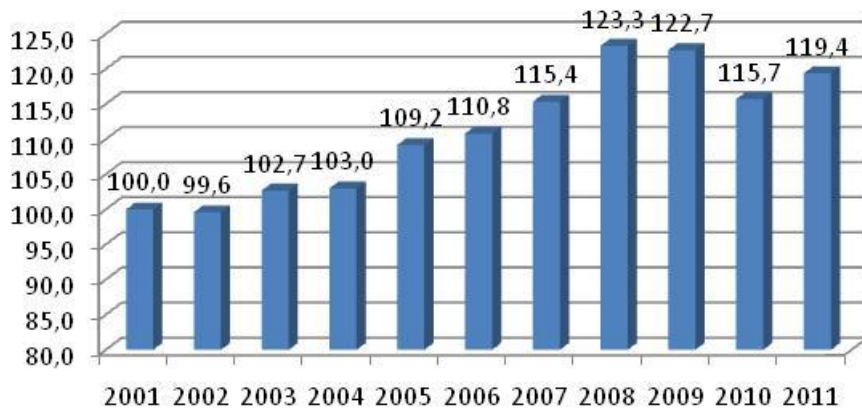
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met  
23 ton laadvermogen 30.000 km/jr**



**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met  
23 ton laadvermogen 60.000 km/jr**



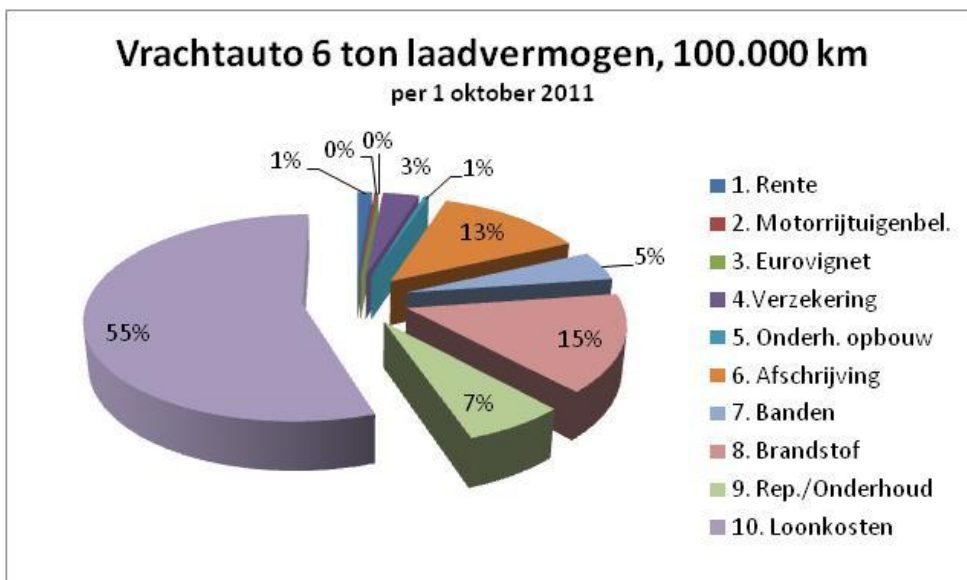
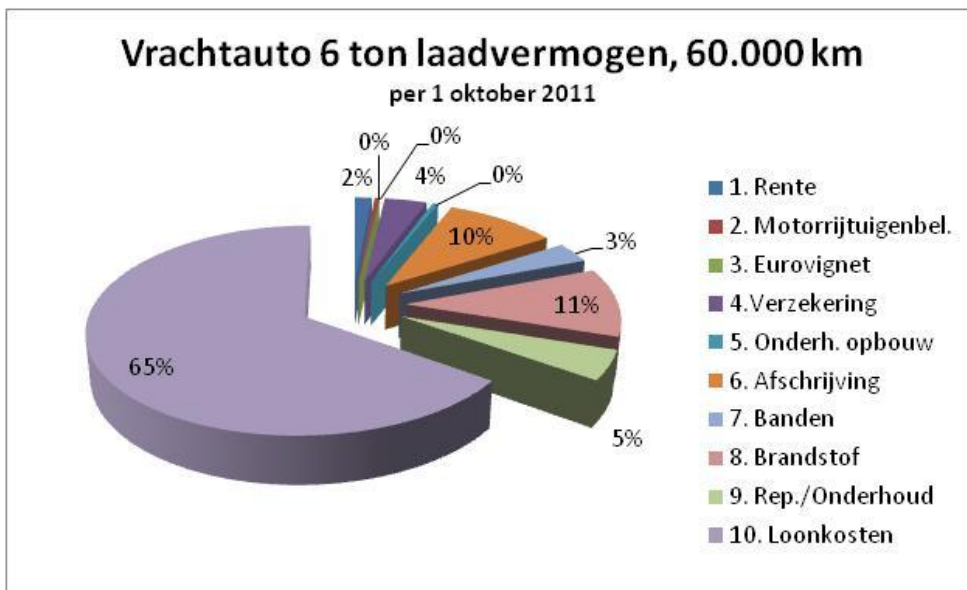
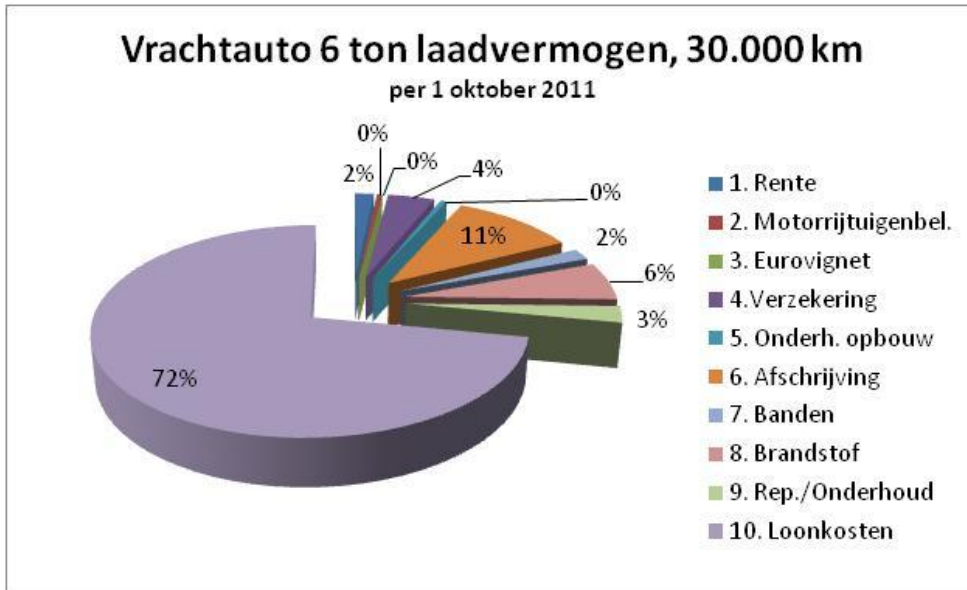
**Ontwikkeling totale kosten vrachtauto met  
23 ton laadvermogen 100.000 km/jr**





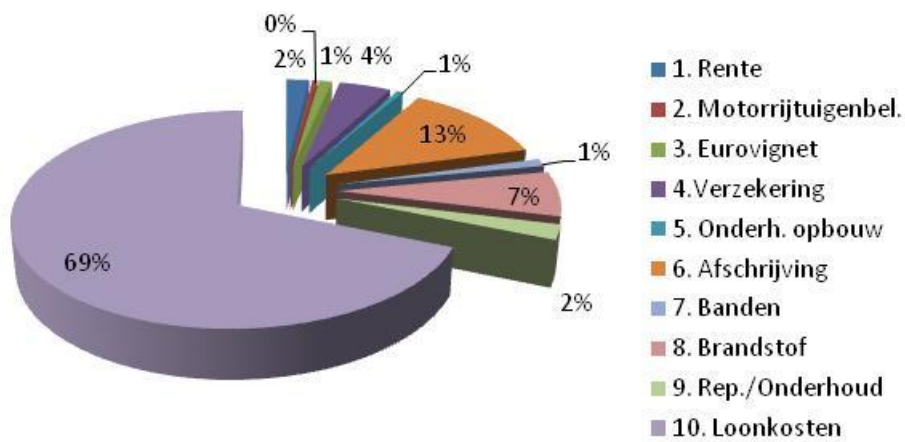
## Procentueel aandeel componenten in totale kostprijs

Onderstaande taartdiagrammen geeft inzicht in het aandeel van diverse componenten in de totale kostprijs. In de opbouw is uitgegaan van een 40-urige werkweek.



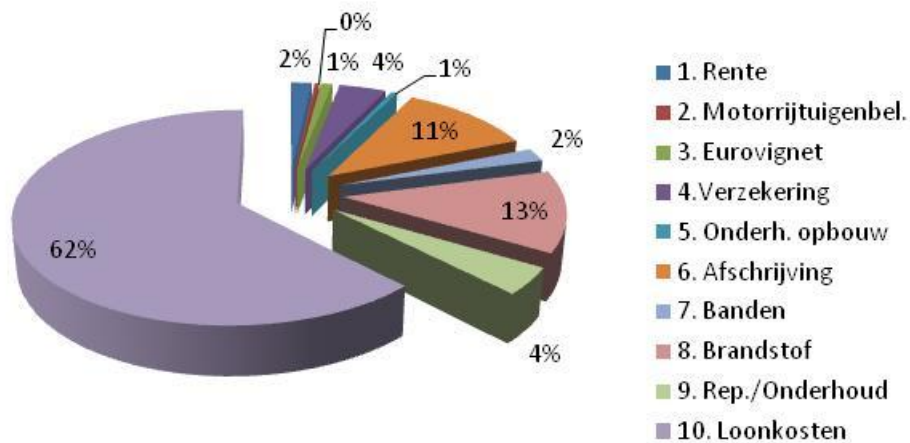
### Vrachtauto 9 ton laadvermogen, 30.000 km

per 1 oktober 2011



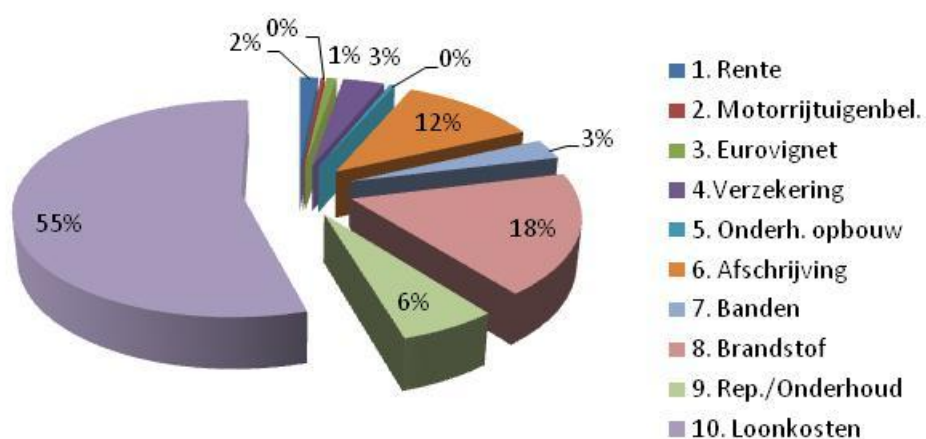
### Vrachtauto 9 ton laadvermogen, 60.000 km

per 1 oktober 2011



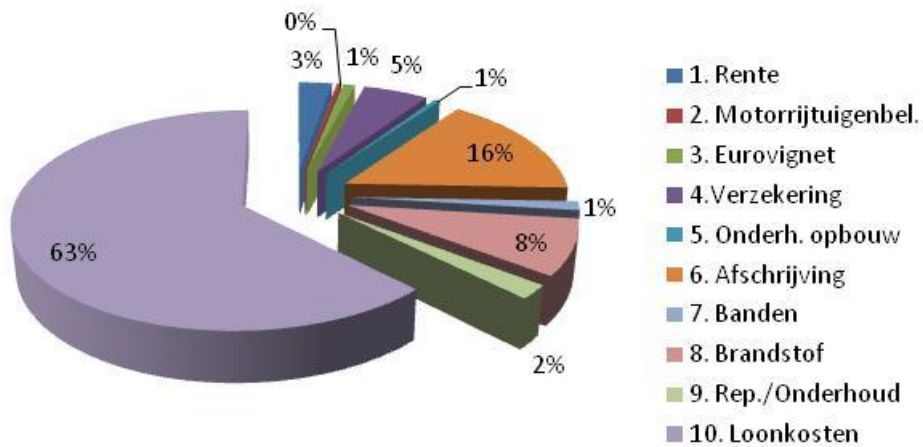
### Vrachtauto 9 ton laadvermogen, 100.000 km

per 1 oktober 2011



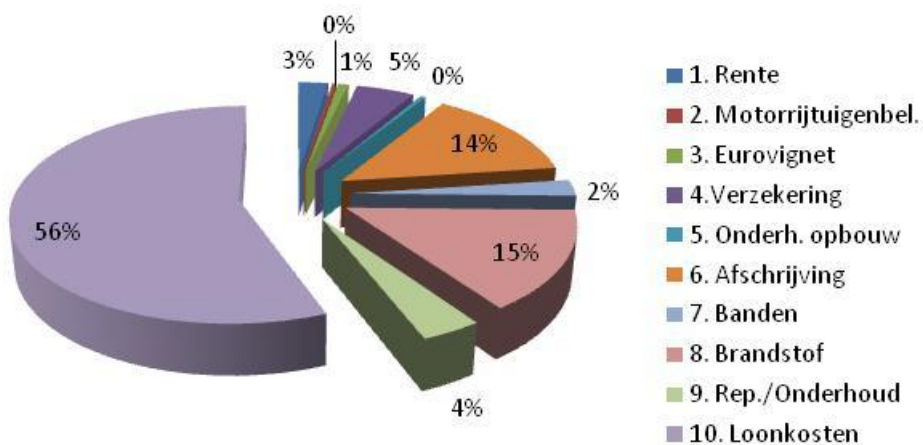
### Vrachtauto 16 ton laadvermogen, 30.000 km

per 1 oktober 2011



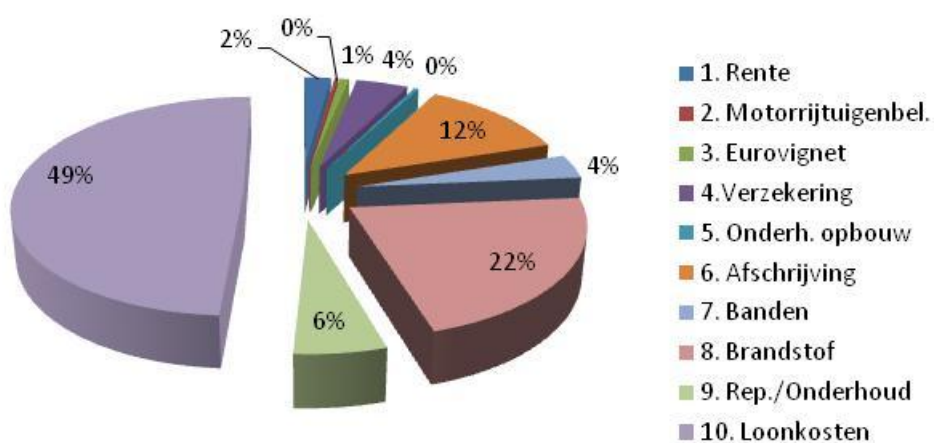
### Vrachtauto 16 ton laadvermogen, 60.000 km

per 1 oktober 2011



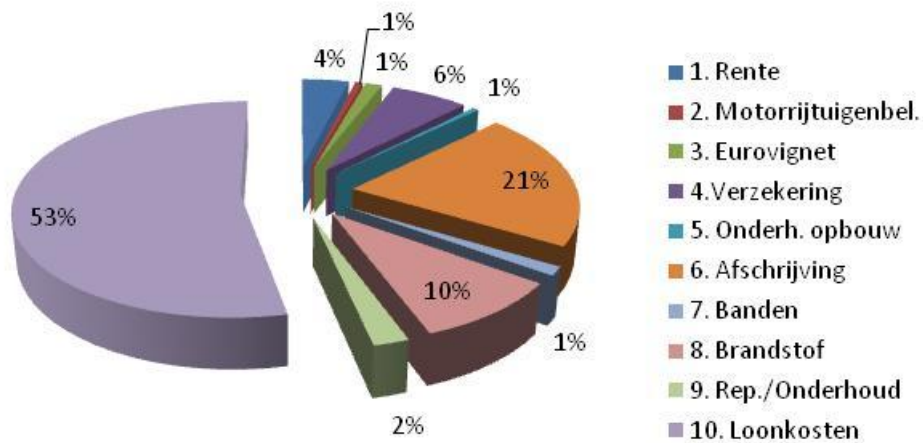
### Vrachtauto 16 ton laadvermogen, 100.000 km

per 1 oktober 2011



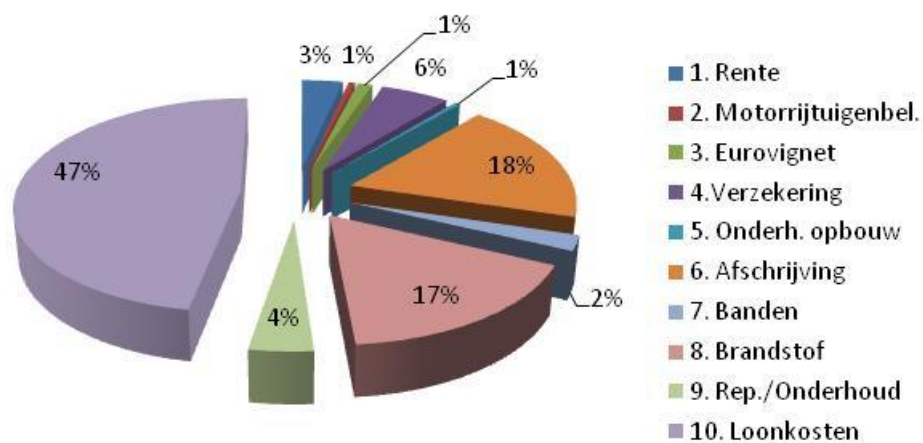
### Vrachtauto 23 ton laadvermogen, 30.000 km

per 1 oktober 2011



### Vrachtauto 23 ton laadvermogen, 60.000 km

per 1 oktober 2011



### Vrachtauto 23 ton laadvermogen, 100.000 km

per 1 oktober 2011

