

# Kostenontwikkelingen in het wegvervoer



2019 | 2020



**Panteia**

Research to Progress

WM/C12378/2019/0109

Zoetermeer, oktober 2019

Dit rapport is uitgebracht aan: TLN en evofenedex.

Het gebruik van cijfers en/of tekst uit dit rapport is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldiging is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Panteia, TLN en evofenedex. Panteia aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden en/of door de gebruiker geformuleerde conclusies of interpretaties naar eigen inzichten.

# Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b>		<b>4</b>
<b>Samenvatting</b>		<b>5</b>
<b>1 Inleiding</b>		<b>13</b>
1.1	Uitgangspunten	13
1.2	Ken uw kosten	13
1.3	Deelsectoren en voertuigconfiguraties	15
<b>2 Kostenontwikkeling per kostensoort</b>		<b>18</b>
2.1	Loon- en prijsontwikkelingen 2018-2019 en raming 2020	18
<b>3 Kostenontwikkeling binnenlands vervoer</b>		<b>19</b>
3.1	Binnenlandse kostenontwikkelingen per deelsector	19
<b>4 Kostenontwikkeling grensoverschrijdend vervoer</b>		<b>21</b>
4.1	Grensoverschrijdende kostenontwikkeling ongespecialiseerd vervoer	21
4.2	Grensoverschrijdende kostenontwikkeling koel/vries vervoer	22
4.3	Grensoverschrijdende kostenontwikkeling tank/bulk vervoer	23
4.4	Ontwikkeling tolgelden	25
<b>5 Thema onderwerpen</b>		<b>28</b>
5.1	Ecocombi's	28
5.2	Bestelauto's	31
Bijlage 1	Toelichting berekening ontwikkeling loon- en prijspeil in 2019 en raming 2020	35
Bijlage 2	Kostenverandering als gevolg van verandering dieselprijs	47
Bijlage 3	Realisatie en raming 2019	48
Bijlage 4	Gehanteerde kostenverhoudingen binnenlands vervoer	52
Bijlage 5	Gehanteerde kostenverhoudingen grensoverschrijdend vervoer	62
Bijlage 6	Waarde vakantiedagen	68
Bijlage 7	Organisatie	72



## Voorwoord

Met gepaste trots en veel enthousiasme presenteren wij u het vernieuwde kostenontwikkelingsrapport wegvervoer 2019-2020, dat voor u ligt. Dit rapport geeft sinds jaar en dag inzage in kostenontwikkelingscijfers in het wegvervoer en is daarmee een onmisbare en betrouwbare bron van informatie.

U ziet dat de opzet van de rapportage is vernieuwd, maar de uitgangspunten zijn hetzelfde gebleven: objectieve en onafhankelijke weergave van de kostenontwikkelingen in het wegvervoer.

### Waarom een nieuwe opzet?

De afgelopen jaren onderzochten evofenedex en Panteia (voorheen NEA) ieder apart de kostenontwikkelingen in het wegvervoer. Dat leidde altijd tot verschillen in inzicht over de kostenontwikkelingen en daarmee voor de gebruikers van de rapporten tot de nodige onduidelijkheid. Welke cijfers zijn nou juist? TLN en evofenedex hebben in 2018 de wens uitgesproken om te laten onderzoeken of het mogelijk is om tot één gezamenlijk rapport te komen dat als basis kan dienen voor zowel verladers als vervoerders. De daarvoor ingerichte TLN/evofenedex stuurgroep heeft uiteindelijk de haalbaarheid hiervan onderzocht. En met succes, want het resultaat van dit onderzoek heeft u nu in handen. Een objectief en onafhankelijk rapport, samengesteld door Panteia, op basis van data van zowel verladers als vervoerders.

### Wat is er gewijzigd?

De belangrijkste wijziging betreft uiteraard het integreren van de twee bestaande rapporten. De rapportage van evofenedex was o.a. gebaseerd op voertuigconfiguraties, die van Panteia op deelsectoren. Dat hebben we nu geïntegreerd en heeft geleid tot een rapportage waarin alle voertuigconfiguraties en deelsectoren terug komen. Maar vernieuwing betekent ook verbeteringen aanbrengen. We hebben aangegeven behoefte te hebben aan een jaarlijkse prognose en aan een betere beschrijving en duiding van de kostenontwikkelingen. Ook hebben partijen aangegeven meer deelsectoren te willen laten onderzoeken. In dit rapport zijn dan ook al de kostenontwikkelingen opgenomen in het bestelautosegment en de ecocombi (LZV). Twee categorieën waar dringend behoefte aan is. In de komende jaren wordt het segment intermodaal vervoer opgenomen en tot slot de zgn. "schone groene voertuigen". Hiermee spelen we in op de behoefte vanuit zowel verladers als vervoerders.

Naast deze jaarrapportage zal ieder voorjaar een tussenrapportage worden uitgebracht met als peildatum 1 april van dat jaar. In deze rapportage zullen de definitieve kostenontwikkelingen (jaargemiddelden) van het voorgaande jaar worden weergegeven en zullen de kostenontwikkelingen per 1 april (van het huidige jaar) aan de orde komen.

TLN en evofenedex zijn van mening met dit rapport een solide en betrouwbare maar vooral objectieve basis te hebben gecreëerd voor de onderhandelingen tussen vervoerder en opdrachtgever waarbij discussies over de juistheid van de ontwikkeling van kosten tot het verleden behoren. Uiteraard is het aan iedere individuele vervoerder en verlader om zijn eigen kostenraming te maken voor zijn eigen bedrijf, maar laat dit rapport een goede leidraad voor de onderhandelingen zijn.

Elisabeth Post  
Voorzitter Transport en Logistiek Nederland

Steven Lak  
Voorzitter evofenedex



## Samenvatting

Deze rapportage verschaft gedetailleerde informatie over de prijsontwikkeling van de kosten in het binnenlands en grensoverschrijdend wegvervoer. Naast gegevens over de opgetreden kostenontwikkelingen in 2019 worden ook de verwachtingen voor 2020 weergegeven.

De figuren 0.1 t/m 0.6 tonen de ontwikkeling van de kosten in het binnenlands wegvervoer. De kostenontwikkelingen voor het grensoverschrijdend wegvervoer worden weergegeven in de figuren 0.7 en 0.8.

### Realisatie 2019

De gerealiseerde kostenontwikkeling van 2019 ten opzichte van 2018 in het binnenlands wegvervoer varieert tussen de 4,0% en 5,6%. In het grensoverschrijdend wegvervoer ligt de kostenstijging tussen de 3,7% en 4,4%. De gerealiseerde kostenstijging ligt iets lager dan de raming zoals deze vorig jaar is gemaakt voor 2019.

### Belangrijkste kostenontwikkelingen in 2019

De loonkosten van het rijdend personeel zijn met gemiddeld 6,7% toegenomen. De brandstofkosten namen met gemiddeld 2,1% toe. De afschrijvingskosten stegen met 2,0%, de verzekeringskosten met 11,0% en de rentekosten daalden met 11,1%.

### Gerealiseerde loonkostenontwikkeling 2019 (t.o.v. 2018):

Per 1-1-2019:

- Verhoging lonen met 2,0%.
- Extra 1/3-trede voor iedere loonschaal (1/3 deel van 4%; gemiddeld 85% zit aan het eind van de schaal). Loonkostenstijging: 1,13%
- Wijzigingen in sociale lasten, grondslagen en premiegrenzen.  
Loonkostenstijging: 0,3%.

Loonkostenstijging: **3,43%**.

- Vermeerdering waarde vakantiedagen (20 wettelijk en 2 bovenwettelijke) met structurele vergoeding van de toeslagen en overuren. Loonkostenstijging: 1,74%.
- Eenmalige uitkering van € 750,- bruto. Loonkostenstijging: 1,56%.

Loonkostenstijging waarde vakantiedagen en eenmalige uitkering: **3,30%**.

De **totale** loonkostenstijging in 2019 ten opzichte van 2018 is voor:

- Rijdend personeel: **6,73%**.
- Niet-rijdend personeel: **3,43%**.

### *Extra kostenstijging als gevolg van tekort aan chauffeurs*

Door onder meer de krapte op de arbeidsmarkt hebben veel bedrijven te maken met een extra toename van de loonkosten in 2019. De extra loonkostenstijging is het gevolg van:

- Inhuur van meer uitzendkrachten.
- Hoger verloop van personeel, zowel onder chauffeurs als loodsmedewerkers.
- Betaling van extra vergoedingen om chauffeurs in dienst te houden.
- Inwerken van nieuw personeel kost extra tijd.

Deze extra kostenstijging is **niet** opgenomen in de reguliere kostenontwikkeling omdat het situationeel afhankelijk is of deze wel/niet van toepassing is. Tevens is de hoogte van deze extra kostenstijging wisselend.



## Raming 2020

De verwachte kostenontwikkeling voor 2020 ten opzichte van 2019 in het binnenlands wegvervoer varieert tussen de 0,7% en 1,9%. In het grensoverschrijdend wegvervoer is de geraamde kostenstijging circa 1%.

## Verwachte kostenontwikkelingen voor 2020

De loonkosten van het rijdend personeel stijgen naar verwachting met gemiddeld 1,4%. De brandstofkosten dalen met gemiddeld 2,1%<sup>1</sup>. De afschrijvingskosten stijgen naar verwachting met 1,5% en de verzekeringskosten met 9,0%.

## Geraamde loonkostenontwikkeling 2020 (t.o.v. 2019):

Op het moment dat dit rapport wordt uitgebracht is er **nog geen nieuwe cao** afgesloten. Dit betekent dat niet duidelijk is hoe hoog de loonkostenontwikkeling voor het jaar 2020 zal worden. Voor de loonkostenontwikkeling voor 2020 is in dit rapport uitgegaan van de cijfers van het Centraal Planbureau (2,5% contractloonstijging marktsector plus 0,45% toename sociale lasten).

De sociale lasten nemen in 2020 onder meer toe vanwege maatregelen voortvloeiende uit de aangenomen Wet Arbeidsmarkt in Balans (WAB). De WW-premie wordt gedifferentieerd naar de aard van het contract. Voor vaste contracten gaan werkgevers een iets lagere premie afdragen, voor tijdelijke en flexcontracten stijgt de premie met 5 procentpunten. Daarnaast zijn er ook wijzigingen m.b.t. de transitievergoeding <sup>2</sup>.

	<i>Rijdend personeel</i>	<i>Overig personeel</i>
	<i>Mutatie 2020 t.o.v. 2019</i>	
Contractloon marktsector	2,5%	2,5%
Eenmalige uitkering (wel in 2019, niet in 2020)	-1,56%	n.v.t.
Sociale lasten (inclusief effect WAB)	0,45%	0,45%
Totale geraamde loonkostenstijging 2020	1,4%	3,0%

De verwachting is dat de krapte op de arbeidsmarkt in 2020 blijft bestaan. Dit kan net als in 2019 mogelijk leiden tot een extra loonkostenstijging. Deze kostenstijging is niet opgenomen in de geraamde loonkostenontwikkeling voor 2020.

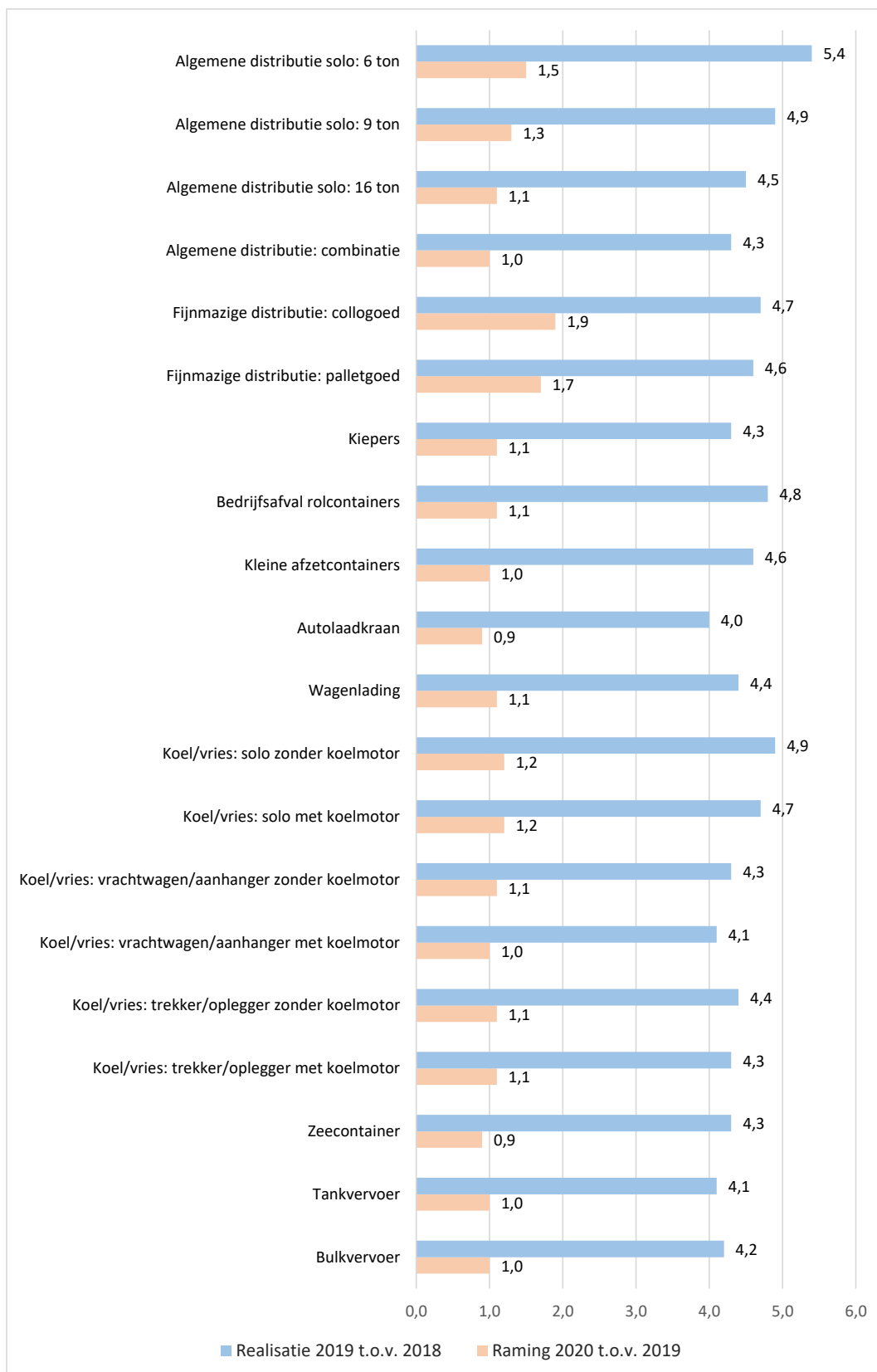
Bij de raming van de loonkostenontwikkeling voor 2020 is in dit rapport uitgegaan van een loonstijging van 2,5% (contractloonstijging marktsector volgens het Centraal Planbureau). Omdat de werkelijke loonkostenstijging bij het beroepsgoedervervoer hiervan kan afwijken, is in aansluiting op bovenstaande raming ook het effect weergegeven van 1% hogere of lagere loonkostenstijging. In bijlage 1 (tabellen B.1 en B.2) zijn deze effecten op de totale geraamde kostenontwikkeling voor 2020 vermeld. Het effect van 1% hogere of lagere loonkostenmutatie op de totale kostenontwikkeling varieert tussen de 0,3% en 0,8% **extra** kostenstijging of kostendaling per deelsector.

<sup>1</sup> Het niveau van de dieselprijs is moeilijk te voorspellen. Voor de raming van de dieselprijs (exclusief BTW, accijns en voorraadheffing) voor gemiddeld 2020 is uitgegaan van de ontwikkeling van de olieprijs volgens het Centraal Planbureau. De laatste jaren is echter gebleken dat de gerealiseerde dieselprijs behoorlijk afwijkt ten opzichte van de raming. Veel transportbedrijven hanteren een brandstofclausule. In de figuren 0.4, 0.5, 0.6 en 0.8 wordt de geraamde kostenontwikkeling weergegeven waarbij de verwachte brandstofkostenontwikkeling niet is meegenomen.

<sup>2</sup> Kosteneffecten m.b.t. wijzigingen in de transitievergoeding zijn niet meegenomen in de geraamde loonkostenstijging.



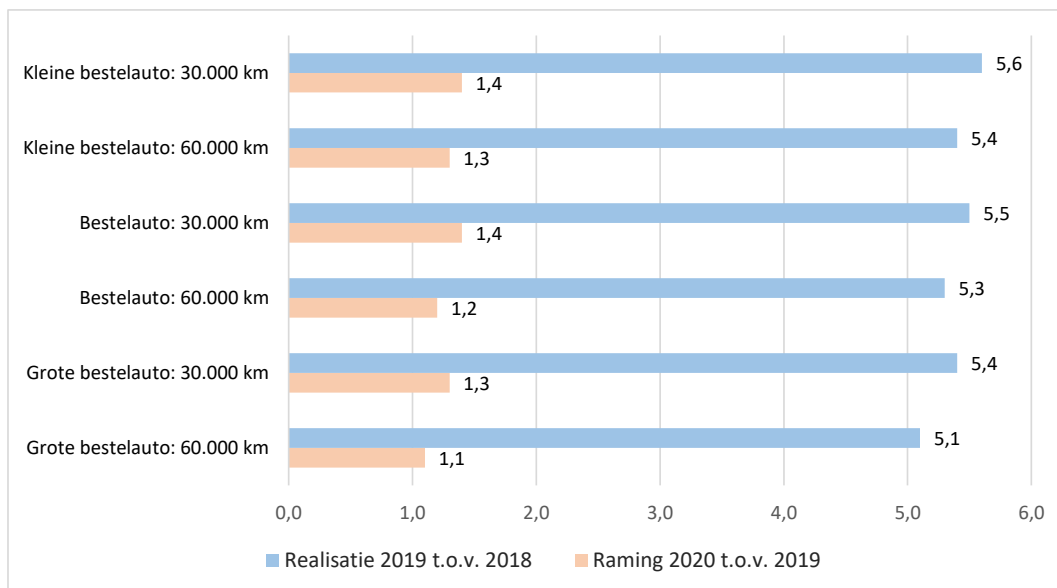
Figuur 0.1 Kostenontwikkeling (in %) in het **binnenlands** wegvervoer  
**inclusief** brandstofkostenontwikkeling



Bron: Panteia

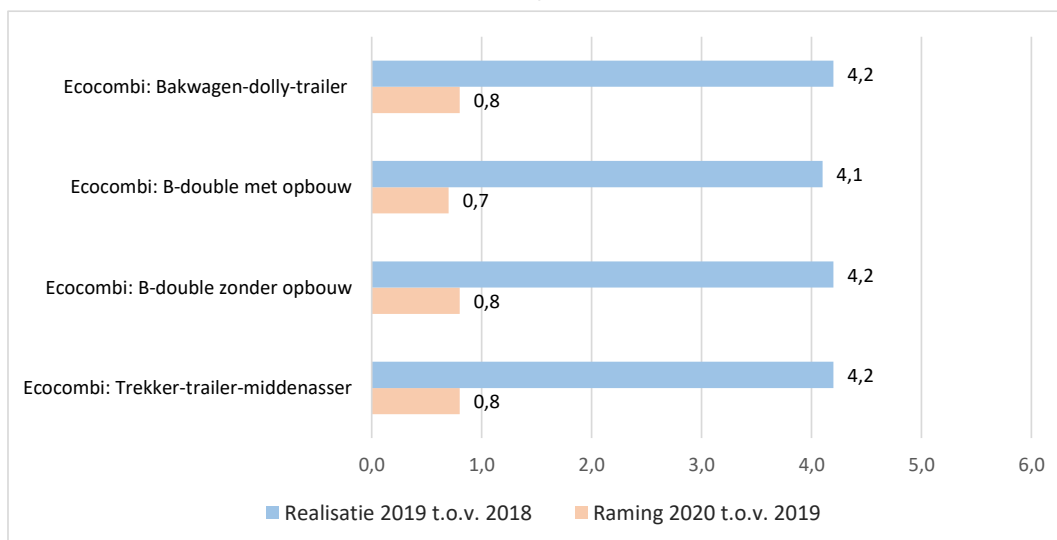


Figuur 0.2 Kostenontwikkeling (in %) in het **binnenlands** wegvervoer  
**inclusief** brandstofkostenontwikkeling



Bron: Panteia

Figuur 0.3 Kostenontwikkeling (in %) in het **binnenlands** wegvervoer  
**inclusief** brandstofkostenontwikkeling

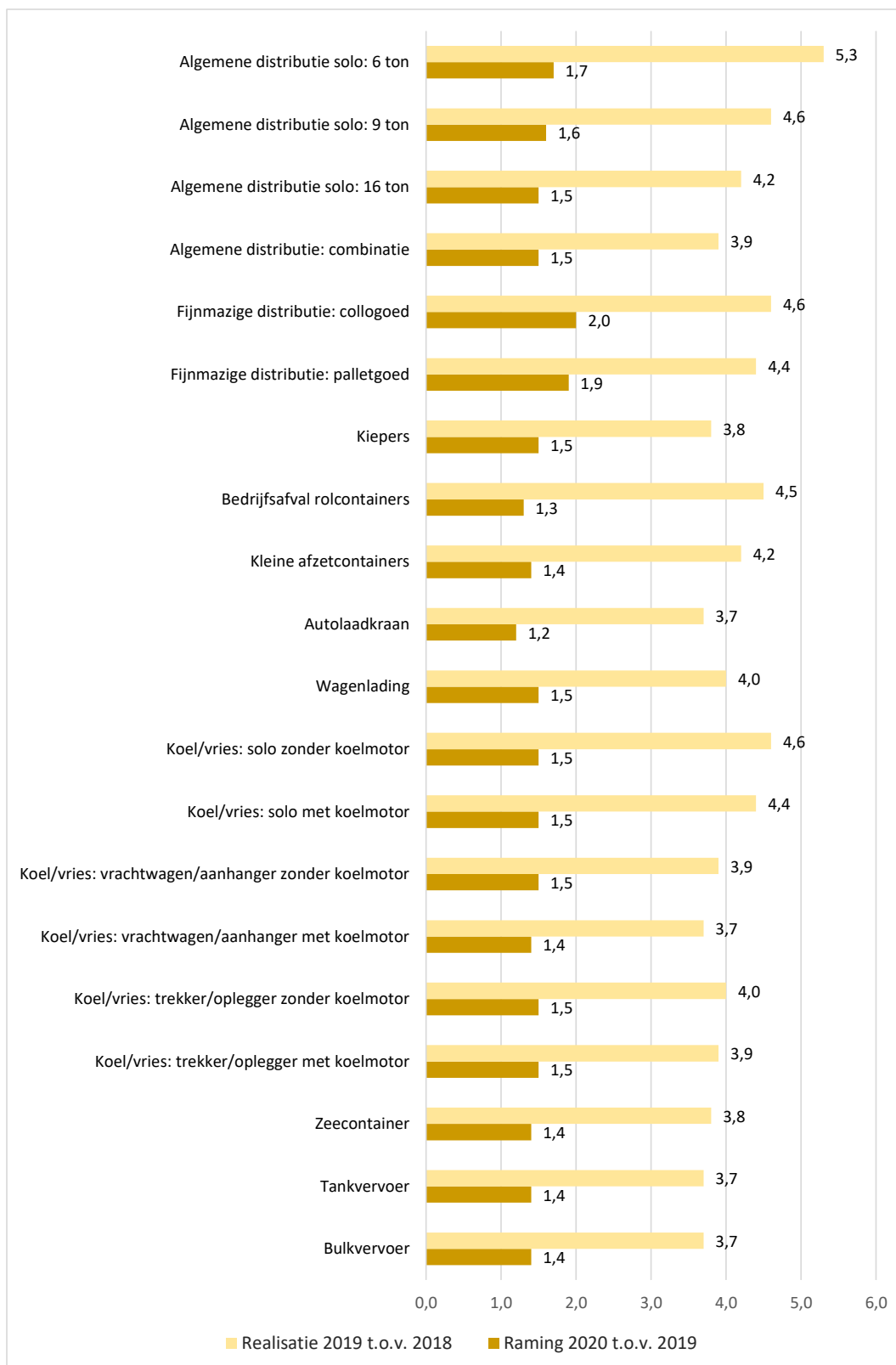


Bron: Panteia





Figuur 0.4 Kostenontwikkeling (in %) in het **binnenlands** wegvervoer  
 exclusief brandstofkostenontwikkeling <sup>3</sup>

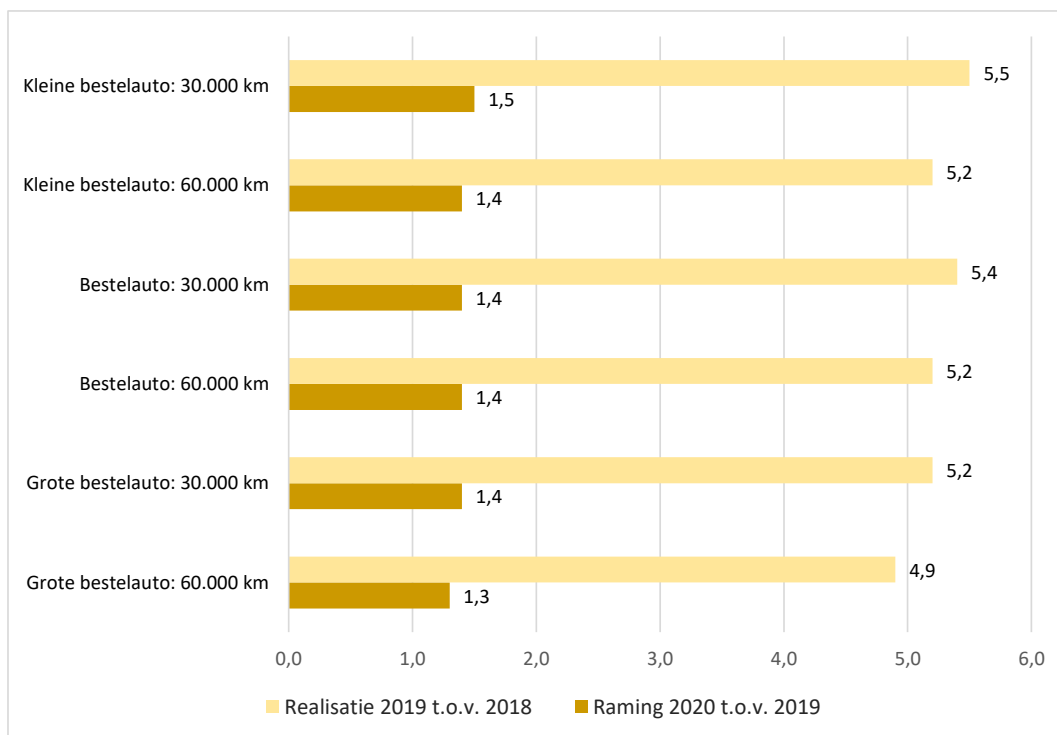


Bron: Panteia

<sup>3</sup> In de figuren 0.4, 0.5, 0.6 en 0.8 zijn alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, meegenomen. Het procentuele aandeel van de brandstofkosten is hierin wel meegenomen.

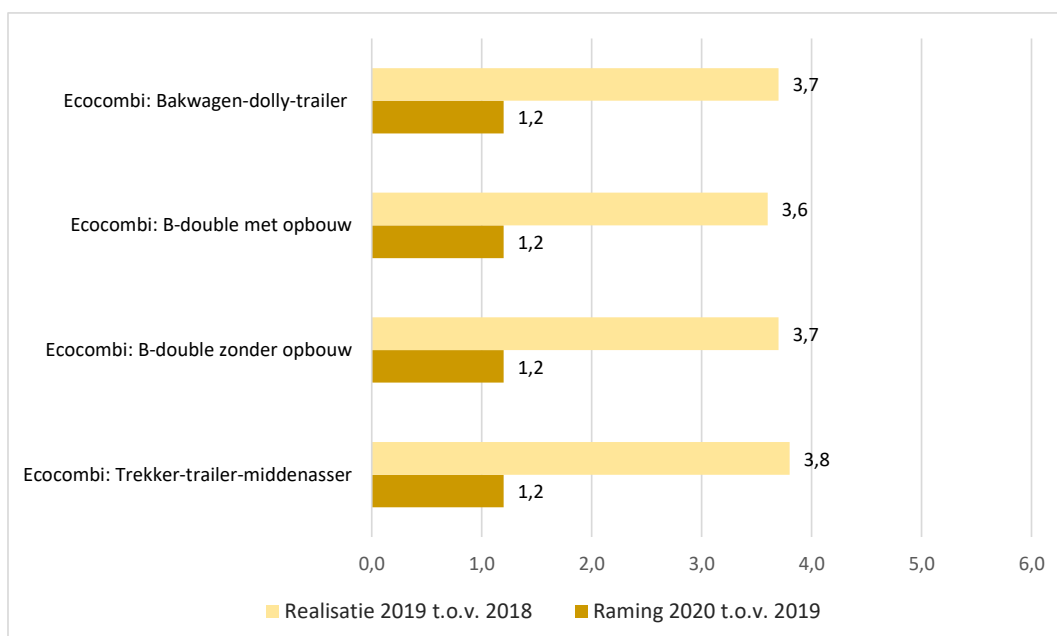


Figuur 0.5 Kostenontwikkeling (in %) in het **binnenlands** wegvervoer  
 exclusief brandstofkostenontwikkeling



Bron: Panteia

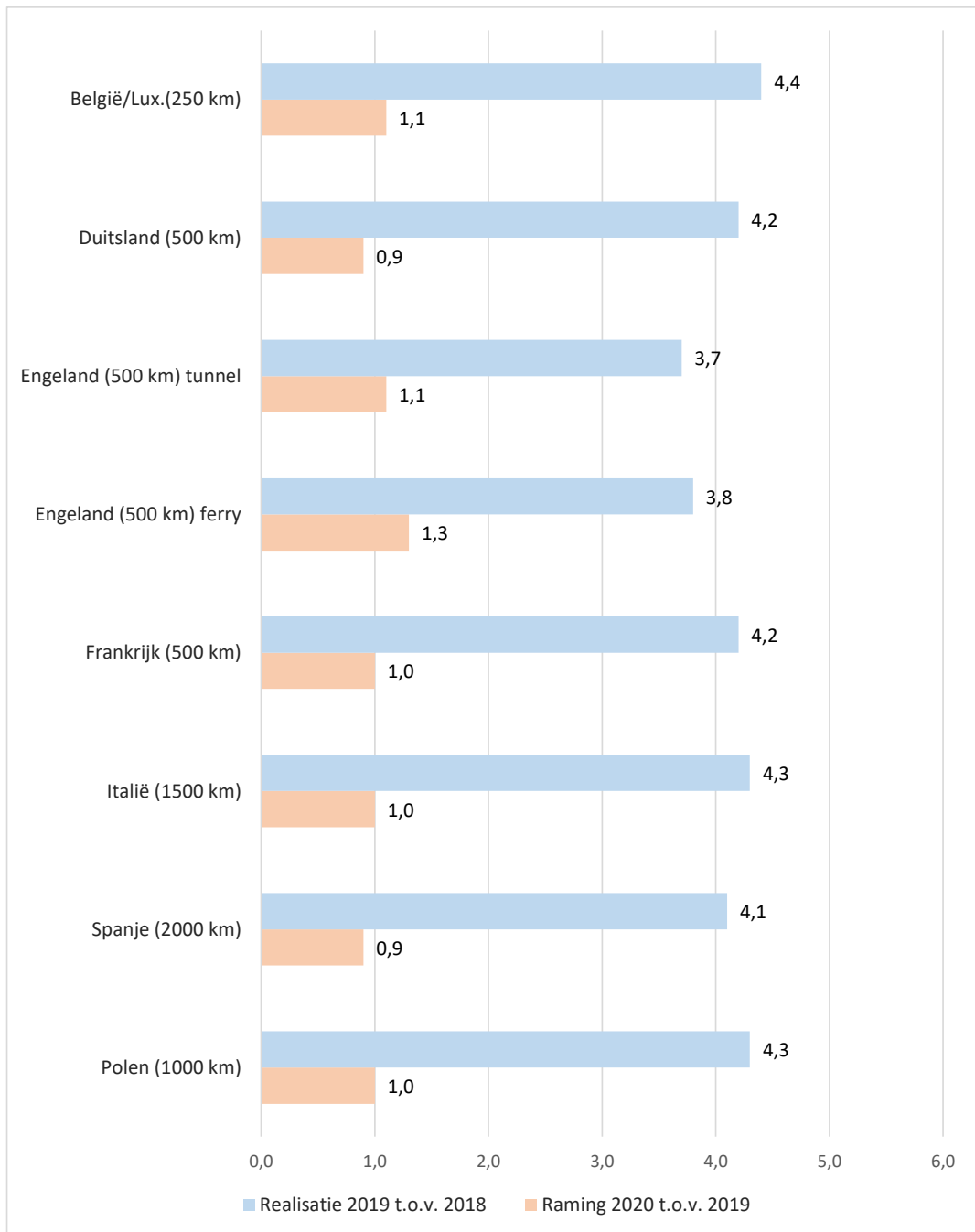
Figuur 0.6 Kostenontwikkeling (in %) in het **binnenlands** wegvervoer  
 exclusief brandstofkostenontwikkeling



Bron: Panteia



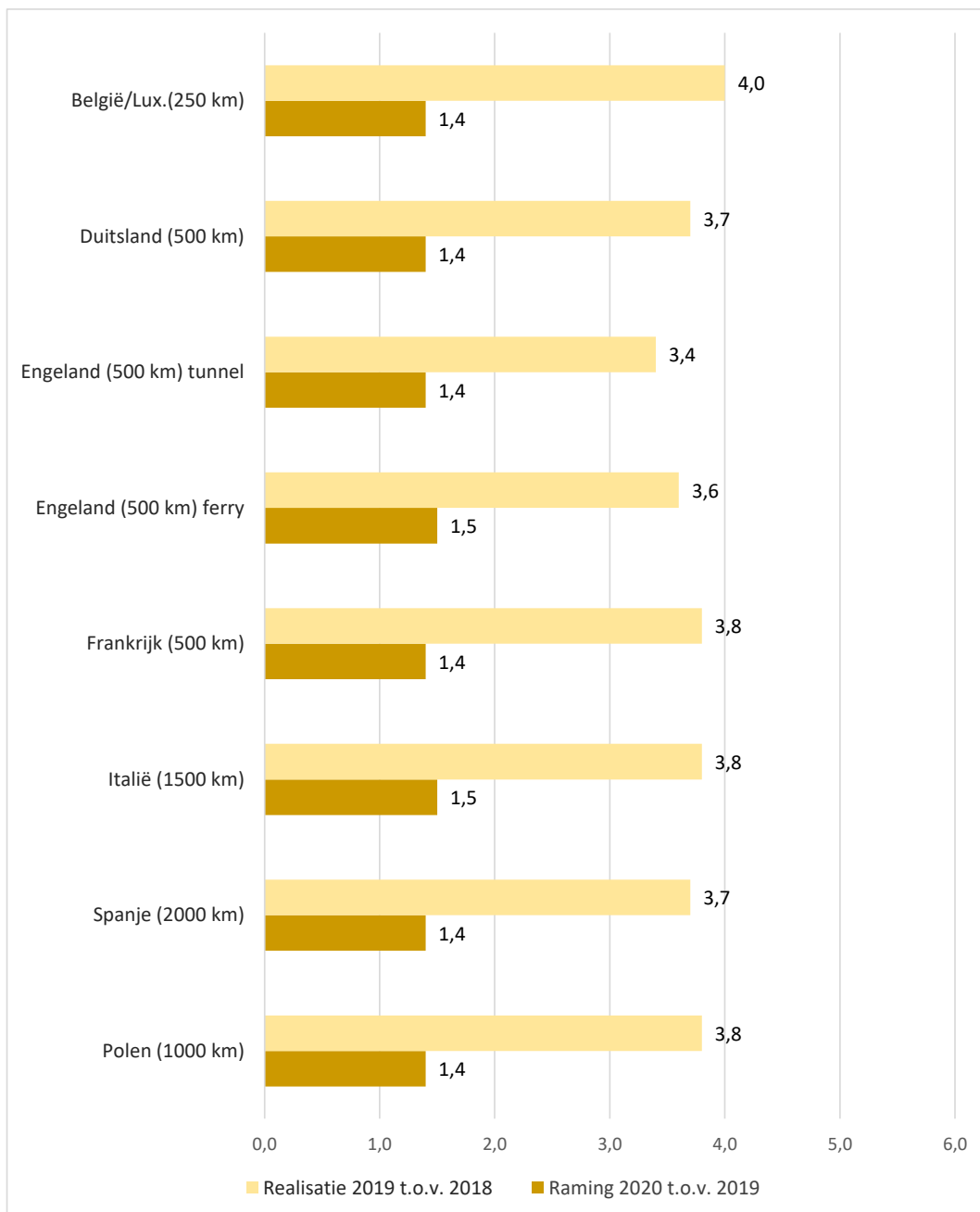
Figuur 0.7 Kostenontwikkeling (in %) in het **grensoverschrijdend ongespecialiseerd** wegvervoer **inclusief** brandstofkostenontwikkeling



Bron: Panteia



Figuur 0.8 Kostenontwikkeling (in %) in het **grensoverschrijdend ongespecialiseerd** wegvervoer **exclusief** brandstofkostenontwikkeling



Bron: Panteia



# 1 Inleiding

## 1.1 Uitgangspunten

Deze rapportage verschaft gedetailleerde informatie over de prijsontwikkeling van de kosten in het wegvervoer. Naast gegevens over de opgetreden kostenontwikkelingen in 2019 worden ook de verwachtingen voor 2020 weergegeven.

Bij het vaststellen van de mutaties van het kostenniveau maakt Panteia gebruik van informatie over de gemiddelde kostenverhoudingen in de diverse deelsectoren. De gehanteerde kostenverhoudingen zijn gebaseerd op geactualiseerde kostprijsberekeningen.

Nieuw in deze rapportage zijn de kostenontwikkelingen m.b.t. bestelauto's en ecocombi's.

- *De in dit rapport weergegeven kostenontwikkelingen voor 2020 zijn gebaseerd op prognoses. De kostenontwikkelingen voor 2019, op basis van prognoses uit de rapportage van vorig jaar, zijn vergeleken met de gerealiseerde kostenontwikkelingen in 2019 (zie bijlage 3).*
- *De in deze rapportage weergegeven kostenontwikkelingscijfers zijn een afspiegeling van een steekproef van transportbedrijven per onderscheiden deelmarkt of sector. De opbouw van de kosten van een individueel transportbedrijf kan afwijken van de gemiddelde opbouw van de kosten per deelmarkt in deze rapportage. De hoogte van de kostenontwikkeling van een individueel bedrijf zal hierdoor kunnen afwijken van de gemiddeld vastgestelde kostenontwikkeling.*
- *Het grillige verloop van de brandstofkosten is moeilijk te prognosticeren. Inmiddels hanteren veel transportbedrijven een brandstofclausule. De kosteneffecten van het brandstofkostenverloop kan op bedrijfsniveau vastgesteld worden (zie bijlage 2). Andere onvoorzienbare kostenmutaties kunnen invloed hebben op de kostenontwikkeling.*
- *De verantwoordelijkheid voor de in deze rapportage weergegeven kostenontwikkelingen berust bij Panteia.*

Voor de berekening van de opgetreden prijsontwikkeling van de totale kosten, wordt gebruik gemaakt van gewogen prijsontwikkelingen van de afzonderlijke kostensoorten. Voor de te verwachten kostenstijgingen voor 2020 gaat Panteia onder meer uit van ramingen van het CPB, zoals neergelegd in de Macro Economische Verkenning 2020.

## 1.2 Ken uw kosten

Naast de kostprijs zijn ook de kostenontwikkelingen van belang zoals deze door Panteia worden weergegeven in deze rapportage. Zowel de kostprijs als de kostenontwikkelingen moet u in uw eigen specifieke situatie toepassen.



### **Kosten en kostprijs**

De kostprijs is de optelsom van alle kosten die gemaakt worden om de vervoersprestatie te leveren. Die kostprijs kan vervolgens worden uitgedrukt in bijvoorbeeld uren, kilometers, tonnen of pallets. De totale kosten bestaan uit vaste en variabele kosten zoals afschrijvingskosten, brandstofkosten, loonkosten, verzekeringskosten en tolgelden. Voor het bepalen van de brandstofkosten zijn de brandstofprijs en brandstofverbruik bepalend. Bij het bepalen van de loonkosten moet naast de CAO beroepsgoederenvervoer en sociale lasten rekening worden gehouden met de afwezigheid van de chauffeurs zoals bijvoorbeeld bij vakantie, feestdagen en gemiddeld ziekteverzuim. Daarnaast is het van belang om de algemene kosten, de kosten die niet direct aan vervoersprestaties gekoppeld zijn, juist vast te stellen.

### **Specifieke situatie**

Ieder bedrijf is uniek en heeft te maken met een specifieke situatie en situationele omstandigheden. Zo kunnen transportbedrijven door onder meer krapte op de arbeidsmarkt te maken krijgen met een extra toename van de loonkosten. Deze extra kostenstijging is het gevolg van bijvoorbeeld inhuur van meer uitzendkrachten, hoger personeelsverloop en betaling van extra vergoedingen om chauffeurs in dienst te houden. Daarnaast kost het inwerken van nieuw personeel extra tijd en dus ook extra kosten. De levertijden van materieel kunnen langer zijn waardoor er een tekort aan materieel is dat, in het geval er materieel op korte termijn nodig is, kan leiden tot hogere kosten van het materieel indien materieel gehuurd moet worden. Toenemende files, verplichte opleidingen, verscherpte milieueisen en steeds meer opgelegde restricties bij bevoorrading van winkels kunnen daarnaast structureel hogere kosten veroorzaken.

### **Congestie**

Verkeerscongestie is een verstopping in het verkeersnetwerk, veroorzaakt door een (tijdelijke) verkeersvraag die groter is dan het aanbod van de verkeersinfrastructuur. Toenemende congestie op het hoofdwegennet (en steeds meer eveneens op het onderliggende wegennet) en afnemende bereikbaarheid in stedelijk gebied zijn productiviteitsverlagende factoren waarmee een vervoerder wordt geconfronteerd. In deze paragraaf zijn voorbeelden van dergelijke factoren benoemd. De effecten daarvan zijn ritafhankelijk en zijn daarom in deze rapportage niet uitgedrukt in absolute cijfers en dus ook niet meegenomen in de kostenontwikkeling.

Een vervoerder zal bij de berekening van het uur- en kilometer tarief rekening houden met congestie. De kosten kunnen hoger of lager uitvallen dan eerder is afgesproken. Extra congestiekosten zijn situationeel afhankelijk. Indien, als gevolg van toenemende congestie de gemiddelde rijsnelheid daalt en daarmee de inzetbaarheid van mens en materieel minder productief is heeft dit een kostenverhogend effect. Een vervoerder moet dit kunnen onderbouwen met een lagere gemiddelde rijsnelheid dan oorspronkelijk is toegepast in de kostencalculatie.

De mate van verkeerscongestie kan verschillen per regio (bijvoorbeeld in het Westen meer congestie dan in het Noorden) en per type vervoer. Daarnaast zijn er verschillen tussen het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet.

Naast directe vertragingsschade, kunnen files ook leiden tot andere kosten. Zo moeten bedrijven soms omrijden om een file te vermijden. Ook kan de inzet van extra voertuigen noodzakelijk zijn om goederen toch op tijd af te leveren. Verder vereist het inspelen op files aanpassingen in de rit- en routeplanning en dus extra inspanning van planningsafdelingen.



Indien een vervoerder een vergoeding ontvangt op basis van een uurtarief kan geen sprake zijn van extra kostenstijging als gevolg van congestie. In dit geval worden vertragingen al automatisch verrekend in de langere uitvoeringstijd. Indien een vervoerder een vergoeding ontvangt op basis van een kilometertarief zal extra vertraging als gevolg van verkeerscongestie niet automatisch verrekend worden. Naast een afwijkende gerealiseerde gemiddelde rijsnelheid ten opzichte van de begrote rijsnelheid zijn er andere bronnen die een signaal kunnen zijn voor verkeerscongestie. Het betreft een monitor van Rijkswaterstaat naar de ontwikkeling van de filezwaarte (Rapportage Rijkswegennet). Daarnaast brengt TLN in samenwerking met evofenedex jaarlijks de Economische Wegwijzer uit. Deze wordt samengesteld door Panteia. In de Economische Wegwijzer staat een overzicht van de duurste files van Nederland op het hoofdwegennet voor het vrachtverkeer. Deze files worden weergegeven per wegvakniveau en trajectniveau.

### 1.3 Deelsectoren en voertuigconfiguraties

Met betrekking tot de kostenontwikkeling is een onderscheid gemaakt naar diverse deelsectoren, voertuigconfiguraties en landenrelaties.

#### 1.3.1 Binnenlands vervoer

##### **Algemeen distributievervoer**

Vervoer met per rit diverse opdrachtgevers en veel losadressen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende voertuigtypes:

- *Bestelauto's*  
Twee jaarkilometrages, 30.000 km en 60.000 km, worden onderscheiden voor de kleine bestelauto, bestelauto en grote bestelauto.



Kleine bestelauto



Bestelauto



Grote bestelauto

- *Vrachtwagen solo*  
Laadvermogen 6 ton, 9 ton en 16 ton.
- *Combinatie*  
Trekker + oplegger of  
Vrachtwagen + aanhangwagen.

##### **Fijnmazige distributie**

Distributievervoer dat via een collectie- en distributienetwerk wordt uitgevoerd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen collogoedzendingen en palletgoedzendingen. Bij collogoedzendingen is sprake van vervoer van kleinere zendingen. Bij palletgoedzendingen bestaat de zending uit tenminste één volle pallet. Binnen deze deelmarkt vinden veel cross-docking en pallettiseringswerkzaamheden plaats binnen een eigen loods zodat, naast fysiek transport, deze loodskosten afzonderlijk worden meegenomen. Fijnmazige distributie vindt vooral binnen Nederland plaats en in binnenstedelijk gebied.



**Kiepers**

Vervoer met kiepermaterieel.

**Afvalvervoer**

Drie activiteiten worden onderscheiden, te weten:

*Bedrijfsafval met rolcontainers*

Dit betreft een kraakperswagen inclusief een belader.

*Kleine afzetcontainers (portaalauto's)*

Dit betreft een solo-vrachtwagen voor collectie van verschillende soorten afval.

*Autolaadkraan*

Dit betreft een solo-vrachtwagen met een laadkraan voor collectie van verschillende soorten afval.

**Wagenladingvervoer**

Vervoer met per rit één opdrachtgever, één laadadres en één of enkele losadressen. Andere veel gebruikte benamingen voor deze deelmarkt zijn FTL-vervoer (Full Truck Load) en "punt-punt"-vervoer.

**Koel/vries vervoer**

Dit betreft het vervoer van goederen onder een constante temperatuur. De volgende drie voertuigconcepten worden onderscheiden waarbij telkens een berekening is gemaakt mét koelmotor (voor het vriesvervoer) en zonder koelmotor (voor het isotherm vervoer):

- Solo vrachtwagen
- Vrachtwagen + aanhangwagencombinatie
- Trekker + opleggercombinatie

**Zeecontainervervoer**

Dit is het vervoer van beladen of lege zeecontainers. Het vervoer van zeecontainers heeft als belangrijkste kenmerk dat het grootste gedeelte van het vervoer met een grote regelmaat plaatsvindt over min of meer vaste trajecten.

**Tank/bulk vervoer**

Vervoer met tankauto's of daarmee gelijk te stellen tankcontainers. Hieronder valt bijvoorbeeld vervoer van chemicaliën, vloeibare producten (plantaardige oliën, vetten die bestemd zijn voor consumptie), cement en andere niet-vloeibare producten die in tank- of silowagens vervoerd moeten worden. Hierbij wordt gebruik gemaakt van "zware" voertuigcombinaties (tot 50 ton).





### Ecocombi (LZV)

Hieronder valt een vrachtautocombinatie die meer kan en mag vervoeren dan een gewone vrachtautocombinatie. Een ecocombi is maximaal 25,25 meter lang en 60 ton zwaar. In dit rapport wordt de kostenontwikkeling van de volgende veel voorkomende varianten weergegeven:

- Bakwagen-dolly-trailer



- B-double met opbouw
- B-double zonder opbouw



- Trekker-trailer-middenasser/wipkar



#### 1.3.2 Grensoverschrijdend vervoer

Kostenontwikkelingen worden weergegeven voor drie soorten vervoer op verschillende landen. Deze soorten vervoer zijn: ongespecialiseerd vervoer, koel/vries vervoer en tank/bulk vervoer.

De landenrelaties zijn:

- Nederland-België/Luxemburg
- Nederland-Duitsland
- Nederland-Engeland (via Ferry en via Kanaaltunnel)
- Nederland-Frankrijk
- Nederland-Italië
- Nederland-Spanje
- Nederland-Polen



## 2 Kostenontwikkeling per kostensoort

### 2.1 Loon- en prijsontwikkelingen 2018-2019 en raming 2020

Tabel 2.1 Ontwikkeling loon- en prijspeil per kostenpost 2018-2019 en raming 2020 <sup>4</sup>

Kostenpost	Realisatie 2019	Raming 2020
	t.o.v. realisatie 2018	t.o.v. realisatie 2019
	% mutatie	
<b>AUTOKOSTEN</b>		
Afschrijving: Vrachtwagens/trekkers	2,0	1,5
Afschrijving: Bestelauto's	1,5	1,5
Rentekosten: Vrachtwagens/trekkers	-11,1	-20,6
Rentekosten: Bestelauto's	-11,5	-20,6
Motorrijtuigenbelasting	1,2	1,6
Eurovignet	1,1	3,8
Verzekering voertuig:		
- binnenlands vervoer	11,0	9,0
- grensoverschrijdend vervoer	10,6	7,9
Banden	3,0	1,5
Brandstofprijs in:		
• Nederland	2,1	-2,1
• België	1,1	---
• Luxemburg	0,7	---
• Frankrijk	0,0	---
• Duitsland	-0,9	---
• Italië	-0,6	---
• Spanje	0,8	---
• Engeland	1,2	---
Reparatie en onderhoud	2,7	2,0
Diverse voertuigkosten	2,6	1,5
<b>KOSTEN RIJDEND PERSONEEL</b>		
Loon inclusief sociale lasten	6,7	1,4 <sup>4</sup>
CAO vergoedingen + overige personeelskosten:		
- binnenlands vervoer	2,2	2,2
- grensoverschrijdend vervoer	2,1	2,4
<b>SPECIFIEKE VERVOERSKOSTEN</b>		
	2,6	1,5
<b>KOSTEN OVERTOCHT (Engeland)</b>		
Ferrydienst	3,1	1,5
Kanaaltunnel	1,7	1,3
<b>ALGEMENE KOSTEN</b>		
Loon inclusief sociale lasten overig personeel	3,4	3,0
Huisvestingskosten en overige algemene kosten	2,6	1,5

<sup>4</sup> Bron: Panteia.

Voorbeeld: De loonkosten van het rijdend personeel zijn in 2019 ten opzichte van 2018 met gemiddeld 6,7% toegenomen. De verwachting voor 2020 is dat de loonkosten met gemiddeld 1,4% zullen stijgen ten opzichte van 2019. Voor een toelichting op de gehanteerde uitgangspunten wordt verwezen naar bijlage 1.



## 3 Kostenontwikkeling binnenlands vervoer

### 3.1 Binnenlandse kostenontwikkelingen per deelsector

Tabel 3.1 Kostenontwikkeling (% mutatie)

	Realisatie 2019 t.o.v. realisatie 2018		Raming 2020 t.o.v. realisatie 2019	
	Brandstofkostenontwikkeling <sup>5</sup>			
	Inclusief	Exclusief	Inclusief	Exclusief
<b>Algemene distributie</b>				
Kleine bestelauto: 30.000 km	5,6	5,5	1,4	1,5
60.000 km	5,4	5,2	1,3	1,4
Bestelauto: 30.000 km	5,5	5,4	1,4	1,4
60.000 km	5,3	5,2	1,2	1,4
Grote bestelauto: 30.000 km	5,4	5,2	1,3	1,4
60.000 km	5,1	4,9	1,1	1,3
<i>Vrachtwagen solo</i>				
- laadvermogen 6 ton	5,4	5,3	1,5	1,7
- laadvermogen 9 ton	4,9	4,6	1,3	1,6
- laadvermogen 16 ton	4,5	4,2	1,1	1,5
<i>Combinatie</i>	4,3	3,9	1,0	1,5
<b>Fijnmazige distributie</b>				
- Collogoed	4,7	4,6	1,9	2,0
- Palletgoed	4,6	4,4	1,7	1,9
<b>Kiepers</b>	4,3	3,8	1,1	1,5
<b>Afvalvervoer</b>				
- Bedrijfsafval rolcontainers	4,8	4,5	1,1	1,3
- Kleine afzetcontainers (Portaalauto)	4,6	4,2	1,0	1,4
- Autolaadkraan	4,0	3,7	0,9	1,2
<b>Wagenlading</b>	4,4	4,0	1,1	1,5
<b>Koel/vries vervoer</b>				
- Solo zonder koelmotor	4,9	4,6	1,2	1,5
- Solo met koelmotor	4,7	4,4	1,2	1,5
- Combinatie V+A zonder koelmotor	4,3	3,9	1,1	1,5
- Combinatie V+A met koelmotor	4,1	3,7	1,0	1,4
- Combinatie T+O zonder koelmotor	4,4	4,0	1,1	1,5
- Combinatie T+O met koelmotor	4,3	3,9	1,1	1,5
<b>Zeecontainer</b>	4,3	3,8	0,9	1,4
<b>Tank/bulk</b> Tankvervoer	4,1	3,7	1,0	1,4
Bulkvervoer	4,2	3,7	1,0	1,4
<b>Ecocombi</b>				
- Bakwagen-dolly-trailer	4,2	3,7	0,8	1,2
- B-double met opbouw	4,1	3,6	0,7	1,2
- B-double zonder opbouw	4,2	3,7	0,8	1,2
- Trekker-trailer-middenasser	4,2	3,8	0,8	1,2

Bron: Panteia

<sup>5</sup> Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, zijn meegenomen. Het procentuele aandeel van de brandstofkosten is hierin wel meegenomen.



De gerealiseerde kostenstijging voor 2019 valt iets lager uit dan de raming zoals die is gepresenteerd in de rapportage van oktober 2018<sup>6</sup>. De ontwikkeling van de rentekosten ligt fors lager dan de verwachting. In bijlage 3 worden deze gegevens in tabelvorm weergegeven. In tabel 3.2 staat de optelsom van de realisatie 2019 minus de raming 2019 plus de raming 2020.

Tabel 3.2 Realisatie 2019 minus raming 2019 plus raming 2020<sup>7</sup> (% mutatie)

	<i>Brandstofkostenontwikkeling</i> <sup>8</sup>	
	<i>Inclusief</i>	<i>Exclusief</i>
<b>Algemene distributie</b>		
- Solo	1,2	1,5
- Combinatie	0,7	1,0
<b>Fijnmazige distributie</b>		
- Collogoed	1,8	1,9
- Palletgoed	1,6	1,7
<b>Kiepers</b>	1,0	1,2
<b>Afvalvervoer</b>		
- Bedrijfsafval rolcontainers	0,9	0,9
- Kleine afzetcontainers (Portaalauto)	0,9	1,1
- Autolaadkraan	0,4	0,7
<b>Wagenlading</b>	1,0	1,3
<b>Koel/vries vervoer</b>	1,1	1,4
<b>Zeecontainer</b>	0,8	1,2
<b>Tank/bulk</b>	0,9	1,1

Bron: Panteia

<sup>6</sup> "Ontwikkeling kostenniveau binnenlands vrachtautovoer in 2018 en 2019", Panteia, oktober 2018.

<sup>7</sup> Gerealiseerde ontwikkeling 2019 minus raming 2019 (rapportage oktober 2018) plus raming 2020.

<sup>8</sup> Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, zijn meegenomen. Het procentuele aandeel van de brandstofkosten is hierin wel meegenomen.



## 4 Kostenontwikkeling grensoverschrijdend vervoer

### 4.1 Grensoverschrijdende kostenontwikkeling ongespecialiseerd vervoer

Tabel 4.1 vermeldt de kostenontwikkeling voor het ongespecialiseerd grensoverschrijdend vervoer.

Tabel 4.1 Kostenontwikkeling ongespecialiseerd vervoer exclusief ontwikkeling tolgelden (% mutatie)

Landenrelatie en vervoerafstand	Realisatie 2019 t.o.v. realisatie 2018		Raming 2020 t.o.v. realisatie 2019	
	Brandstofkostenontwikkeling <sup>9</sup>			
	Inclusief	Exclusief	Inclusief	Exclusief
<b>België/Lux.-vervoer</b>				
100 km	4,5	4,1	1,2	1,5
250 km	4,4	4,0	1,1	1,4
500 km	4,2	3,8	1,0	1,4
<b>Duitsland-vervoer</b>				
100 km	4,6	4,2	1,2	1,5
250 km	4,3	3,9	1,0	1,4
500 km	4,2	3,7	0,9	1,4
750 km	4,1	3,6	0,9	1,4
1000 km	4,1	3,6	0,9	1,4
<b>Engeland-vervoer</b>				
500 km via de Kanaaltunnel	3,7	3,4	1,1	1,4
500 km Ferrydienst	3,8	3,6	1,3	1,5
<b>Frankrijk-vervoer</b>				
100 km	4,6	4,3	1,2	1,5
250 km	4,4	4,0	1,1	1,5
500 km	4,2	3,8	1,0	1,4
750 km	4,2	3,7	0,9	1,4
1000 km	4,1	3,6	0,9	1,4
<b>Italië-vervoer</b>				
1500 km	4,3	3,8	1,0	1,5
2000 km	4,2	3,8	1,0	1,4
2500 km	4,2	3,7	1,0	1,4
<b>Spanje-vervoer</b>				
1500 km	4,1	3,7	0,9	1,4
2000 km	4,1	3,7	0,9	1,4
2500 km	4,1	3,6	0,9	1,4
<b>Polen-vervoer</b>				
1000 km	4,3	3,8	1,0	1,4

Bron: Panteia

<sup>9</sup> Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, zijn meegenomen. Het procentuele aandeel van de brandstofkosten is hierin wel meegenomen.



## 4.2 Grensoverschrijdende kostenontwikkeling koel/vries vervoer

Tabel 4.2 vermeldt de kostenontwikkeling voor het grensoverschrijdend koel/vries vervoer.

Tabel 4.2 Kostenontwikkeling koel/vries vervoer exclusief ontwikkeling tolgelden (% mutatie)

Landenrelatie en vervoerafstand	Realisatie 2019 t.o.v. realisatie 2018		Raming 2020 t.o.v. realisatie 2019	
	Brandstofkostenontwikkeling <sup>10</sup>			
	Inclusief	Exclusief	Inclusief	Exclusief
<b>België/Lux.-vervoer</b>				
100 km	4,4	4,0	1,1	1,5
250 km	4,3	3,9	1,1	1,4
500 km	4,1	3,7	1,0	1,4
<b>Duitsland-vervoer</b>				
100 km	4,4	4,1	1,2	1,5
250 km	4,2	3,8	1,0	1,4
500 km	4,1	3,6	0,9	1,4
750 km	4,0	3,5	0,9	1,4
1000 km	4,0	3,5	0,9	1,4
<b>Frankrijk-vervoer</b>				
100 km	4,5	4,2	1,2	1,5
250 km	4,3	3,9	1,0	1,4
500 km	4,1	3,6	1,0	1,4
750 km	4,1	3,6	0,9	1,4
1000 km	4,0	3,5	0,9	1,4
<b>Italië-vervoer</b>				
1500 km	4,1	3,7	1,0	1,4
2000 km	4,1	3,7	1,0	1,4
2500 km	4,1	3,6	0,9	1,4
<b>Spanje-vervoer</b>				
1500 km	4,0	3,6	0,9	1,4
2000 km	4,0	3,6	0,9	1,4
2500 km	4,0	3,5	0,9	1,4
<b>Polen-vervoer</b>				
1000 km	4,2	3,7	1,0	1,4

Bron: Panteia

<sup>10</sup> Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, zijn meegenomen. Het procentuele aandeel van de brandstofkosten is hierin wel meegenomen.



### 4.3 Grensoverschrijdende kostenontwikkeling tank/bulk vervoer

Tabel 4.3 vermeldt de kostenontwikkeling voor het grensoverschrijdend tank/bulk vervoer.

Tabel 4.3 Kostenontwikkeling tank/bulk vervoer exclusief ontwikkeling tolgelden (% mutatie)

Landenrelatie en vervoerafstand	Realisatie 2019 t.o.v. realisatie 2018		Raming 2020 t.o.v. realisatie 2019	
	Brandstofkostenontwikkeling <sup>11</sup>			
	Inclusief	Exclusief	Inclusief	Exclusief
<b>België/Lux.-vervoer</b>				
100 km	4,3	4,0	1,1	1,5
250 km	4,3	3,9	1,1	1,4
500 km	4,1	3,7	1,0	1,4
<b>Duitsland-vervoer</b>				
100 km	4,4	4,1	1,2	1,5
250 km	4,2	3,8	1,0	1,4
500 km	4,1	3,6	1,0	1,4
750 km	4,0	3,5	0,9	1,4
1000 km	4,0	3,5	0,9	1,4
<b>Frankrijk-vervoer</b>				
100 km	4,5	4,2	1,2	1,5
250 km	4,3	3,9	1,1	1,4
500 km	4,1	3,7	1,0	1,4
750 km	4,1	3,6	0,9	1,4
1000 km	4,0	3,5	0,9	1,4
<b>Italië-vervoer</b>				
1500 km	4,1	3,7	1,0	1,4
2000 km	4,1	3,7	1,0	1,4
2500 km	4,1	3,6	0,9	1,4
<b>Spanje-vervoer</b>				
1500 km	4,2	3,7	1,0	1,4
2000 km	4,0	3,6	0,9	1,4
2500 km	4,0	3,6	0,9	1,4
<b>Polen-vervoer</b>				
1000 km	4,2	3,7	1,0	1,4

Bron: Panteia

<sup>11</sup> Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, zijn meegenomen. Het procentuele aandeel van de brandstofkosten is hierin wel meegenomen.



De gerealiseerde kostenstijging voor 2019 valt iets lager uit dan de raming zoals die is gepresenteerd in de rapportage van oktober 2018<sup>12</sup>. In bijlage 3 worden deze gegevens in tabelvorm weergegeven. In tabel 4.4 staat de optelsom van de realisatie 2019 minus de raming 2019 plus de raming 2020.

Tabel 4.4 Realisatie 2019 minus raming 2019 plus raming 2020 <sup>13</sup>

Landenrelatie en vervoerafstand	Ongespecialiseerd		Koel/vries		Tank/bulk	
	Brandstofkostenontwikkeling <sup>14</sup>					
	Incl.	Excl.	Incl.	Excl.	Incl.	Excl.
<b>België/Lux.-vervoer</b>						
100 km	1,1	1,2	0,9	1,1	0,8	1,1
250 km	1,0	1,1	0,9	1,1	0,9	1,0
500 km	0,9	1,2	0,8	1,1	0,8	1,1
<b>Duitsland-vervoer</b>						
100 km	1,1	1,2	0,9	1,1	0,9	1,1
250 km	0,9	1,2	0,8	1,1	0,8	1,1
500 km	0,9	1,2	0,8	1,1	0,9	1,1
750 km	0,9	1,2	0,8	1,1	0,8	1,1
1000 km	0,9	1,2	0,8	1,2	0,8	1,1
<b>Engeland-vervoer</b>						
500 km Kanaaltunnel	1,1	1,3				
500 km Ferrydienst	1,5	1,3				
<b>Frankrijk-vervoer</b>						
100 km	1,1	1,2	1,0	1,2	1,0	1,1
250 km	1,1	1,3	0,9	1,1	1,0	1,1
500 km	1,0	1,2	0,9	1,1	0,9	1,1
750 km	0,9	1,2	0,9	1,2	0,8	1,1
1000 km	0,9	1,2	0,8	1,1	0,8	1,1
<b>Italië-vervoer</b>						
1500 km	1,0	1,3	0,8	1,1	0,8	1,1
2000 km	1,0	1,2	0,9	1,2	0,9	1,1
2500 km	1,0	1,2	0,9	1,1	0,8	1,1
<b>Spanje-vervoer</b>						
1500 km	0,9	1,3	0,8	1,2	1,0	1,2
2000 km	0,9	1,3	0,8	1,2	0,7	1,1
2500 km	0,9	1,2	0,8	1,1	0,8	1,2
<b>Polen-vervoer</b>						
1000 km	1,0	1,2	0,9	1,1	0,9	1,1

Bron: Panteia

<sup>12</sup> "Ontwikkeling kostenniveau grensoverschrijdend vrachtautovoer in 2018 en 2019", Panteia oktober 2018.

<sup>13</sup> Gerealiseerde ontwikkeling 2019 minus raming 2019 (vorige rapportage) plus raming 2020.

<sup>14</sup> Exclusief brandstofkostenontwikkeling: alle kostenontwikkelingen, met uitzondering van de brandstofkostenontwikkeling, zijn meegenomen. Het procentuele aandeel van de brandstofkosten is hierin wel meegenomen.





## 4.4 Ontwikkeling tolgelden

In tabel 4.5 wordt de ontwikkeling gegeven van de tolgelden in een aantal landen. Deze ontwikkeling is **niet** meegenomen in de kostenontwikkeling omdat deze kosten afhankelijk zijn van de rit die gemaakt wordt. De verwachte ontwikkeling voor 2020 is voor de meeste landen nog niet bekend.

Tabel 4.5 Ontwikkeling tolgelden

België	Per 1-1-2019 verhoging van de tarieven in Wallonië met 3%. Per 1-7-2019 verhoging van de tarieven in Vlaanderen en Brussel. Afhankelijk van de Euroklasse is het tarief in Vlaanderen gestegen tussen de 1,9 en 2,9% en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tussen de 2,0 en 2,9%. De tarieven voor Wallonië zullen vanaf 1 januari 2020 wijzigen. De hoogte van deze wijziging is nog niet bekend (zie tabel 4.5a).
Duitsland	Per 1-1-2019 zijn de tarieven fors verhoogd (zie tabel 4.5b).
Frankrijk	Verhoging per 1-2-2019 tussen de 1,0 en 2,0%.
Italië	De toltarieven zijn in 2019 vrijwel gelijk gebleven.
Oostenrijk	Verhoging per 1-1-2019 tussen de 1,8 en 4,0%. De categorie Euro 6 steeg het meest (4,0%). Per 1-1-2020 gaan de tarieven wederom omhoog (toename tussen de 1,7 en 4,4%). Een Euro 6 voertuig gaat volgend jaar ruim 4% méér betalen (zie tabel 4.5c).
Polen	Geen wijziging tarief (zie tabel 4.5d).
Spanje	Toename per 1-1-2019 tussen de 1,5 en 1,8%.

### België

Tabel 4.5a Tarieven Belgische kilometerheffing per 1-7-2019 in eurocent per kilometer

Euro-norm	Gewest											
	Vlaanderen			Wallonië			Brussel					
							Autosnelweg			Binnenstedelijk gebied		
	3,5-12 ton	12-32 ton	> 32 ton	3,5-12 ton	12-32 ton	> 32 ton	3,5-12 ton	12-32 ton	> 32 ton	3,5-12 ton	12-32 ton	> 32 ton
Euro 0	15,1	20,2	20,6	15,3	20,5	20,9	15,1	20,2	20,6	19,4	27,1	30,1
Euro 1	15,1	20,2	20,6	15,3	20,5	20,9	15,1	20,2	20,6	19,4	27,1	30,1
Euro 2	15,1	20,2	20,6	15,3	20,5	20,9	15,1	20,2	20,6	19,4	27,1	30,1
Euro 3	13,0	18,2	18,6	13,2	18,4	18,8	13,0	18,2	18,6	16,8	24,6	27,6
Euro 4	9,8	15,0	15,4	9,9	15,2	15,6	9,8	15,0	15,4	13,6	21,4	24,4
Euro 5	8,7	13,8	14,2	7,7	13,0	13,4	8,7	13,8	14,2	12,3	20,0	23,0
Euro 6	7,6	12,8	13,2	7,7	13,0	13,4	7,6	12,8	13,2	10,2	18,0	20,9

De tarieven voor Vlaanderen en Brussel zijn vrijgesteld van BTW. Over de tarieven van Wallonië dient nog BTW te worden betaald.



## Duitsland

In onderstaande tabel worden de tarieven van de Duitse Maut weergegeven voor 2018 en 2019. Daarnaast is voor een veel voorkomende rit (Nederland - Duitsland 500 km; waarvan 390 km Duitsland) de kosten van de Duitse Maut berekend.

Tabel 4.5b Tarieven Duitse Maut (vanaf 7,5 ton) in 2018 en 2019 en kosten per rit (Nederland-Duitsland)

Categorie	Tarief 2018	Tarief 2019	% toename	Kosten per rit		Toename
				2018	2019	
<b>3 assen</b>						
Euro 0/1	€ 0,20	€ 0,25	26,0	€ 76,44	€ 96,33	€ 19,89
Euro II	€ 0,19	€ 0,24	26,9	€ 72,54	€ 92,04	€ 19,50
Euro III	€ 0,18	€ 0,23	28,4	€ 68,64	€ 88,14	€ 19,50
Euro IV	€ 0,15	€ 0,19	33,8	€ 56,55	€ 75,66	€ 19,11
Euro V	€ 0,13	€ 0,18	37,3	€ 52,26	€ 71,76	€ 19,50
Euro VI	€ 0,11	€ 0,17	53,1	€ 44,07	€ 67,47	€ 23,40
<b>4 assen</b>						
Euro 0/1	€ 0,20	€ 0,26	30,5	€ 78,00	€ 101,79	€ 23,79
Euro II	€ 0,19	€ 0,25	31,6	€ 74,10	€ 97,50	€ 23,40
Euro III	€ 0,18	€ 0,24	33,3	€ 70,20	€ 93,60	€ 23,40
Euro IV	€ 0,15	€ 0,21	39,6	€ 58,11	€ 81,12	€ 23,01
Euro V	€ 0,14	€ 0,20	43,5	€ 53,82	€ 77,22	€ 23,40
Euro VI	€ 0,12	€ 0,19	59,8	€ 45,63	€ 72,93	€ 27,30
<b>5 assen en meer</b>						
Euro 0/1	€ 0,22	€ 0,26	19,7	€ 85,02	€ 101,79	€ 16,77
Euro II	€ 0,21	€ 0,25	20,2	€ 81,12	€ 97,50	€ 16,38
Euro III	€ 0,20	€ 0,24	21,2	€ 77,22	€ 93,60	€ 16,38
Euro IV	€ 0,17	€ 0,21	24,6	€ 65,13	€ 81,12	€ 15,99
Euro V	€ 0,16	€ 0,20	26,9	€ 60,84	€ 77,22	€ 16,38
Euro VI	€ 0,14	€ 0,19	38,5	€ 52,65	€ 72,93	€ 20,28

## Oostenrijk

Tabel 4.5c Toltarieven Oostenrijk per 1-1-2019 en per 1-1-2020 in eurocent per kilometer

	2 assen		3 assen		4 assen en meer	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Euro 6	18,82	19,65	26,41	27,57	39,44	41,10
Euro 5	20,24	20,63	28,40	28,95	41,88	42,81
Euro 4	20,87	21,26	29,28	29,83	42,88	43,82
Euro 0-3	22,87	23,26	32,08	32,63	46,08	47,02



## Polen

Tabel 4.5d Toltarieven Polen per 1-1-2019 in eurocent per kilometer (vanaf 12 ton)

	<i>Provinciale wegen</i>	<i>Snelwegen en autowegen</i>
Euro 5 en 6	5	7
Euro 4	7	9
Euro 3	9	12
Euro 0, 1 en 2	11	13

## Toekomstplannen

### *Nederland*

Naar verwachting zal in 2023 een kilometerheffing voor vrachtauto's worden ingevoerd, waarbij onderscheid gemaakt zal worden tussen schone en meer vervuilende vrachtauto's.



## 5 Thema onderwerpen

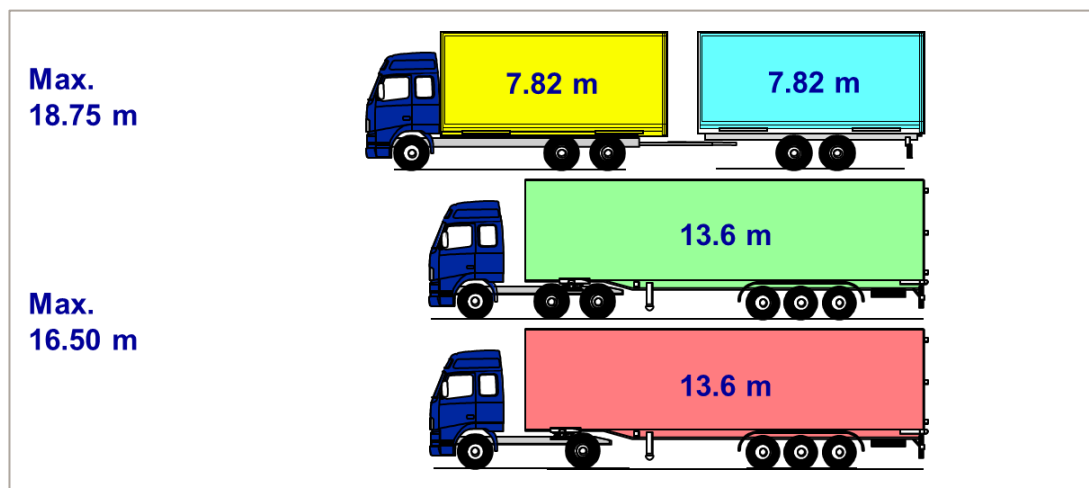
### 5.1 Ecocombi's

#### 5.1.1 Achtergrond: EMS

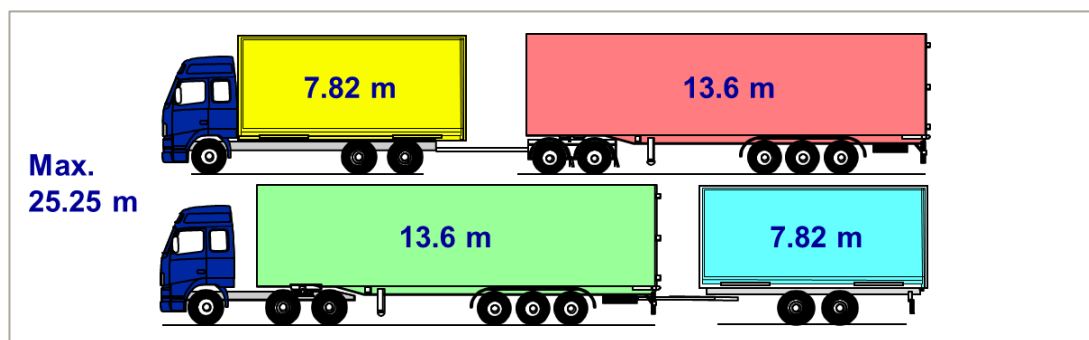
Een ecocombi (LZV) is een vrachtwagen die meer vracht kan en mag vervoeren dan een gewone vrachtautocombinatie. Een ecocombi is maximaal 25,25 meter lang en 60 ton zwaar, terwijl een gewone vrachtwagen maximaal 18,75 lang is en (in Nederland) maximaal 50 ton zwaar mag zijn (eigengewicht plus lading).

De maatvoering van de ecocombi's is zodanig bepaald dat dit een combinatie is van de al bestaande delen (modules, zie figuur 5.1) van vrachtvoertuigen zoals beschreven in de EC Richtlijn 96/53. In figuur 5.2 is een aantal gebruikelijke combinaties weergegeven uitgaande van het EMS (European Modular System). Er zijn echter meer combinaties mogelijk.

Figuur 5.1 Maximale maten van vrachtvoertuigen volgens Richtlijn 96/53 (Maximaal 50 ton)



Figuur 5.2 Maximale maten van ecocombi's volgens de EMS (Maximaal 60 ton)



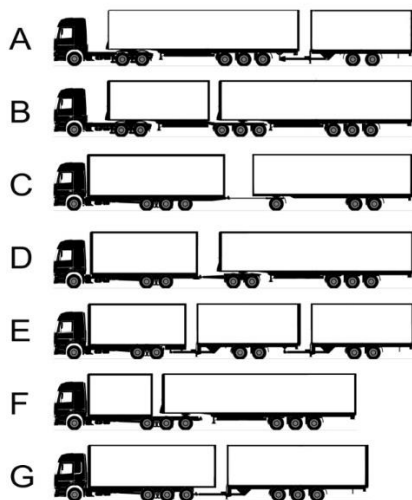
### 5.1.2 Marktbeschrijving

Sinds 1 januari 2013 is de wettelijke status van kracht. Dit betekent dat elke transportondernemer binnen Nederland met een ecocombi over de vrijgegeven routes mag rijden en het aantal ecocombi's niet meer beperkt is. Na een aarzelend begin, zet de toestemming voor het gebruik van ecocombi's op Europese schaal nu ook goed door. Opvallend is wel dat de meeste ecocombi's ingezet worden vanwege het grotere laadvermogen uitgedrukt in kubieke meters en minder vanwege het toegestane hogere totale voertuiggewicht van 60 ton.

Inmiddels is het aantal lidstaten dat dergelijke voertuigen toestaat de 10 gepasseerd en verwacht wordt dat dit aantal op korte termijn verder zal toenemen. Opvallend is wel dat vooral de Zuid-Europese landen nog ontbreken.

Een ecocombi bestaat uit een combinatie van standaard voertuigmodules tot een nieuw maximaal 25,25 meter lang voertuig. Er bestaan zeven gangbare ecocombi-varianten (zie figuur 5.3). De varianten C, F en G komen echter nauwelijks voor. Een punt van discussie is dat voertuigen die opgebouwd zijn uit niet standaard voertuigmodules, zoals de 11-meter city-oplegger, daarom niet langer mogen zijn dan 18,75 meter.

Figuur 5.3 In Nederland toegestane ecocombi-varianten



Aan het gebruik van een ecocombi zijn veel beperkingen opgelegd. Zo mag een ecocombi, buiten de autosnelweg, alleen op een vooraf vastgestelde route rijden en mag er niet gereden worden bij mist en gladheid. Ecocombi's mogen ook geen overwegen kruisen waarover treinen sneller dan 40 km/h rijden en woonerven en 'zone 30'-gebieden zijn ook taboe. De ecocombi is vooral bedoeld om van en naar industriegebieden te rijden. Voor ecocombi's geldt een algeheel inhaalverbod en de chauffeur heeft een extra rijopleiding nodig. De vrachtwagencombinaties moeten onder meer:

- voorzien zijn van een spiegeluitrusting conform de nieuwste Europese bepalingen;
- beschikken over geavanceerde remsystemen: ABS en EBS;
- beschikken over een aslastmeetsysteem;



- mag voorzien zijn van een bord op de achterzijde met daarop een contour van de combinatie en moet een vermelding van de lengte in meters of de aanduiding "Pas op: extra lang voertuig".

De ecocombi mag alleen op wegen rijden die zijn vrijgegeven door de Rijksdienst voor het Wegverkeer; dit zijn in ieder geval alle auto(snel)wegen en belangrijke doorgaande routes. Verder zijn veel bedrijventerreinen en industriegebieden vrijgegeven. De RDW heeft een digitale wegenkaart ontheffingen (DWO) ontwikkeld op basis waarvan toegankelijkheid kan worden gecontroleerd en een ontheffing kan worden aangevraagd.

Inmiddels is een jubileum aanstaande m.b.t. ecocombi's: in januari 2020 rijden ecocombi's precies 20 jaar rond in Nederland. In 2014 is het aantal ecocombi's de 1000 gepasseerd. Dit aantal wordt, op basis van afgegeven ontheffingen door de RDW, nu geschat op 2.300.

### 5.1.3 *Kostenaspecten*

De totale jaarkosten van een ecocombi zijn fors hoger (ca. 10%) dan die van een "gewone" vrachtwagen-aanhangwagen. Deze hogere kosten worden vooral veroorzaakt door de hogere aanschafwaarde van het materieel en het hogere brandstofverbruik van de ecocombi, door de zwaardere motor.

Bij de kostenberekening speelt het jaarkilometrage een belangrijke rol. Uit praktijkcijfers blijkt dat een ecocombi gemiddeld ruim 11% meer productieve kilometers per jaar maakt. Dit betekent dat de kostprijs per kilometer ongeveer 1% hoger ligt. Dit alles in vergelijking met een standaard voertuigcombinatie.

Of de inzet van een ecocombi voordeliger is dan een gewone vrachtwagen, hangt ook af van het feit of de extra laadcapaciteit daadwerkelijk wordt gebruikt. Met andere woorden: de winstgevendheid van de ecocombi hangt sterk samen met de verwachte beladingsgraad van deze voertuigen.

In de optimale situatie ligt de brandstofbesparing, per eenheid vervoerd gewicht, tussen 4 tot maximaal 30%. Daarnaast kunnen 2 ecocombi's evenveel transporteren als 3 standaard vrachtwagencombinaties. Ook dit heeft kosteneffecten zoals het aantal benodigde chauffeurs. Gezien de kosten en het belang van een hoge beladingsgraad, worden ecocombi's dan ook bij voorkeur ingezet op trajecten waarover veel (volumineuze) goederen vervoerd moeten worden.

Een ander kostenaspect dat in ogenschouw moet worden genomen als ecocombi's worden overwogen, is de inzetbaarheid. In vergelijking met standaard vrachtvoertuigen is deze minder flexibel. Een ecocombi mag uitsluitend op vooraf voor dit type voertuigen specifiek toegestane (rijks-)wegen en routes rijden. Ook gelden er rijbeperkingen en rijverboden tijdens bepaalde slechte weersomstandigheden. Beide type beperkingen hebben gevolgen voor de productiviteit en de winstgevendheid van ecocombi's. Echter, daar het opengestelde wegennetwerk veel belangrijke trajecten bevat, is het effect op de inzetbaarheid, relatief gering.

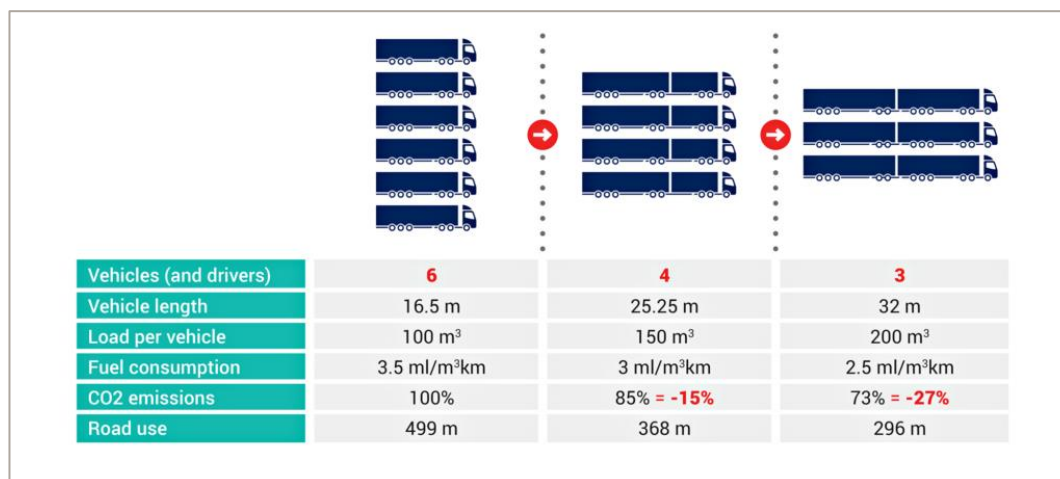
### 5.1.4 *Nabije toekomst: Super Ecocombi*

In de Scandinavische landen wordt er al enige tijd druk geëxperimenteerd met een volgende stap: de Super Ecocombi ofwel SEC. Het betreft een trekker met twee standaard opleggers van 13,6 meter. De opleggers zijn gekoppeld met de reeds van ecocombi's bekende dolly. De totale lengte van een SEC ligt rond de 32 meter. Daar gebruik wordt gemaakt van standaard opleggers, voldoet dit voertuig aan het EMS.



Het maximum gewicht in Zweden en Finland voor deze combinaties ligt bij 76 ton. In hoeverre dit hoge gewicht en de totale lengte van 32 meter problemen oplevert voor de Nederlandse infrastructuur moet nog nader onderzocht worden. ACEA, TLN en evofenedex zijn voorstanders van deze verdere optimalisatie van het goederenvervoer over de weg door het toestaan van dit soort voertuigen op bepaalde corridors. Door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt onderzocht of de SEC in Nederland geïmplementeerd kan worden.

Figuur 5.4 Vergelijking van een standaard oplegger, ecocombi en SEC.



Bron: TLN/ACEA

## 5.2 Bestelauto's

### 5.2.1 Marktbeschrijving

#### *Aantal en inzet*

De bestelauto is hét werkpaard van bedrijven en zzp'ers in de Nederlandse economie. Niet zonder reden: het vervoermiddel is multifunctioneel en flexibel inzetbaar. Daarnaast is het in vergelijking met (kleinere) vrachtwagens en personenauto's ook nog goedkoop in aanschaf en praktisch in gebruik. Ook belangrijk: Een B-rijbewijs volstaat om een bestelauto te mogen besturen. Het zijn allemaal redenen waarom er in Nederland ruim 923.000 bestelauto's zijn, dit is ongeveer 1 bestelauto per 9 werkende Nederlanders.

In totaal wordt 35-50% van alle bestelauto's voor goederenlogistiek gebruikt. De overige inzet van bestelauto's is vooral service gerelateerd (27-40%) of betreft inzet voor personenvervoer of privégebruik (ongeveer 24%). Ruim de helft van alle bestelauto's wordt ingezet in de sectoren Bouw en Handel <sup>15</sup>.

Na jaren van teruggang neemt het aantal bestelauto's sinds 2015 weer toe. Deze teruggang werd veroorzaakt door o.a. het afschaffen van het "grijze kenteken" (het vervallen van BPM- en MRB-korting voor particulieren) en de economische mindere jaren na 2009. De recente economische groei resulteert in een toename van het aantal

<sup>15</sup> Bron: Connekt: "Gebruikers en inzet van bestelauto's in Nederland", april 2017



nieuw geregistreerde bestelauto's. Dit zijn deels inhaalinvesteringen maar ook uitbreidingsinvesteringen die dus de omvang van de totale bestelautovloot laten toenemen.

#### *Gebruik en uitstoot*

Bestelauto's zijn verantwoordelijk voor 12% van de gereden kilometers, maar dragen respectievelijk 24% en 34% van de NOx- en fijnstofuitstoot (gemeten bij de uitlaat).

Bestelauto's blijven aanzienlijk langer in het wagenpark dan vrachtauto's en dieselpersonenauto's, tot soms wel 20 jaar lang. De gemiddelde leeftijd is ongeveer 9,3 jaar. Het gemiddelde jaarkilometrage neemt af met de leeftijd: nieuwe bestelauto's rijden gemiddeld ongeveer 35.000 km/jaar, bestelauto's van 20 jaar oud nog ongeveer 11.000 km/jaar.

De NOx-emissies van Euro 1 en Euro 6 motoren in bestelauto's zijn vrijwel gelijk, de fijnstofemissies zijn daarentegen wel sterk afgenomen.

#### *Leasemarkt*

Circa 16% (140.000) van de bestelauto's zit in de lease. Deze bestelauto's blijven gemiddeld genomen 4 jaar in de lease en hebben een gemiddelde leeftijd van 2,5 jaar. Op grond hiervan kan worden aangenomen, dat er nauwelijks leasebestelauto's ouder dan 5 jaar zijn <sup>16</sup>. Uitgaande van het totale aantal "jonge" bestelauto's betekent dit dat van de bestelauto's van 1 tot 5 jaar oud ongeveer de helft een leasebestelauto is. De leasemarkt heeft daarmee een belangrijke invloed op de vernieuwing van het wagenpark.

### 5.2.2 *Kostenaspecten*

#### *Minder dure chauffeur*

Een belangrijke reden om voor een bestelauto te kiezen is dat er minder regels en beperkingen zijn dan voor (kleine) vrachtwagens. Zo moeten chauffeurs voor vrachtwagens (meer dan 3,5 ton GVW) beschikken over een 'groot rijbewijs', gelden er strengere rij- en rusttijden en is er een tachoverplichting. De totale kosten van een vrachtwagen worden hierdoor fors hoger dan die van een bestelauto. Omdat de loonkosten het hoogste aandeel hebben, vormen de voor vrachtwagens verplichte duurdere chauffeurs binnen de totale kosten de belangrijkste kostenpost.

Ondanks dat eventueel een minder dure chauffeur (C i.p.v. D) ingezet zal worden, heeft het grote aandeel van de kosten van de chauffeur een fors effect op de kostprijsontwikkeling. Dit aandeel ligt op ongeveer 65% van de kostprijs.

#### *Elektrische bestelauto's*

Het aanbod van elektrische bestelauto's begint op gang te komen. Echter de kostenstructuur van deze bestelauto's wijkt sterk af van die van de gewone dieselbestelauto's. De verschillen liggen vooral op het gebied van aanschafprijs en brandstof- c.q. energieverbruik. Dit betekent dat de kostenindex voor dieselbestelauto's niet zomaar gebruikt kan worden voor de elektrische bestelauto's.

---

<sup>16</sup> Bron: Connekt: "Gebruikers en inzet van bestelauto's in Nederland", april 2017





### 5.2.3 Nabije toekomst: Komst van ZE-zone

#### *Tijdelijke vrijstelling*

Chauffeurs met een B-rijbewijs mogen onder voorwaarden een volledig elektrische bestelauto (categorie N1) met een totaalgewicht tot 4.250 kg (oftewel 750 kg extra) besturen. Het totaalgewicht voor de elektrische bestelauto is hoger vanwege de toevoeging van het accupakket. Het doel van deze regeling is vooral om de invoering van elektrische bestelauto's in stedelijke gebieden te versnellen en zo de luchtkwaliteit te verbeteren. Dit past ook in de afspraken die gemaakt zijn in het kader van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (Green Deal Zes). De volgende voorwaarden gelden bij deze regeling:

- De tijdelijke vrijstelling voor het C-rijbewijs geldt vanaf 17 juni 2019 voor volledig elektrische bestelauto's of waterstofbusjes die gebruikt worden voor goederenvervoer.
- Geïnteresseerde bedrijven en rijschoolhouders die de verplichte cursus willen aanbieden kunnen zich registreren via de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland: [www.rvo.nl/rijbewijs](http://www.rvo.nl/rijbewijs).
- Alleen bedrijven die zijn aangesloten bij deze Green Deal ZES, kunnen deelnemen. Mogelijk bent u al lid via uw brancheorganisatie.
- Een eendaagse cursus volgen is verplicht voor chauffeurs met een B-rijbewijs die een elektrische bestelauto willen besturen. Het weggedrag van een zwaarder en stiller elektrisch voertuig is immers wezenlijk anders dan dat van een dieselbestelauto.
- Er geldt ook een vrijstelling van de tachograafplicht.
- Het gebruik van een aanhangwagen is niet toegestaan.
- De vrijstelling geldt alleen binnen Nederland.
- Het experiment loopt tot en met december 2022, waarbij de intentie is uitgesproken om tot een structurele regeling te komen per 2023.

#### *Milieuzone*

Automobilisten die rijden op diesel, zoals veel bestelauto's, kunnen vanaf 2020 op twee manieren te maken krijgen met een milieuzone. Gemeenten die een milieuzone invoeren, kunnen dieselauto's die op 1 januari 2020 ouder zijn dan 15 jaar, of die ouder dan 20 jaar, in hun zone weigeren. Gemeenten bepalen zelf of zij een milieuzone invoeren, of ze auto's van 15 dan wel 20 jaar weren, en hoe groot de milieuzone is. De nieuwe regels gelden vanaf 2020. De twee categorieën van milieuzones schuiven in 2025 een stap op. Dit omdat auto's in Nederland sowieso steeds schoner worden. Zo kunnen gemeenten blijven werken aan schone lucht. Het harmoniseren van milieuzones is opgenomen in het regeerakkoord van het kabinet. Tussen 2020 en 2025 kan een gemeente voor dieselpersonen- en dieselbestelauto's kiezen voor een "gele" of "groene" milieuzone. In de gele milieuzone worden alle dieselvoertuigen met Euroklasse 3 of hoger toegelaten. In 2020 gaat het om voertuigen van 20 jaar en ouder. In de groene milieuzone worden alle dieselvoertuigen met Euroklasse 4 of hoger toegelaten. In 2020 gaat het om voertuigen van 15 jaar en ouder. Deze knip is gebaseerd op de fijnstof- en NOx-reductie die vanaf deze Euroklassen optreedt. Vanaf 2025 wordt het systeem één euroklasse opgeschoven. Vanaf dat moment kan een gemeente voor dieselpersonen- en dieselbestelauto's kiezen voor een groene of blauwe zone, waar resp. Euro 4 of Euro 5 voertuigen en nieuwer in mogen. In 2025 zijn deze auto's op hun beurt meer dan 15 en 20 jaar oud. Hier komt per 2025 de mogelijkheid voor het instellen van een aparte Zero Emissie zone bij.



### *Zero emissie zone*

Als onderdeel van het ontwerp Klimaatakkoord bereidt Nederland zich voor op de invoering van zero-emissiezones voor stadsdistributie in de grotere steden. Veel partijen treffen voorbereidingen om de invoering in diverse steden mogelijk te maken. De afspraken in het Klimaatakkoord bieden houvast voor een gestructureerd vervolg, zowel voor de aanpak in steden als voor het aantal deelnemende steden.

De Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GDZES) is een samenwerking tussen meer dan 200 partijen om te gaan richting nul uitstoot in de stad door logistiek. Met het Klimaatakkoord van december 2018 is er een doelstelling om 1 Megaton CO<sub>2</sub> per jaar te besparen bij stadslogistiek. In het Klimaatakkoord is opgenomen dat 30-40 gemeenten in 2025 beschikken over een middelgrote zero-emissie (ZE) zone, die in 2020 wordt aangekondigd. Hierbij staat de leefbaarheid, omgevingskwaliteit en economische potentie van de stad centraal.

In deze zone, die met een nieuw bord los van de milieuzone kan worden ingesteld, kunnen conform de afspraken van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek alleen nul-emissie vracht- en bestelauto's binnenrijden. Daarbij wordt een overgangsregeling tot 2030 voor het zware vrachtverkeer ingericht. Bij de zero-emissie zone zal het naar huidig inzicht gaan om een kleinere zone die binnen een grotere milieuzone kan liggen. Gemeenten hebben nu al de mogelijkheid om, los van milieuzones, delen van de binnenstad autoluw te verklaren, bijvoorbeeld winkelgebieden vanuit oogpunt van de verkeersveiligheid van voetgangers.



## Toelichting berekening ontwikkeling loon- en prijspeil in 2019 en raming 2020

De voor 2020 geraamde kostenontwikkelingen zijn mede gebaseerd op de Macro Economische Verkenning (MEV) 2020 van het Centraal Planbureau, gepubliceerd in september 2019. Een aantal kerncijfers zijn in de onderstaande tabel samengevat.

### Kerncijfers Macro Economische Verkenning 2020

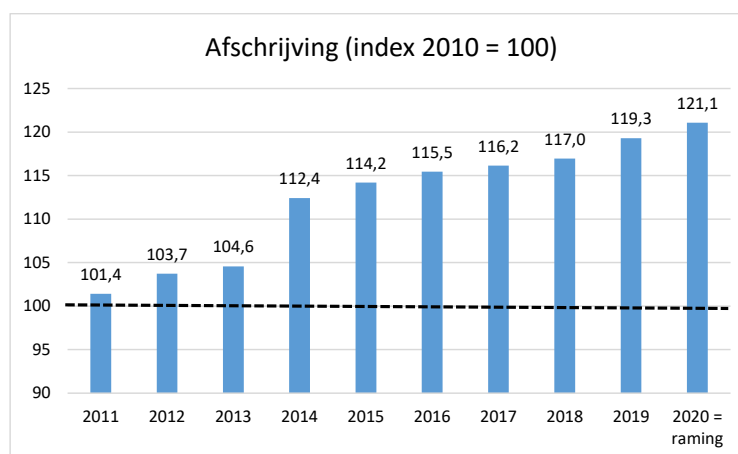
	mutatie in % t.o.v. 2019	
Nationale consumentenprijsindex	2,6	
	Niveaus	
	2019	2020
Lange rente (%)	0,1	0,0
Eurokoers (dollar)	1,13	1,12
Olieprijs (Brent, dollars per vat)	64,9	61,3

Bron: Centraal Planbureau

### Afschrijving voertuig

De aanschafprijzen van het rijdend materieel (vrachtwagens, trekkers) zijn met gemiddeld 2,0% toegenomen in 2019 ten opzichte van 2018. De aanschafprijzen van bestelauto's zijn met gemiddeld 1,5% gestegen.

De prijsontwikkeling van vervoermaterieel is afhankelijk van een combinatie van factoren, zoals de productiekosten, de inruilwaarde, de markt en nieuwe wettelijke eisen. Voor 2020 is een stijging geraamd van 1,5% conform de stijging van het algemeen prijsniveau.



Ontwikkeling afschrijvingskosten t.o.v. het voorgaand jaar:

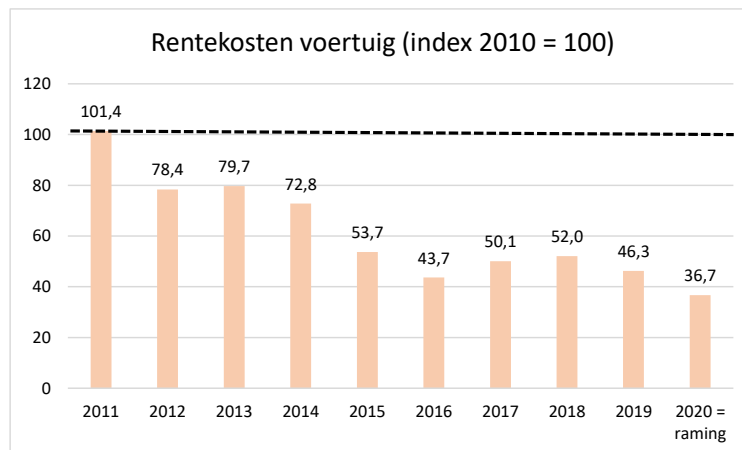
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1,4%	2,3%	0,8%	7,5%	1,6%	1,1%	0,6%	0,7%	2,0%	1,5%



### Rentekosten voertuig

Bij de berekening van de ontwikkeling van het rentepercentage is uitgegaan van het 5-jaars voortschrijdend gemiddelde rentepercentage. Hierbij is geen rekening gehouden met het rendement dat is behaald op het eigen vermogen. Het gemiddeld rentepercentage is in 2018 2,11% en 2019 1,84%. De stijging van de prijzen van het automaterieel met 2,0% en de afname van het gemiddeld rentepercentage leiden voor 2019 tot een afname van de rentekosten over het in het voertuig geïnvesteerde vermogen met 11,1% ten opzichte van 2018.

Voor 2020 wordt een daling van de rentekosten verwacht van 20,6%.

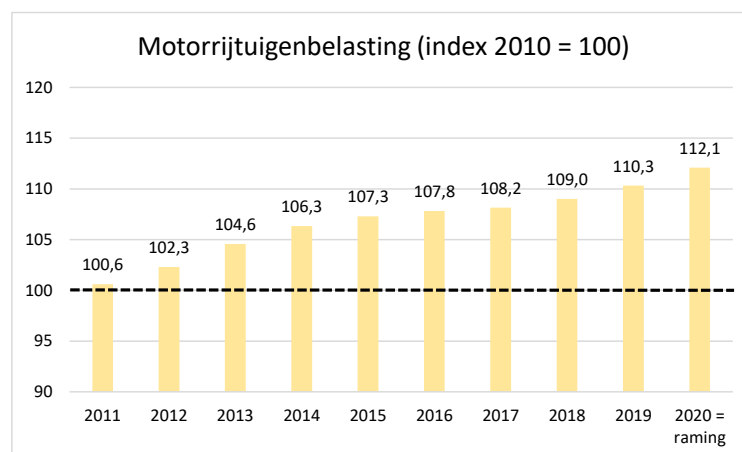


Ontwikkeling rentekosten voertuig t.o.v. het voorgaand jaar:

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1,4%	-22,7%	1,7%	-8,7%	-26,2%	-18,7%	14,7%	3,9%	-11,1%	-20,6%

### Motorrijtuigenbelasting

De tarieven voor de motorrijtuigenbelasting zijn per 1-1-2019 aangepast aan de door de overheid vastgestelde inflatiecorrectie (1,2%). Naar verwachting worden de tarieven per 1-1-2020 aangepast aan de door de overheid vastgestelde inflatiecorrectie (1,6%).



Ontwikkeling tarief motorrijtuigenbelasting t.o.v. het voorgaand jaar:

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
0,6%	1,7%	2,2%	1,7%	0,9%	0,5%	0,3%	0,8%	1,2%	1,6%



## Eurovignet

Wijziging tarieven eurovignet per 1 juli 2019 (toename gemiddeld 1,1%; gebaseerd op gemiddeld wagenpark).

Tarief per jaar:

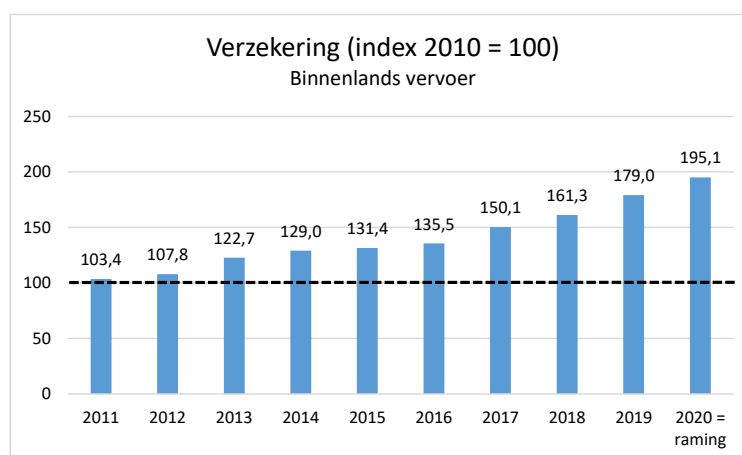
Euronorm	1 tot 3 assen			4 of meer assen		
	2018	Per 1-7-2019	2020	2018	Per 1-7-2019	2020
Euro 0	€ 960	€ 1407	€ 1407	€ 1550	€ 2359	€ 2359
Euro 1	€ 850	€ 1223	€ 1223	€ 1400	€ 2042	€ 2042
Euro 2	€ 750	€ 1065	€ 1065	€ 1250	€ 1776	€ 1776
Euro 3	€ 750	€ 926	€ 926	€ 1250	€ 1543	€ 1543
Euro 4	€ 750	€ 842	€ 842	€ 1250	€ 1404	€ 1404
Euro 5	€ 750	€ 750	€ 796	€ 1250	€ 1250	€ 1327
Euro 6	€ 750	€ 750	€ 750	€ 1250	€ 1250	€ 1250

De gemiddelde toename op jaarbasis in 2020 ten opzichte van 2019 is 3,8%.

## Verzekering voertuig

Volgens informatie bij een aantal verzekeringsmaatschappijen zijn de basispremies voor WA-verzekeringen met gemiddeld 12,5% gestegen. De stijging van de cascopremies in 2019 is gemiddeld 9,4%. In totaal zijn de verzekeringskosten in 2019 in het binnenlands vervoer met gemiddeld 11,0% toegenomen en in het grensoverschrijdend vervoer met 10,6%.

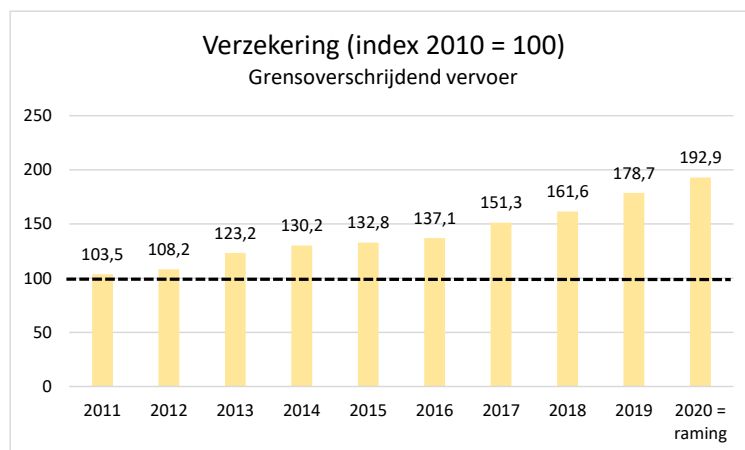
In 2020 zal het premiepeil van WA-verzekeringen naar verwachting fors stijgen (14,0%) ten opzichte van 2019. De stijging van de cascopremie in 2020 ten opzichte van 2019 wordt geraamd op gemiddeld 2,5%. Rekening houdend met het relatieve aandeel van de onderscheiden verzekeringen resulteert dit in een verwachte kostenstijging voor de post autoverzekering van 9,0% voor het binnenlands vervoer en 7,9% voor het grensoverschrijdend vervoer.



Ontwikkeling verzekeringskosten **binnenlands** vervoer t.o.v. het voorgaand jaar

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
3,4%	4,3%	13,8%	5,1%	1,9%	3,1%	10,8%	7,4%	11,0%	9,0%





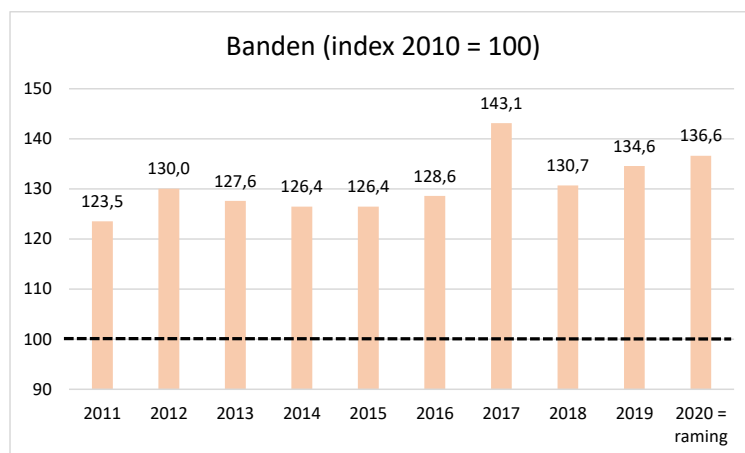
Ontwikkeling verzekeringskosten **grensoverschrijdend** vervoer t.o.v. voorgaand jaar:

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
3,5%	4,5%	13,9%	5,7%	2,0%	3,2%	10,4%	6,8%	10,6%	7,9%

### Banden

Voor de bepaling van de ontwikkeling van de bandenkosten is uitgegaan van de ontwikkeling van de adviesprijzen van een aantal veel voorkomende merken. De prijzen zijn in 2019 ten opzichte van 2018 met gemiddeld 3,0% gestegen.

De geraamde ontwikkeling van de bandenkosten voor 2020 is gebaseerd op de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau (1,5%).



Ontwikkeling bandenkosten t.o.v. voorgaand jaar:

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
23,5%	5,3%	-1,9%	-0,9%	0,0%	1,7%	11,3%	-8,7%	3,0%	1,5%



## Brandstof

Overzicht per maand brandstofprijs per 100 liter in 2018 en 2019

Maand	Diesel pompprijs per 100 liter Excl. BTW	
	2018	2019
	€	€
Januari	114,64	117,01
Februari	111,48	119,75
Maart	112,37	121,25
April	115,64	122,25
Mei	120,67	123,36
Juni	121,01	118,40
Juli	120,35	119,33
Augustus	120,69	118,03
September	122,80	121,76
Oktober <sup>17</sup>	125,65	124,26
November	122,23	124,26
December	115,44	124,26
Jaargemiddelde	118,62	121,17
Index 2019 (2018 = 100)	100	102,1

Het volgende overzicht geeft de gemiddelde dieselprijzen in 2018 en 2019 voor Nederland en het buitenland in euro's per hectoliter weer.

*Dieselprijzen exclusief BTW in euro's per 100 liter*

Land	Gemiddeld 2018	Gemiddeld 2019	Mutatie in %
Nederland	118,62	121,17	2,1
België	124,22	125,53	1,1
Luxemburg	93,64	94,32	0,7
Frankrijk	120,51	120,45	0,0
Duitsland	109,15	108,13	-0,9
Italië	124,68	123,94	-0,6
Spanje	100,53	101,36	0,8
Engeland	121,16	122,66	1,2

Per 1 januari 2020 wordt de accijns op diesel naar verwachting verhoogd met de wettelijk vastgelegde inflatiecorrectie van 1,6%. De voorraadheffing blijft ongewijzigd.

Voor de raming van de dieselprijs (exclusief BTW, accijns en voorraadheffing) voor gemiddeld 2020 is in deze rapportage uitgegaan van de ontwikkeling van de olieprijs volgens het Centraal Planbureau (afname van 4,7% in 2020 ten opzichte van 2019)<sup>18</sup>.

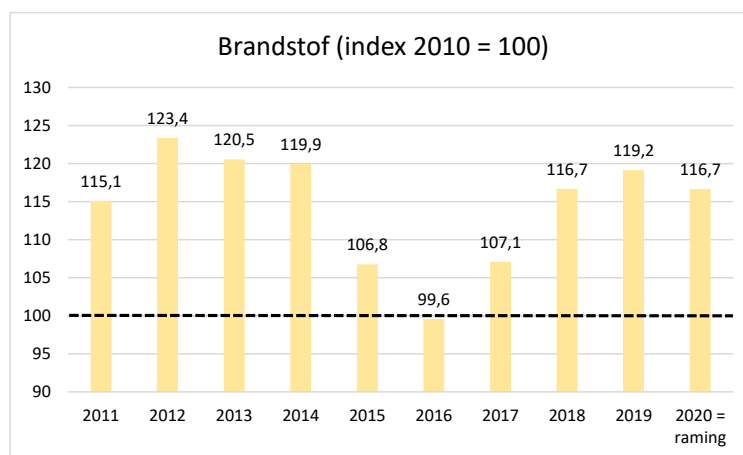
<sup>17</sup> De prijs in oktober, november en december 2019 is gelijk aan de prijs op 23-09-2019.

<sup>18</sup> De politieke spanningen in het Midden-Oosten kunnen een behoorlijke invloed hebben op de toekomstige ontwikkeling van de olieprijs.



De geraamde ontwikkeling van de brandstofprijs voor het jaar 2020 is als volgt:

Diesel	Prijs per hectoliter	
	2019	2020
Prijs exclusief accijns, heffingen en BTW	€ 70,80	€ 67,47
Jaargemiddelde accijns + voorraadheffing:		
- accijns	49,57	50,36
- voorraadheffing	0,80	0,80
Totaal	121,17	118,63
Index	100,0	97,9
		Afname: 2,1%



Ontwikkeling brandstofkosten (diesel) t.o.v. het voorgaand jaar:

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
15,1%	7,2%	-2,3%	-0,5%	-11,0%	-6,7%	7,5%	9,0%	2,1%	-2,1%

### Klimaatakkoord

In het Klimaatakkoord is onder meer vastgelegd dat de accijns op diesel in 2021 wordt verhoogd met één cent per liter. In 2023 komt daar nog één cent bovenop.

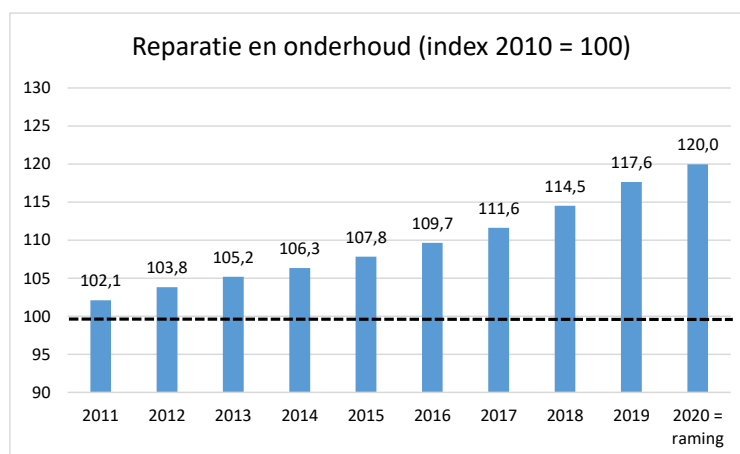




### Reparatie en onderhoud

Op basis van de gemiddelde kostensamenstelling en loon- en prijsontwikkeling van de verschillende componenten resulteert voor de kostenpost reparatie en onderhoud de volgende kostenstijging:

	Kosten-aandeel	2019 t.o.v. 2018	Raming 2020 t.o.v. 2019
Reparatie derden	50%	3,2%	2,0%
Kosten eigen werkplaats:			
- loonkosten	15%	3,4%	3,0%
- onderdelen, inventaris en overige materialen	35%	1,6%	1,5%
Totaal	100%	2,7%	2,0%



Ontwikkeling kosten reparatie en onderhoud t.o.v. het voorgaand jaar:

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
2,1%	1,7%	1,3%	1,1%	1,4%	1,7%	1,8%	2,6%	2,7%	2,0%

### Diverse voertuigkosten

Voor de bepaling van de ontwikkeling van de diverse voertuigkosten (kosten van dekzeilen, klein materiaal e.d.) is als uitgangspunt gehanteerd de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau, op basis van de nationale consumentenprijsindex. Voor het jaar 2019 leidt dit tot een stijging van 2,6% ten opzichte van 2018. Voor 2020 is een stijging geraamd van 1,5%.

### Specifieke vervoerskosten

De specifieke vervoerskosten hebben betrekking op overige kosten in verband met vervoer, zoals keuringen, vergunningen en documenten. Voor de ontwikkeling van de specifieke vervoerskosten is als uitgangspunt gehanteerd de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau, op basis van de nationale consumentenprijsindex. Voor het jaar 2019 leidt dit tot een stijging van 2,6% ten opzichte van 2018. Voor 2020 is een stijging geraamd van 1,5%.



## Kosten rijdend en niet-rijdend personeel

### Lonen en sociale lasten

De uitkomsten met betrekking tot de ontwikkeling van het loonkostenniveau hebben betrekking op de wijzigingen van de lonen en andere arbeidsvoorwaarden volgens de CAO voor het Beroepsgoederenvervoer over de weg en de verhuur van mobiele kranen (looptijd 1-1-2017 t/m 31-12-2019), alsmede de ontwikkeling in het werkgeversaandeel van de hierop drukkende sociale lasten.

### Loonkostenontwikkeling 2019 (t.o.v. 2018):

#### Per 1-1-2019:

- Verhoging lonen met 2,0%.
- Extra 1/3-trede voor iedere loonschaal (1/3 deel van 4%; gemiddeld 85% zit aan het eind van de schaal). Loonkostenstijging: 1,13%
- Wijzigingen in sociale lasten, grondslagen en premiegrenzen. Loonkostenstijging: 0,3%.

Loonkostenstijging: **3,43%**.

- Vermeerdering waarde vakantiedagen (20 wettelijk en 2 bovenwettelijke) met structurele vergoeding van de toeslagen en overuren. Loonkostenstijging: 1,74%.
- Eenmalige uitkering van € 750,- bruto. Loonkostenstijging: 1,56%.

Loonkostenstijging waarde vakantiedagen en eenmalige uitkering <sup>19</sup>: **3,30%**.

De **totale** loonkostenstijging in 2019 ten opzichte van 2018 is voor:

- Rijdend personeel: **6,73%**.
- Niet-rijdend personeel: **3,43%**.

#### *Extra kostenstijging als gevolg van tekort aan chauffeurs*

Door onder meer de krapte op de arbeidsmarkt hebben veel bedrijven te maken met een extra toename van de loonkosten in 2019. De extra loonkostenstijging is het gevolg van:

- Inhuur van meer uitzendkrachten.
- Hoger verloop van personeel, zowel onder chauffeurs als loodsmedewerkers.
- Betaling van extra vergoedingen om chauffeurs in dienst te houden.
- Inwerken van nieuw personeel kost extra tijd.

Deze extra kostenstijging is **niet** opgenomen in de reguliere kostenontwikkeling omdat het situationeel afhankelijk is of deze wel/niet van toepassing is. Tevens is de hoogte van deze extra kostenstijging wisselend.

<sup>19</sup> De bovenstaande berekeningen zijn gebaseerd op de maatman D6 met 10 overuur per week (10 uur à 130%), 3,5 zaterdaguur per week (3,5 uur à 100% en 3,5 uur à 50%), 1,5 zondaguur per week (1,5 uur à 100% en 1,5 uur à 100%) en 4,6 toeslagmatrixuur à 19% per week (4,6 uur à 19%). In bijlage 6 wordt een opsomming gegeven van andere mogelijke varianten.

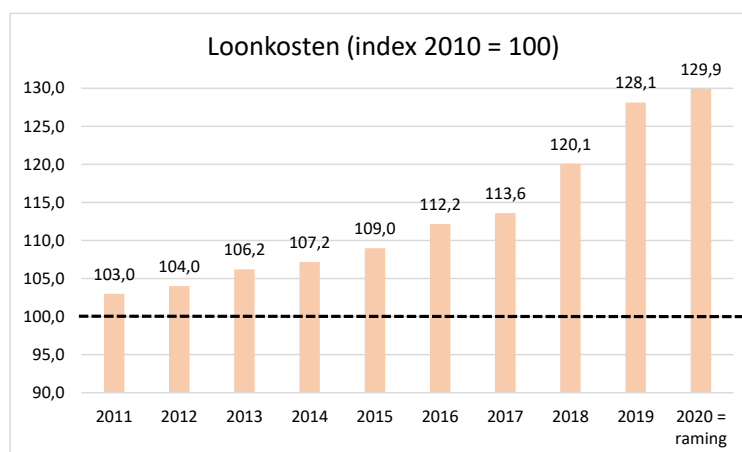


### Geraamde loonkostenontwikkeling 2020 (t.o.v. 2019):

Op het moment dat dit rapport wordt uitgebracht is er **nog geen nieuwe cao** afgesloten. Dit betekent dat niet duidelijk is hoe hoog de loonkostenontwikkeling voor het jaar 2020 zal worden. Voor de loonkostenontwikkeling voor 2020 is in dit rapport uitgegaan van de cijfers van het Centraal Planbureau (2,5% contractloonstijging marktsector plus 0,45% toename sociale lasten).

De sociale lasten nemen in 2020 onder meer toe vanwege maatregelen voortvloeiende uit de aangenomen Wet Arbeidsmarkt in Balans (WAB). De WW-premie wordt gedifferentieerd naar de aard van het contract. Voor vaste contracten gaan werkgevers een iets lagere premie afdragen, voor tijdelijke en flexcontracten stijgt de premie met 5 procentpunten. Daarnaast zijn er ook wijzigingen m.b.t. de transitievergoeding <sup>20</sup>.

	<i>Rijdend personeel</i>	<i>Overig personeel</i>
	<i>Mutatie 2020 t.o.v. 2019</i>	
Contractloon marktsector	2,5%	2,5%
Eenmalige uitkering (wel in 2019, niet in 2020)	-1,56%	n.v.t.
Sociale lasten (inclusief effect WAB)	0,45%	0,45%
Totale geraamde loonkostenstijging 2020	1,4%	3,0%



Ontwikkeling loonkosten rijdend personeel t.o.v. het voorgaand jaar:

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
3,0%	1,0%	2,1%	0,9%	1,7%	2,9%	1,3%	5,7%	6,7%	1,4%

De verwachting is dat de krapte op de arbeidsmarkt in 2020 blijft bestaan. Dit kan net als in 2019 mogelijk leiden tot een extra loonkostenstijging. Deze kostenstijging is niet opgenomen in de geraamde loonkostenontwikkeling voor 2020.

Bij de raming van de loonkostenontwikkeling voor 2020 is in dit rapport uitgegaan van een loonstijging van 2,5% (contractloonstijging marktsector volgens het Centraal Planbureau). Omdat de werkelijke loonkostenstijging bij het beroepsgoederenvervoer hiervan kan afwijken, is in aansluiting op bovenstaande raming ook het effect

<sup>20</sup> Kosteneffecten m.b.t. wijzigingen in de transitievergoeding zijn niet meegenomen in de geraamde loonkostenstijging.



weergegeven van 1% hogere of lagere loonkostenstijging. In de tabellen B.1 en B.2 zijn deze effecten op de totale geraamde kostenontwikkeling voor 2020 vermeld. Het effect van 1% hogere of lagere loonkostenmutatie op de totale kostenontwikkeling varieert tussen de 0,3% en 0,8% **extra** kostenstijging of kostendaling per deelsector.

Tabel B.1 Effect 1% meer/minder loonkostenmutatie op het geraamd kostenniveau  
- Binnenlands vervoer -

	Effect 1% meer/minder loonkostenmutatie in 2020	
	Mutatie +/- in %	
<b>Algemene distributie</b>		
<i>Bestelauto's</i>		
Kleine bestelauto: 30.000 km		0,8
60.000 km		0,8
Bestelauto: 30.000 km		0,8
60.000 km		0,8
Grote bestelauto: 30.000 km		0,8
60.000 km		0,7
<i>Vrachtwagen solo</i>		
- laadvermogen 6 ton		0,7
- laadvermogen 9 ton		0,6
- laadvermogen 16 ton		0,6
<i>Combinatie</i>		0,5
<b>Fijnmazige distributie</b>		
- Collogoed		0,7
- Palletgoed		0,7
<b>Kiepers</b>		0,5
<b>Afvalvervoer</b>		
- Bedrijfsafval rolcontainers		0,6
- Kleine afzetcontainers (Portaalauto)		0,6
- Autolaadkraan		0,5
<b>Wagenlading</b>		0,5
<b>Koel/vries vervoer</b>		
- Solo zonder koelmotor		0,6
- Solo met koelmotor		0,6
- Combinatie V+A zonder koelmotor		0,5
- Combinatie V+A met koelmotor		0,5
- Combinatie T+O zonder koelmotor		0,5
- Combinatie T+O met koelmotor		0,5
<b>Zeecontainer</b>		0,5
<b>Tank/bulk</b>		
- Tankvervoer		0,5
- Bulkvervoer		0,5
<b>Ecocombi</b>		
- Bakwagen-dolly-trailer		0,5
- B-double met opbouw		0,5
- B-double zonder opbouw		0,5
- Trekker-trailer-middenasser		0,5

Bron: Panteia



Tabel B.2 Effect 1% meer/minder loonkostenmutatie op het geraamd kostenniveau  
- Grensoverschrijdend ongespecialiseerd vervoer -

	<i>Effect 1% meer/minder loonkostenmutatie in 2020</i>
	<i>Mutatie +/- in %</i>
<b>België/Lux.-vervoer 250 km</b>	0,6
<b>Duitsland-vervoer 500 km</b>	0,5
<b>Engeland-vervoer</b> 500 km Kanaaltunnel 500 km Ferrydienst	0,4 0,3
<b>Frankrijk-vervoer 500 km</b>	0,5
<b>Italië-vervoer 1500 km</b>	0,5
<b>Spanje-vervoer 2000 km</b>	0,5
<b>Polen-vervoer 1000 km</b>	0,5

Bron: Panteia

### **CAO-vergoedingen en overige personeelskosten**

De CAO-vergoedingen zijn per 1 januari 2019 met 2% verhoogd. Voor de overige personeelskosten, is de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau gevolgd (2,6%). Hieruit volgt een gemiddelde stijging van 2,2% voor het binnenlands vervoer en 2,1% voor het grensoverschrijdend vervoer in 2019 ten opzichte van 2018. Voor 2020 wordt voor deze kostenpost een stijging geraamd van 2,2% voor het binnenlands vervoer en 2,4% voor het grensoverschrijdend vervoer.

### **Algemene bedrijfskosten**

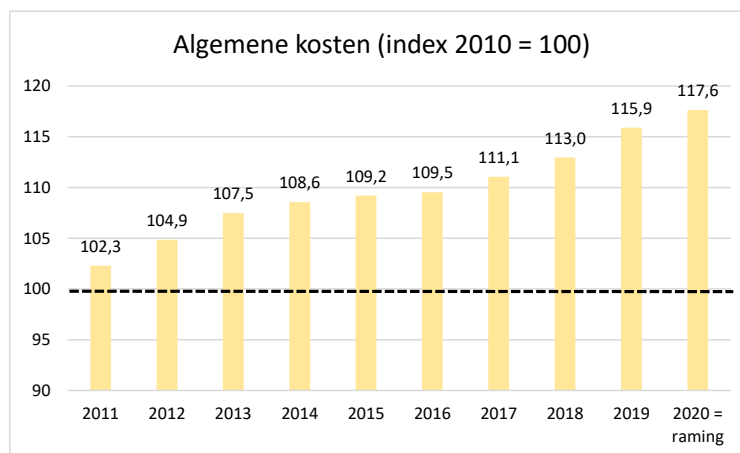
*Loon en sociale lasten overig personeel*

Zie kosten rijdend en niet-rijdend personeel.

*Huisvesting en overige algemene kosten*

Op grond van het indexcijfer van de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau zijn deze kostenposten in 2019 met 2,6% toegenomen ten opzichte van 2018. Voor 2020 is de geraamde toename 1,5%.





Ontwikkeling algemene kosten (algemeen prijsniveau) t.o.v. het voorgaand jaar:

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
2,3%	2,5%	2,5%	1,0%	0,6%	0,3%	1,4%	1,7%	2,6%	1,5%

### **Kosten overtocht (vervoer op Engeland)**

#### *Kanaaltunnel*

De tarieven zijn in 2019 met 1,7% toegenomen ten opzichte van 2018. De tarieven voor 2020 zijn op dit moment nog niet bekend. Voor de geraamde kostenontwikkeling voor het komende jaar wordt de verwachte ontwikkeling gevolgd van het Franse consumentenprijsindexcijfer (1,3%).

#### *Ferrydienst*

De tarieven op de relatie Hoek van Holland – Harwich zijn in 2019 met gemiddeld 3,1% toegenomen ten opzichte van 2018. De tarieven voor 2020 zijn op dit moment nog niet bekend. Voor de geraamde kostenontwikkeling van de ferrydienst wordt de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau gevolgd (1,5%).

Bij de overtochten vanuit Nederland zijn er nog altijd problemen met migranten. Deze problemen leiden tot hogere kosten voor de vervoerder.

#### *Brexit*

Het is nog onduidelijk hoe de relatie tussen het Verenigd Koninkrijk en de Europese Unie er na 31 oktober 2019 uit zal zien. Voor veel transportbedrijven is nog niet in te schatten wat de gevolgen van de Brexit zullen zijn. In ieder geval worden hogere kosten, ingewikkelder en langere douaneprocessen verwacht.



## Bijlage 2 **Kostenverandering als gevolg van verandering dieselprijs**

Uitgaande van de basisprijs voor diesel voor het jaar 2020 ( $P_b$ ) en de actuele prijs ( $P_a$ ) en het aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten ( $A$ ) is de formule voor de stijging resp. daling van de totale kosten ( $K_v$ ) als gevolg van een prijsverandering van de basisprijs als volgt:

$$K_v = \frac{(P_a - P_b)}{P_b} * A$$

### Voorbeeld:

- $P_b$  = geraamde dieselprijs van 118,63 eurocent/liter excl. BTW
- $P_a$  = 124,26 eurocent/liter (actuele dieselprijs excl. BTW)
- $A$  = 25% aandeel brandstofkosten van de totale kosten

$$K_v = \frac{124,26 - 118,63}{118,63} * 25\% = 1,19\%$$

Deze formule is voor een aantal situaties in onderstaande tabel verder uitgewerkt.

Tabel B.2.1 Kostenverandering (%) als gevolg van verandering dieselprijs

Procentuele verandering dieselprijs t.o.v. basisprijs	Aandeel brandstofkosten in totale kosten				
	10 %	15 %	20 %	25 %	30 %
- 20 %	-2,00 %	-3,00 %	-4,00 %	-5,00 %	-6,00 %
- 10 %	-1,00 %	-1,50 %	-2,00 %	-2,50 %	-3,00 %
- 5 %	-0,50 %	-0,75 %	-1,00 %	-1,25 %	-1,50 %
- 1 %	-0,10 %	-0,15 %	-0,20 %	-0,25 %	-0,30 %
+ 1 %	0,10 %	0,15 %	0,20 %	0,25 %	0,30 %
+ 5 %	0,50 %	0,75 %	1,00 %	1,25 %	1,50 %
+ 10 %	1,00 %	1,50 %	2,00 %	2,50 %	3,00 %
+ 20 %	2,00 %	3,00 %	4,00 %	5,00 %	6,00 %



## Bijlage 3 Realisatie en raming 2019

In tabel B.3.1 en tabel B.3.2 wordt zowel de realisatie als de raming voor het jaar 2019 gegeven voor de kostenontwikkeling in het **binnenlands** vervoer. De raming voor 2018 is afkomstig van het Panteia-rapport "Ontwikkeling kostenniveau binnenlands vrachtautovervoer in 2018 en 2019" (oktober 2018). De gerealiseerde kostenstijging (inclusief brandstofkostenontwikkeling) voor 2019 valt iets lager uit dan de raming 2019 afkomstig uit bovenvermelde rapportage.

Tabel B.3.1 Realisatie 2019 (t.o.v. realisatie 2018) en raming 2019 (t.o.v. realisatie 2018)  
- inclusief brandstofkostenontwikkeling -

<b>Binnenlands vervoer</b>	<i>Realisatie 2019</i>	<i>Raming 2019</i>
	<i>% mutatie</i>	
<b>Algemene distributie</b>		
- Solo	4,9	5,0
- Combinatie	4,3	4,6
<b>Fijnmazige distributie</b>		
- collogoed	4,7	4,8
- palletgoed	4,6	4,7
<b>Kiepers</b>	4,3	4,4
<b>Bedrijfsafval rolcontainers</b>	4,8	5,0
<b>Kleine afzetcontainers</b> (Portaalauto)	4,6	4,7
<b>Autolaadkraan</b>	4,0	4,5
<b>Wagenlading</b>	4,4	4,5
<b>Koel/vries vervoer</b>	4,4	4,4
<b>Zeecontainer</b>	4,3	4,4
<b>Tank/bulk</b>	4,2	4,3

Bron: Panteia





Tabel B.3.2 Realisatie 2019 (t.o.v. realisatie 2018) en raming 2019 (t.o.v. realisatie 2018)  
 - exclusief brandstofkostenontwikkeling -

<b>Binnenlands vervoer</b>	<i>Realisatie 2019</i>	<i>Raming 2019</i>
	<i>% mutatie</i>	
<b>Algemene distributie</b>		
- Solo	4,7	4,8
- Combinatie	3,9	4,4
<b>Fijnmazige distributie</b>		
- collogoed	4,6	4,7
- palletgoed	4,4	4,6
<b>Kiepers</b>	3,8	4,1
<b>Bedrijfsafval rolcontainers</b>	4,5	4,9
<b>Kleine afzetcontainers</b> (Portaalauto)	4,2	4,5
<b>Autolaadkraan</b>	3,7	4,2
<b>Wagenlading</b>	4,0	4,2
<b>Koel/vries vervoer</b>	4,1	4,2
<b>Zeecontainer</b>	3,8	4,0
<b>Tank/bulk</b>	3,7	4,0

Bron: Panteia



In tabel B.3.3 en tabel B.3.4 wordt zowel de realisatie als de raming voor het jaar 2019 gegeven voor de kostenontwikkeling in het **grensoverschrijdend** vervoer. De raming voor 2018 is afkomstig van het Panteia-rapport "Ontwikkeling kostenniveau grensoverschrijdend vrachtautovoer in 2018 en 2019" (oktober 2018).

Tabel B.3.3 Realisatie 2019 (t.o.v. realisatie 2018) en raming 2019 (t.o.v. realisatie 2018) per onderzochte deelsector (% mutatie) **inclusief** brandstofkostenontwikkeling en **exclusief** tolkostenontwikkeling

<b>Grensoverschrijdend vervoer</b>	<i>Ongespecialiseerd</i>		<i>Koel/vries vervoer</i>		<i>Tank/bulk vervoer</i>	
	<i>Realisatie 2019</i>	<i>Raming 2019</i>	<i>Realisatie 2019</i>	<i>Raming 2019</i>	<i>Realisatie 2019</i>	<i>Raming 2019</i>
<b>België/Lux.-vervoer</b>						
100 km	4,5	4,6	4,4	4,6	4,3	4,6
250 km	4,4	4,5	4,3	4,5	4,3	4,5
500 km	4,2	4,3	4,1	4,3	4,1	4,3
<b>Duitsland-vervoer</b>						
100 km	4,6	4,7	4,4	4,7	4,4	4,7
250 km	4,3	4,4	4,2	4,4	4,2	4,4
500 km	4,2	4,2	4,1	4,2	4,1	4,2
750 km	4,1	4,1	4,0	4,1	4,0	4,1
1000 km	4,1	4,1	4,0	4,1	4,0	4,1
<b>Engeland-vervoer</b>						
500 km Kanaaltunnel	3,7	3,7				
500 km Ferrydienst	3,8	3,6				
<b>Frankrijk-vervoer</b>						
100 km	4,6	4,7	4,5	4,7	4,5	4,7
250 km	4,4	4,4	4,3	4,4	4,3	4,4
500 km	4,2	4,2	4,1	4,2	4,1	4,2
750 km	4,2	4,2	4,1	4,1	4,1	4,2
1000 km	4,1	4,1	4,0	4,1	4,0	4,1
<b>Italië-vervoer</b>						
1500 km	4,3	4,3	4,1	4,3	4,1	4,3
2000 km	4,2	4,2	4,1	4,2	4,1	4,2
2500 km	4,2	4,2	4,1	4,1	4,1	4,2
<b>Spanje-vervoer</b>						
1500 km	4,1	4,1	4,0	4,1	4,2	4,2
2000 km	4,1	4,1	4,0	4,1	4,0	4,2
2500 km	4,1	4,1	4,0	4,1	4,0	4,1
<b>Polen-vervoer</b>						
1000 km	4,3	4,3	4,2	4,3	4,2	4,3

Bron: Panteia



Tabel B.3.4 Realisatie 2019 (t.o.v. realisatie 2018) en raming 2019 (t.o.v. realisatie 2018) per onderzochte deelsector (% mutatie) **exclusief** brandstofkostenontwikkeling en **exclusief** tolgkostenontwikkeling

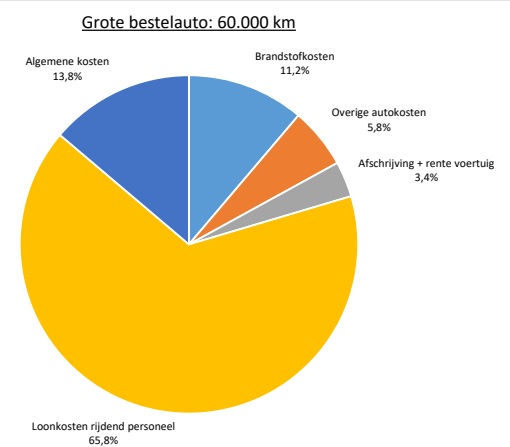
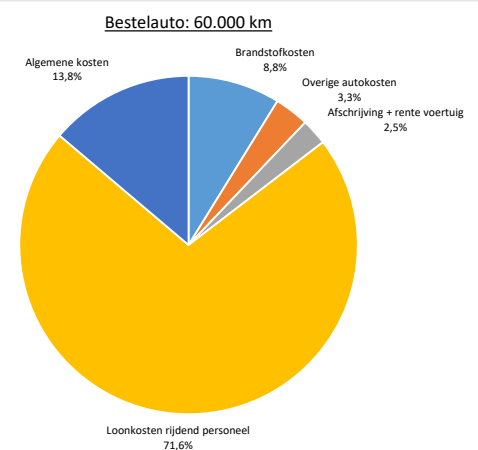
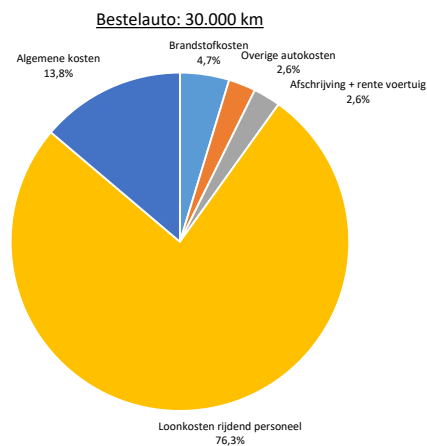
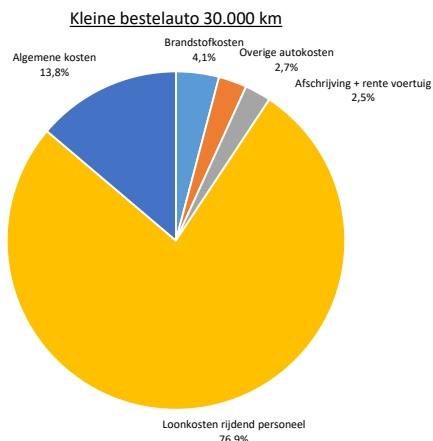
<b>Grensoverschrijdend vervoer</b>	<i>Ongespecialiseerd</i>		<i>Koel/vries vervoer</i>		<i>Tank/bulk vervoer</i>	
	<i>Realisatie 2019</i>	<i>Raming 2019</i>	<i>Realisatie 2019</i>	<i>Raming 2019</i>	<i>Realisatie 2019</i>	<i>Raming 2019</i>
<b>België/Lux.-vervoer</b>						
100 km	4,1	4,4	4,0	4,4	4,0	4,4
250 km	4,0	4,3	3,9	4,2	3,9	4,3
500 km	3,8	4,0	3,7	4,0	3,7	4,0
<b>Duitsland-vervoer</b>						
100 km	4,2	4,5	4,1	4,5	4,1	4,5
250 km	3,9	4,1	3,8	4,1	3,8	4,1
500 km	3,7	3,9	3,6	3,9	3,6	3,9
750 km	3,6	3,8	3,5	3,8	3,5	3,8
1000 km	3,6	3,8	3,5	3,7	3,5	3,8
<b>Engeland-vervoer</b>						
500 km Kanaaltunnel	3,4	3,5				
500 km Ferrydienst	3,6	3,4				
<b>Frankrijk-vervoer</b>						
100 km	4,3	4,6	4,2	4,5	4,2	4,6
250 km	4,0	4,2	3,9	4,2	3,9	4,2
500 km	3,8	4,0	3,6	3,9	3,7	4,0
750 km	3,7	3,9	3,6	3,8	3,6	3,9
1000 km	3,6	3,8	3,5	3,8	3,5	3,8
<b>Italië-vervoer</b>						
1500 km	3,8	4,0	3,7	4,0	3,7	4,0
2000 km	3,8	4,0	3,7	3,9	3,7	4,0
2500 km	3,7	3,9	3,6	3,9	3,6	3,9
<b>Spanje-vervoer</b>						
1500 km	3,7	3,8	3,6	3,8	3,7	3,9
2000 km	3,7	3,8	3,6	3,8	3,6	3,9
2500 km	3,6	3,8	3,5	3,8	3,6	3,8
<b>Polen-vervoer</b>						
1000 km	3,8	4,0	3,7	4,0	3,7	4,0

Bron: Panteia

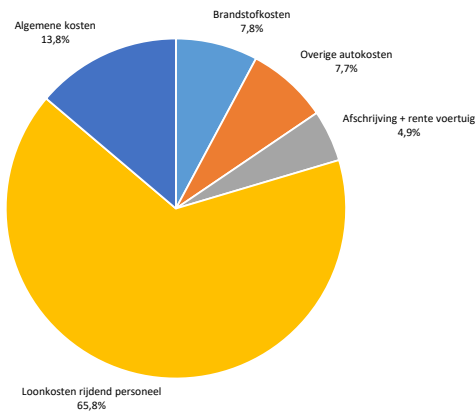


## Bijlage 4 **Gehanteerde kostenverhoudingen binnenlands vervoer**

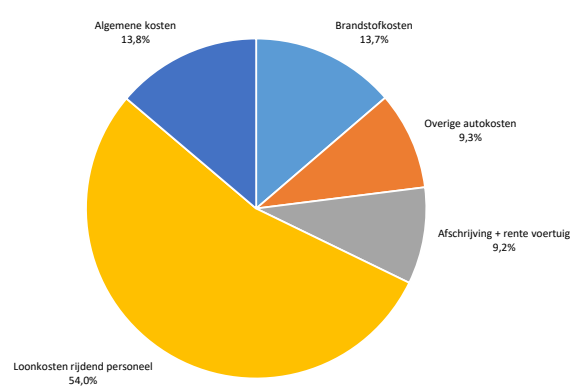
In onderstaande grafieken en tabellen worden de relatieve kostenaandelen gepresenteerd die gehanteerd zijn bij het berekenen van de totale kostenontwikkelingen in het binnenlands vervoer (Basisjaar = 2018).



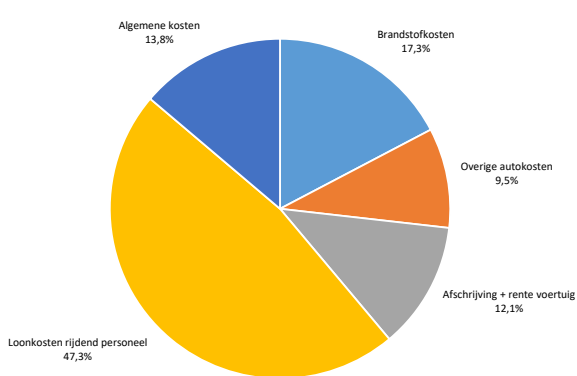
**Algemene distributie: vrachtwagen solo 6 ton**



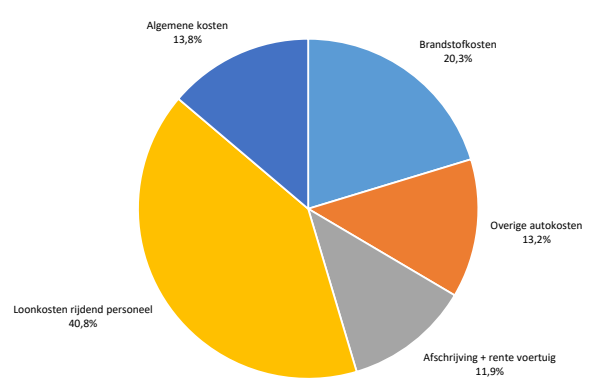
**Algemene distributie: vrachtwagen solo 9 ton**



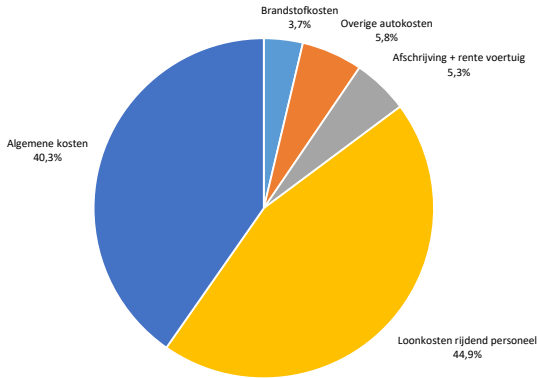
**Algemene distributie: vrachtwagen solo 16 ton**



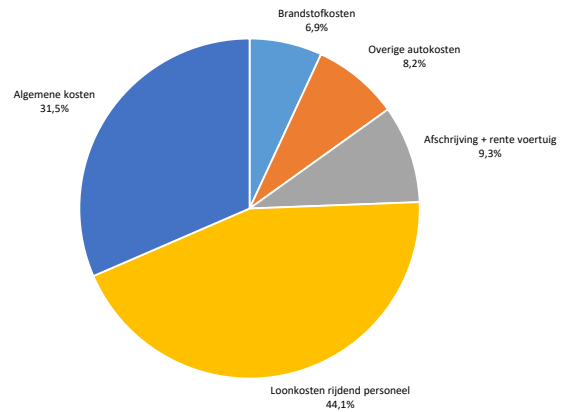
**Algemene distributie: combinatie**



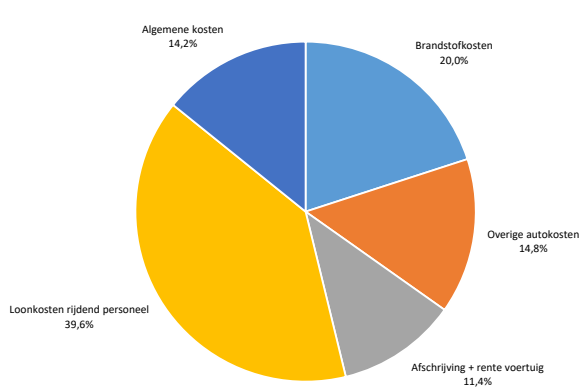
**Fijnmazige distributie: collogoed**



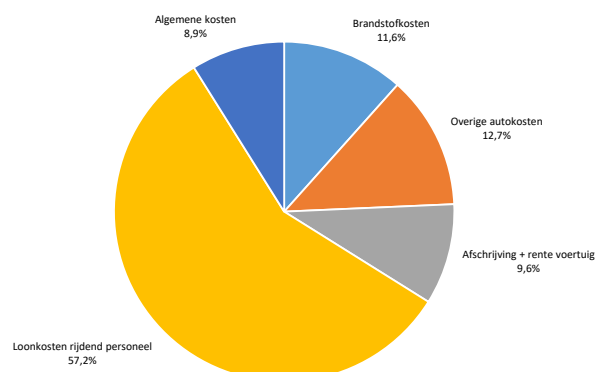
**Fijnmazige distributie: palletgoed**



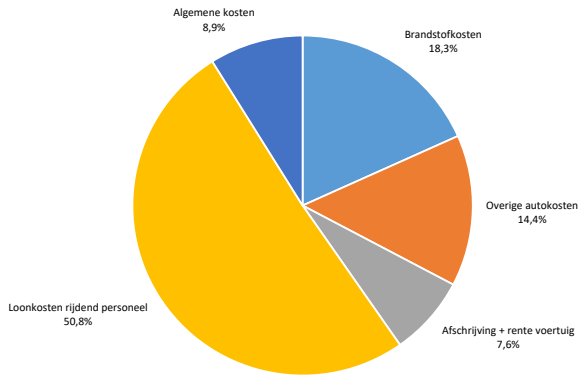
**Kiepers**



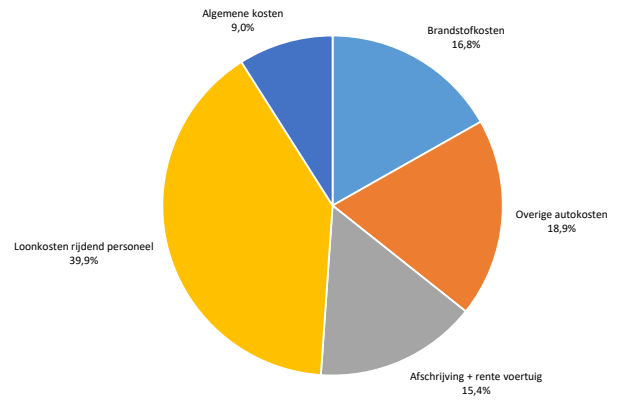
**Afvalvervoer: Bedrijfsafval met rolcontainers**



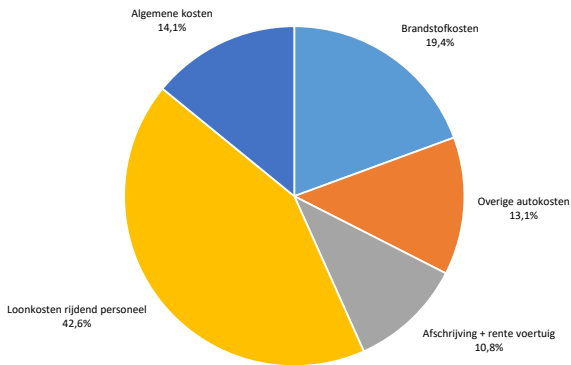
**Afvalvervoer: Kleine afzetcontainers (Portaalauto)**



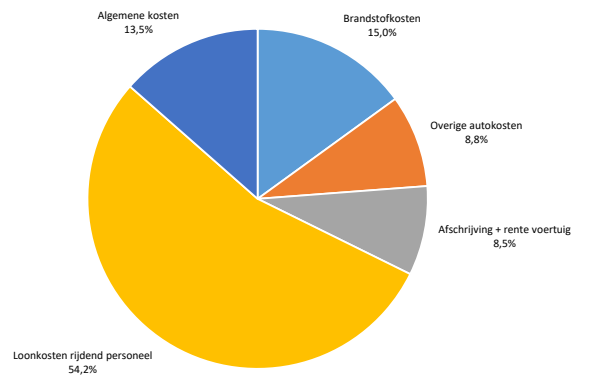
**Afvalvervoer: Autolaadkraan**



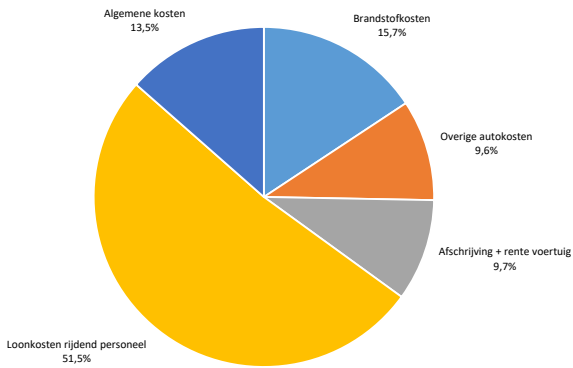
**Wagenladingvervoer**



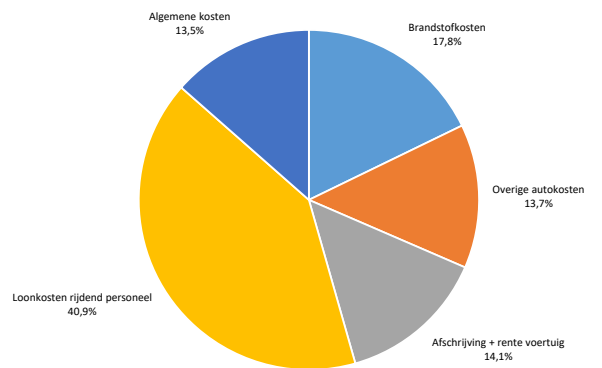
**Koel/vries: Solo vrachtwagen zonder koelmotor**



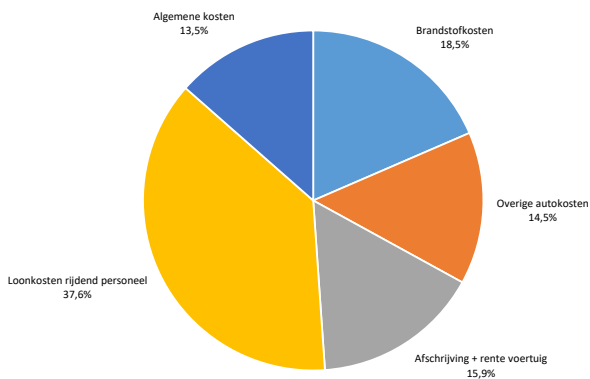
**Koel/vries: Solo vrachtwagen met koelmotor**



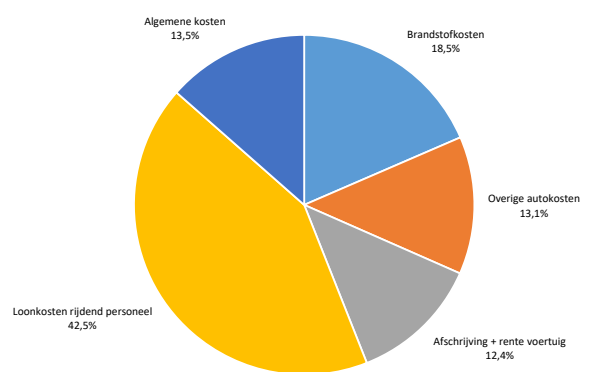
**Koel/vries: Vrachtwagen + aanhangwagen zonder koelmotor**



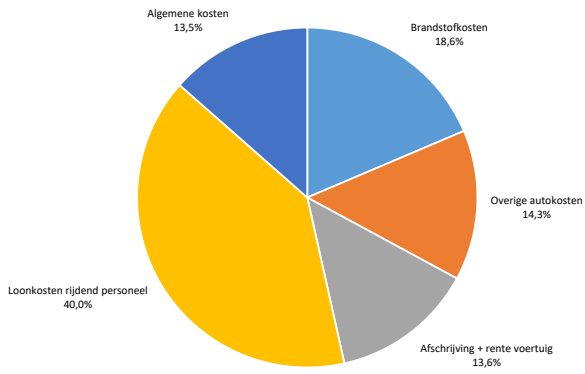
**Koel/vries: Vrachtwagen + aanhangwagen met koelmotor**



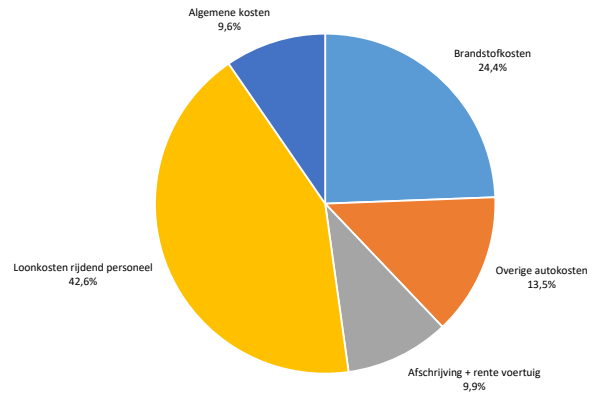
**Koel/vries: Trekker + oplegger zonder koelmotor**



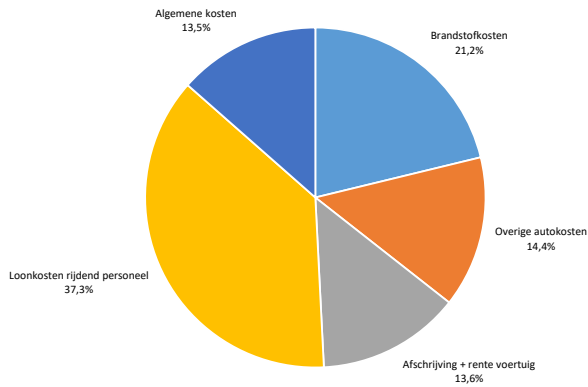
**Koel/vries: Trekker + oplegger met koelmotor**



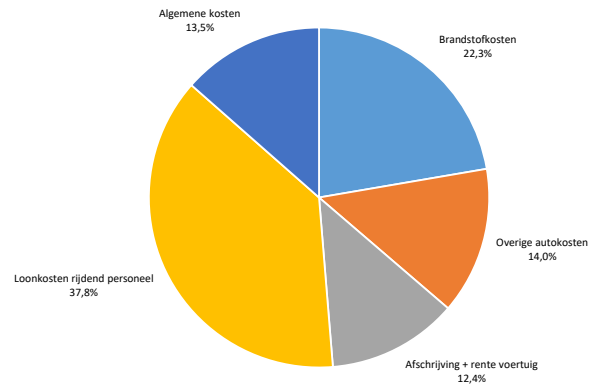
**Zeecontainervervoer**



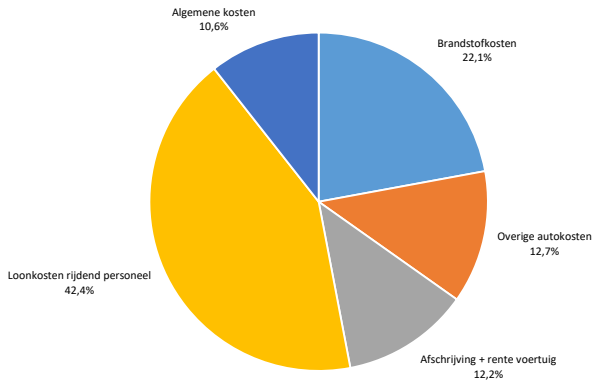
**Tankvervoer**



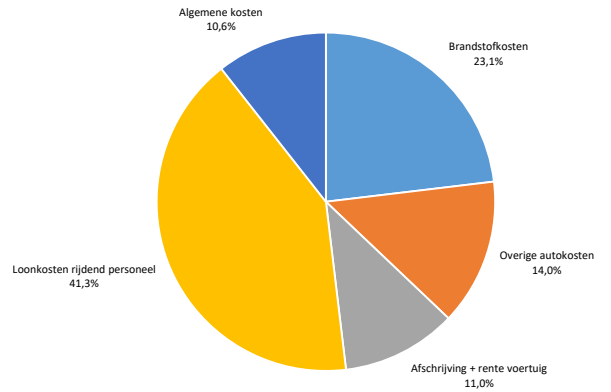
**Bulkvervoer**



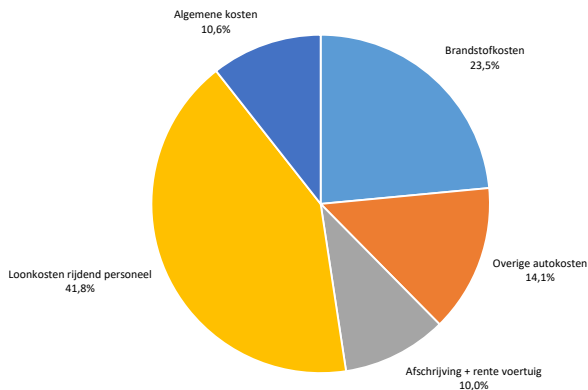
**Ecocombi: Bakwagen-dolly-trailer**



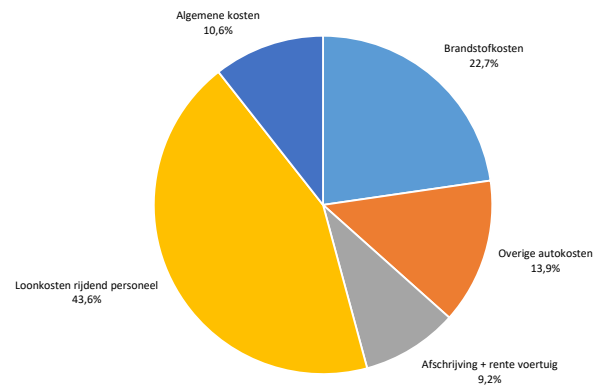
**Ecocombi: B-double met opbouw**



**Ecocombi: B-double zonder opbouw**



**Ecocombi: Trekker-trailer-middenasser**



Tabel B.5.1.a Gemiddelde kostensamenstelling **binnenlands** vervoer 2018

Kostenpost	Algemene distributie: Bestelauto's					
	Kleine bestelauto		Bestelauto		Grote bestelauto	
	30.000 km	60.000 km	30.000 km	60.000 km	30.000 km	60.000 km
	% aandeel					
<b>Autokosten</b>						
Afschrijving voertuig	2,0	1,9	2,0	1,9	2,6	2,4
Rente voertuig	0,5	0,5	0,6	0,6	1,0	1,0
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3
Verzekering	0,7	0,7	0,8	0,8	1,4	1,3
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Banden	0,3	0,5	0,3	0,5	0,6	1,1
Brandstof	4,1	7,7	4,7	8,8	6,1	11,2
Reparatie en onderhoud	0,7	1,4	0,6	1,2	1,5	2,6
<b>Specifieke vervoerskosten</b>	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
<b>Kosten rijdend personeel</b>						
Loon incl. sociale lasten	72,9	68,8	72,3	67,9	68,4	62,4
Verblijf- en ov. kosten	4,0	3,8	4,0	3,7	3,8	3,4
<b>Algemene kosten</b>						
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3
Huisvesting	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2
Overig algemeen	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3
<b>Totaal</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Bron: Panteia





Tabel B.5.1.b Gemiddelde kostensamenstelling **binnenlands** vervoer 2018

Kostenpost	Deelsector/voertuigconfiguratie					
	Algemene distributie				Fijnmazige distributie	
	Solo 6 ton	Solo 9 ton	Solo 16 ton	Combinatie	Collogoed	Palletgoed
	% aandeel					
<b>Autokosten</b>						
Afschrijving voertuig	4,1	8,4	11,3	11,0	4,8	8,5
Rente voertuig	0,8	0,8	0,8	0,9	0,5	0,8
Motorrijtuigenbelasting	0,3	0,2	0,2	0,5	0,2	0,2
Eurovignet	---	0,6	0,5	0,7	---	0,6
Verzekering	4,5	4,0	3,6	4,1	2,8	3,8
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0
Kosten reserve getrokken materieel <sup>21</sup>	---	---	---	0,7	---	---
Banden	0,7	1,1	1,2	2,2	0,6	0,8
Brandstof	7,8	13,7	17,3	20,3	3,7	6,9
Reparatie en onderhoud	1,7	3,0	3,7	4,5	1,8	2,5
<b>Specifieke vervoerskosten</b>	0,4	0,3	0,2	0,5	0,3	0,3
<b>Kosten rijdend personeel</b>						
Loon incl. sociale lasten	62,8	51,5	45,1	38,9	42,5	41,7
Verblijf- en ov. kosten	3,0	2,5	2,2	1,9	2,4	2,4
<b>Algemene kosten</b>						
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,3	7,3	7,3	7,3	28,2	21,2
Huisvesting	2,2	2,2	2,2	2,2	6,4	6,3
Overig algemeen	4,3	4,3	4,3	4,3	5,7	4,0
<b>Totaal</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Bron: Panteia

<sup>21</sup> Dit zijn kosten die veroorzaakt worden doordat het getrokken materieel niet volledig wordt benut als gevolg van een niet één op één verhouding tussen trekkend en getrokken materieel. Deze kosten zijn opgebouwd uit afschrijvingskosten, verzekeringskosten en rentekosten.



Tabel B.5.1.c Gemiddelde kostensamenstelling **binnenlands** vervoer 2018

Kostenpost	Deelsector/voertuigconfiguratie			
	Kiepers	Afvalvervoer		
		Bedrijfsafval rolcontainers	Kleine afzetcontainers	Autolaadkraan
	% aandeel			
<b>Autokosten</b>				
Afschrijving voertuig	10,3	8,4	6,6	13,4
Rente voertuig	1,1	1,2	1,0	2,0
Motorrijtuigenbelasting	0,5	---	0,8	0,6
Eurovignet	0,8	---	1,1	0,9
Verzekering	4,5	2,0	3,2	2,9
Diverse voertuigkosten	0,1	0,0	0,1	0,0
Kosten reserve getrokken materieel	0,5	---	---	---
Banden	3,8	1,7	1,6	2,3
Brandstof	20,0	11,6	18,3	16,8
Reparatie en onderhoud	3,8	8,8	7,3	11,9
<b>Specifieke vervoerskosten</b>	0,8	0,2	0,3	0,3
<b>Kosten rijdend personeel</b>				
Loon incl. sociale lasten	37,7	54,4	48,4	38,0
Verblijf- en ov. kosten	1,9	2,8	2,4	1,9
<b>Algemene kosten</b>				
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,7	4,6	4,6	4,7
Huisvesting	2,2	1,7	1,7	1,7
Overig algemeen	4,3	2,6	2,6	2,6
<b>Totaal</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Bron: Panteia



Tabel B.5.1.d Gemiddelde kostensamenstelling **binnenlands** vervoer 2018

Kostenpost	Deelsector			
	Wagenlading	Zeecontainer	Tankvervoer	Bulkvervoer
	% aandeel			
<b>Autokosten</b>				
Afschrijving voertuig	9,8	9,0	12,3	11,2
Rente voertuig	1,0	0,9	1,3	1,2
Motorrijtuigenbelasting	0,5	0,5	0,4	0,4
Eurovignet	0,7	0,7	0,6	0,6
Verzekering	4,3	4,1	4,8	4,5
Diverse voertuigkosten	0,0	0,0	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	0,7	0,2	0,6	0,5
Banden	2,0	2,4	2,3	2,3
Brandstof	19,4	24,4	21,2	22,3
Reparatie en onderhoud	4,3	5,0	4,9	4,9
<b>Specifieke vervoerskosten</b>	0,6	0,6	0,7	0,7
<b>Kosten rijdend personeel</b>				
Loon incl. sociale lasten	40,6	40,6	35,6	36,1
Verblijf- en ov. kosten	2,0	2,0	1,7	1,7
<b>Algemene kosten</b>				
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,6	5,3	7,1	7,1
Huisvesting	2,2	1,5	2,2	2,2
Overig algemeen	4,3	2,8	4,2	4,2
<b>Totaal</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Bron: Panteia



Tabel B.5.1.e Gemiddelde kostensamenstelling **binnenlands** vervoer 2018

Kostenpost	Koel/vries vervoer					
	Solo vrachtwagen		Vrachtwagen + aanhangwagen		Trekker + oplegger	
	zonder koelmotor	met koelmotor	zonder koelmotor	met koelmotor	zonder koelmotor	met koelmotor
	% aandeel					
<b>Autokosten</b>						
Afschrijving voertuig	7,8	8,8	12,8	14,4	11,3	12,4
Rente voertuig	0,7	0,9	1,3	1,5	1,1	1,2
Motorrijtuigenbelasting	0,2	0,2	0,5	0,4	0,5	0,5
Eurovignet	0,6	0,5	0,7	0,7	0,7	0,7
Verzekering	3,9	3,7	4,9	4,2	4,7	4,8
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	---	---	0,4	0,6	0,5	0,8
Banden	1,0	1,0	2,8	2,6	2,1	2,0
Brandstof	15,0	15,7	17,8	18,5	18,5	18,6
Reparatie en onderhoud	2,6	3,7	3,9	5,3	4,0	4,7
<b>Specifieke vervoerskosten</b>	0,4	0,4	0,4	0,6	0,5	0,7
<b>Kosten rijdend personeel</b>						
Loon incl. sociale lasten	51,7	49,1	39,0	35,9	40,5	38,2
Verblijf- en ov. kosten	2,5	2,4	1,9	1,7	2,0	1,8
<b>Algemene kosten</b>						
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,1	7,1	7,1	7,1	7,1	7,1
Huisvesting	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2
Overig algemeen	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2
<b>Totaal</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Bron: Panteia



Tabel B.5.1.f Gemiddelde kostensamenstelling **binnenlands** vervoer 2018

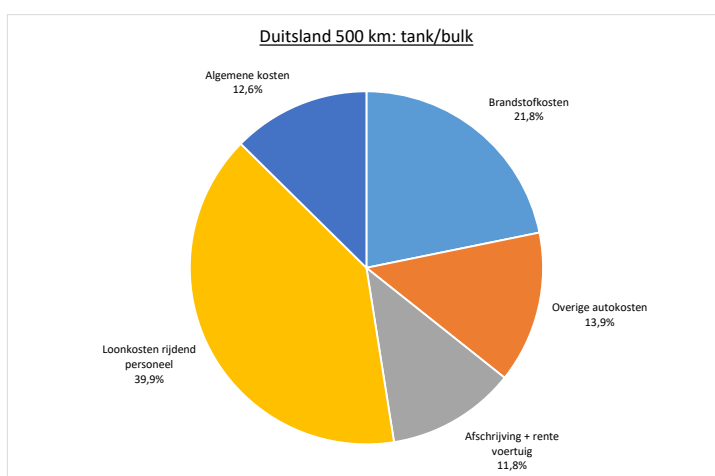
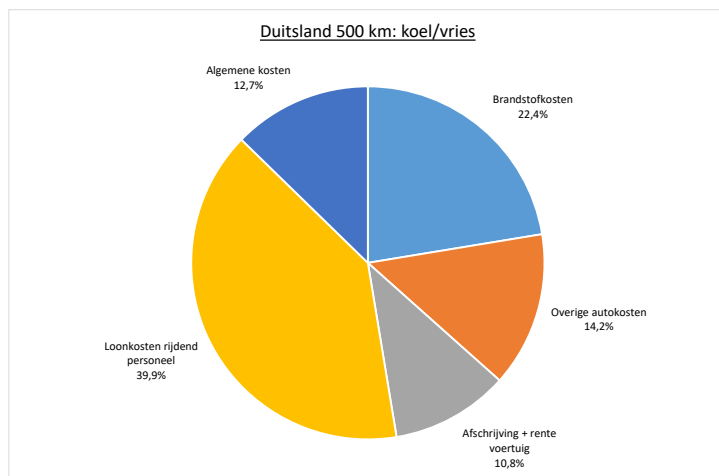
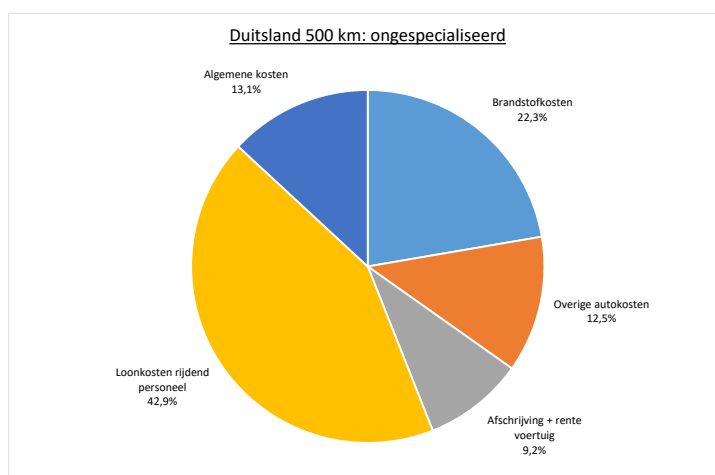
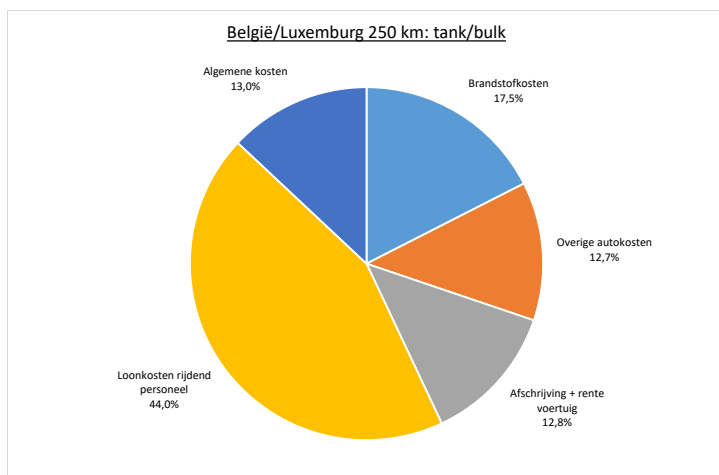
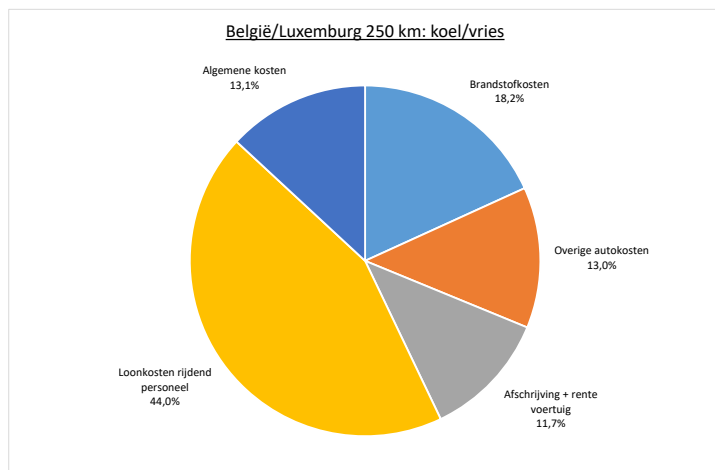
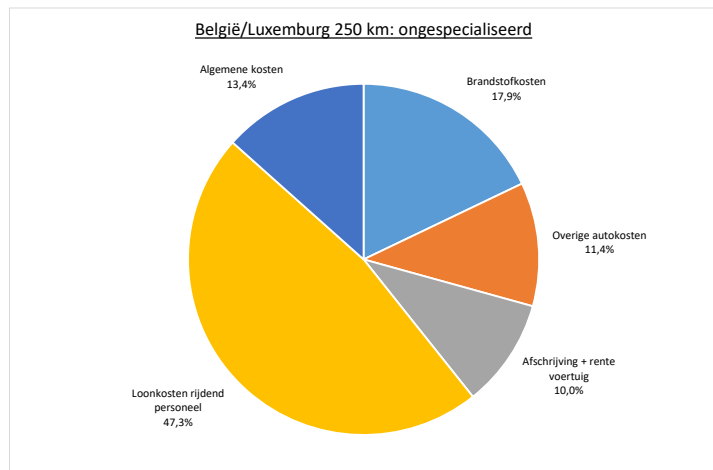
Kostenpost	Ecocombi (LZV)			
	Bakwagen- dolly-trailer	B-double met opbouw	B-double zonder opbouw	Trekker-trailer- middenasser
	% aandeel			
<b>Autokosten</b>				
Afschrijving voertuig	10,7	9,6	8,8	8,0
Rente voertuig	1,5	1,4	1,2	1,2
Motorrijtuigenbelasting	0,4	0,4	0,4	0,4
Eurovignet	0,6	0,6	0,6	0,7
Verzekering	2,8	2,7	2,8	2,7
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	0,4	0,5	0,4	0,4
Banden	2,4	3,1	3,1	3,0
Brandstof	22,1	23,1	23,5	22,7
Reparatie en onderhoud	5,5	6,1	6,2	6,1
<b>Specifieke vervoerskosten</b>	0,5	0,5	0,5	0,5
<b>Kosten rijdend personeel</b>				
Loon incl. sociale lasten	40,4	39,4	39,9	41,6
Verblijf- en ov. kosten	2,0	1,9	1,9	2,0
<b>Algemene kosten</b>				
Loon incl. sociale lasten overig personeel	5,3	5,3	5,3	5,3
Huisvesting	2,6	2,6	2,6	2,6
Overig algemeen	2,7	2,7	2,7	2,7
<b>Totaal</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Bron: Panteia

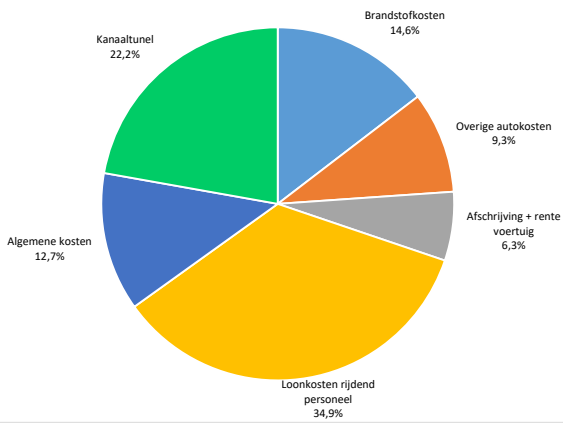


## Bijlage 5 **Gehanteerde kostenverhoudingen grensoverschrijdend vervoer**

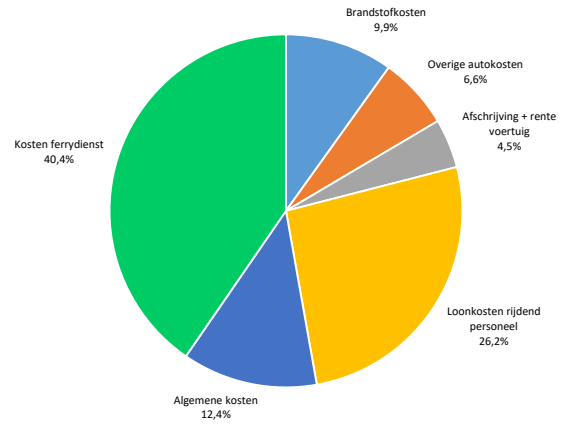
In onderstaande grafieken en tabellen worden de relatieve kostenaandelen gepresenteerd die gehanteerd zijn bij het berekenen van de totale kostenontwikkelingen in het grensoverschrijdend vervoer (Basisjaar = 2018).



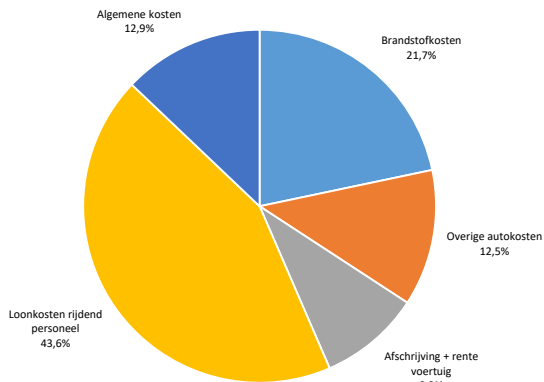
**Engeland 500 km: Kanaaltunnel**



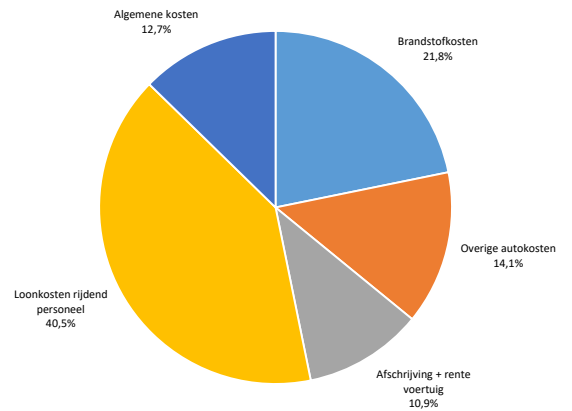
**Engeland 500 km: Ferrydienst**



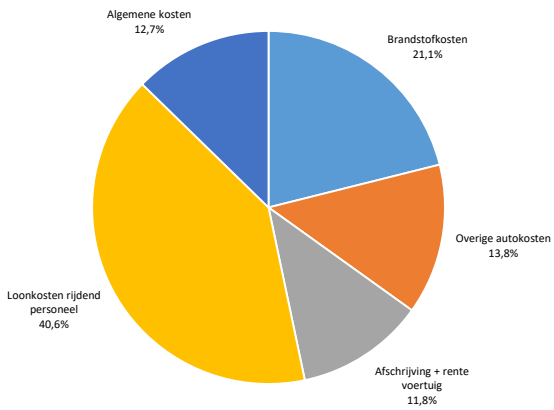
**Frankrijk 500 km: ongespecialiseerd**



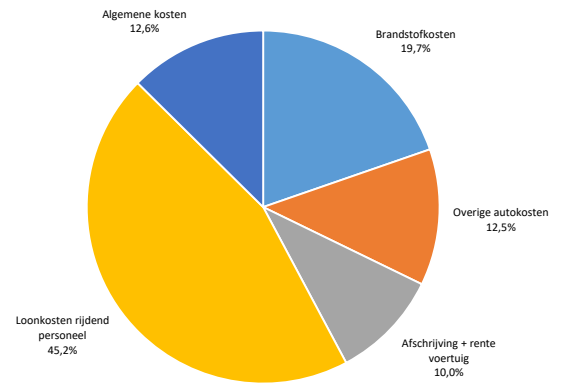
**Frankrijk 500 km: koel/vries**



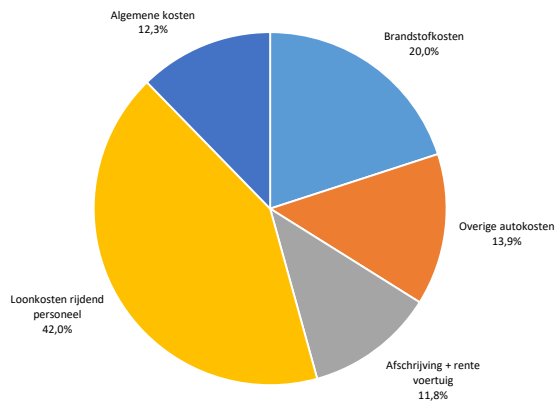
**Frankrijk 500 km: tank/bulk**



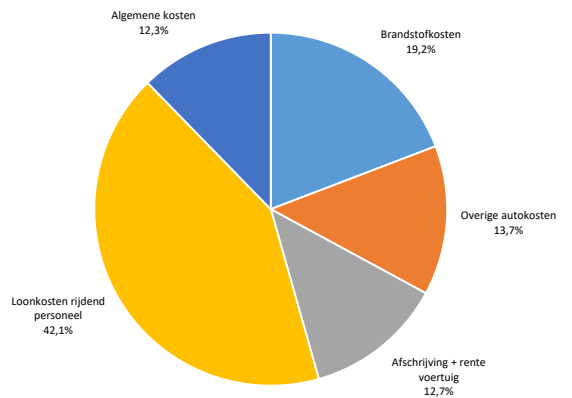
**Italië 1500 km: ongespecialiseerd**



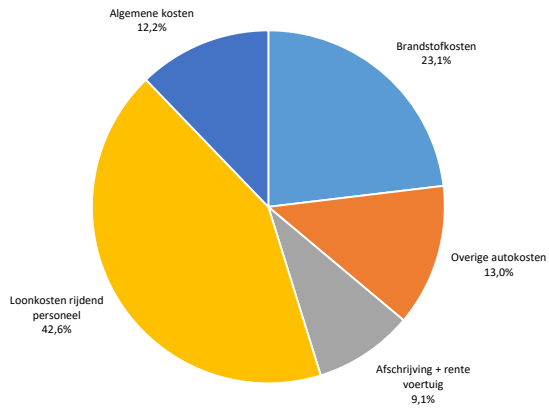
**Italië 1500 km: koel/vries**



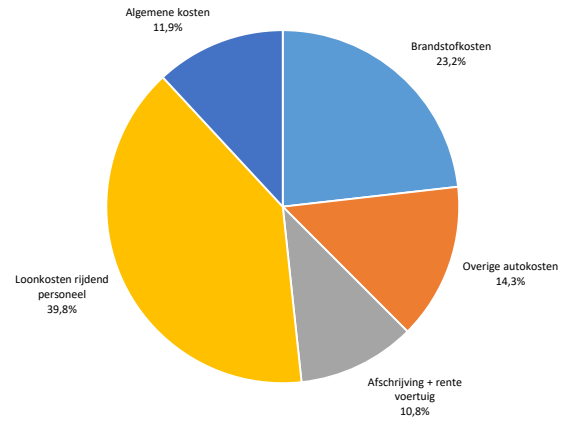
**Italië 1500 km: tank/bulk**



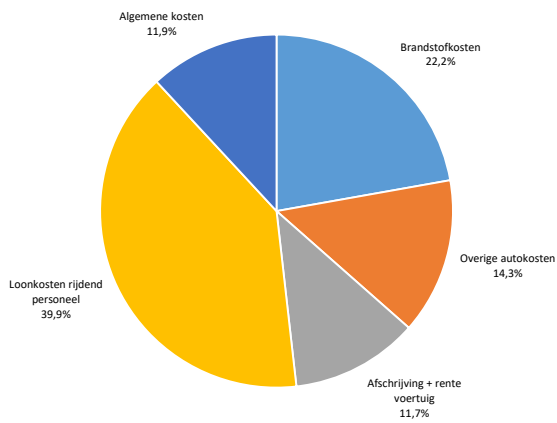
**Spanje 2000 km: ongespecialiseerd**



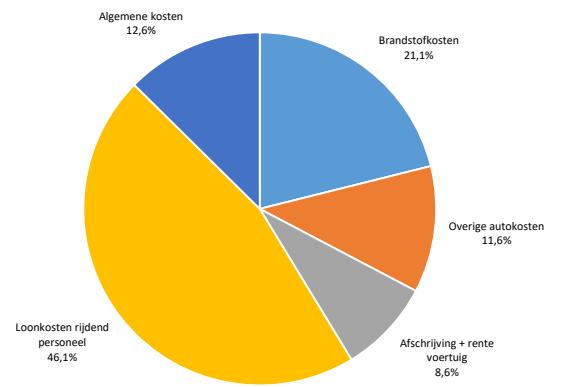
**Spanje 2000 km: koel/vries**



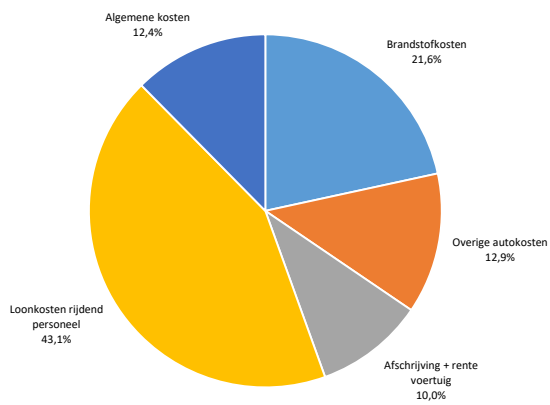
**Spanje 2000 km: tank/bulk**



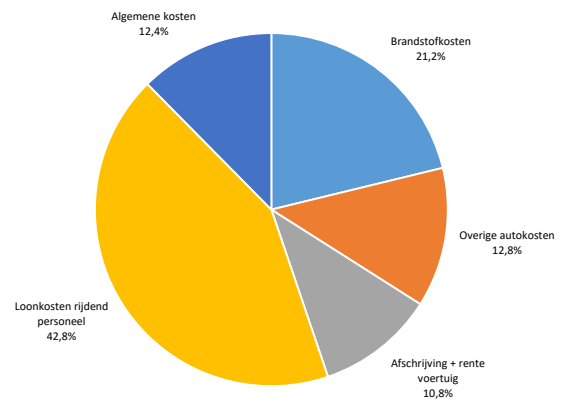
**Polen 1000 km: ongespecialiseerd**



**Polen 1000 km: koel/vries**



**Polen 1000 km: Tank/bulk**





Tabel B.5.2.a Gemiddelde kostensamenstelling **grensoverschrijdend ongespecialiseerd** vervoer (2018)

Kostenpost	Landenrelatie							
	België/ Lux. 250 km	Duitsland 500 km	Engeland 500 km <sup>22</sup>		Frankrijk 500 km	Italië 1500 km	Spanje 2000 km	Polen 1000 km
			Kanaal- tunnel	Ferry- dienst <sup>23</sup>				
% aandeel								
<b>Autokosten</b>								
Afschrijving voertuig	9,0	8,4	5,7	4,0	8,5	9,2	8,4	7,8
Rente voertuig	1,0	0,8	0,6	0,5	0,8	0,8	0,7	0,8
Motorrijtuigenbelasting	0,5	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4
Eurovignet	0,7	0,6	0,8	0,6	0,6	0,6	0,5	0,6
Verzekering	3,6	3,5	2,7	2,0	3,6	3,4	3,1	3,2
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,3	0,2	0,2
Banden	2,1	2,6	1,6	1,1	2,5	2,4	2,8	2,5
Brandstof	17,9	22,3	14,6	9,9	21,7	19,7	23,1	21,1
Reparatie en onderhoud	3,9	4,8	3,0	2,1	4,6	4,9	5,6	4,2
<b>Specifieke vervoerskosten</b>	0,3	0,3	0,4	0,3	0,5	0,4	0,4	0,4
<b>Kosten rijdend pers.</b>								
Loon incl. sociale lasten	42,5	37,7	30,7	23,0	38,3	39,2	37,1	40,1
Verblijf- en ov. kosten	4,8	5,2	4,2	3,2	5,3	6,0	5,5	6,0
<b>Algemene kosten</b>								
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,4	7,2	7,2	7,0	7,2	7,1	6,9	7,1
Huisvesting	3,0	2,9	2,8	2,7	2,9	2,8	2,7	2,8
Overig algemeen	3,0	3,0	2,7	2,7	2,8	2,7	2,7	2,7
<b>Kosten overtocht</b>	---	---	22,2	40,4	---	---	---	---
<b>Totaal</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Bron: Panteia

<sup>22</sup> Uitgangspunten: Begeleid vervoer, Nederlandse chauffeur, Trekker-oplegger combinatie, chauffeur ontvangt tijdens overtocht reguliere onkostenvergoeding.

<sup>23</sup> Ferrydienst Hoek van Holland-Harwich.



Tabel B.5.2.b Gemiddelde kostensamenstelling **grensoverschrijdend koel/vries** vervoer (2018)

Kostenpost	Landenrelatie					
	België/Lux. 250 km	Duitsland 500 km	Frankrijk 500 km	Italië 1500 km	Spanje 2000 km	Polen 1000 km
	% aandeel					
<b>Autokosten</b>						
Afschrijving voertuig	10,6	9,8	9,9	10,8	9,9	9,1
Rente voertuig	1,1	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9
Motorrijtuigenbelasting	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4
Eurovignet	0,7	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5
Verzekering	4,2	4,1	4,1	4,0	3,7	3,7
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5
Banden	1,9	2,4	2,3	2,2	2,5	2,3
Brandstof	18,2	22,4	21,8	20,0	23,2	21,6
Reparatie en onderhoud	4,5	5,5	5,4	5,6	6,2	4,9
<b>Specifieke vervoerskosten</b>	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5
<b>Kosten rijdend pers.</b>						
Loon incl. sociale lasten	39,6	35,1	35,6	36,4	34,6	37,5
Verblijf- en ov. kosten	4,4	4,8	4,9	5,6	5,2	5,6
<b>Algemene kosten</b>						
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,3	7,1	7,2	7,0	6,7	7,0
Huisvesting	2,8	2,7	2,8	2,7	2,6	2,7
Overig algemeen	3,0	2,9	2,7	2,6	2,6	2,7
<b>Totaal</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Bron: Panteia



Tabel B.5.2.c. Gemiddelde kostensamenstelling **grensoverschrijdend tank/bulk** vervoer (2018)

Kostenpost	Landenrelatie					
	België/Lux. 250 km	Duitsland 500 km	Frankrijk 500 km	Italië 1500 km	Spanje 2000 km	Polen 1000 km
	% aandeel					
<b>Autokosten</b>						
Afschrijving voertuig	11,5	10,7	10,7	11,6	10,7	9,8
Rente voertuig	1,3	1,1	1,1	1,1	1,0	1,0
Motorrijtuigenbelasting	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4
Eurovignet	0,7	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5
Verzekering	4,3	4,2	4,3	4,2	3,9	3,9
Diverse voertuigkosten	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Kosten reserve getrokken materieel	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Banden	1,9	2,3	2,3	2,2	2,5	2,3
Brandstof	17,5	21,8	21,1	19,2	22,2	21,2
Reparatie en onderhoud	4,2	5,2	5,0	5,3	6,0	4,6
<b>Specifieke vervoerskosten</b>	0,5	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5
<b>Kosten rijdend pers.</b>						
Loon incl. sociale lasten	39,6	35,1	35,7	36,5	34,7	37,3
Verblijf- en ov. kosten	4,4	4,8	4,9	5,6	5,2	5,5
<b>Algemene kosten</b>						
Loon incl. sociale lasten overig personeel	7,4	7,1	7,2	6,9	6,8	7,0
Huisvesting	2,9	2,8	2,8	2,7	2,6	2,7
Overig algemeen	2,7	2,7	2,7	2,7	2,5	2,7
<b>Totaal</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Bron: Panteia



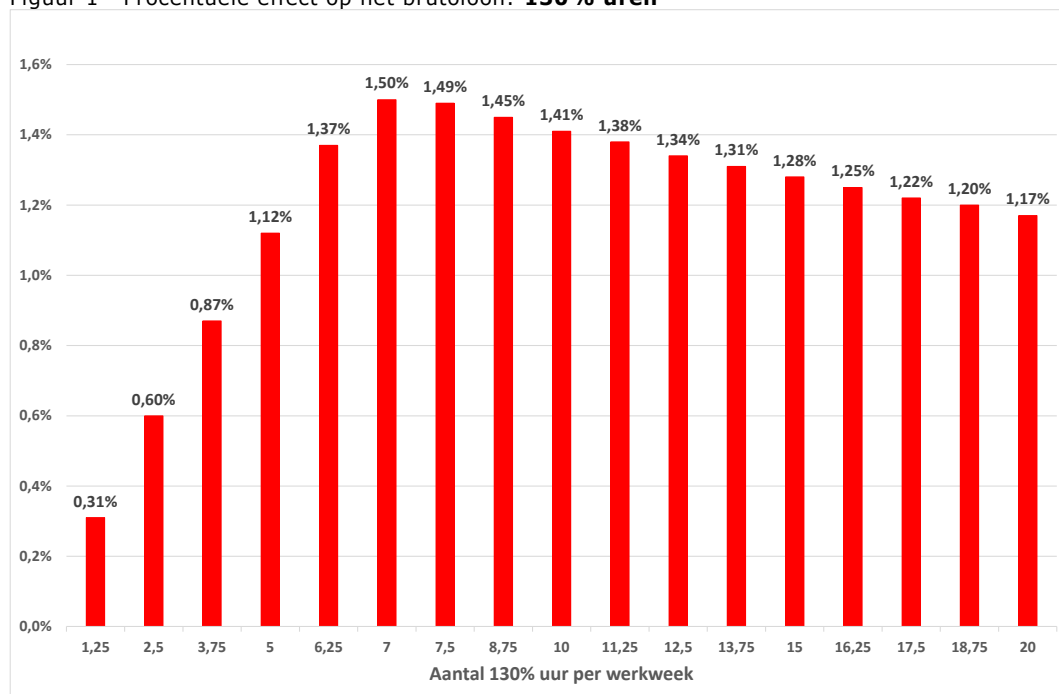
## Bijlage 6 Waarde vakantiedagen

Met ingang van 1 januari 2019 is de waarde van de wettelijke 20 vakantiedagen en van 2 van de bovenwettelijke vakantiedagen, die vanaf 1 januari 2019 zijn opgebouwd, vermeerderd met structurele vergoeding van de toeslagen en overuren (Bron: CAO beroepsgoederenvervoer over de weg en de verhuur van mobiele kranen).

Voor de in de rapportage opgenomen maatman D6 bestaande uit 10 overuur per week (10 uur à 130%), 3,5 zaterdaguur per week (3,5 uur à 100% en 3,5 uur à 50%), 1,5 zondaguur per week (1,5 uur à 100% en 1,5 uur à 100%) en 4,6 toeslagmatrixuur à 19% per week (4,6 uur à 19%) is het procentuele effect op het brutoloon 1,74%.

In onderstaande figuren is het gemiddelde procentuele effect op het brutoloon voor diverse werknemers weergegeven. Om het totale effect te berekenen mogen de individuele percentages per figuur **niet** bij elkaar worden opgeteld.

Figuur 1 Procentuele effect op het brutoloon: **130% uren**

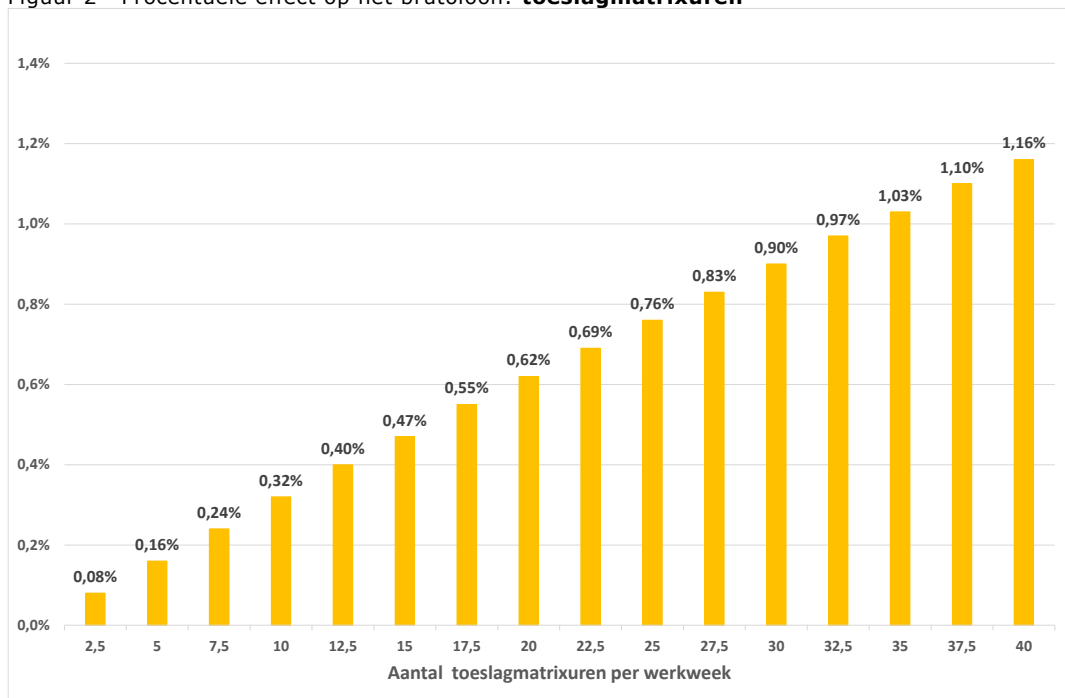


Voorbeelden figuur 1: Het effect op het brutoloon is 1,41% als de werknemer 10 uur à 130% per werkweek werkt.

Maakt de chauffeur structureel 15 overuren per werkweek, dan is het effect op het brutoloon 1,28%.

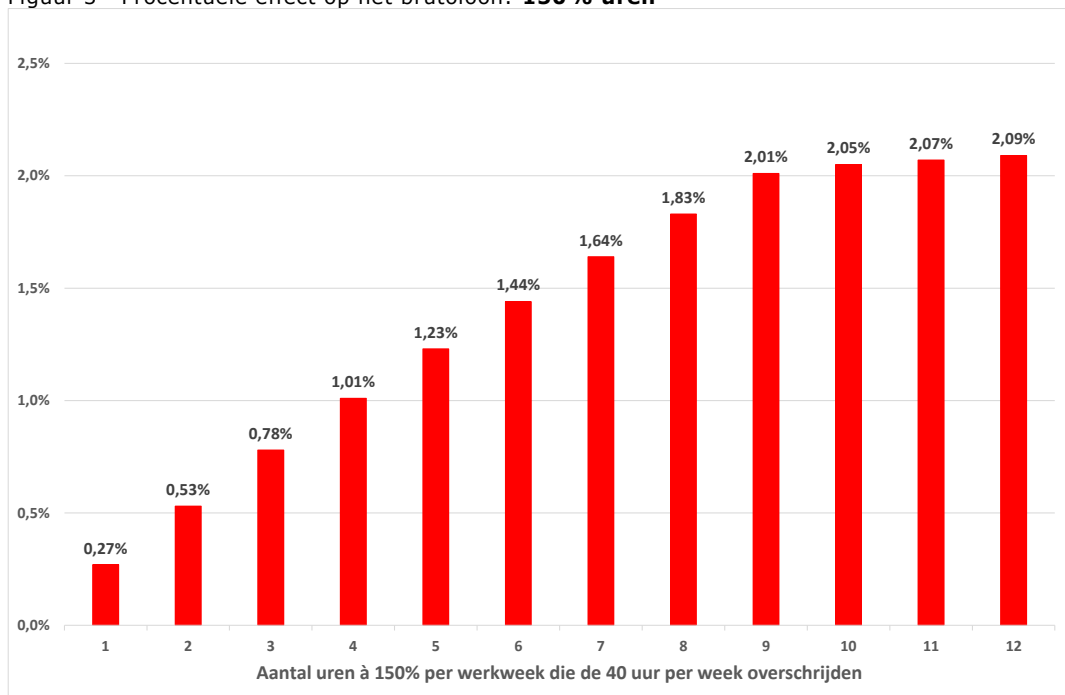


Figuur 2 Procentuele effect op het brutoloon: **toeslagmatrixuren**



Voorbeeld figuur 2: Het effect op het brutoloon is 0,62% als de werknemer 20 toeslagmatrixuren per werkweek werkt.

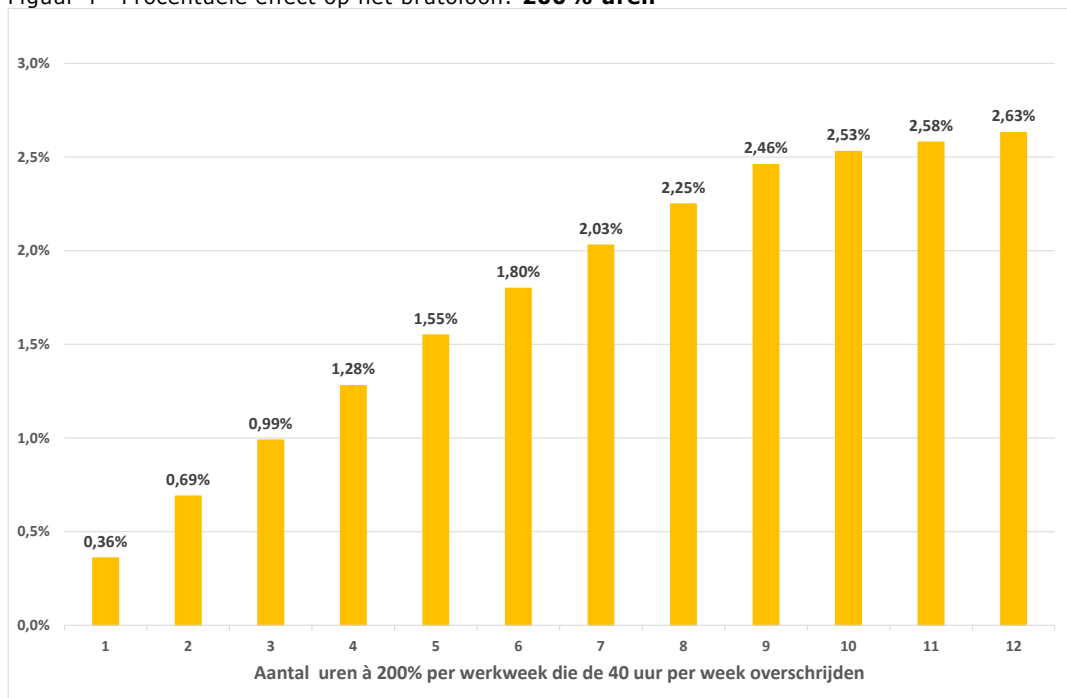
Figuur 3 Procentuele effect op het brutoloon: **150% uren**



Voorbeeld figuur 3: Het effect op het brutoloon is 1,64% als de werknemer 7 uur à 150%, naast 40 uur in de week, per werkweek werkt. Bijvoorbeeld dinsdag t/m vrijdag 40 betaalde uren en zaterdag 7 betaalde uren.

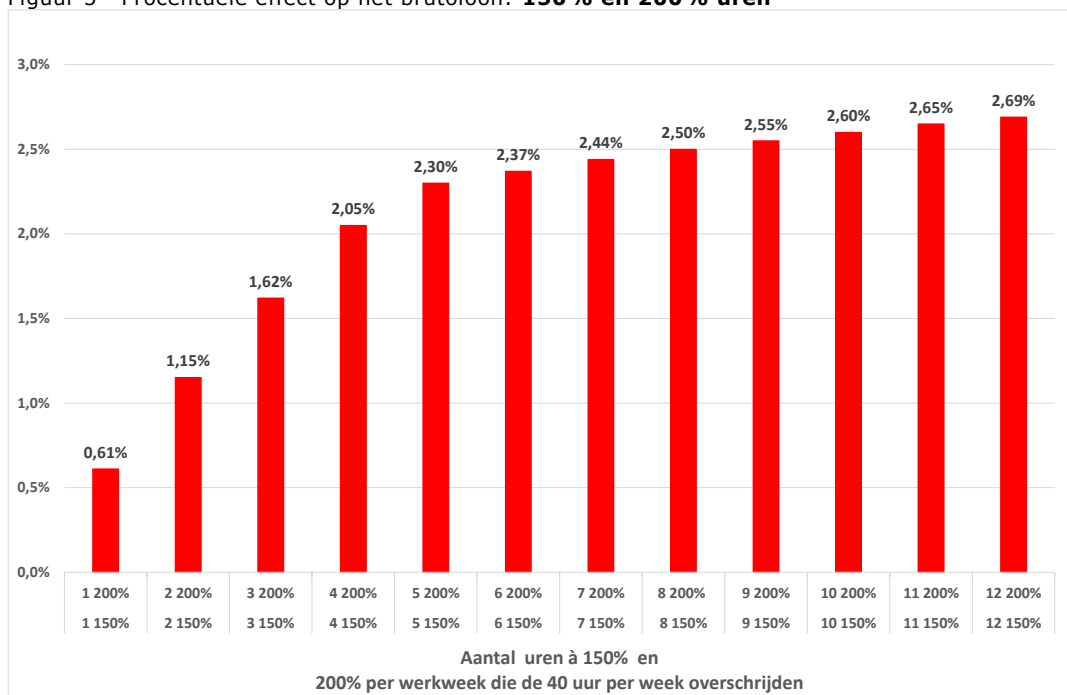


Figuur 4 Procentuele effect op het brutoloon: **200% uren**



Voorbeeld figuur 4: Het effect op het brutoloon is 1,28% als de werknemer 4 uur à 200%, naast 40 uur in de week, per werkweek werkt. Bijvoorbeeld dinsdag t/m vrijdag 40 betaalde uren en zondag 4 betaalde uren.

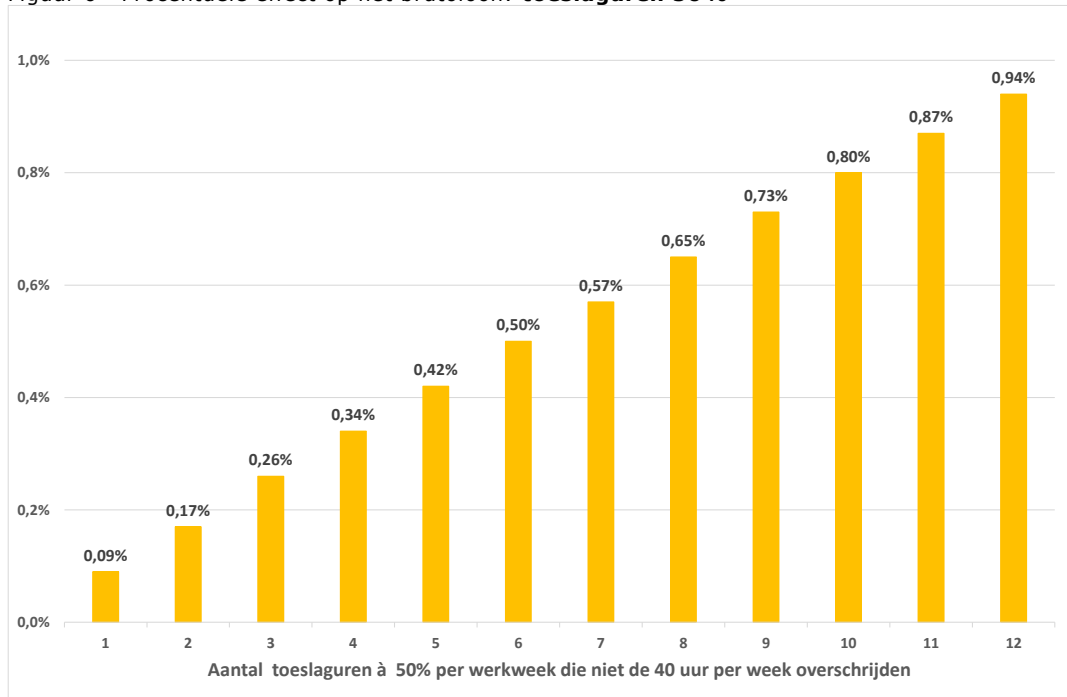
Figuur 5 Procentuele effect op het brutoloon: **150% en 200% uren**



Voorbeeld figuur 5: Het effect op het brutoloon is 2,37% als de werknemer 6 uur à 150% en 6 uur à 200%, naast 40 uur in de week, per werkweek werkt. Bijvoorbeeld dinsdag t/m vrijdag 40 betaalde uren en zaterdag 6 betaalde uren en zondag 6 betaalde uren.

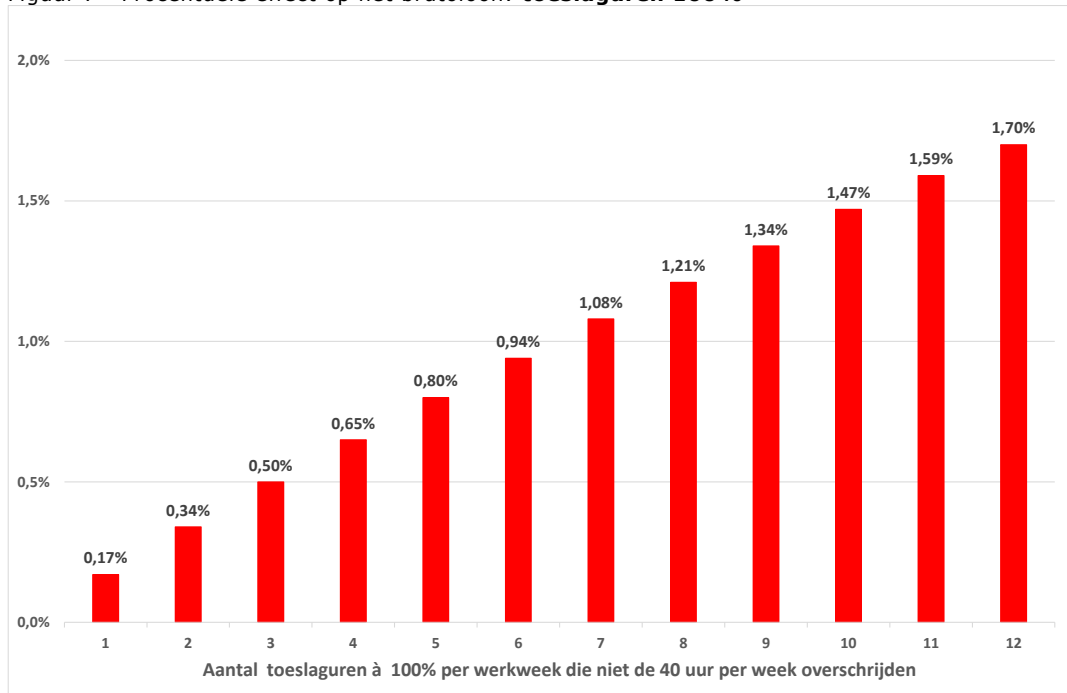


Figuur 6 Procentuele effect op het brutoloon: **toeslaguren 50%**



Voorbeeld figuur 6: Het effect op het brutoloon is 0,65% als de werknemer 8 toeslaguren voor zaterdag à 50%, naast 40 uur in de week, per werkweek werkt. Bijvoorbeeld dinsdag t/m vrijdag 32 betaalde uren en zaterdag 8 betaalde uren.

Figuur 7 Procentuele effect op het brutoloon: **toeslaguren 100%**



Voorbeeld figuur 7: Het effect op het brutoloon is 1,21% als de werknemer 8 toeslaguren voor zondag à 100%, naast 40 uur in de week, per werkweek werkt. Bijvoorbeeld dinsdag t/m vrijdag 32 betaalde uren en zondag 8 betaalde uren.



## Bijlage 7 **Organisatie**

### **Opdrachtgever**

TLN  
evofenedex

### **Begeleidingscommissie**

*Vertegenwoordigers namens TLN:*

Wim Nienhuis  
Hans Kanters

Boerman Transport  
Van den Bosch Transporten

*Vertegenwoordiger namens evofenedex  
vanuit de Raad voor eigen vervoer:*

Henk Tol

Technische Unie

*Vertegenwoordiger namens evofenedex  
vanuit de Raad voor wegverladers:*

Lennart Moerkerken

Agrifirm

Roger van Straaten  
Fred Hoozemans  
Manfred Kindt  
Wim Mars

TLN  
evofenedex  
Panteia  
Panteia

De opdrachtgever geeft formeel akkoord op de rapportage. Inhoud en richting wordt gegeven door de begeleidingscommissie.

