



Kostenontwikkeling wegvervoer

(1-1-2006 ten opzichte van 1-1-2005)

Toelichting vastgestelde gemiddelde kostenontwikkeling

Dit overzicht geeft de gemiddelde kostenontwikkeling weer in het wegvervoer per 1 januari 2006 ten opzichte van 1 januari 2005. De cijfers kunnen als hulpmiddel dienen bij het beoordelen van kostenontwikkelingen in het eigen bedrijf of kunnen als richtlijn fungeren bij de onderhandelingen met beroepsvervoerders over vrachtprijsaanpassingen voor een volgend contractjaar.

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

De diverse ontwikkelingen worden hieronder toelicht.

Rente

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

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

- per oktober 2004 : 3,65%;
- per oktober 2005 : 2,94%.

Verder is voor de ontwikkeling van de post rente het verloop van de aanschafprijzen bepalend, waarvoor is uitgegaan van de catalogusprijzen van een representatief aantal merken en/of typen.

Motorrijtuigenbelasting

De tarieven voor de motorrijtuigenbelasting worden per 1 januari 2006 verhoogd met een inflatiecorrectie van 1%.

Eurovignet

De tarieven van het Eurovignet zijn niet veranderd.

De tarieven voor een jaarkaart per 1 januari 2006 zijn:

- € 750,00 voor een voertuig met drie of minder assen;
- € 1250,00 voor een voertuig met vier of meer assen.

Verzekering

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

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

Stalling/overhead

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

Onderhoud

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

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

Voor wat betreft de werkplaatstarieven is per 1 januari 2006 een toename ingeschat van circa 1,2%.

De ontwikkeling van de 'materiaalkosten' is gebaseerd op het CBS-cijfer 'ontwikkeling algemeen prijsniveau'. Per 1 januari 2006 valt ten opzichte van 1 januari 2005 een verhoging te verwachten van circa 1,6%.

Afschrijving

De ontwikkeling van deze kosten is bepaald aan de hand van de stijging van de catalogusprijzen van een representatief aantal merken en/of typen. Mede van invloed op de ontwikkeling van de afschrijving is het verloop van de bandenprijzen en van de aan te houden restwaarden. Een verhoging van 2,6% is vastgesteld.

Banden

De ontwikkeling van deze kosten is vastgesteld aan de hand van het prijsverloop van een



representatie aantal merken en typen. Een stijging van de prijzen van 4,7% is vastgesteld.

Brandstof

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

- per 1-12-2004 : 82,69 ct
- per 1-12-2005 : 86,55 ct

Er is geen rekening gehouden met eventuele kortingen, die door de verschillende maatschappijen c.q. pomphouders worden verleend. In de grafiek (**bijlage 7**) is de ontwikkeling van de dieselolieprijs over 2005 aangegeven (de gemiddelde prijs per liter van 1 januari 2005 t/m 1 december 2005 bedraagt 86,27ct).

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

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

Reparatie en onderhoud

Onder de variabele kosten worden reparatie- en onderhoudskosten opgenomen die betrekking hebben op het motorisch en draaiende gedeelte van het voertuig. Daarvan is de verdeling: circa 50 % werkplaatskosten en circa 50 % materiaalkosten. Een stijging van 1,4% is vastgesteld.

Lonen

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

Op moment van samenstellen van deze brochure was nog geen nieuwe CAO afgesloten (de vorige CAO eindigde op 1 april 2004). Tot op dit moment is nog geen nieuwe CAO afgesproken. De loonkostenstijging is ook afhankelijk van ook de ontwikkeling van het werkgeversaandeel in de sociale lasten alsmede het resultaat van de onderhandelingen tussen werkgevers- en werknemersorganisaties over specifiek branchegerichte aspecten, zoals pensioenpremie. Aangenomen is dat de loonkosten in 2006 met circa 1,0% zullen stijgen.

Overige kosten

Gezien de grote verscheidenheid in en de zeer uiteenlopende samenstelling van de groep 'overige kosten' is voor deze kosten als basis genomen de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau (1,6%), zoals door het CBS wordt vastgesteld.

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

Toelichting op de bijlagen

2 t/m 6

Op basis van de gemiddelde kostenstijgingen (**bijlage 1**) zijn voor een viertal voertuigen met verschillend laadvermogen de kosten per 1 januari 2006 berekend (zie **bijlage 4**).

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

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

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

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

Voorbeeld: bij een 23-tons combinatie en een jaarkilometrage van 100.000 is het aandeel van de brandstofkosten circa 25,3 %. Zou de brandstofprijs met 5,0 % wijzigen, dan zullen de totale kosten derhalve wijzigen met 5,0 x 25,3% = circa 1,3 %.

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



Grensoverschrijdend vervoer

De kostenontwikkelingen in het grensoverschrijdend wegvervoer (vanuit Nederland door Nederlandse vervoerders) zullen over het algemeen niet zoveel afwijken van de kostenontwikkelingen in het binnenlands wegvervoer. De enige kostensoorten die mogelijk een andere ontwikkeling dan in het binnenlands wegvervoer laten zien zijn de brandstofkosten en de kosten voor tol alsmede de ferrykosten. In totaliteit zal veelal sprake zijn van een verschil van tienden van procenten ten opzichte van de kostenontwikkeling in het binnenlands wegvervoer.

Nederlandse vervoerders maken in toenemende mate gebruik van buitenlandse vestigingen / chauffeurs. Bij het maken van tariefafspraken een gegeven om rekening mee te houden.

Warehousing

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

Voorbeeld

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

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

NEA-cijfers

Vervoerders en logistieke dienstverleners baseren hun prijsaanpassingen veelal op cijfers die door de NEA zijn samengesteld. Deze cijfers bestaan voor een deel uit prognoses voor het volgende jaar die naderhand worden bijgesteld. De NEA-prognose voor 2006 vindt u in **bijlage 6**, evenals de realisatie 2005 ten opzichte van de prognose 2005.

EVO vestigt de aandacht op het feit dat in veel gevallen door vervoerders en logistieke dienstverleners NEA-percentages worden gehanteerd waarin een toeslag voor congestie is opgenomen. Deze toeslagen zijn ook in **bijlage 6** vermeld.

Vrachtprijzen

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

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

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

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



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

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

Meer informatie

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

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

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



Bijlage 1

Ontwikkeling loon-en prijsniveau in het wegvervoer ¹⁾	
<i>periode 1 januari 2006 ten opzichte van 1 januari 2005</i>	
Vaste autokosten	
* Rente	82,7
* Motorrijtuigenbelasting	101,0
* Eurovignet	100,0
* Verzekering	101,0
* Stalling/overhead	PM
* Onderhoud	101,3
Variabele kosten	
* Afschrijving	102,6
* Banden	104,7
* Dieselolie	104,7
* Reparatie en onderhoud	101,4
Kosten rijdend personeel	
* Lonen inclusief sociale lasten en dergelijke (loonkosten)	
-Klasse D	101,0
* Overige kosten	101,6
¹⁾ 1 januari 2005 = 100	

Kostenontwikkeling exclusief brandstofkosten

Ontwikkeling loon- en materiaalkosten per 1 januari 2006 ^{#)}				
<i>(in % t.o.v. 1-1-2005)</i>				
Omschrijving	6 tons vrachtauto	9 tons vrachtauto	16 tons vrachtauto	23 tons combinatie
Jaarkilometrage	t.o.v. 1-1-2005	t.o.v. 1-1-2005	t.o.v. 1-1-2005	t.o.v. 1-1-2005
* 30.000	0,7	0,6	0,4	0,2
* 60.000	0,8	0,7	0,5	0,2
* 100.000	1,0	0,8	0,6	0,3
^{#)} exclusief stalling/overheadkosten				

Kostenontwikkeling inclusief brandstofkosten

Ontwikkeling loon- en materiaalkosten per 1 januari 2006 ^{#)}				
<i>(in % t.o.v. 1-1-2005)</i>				
Omschrijving	6 tons vrachtauto	9 tons vrachtauto	16 tons vrachtauto	23 tons combinatie
Jaarkilometrage	t.o.v. 1-1-2005	t.o.v. 1-1-2005	t.o.v. 1-1-2005	t.o.v. 1-1-2005
* 30.000	1,0	0,9	0,8	0,6
* 60.000	1,2	1,2	1,1	1,0
* 100.000	1,6	1,5	1,5	1,4
^{#)} exclusief stalling/overheadkosten				

In de bovenstaande percentages is uitgegaan van de brandstofprijs die gold op 1-12-2005

Verandering van de brandstofprijs kan deze percentages beïnvloeden
 Het effect van een veranderende brandstofprijs kan worden bepaald met behulp van de tabellen in bijlage 3

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



Bijlage 3.1

Procentuele verandering dieselprijs + of - ten opzichte van de basisprijs à € 0,8655	Aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten / invloed op de totale vrachtprijs					
	<i>vrachtauto 6 ton laadvermogen</i>			<i>vrachtauto 23 ton laadvermogen</i>		
	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar
	6,4%	11,5%	16,3%	9,9%	17,5%	25,3%
1%	0,06%	0,12%	0,16%	0,10%	0,18%	0,25%
2%	0,13%	0,23%	0,33%	0,20%	0,35%	0,51%
3%	0,19%	0,35%	0,49%	0,30%	0,53%	0,76%
4%	0,26%	0,46%	0,65%	0,40%	0,70%	1,01%
5%	0,32%	0,58%	0,82%	0,50%	0,88%	1,27%
6%	0,38%	0,69%	0,98%	0,59%	1,05%	1,52%
7%	0,45%	0,81%	1,14%	0,69%	1,23%	1,77%
8%	0,51%	0,92%	1,30%	0,79%	1,40%	2,02%
9%	0,58%	1,04%	1,47%	0,89%	1,58%	2,28%
10%	0,64%	1,15%	1,63%	0,99%	1,75%	2,53%
11%	0,70%	1,27%	1,79%	1,09%	1,93%	2,78%
12%	0,77%	1,38%	1,96%	1,19%	2,10%	3,04%
13%	0,83%	1,50%	2,12%	1,29%	2,28%	3,29%
14%	0,90%	1,61%	2,28%	1,39%	2,45%	3,54%
15%	0,96%	1,73%	2,45%	1,49%	2,63%	3,80%
16%	1,02%	1,84%	2,61%	1,58%	2,80%	4,05%
17%	1,09%	1,96%	2,77%	1,68%	2,98%	4,30%
18%	1,15%	2,07%	2,93%	1,78%	3,15%	4,55%
19%	1,22%	2,19%	3,10%	1,88%	3,33%	4,81%
20%	1,28%	2,30%	3,26%	1,98%	3,50%	5,06%



Bijlage 3.2

Verandering dieselprijs in centen + of - ten opzichte van de basisprijs à € 0,8655	Aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten / invloed op de totale vrachtprijs		
	<i>vrachtauto 6 ton laadvermogen</i>		
	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar
	6,4%	11,5%	16,3%
1,0	0,07%	0,13%	0,19%
1,5	0,11%	0,20%	0,28%
2,0	0,15%	0,27%	0,38%
2,5	0,18%	0,33%	0,47%
3,0	0,22%	0,40%	0,56%
3,5	0,26%	0,47%	0,66%
4,0	0,30%	0,53%	0,75%
4,5	0,33%	0,60%	0,85%
5,0	0,37%	0,66%	0,94%
5,5	0,41%	0,73%	1,04%
6,0	0,44%	0,80%	1,13%
6,5	0,48%	0,86%	1,22%
7,0	0,52%	0,93%	1,32%
7,5	0,55%	1,00%	1,41%
8,0	0,59%	1,06%	1,51%
8,5	0,63%	1,13%	1,60%
9,0	0,67%	1,20%	1,69%
9,5	0,70%	1,26%	1,79%
10,0	0,74%	1,33%	1,88%
10,5	0,78%	1,40%	1,98%
11,0	0,81%	1,46%	2,07%
11,5	0,85%	1,53%	2,17%
12,0	0,89%	1,59%	2,26%
12,5	0,92%	1,66%	2,35%
13,0	0,96%	1,73%	2,45%
13,5	1,00%	1,79%	2,54%
14,0	1,04%	1,86%	2,64%
14,5	1,07%	1,93%	2,73%
15,0	1,11%	1,99%	2,82%
15,5	1,15%	2,06%	2,92%
16,0	1,18%	2,13%	3,01%
16,5	1,22%	2,19%	3,11%
17,0	1,26%	2,26%	3,20%
17,5	1,29%	2,33%	3,30%
18,0	1,33%	2,39%	3,39%
18,5	1,37%	2,46%	3,48%
19,0	1,40%	2,52%	3,58%
19,5	1,44%	2,59%	3,67%
20,0	1,48%	2,66%	3,77%
20,5	1,52%	2,72%	3,86%
21,0	1,55%	2,79%	3,95%
21,5	1,59%	2,86%	4,05%
22,0	1,63%	2,92%	4,14%
22,5	1,66%	2,99%	4,24%
23,0	1,70%	3,06%	4,33%
23,5	1,74%	3,12%	4,43%
24,0	1,77%	3,19%	4,52%
24,5	1,81%	3,26%	4,61%
25,0	1,85%	3,32%	4,71%

Verandering dieselprijs in centen + of - ten opzichte van de basisprijs à € 0,8655	Aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten / invloed op de totale vrachtprijs		
	<i>vrachtauto 23 ton laadvermogen</i>		
	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar
	9,9%	17,5%	25,3%
1,0	0,11%	0,20%	0,29%
1,5	0,17%	0,30%	0,44%
2,0	0,23%	0,40%	0,58%
2,5	0,29%	0,51%	0,73%
3,0	0,34%	0,61%	0,88%
3,5	0,40%	0,71%	1,02%
4,0	0,46%	0,81%	1,17%
4,5	0,51%	0,91%	1,32%
5,0	0,57%	1,01%	1,46%
5,5	0,63%	1,11%	1,61%
6,0	0,69%	1,21%	1,75%
6,5	0,74%	1,31%	1,90%
7,0	0,80%	1,42%	2,05%
7,5	0,86%	1,52%	2,19%
8,0	0,92%	1,62%	2,34%
8,5	0,97%	1,72%	2,48%
9,0	1,03%	1,82%	2,63%
9,5	1,09%	1,92%	2,78%
10,0	1,14%	2,02%	2,92%
10,5	1,20%	2,12%	3,07%
11,0	1,26%	2,22%	3,22%
11,5	1,32%	2,33%	3,36%
12,0	1,37%	2,43%	3,51%
12,5	1,43%	2,53%	3,65%
13,0	1,49%	2,63%	3,80%
13,5	1,54%	2,73%	3,95%
14,0	1,60%	2,83%	4,09%
14,5	1,66%	2,93%	4,24%
15,0	1,72%	3,03%	4,38%
15,5	1,77%	3,13%	4,53%
16,0	1,83%	3,24%	4,68%
16,5	1,89%	3,34%	4,82%
17,0	1,94%	3,44%	4,97%
17,5	2,00%	3,54%	5,12%
18,0	2,06%	3,64%	5,26%
18,5	2,12%	3,74%	5,41%
19,0	2,17%	3,84%	5,55%
19,5	2,23%	3,94%	5,70%
20,0	2,29%	4,04%	5,85%
20,5	2,34%	4,15%	5,99%
21,0	2,40%	4,25%	6,14%
21,5	2,46%	4,35%	6,28%
22,0	2,52%	4,45%	6,43%
22,5	2,57%	4,55%	6,58%
23,0	2,63%	4,65%	6,72%
23,5	2,69%	4,75%	6,87%
24,0	2,75%	4,85%	7,02%
24,5	2,80%	4,95%	7,16%
25,0	2,86%	5,05%	7,31%

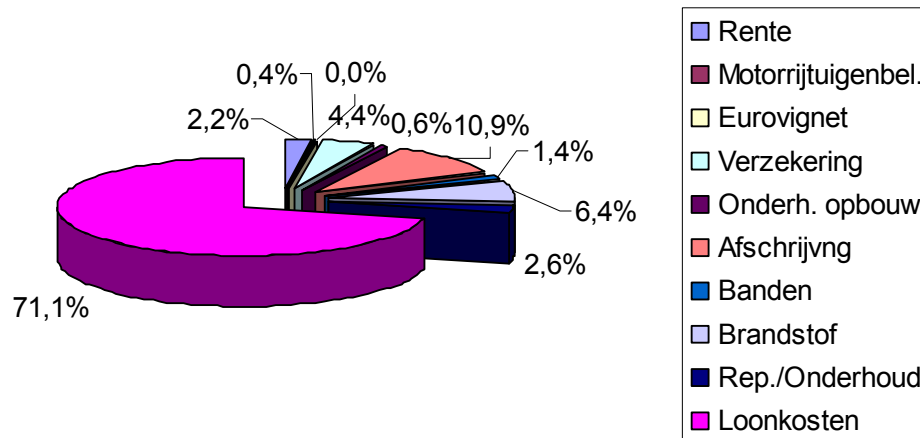
Kostenniveau per 1 januari 2006 (bij verschillend jaarkilometrage en laadvermogen)						
Kosten (€)	6 tons vrachtauto			9 tons vrachtauto		
Kostenpost	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar
* Rente	1.251	1.251	1.251	1.501	1.501	1.501
* Motorrijtuigenbel.	234	234	234	234	234	234
* Eurovignet	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	750	750	750
* Verzekering	2.525	2.525	2.525	2.828	2.828	2.828
* Onderh. opbouw	329	329	329	329	329	329
* Afschrijvng	6.262	6.262	-	7.530	7.530	-
Totale vaste kosten	10.601	10.601	4.339	13.172	13.172	5.642
* Afschrijving	-	-	9.740	-	-	8.785
* Banden	816	1.633	2.722	543	1.087	1.811
* Brandstof	3.662	7.325	12.208	4.394	8.788	14.647
* Rep./Onderhoud	1.521	3.042	5.070	1.399	2.798	4.664
Totale variabele kosten	5.999	12.000	29.740	6.336	12.673	29.907
Totale materieelkosten	16.600	22.601	34.079	19.508	25.845	35.549
* Loonkosten D5 (incl.soc.lasten)	40.900	40.900	40.900	40.900	40.900	40.900
Totale kosten ¹⁾	57.500	63.501	74.979	60.408	66.745	76.449

¹⁾ exclusief overheadkosten

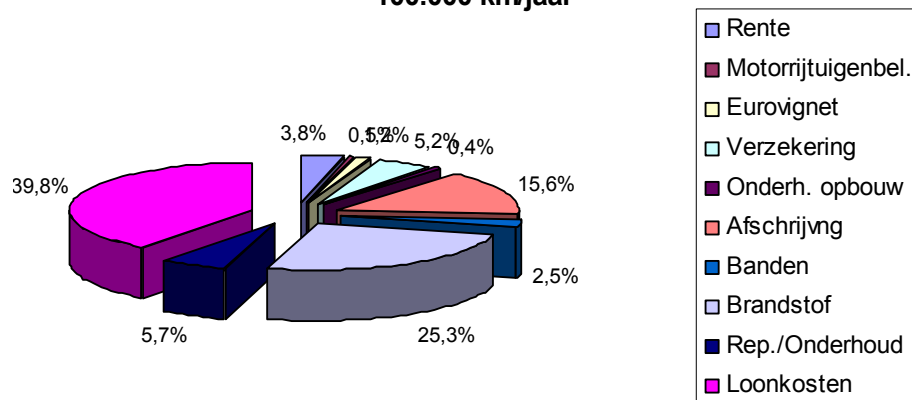
Kostenniveau per 1 januari 2006 (bij verschillend jaarkilometrage en laadvermogen)						
Kosten (€)	16 tons vrachtauto			23 tons combinatie		
Kostenpost	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar	30.000 km/jaar	60.000 km/jaar	100.000 km/jaar
* Rente	2.377	2.377	2.377	3.878	3.878	3.878
* Motorrijtuigenbel.	234	234	234	470	470	470
* Eurovignet	750	750	750	1.250	1.250	1.250
* Verzekering	3.838	3.838	3.838	5.353	5.353	5.353
* Onderh. opbouw	329	329	329	430	430	430
* Afschrijvng	10.330	10.330	10.330	16.076	16.076	16.076
Totale vaste kosten	17.858	17.858	17.858	27.457	27.457	27.457
* Afschrijving	-	-	-	-	-	-
* Banden	707	1.413	2.355	782	1.561	2.607
* Brandstof	5.858	11.715	19.526	7.808	15.617	26.028
* Rep./Onderhoud	1.430	2.859	4.765	1.764	3.528	5.881
Totale variabele kosten	7.995	15.987	26.646	10.354	20.706	34.516
Totale materieelkosten	25.853	33.845	44.504	37.811	48.163	61.973
* Loonkosten D5 (incl.soc.lasten)	40.900	40.900	40.900	40.900	40.900	40.900
Totale kosten ¹⁾	66.753	74.745	85.404	78.711	89.063	102.873

¹⁾ exclusief overheadkosten

Kostenaandelen per 1-1-2006 Vrachtauto 6 ton bij 30.000 km/jaar



Kostenaandelen per 1-1-2006 Combinatie 23 ton bij 100.000 km/jaar



Kostenontwikkelingen volgens NEA

(Bron: NEA 2005)

Prognose kostenstijging 2006 ten opzichte van 2005 volgens NEA ^{1) en 2)}

Type vervoer	In % incl. brandstof	In % excl. brandstof
wagenlading	1,30	1,30
kippers	1,30	1,30
algemene distributie solo	1,20	1,20
algemene distributie combinatie	1,30	1,30
fijnmazige distributie collo	1,30	1,30
fijnmazige distributie pallet	1,30	1,30
koel-vries	1,40	1,40
zeecontainer	1,20	1,20
RMO	1,30	1,30

Realisatie 2005 ten opzichte van prognose 2005 volgens NEA (incl. brandstofkosten) ^{1) en 2)}

Type vervoer	Realisatie in % 2005	Prognose in % 2005	Verschil in %
Wagenlading	3,20	1,60	1,60
kippers	3,30	1,60	1,70
algemene distributie solo	2,30	1,50	0,80
algemene distributie combinatie	2,90	1,60	1,30
fijnmazige distributie collo	0,90	1,50	-0,60
fijnmazige distributie pallet	1,30	1,50	-0,20
koel-vries	3,00	1,70	1,30
zeecontainer	3,90	1,50	2,40
RMO	3,60	1,70	1,90

Prognose toeslagen voor congestie in 2006 volgens NEA

Type vervoer	Congestie-toeslag
wagenlading	0,55
kippers	0,48
algemene distributie solo	0,65
algemene distributie combinatie	0,65
fijnmazige distributie collo	0,97
fijnmazige distributie pallet	0,97
koel-vries	0,58
zeecontainer	0,61
RMO	0,55

¹⁾ Exclusief kostenverhogende effecten congestietoeslag

²⁾ Exclusief kostenverlagende effecten efficiencyverbeteringen

Ontwikkeling dieselolieprijs 2005 NL

