



Kostenontwikkelingen in het wegvervoer

Periode 1 januari 2010 ten opzichte van 1 januari 2009



Uitgebracht door EVO-Bedrijfsadvies
Zoetermeer, december 2009

Inhoudsopgave

1. Toelichting vastgestelde gemiddelde kostenontwikkelingen	2
2. Ontwikkeling totale kosten (loon- en materiaalkosten vanaf 2000).....	7
3. Vrachtprijzen	8
4. Ontwikkelingen in het wegvervoer	9
5. Indexcijfers	15

1. Toelichting vastgestelde gemiddelde kostenontwikkelingen

Dit overzicht geeft de gemiddelde kostenontwikkeling weer in het wegvervoer per 1 januari 2010 ten opzichte van 1 januari 2009. De cijfers kunnen als hulpmiddel dienen bij het beoordelen van kostenontwikkelingen in het eigen bedrijf of kunnen als richtlijn fungeren bij de onderhandelingen met beroepsvervoerders over vrachtprijsaanpassingen voor een volgend contractjaar.

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

De diverse ontwikkelingen worden hieronder toegelicht.

Rente

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

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

- per oktober 2008 : **3,94%**;
- per oktober 2009 : **2,96%**.

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. Gemiddeld genomen zijn deze gedaald. In combinatie met de daling van de rente resulteert dit in een daling van de rentekosten met **25,4%**.

Motorrijtuigenbelasting

De tarieven voor de motorrijtuigenbelasting worden per 1 januari 2010 aangepast met **1,9%** (door de overheid vastgestelde inflatiecorrectie).

Eurovignet

De tarieven van het Eurovignet zijn niet veranderd.

De tarieven voor een jaarkaart per 1 januari 2010 zijn:

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

Verzekering

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

Voor wat betreft de catalogusprijzen kan worden gesteld dat een daling of stijging hiervan over het algemeen pas in de premie tot uitdrukking komt op het moment dat het bestaande voertuig door een nieuwe wordt vervangen. Volgens door derden verstrekte informatie zijn er met betrekking tot de premie geen wijzigingen geweest. De daling van de aanschafprijzen resulteert in een gemiddelde verlaging van de verzekeringskosten met **0,2%**.

Stalling/overhead

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

Onderhoud

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

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

Voor wat betreft de werkplaatstarieven is per 1 januari 2010 een toename ingeschat van circa **0,9%**.

De ontwikkeling van de 'materiaalkosten' is gebaseerd op het CBS-cijfer 'ontwikkeling algemeen prijsniveau', periode oktober 2009 ten opzichte van oktober 2008 (**0,7%**).

Afschrijving

De ontwikkeling van deze kosten is bepaald aan de hand van het verloop van de catalogusprijzen van een representatief aantal merken en/of typen. Dit geeft een zeer wisselend beeld. Gemiddeld genomen zijn de catalogusprijzen gedaald. Mede van invloed op de ontwikkeling van de afschrijving is het verloop van de bandenprijzen en van de aan te houden restwaarden. Een daling van **0,8%** is vastgesteld.

Banden

De ontwikkeling van deze kosten is vastgesteld aan de hand van het prijsverloop van een representatief aantal merken en typen. Een wisselend beeld is geconstateerd. Een gemiddelde stijging van de prijzen van **0,5%** is vastgesteld.

Brandstof

De ontwikkeling van de kosten van dieselolie is vastgesteld op basis van het gemiddeld prijsverloop over de periode 1 januari t/m 1 december. Uitgegaan is van de bruto prijzen af pomp (zelfbediening). De gemiddelde prijzen bedroegen (exclusief btw) per liter:

- 1-1-2008 t/m 1-12-2008: **109,81 ct**
- 1-1-2009 t/m 1-12-2009: **88,60 ct**

Er is geen rekening gehouden met eventuele kortingen, die door de verschillende maatschappijen c.q. pomphouders worden verleend. In de grafiek (**bijlage 6**) is de ontwikkeling van de dieselolieprijs over 2009 aangegeven. Op 1 december 2009 bedraagt de prijs **91,93 ct** per liter).

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.

Voor bedrijven die met hun vervoerder een brandstofclausule hanteren is de kostenontwikkeling exclusief brandstof van toepassing.

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

Reparatie en onderhoud

Onder de variabele kosten worden reparatie- en onderhoudskosten opgenomen die betrekking hebben op het motorische en draaiende gedeelte van het voertuig. Daarvan is de verdeling: circa 50% werkplaatskosten en circa 50% materiaalkosten. Een stijging van **0,8%** is vastgesteld.

Lonen/loonkosten

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

De huidige CAO heeft als einddatum 1 januari 2010. Op het moment van samenstellen van deze brochure was er door de werkgevers- en werknemersorganisaties nog geen nieuwe CAO afgesloten. De loonkostenstijging is ook afhankelijk van de ontwikkeling van het werkgeversaandeel in de sociale lasten alsmede het resultaat van de onderhandelingen tussen werkgevers- en werknemersorganisaties over specifiek branchegerichte aspecten, zoals pensioenpremie. Gezien de huidige marktsituatie is aangenomen dat de loonkosten in 2010 minmaal zullen stijgen. Uitgegaan is van circa **1,0%**.

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 (**0,7%**), zoals door het CBS is vastgesteld over de periode oktober 2009 ten opzichte van oktober 2008.

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 2010 berekend (zie **bijlage 4**).

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

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

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

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

Voorbeeld: bij een 23-tons combinatie en een jaarkilometrage van 100.000 is het aandeel van de brandstofkosten in de totale **kostprijs** circa 20,7%. Zou de brandstofprijs met 5,0% wijzigen, dan zullen de totale kosten derhalve wijzigen met $5,0 \times 20,7\% =$ circa **1,0%**.

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

Grensoverschrijdend vervoer

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

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

Warehousing

De kosten van 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 0,7% (zie bijlage 1)

Berekening: 60% van 1,0% + 40% van 0,7% = **0,9%**

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 prognoses voor 2010 vindt u in **bijlage 7A**, evenals de realisatie 2009 ten opzichte van de prognoses 2009.

Opgemerkt wordt, dat de NEA zowel in oktober 2008 als in december 2008 (aanpassing in verband met recessie) met een prognose voor 2009 is uitgekomen. De gerealiseerde cijfers 2009 zijn met beide prognoses vergeleken (**bijlage 7A en 7B**).

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 7A** vermeld.

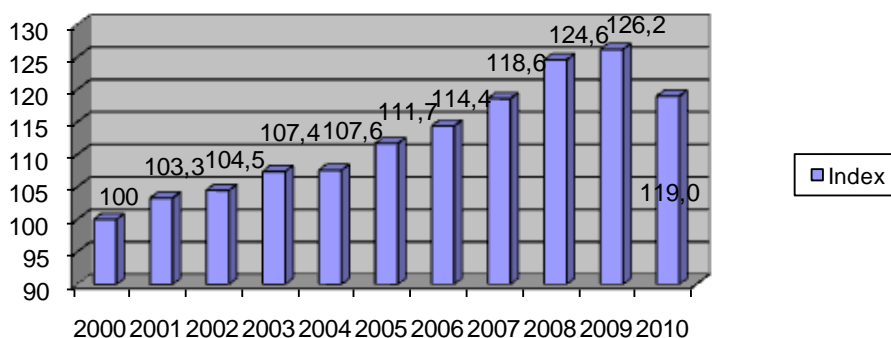
2. Ontwikkeling totale kosten (loon- en materiaalkosten vanaf 2000)

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

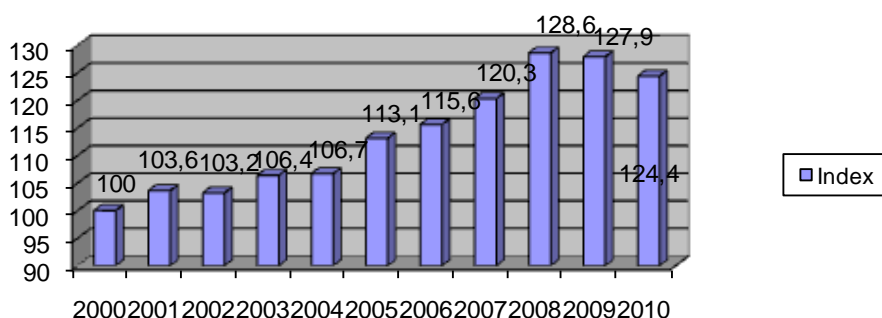
Opgemerkt wordt dat in deze ontwikkelingen **geen** rekening is gehouden met verbeteringen die zich bij voertuigen voordoen, zoals een langere levensduur van voertuigen en banden, minder brandstofverbruik en lagere onderhoudskosten (langere onderhoudsintervallen). Ook is geen rekening gehouden met volumeontwikkelingen,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

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

Ontwikkeling totale kosten 9 tonner 60.000 km/jr



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



3. 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. Daarnaast is het een gegeven is, dat Nederlandse vervoerders in toenemende mate gebruik maken van buitenlandse vestigingen/chauffeurs. Dit leidt dan weer tot lagere loonkosten.

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.

4. Ontwikkelingen in het wegvervoer

48 urige werkweek chauffeurs

Op 11 april 2007 is de zogenaamde Arbeidstijdenrichtlijn voor mobiele werknemers in de Nederlandse wet opgenomen. Door discussie over het wel of niet meetellen van vakantie/ziekte dagen en over het opvangen van de negatieve gevolgen heeft de invoering vertraging opgelopen. Het besluit is genomen om vakantie en ziektedagen mee te tellen als arbeidstijd. De negatieve gevolgen van de terugval in uren wordt opgevangen door (tijdelijk) tot maart 2011 een opt-out regeling toe te staan. Deze opt-out houdt in dat in de vervoersbranche is afgesproken in plaats van gemiddeld 48 uur per week 55 uur gemiddeld per week toe te staan. Voorwaarde is dat CAO partijen, OR of personeelsvertegenwoordiging het hier mee eens zijn en dat de individuele werknemer met de regeling instemt. Verder houdt de regeling in dat in één enkele week maximaal 60 uur arbeidstijd mag worden gemaakt, mits er over 26 weken gemeten niet meer dan 55 uur per week gemiddeld aan arbeidstijd wordt gemaakt. Arbeidstijd is werktijd exclusief pauzes, rusttijden en beschikbaarheidstijden, zoals tijd doorgebracht naast een andere rijdende chauffeur, tijd op treinen en boten en wachttijden bij grenzen of laad/loslocaties. Wordt er in de nacht gewerkt (tussen 01:00 uur en 05:00 uur) dan mag de totale arbeidstijd van die dienst maximaal 12 uur bedragen.

Digitale tachograaf

Op 1 mei 2006 is na jaren van uitstel de digitale tachograaf ingevoerd. Alle voertuigen die op of na 1 mei op kenteken zijn gesteld moeten verplicht met een digitale tachograaf zijn uitgerust. De digitale tachograaf werkt anders dan de analoge tachograaf. In plaats van tachograafschijven moet gewerkt worden met bestuurderskaarten en bedrijfskaarten. Deze moeten worden aangevraagd bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat (www.digitaletachograaf.nl). Verder moeten de gegevens die op de chip van de bestuurderskaart en in het geheugen van de digitale tachograaf worden opgeslagen tijdig worden gekopieerd en op een centrale plaats in het bedrijf worden opgeslagen. De gegevens van de bestuurderskaart moeten elke 21 dagen worden gedownload en de gegevens uit de digitale tachograaf in het voertuig elke 3 maanden. Dit downloaden kan met behulp van een memorystick of kaartleesstation. De voertuiggegevens kunnen ook met behulp van een memorystick of met behulp van een kabel en laptop worden gedownload. De gegevens moeten ten minste 1 jaar op het bedrijf worden bewaard om een controle op naleving van het Arbeidstijdenbesluit vervoer mogelijk te maken. Voor fiscale wetgeving kan een bewaartermijn van 7 jaar gelden. Onderweg moet de bestuurder zijn rij- en rusttijdgegevens over een langere periode kunnen tonen. Sinds 1 januari 2008 moeten de schijf of gegevens van de dag waarop wordt gereden worden getoond + alle gegevens van de daaraan voorafgaande 28 kalenderdagen.

(noot: de uitgifte van de bestuurderskaarten wordt op korte termijn aan de KIWA overgedragen)

Rij en rusttijdenverordening

Op 11 april 2007 zijn de nieuwe rij en rusttijdregels in werking getreden. Bestuurders mogen dan nog steeds maximaal 9 uur rijtijd (2 x per week is 10 uur toegestaan) per dag maken. In een enkele week mogen 56 ritten worden gemaakt, mits gemiddeld over 2 weken niet meer dan 90 ritten worden gemaakt. De pauzetijden en rusttijden zijn gewijzigd.

Vanaf 11 april 2007 is alleen nog toegestaan driekwartier pauze ineens na 4,5 uur rijtijd of opgedeeld in een periode van een kwartier gevolgd door een pauze van een half uur (vaste volgorde) in 4,5 uur rijtijd. De dagelijkse rust blijft 11 uur die 3 x per week mag worden verkort tot 9 uur.

De rusttijd mag ook worden gesplitst, in dat geval wordt de rusttijd in totaal 1 uur langer. De gesplitste rusttijd van 12 uur moet worden gesplitst in een periode van 3 uur gevolgd door een periode van 9 uur (vaste volgorde). Tenslotte wordt ook de wekelijkse rust gewijzigd. In de nieuwe regeling moet de rusttijd 45 uur bedragen en mag deze eens per 2 weken worden bekort tot 24 uur. Ook weer met de voorwaarde dat deze verkorting binnen 3 weken wordt gecompenseerd.

Verplichte nascholing chauffeurs

Voor beroepsbestuurders van bussen en vrachtauto's gelden vanaf 10 september 2008 respectievelijk 10 september 2009 gewijzigde regels voor de vakbekwaamheid. Nieuwe chauffeurs moeten de basiskwalificatie vakbekwaamheid behalen. Zij krijgen in plaats van het papieren chauffeursdiploma een zogenoemde code vakbekwaamheid op het rijbewijs. De code vakbekwaamheid is 5 jaar geldig. Verlenging kan alleen als chauffeurs in een periode van 5 jaar minimaal 35 uur gecertificeerde nascholingscursussen volgen. Chauffeurs die al voor 10 september 2008 respectievelijk 10 september 2009 een groot rijbewijs hadden, hoeven de basiskwalificatie niet te halen. Zij moeten wel de nascholing volgen zodat ook zij voldoen aan de gewijzigde regels. Daar geldt in eerste instantie een periode van 7 jaar voor. Dat betekent dat deze groep uiterlijk 10 september 2015 respectievelijk 10 september 2016 een geldige code vakbekwaamheid op het rijbewijs moet hebben. Zoals er nu vrijstellingsmogelijkheden voor het chauffeursdiploma bestaan, blijven deze ook van toepassing voor de nascholing.

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

Inzet buitenlandse chauffeurs

Binnen de Europese Unie geldt vrij verkeer van werknemersschap. Dit betekent dat een werknemer zijn diensten mag aanbieden in elk land van de Europese Unie. Voor de in 2007 toegetreden nieuwe lidstaten Roemenië en Bulgarije geldt een overgangsfase. Vanwege de grote inkomensverschillen was de vrees dat door een grote toestroom aan goedkope arbeidskrachten de arbeidsmarkt in de 'oude' lidstaten zou worden verstoord. Het is alleen mogelijk een chauffeur uit één van de bovengenoemde landen in te zetten als er een tewerkstellingsvergunning is afgegeven. Voorwaarde voor afgifte is dat aangetoond wordt dat in Nederland zelf geen chauffeur te vinden is (arbeidsmarkttoets) en dat er minimaal de hier geldende CAO voorwaarden van toepassing zijn. Deze overgangsregeling duurt 2 jaar en kan daarna nog met 1 jaar worden verlengd.

Een tewerkstellingsvergunning is nodig voor:

- werknemers van buiten de Europese Economische Ruimte (EER). De EER bestaat uit de landen van de Europese Unie plus IJsland, Liechtenstein en Noorwegen;
- werknemers uit de lidstaten die op 1 januari 2007 zijn toegetreden tot de Europese Unie, Bulgarije en Roemenië;
- voor medewerkers uit Zwitserland is geen tewerkstellingsvergunning nodig.

Milieuzones

Als gevolg van de inspanningen voor een verbetering van de luchtkwaliteit in stedelijke omgeving is op 24 maart 2006 een convenant ondertekend door een aantal gemeenten, ministeries en brancheorganisaties. In dit convenant zijn partijen overeengekomen te zullen streven naar toename van de inzet van schone en stille voertuigen en slimme stadsdistributie. Hierbij kan worden gedacht extra stopplaatsen voor laden/lossen, gebruik busbaan, verruiming van venstertijden en dergelijke. Er zijn al diverse gemeenten waaronder Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht en Eindhoven die een milieuzone hebben ingesteld. Daarnaast zijn er gemeenten die een milieuzone gaan instellen (Leiden en Delft per 1 januari 2010) of dit overwegen te gaan doen.

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

- geen toegang voertuigen die zijn voorzien van een Euro 0 of 1 motor;
- wel toegang voertuigen met Euro 2 of 3 motor mits uitgerust met een gecertificeerd roetfilter;
- wel toegang voertuigen met Euro 2 of 3 motor zonder gecertificeerd roetfilter indien dit roetfilter (nog) niet beschikbaar is;
- wel toegang voertuigen met Euro 4 of hoger;
- vanaf 1 januari 2010 alleen nog toegang voor voertuigen met Euro 4 of hoger (hierbij is afgesproken dat van 1 januari 2010 tot 1 juli 2013 een vrachtauto die voldoet aan Euro 3 met roetfilter- indien beschikbaar- toegang heeft tot de milieuzone, mits de vrachtauto vanaf de eerste registratie bij de RDW niet ouder is dan 8 jaar).

Voor bepaalde categorieën voertuigen, aangemerkt als bijzonder voertuig, zijn deze eisen niet van toepassing en mogen dus zonder roetfilter de milieuzone in. Vanaf 1 juli 2008 geldt daarbij wel als voorwaarde dat deze voertuigen niet ouder dan 13 jaar mogen zijn, te rekenen vanaf de datum van eerste registratie bij de RDW. Als bijzonder voertuig worden bijvoorbeeld aangemerkt brandweerauto's, kraanwagens, hoogwerkers, reinigungsauto's, betonmixers en verhuisauto's. Voor voertuigen die niet aan de gestelde eisen voldoen mogen gemeenten dagontheffingen verlenen. Handhaving zal plaatsvinden via Bijzondere Opsporings Ambtenaren (BOA's) of door middel van camera's.

Wanneer men niet aan de toegangseisen voldoet en geen landelijke ontheffing heeft, mag men in principe de milieuzone niet in. Gemeenten mogen dag- of tijdelijke ontheffingen afgeven. De afspraken over ontheffingen houden kort samengevat het volgende in:

- voor voertuigen die niet aan de gestelde milieueisen voldoen kan maximaal 12 keer per kalenderjaar en per voertuig en per gemeente een dagontheffing worden verleend;
- elke dagontheffing geldt voor een periode van 30 uur, voor één kalenderdag tot 06.00 uur 's ochtends van de volgende kalenderdag;
- de legeskosten per verleende dagontheffing bedragen € 25,-.

Hardheidsclausule ten behoeve van milieuzones

Sommige (met name kleine) ondernemers geven aan dat zij door deze regelgeving in de problemen komen. Zij worden met het maximaal gestelde aantal dagontheffingen belemmerd in de uitvoering van hun bedrijf en beschikken niet over voldoende middelen om aan de toelatingseisen van de milieuzone te voldoen. Voor een aantal ondernemers is het aantal gereden kilometers te gering om te kunnen investeren in de aanschaf van een nieuwe vrachtauto of het plaatsen van een roetfilter. Ook zijn er ondernemers die ervoor kiezen om binnen afzienbare tijd hun bedrijf te beëindigen vanwege een op handen zijnde pensionering

of om een andere reden. Voor deze (beperkte) categorie van ondernemers is een zogenaamde hardheidsclausule ingevoerd.

Deze is dus echt bedoeld voor uitzonderingsgevallen. De gemeenten kunnen besluiten om de betreffende ondernemers voor een redelijke termijn een tijdelijke ontheffing te geven. Binnen deze termijn moet de ondernemer dan wel een nieuwe vrachtauto aanschaffen dan wel andere maatregelen treffen om aan de toelatingseisen te voldoen dan wel middels een plan van aanpak aantonen wanneer hij mogelijk wel in staat zou zijn om te investeren. Om een beroep te doen op de hardheidsclausule moet een ondernemer zich bij de gemeente waarin hij een ontheffing wil melden. Mocht de ondernemer binnen meerdere gemeenten een beroep willen doen op de hardheidsclausule dan zal hij zich bij elke afzonderlijke gemeente moeten melden.

Subsidies voor nieuwe vrachtauto's, na 1 mei 2008 tot 1 oktober 2009

- Euro 5 voor voertuigen >225 kW wordt gestimuleerd met € 500,-
- Euro 5 voor voertuigen <225 kW wordt gestimuleerd met € 1.500,-
- EEV-voertuigen (Enhanced Environmentally friendly Vehicle) worden gestimuleerd met € 2.500,- (<225 kW) en € 1.500,- (>225 kW)

Aanvragen voor subsidie moeten worden gedaan door de 1^e kentekhouder **binnen 3 maanden** na afgifte van het definitieve kentekenbewijs.

Per 1 oktober 2009 is de nieuwe vrachtauto met een Euro 5 motor verplicht gesteld en wordt er derhalve geen subsidie meer op verleend na 1 oktober 2009. Wel blijft de subsidie beschikbaar vanaf 1 oktober 2009 voor vrachtauto's die voldoen aan de EEV-norm. Het subsidiebedrag is verlaagd naar € 1.000,-, ongeacht de vermogensklasse.

Per 6 februari 2008 zijn de subsidiebedragen voor de retrofit roetfilters voor vrachtauto's gewijzigd. Het betreft hier het Subsidieprogramma Retrofit Vrachtauto's en Bussen (SRV).

- de subsidie wordt aan de inbouwer uitgekeerd;
- alleen APK-I bedrijven mogen inbouwen;
- alleen gecertificeerde roetfilters voor bestaande euro 2 en 3 voertuigen;
- subsidiebedragen zijn afhankelijk van het type filter en het motorvermogen;
- voor zware bestelauto's geldt een afwijkend subsidiebedrag;
- indien noodzakelijk moeten filters worden aangeboden inclusief een onderhoudscontract.

Subsidiebedragen (alleen Euro 3)

Subsidiebedragen geldig voor filters die vanaf 14 maart 2009 zijn afgemeld

	zware bestel- auto's 2800 tot 5000 kg	vrachtauto's vermogen tot 150 kW	vrachtauto's vermogen van 150 - 225 kW	vrachtauto's vermogen >225 kW >5000 kg*)
half-open filter 50% reductie	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
gesloten filter continu regenererend 90% reductie	€ 2.000,-	€ 5.000,-	€ 5.500,-	€ 0,00
gesloten filter periodiek regenererend 90% reductie	€ 2.500,-	€ 6.000,-	€ 6.000,-	€ 0,00

Aanvragen door het APK/inbouwstation binnen 6 maanden na afmelding bij SenterNovem

Meer informatie is te vinden op onder meer www.evo.nl/ledennet en www.milieuzones.nl

Langere en Zwaardere Voertuigen (LZV's)

Op 1 november 2007 is een nieuwe proef met betrekking tot de inzet van zogenaamde LZV's gestart. De ervaringen met dergelijke voertuigen zijn zo gunstig dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft besloten deze voertuigen op grote schaal te testen op de Nederlandse wegen. Aanvankelijk was in november 2007 het totaal gewicht teruggebracht naar 50 ton, in de loop van 2008 is het maximum totaalgewicht weer teruggebracht naar 60 ton. Onderzoek heeft aangetoond dat LZV's geen negatieve invloed hebben op bruggen en viaducten.

Mogelijkheden van LZV's



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

Denemarken is weliswaar in 2008 gestart met een proef, maar niet vanuit Nederland te bereiken. In Duitsland heeft een meerderheid van de deelstaten aangegeven tegen een vervolg van de huidige proef te zijn. Reden voor de Duitse centrale overheid om na beëindiging van de proef geen ontheffingen voor LZV's meer af te geven. België heeft plannen om een proef te starten.

Binnen Nederland kunnen LZV's (met RDW ontheffing) gebruik maken van het complete snelwegennet. Daarbuiten moet voor iedere bestemming (kernegebied) een aparte ontheffing worden aangevraagd. Het aantal aan te vragen kernegebieden kent geen beperking. Tijdens de ervaringsfase is het aantal in te zetten LZV's eveneens onbeperkt.

Meer informatie over de mogelijkheden voor het inzetten van LZV's en de aanvraagprocedures is aan te vragen bij EVO Ledenservice: ledenservice@evo.nl

Duurzaamheid en kostenbesparingen

Steeds meer bedrijven betrekken het thema duurzaamheid in hun strategie. Dat dit noodzakelijk is ligt voor de hand en bovendien zorgen bijvoorbeeld overheden, klanten of aandeelhouders er voor dat dit onderwerp bij bedrijven op de agenda terecht komt. De vraag is dan op welke wijze strategische doelstellingen op het gebied van duurzaamheid vertaald kunnen worden naar (logistieke) praktijksituaties.

Carbon Footprint (0-meting)

Om duurzaamheid te kunnen toepassen en een carbon footprint te maken van de logistieke activiteiten, zouden bedrijven eerst inzicht moeten hebben in de huidige activiteiten en de daarmee samenhangende CO₂ emissies. Hierbij komen direct al een aantal vragen naar voren zoals, hoe kunnen deze emissies worden berekend en welke activiteiten moeten hierbij worden betrokken. Het antwoord op deze vragen hangt sterk af van de specifieke bedrijfssituatie en de beoogde doelstelling. Daarnaast is het mogelijk de luchtvervuilende emissies zoals fijnstof en NOx in kaart te brengen.

Verbetermaatregelen

Een volgende stap is het inzichtelijk maken van verbetermaatregelen. Traditioneel worden verbetermaatregelen onderzocht op financieel rendement maar nu speelt ook het aspect duurzaamheid een belangrijke rol. Welk effect hebben verschillende maatregelen op de emissies van CO₂ en/of fijnstof? Maatregelen kunnen zowel logistiek van aard zijn (modal shift of kilometerreductie) als technisch (type motor en brandstof).

Meer informatie

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

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

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

5. Indexcijfers

- bijlage 1: ontwikkeling loon- en prijsniveau per kostenpost
- bijlage 2: totale kostenontwikkeling **exclusief** en **inclusief** brandstof
- bijlage 3: invloed van een veranderende dieselprijs op de totale vrachtprijs
- bijlage 4: kostenniveaus per 1 januari 2010 van een 4-tal voertuigen met verschillend laadvermogen
- bijlage 5: kostenaandelen per 1 januari 2010
- bijlage 6: ontwikkeling dieselolieprijs in 2009
- bijlage 7: NEA cijfers

Bijlage 1

Ontwikkeling loon- en prijsniveau in het wegvervoer ¹⁾	
<i>periode 1 januari 2010 ten opzichte van 1 januari 2009</i>	
Vaste autokosten	
* Rente	74,6
* Motorrijtuigenbelasting	101,9
* Eurovignet	100
* Verzekering	99,8
* Stalling/overhead	p.m.
* Onderhoud	100,8
* Afschrijving	99,2
Variabele kosten	
* Banden	100,5
* Dieselolie	80,7
* Reparatie en onderhoud	100,8
Kosten rijdend personeel	
* Lonen inclusief sociale lasten en dergelijke (loonkosten)	
-Klasse D	101,0
* Overige kosten	100,7
<i>¹⁾ 1 januari 2009= 100</i>	

Bijlage 2

Kostenontwikkeling exclusief brandstofkosten

Ontwikkeling loon- en materiaalkosten per 1 januari 2010 ^{*)} (in % t.o.v. 1-1-2009)				
Omschrijving ^{**)}	6 tons vrachtauto	9 tons vrachtauto	16 tons vrachtauto	23 tons combinatie
Jaarkilometrage	t.o.v. 1-1-2009	t.o.v. 1-1-2009	t.o.v. 1-1-2009	t.o.v. 1-1-2009
* 30.000	-0,1	-0,3	-0,8	-1,5
* 60.000	-0,1	-0,3	-0,7	-1,4
* 100.000	-0,1	-0,2	-0,7	-1,3

^{*)} exclusief stalling/overheadkosten
^{**)} betreft nuttig laadvermogen

Kostenontwikkeling inclusief brandstofkosten

Ontwikkeling loon- en materiaalkosten per 1 januari 2010 ^{*)} (in % t.o.v. 1-1-2009)				
Omschrijving ^{**)}	6 tons vrachtauto	9 tons vrachtauto	16 tons vrachtauto	23 tons combinatie
Jaarkilometrage	t.o.v. 1-1-2009	t.o.v. 1-1-2009	t.o.v. 1-1-2009	t.o.v. 1-1-2009
* 30.000	-1,3	-1,6	-2,3	-3,1
* 60.000	-2,2	-2,7	-3,5	-4,4
* 100.000	-3,1	-3,7	-4,8	-5,7

^{*)} exclusief stalling/overheadkosten
^{**)} betreft nuttig laadvermogen

In de kostenontwikkeling inclusief brandstofkosten is uitgegaan van het effect van de gemiddelde brandstofprijs over de periode 1 januari t/m 1 december 2009 ten opzichte van dezelfde periode 2008.

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

De cijfers zijn exclusief kostenverhogende effecten (congestie) en exclusief kostenverlagende effecten (efficiency- en materieelverbeteringen)

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

Bijlage 3.1

Procentuele verandering dieselprijs + of - ten opzichte van de basisprijs à € 0,9193	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
	5,0%	9,1%	13,0%	7,8%	14,1%	20,7%
1%	0,05%	0,09%	0,13%	0,08%	0,14%	0,21%
2%	0,10%	0,18%	0,26%	0,16%	0,28%	0,41%
3%	0,15%	0,27%	0,39%	0,23%	0,42%	0,62%
4%	0,20%	0,36%	0,52%	0,31%	0,56%	0,83%
5%	0,25%	0,46%	0,65%	0,39%	0,71%	1,04%
6%	0,30%	0,55%	0,78%	0,47%	0,85%	1,24%
7%	0,35%	0,64%	0,91%	0,55%	0,99%	1,45%
8%	0,40%	0,73%	1,04%	0,62%	1,13%	1,66%
9%	0,45%	0,82%	1,17%	0,70%	1,27%	1,86%
10%	0,50%	0,91%	1,30%	0,78%	1,41%	2,07%
11%	0,55%	1,00%	1,43%	0,86%	1,55%	2,28%
12%	0,60%	1,09%	1,56%	0,94%	1,69%	2,48%
13%	0,65%	1,18%	1,69%	1,01%	1,83%	2,69%
14%	0,70%	1,27%	1,82%	1,09%	1,97%	2,90%
15%	0,75%	1,37%	1,95%	1,17%	2,12%	3,11%
16%	0,80%	1,46%	2,08%	1,25%	2,26%	3,31%
17%	0,85%	1,55%	2,21%	1,33%	2,40%	3,52%
18%	0,90%	1,64%	2,34%	1,40%	2,54%	3,73%
19%	0,95%	1,73%	2,47%	1,48%	2,68%	3,93%
20%	1,00%	1,82%	2,60%	1,56%	2,82%	4,14%

Bijlage 3.2

Verandering dieselprijs in centen + of - ten opzichte van de basisprijs à € 0,9193	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
	5,0%	9,1%	13,0%
1,0	0,05%	0,10%	0,14%
1,5	0,08%	0,15%	0,21%
2,0	0,11%	0,20%	0,28%
2,5	0,14%	0,25%	0,35%
3,0	0,16%	0,30%	0,42%
3,5	0,19%	0,35%	0,49%
4,0	0,22%	0,40%	0,57%
4,5	0,24%	0,45%	0,64%
5,0	0,27%	0,49%	0,71%
5,5	0,30%	0,54%	0,78%
6,0	0,33%	0,59%	0,85%
6,5	0,35%	0,64%	0,92%
7,0	0,38%	0,69%	0,99%
7,5	0,41%	0,74%	1,06%
8,0	0,44%	0,79%	1,13%
8,5	0,46%	0,84%	1,20%
9,0	0,49%	0,89%	1,27%
9,5	0,52%	0,94%	1,34%
10,0	0,54%	0,99%	1,41%
10,5	0,57%	1,04%	1,48%
11,0	0,60%	1,09%	1,56%
11,5	0,63%	1,14%	1,63%
12,0	0,65%	1,19%	1,70%
12,5	0,68%	1,24%	1,77%
13,0	0,71%	1,29%	1,84%
13,5	0,73%	1,34%	1,91%
14,0	0,76%	1,39%	1,98%
14,5	0,79%	1,44%	2,05%
15,0	0,82%	1,48%	2,12%
15,5	0,84%	1,53%	2,19%
16,0	0,87%	1,58%	2,26%
16,5	0,90%	1,63%	2,33%
17,0	0,92%	1,68%	2,40%
17,5	0,95%	1,73%	2,47%
18,0	0,98%	1,78%	2,55%
18,5	1,01%	1,83%	2,62%
19,0	1,03%	1,88%	2,69%
19,5	1,06%	1,93%	2,76%
20,0	1,09%	1,98%	2,83%
20,5	1,11%	2,03%	2,90%
21,0	1,14%	2,08%	2,97%
21,5	1,17%	2,13%	3,04%
22,0	1,20%	2,18%	3,11%
22,5	1,22%	2,23%	3,18%
23,0	1,25%	2,28%	3,25%
23,5	1,28%	2,33%	3,32%
24,0	1,31%	2,38%	3,39%
24,5	1,33%	2,43%	3,46%
25,0	1,36%	2,47%	3,54%

Bijlage 3.3

Verandering dieselprijs in centen + of - ten opzichte van de basisprijs à € 0,9193	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
	7,8%	14,1%	20,7%
1,0	0,08%	0,15%	0,23%
1,5	0,13%	0,23%	0,34%
2,0	0,17%	0,31%	0,45%
2,5	0,21%	0,38%	0,56%
3,0	0,25%	0,46%	0,68%
3,5	0,30%	0,54%	0,79%
4,0	0,34%	0,61%	0,90%
4,5	0,38%	0,69%	1,01%
5,0	0,42%	0,77%	1,13%
5,5	0,47%	0,84%	1,24%
6,0	0,51%	0,92%	1,35%
6,5	0,55%	1,00%	1,46%
7,0	0,59%	1,07%	1,58%
7,5	0,64%	1,15%	1,69%
8,0	0,68%	1,23%	1,80%
8,5	0,72%	1,30%	1,91%
9,0	0,76%	1,38%	2,03%
9,5	0,81%	1,46%	2,14%
10,0	0,85%	1,53%	2,25%
10,5	0,89%	1,61%	2,36%
11,0	0,93%	1,69%	2,48%
11,5	0,98%	1,76%	2,59%
12,0	1,02%	1,84%	2,70%
12,5	1,06%	1,92%	2,81%
13,0	1,10%	1,99%	2,93%
13,5	1,15%	2,07%	3,04%
14,0	1,19%	2,15%	3,15%
14,5	1,23%	2,22%	3,26%
15,0	1,27%	2,30%	3,38%
15,5	1,32%	2,38%	3,49%
16,0	1,36%	2,45%	3,60%
16,5	1,40%	2,53%	3,72%
17,0	1,44%	2,61%	3,83%
17,5	1,48%	2,68%	3,94%
18,0	1,53%	2,76%	4,05%
18,5	1,57%	2,84%	4,17%
19,0	1,61%	2,91%	4,28%
19,5	1,65%	2,99%	4,39%
20,0	1,70%	3,07%	4,50%
20,5	1,74%	3,14%	4,62%
21,0	1,78%	3,22%	4,73%
21,5	1,82%	3,30%	4,84%
22,0	1,87%	3,37%	4,95%
22,5	1,91%	3,45%	5,07%
23,0	1,95%	3,53%	5,18%
23,5	1,99%	3,60%	5,29%
24,0	2,04%	3,68%	5,40%
24,5	2,08%	3,76%	5,52%
25,0	2,12%	3,83%	5,63%

Bijlage 4

Kostenniveau per 1 januari 2010 (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	1.419	1.419	1.419	1.703	1.703	1.703
* Motorrijtuigenbel.	270	270	270	270	270	270
* Eurovignet	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	750	750	750
* Verzekering	2.620	2.620	2.620	2.935	2.935	2.935
* Onderh. opbouw	353	353	353	353	353	353
* Afschrijving	7.052	7.052	-	8.482	8.482	-
Totale vaste kosten	11.714	11.714	4.662	14.493	14.493	6.011
* Afschrijving	-	-	10.970	-	-	9.894
* Banden	939	1.878	3.133	625	1.250	2.082
* Brandstof	3.162	6.326	10.543	3.795	7.590	12.650
* Rep./Onderhoud	1.629	3.260	5.431	1.499	2.997	4.998
Totale variabele kosten	5.730	11.464	30.077	5.919	11.837	29.624
Totale materieelkosten	17.444	23.178	34.739	20.412	26.330	35.635
* Loonkosten D5 (incl.soc.lasten)	46.300	46.300	46.300	46.300	46.300	46.300
Totale kosten ¹⁾	63.744	69.478	81.039	66.712	72.630	81.935

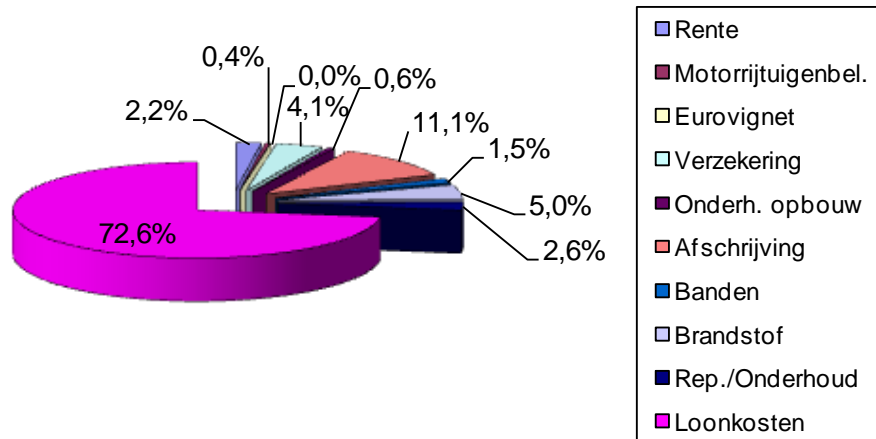
¹⁾ exclusief overheadkosten

Kostenniveau per 1 januari 2010 (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	2.698	2.698	2.698	4.401	4.401	4.401
* Motorrijtuigenbel.	270	270	270	543	543	543
* Eurovignet	750	750	750	1.250	1.250	1.250
* Verzekering	3.985	3.985	3.985	5.558	5.558	5.558
* Onderh. opbouw	353	353	353	462	462	462
* Afschrijving	11.635	11.635	11.635	18.109	18.109	18.109
Totale vaste kosten	19.691	19.691	19.691	30.323	30.323	30.323
* Afschrijving	-	-	-	-	-	-
* Banden	812	1.625	2.710	898	1.795	3.000
* Brandstof	5.058	10.117	16.865	6.743	13.488	22.481
* Rep./Onderhoud	1.531	3.062	5.106	1.889	3.780	6.302
Totale variabele kosten	7.401	14.804	24.681	9.530	19.063	31.783
Totale materieelkosten	27.092	34.495	44.372	39.853	49.386	62.106
* Loonkosten D5 (incl.soc.lasten)	46.300	46.300	46.300	46.300	46.300	46.300
Totale kosten ¹⁾	73.392	80.795	90.672	86.153	95.686	108.406

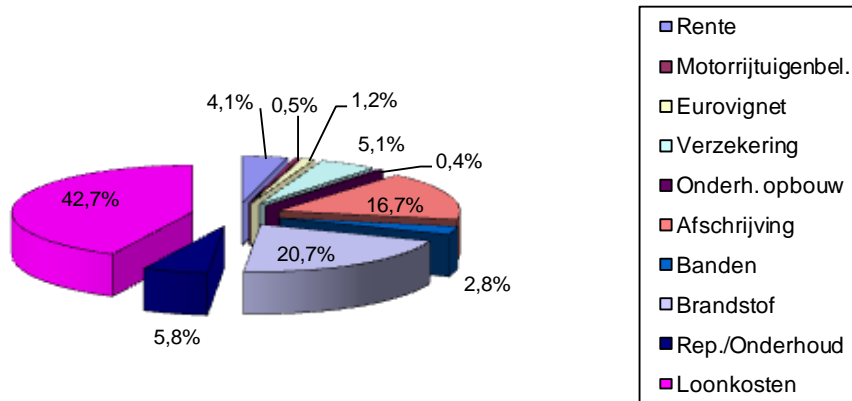
¹⁾ exclusief overheadkosten

Bijlage 5

**Kostenaandelen per 1-1-2010
Vrachtauto 6 ton bij 30.000 km/jaar**

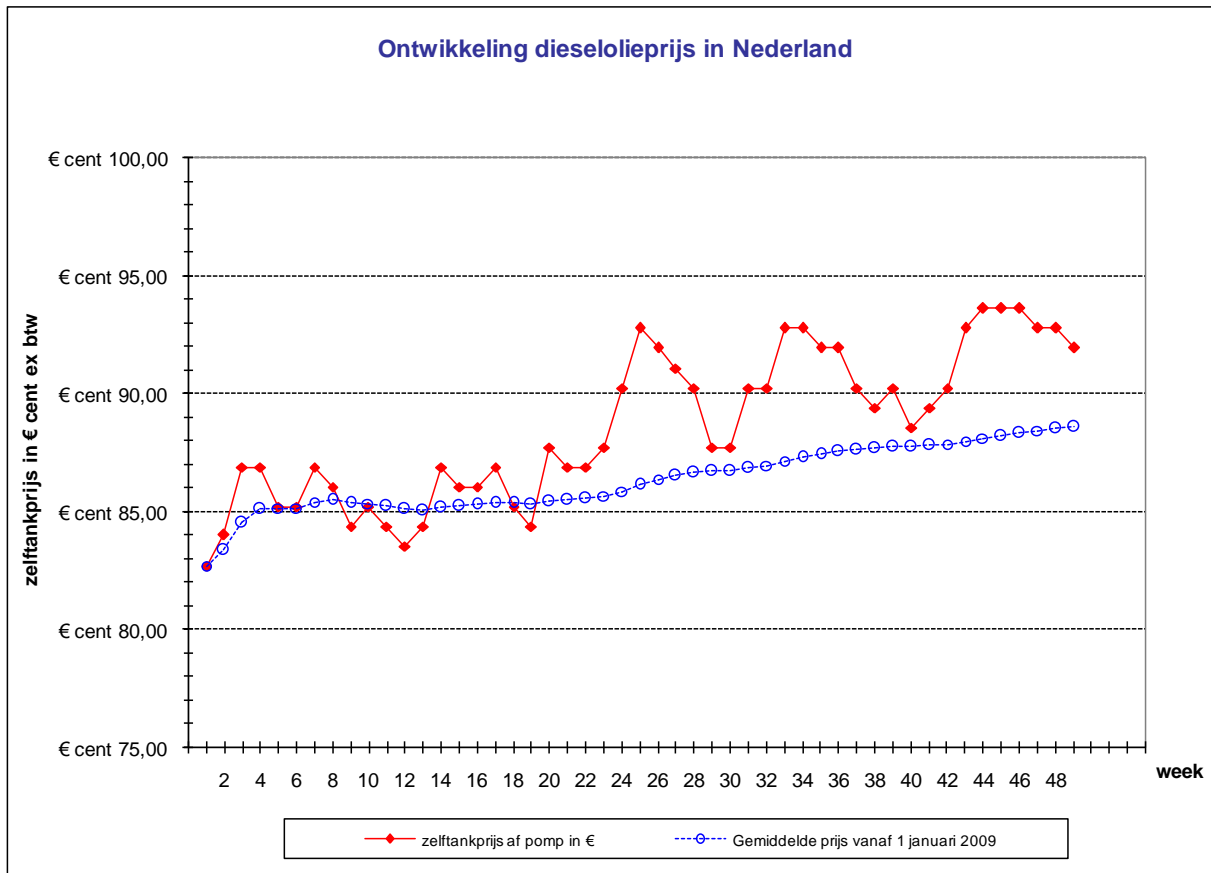


**Kostenaandelen per 1-1-2010
Combinatie 23 ton bij 100.000 km/jaar**



Bijlage 6

Ontwikkeling dieselolieprijs 2009



Bijlage 7A

Kostenontwikkeling volgens NEA

(Bron: NEA september 2009)

Prognose kostenstijging 2010 ten opzichte van 2009 *) en **)

Type vervoer	in %	
	incl. brandstof	excl. brandstof
wagenlading	2,4	1,3
kippers	2,4	1,3
algemene distributie solo	2,1	1,3
algemen distributie combinatie	2,3	1,3
fijnmazige distributie collo	1,7	1,5
fijnmzaige distributie pallet	1,8	1,5
koel-vries	2,4	1,3
zeecontainer	2,6	1,2
tank/bulk	2,5	1,3

Realisatie 2009 ten opzichte van prognose 2009 volgens NEA december 2008 *) en **)

Type vervoer	realisatie	prognose	verschil
	in %	in %	in %
	incl. brandstof	incl. brandstof	
wagenlading	-1,4	-2,5	1,1
kippers	-1,5	-2,8	1,3
algemene distributie solo	0,0	-0,5	0,5
algemen distributie combinatie	-1,0	-2,0	1,0
fijnmazige distributie collo	2,4	2,8	-0,4
fijnmzaige distributie pallet	1,6	1,6	0,0
koel-vries	-1,2	-2,4	1,2
zeecontainer	-2,4	-3,9	1,5
tank/bulk	-2,0	-3,4	1,4

Realisatie 2009 ten opzichte van prognose 2009 volgens NEA december 2008 *) en **)

Type vervoer	realisatie	prognose	verschil
	in %	in %	in %
	excl. brandstof	excl. brandstof	
wagenlading	2,5	2,8	-0,3
kippers	2,6	2,6	0,0
algemene distributie solo	2,8	3,3	-0,5
algemen distributie combinatie	2,6	2,8	-0,2
fijnmazige distributie collo	3,2	3,8	-0,6
fijnmzaige distributie pallet	3,0	3,4	-0,4
koel-vries	2,6	2,6	0,0
zeecontainer	2,5	2,6	-0,1
tank/bulk	2,4	2,5	-0,1

Prognose toeslagen voor congestie in 2010

Type vervoer	congestietoeslag
	in %
wagenlading	0,55
kippers	0,48
algemene distributie solo	0,65
algemen distributie combinatie	0,65
fijnmazige distributie collo	0,97
fijnmzaige distributie pallet	0,97
koel-vries	0,58
zeecontainer	0,61
tank/bulk	0,55

*) exclusief kostenverhogende effecten congestietoeslag

***) exclusief kostenverlagende effecten efficiencyverbeteringen

Bijlage 7B

Kostenontwikkeling volgens NEA

(Bron: NEA september 2009)

De in oktober 2008 door het NEA gepubliceerde prognoses voor 2009 zijn in december 2008 aangepast (zie ook bijlage 7A). Ingeval bedrijven de afspraken met hun vervoerders hebben gebaseerd op de prognoses van oktober 2008 worden onderstaand de gerealiseerde cijfers 2009 ten opzichte van deze prognoses aangegeven.

Realisatie 2009 ten opzichte van prognose 2009 volgens NEA oktober 2008 *) en **)

Type vervoer	realisatie	prognose	verschil
	in %	in %	in %
	incl. brandstof	incl. brandstof	
wagenlading	-1,4	4,2	-5,6
kippers	-1,5	4,3	-5,8
algemene distributie solo	0,0	4,1	-4,1
algemen distributie combinatie	-1,0	4,2	-5,2
fijnmazige distributie collo	2,4	3,9	-1,5
fijnmzaige distributie pallet	1,6	4,0	-2,4
koel-vries	-1,2	4,3	-5,5
zeecontainer	-2,4	4,3	-6,7
tank/bulk	-2,0	4,3	-6,3

Realisatie 2009 ten opzichte van prognose 2009 volgens NEA oktober 2008 *) en **)

Type vervoer	realisatie	prognose	verschil
	in %	in %	in %
	excl. brandstof	excl. brandstof	
wagenlading	2,5	3,2	-0,7
kippers	2,6	3,2	-0,6
algemene distributie solo	2,8	3,4	-0,6
algemen distributie combinatie	2,6	3,3	-0,7
fijnmazige distributie collo	3,2	3,6	-0,4
fijnmzaige distributie pallet	3,0	3,6	-0,6
koel-vries	2,6	3,4	-0,8
zeecontainer	2,5	3,0	-0,5
tank/bulk	2,4	3,2	-0,8

*) exclusief kostenverhogende effecten congestietoelag

***) exclusief kostenverlagende effecten efficiencyverbeteringen