

Kostenontwikkelingen in het wegvervoer



Onderzoeksperiode: oktober 2015 – oktober 2016



Kostenontwikkelingen in het wegvervoer

Auteurs



Patricia de Wilde

Beleidsadviseur Eigen Vervoer

Telefoon: **079 – 3467 346**

E-mail: **p.dewilde@evo.nl**



Fred Hoozemans

Ledenadviseur Wegvervoer nationaal

Telefoon: **079 – 3467 346**

E-mail: **f.hoozemans@evo.nl**

Zoetermeer, oktober 2016

Bij het samenstellen van deze uitgave betracht EVO de grootst mogelijke zorgvuldigheid. EVO kan echter geen enkele aansprakelijkheid aanvaarden voor schade ten gevolge van eventuele onvolledigheden of onjuistheden in deze uitgave.

Inhoudsopgave

1.	Indexering	3
2.	Totale kostenontwikkeling.....	4
3.	Componentenverklaring	5
3.1	Loonkosten	6
3.2	Brandstof	7
3.3	Rente.....	8
3.4	Motorrijtuigenbelasting en Eurovignet	9
3.5	Verzekering	10
3.6	Afschrijving.....	11
3.7	Onderhoud getrokken materieel	12
3.8	Banden	13
3.9	Onderhoud trekkende eenheden.....	14
3.10	Overige kosten	15
4.	Brandstofontwikkeling.....	16
5.	Index kostenontwikkelingen	19
6.	Trends en (markt)ontwikkelingen.....	20
6.1	In het kort, de feiten op een rij.....	20
6.2	Weer groei in aantal beroepsgoedervervoerbedrijven	21
6.3	Duurzaamheid en milieu	26
6.4	Beleidsontwikkelingen	28
7.	Kostenopbouw	30
8.	Internationaal wegvervoer	31
Bijlagen	34	

Voorwoord

Voor u ligt het kersverse rapport kostenontwikkelingen wegvervoer 2017. Het betreft hier het verslagjaar oktober 2015 tot oktober 2016.

Zoals gebruikelijk is dit rapport een feitelijke weergave van de diverse kostencomponenten, op basis van gegevens die worden verkregen van importeurs, dealers en leveranciers.

Naast gegevens over binnenlands gebruik is er ook dit jaar weer voor gekozen om verslag te doen van een aantal belangrijke gegevens over het wegvervoer in het buitenland. Daarnaast wordt ook aandacht besteed aan de “LZV”, ook wel eco-combi genoemd.

Dit rapport beoogt een leidraad te zijn voor verladers en eigen vervoerders. Voor verladers dient dit rapport als ondersteuning bij de onderhandelingen met hun vervoerders. Zij kunnen dit als naslagwerk gebruiken. Voor de eigen vervoerders is dit rapport belangrijk om een inzicht te krijgen in de kosten van hun voertuigenpark.

Ook dit jaar kwam vast te staan dat de loonkosten en de brandstofkosten de belangrijkste componenten zijn. Wat precies de invloed is op het totale tarief leest u in het rapport. Deze rapportage is tot stand gekomen door een samenwerking tussen de afdelingen Beleid en Ledenservice.

Mocht u nog vragen hebben dan kunt u natuurlijk altijd contact opnemen met één van de samenstellers.

Patricia de Wilde, beleid
Fred Hoozemans, ledenservice.

1. Indexering

Onderstaand overzicht laat de indexeringen zien van het loon- en prijsniveau in het wegvervoer per kostenpost. Hierbij is oktober 2015 = 100.

Ontwikkelingen loon- en prijsniveau in het wegvervoer

	1 oktober 2015 – 1 oktober 2016
Vaste voertuigkosten	
Rente	- 96%
Motorrijtuigenbelasting	0,6%
Eurovignet	0%
Verzekering	3,0%
Stalling/overhead	P.M.
Onderhoud	1%
Afschrijving	0,93%
Variabele voertuigkosten	
Banden	0,3%
Dieselolie	- 10,48%
Reparatie en onderhoud	-1,3%
Overige kosten	0,2%
Kosten rijdend personeel	
Lonen inclusief sociale lasten (Klasse D5)	2,43%

2. Totale kostenontwikkeling

De onderzochte kostenontwikkeling resulteren in onderstaande overzichten inclusief en exclusief brandstof.

Kostenontwikkeling inclusief brandstofkosten

Ontwikkeling loon- en materiaalkosten (exclusief stalling/overhead) over de verslagperiode 1 oktober 2015 tot 1 oktober 2016*). (In % t.o.v.1-10-2015)

Omschrijving **)	6 tons vrachtauto	9 tons vrachtauto	16 tons vrachtauto	23 tons combinatie
Jaarkilometrage	t.o.v. 1-10-2015	t.o.v. 1-10-2015	t.o.v. 1-10-2015	t.o.v. 1-10-2015
*30.000 km	1,0%	0,7%	0,0%	-0,5%
*60.000 km	0,1%	-0,3%	-1,1%	-1,5%
*100.000 km	-0,8%	-1,2%	-2,2%	-2,5%

*) exclusief stalling/overheadkosten

**) betreft nuttig laadvermogen

Kostenontwikkeling exclusief brandstofkosten

Ontwikkeling loon- en materiaalkosten over de periode 1 oktober 2015 tot 1 oktober 2016*) (in % t.o.v. 1-10-2015)

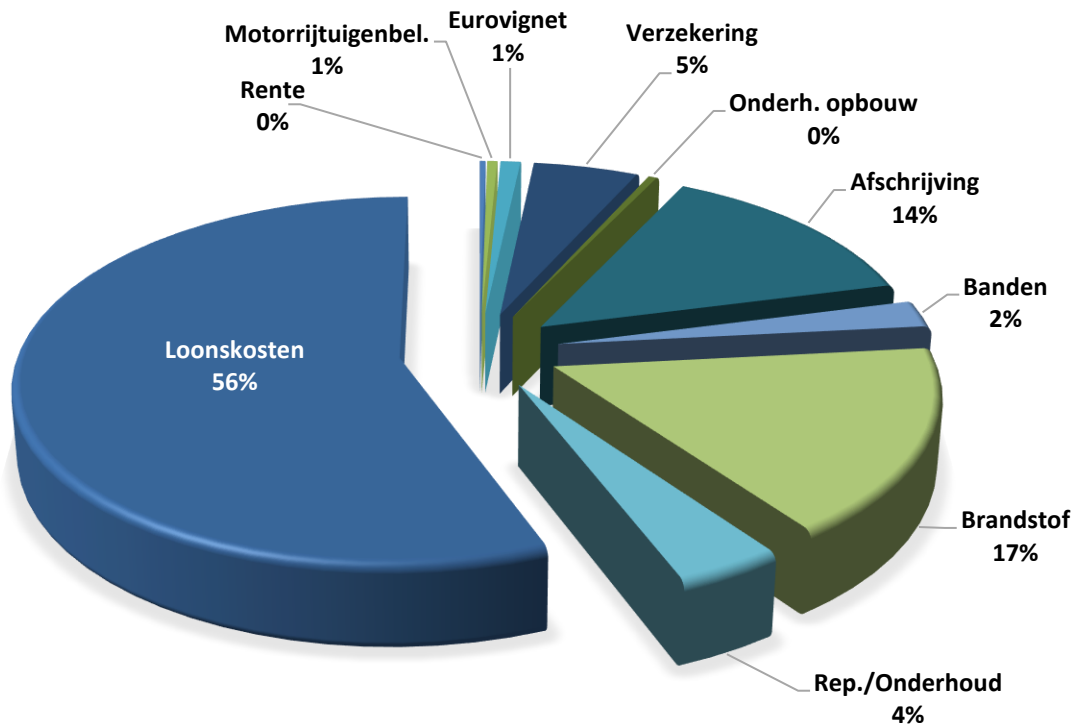
Omschrijving **)	6 tons vrachtauto	9 tons vrachtauto	16 tons vrachtauto	23 tons combinatie
Jaarkilometrage	t.o.v. 1-10-2015	t.o.v. 1-10-2015	t.o.v. 1-10-2015	t.o.v. 1-10-2015
*30.000 km	2,0%	1,9%	1,5%	0,9%
*60.000 km	1,9%	1,8%	1,4%	0,8%
*100.000 km	1,7%	1,7%	1,3%	0,7%

*) exclusief stalling/overheadkosten

**) betreft nuttig laadvermogen

3. Componentenverklaring

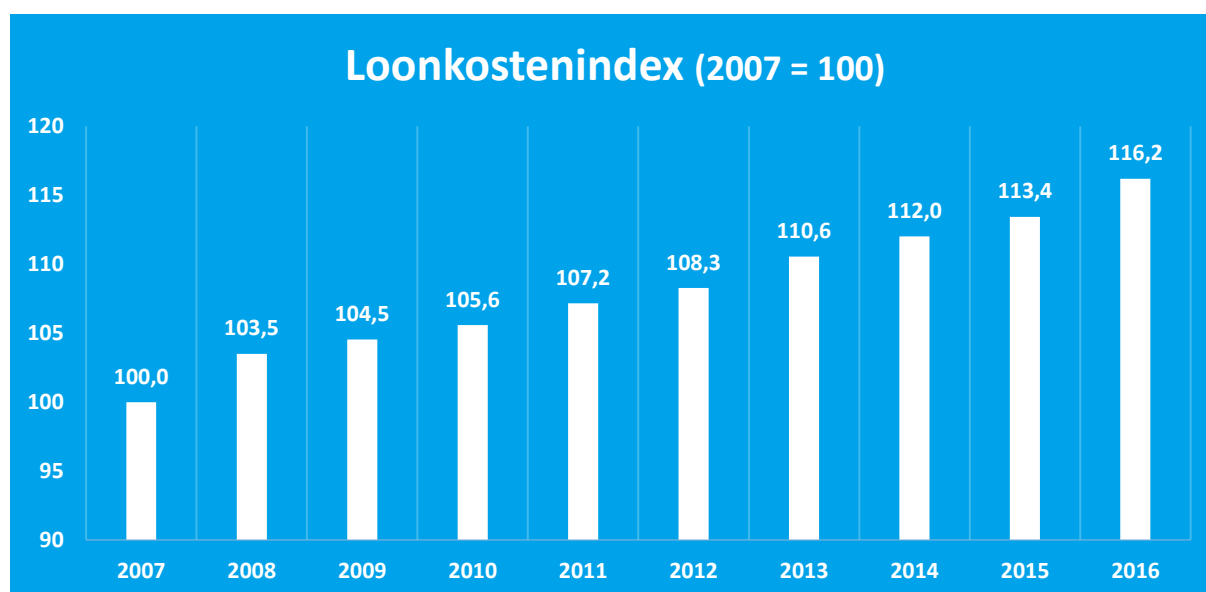
De kostprijs in het wegvervoer is opgebouwd uit een 10-tal componenten, t.w. loonkosten, rente, MRB/Eurovignet, verzekeringen, reparatie en onderhoud (vast en variabel), afschrijving, banden, brandstof, overige kosten. In dit hoofdstuk belichten we de ontwikkelingen per component. Onderstaand de gemiddelde kostenverdeling in 2016.



3.1 Loonkosten

De loonkosten vormen nog altijd de grootste kostencomponent in het wegtransport. Loonwijzigingen hebben om die reden vrijwel direct een significant vervolg op het transporttarief. In dit rapport wordt uitgegaan van een chauffeur binnenlands vervoer loonschaal D5 en een 48-urige werkweek. In berekeningen van de loonkosten is geen rekening gehouden met chauffeursvergoedingen.

Kostenontwikkeling



De huidige cao voor het beroepsgoederenvervoer loopt tot 31 december 2016. Nieuwe cao onderhandelingen starten 26 oktober 2016. In de huidige cao zijn afspraken gemaakt over de loonaanpassing. Per 1 januari 2016 bedraagt de loonaanpassing 2,75%. (per 1 januari 2015 was dit 2,36%).

De berekening voor het jaar 2016 toont een stijging ten opzichte van 2015 van 2,77%, deze stijging wordt dan vrijwel volledig verklaard door de loonsverhoging van 2,75% per 1-1-2016. In onderstaand overzicht is een stijging van 2,43% opgenomen. Dit betreft namelijk de verslagperiode van 1 oktober 2015 tot en met 1 oktober 2016.

Meerjarenontwikkeling

Kalenderjaar	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	3%	3,50%	1,00%	1,50%	1,04%	2,10%	1,32%	1,28%	2,43%

3.2 Brandstof

Voor het berekenen van de gemiddelde dieselprijs per jaar hanteert EVO als referentieperiode de periode waarover het rapport wordt opgesteld. Dit rapport is opgesteld over een onderzoeksperiode van oktober 2015 tot oktober 2016. De brandstofgegevens worden ons door BP ter beschikking gesteld. De algemene ontwikkeling in brandstofprijzen is opgenomen in hoofdstuk vier van het rapport.

Om het jaargemiddelde te berekenen, wordt gerekend met de dagprijs van brandstof.

Kostenontwikkeling

Bij de kosten ontwikkeling van dieselolie wordt uitgegaan van de brutoprijzen af pomp (zelfbediening). De gemiddelde prijzen bedroegen (exclusief btw) per liter:

- 01-10-2014 tot 01-10-2015: 111,90 ct
- 01-10-2015 tot 01-10-2016: 100,17 ct

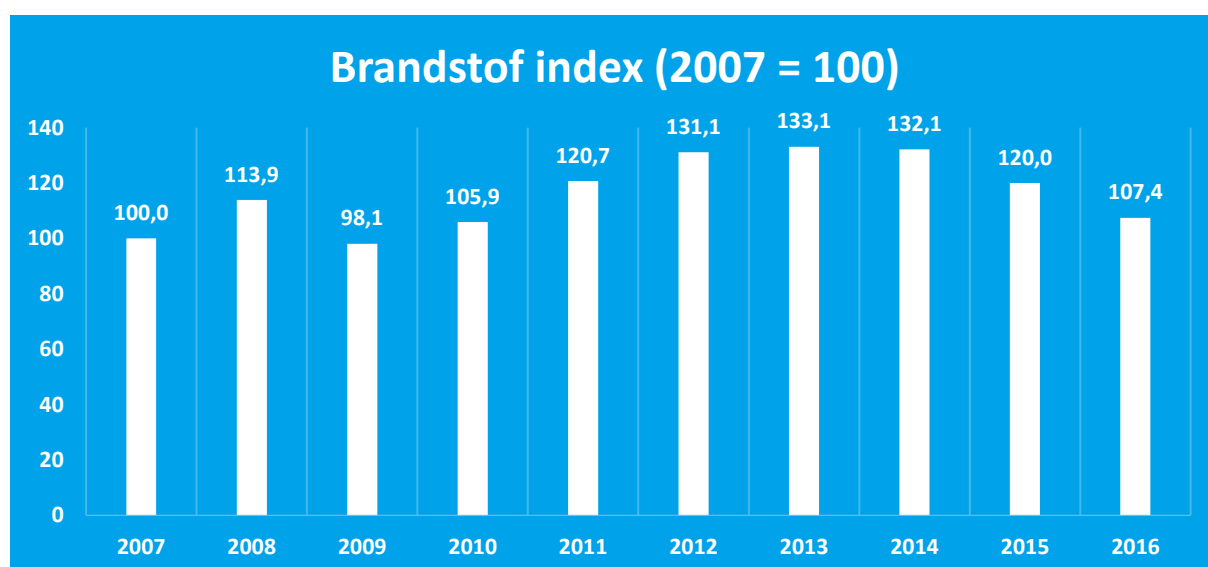
Dit betekent dat de gemiddelde brandstofprijs met 10,48% is gedaald ten opzichte van vorig jaar.

Er is geen rekening gehouden met eventuele kortingen die door de verschillende maatschappijen c.q. pomphouders worden verleend.

Meerjarenontwikkeling

Onderstaande grafiek geeft de indexontwikkelingen van de component brandstof weer. De grafiek geeft de gemiddelde brandstofprijs weer over de verslagperiode oktober tot oktober. De tabel toont de procentuele ontwikkeling ten opzichte van het vorig jaar.

Kalenderjaar	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	-13,9%	-13,9%	-8%	-14%	-8,60%	1,49%	-0,71%	-9,17%	-10,48%



3.3 Rente

Gezien de zeer grote verscheidenheid in mogelijkheden van financiering van de voertuigen is het bijzonder moeilijk om de ontwikkeling van de gemiddelde rentevoet te bepalen. Om die reden is evenals voorgaande jaren gekozen om dat te doen via het rendement op staatsleningen.

Kostenontwikkeling

Voor de renteontwikkeling gaan we uit van het rendement op staatsleningen met een looptijd van 10 jaar. Dit rendement bedroeg:

- Per 24 september 2015: **0,77%**
- Per 29 september 2016: **0,03%**

Dit betekent een absolute daling van het rentepercentage met 0,75 procentpunt. Dit komt overeen met een relatieve daling van het rentepercentage met -96,04%

Verder is voor de ontwikkeling van de post rente het verloop van de aanschafprijzen van

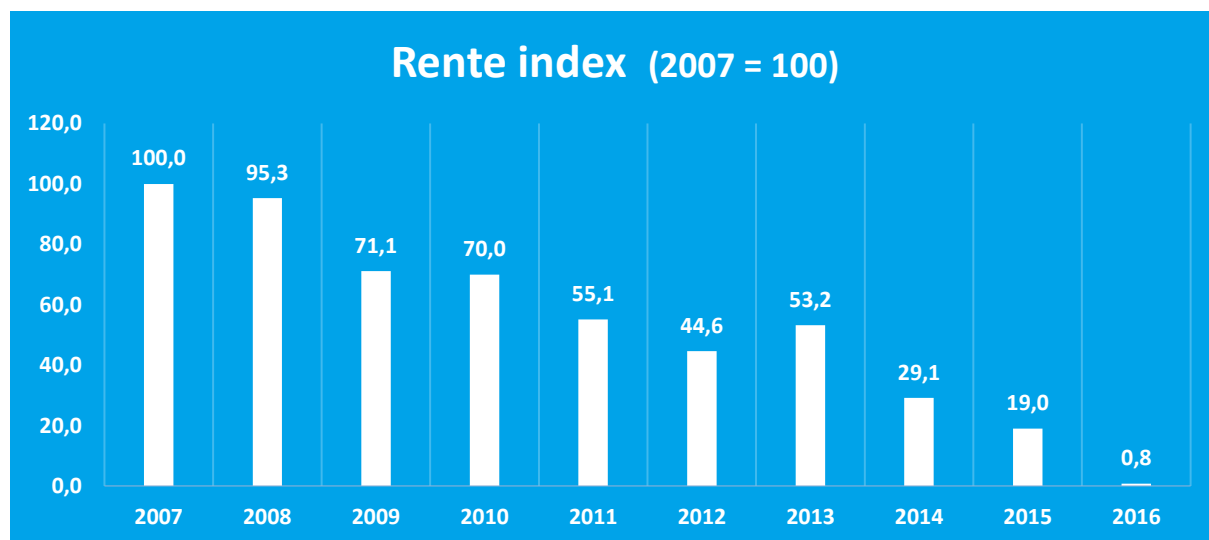
voertuigen bepalend. Hiervoor is uitgegaan van de catalogusprijzen van een representatief aantal merken en/of typen. Gemiddeld genomen zijn deze met 1% gestegen.

In combinatie met de daling van de rente resulteert dit in een daling van de rentekosten met 89% ten opzichte van vorig jaar.

Meerjarenontwikkeling

Onderstaande grafiek laat duidelijk zien dat rente vanaf 2007 sterk is afgenomen.

Kalenderjaar	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	-4,7%	-25,4%	-1,6%	-21,2%	-19,0%	19,1%	-45,2%	-34,8%	-96,0%



3.4 Motorrijtuigenbelasting en Eurovignet

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

Kostenontwikkeling motorrijtuigenbelasting

De tarieven voor de motorrijtuigenbelasting zijn per 1 januari 2016 verhoogd met gemiddeld 0,6%.

Meerjarenontwikkeling

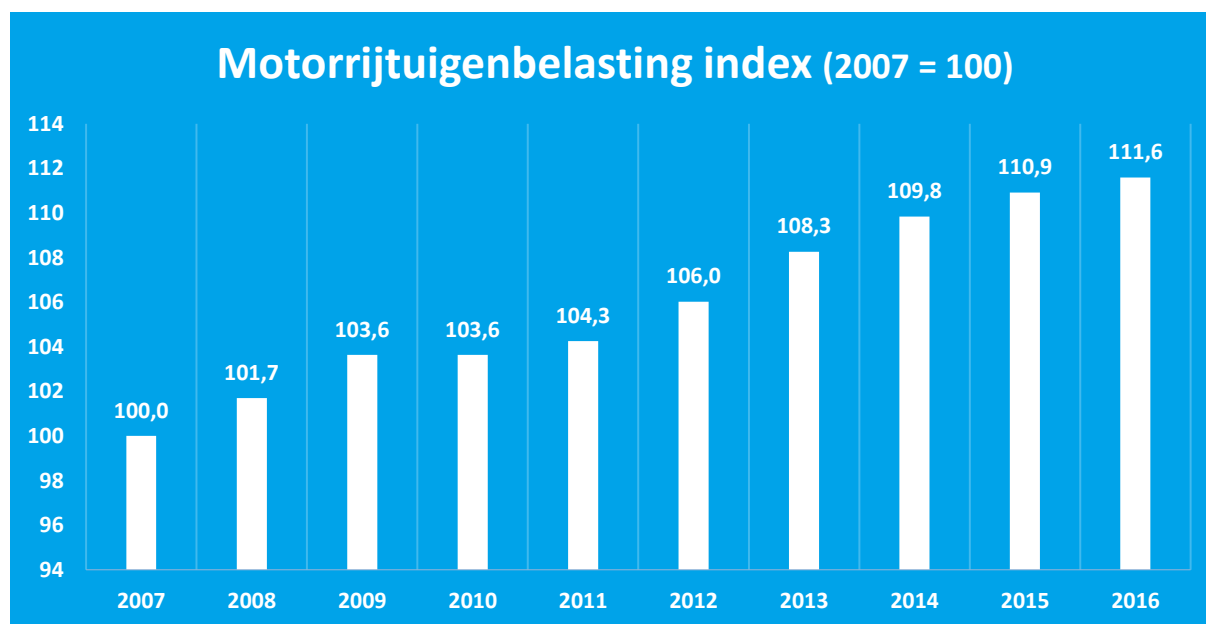
Onderstaande grafiek geeft van de component motorrijtuigenbelasting de indexontwikkelingen weer. De tabel toont de procentuele ontwikkeling ten opzichte van het vorig jaar.

Eurovignet

De tarieven van het eurovignet zijn ook in 2016 niet veranderd. Voor het rijden op rijkswegen binnen Nederland, Luxemburg, Zweden en Denemarken gelden sinds 1 januari 2011 nog steeds onderstaande tarieven.

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

Kalenderjaar	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	1,7%	1,9%	0,0%	0,6%	1,7%	2,1%	1,5%	1,0%	0,6%



3.5 Verzekering

De hoogte van de verzekeringspremie per voertuig is afhankelijk een drietal factoren: de ontwikkeling van de catalogusprijzen van het voertuig, de doorgevoerde wijzigingen in de premie en het schadeverloop van het betreffende voertuig.

Kostenontwikkelingen

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

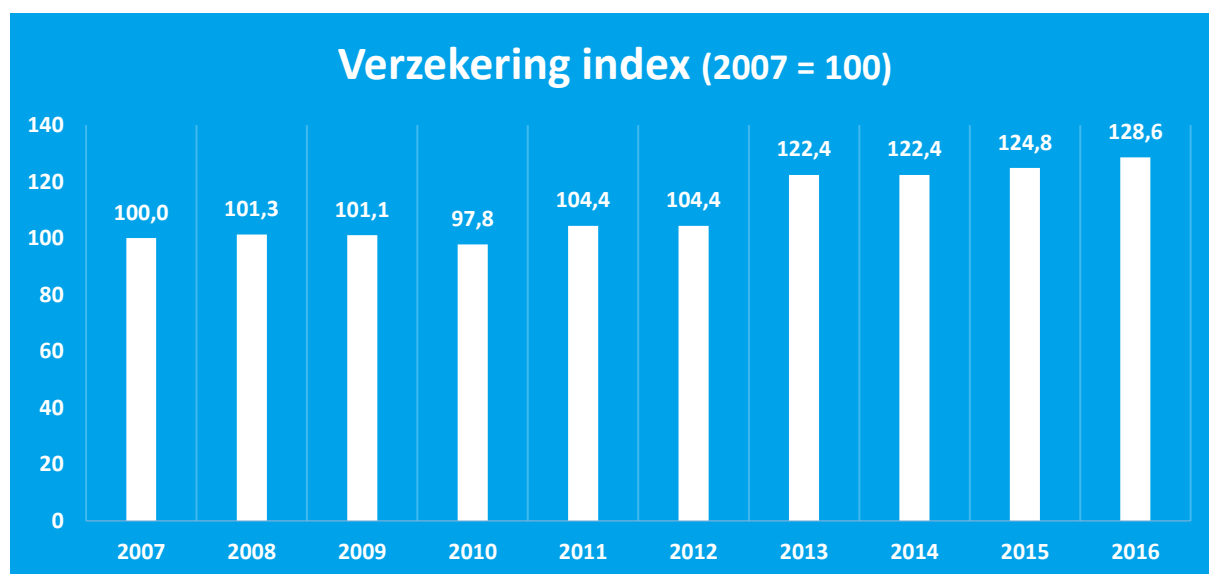
Voor wat betreft de catalogusprijzen kan worden gesteld dat een daling of stijging hiervan over het algemeen pas in de premie tot uitdrukking komt op het moment dat het bestaande voertuig door een nieuw voertuig wordt vervangen. In de verslagperiode is een gemiddelde premie verhoging bij

verzekeringen van 3% doorgevoerd.

Meerjarenontwikkeling

Onderstaande grafiek geeft de indexontwikkelingen van de component verzekeringen weer. In de tabel wordt de procentuele ontwikkeling ten opzichte van het vorig jaar weergegeven. Sinds 2013 is de hoogte de verzekeringen stabiel. De forse verhoging in 2013 ten opzichte van 2012 was het gevolg van de gewijzigde assurantiebelaasting eind 2012 van 9,7% naar 21%.

Kalenderjaar	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	1,30%	-0,20%	-3,30%	6,75%	0,00%	17,28%	0,00%	2,00%	3,00%



3.6 Afschrijving

Om de afschrijving te kunnen berekenen zijn de catalogusprijs, de restwaarde en de termijn waarover wordt afgeschreven van belang.

Kostenontwikkeling

Gemiddeld genomen zijn de catalogusprijzen iets gestegen, voor trekkende eenheden met 1% en getrokken eenheden met 1,7%. Mede van invloed op de ontwikkeling van de afschrijving is het verloop van de bandenprijzen en van de restwaarden.

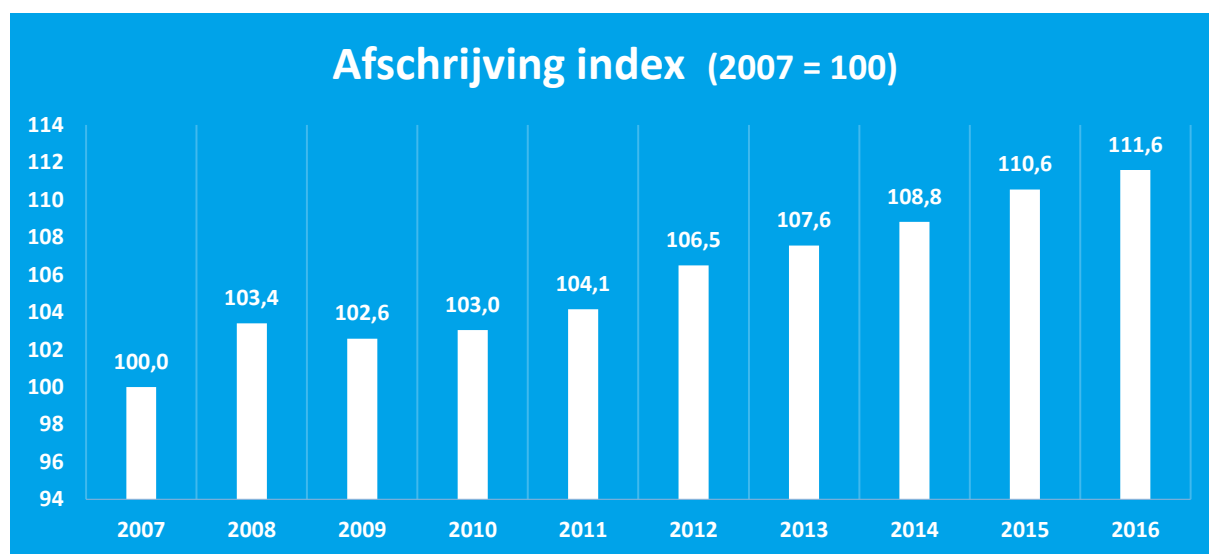
EVO signaleert dat de kwaliteit van de voertuigen steeds verder verbetert. Niettemin

gaat EVO uit van een afschrijvingstermijn van zeven jaar en een restwaarde van 10% en dat de restwaarde evenredig stijgt met de cataloguswaarde. Hierdoor is een stijging van 0,93% op deze component vastgesteld.

Meerjarenontwikkeling

De afschrijvingsindex toont een gelijkmatige stijging.

Kalenderjaar	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	3,40%	-0,8%	0,45%	1,08%	2,25%	1,0%	1,17%	1,60%	0,93%



3.7 Onderhoud getrokken materieel

De vaste kosten voor onderhoud hebben betrekking op de opbouw van de vrachtauto's (laadbakken, laadkleppen en dergelijke).

Kostenontwikkelingen

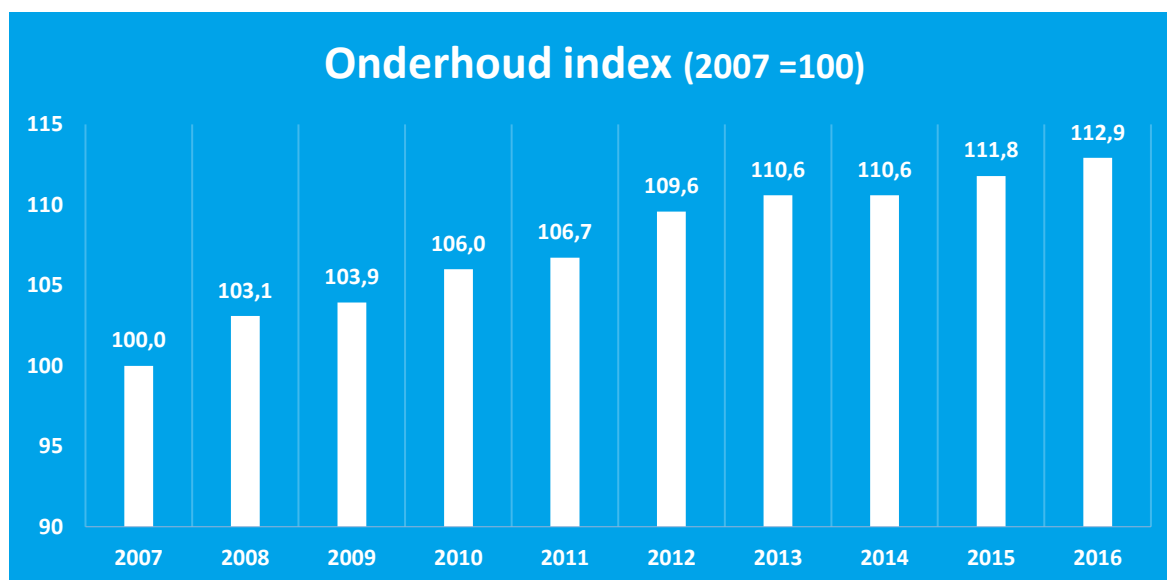
Evenals voorgaande jaren is onderzoek gedaan bij een representatief aantal voertuigfabrikanten en carrosseriebouwers. De componenten die bij onderhoud van getrokken materieel een rol spelen zijn arbeidskosten (40%) en de kosten voor onderdelen (60%).

De onderhoudskosten lopen nogal uiteen. Gemiddeld kan worden aangenomen dat de wijziging in onderhoudskosten op 1% bedraagt ten opzichte van het voorgaande jaar.

Meerjarenontwikkeling

Onderstaande indexering van de onderhoudskosten toont een stabiele jaarlijkse verhoging.

Kalenderjaar	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	3,10%	0,80%	2,00%	0,67%	2,68%	0,94%	0,00%	1,08%	1,00%



3.8 Banden

De mate van slijtage van banden is sterk afhankelijk van het wijze van het gebruik.

De laatste jaren zijn er steeds meer typen banden op de markt gekomen. Deze variëren in prijs en slijtage sterk van die van de reguliere band.

Kostenontwikkelingen

De prijs van de gemiddelde band steeg ten opzichte van het voorgaande jaar met 0,3%.

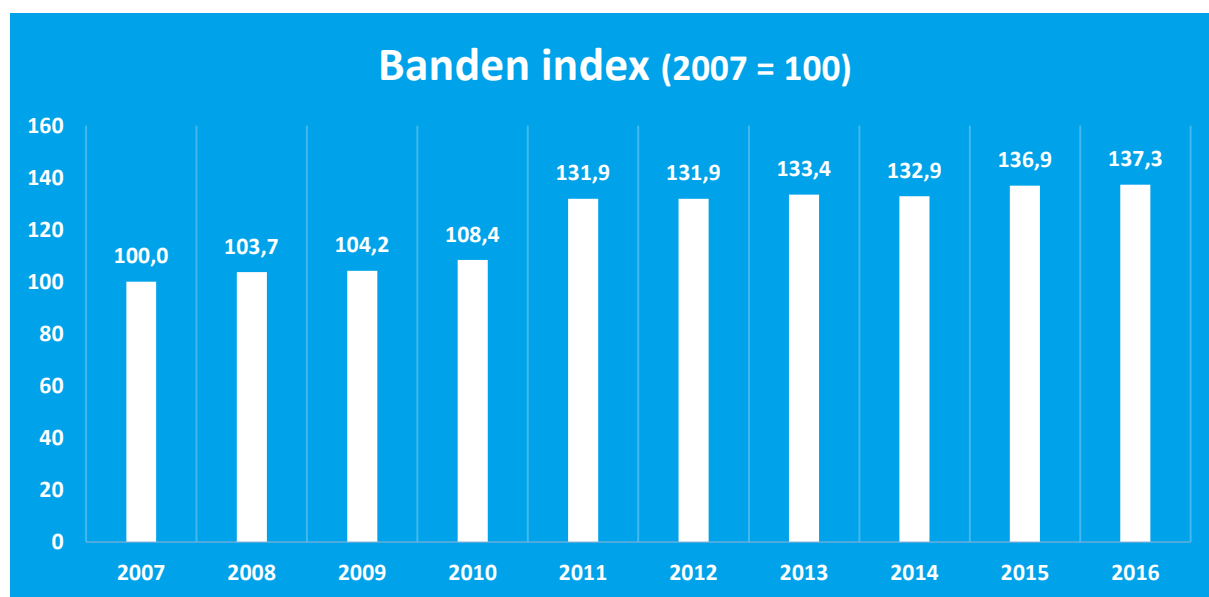
Dit is gebleken uit onderzoek onder een representatief aantal bandenproducenten.

Voor de berekening is uitgegaan van een reguliere vrachtwagenband.

Meerjarenontwikkeling

Onderstaand grafiek toont dat de bandenprijzen zich sinds 2011 zeer gelijkmatig ontwikkelen. De grote stijging in 2011 was het direct gevolg van natuurgeweld in rubber producerende landen, wat voor schaarste aan rubber zorgde.

Kalenderjaar	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	3,70%	0,50%	4,00%	21,69%	0,00%	1,17%	-0,38%	3,00%	0,30%



3.9 Onderhoud trekkende eenheden

Onder variabele kosten worden reparatie- en onderhoudskosten opgenomen die kilometerafhankelijk zijn, zoals motorische en draaiende delen van de vrachtauto. Deze kosten bestaan uit werkplaatskosten, materiaalkosten en olie.

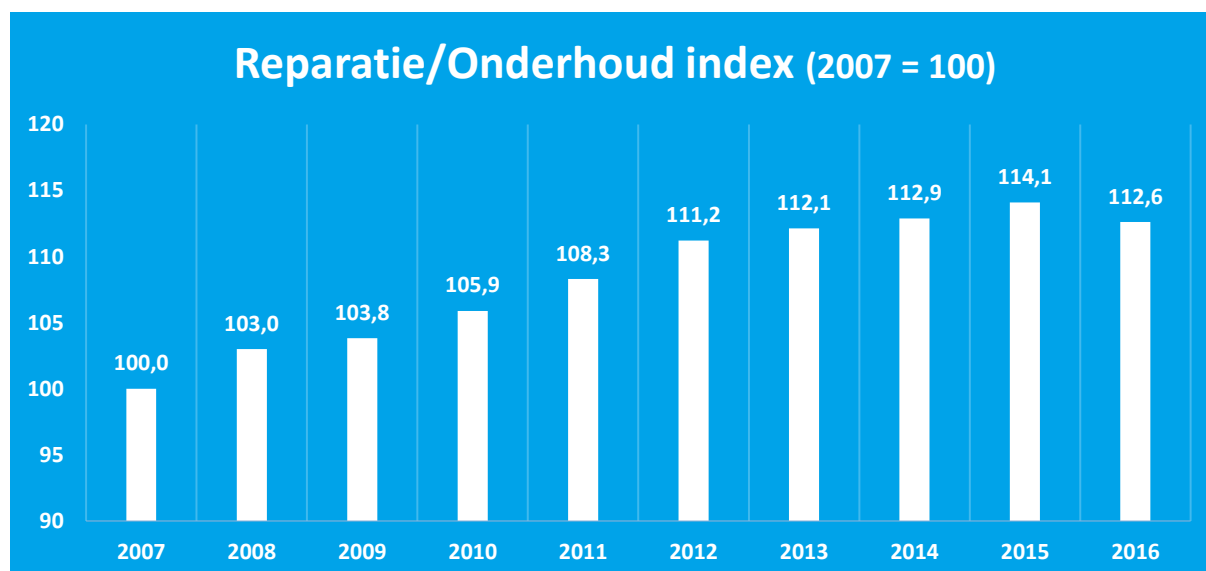
Kostenontwikkelingen

Tijdens de onderzoeksperiode is een daling van 1,3% ten opzichte van vorig jaar vastgesteld. Hierbij is volgende verdeling in kosten als uitgangspunt genomen: werkplaatskosten 40%, materiaalkosten (incl. olie) 60%.

Meerjarenontwikkeling

Ondanks de lichte daling in de onderhoudskosten toont de onderstaande grafieken een gelijkmatige trend in de component onderhoud trekkende eenheden.

Kalenderjaar	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	3,00%	0,80%	2,00%	2,27%	2,68%	0,83%	0,67%	1,08%	-1,30%



3.10 Overige kosten

Behalve alle aanwijsbare kosten zijn diverse kosten die niet direct toe te wijzen aan een component van de kostprijs. Hieronder vallen onder meer printrollen voor de tachograaf en administratiekosten.

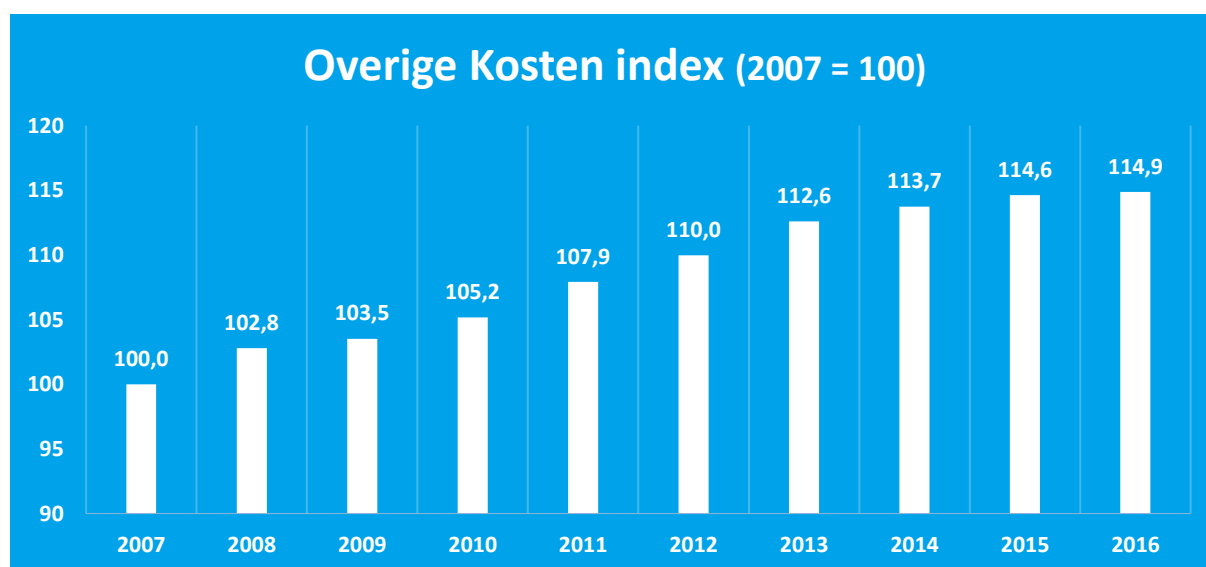
Kostenontwikkeling

Gezien de grote verscheidenheid en de zeer uiteenlopende samenstelling is voor 'overige kosten' als basis genomen de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau zoals door het CBS is

vastgesteld over de periode september 2015 t/m augustus 2016.

Over deze periode is het prijsindexcijfer 0,2%.

Kalenderjaar	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	2,80%	0,70%	1,60%	2,60%	1,90%	2,40%	1,00%	0,80%	0,20%

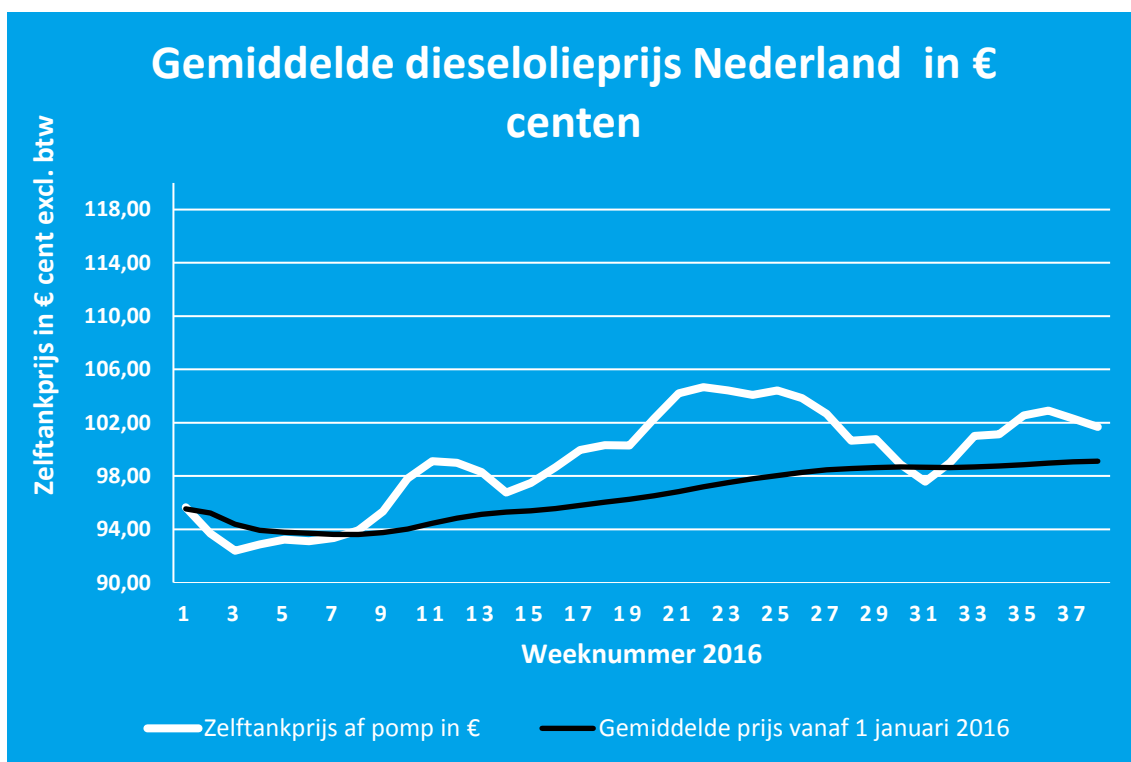


4. Brandstofontwikkeling

EVO stelt wekelijks een overzicht samen van de ontwikkeling van de dieselprijs in Nederland. De brandstofprijzen en de wijzingen in de prijzen zijn dagelijks beschikbaar via www.evo.nl/site/dieselprijs-nederland.

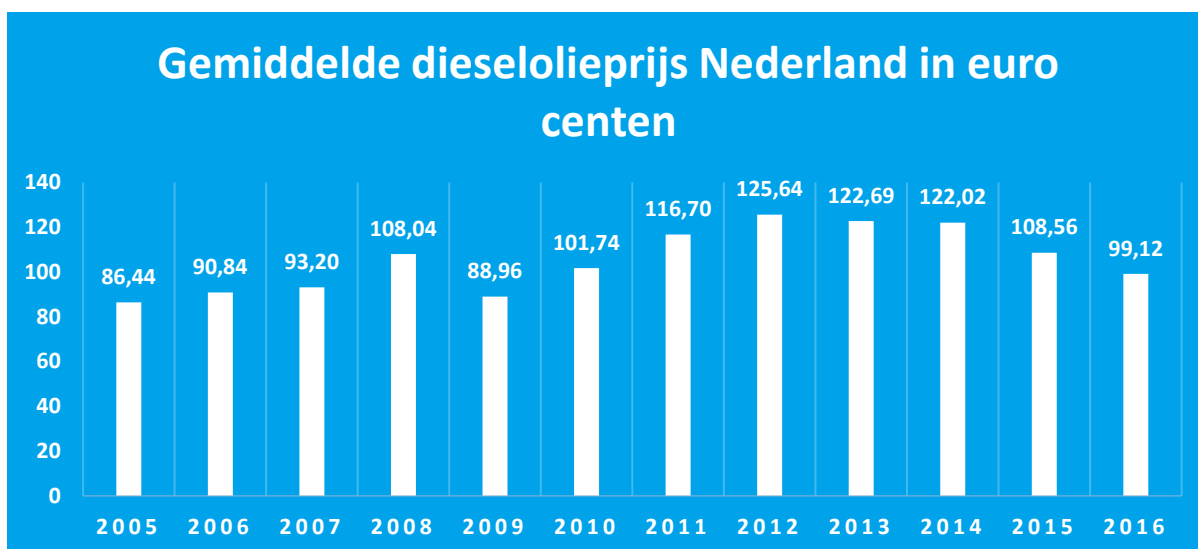
De brandstofprijzen zijn nooit constant. Deze fluctueren overal ter wereld. Over het algemeen is de brandstof duurder dan in andere Europese landen. Dit heeft te maken met de accijnzen en de hogere belastingdruk op brandstof vanuit de Nederlandse overheid.

De dieselloleiprijzen zijn samengesteld op basis van de bruto af pomp prijs (zelfbediening), exclusief btw. Het jaar 2016 startte met een dieselloleiprijs van 95 eurocent ten opzichte van 106 eurocent op 1 januari 2015.



Onderstaande grafiek geeft inzicht in de meerjarenontwikkeling van de brandstofprijs in Nederland. Deze grafiek toont de

gemiddelde dieselloleprijs over het kalenderjaar. Deze prijs is het tarief van de zelfbedieningspomp exclusief btw.



De brandstofprijs daalde in de eerste negen maanden van 2016 gemiddeld 8,7% ten opzichte het kalenderjaar 2015.

Kalenderjaar	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	5,09%	2,60%	15,92%	-17,66%	14,37%	14,70%	7,66%	-2,34%	-0,55%	-9,55%	-8,70%

Brandstofclausule

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

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

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

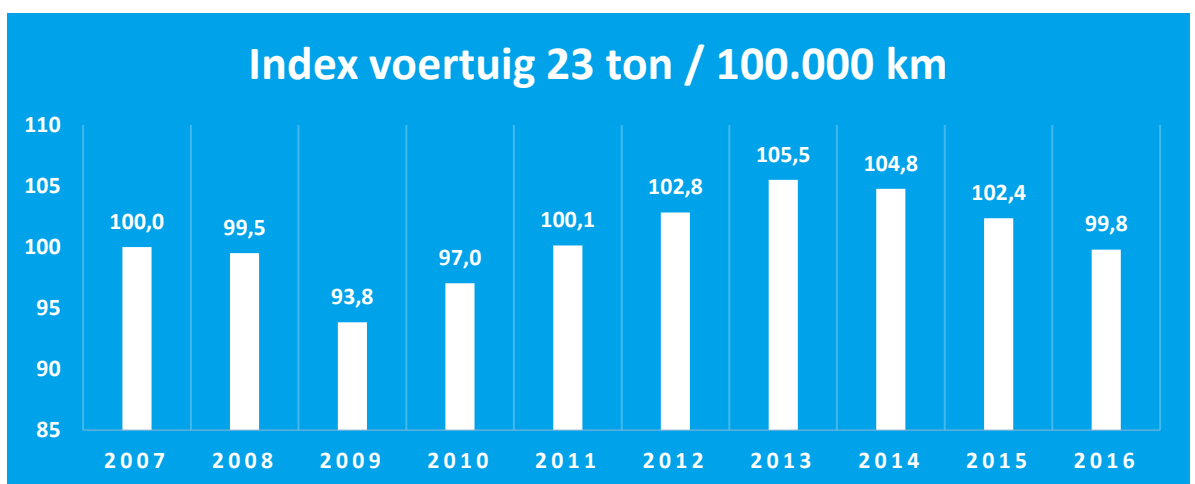
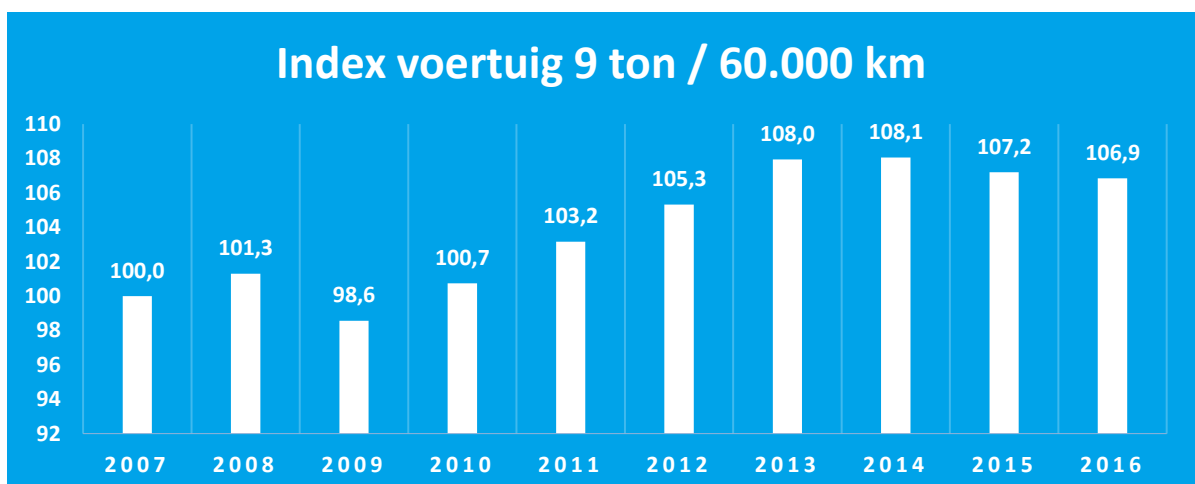
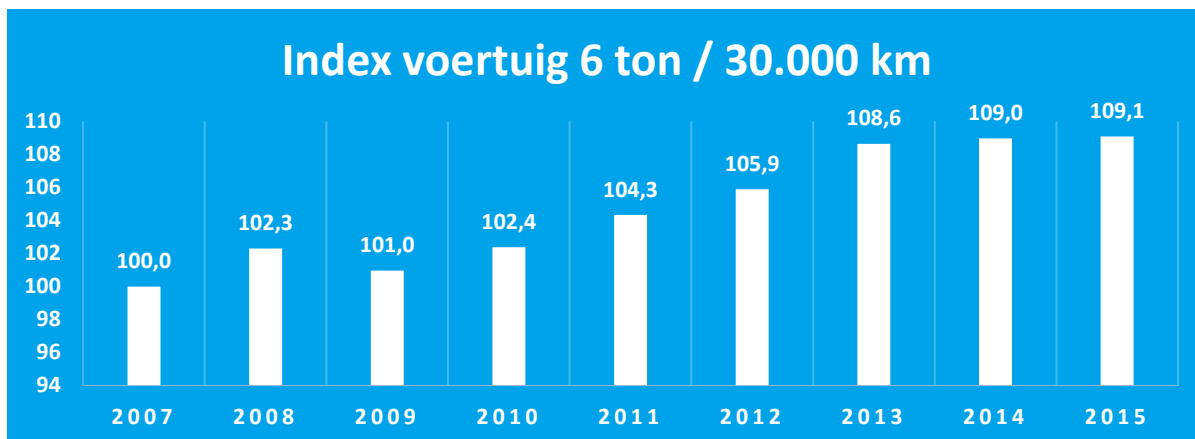
In het binnenlands wegvervoer bedraagt het aandeel van de brandstofkosten in de totale vrachtprijs rond de 17%, terwijl dit in het grensoverschrijdend vervoer (vaak) meer dan 25% is. Bij grensoverschrijdend vervoer spelen ook de dieselolieprijzen in het buitenland een rol.

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

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

5. Index kostenontwikkelingen

Onderstaande overzichten laten zien aan welke trend de kostenontwikkelingen sinds 2007 onderhevig was (2007 = 100). De berekeningen zijn gebaseerd op een 48-urige werkweek. In het bijlage zijn de tabellen voor alle tonnages en kilometrages te vinden.



6. Trends en (markt)ontwikkelingen

Omdat beleidsmatige invloeden en marktontwikkelingen gevolgen hebben voor de tariefstelling van vervoerders worden in dit hoofdstuk enkele belangrijke ontwikkelingen weergegeven. Onderstaande is samengesteld uit de voor de transport branche beschikbare cijfermatige informatie, zoals NIWO en CBS.

6.1 In het kort, de feiten op een rij

- Vrachtwagens maken voor 1,42% deel uit van het totale wegverkeer
- Meer dan 75% van het beroepsgoederenvervoer wordt verreden door het beroepsvervoer (ten opzichte van 25% eigen vervoer)
- 58,5% van alle transportbedrijven is eigen rijders. 0,9% heeft meer dan 100 eenheden
- De bedrijven met >100 eenheden hebben 20,8% van alle vergunningsbewijzen
- Bijna 1 op de 5 transportbedrijven is gevestigd in Zuid Holland (gemiddeld 19%)
- 98,55% van de Nederlandse trucks reed begin 2016 nog steeds op diesel
- 43,6% van de liters worden getankt via eigen thuisinstallatie
- 85% van de het vervoer vanuit Nederlandse vestigingen gebeurt binnen een straal van 300 km, slechts 15% nog daarbuiten (bron: CBS).

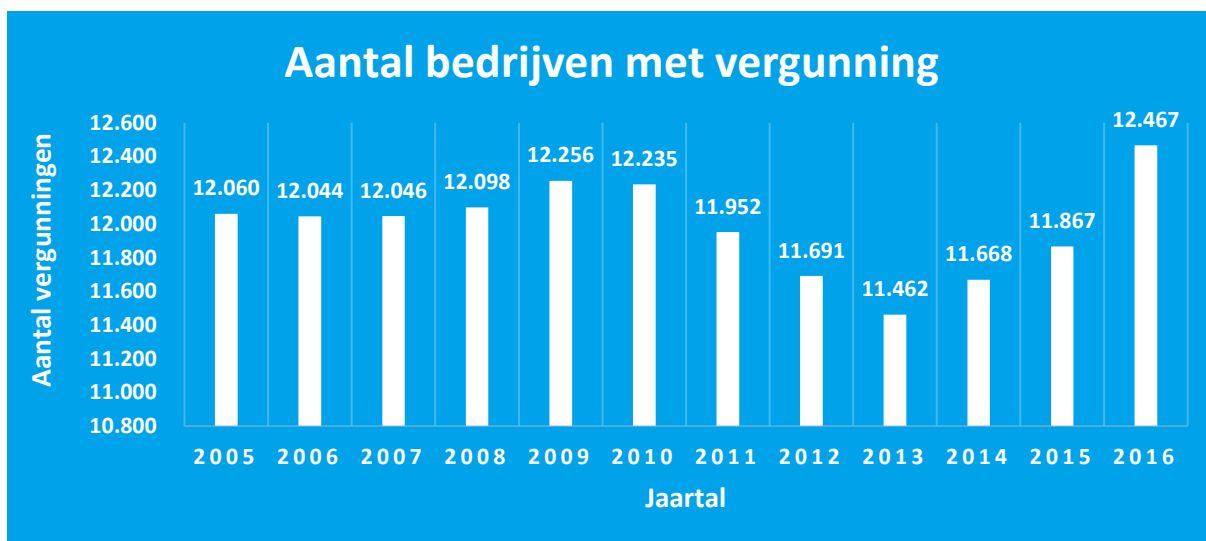
6.2 Weer groei in aantal beroepsgoederenvervoerbedrijven

De wegvervoersmarkt kent een duidelijk onderscheid in het aantal beroepsgoederenvervoerders en het eigen vervoer. Om beroepsgoederenvervoer te kunnen verrichten moet een transportbedrijf zich bij de NIWO inschrijven. Op basis van de gegevens van de NIWO is het aantal voertuigen met een vergunning bekend.

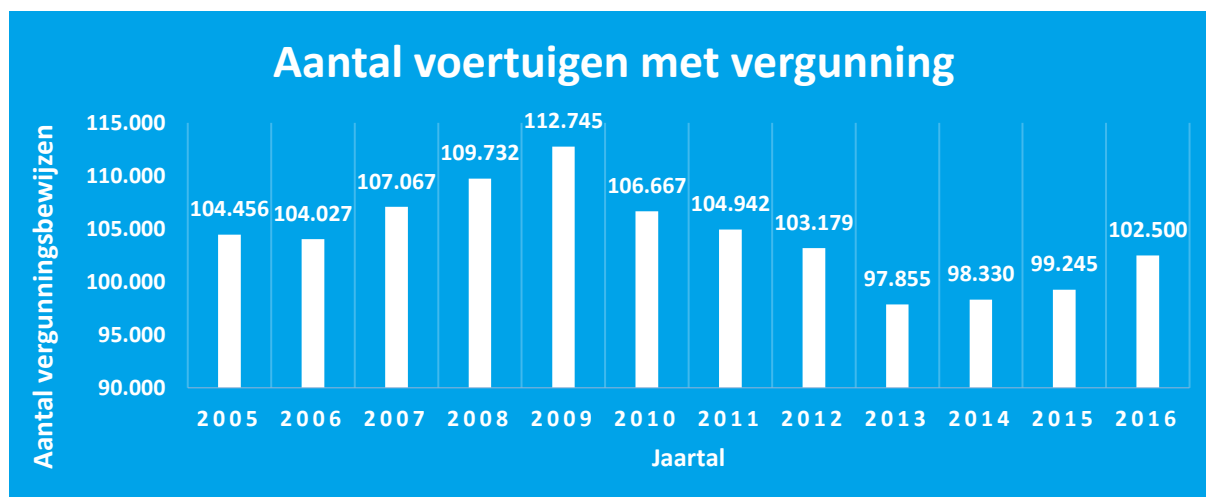
Beroepsgoederenvervoerders

Nederland telt in totaal 12.467 bedrijven in het beroepsgoederenvervoer. Deze bedrijven

hebben tezamen 102.500 vergunningsbewijzen.



Bron: Niwo



Als de ontwikkeling van het aantal vergunninghouders naast de ontwikkeling van het aantal vergunningsbewijzen wordt gelegd vallen een aantal punten op. Het aantal vergunningsbewijzen, transportvoertuigen, stijgt de laatste jaren niet in dezelfde mate als

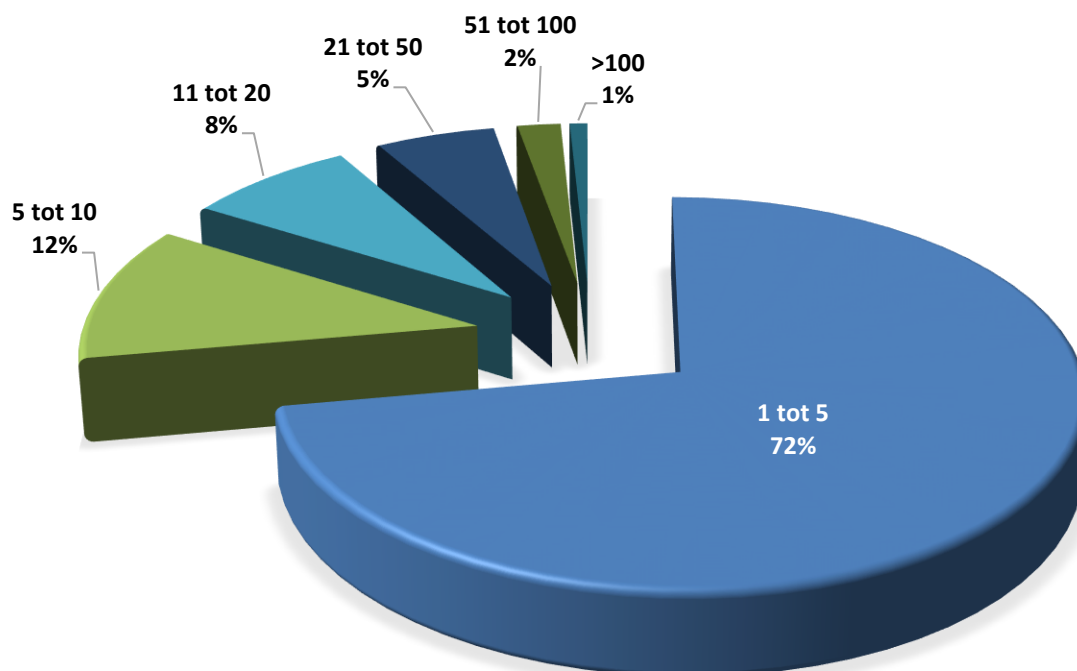
het aantal bedrijven. Het aantal eigen rijders blijft doorstijgen tot 4872 begin 2016. Dat verklaart de groei in het aantal bedrijven.

58,5% van alle bedrijven is 'eigen rijder', met 1 vergunningsbewijs

De Nederlandse transportsector bestaat voor 72% uit bedrijven met vijf of minder vergunningsbewijzen. Deze 9.005 kleinere bedrijven bezitten samen 17.132

vergunningsbewijzen, dat is 17% van het totaal. De 102 grootste bedrijven (nog geen 1% van het totaal bedrijven) bezitten samen 21.240 vergunningsbewijzen, maar liefst 21% van het totaal. Gemiddeld bezit per 2016 een Nederlands transportbedrijf 8,2 vergunningsbewijzen.

VERDELING VERGUNNINGBEWIJZEN



Bijna 1 op de vijf beroepsgoederenvervoerders is gevestigd in de provincie Zuid Holland (19%)

Regionaal zijn er veel verschillen in bedrijvigheid van de transportbedrijven. Al jaren staan de provincies Zuid Holland en Brabant aan top.

Aantal bedrijven per provincie

	2016	
	# bedrijven	
Zuid Holland	2341	18,54%
Noord Brabant	2277	18,03%
Gelderland	1782	14,11%
Noord Holland	1262	9,99%
Limburg	879	6,96%
Overijssel	877	6,94%
Friesland	738	5,84%
Utrecht	722	5,72%
Drenthe	624	4,94%
Groningen	543	4,30%
Zeeland	433	3,43%
Flevoland	151	1,20%

Aantal faillissementen

In 2015 zijn 57 transport- of koeriersbedrijven die op faillissementsdatum in bezit waren van een (Euro)vergunning failliet gegaan. Dat zijn er 41 minder dan in 2014 (98 faillissementen), zie grafiek. Elke vergunninghouder in het beroepsgoederenvervoer over de weg beschikt over een of meerdere vergunningsbewijzen voor op de voertuigen. In 2015 bezaten de gefailleerde bedrijven samen 690 vergunningsbewijzen.

Kalenderjaar	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Aantallen	142	120	127	125	95	57

Omzetontwikkelingen

De groei in het aantal bedrijven en de daling van het aantal faillissementen zet zich ook door in de voorlopige omzetontwikkeling in

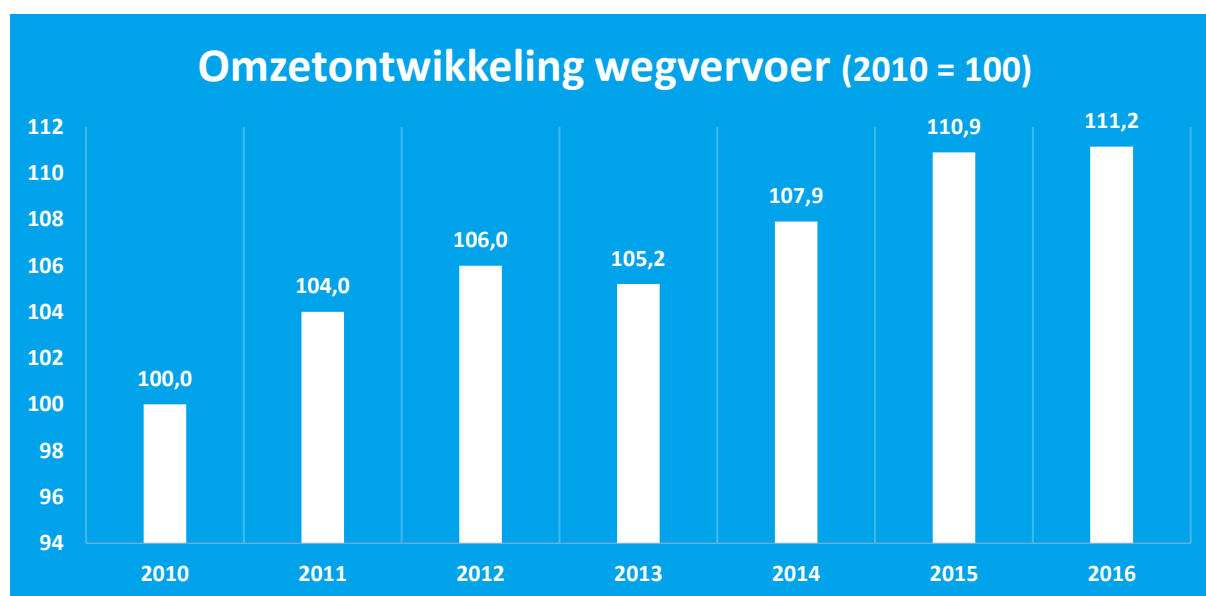
het goederenvervoer. Cijfers van het CBS tonen aan dat naast de gerealiseerde groei in 2015 de verwachte groei in 2016 3% bedraagt.

Kalenderjaar	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016*
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	2,4%	4,0%	2,0%	-0,8%	2,6%	2,80%	3,1%

* cijfers over 2016 zijn de voorlopige cijfers over het eerste half jaar

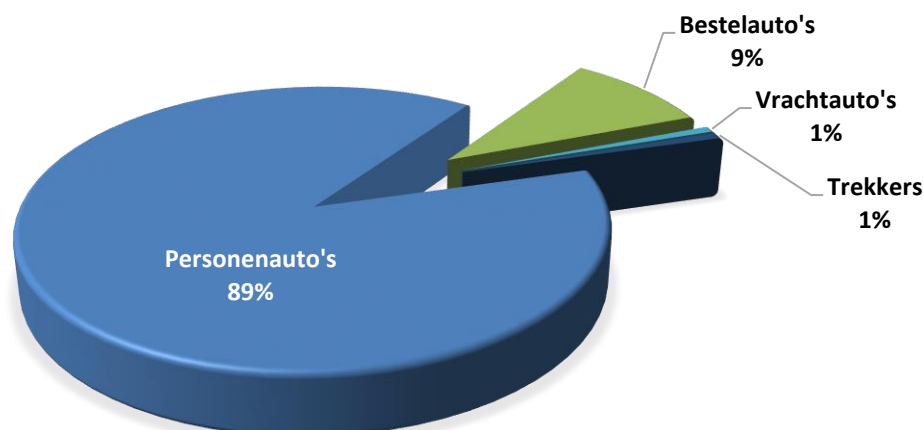
De omzetontwikkeling over meerdere jaren laat zien dat de wegvervoersmarkt op de weg terug is. Hoewel een stijgende omzet niet direct

gepaard gaat met een toenemende winstgevendheid binnen de sector, laten de cijfers wel een positieve ontwikkeling zien.



* cijfers over 2016 zijn de voorlopige cijfers over het eerste half jaar

ONTWIKKELING IN HET AUTOPARK



Wagenpark

Het aantal bakwagens in de truckvloot daalt gestaag ten gunste van het aantal trekkers. Slechts 22% van de vloot bestaat nog uit bakwagens (voorheen 48%) en van elke 10 nieuwe registraties boven de 3,5 ton is 7 een trekker (47% van de totale vloot). Flexibiliteit, standaardisatie en lagere aanschafkosten zijn hiervoor de belangrijkste redenen. Opkomst van E-commerce vraagt om meer bestelwagens. Op de markt voor lichte bakwagens vindt een verschuiving plaats, door

de groei van e-commerce en kleinere en frequentere zendingen die daarmee gepaard gaan. In de toekomst zullen dit vanwege de zero emissie ambitie van steden steeds vaker elektrische voertuigen zijn. Onzekerheid over het overheidsbeleid en het gebruik van (groener) materieel de komende 7-10 jaar zorgen op korte termijn dat investeringen in bakwagens nog worden uitgesteld.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Bakwagen	38.109	37.657	36.434	35.068	33.338	32.380	31.676
Bouwvoertuig	7.546	7.469	7.026	6.608	6.210	5.872	5.804
Geconditioneerd vervoer	8.223	8.110	7.988	7.674	7.504	7.373	7.365
Reinigingsvoertuig	4.248	4.382	4.380	4.104	4.155	4.209	4.258
Tankwagen	964	934	881	842	844	837	807
Trekker (zonder vaste bak)	68.460	68.722	68.416	67.418	66.817	67.700	68.480
Voor vervoer van voertuigen	4.262	4.401	4.344	4.205	4.094	3.942	4.033
Wisselbare opbouw	15.278	15.415	15.047	14.231	13.474	13.051	12.776
Overige voertuigen	10.421	10.916	10.551	10.609	11.482	11.548	11.654
Totaal	157.511	158.006	155.067	150.759	147.918	146.912	146.853

6.3 Duurzaamheid en milieu

Met de introductie van de Euro VI-truck wordt de uitstoot van schadelijke stoffen voor nieuwe trucks tot een minimum beperkt.

Vrachtautopark (>3,500 kilogram) naar emissieklassen

Euro 0	Euro 1	Euro II	Euro III	Euro IV	Euro V	EEV	Euro VI
4.018	2.156	7.555	2.2851	9.879	5.2707	26.953	15.770
2,83%	1,52%	5,32%	16,10%	6,96%	37,15%	19,00%	11,11%

De Europese overheid is tot 2050 gericht op het reduceren van de CO₂-uitstoot van alle vervoersmiddelen. Doelstellingen zijn:

- CO₂-reductie van 60 % (peiljaar 1990) in 2050
- CO₂-reductie van 20 % (peiljaar 1990) in 2020

De nadruk ligt in eerste instantie op het personenvervoer. In 2030 moet hier een reductie van 44% bereikt zijn. Voor de lichte bedrijfswagens moet dit in 2030 33% zijn en voor de zware bedrijfswagens een reductie van 10%. De focus daarbij ligt op efficiëntie verbetering en alternatieve aandrijflijnen.

Opvolging van de EuroVI-norm in dezelfde vorm (Euro VII) komt er naar verwachting niet. Dat de aandacht voor CO₂-reductie blijft duidelijk.

Perspectief voor trucks op alternatieve brandstoffen verbeterd hiermee. Hoewel de efficiëntie verder omhoog kan en diesel voorlopig een belangrijke rol blijft spelen, is er

toekomst voor schonere trucks op LNG voor het zwaardere transport en elektriciteit voor het lichtere transport.

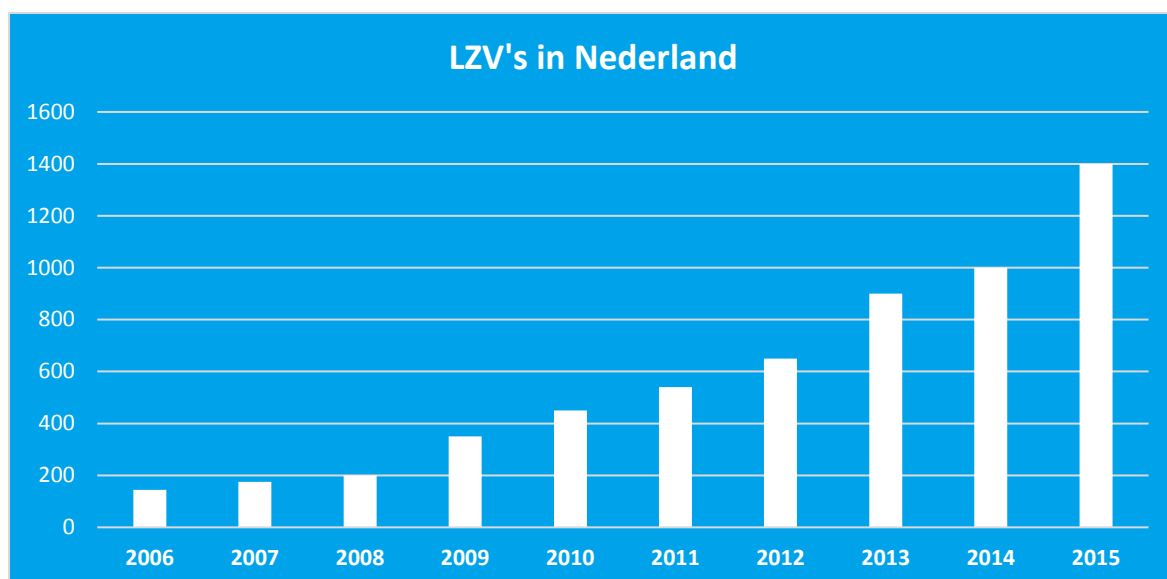
Het aantal voertuigen op alternatieve brandstoffen is nog heel gering; 98,55% van de Nederlandse trucks reed begin 2014 nog steeds op diesel. Ondanks de lange aanloop verandert het perspectief wel.

Het aantal geregistreerde elektrische bedrijfswagens >3.500 is 64 in 2016 t.o.v. 46 in 2014 en het aantal geregistreerde elektrische bedrijfswagens <3.500 : 1572. Op dit moment rijden er zo'n 300 LNG trucks in Nederland.

(bron: RVO).

LZV's

In Nederland rijden momenteel meer dan 1500 LZV's . In België, Spanje en Duitsland lopen er proeven. Deze proeven lijken positief uit te vallen. Benelux werkt aan een beschikking dat een grensoverschrijdende proef mogelijk moet maken. EVO verwacht dat de eerste grensoverschrijdende proef op zijn vroegst in 2017 start.



Kalenderjaar	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	145	175	200	350	450	540	650	900	1000	1400

Bron: Mobiliteit in Cijfers Auto's (Bovag/ Rai vereniging)

6.4 Beleidsontwikkelingen

Naast cijfermatige ontwikkelingen zijn ook beleidsontwikkelingen van invloed op de wijze hoe de wegvervoersmarkt zich ontwikkelt. Het afgelopen jaar waren de volgende ontwikkelingen relevant:

Milieuzones

Het convenant milieuzones vrachtverkeer wordt verlengd tot en met 31 december 2017 en wijzigt inhoudelijk niet. Dit betekent dat het huidige toegangsregime (minimaal Euro IV) hetzelfde blijft. In Nederland zijn er 13 gemeenten met een milieuzone voor het vrachtverkeer. Deze gemeenten hanteren een gelijk toegangsregime en hebben dezelfde ontheffingsregels. Het convenant is ondertekend door de gemeenten met een milieuzone, EVO, Transport en Logistiek Nederland en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De milieuzones voor vrachtverkeer zijn er sinds 2008.

Voor bestelauto's is het niet gelukt om een convenant af te sluiten. Utrecht kent sinds 2015 een verbod voor bestelauto's ouder dan 2001, Rotterdam heeft sinds 1 jan 2016 een milieuzone ingevoerd voor bestelauto's ouder dan 15 jaar en Amsterdam voert een milieuzone in per 1 jan 2017 voor bestelauto's ouder dan 17 jaar.

Het schrikbeeld is een lappendeken aan maatregelen ten aanzien van stedelijke distributie na afloop van het convenant milieuzones vrachtverkeer. Het bedrijfsleven heeft behoefte aan duidelijke kaders. Gemeenten willen stapsgewijs naar schonere steden. EVO heeft daarom het initiatief genomen om een als bedrijfsleven en overheid een gezamenlijk traject in te gaan om de mogelijkheid te verkennen om in 2017 tot dergelijke langere termijn afspraken te komen. Daarbij gaat het om het gezamenlijk vaststellen van de uitgangspunten, doelen en mogelijk instrumentarium in het kader van bevoorrading van binnensteden.

Greendeal Zero Emission Stadsdistributie

EVO werkt mee aan de Green Deal Zero emissie stadsdistributie. Deze Green Deal is gericht op het verduurzamen van de stedelijke

logistiek, met als doel om deze in de aangesloten binnensteden in 2025 kosteneffectief op zero emissie te krijgen. Dit betekent dat zero emissie stadslogistiek haalbaar moet zijn vanuit technisch, economisch en handhavingsperspectief. Tot aan 2020 testen alle betrokken partijen in pilots uit wat er mogelijk is. Indien haalbaar en betaalbaar, moet in 2025 stap voor stap het beoogde doel behaald zijn.

Kilometerheffing België en Duitsland

Sinds 1 april 2016 heft België tol op het hoofdwegennet voor voertuigen met een maximum toegestaan totaalgewicht van meer dan 3,5ton. Het tarief bedraagt (Varieert tussen 7 en 20 cent per km afhankelijk van tonnage en euro=norm) ongeveer 12 cent per kilometer. Duitsland hanteert een gedifferentieerd heffingssysteem. Kilometerprijzen variëren van 12,5 cent voor Euro VI voertuigen tot 21,4 cent voor de meest vervuilende voertuigen. In 2018 heft Duitsland voor alle Bundesstraßen en het autosnelwegennetwerk Maut. Hierbij ligt de grens op voertuigen van meer dan 7,5ton.

Minimum lonen in Europa

De Europese commissie heeft in maart 2016 voorgesteld om de Detacheringsrichtlijn te herzien. Daarbij komt het principe van gelijk loon voor hetzelfde werk op dezelfde werkplek voorop te staan. Anticiperend op de harmonisatie van minimumlonen in Europa hebben Duitsland en Frankrijk het minimumloon voor buitenlandse chauffeurs reeds ingevoerd met nationale wetgeving, omdat er volgens deze lidstaten sprake is van oneerlijke concurrentie van chauffeurs uit landen in Midden- en Oost-Europa. In Duitsland geldt de Mindestlohngesetz (MiLoG), een minimumloon voor ieder beroep uit iedere branche. De Duitse autoriteiten vragen onder

meer bij transport van en naar Duitsland bewijs (vertaald in het Duits) waarmee kan worden aangetoond dat het juiste loon is betaald. Ook Frankrijk heeft een dergelijke wet recent in uitvoering gebracht: Wet Macron. Italië heeft een zelfde regeling als Frankrijk in voorbereiding. De minimumlonen van al deze landen liggen lager dan in Nederland.

Nederland werkt aan een vergelijkbare regel, de notificatieplicht. Die houdt in dat buitenlandse chauffeurs die Nederland binnenrijden, een aanmeldingsverplichting krijgen. Zolang zij in Nederland rijden, moet aan hen in ieder geval het Nederlandse minimumloon worden betaald.

De diversiteit in meld- en registratieplichten in de verschillende lidstaten is problematisch. Al deze maatregelen brengen administratieve lasten voor het bedrijfsleven met zich mee.

PayChecked (keurmerk ketenaansprakelijkheid)

De Wet Aanpak Schijnconstructies is een bestaande wet die in 2015 van kracht is geworden. Tot nu toe vallen werkzaamheden die worden uitgevoerd onder een vervoersovereenkomst of een expeditie-overeenkomst niet onder deze wet. Dat gaat nu op korte termijn veranderen. De WAS regelt onder andere ketenaansprakelijkheid voor het loon.

Op 6 oktober jl. heeft de Tweede Kamer ingestemd met de aanpassing van de Wet Aanpak Schijnconstructies. Daarmee kan de aanpassing door naar de Eerste Kamer. Verwachte invoering van deze wet is op 1 februari of 1 maart 2017.

Op 23 juni jl. lanceerde TLN en het keurmerk PayChecked in Transport. Meer informatie over PayChecked in Transport is te vinden op www.paychecked.nl. PayChecked in Transport is een initiatief van TLN en EVO.

Kenteken tractoren

Op 27 juni is het debat in de 2e kamer onverwachts opgeschort, mede door de verschillende amendementen. In het debat is bijgaande brief toegezegd. De tweede termijn van het wetgevingsoverleg kon niet meer voor het zomerreces plaatsvinden. Daarmee loopt de invoering van de wet kentekening vertraging op en is de invoeringsdatum van 1 januari 2017 wellicht niet meer haalbaar.

Omgevingswet

Het kabinet wil komen tot bundeling en vereenvoudiging van het omgevingsrecht. Hiertoe is de Omgevingswet opgesteld. Deze wet gaat een groot aantal wetten vervangen, die de ontwikkeling en het beheer van de fysieke leefomgeving reguleren. De Omgevingswet wordt verder uitgewerkt in vier besluiten: het Omgevingsbesluit, het Besluit activiteiten leefomgeving, het Besluit kwaliteit leefomgeving en het Besluit bouwwerken leefomgeving. De besluiten liggen nu voor ter consultatie. Deze koepelwet treedt naar verwachting in 2019 in werking

7. Kostenopbouw

Onderstaande tabel geeft inzicht in de kostenopbouw van onze berekeningen. Het uurloon wordt op basis van een 48-urige werkweek meegenomen.

Kostenniveau per 1 oktober 2016 (bij verschillend jaarkilometrage en laadvermogen)

Kostenpost	6 tons vrachtauto			9 tons vrachtauto		
	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar
* Rente	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
* Motorrijtuigenbel.	0,4%	0,4%	0,3%	0,4%	0,4%	0,3%
* Eurovignet	N.V.T.	N.V.T.	N.V.T.	1,0%	0,9%	0,8%
* Verzekering	4,8%	4,3%	3,6%	5,1%	4,6%	4,0%
* Onderh. opbouw	0,6%	0,5%	0,4%	0,5%	0,5%	0,4%
* Afschrijving	11,0%	9,9%	-	12,7%	11,4%	-
Totale vaste kosten	16,8%	15,1%	4,4%	19,8%	17,8%	5,5%
* Afschrijving	-	-	13,0%	-	-	11,5%
* Banden	1,7%	3,1%	4,4%	1,1%	2,0%	2,9%
* Brandstof	7,2%	12,9%	18,0%	8,3%	14,8%	21,3%
* Rep./Onderhoud	2,5%	4,6%	6,4%	2,2%	4,0%	5,8%
Totale variabele kosten	11,5%	20,6%	41,7%	11,6%	20,8%	41,4%
Totale materieelkosten	28,3%	35,7%	46,1%	31,4%	38,6%	46,9%
* Loonkosten D5 (incl.soc.lasten)	71,7%	64,3%	53,9%	68,6%	61,4%	53,1%
Totale kosten ¹⁾	100%	100%	100%	100%	100%	100%

¹⁾ exclusief overheadkosten

Kostenpost	16 tons vrachtauto			23 tons combinatie		
	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar
* Rente	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%
* Motorrijtuigenbel.	0,4%	0,3%	0,3%	1,0%	0,9%	0,8%
* Eurovignet	0,9%	0,8%	0,7%	1,4%	1,2%	1,0%
* Verzekering	6,3%	5,5%	4,8%	7,7%	6,8%	5,8%
* Onderh. opbouw	0,5%	0,4%	0,4%	0,0%	0,5%	0,4%
* Afschrijving	15,8%	13,8%	11,9%	21,6%	18,9%	16,2%
Totale vaste kosten	23,9%	21,0%	18,0%	31,7%	28,2%	24,3%
* Afschrijving	-	-	-	-	-	-
* Banden	1,3%	2,3%	3,3%	1,3%	2,2%	3,2%
* Brandstof	10,7%	18,7%	26,8%	10,3%	17,9%	25,8%
* Rep./Onderhoud	2,1%	3,6%	5,2%	2,2%	3,9%	5,6%
Totale variabele kosten	14,0%	24,6%	35,3%	13,8%	24,1%	34,6%
Totale materieelkosten	37,9%	45,6%	53,3%	45,5%	52,3%	58,9%
* Loonkosten D5 (incl.soc.lasten)	62,1%	54,4%	46,7%	54,5%	47,7%	41,1%
Totale kosten ¹⁾	100%	100%	100%	100%	100%	100%

¹⁾ exclusief overheadkosten

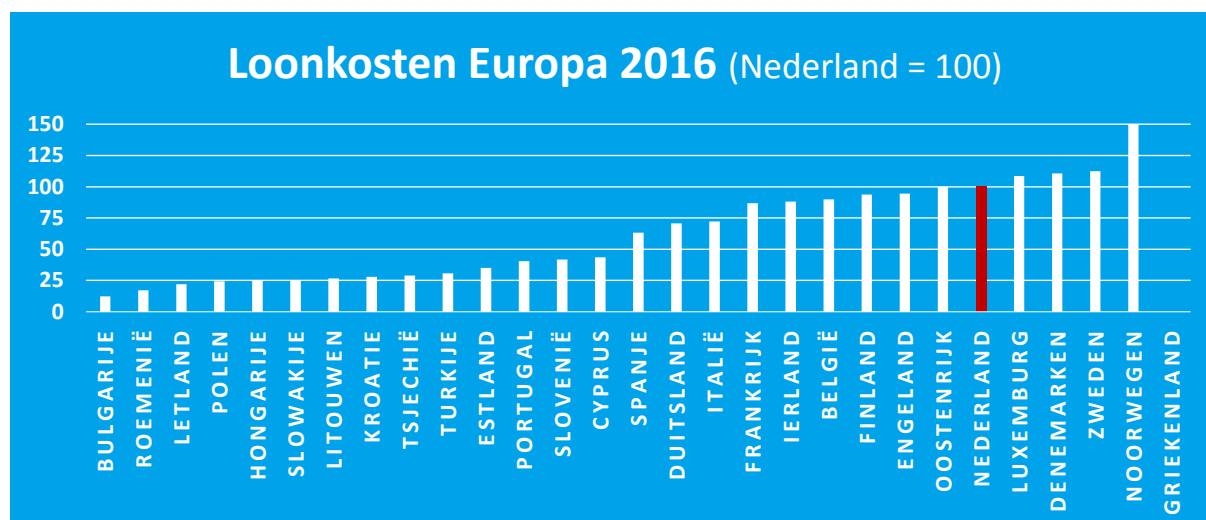
8. Internationaal wegvervoer

In dit hoofdstuk zijn de ontwikkelingen in het wegvervoer binnen Europa weergegeven. Analyse toont de ontwikkeling van loonkosten, brandstofkosten en het aandeel goederenvervoer uitgedrukt in ton per kilometers. De gegevens zijn afkomstig van Eurostat, de organisatie die binnen Europa de statistieken van verschillende landen bijhoudt.

Loonkosten

De loonkosten voor chauffeurs in Europa verschillen enorm. Onderstaande tabel maakt inzichtelijk wat de verhouding in loonkosten is tussen de verschillende Europese lidstaten, hierbij namen we Nederland als uitgangspunt (100). Op basis van een onderzoek naar

absolute loonkosten in Europa uit 2012, extrapoleerden we de gegevens op basis van kwartaalontwikkelingen naar 2015. De cijfers over 2016 zijn bij het opstellen van het rapport voorlopige cijfers.



De ontwikkeling in loonkosten van personeel in het goederenvervoer is de afgelopen jaren in Oost-Europa significant geweest. Onderstaande tabel geeft, van de tien landen die het grootste aandeel hebben bij internationaal

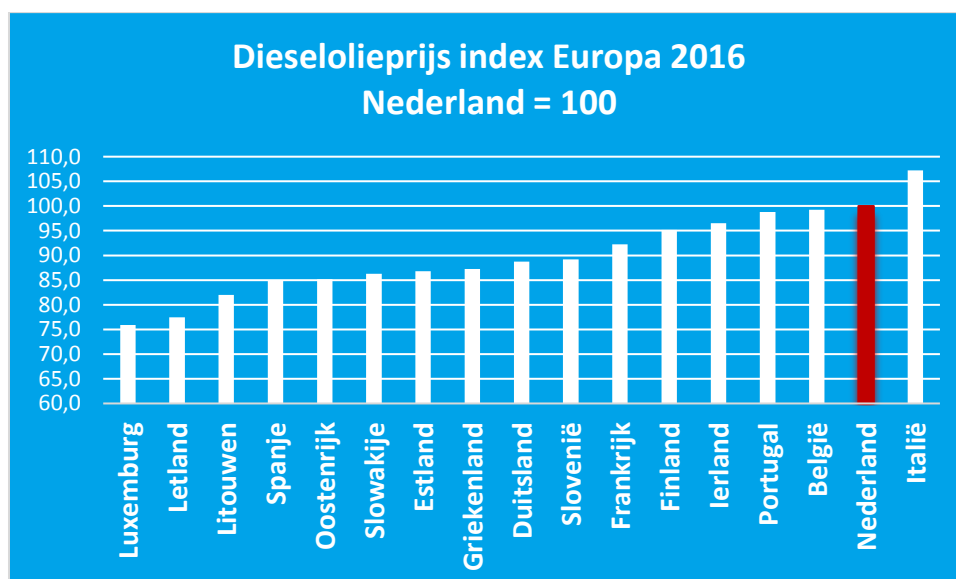
vervoer (op basis van aantal ton/kilometers in 2014), de ontwikkeling van de loonkosten tussen 2012 en 2015 weer. In de bijlage is van alle landen de ontwikkeling weergegeven.

	2012	2014	2015	2016	Ontwikkeling t.o.v. 2012
Roemenië	100	4,40%	7,60%	3,55%	18,53%
Bulgarije	100	7,20%	5,95%	1,33%	16,81%
Portugal	100	2,30%	4,50%	0,65%	6,85%
Litouwen	100	2,40%	3,70%	3,03%	15,75%
Slowakije	100	1,30%	3,55%	1,65%	5,67%
Duitsland	100	-0,60%	3,25%	0,88%	1,77%
Hongarije	100	2,90%	2,95%	1,70%	7,74%
Tsjechië	100	0,90%	2,35%	1,20%	5,24%
Polen	100	3,40%	1,15%	1,35%	9,39%
Spanje	100	0,30%	-1,20%	1,90%	0,37%

Brandstofontwikkelingen

In hoofdstuk 4 zijn de brandstofontwikkelingen in Nederland weergegeven. Onderstaand toont de ontwikkeling van de Nederlandse dieselolieprijs in relatie tot de overige Europese (euro) landen.

De dieselprijs is de pompprijs inclusief belasting en inclusief eventuele accijnzen. De cijfers laten zien dat de dieselprijs in bijna alle Europese landen daalde.



^[1] Bron: IRU

Onderstaande dieselprijzen zijn samengesteld op basis van pompprijzen (exclusief belasting en inclusief eventuele accijnzen).

	2015	2016	Ontwikkeling t.o.v. 2015
Bulgarije (BGN)	2,12	1,94	-8,49%
Denemarken (DKK)	8,79	8,38	-4,66%
Engeland (BGP)	1,103	1,131	2,54%
Hongarije (HUF)	370	334	-9,73%
Kroatië (HRK)	8,47	8,24	-2,72%
Noorwegen (NOK)	13,12	13,73	4,65%
Polen (PLN)	4,28	4,2	-1,87%
Roemenië (RON)	5,08	4,46	-12,20%
Tsjechië (CZK)	29,03	27,09	-6,68%
Zweden (SEK)	12,4	12,69	2,34%

Marktverdeling

Om onderscheid te maken in het aandeel goederenvervoer per lidstaat ten opzichte van het totaal in Europa, analyseren we het aantal ton/km dat er iedere lidstaat maakt.

transportlanden in Europa. De cijfers laten zien dat het aantal ton/km's binnen Europa

Onderstaande tabel toont de tien grootste transportlanden in Europa. De complete lijst is terug te vinden in de bijlage.

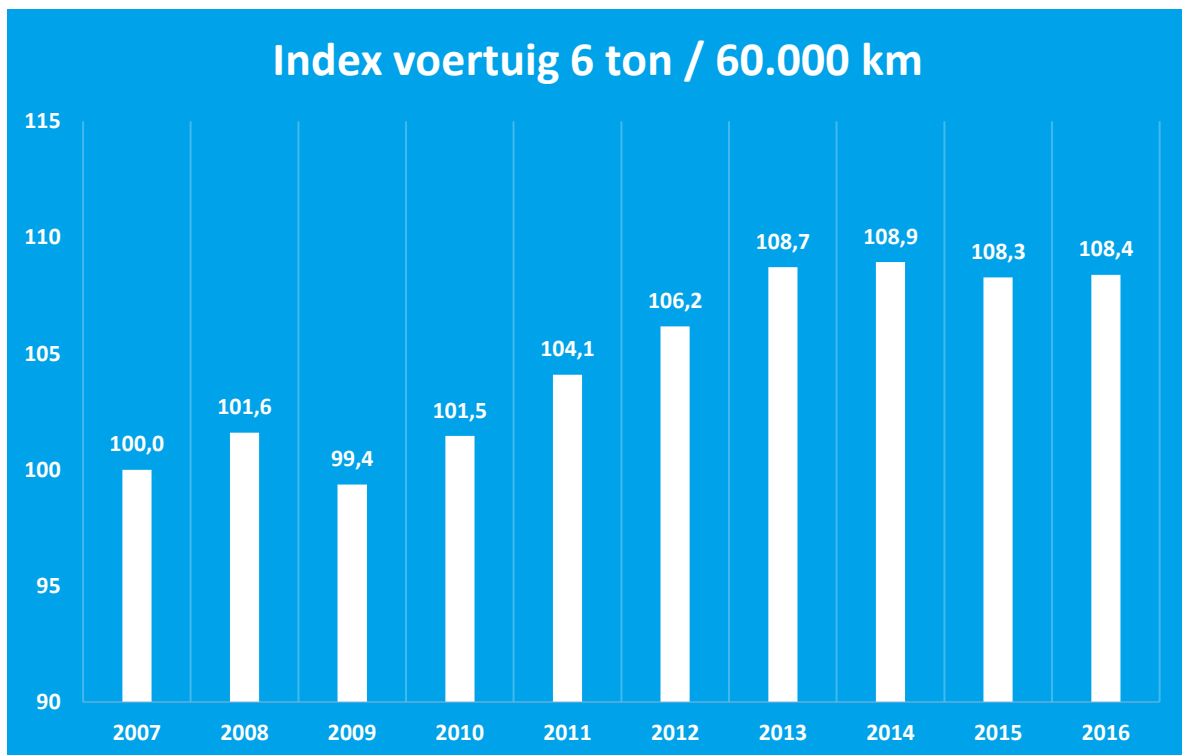
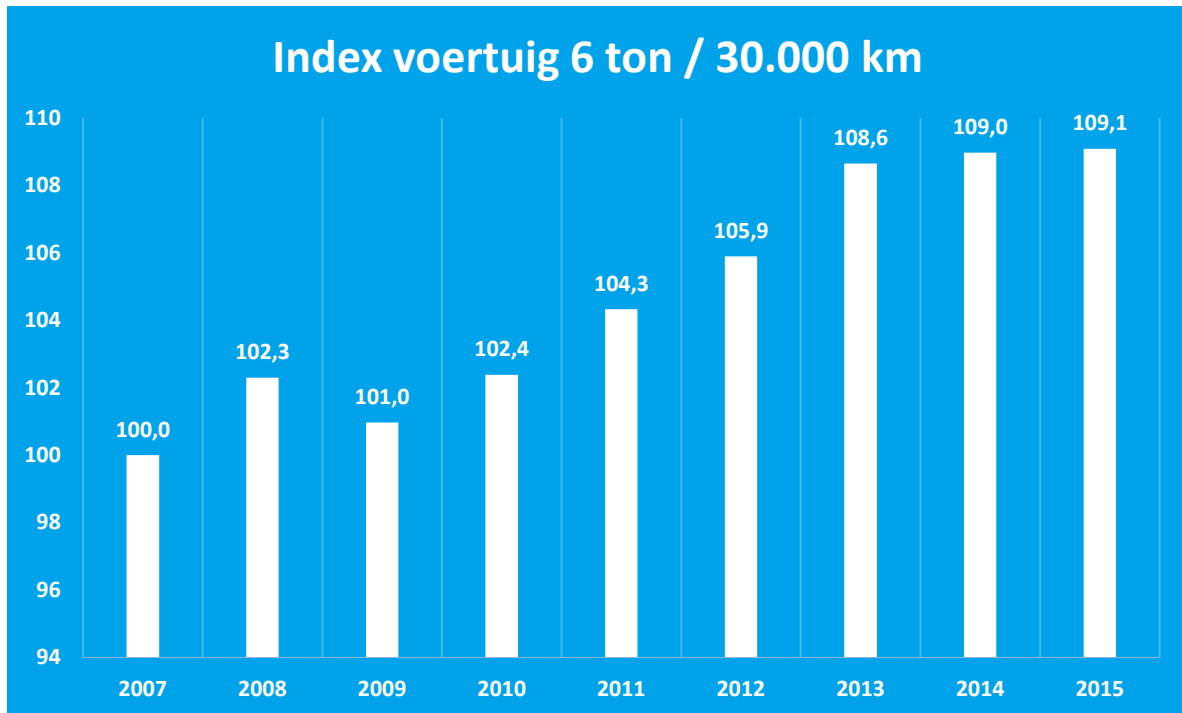
	2011	2012	2013	2014	2015	Ontwikkeling t.o.v. 2015
Duitsland	323.833	307.009	305.744	310.142	n/a	
Poland	207.651	222.332	247.594	250.931	260.713	3,90%
Spanje	206.843	199.209	192.597	195.767	209.390	7,00%
Engeland	153.517	158.461	147.188	143.177	158.924	11,00%
Frankrijk	185.685	172.445	171.472	165.225	153.580	-7,00%
Italië	142.843	124.015	127.241	117.813	116.820	-0,80%
Netherlands	73.713	67.804	70.184	70.897	69.492	-2,00%
Tsjechië	54.830	51.228	54.893	54.092	57.200	5,70%
Sweden	36.932	33.481	33.529	41.964	41.502	-1,10%
Romania	26.349	29.662	34.026	35.136	39.023	11,10%

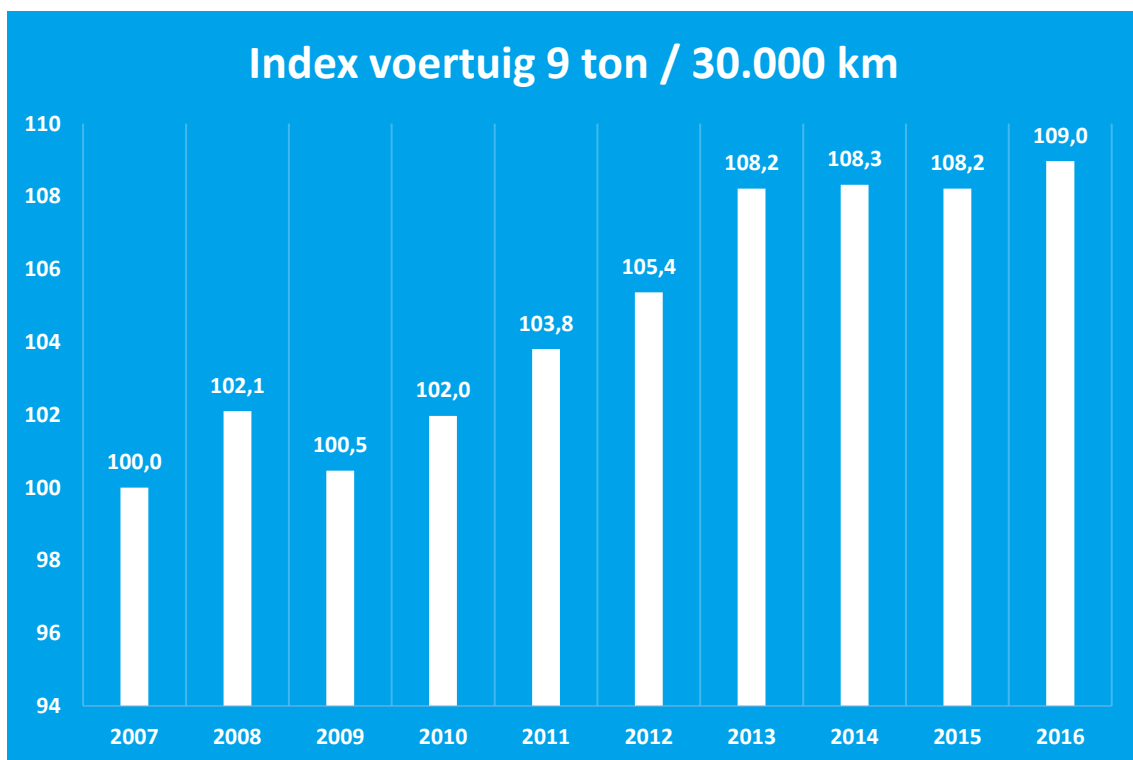
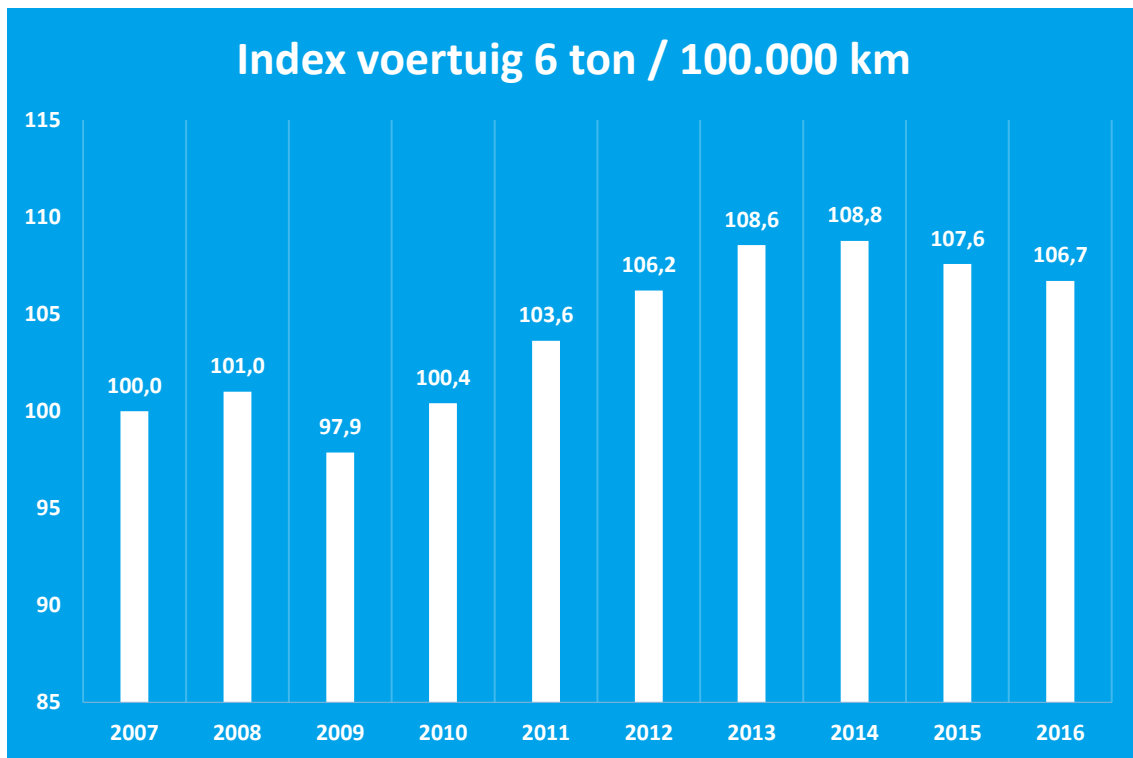
Bijlagen

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

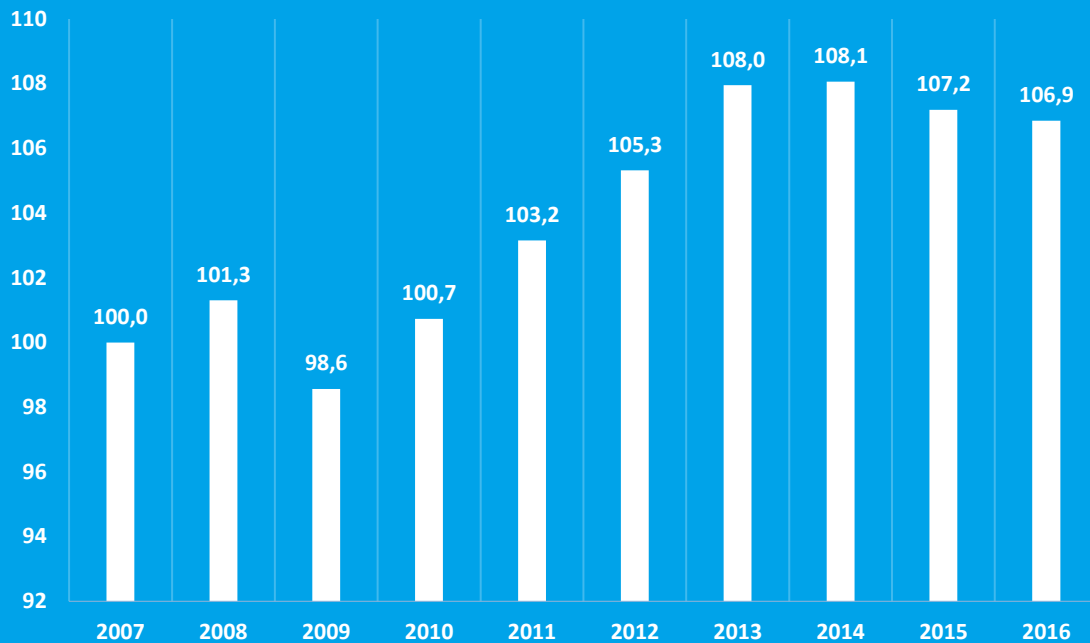
- Index kostenontwikkelingen per laadvermogen en kilometrage
- Ontwikkeling loonkosten Europa
- Ontwikkeling marktaandeel wegvervoer Europa

Index kostenontwikkelingen per laadvermogen en kilometrage

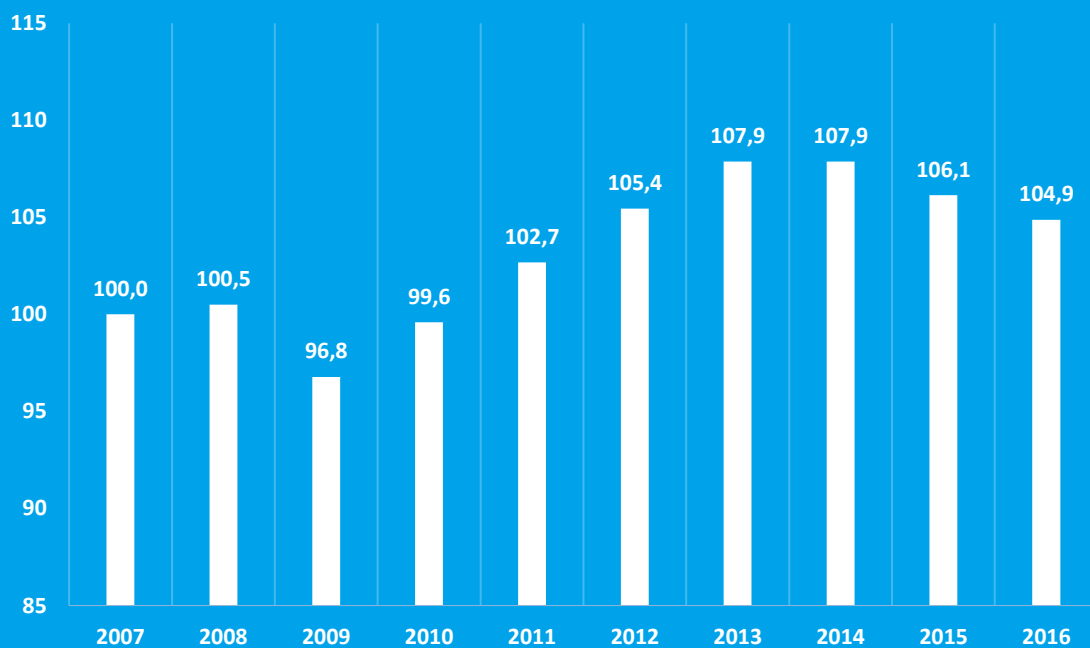




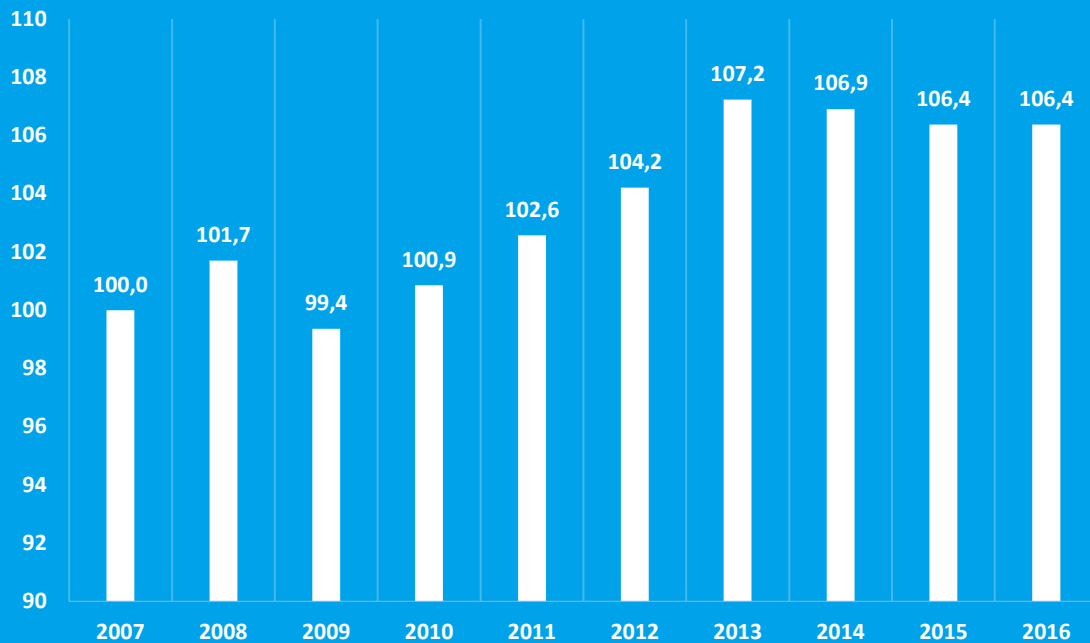
Index voertuig 9 ton / 60.000 km



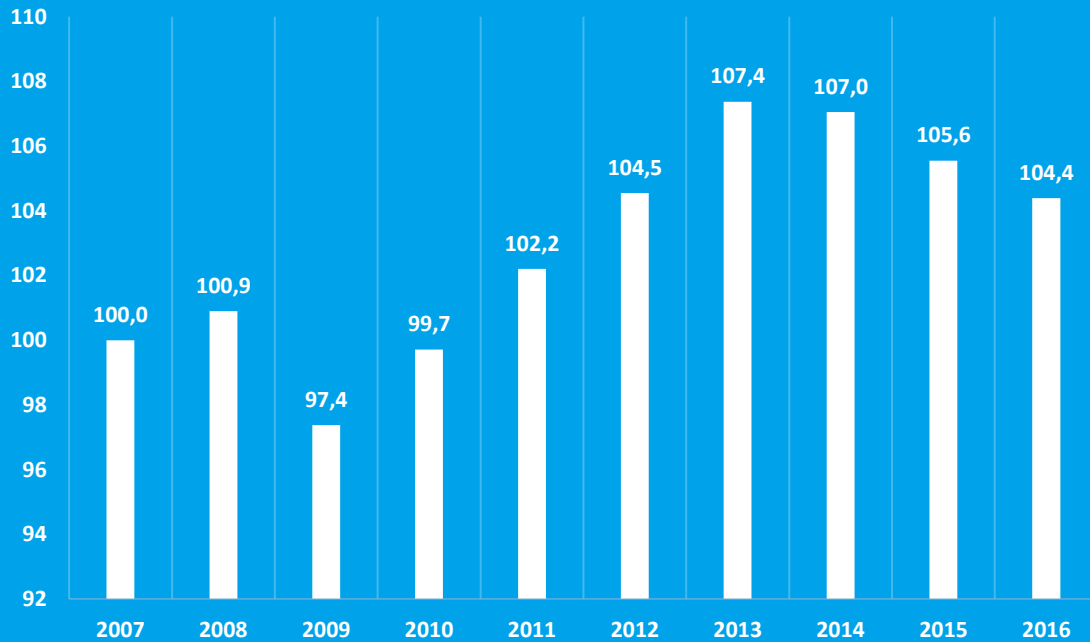
Index voertuig 9 ton / 100.000 km



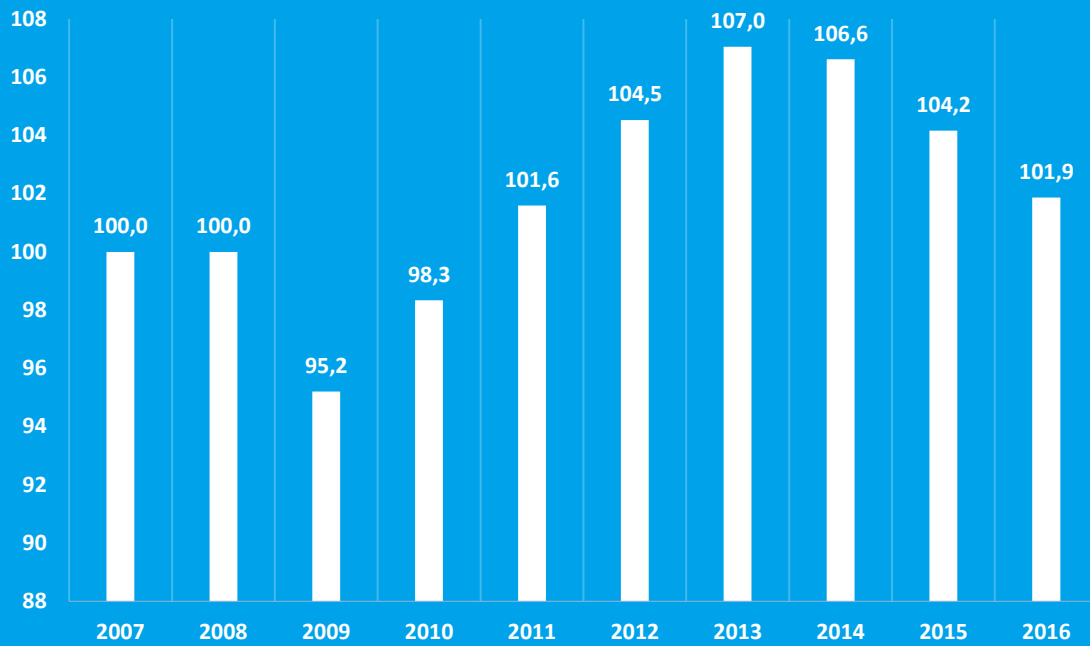
Index voertuig 16 ton / 30.000 km



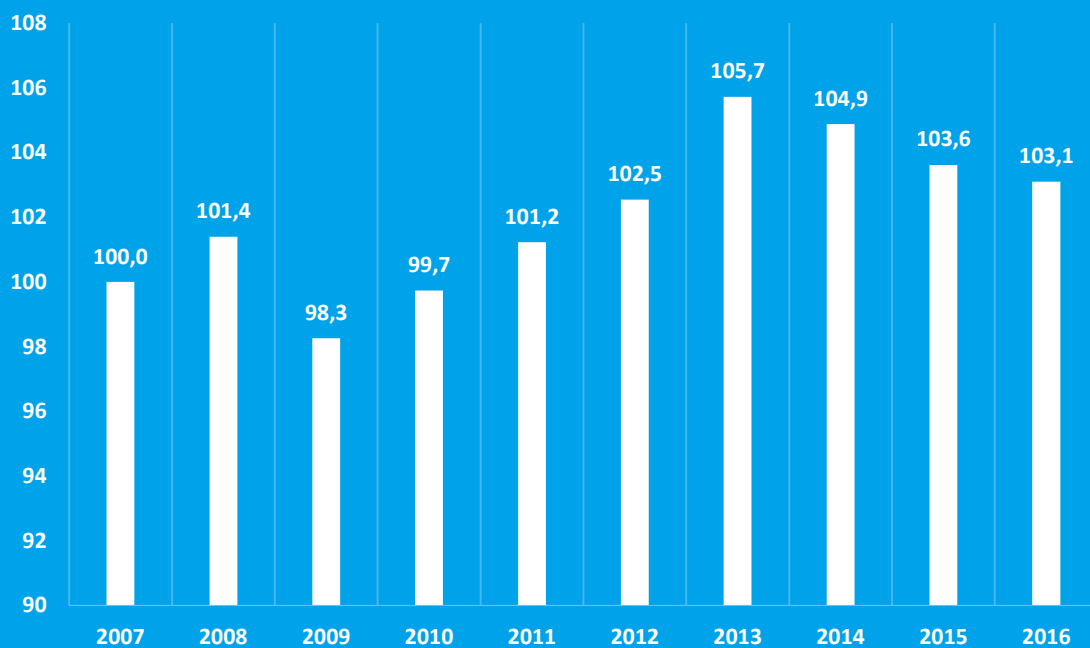
Index voertuig 16 ton / 60.000 km



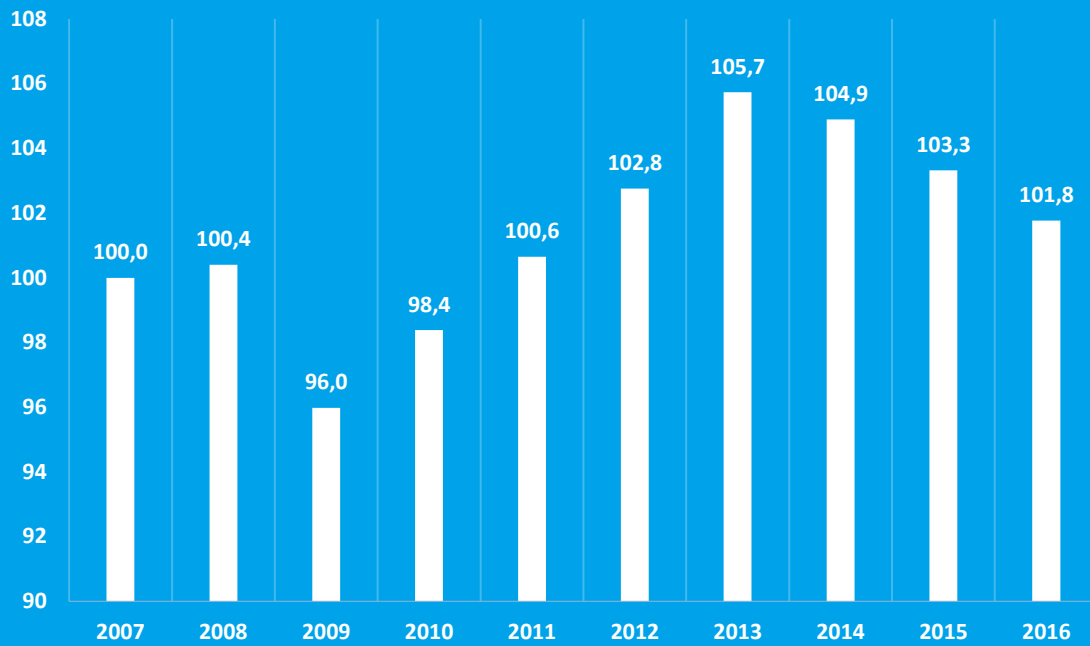
Index voertuig 16 ton / 100.000 km



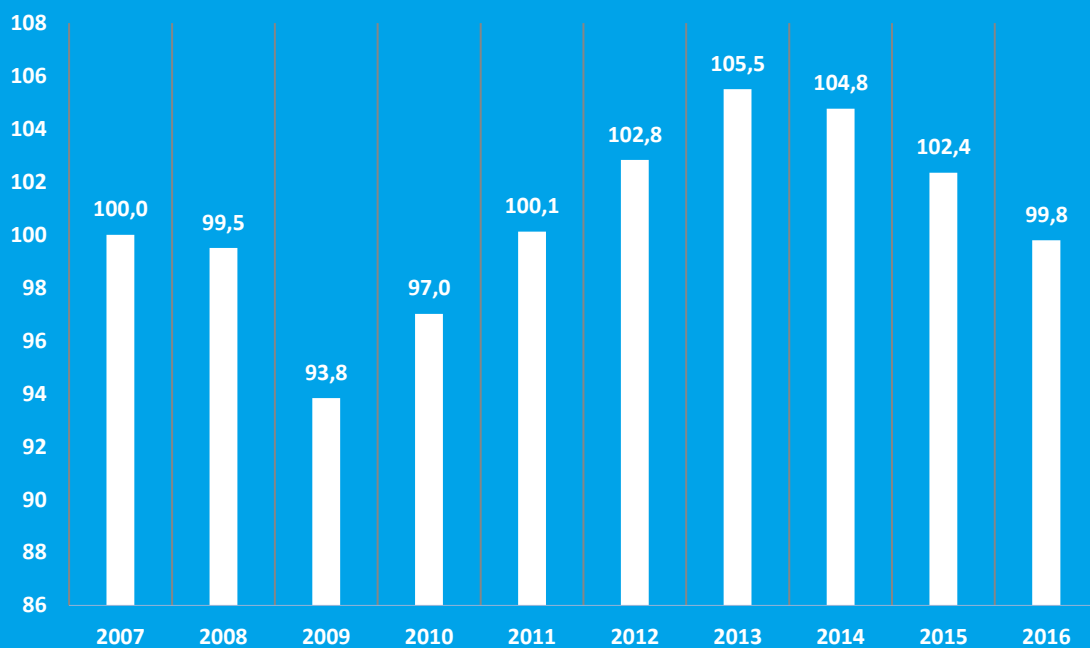
Index voertuig 23 ton / 30.000 km



Index voertuig 23 ton / 60.000 km



Index voertuig 23 ton / 100.000 km



Ontwikkeling loonkosten Europa

Land	Loon 2012	2013	2014	2015	2016	Ontwikkeling tov 2012
België	€ 48.937	1,50%	0,70%	0,00%	0,08%	2,29%
Bulgarije	€ 5.897	1,50%	7,20%	5,95%	1,33%	16,81%
Tsjechië	€ 15.395	0,70%	0,90%	2,35%	1,20%	5,24%
Denemarken	€ 59.559	1,20%	0,90%	0,60%	0,80%	3,55%
Duitsland	€ 38.658	-1,70%	-0,60%	3,25%	0,88%	1,77%
Estland	€ 15.177	12,80%	8,50%	2,75%	2,78%	29,24%
Ierland	€ 49.178	1,60%	-1,40%	-1,25%	1,03%	-0,06%
Griekenland	€ 30.320	-2,80%	4,80%	-1,25%	n/a	onbekend
Spanje	€ 35.102	-0,60%	0,30%	-1,20%	1,90%	0,37%
Frankrijk	€ 47.499	-0,20%	0,40%	0,95%	0,53%	1,68%
Kroatië	€ 14.850	3,20%	-1,50%	2,20%	1,08%	5,01%
Italië	€ 40.529	1,80%	-1,70%	-1,10%	0,15%	-0,88%
Cyprus	€ 25.500	-1,30%	-2,30%	-2,40%	0,95%	-4,99%
Letland	€ 10.666	2,40%	4,50%	4,95%	2,90%	15,56%
Litouwen	€ 12.842	5,80%	2,40%	3,70%	3,03%	15,75%
Luxemburg	€ 56.672	3,60%	2,50%	0,95%	-0,35%	6,82%
Hongarije	€ 12.818	0,00%	2,90%	2,95%	1,70%	7,74%
Oostenrijk	€ 51.034	1,70%	2,30%	7,10%	-2,20%	8,97%
Polen	€ 12.433	3,20%	3,40%	1,15%	1,35%	9,39%
Portugal	€ 21.076	-0,70%	2,30%	4,50%	0,65%	6,85%
Roemenië	€ 8.108	1,90%	4,40%	7,60%	3,55%	18,53%
Slovenië	€ 23.065	-2,50%	2,80%	0,95%	-0,03%	1,16%
Slowakije	€ 13.440	-0,90%	1,30%	3,55%	1,65%	5,67%
Finland	€ 50.311	0,50%	2,80%	0,95%	-0,35%	3,93%
Zweden	€ 58.164	2,60%	1,00%	3,10%	0,75%	7,64%
Engeland	€ 49.321	2,60%	3,80%	0,85%	-0,65%	6,71%
Noorwegen	€ 79.957	4,40%	3,30%	2,15%	1,10%	11,38%
Turkije	€ 11.427	12,20%	8,00%	11,60%	10,85%	49,71%

Ontwikkeling marktaandeel wegvervoer Europa

In miljoenen ton/km's	2011	2012	2013	2014	2015	ontwikkeling t.o.v. 2014
Duitsland	323.833	307.009	305.744	310.142	:	
Poland	207.651	222.332	247.594	250.931	260.713	3,90%
Spanje	206.843	199.209	192.597	195.767	209.390	7,00%
Engeland	153.517	158.461	147.188	143.177	158.924	11,00%
Frankrijk	185.685	172.445	171.472	165.225	153.580	-7,00%
Italië	142.843	124.015	127.241	117.813	116.820	-0,80%
Nederland	73.713	67.804	70.184	70.897	69.492	-2,00%
Tsjechië	54.830	51.228	54.893	54.092	57.200	5,70%
Zweden	36.932	33.481	33.529	41.964	41.502	-1,10%
Roemenië	26.349	29.662	34.026	35.136	39.023	11,10%
Hongarije	34.529	33.736	35.818	37.517	38.353	2,20%
Slowakije	29.179	29.693	30.147	31.358	33.540	7,00%
Bulgarije	21.214	24.372	27.097	27.854	32.297	16,00%
Portugal	36.453	32.935	36.555	34.863	31.835	-8,70%
België	33.107	32.105	32.796	31.808	31.729	-0,20%
Litouwen	21.512	23.449	26.338	28.067	26.485	-5,60%
Finland	26.863	25.460	24.429	23.401	24.488	4,60%
Oostenrijk	28.542	26.089	24.213	24.299	24.436	0,60%
Noorwegen	19.188	20.171	21.317	21.594	23.136	7,10%
Griekenland	20.597	20.839	18.970	19.223	19.764	2,80%
Slovenië	16.439	15.888	15.905	16.273	17.909	10,10%
Denemarken	16.120	16.679	16.072	16.184	15.500	-4,20%
Letland	12.131	12.178	12.816	13.670	14.690	7,50%
Zwitserland	13.567	12.966	12.817	13.067	12.441	-4,80%
Kroatië	8.926	8.649	9.133	9.381	10.439	11,30%
Ierland	10.108	9.976	9.215	9.751	9.900	1,50%
Luxemburg	8.835	7.950	8.606	9.599	8.850	-7,80%
Estland	5.912	5.791	5.986	6.310	6.263	-0,70%
Cyprus	941	896	634	538	563	4,60%

volg ons:



EVO

Signaalrood 60
2718 SG Zoetermeer
Postbus 350
2700 AJ Zoetermeer
T. 079-346 7346
F. 079-346 7800
evo@evo.nl