

# Kostenontwikkelingen in het wegvervoer

Onderzoekperiode: januari 2018 – december 2018



# Kostenontwikkelingen in het wegvervoer

**Auteur:**



**Fred Hoozemans**

Ledenadviseur Wegvervoer nationaal

Telefoon: **079 – 3467 346**

E-mail: **ledenservice@evofenedex.nl**

Zoetermeer, december 2018

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

# Inhoud

Voorwoord .....	1
1. Indexering .....	2
2. Totale kostenontwikkeling.....	3
3. Componentenverklaring .....	4
3.1 Loonkosten .....	5
3.2 Brandstof .....	6
3.3 Rente.....	7
3.4 Motorrijtuigenbelasting en Eurovignet .....	8
3.5 Verzekering .....	9
3.6 Afschrijving .....	10
3.7 Onderhoud getrokken materieel .....	11
3.8 Banden .....	12
3.9 Onderhoud trekkende eenheden .....	13
3.10 Overige kosten .....	14
4. Brandstofontwikkeling.....	15
5. Index kostenontwikkelingen .....	17
6. Marktontwikkelingen.....	19
6.1 Wegtransport groeit in 2018 en 2019 .....	20
6.2 Duurzaamheid en milieu.....	21
6.3 Alternatieve brandstoffen .....	22
6.4 Vrachtautoheffing.....	23
6.5 LZV's.....	24
7. Kostenopbouw .....	26
8. Internationaal wegvervoer .....	27
8.1 Ontwikkeling loonkosten Europa.....	28
8.2 Brandstofontwikkelingen.....	29
Bijlagen .....	30

# Voorwoord

Iets later dan u van ons gewend bent, ontvangt u hierbij onze jaarlijkse rapportage kostenontwikkelingen in het wegvervoer.

Op grond van een in het voorjaar van 2018 gehouden enquête onder de gebruikers van dit rapport, is de verslagperiode gewijzigd. Rapporteerden we voorheen over de periode oktober tot oktober, dit rapport geeft een weergave van het kalenderjaar 2018.

Niet anders dan andere jaren echter beoogt dit rapport de jaarlijkse leidraad voor verladers en eigen vervoerders te zijn. 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 inzicht te krijgen in de kosten van hun wagenpark.

Het rapport is een feitelijke weergave van de diverse kostencomponenten die een totaalbeeld geven van de kostenontwikkelingen in het wegvervoer.

Dit overzicht is samengesteld op basis van gegevens uit openbare bronnen en op basis van gegevens die worden verkregen van importeurs, dealers en leveranciers en incidenteel van andere bronnen zoals gebruikers, CBS en Panteia.

Als vanouds zijn de loonkosten en de brandstofkosten de belangrijkste componenten. Op grond van de in 2017 vastgestelde cao stijgen niet alleen dit jaar maar ook volgend jaar de loonkosten. De brandstofprijzen zijn dit jaar ook weer aanzienlijk toegenomen. Wat hiervan precies de invloed is op de totale kosten vindt u in dit rapport.

Op dit moment gaan ontwikkelingen op het gebied van de alternatieve brandstoffen gewoon door. Er wordt ook uitgebreid getest met platooning en elektrische voertuigen.

Ook zijn er interessante ontwikkelingen op het gebied van de ontkoppelpunten en de inzet van de ecombi of LZV. U vindt artikelen hierover verderop in het rapport.

Deze rapportage is tot stand gekomen door een samenwerking tussen de afdelingen Ledenservice en Bedrijfsadvies van evofenedex. Mocht u nog vragen hebben, neem dan vooral contact op met ondergetekende.

Fred Hoozemans

December 2018

# 1. Indexering

Onderstaand overzicht laat per kostenpost de indexeringen zien van het loon- en prijsniveau in het wegvervoer.

## Ontwikkelingen loon- en prijsniveau in het wegvervoer

	1 januari 2018 – 31 december 2018
<b>Vaste voertuigkosten</b>	
Rente	13,6%
Motorrijtuigenbelasting	0,8%
Eurovignet	0%
Verzekering	9,4%
Stalling/overhead	P.M.
Onderhoud	1,5%
Afschrijving	0,7%
<b>Variabele voertuigkosten</b>	
Banden	2,5%
Dieselolie	6,1%
Reparatie en onderhoud	1,8%
Overige kosten	1,5%
<b>Kosten rijdend personeel</b>	
Lonen inclusief sociale lasten	5,7%

## 2. Totale kostenontwikkeling

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

### *Kostenontwikkeling inclusief brandstofkosten*

Ontwikkeling loon- en materiaalkosten over de verslagperiode 1 januari 2018 tot 31 december 2018.

Omschrijving **)	6 tons vrachtauto	9 tons vrachtauto	16 tons vrachtauto	23 tons combinatie
Jaarkilometrage	t.o.v. 1-1-2018	t.o.v. 1-1-2018	t.o.v. 1-1-2018	t.o.v. 1-1-2018
*30.000 km	4,5%	4,3%	3,9%	2,7%
*60.000 km	5,2%	5,2%	5,0%	3,9%
*100.000 km	5,8%	6,1%	6,2%	5,1%
*) exclusief stalling/overheadkosten **) betreft nuttig laadvermogen				

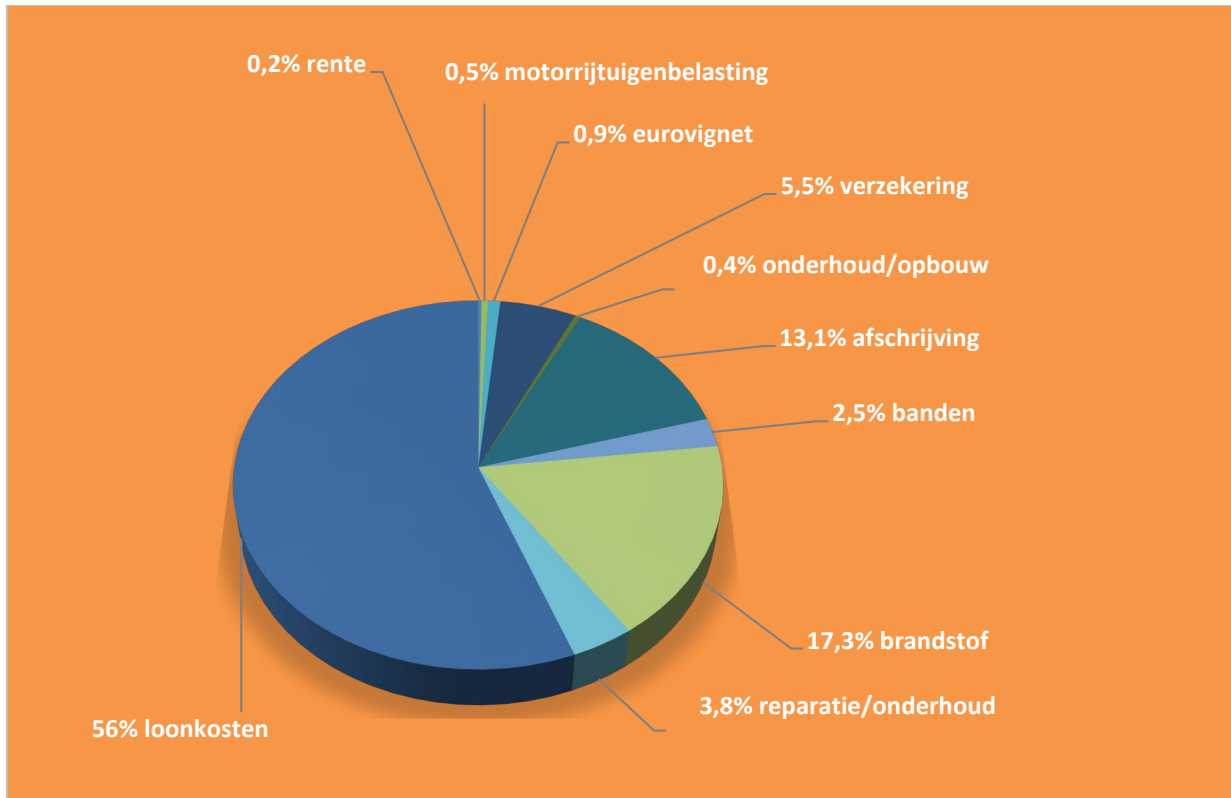
### *Kostenontwikkeling exclusief brandstofkosten*

Ontwikkeling loon- en materiaalkosten over de verslagperiode 1 januari 2018 tot 31 december 2018.

Omschrijving **)	6 tons vrachtauto	9 tons vrachtauto	16 tons vrachtauto	23 tons combinatie
Jaarkilometrage	t.o.v. 1-1-2018	t.o.v. 1-1-2018	t.o.v. 1-1-2018	t.o.v. 1-1-2018
*30.000 km	4,3%	4,1%	3,6%	2,2%
*60.000 km	5,0%	5,0%	4,7%	3,4%
*100.000 km	5,7%	6,1%	6,2%	4,8%
*) exclusief stalling/overheadkosten **) betreft nuttig laadvermogen				

# 3. Componentenverklaring

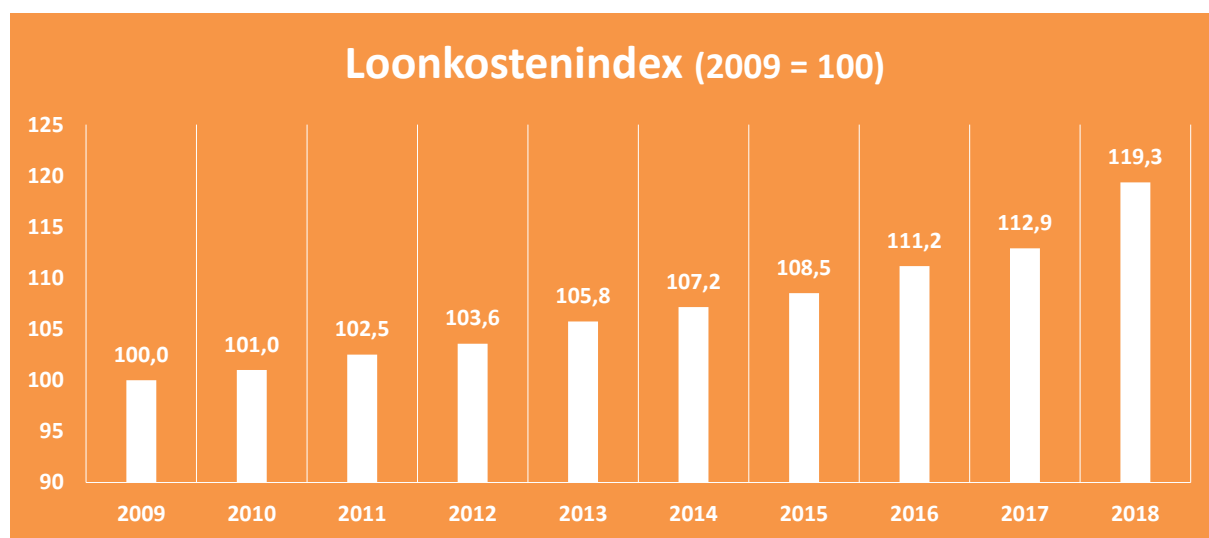
De kostprijs in het wegvervoer is opgebouwd uit een 10-tal componenten, t.w. loonkosten, rente, MRB, Eurovignet, verzekeringen, reparatie en onderhoud (vast en variabel), afschrijving, banden, brandstof, overige kosten. In dit hoofdstuk belichten we de ontwikkelingen per component. Onderstaand de gemiddelde kostenverdeling in 2018.



## 3.1 Loonkosten

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

### Kostenontwikkeling



De huidige algemeen verbindende verklaarde cao voor het beroepsgoederenvervoer loopt van 1 januari 2017 tot en met 31 december 2019. In de huidige cao zijn afspraken gemaakt over de loonaanpassing per 1 juli 2017, 1 januari 2018 en 1 januari 2019.

In onderstaand overzicht is een stijging van 5,7% opgenomen. Dit betreft namelijk de verslagperiode van 1 januari 2018 tot en met 31 december 2018

### Meerjarenontwikkeling

Kalenderjaar	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	1,0%	1,5%	1,0%	2,1%	1,3%	1,3%	2,4%	1,6%	5,7%



## 3.2 Brandstof

Voor het berekenen van de gemiddelde brandstofprijs per jaar hanteert evofenedex als referentieperiode de periode waarover het rapport wordt opgesteld. Dit rapport is opgesteld over een onderzoeksperiode van 1 januari 2018 tot en met 31 december 2018. Maar voor de brandstofkosten is uitgegaan van de periode 1 oktober 2017 tot en met 30 september 2018. 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 kostenontwikkeling van brandstofprijs wordt uitgegaan van de brutoprijzen af pomp (zelfbediening). De gemiddelde prijs in de onderzoeksperiode bedroeg (exclusief btw) per liter:

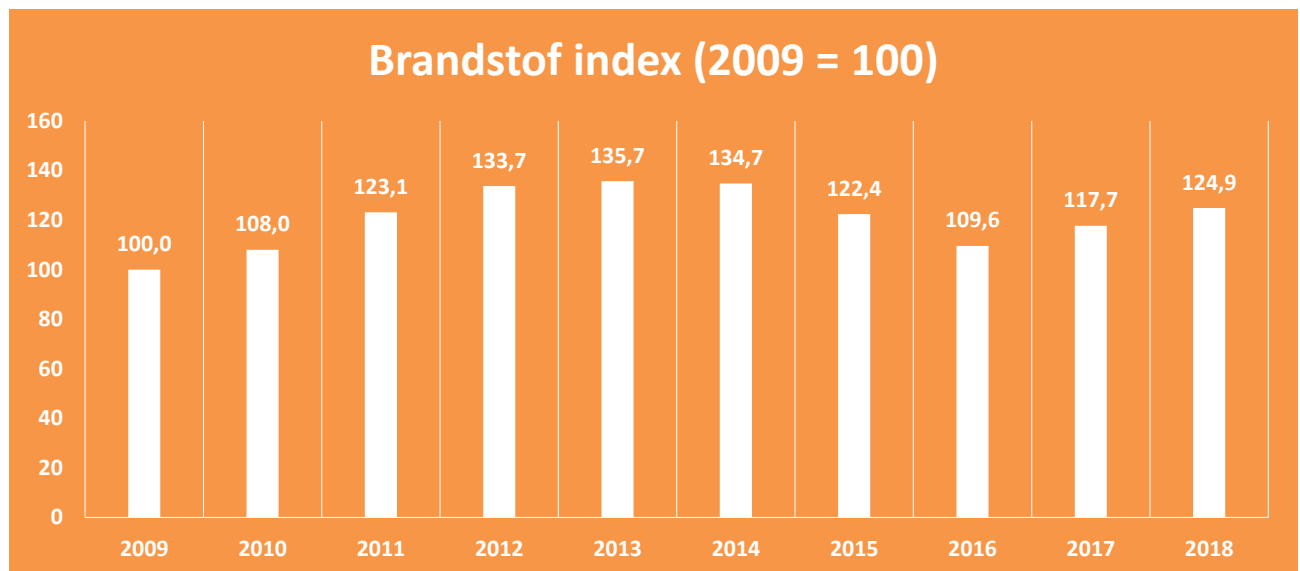
- 01-10-2017 tot en met 30-09-2018: 117,24 ct

Dit betekent dat de gemiddelde brandstofprijs over de onderzoeksperiode met 6,1 % is gestegen.

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 voorgaande jaar.



Kalenderjaar	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100,0%	8,0%	14,0%	8,6%	1,5%	-0,7%	-9,2%	-10,5%	7,4%	6,1%

### 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.

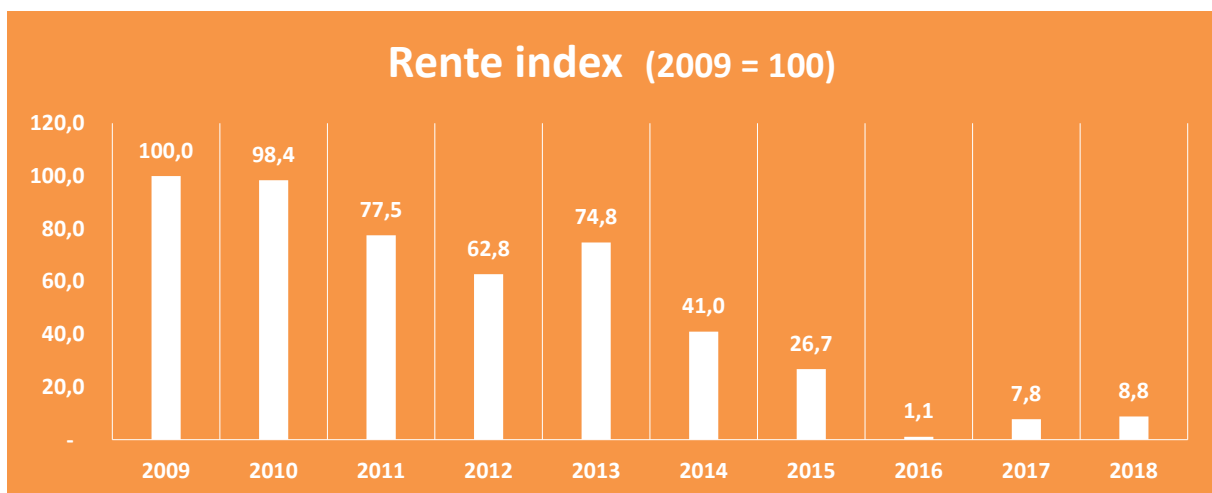
#### Kostenontwikkeling

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

- Per 29 september 2017: 0,59%
- Per 10 oktober 2018: 0,67%

Dit betekent een absolute stijging van het rentepercentage met 0,08 procentpunt. Dit komt overeen met een relatieve stijging van het rentepercentage met 13,55%

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.



Kalenderjaar	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	-1,6%	-21,2%	-19,0%	19,1%	-45,2%	-34,8%	-96,0%	632,5%	13,6%

## 3.4 Motorrijtuigenbelasting en Eurovignet

Belasting op voertuigen wordt op twee manieren 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 waarvan het totaal toegestaan gewicht 12.000 kg of meer is. Het eurovignet geldt voor Nederland, Luxemburg, Zweden en Denemarken.

### Kostenontwikkeling motorrijtuigenbelasting

De tarieven voor de motorrijtuigenbelasting zijn per 1 januari 2018 verhoogd met gemiddeld 0,8%.

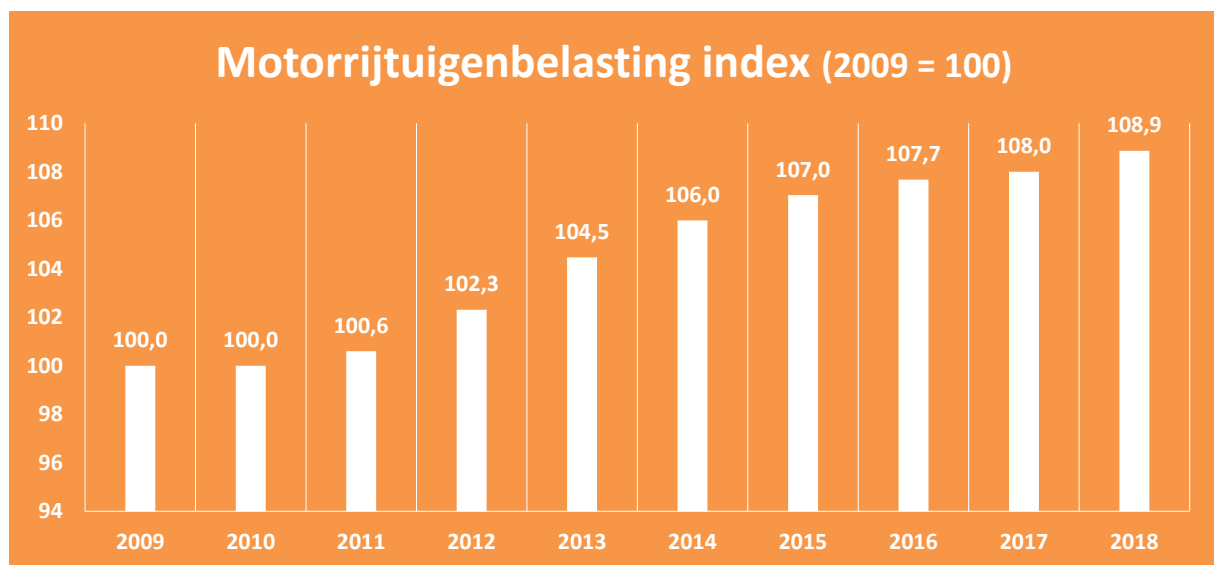
### Meerjarenontwikkeling

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 in 2018 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	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	0,0%	0,6%	1,7%	2,1%	1,5%	1,0%	0,6%	0,3%	0,8%

## 3.5 Verzekering

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

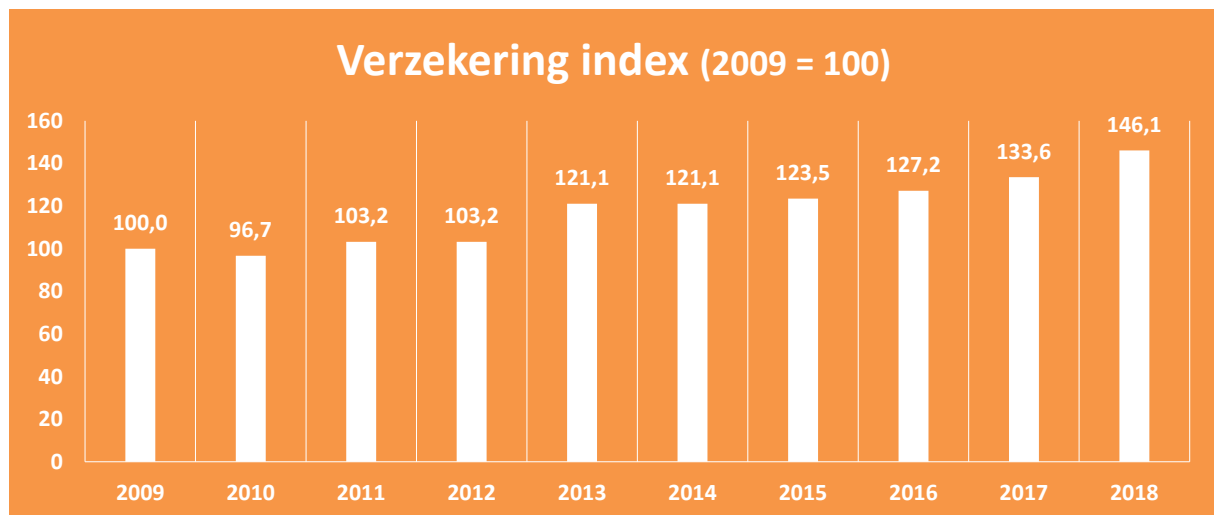
### Kostenontwikkelingen

Uit onderzoek bij een representatief aantal gerenommeerde voertuigfabrikanten is gebleken dat de bruto voertuigprijzen in de verslagperiode met 2,2% 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 premieverhoging bij verzekeringen van 9,4% 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.



Kalenderjaar	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	-3,3%	6,8%	0,00%	17,3%	0,0%	2,0%	3,0%	5,0%	9,4%

## 3.6 Afschrijving

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

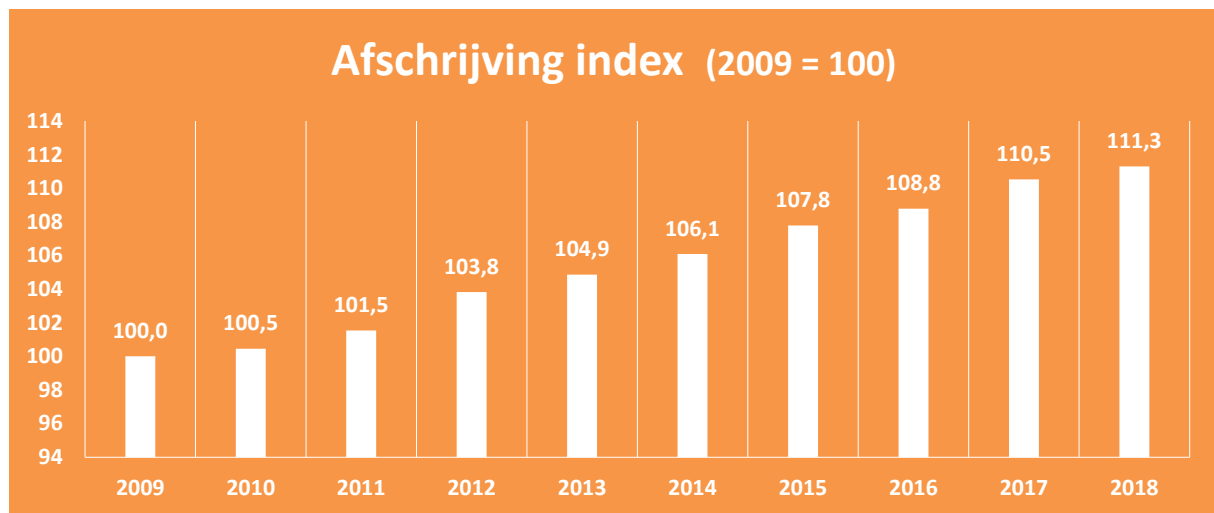
### Kostenontwikkeling

Gemiddeld genomen zijn de catalogusprijzen iets gestegen, voor trekkende eenheden met 2,2% en getrokken eenheden met 3,0%. Mede van invloed op de ontwikkeling van de afschrijving is het verloop van de bandenprijzen en van de restwaarden.

evofenedex signaleert dat de kwaliteit van de voertuigen steeds verder verbetert. Niettemin gaat evofenedex 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 0,70% op deze component vastgesteld.

### Meerjarenontwikkeling

De afschrijvingsindex toont een gelijkmatige stijging.



Kalenderjaar	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	0,5%	1,1%	2,3%	1,0%	1,2%	1,6%	0,9%	1,6%	0,7%

## 3.7 Onderhoud getrokken materieel

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

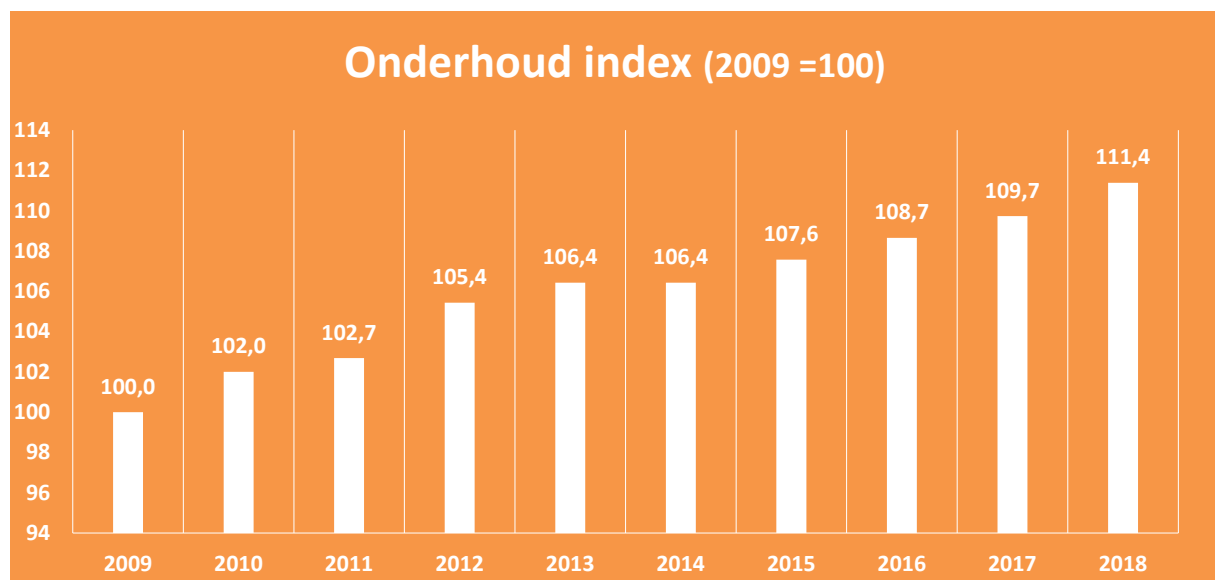
### Kostenontwikkelingen

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 1,5% bedraagt ten opzichte van het voorgaande jaar.

### Meerjarenontwikkeling

Onderstaande indexering van de onderhoudskosten toont een stabiele jaarlijkse verhoging.



Kalenderjaar	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	2,0%	0,7%	2,7%	0,9%	0,0%	1,1%	1,0%	1,0%	1,5%

## 3.8 Banden

De mate van slijtage van banden is sterk afhankelijk van de 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

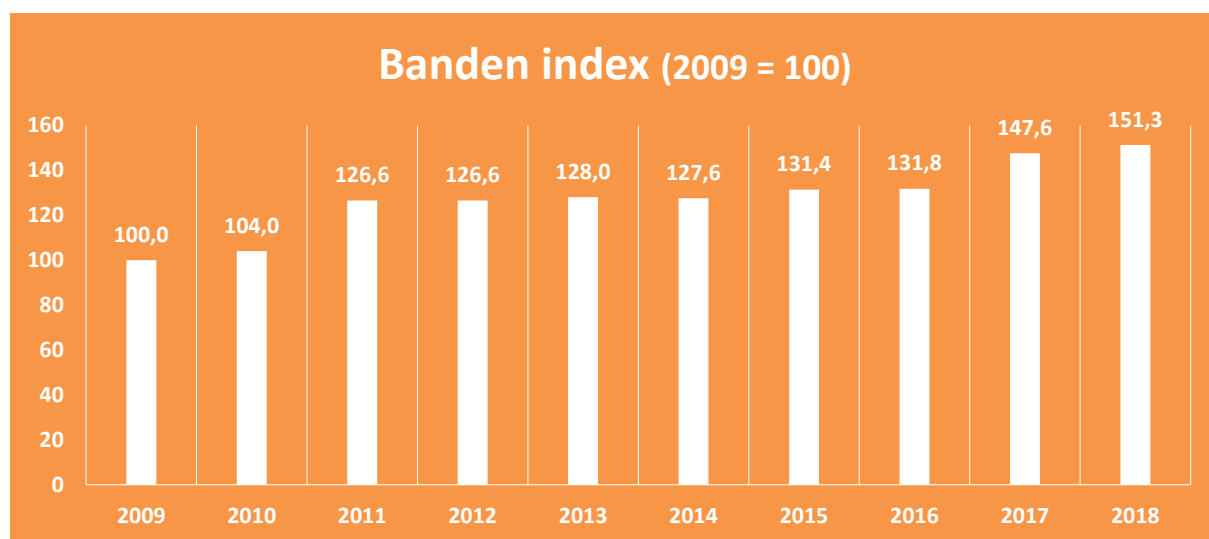
De prijs van de gemiddelde band steeg ten opzichte van het voorgaande jaar met 2,5%.

Dit is gebleken uit onderzoek onder een representatief aantal bandenproducenten en -leveranciers.

Voor de berekening is uitgegaan van een reguliere vrachtautoband.

### Meerjarenontwikkeling

Een combinatie van gestegen olieprijsen en de prijs van natuurrubber zorgen voor een stijging in de bandenprijs. Olie is een grondstof voor de bandenindustrie. Deze beide zaken hebben er voor gezorgd dat de prijs van banden is toegenomen.



Kalenderjaar	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	4,0%	21,7%	0,0%	1,2%	-0,4%	3,0%	0,3%	12,0%	2,5%

## 3.9 Onderhoud trekkende eenheden

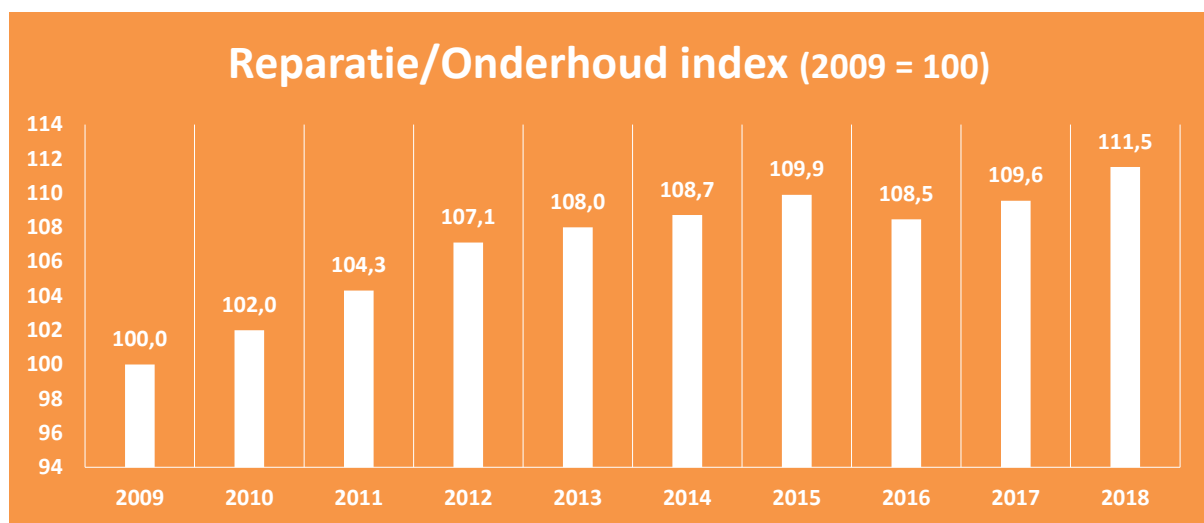
Onder variabele kosten worden de reparatie- en onderhoudskosten opgenomen die kilometerafhankelijk zijn, zoals motorische en draaiende delen van de vrachtauto. Deze kosten bestaan uit werkplaatskosten, materiaalkosten en olie.

### Kostenontwikkelingen

Tijdens de onderzoeksperiode is een stijging van 1,8% ten opzichte van vorig jaar vastgesteld. Hierbij is de volgende verdeling in kosten als uitgangspunt genomen: werkplaatskosten 40%, materiaalkosten (incl. olie) 60%.

### Meerjarenontwikkeling

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



Kalenderjaar	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	2,0%	2,3%	2,7%	0,8%	0,7%	1,1%	-1,3%	1,0%	1,8%



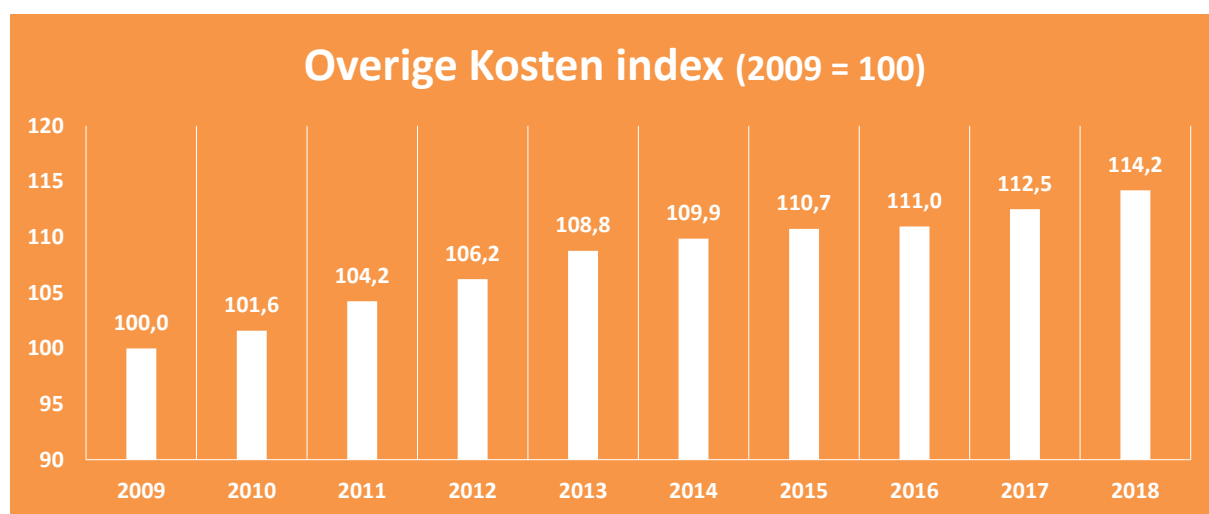
## 3.10 Overige kosten

Behalve de hiervoor genoemde direct toewijsbare kosten zijn er ook nog diverse kosten die niet direct aan een bepaalde component van de kostprijs toegewezen kunnen worden. 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 2017 t/m september 2018.

Over deze periode is het prijsindexcijfer 1,5%.



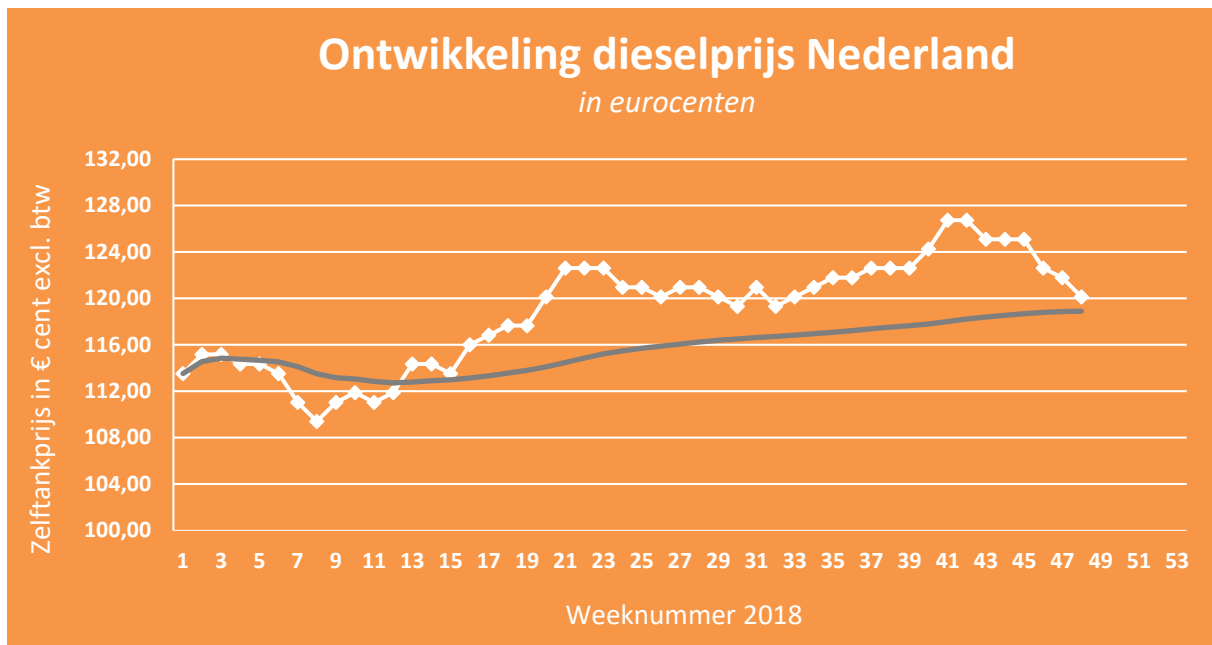
Kalenderjaar	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	1,6%	2,6%	1,9%	2,4%	1,0%	0,8%	0,2%	1,4%	1,5%

# 4. Brandstofontwikkeling

evofenedex stelt wekelijks een overzicht samen van de ontwikkeling van de brandstofprijzen in Nederland. Dit overzicht is dagelijks beschikbaar via [www.evofenedex.nl/kennis/vervoer/dieselprijs](http://www.evofenedex.nl/kennis/vervoer/dieselprijs).

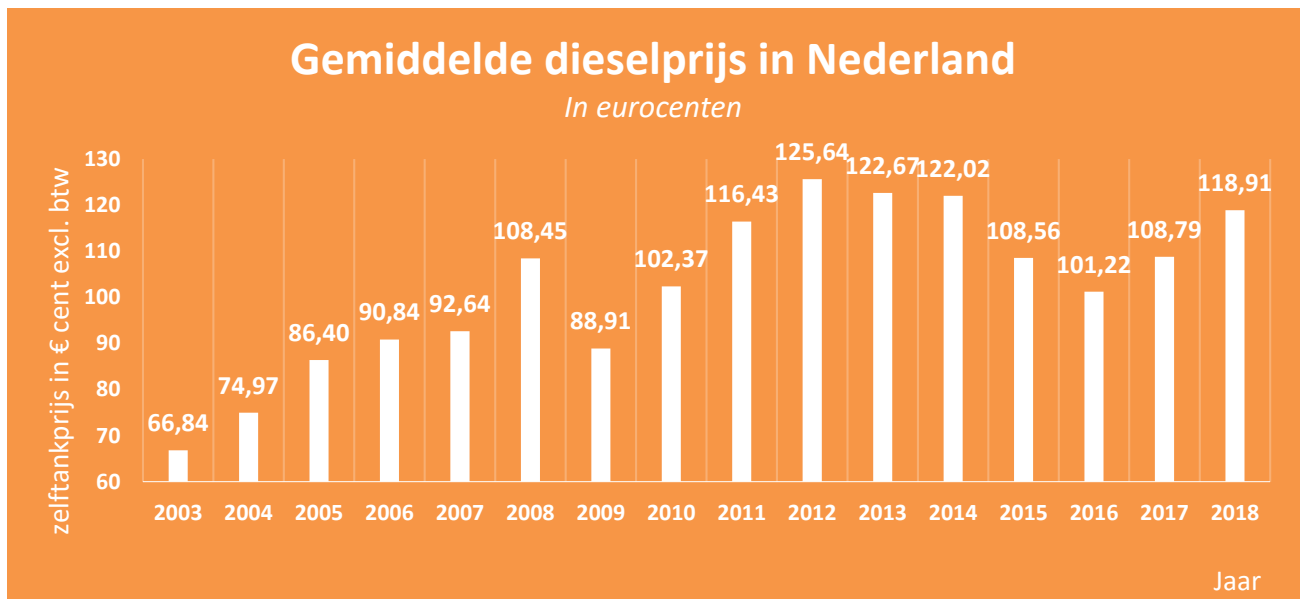
De brandstofprijzen zijn nooit constant. Deze fluctueren overal ter wereld. Over het algemeen is de brandstof in Nederland duurder dan in andere Europese landen. Dit heeft te maken met de accijnzen en de hogere belastingdruk op brandstof vanuit de Nederlandse overheid.

Het overzicht van de brandstofprijzen is samengesteld op basis van de bruto pomp prijs (zelfbediening), exclusief btw. Het jaar 2018 startte met een dieselolieprijs van 113,52 eurocent ten opzichte van 111,87 eurocent 1 januari 2017.



De bovenstaande grafiek geeft inzicht in de meerjarenontwikkeling van de brandstofprijs in Nederland. Deze grafiek toont de gemiddelde dieselolieprijs over het kalenderjaar. Deze prijs is het tarief van de zelfbedieningspomp exclusief btw.

Gemiddelde dieselloleprijs per jaar (2018 tot en met 30 september).



#### Brandstofclausule

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

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

Op die manier is te beoordelen of en in hoeverre de gemiddelde prijs van een liter diesellole 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 dieselloleprijsen in het buitenland een rol. Afhankelijk van soort vervoer en bijvoorbeeld jaarkilometrage, heeft een gemiddelde stijging van 5 à 6% van de dieselloleprijs een invloed op de vrachtprijs van 0,50 tot 1%.

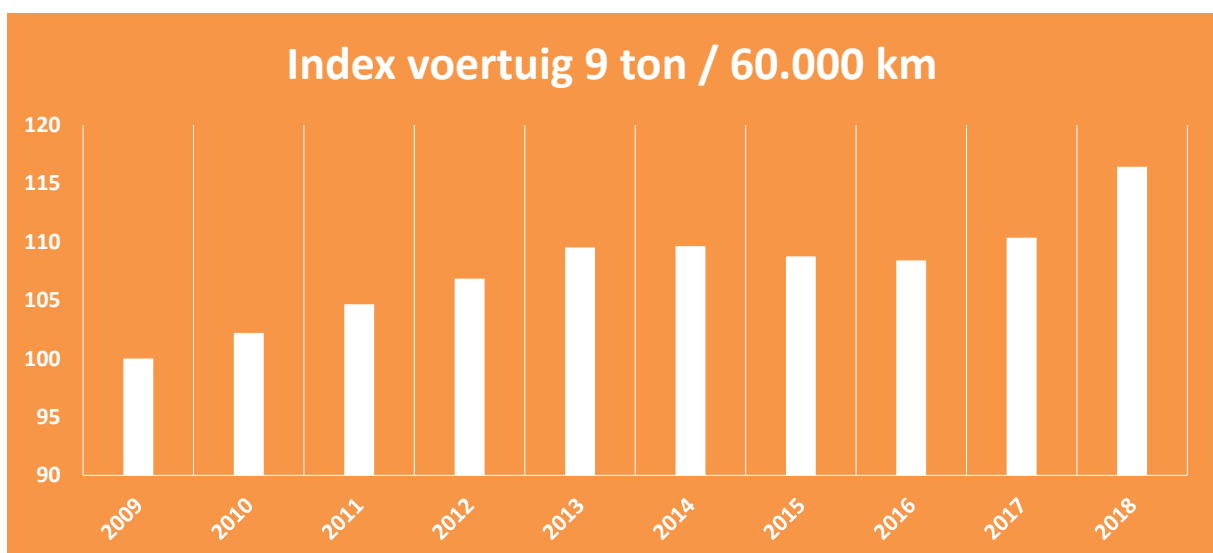
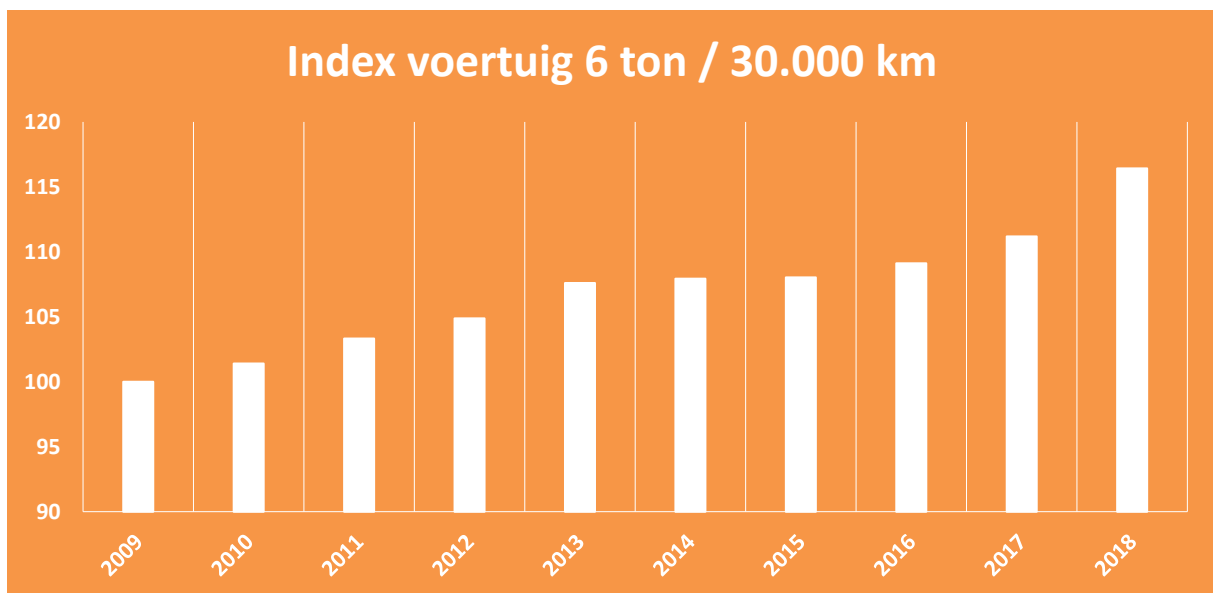
Een veelgebruikte formulering van een dieselloleclausule is de volgende:

Daalt of stijgt de gemiddelde dieselloleprijs met ... procent, dan daalt of stijgt de vrachtprijs met ... procent.'

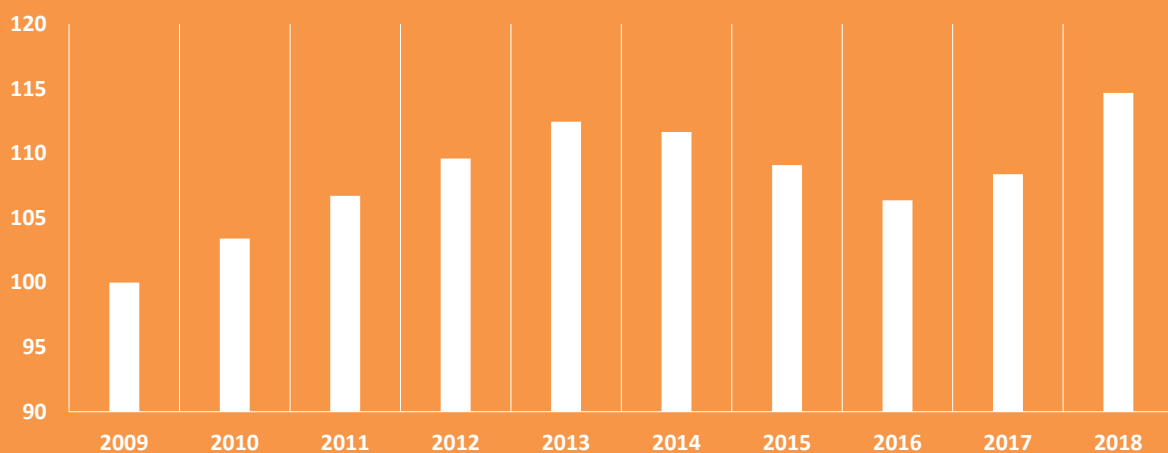
Stel dat de dieselloleprijs in een kwartaal met gemiddeld 5 procent is gestegen, en het brandstofaandeel bedraagt 15 procent, dan betekent dit een verhoging van de totale kosten van  $5,0 \times 0,150 = 0,75$  procent.

# 5. Index kostenontwikkelingen

Onderstaande overzichten laten aan de hand van enkele voorbeelden zien aan welke trend de kostenontwikkelingen sinds 2009 onderhevig was (2009 = 100). De berekeningen zijn gebaseerd op een 48-urige werkweek. In de bijlage zijn de tabellen voor alle tonnages en kilometrages te vinden.



## Index voertuig 23 ton / 100.000 km



# 6. Marktontwikkelingen

**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 transportbranche beschikbare cijfermatige informatie, zoals NIWO, Panteia en CBS.**

De wegvervoersmarkt kent een duidelijk onderscheid tussen beroepsgoederenvervoer en eigen vervoer. Om beroepsgoederenvervoer te kunnen verrichten moet een transportbedrijf beschikken over een Eurovergunning, die wordt afgegeven door de NIWO. Op basis van de gegevens van de NIWO is het aantal voertuigen met een vergunning bekend.

Op 1 januari 2018 telde Nederland 13.364 bedrijven met een vergunning voor beroepsgoederenvervoer over de weg. Dat zijn er 192 meer dan op 1 januari 2017 (+1,4%). Er zijn vooral veel nieuwe koeriers en pakketbezorgers bijgekomen.

Op 1 januari 2018 stonden er 107.357 vergunningsbewijzen uit bij in totaal 13.364 bedrijven. Ten opzichte van 1 januari 2017 nam het aantal uitstaande vergunningsbewijzen per saldo met 605 toe (+ 0,6%). Het aantal vergunningsbewijzen kan als indicatie gezien worden voor het aantal voertuigen dat in bezit is van Nederlandse beroepsgoederenvervoerders. Een vracht- of bestelwagen moet namelijk altijd een vergunningsbewijs aan boord hebben. Gemiddeld bezit een Nederlands transportbedrijf 8,0 vergunningsbewijzen.

Bron: NIWO

## Aantal faillissementen

In 2017 zijn 61 transport- of koeriersbedrijven die op faillissementsdatum in bezit waren van een (Euro)vergunning failliet gegaan. Dat zijn er 4 minder dan in 2016, zie grafiek. Elke vergunninghouder in het beroepsgoederenvervoer over de weg beschikt over een of meerdere vergunningsbewijzen voor op de voertuigen. In 2017 bezaten de gefailleerde bedrijven samen 712 vergunningsbewijzen.

## Bilateraal, derdelanden en cabotage

Internationaal vervoer bestaat voor 78% uit bilateraal vervoer tussen Nederland en een ander land, voor 14% uit derdelanden vervoer (tussen twee andere landen, niet zijnde Nederland) en voor 8% uit cabotage (binnenlands vervoer in een ander land dan Nederland).

Bron: NIWO

## Omzetontwikkelingen

De groei in het aantal bedrijven zet zich ook door in de voorlopige omzetontwikkeling in het goederenvervoer. Cijfers van het CBS tonen aan dat naast de gerealiseerde groei in 2017 de verwachte groei in 2018 5,4% bedraagt.

Periode	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	2,0%	-0,8%	2,6%	2,8%	3,0%	5,1%	5,4%

\* cijfers over 2018 zijn de voorlopige cijfers over het eerste half jaar

## 6.1 Wegtransport groeit in 2018 en 2019

Er zijn economische ontwikkelingen die de groeiverwachtingen goederenvervoer temperen. Importheffingen met betrekking tot de V.S., een hogere olieprijs en een binnenlandse koopkracht die, net als in 2017, in 2018 niet hard groeit. De nationale en internationale economie doen het goed en dat heeft een positief effect op het volume goederenvervoer. In 2019 neemt het groeitempo van de economie naar verwachting wat af en dat heeft zijn weerslag op de transportsector. De voorspelling van Panteia verschilt per modaliteit, wegvervoer kent het meeste groei.

Voor 2018 verwachten we 3,8 procent groei van het wegvervoer. Volgend jaar verwachten we minder grote groei met 2,7 procent. Het wegvervoer wordt veel minder negatief beïnvloed door de energietransitie in Duitsland, vergeleken met binnenvaart en spoor. Tevens kan wegvervoer profiteren van de groei in de bouwsector.

Op korte termijn zijn er een aantal uitdagingen voor wegvervoerbedrijven. Naar alle waarschijnlijkheid blijft de olieprijs de komende periode hoog. Echter, het grillige verloop van de brandstofkosten is moeilijk te prognosticeren. Daarnaast zijn er plannen om de kilometerheffing voor vrachtauto's versneld in te voeren en in Duitsland gaat de tol in 2019 omhoog. Ook de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt zullen een steeds belangrijkere rol gaan spelen. Zo blijft het capaciteitsprobleem door het tekort aan chauffeurs aanhouden.

De geraamde kostenstijging in 2019 ten opzichte van 2018 voor het binnenlands goederenvervoer over de weg wordt geprognostiseerd tussen de 4,3% en 5,2%. Voor het ongespecialiseerd grensoverschrijdend goederenvervoer over de weg varieert de prognose voor kostenstijging van 3,6% tot 4,5%.

Bron: Panteia

## 6.2 Duurzaamheid en milieu

Na de introductie van de Euro VI-truck is het aandeel van deze truck gestegen van 0,03% in 2012 naar een aandeel van 28,51% in 2017. Verwachting voor 2018 is een aandeel van 33,56 %. Het totaal van 2018 wijkt af van de bij de NIWO ingeschreven aantallen omdat in dit overzicht ook eigen vervoerders zijn opgenomen

aandeel per Euronorm in aantallen						
Euronorm	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Euro 2	20.365	17.493	14.248	12.065	10.272	10.192
Euro 3	46.196	40.439	32.781	27.297	22.839	21.227
Euro 4	15.561	14.867	13.558	12.176	10.781	9.961
Euro 5	54.221	57.798	58.153	55.562	52.082	49.718
EEV	10.121	12.743	14.922	14.800	14.838	14.025
Euro 6	41	535	6.759	17.360	29.471	42.727
<b>totaal</b>	<b>148.517</b>	<b>145.888</b>	<b>142.435</b>	<b>141.275</b>	<b>142.299</b>	<b>149.867</b>
aandeel per Euronorm in percentage						
Euronorm	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Euro 2	13,7%	12,0%	10,0%	8,5%	7,2%	6,8%
Euro 3	31,1%	27,7%	23,0%	19,3%	16,1%	14,2%
Euro 4	10,5%	10,2%	9,5%	8,6%	7,6%	6,7%
Euro 5	36,5%	39,6%	40,8%	39,3%	36,6%	33,2%
EEV	6,8%	8,7%	10,5%	10,5%	10,4%	9,4%
Euro 6	0,0%	0,4%	4,8%	12,3%	20,7%	28,5%



## 6.3 Alternatieve brandstoffen

### **Verduurzamingsopgave Klimaatakkoord**

In 2018 is op initiatief van de overheid gestart met het onderhandelen over een nieuw klimaat en energieakkoord om de CO<sub>2</sub> reductiedoelstellingen van 49% in 2030 te kunnen behalen. De mobiliteitssector is betrokken bij de realisatie van een CO<sub>2</sub> besparingsopgave en de uitwerking hiervan in concrete maatregelen. Hierbij wordt gekeken naar de inzet van alternatieve brandstoffen ter vervanging van fossiele brandstoffen.

Op basis van de stand van de huidige technische ontwikkelingen is het momenteel zo dat CO<sub>2</sub> reductie in het zware wegtransport op korte termijn alleen mogelijk is door middel van het bijmengen van duurzame biomassa (Green Truck Fuel). Alternatieven zijn momenteel nog niet toereikend. Voor volledige elektrificatie ontbreekt het momenteel nog aan actieradius voor de lange afstanden, en ontwikkelingen ten aanzien van waterstof zijn nog niet in een dusdanig gevorderd stadium dat dat op korte termijn al een optie kan zijn.

Uitdaging bij de grootschalige inzet van Green Truck Fuel is dat de hoeveelheid duurzame biomassa beperkt beschikbaar is en het momenteel nog niet duidelijk is in welke mate dit uiteindelijk wordt toebedeeld aan het wegvervoer. Tijdens de afrondende onderhandelingen van het Klimaat- en Energieakkoord dit jaar wordt duidelijk of en hoe het gebruik van Green Truck Fuel verder gestimuleerd zal worden.

### **Afschaffen LNG teruggaafregeling**

Op 1 januari 2014 is, in reactie op een algehele accijnsverhoging voor vloeibaar gemaakt petroleumgas, een tijdelijke teruggaafregeling in de accijns voor Liquefied Natural Gas (LNG) ingevoerd (de regeling) (Artikel 71i van de Wet op de Accijns). De teruggaafregeling zorgt voor een korting aan de pomp ter hoogte van €0,125 per kilogram LNG. Gebruikers van LNG profiteren met de teruggaafregeling van lagere brandstof- en verbruikskosten. De regeling is afgesproken voor een periode van 5 jaar en loopt eind 2018 af.

Staatssecretaris Snel van Financiën heeft recent ineens besloten de LNG teruggaafregeling per 1 januari 2019 toch te beëindigen. Met dit besluit neemt de staatssecretaris een beleid dat haaks staat op de bovengenoemde duurzaamheidsambities. Of er een alternatieve stimuleringsregeling voor het gebruik van LNG in het wegverkeer tot stand komt hangt af van de onderhandelingen in het Klimaat en Energieakkoord.

Bron: evofenedex

## 6.4 Vrachtautoheffing

In het Regeerakkoord is opgenomen dat gelijkwaardig aan omringende landen in 2023 een vrachtautoheffing wordt ingevoerd. De inkomsten uit de heffing zullen worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's, afschaffing van het Eurovignet en gelden voor innovatie en verduurzaming. Het beleidskader van de vrachtautoheffing koerst aan op een gemiddeld tarief van € 0,15 per km. De heffing wordt beoogd op het hoofdwegennetwerk, en op een geselecteerd aantal N-wegen.

De vrachtautoheffing zorgt voor hogere kosten voor het vervoer van goederen over de weg. Hierdoor daalt het aantal vervoerde tonnen over de weg licht (maximaal 0,7%). Een modal shift is zichtbaar naar vervoer per spoor (toename maximaal 0,6%) en binnenvaart (toename maximaal 1,9%). Daarnaast worden de goederen over de weg over een minder lange afstand vervoerd. Ook is te verwachten dat de goederen efficiënter worden vervoerd en dat er dus iets minder ritten nodig zijn om hetzelfde volume aan goederen te vervoeren.

De heffing resulteert in een kostenstijging voor productiesectoren. In de sectoren waarin wegvervoer een groot aandeel heeft in de kosten bedraagt deze stijging maximaal 0,2%. Dit kan doorwerken in een kleine stijging van de consumentenprijzen (maximaal +0,06%). Daarnaast kan de heffing leiden tot een kleine afname van werkgelegenheid.

Bron: evofenedex

## 6.5 LZV's

Ruim 18 jaar nadat in januari 2000 de eerste LZV in Nederland de weg opging, staat de teller nu (1 oktober 2018) op bijna 1.800 combinaties. Naar verwachting zullen er op 31 december 2018 ca 1900 LZV's rijden. Nederland is daar, buiten de Scandinavische landen, koploper mee in Europa.

LZV's of ecocombi's kunnen tot maximaal 50 procent meer lading meenemen. De CO<sub>2</sub>-uitstoot ligt tot 30 procent lager dan bij een reguliere combinatie.

### Aantal door RDW afgegeven LZV ontheffingen

Jaartal	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Aantal	850	620	870	970	1.120	1.345	1.525	1.750	1.900*)

Bron: RDW - \*) naar verwachting

Het afgelopen jaar heeft de inzet van de LZV een grote vlucht genomen. Waar de inzet de afgelopen jaren alleen in Nederland en Scandinavië plaats vond, is er nu ook de mogelijkheid om in Duitsland, België en Spanje met een LZV te rijden.

### Duitsland

Ondanks het feit dat op dit moment nog steeds in de Duitse regelgeving staat dat grensoverschrijdende LZV's niet zijn toegestaan, worden Nederlandse LZV's in Duitsland geen strobreed in de weg gelegd. De voertuigen die in Duitsland rijden zijn wel beperkt tot 40 ton totaal gewicht. En men heeft daar strengere eisen ten aanzien van de uitrusting van het voertuig en de bestreken baan in een bocht.

### België

Voor België geldt dat er per gewest een andere aanpak is voor de LZV. De voertuigeisen zijn wel uniform maar waar de Vlamingen een vrijgegeven route voor iedereen open stellen, werken de Walen met een toegelaten route per voertuig. Door deze maatregel hebben de Walen duidelijk grip op het aantal LZV's wat toegelaten wordt op de weg. De Vlamingen daarentegen keuren per half jaar slechts dertig "aantakkingstrajecten" goed. Hierdoor zal de LZV, uitgezonderd het Antwerpse havengebied wat grotendeels is vrij gegeven, mondjesmaat verschijnen.

### Spanje

In Spanje is men de afgelopen paar jaar druk met de LZV maar gaat men wel voortvarend te werk. Er loopt nu zelfs een proef met twee keer een 13.60 meter oplegger, Deze zogenaamde "duo trailer" van 31.75 meter en zeventig ton totaalgewicht rijdt tussen Zaragoza en Madrid. De eisen die in Spanje worden gesteld aan de LZV zijn nagenoeg gelijk aan die in Nederland en België.

## Berekening vaste en variabele vrachtautokosten

<i>Kosten LZV zonder chauffeur</i>	
Merk	0
Type	0
GVW	0
Laadvermogen	0
Aanschafkosten/investering	€ 180.000
Restwaarde	€ 18.000
Aantal banden	16
Prijs per band	€ 750
Waarde banden	€ 12.000
Economische levensduur in jaren	7
Technische levensduur in km's	1.000.000
Kilometrage per jaar	100.000
Levensduur banden in km	150.000
Brandstofverbruik per 100 km.	40
Brandstofkosten/liter	€ 1,26
Rentepercentage	4,5%
Overhead	3%
<i>Vaste kosten in € per jaar</i>	
Rentekosten	€ 4.455,00
Motorrijtuigenbelasting	€ 832,00
Verzekeringskosten	€ 4.500,00
Eurovignetkosten	€ 1.250,00
Onderhoudskosten	€ 1.000,00
Afschrijvingskosten	€ 21.428,57
Overhead	€ 1.003,97
Winst en risico	€ -
Totaal	€ 34.469,54
<i>Variabele kosten in € per km</i>	
Afschrijving	€ -
Banden	€ 0,080
Brandstof	€ 0,504
Reparatie en onderhoud	€ 0,090
Overhead	€ 0,020
Winst en risico	€ -
Totaal	€ 0,694
<i>Bepalen vaste kosten per dag en per uur</i>	
Aantal dagen per jaar	253
Vaste kosten per dag	€ 136,24
Aantal uren per dag	8
Vaste kosten per uur	€ 17,03

Uitgangspunt bij de calculatie:  
 Vrachtauto, dolly en oplegger  
 Totale aanschafwaarde van deze  
 combinatie bedraagt € 180.000,=  
 Bij 100.000 km per jaar

# 7. Kostenopbouw

Onderstaande tabel geeft inzicht in de kostenopbouw van onze berekeningen.

Kostenniveau (bij verschillend jaarkilometrage en laadvermogen)							
Kosten (€)		6 tons vrachtauto			9 tons vrachtauto		
Kostenpost		30.000	60.000	100.000	30.000	60.000	100.000
		km/jaar	km/jaar	km/jaar	km/jaar	km/jaar	km/jaar
* Rente		0,2%	0,2%	0,1%	0,2%	0,2%	0,1%
* Motorrijtuigenbel.		0,4%	0,4%	0,3%	0,4%	0,3%	0,3%
* Eurovignet		N.V.T.	N.V.T.	N.V.T.	1,0%	0,9%	0,7%
* Verzekering		5,1%	4,5%	3,8%	5,4%	4,8%	4,1%
* Onderh. opbouw		0,5%	0,5%	0,4%	0,5%	0,4%	0,4%
* Afschrijving		10,5%	9,3%	-	12,0%	10,7%	-
<b>Totale vaste kosten</b>		<b>16,6%</b>	<b>14,8%</b>	<b>4,6%</b>	<b>19,5%</b>	<b>17,4%</b>	<b>5,7%</b>
* Afschrijving		-	-	12,2%	-	-	10,8%
* Banden		1,9%	3,3%	4,6%	1,2%	2,1%	3,0%
* Brandstof		7,8%	13,9%	19,4%	9,0%	16,0%	22,9%
* Rep./Onderhoud		2,4%	4,3%	6,0%	2,1%	3,8%	5,4%
<b>Totale variabele kosten</b>		<b>12,1%</b>	<b>21,6%</b>	<b>42,2%</b>	<b>12,3%</b>	<b>21,9%</b>	<b>42,1%</b>
<b>Totale materieelkosten</b>		<b>28,7%</b>	<b>36,4%</b>	<b>46,8%</b>	<b>31,8%</b>	<b>39,2%</b>	<b>47,8%</b>
* Loonkosten		71,3%	63,6%	53,2%	68,2%	60,8%	52,2%
(incl.soc.lasten)							
<b>Totale kosten<sup>1)</sup></b>		<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b><sup>1)</sup> exclusief overheadkosten</b>							
Kosten (€)		16 tons vrachtauto			23 tons combinatie		
Kostenpost		30.000	60.000	100.000	30.000	60.000	100.000
		km/jaar	km/jaar	km/jaar	km/jaar	km/jaar	km/jaar
* Rente		0,3%	0,2%	0,2%	0,4%	0,3%	0,3%
* Motorrijtuigenbel.		0,3%	0,3%	0,3%	0,9%	0,8%	0,7%
* Eurovignet		0,9%	0,8%	0,6%	1,3%	1,1%	0,9%
* Verzekering		6,6%	5,8%	4,9%	8,1%	7,1%	6,1%
* Onderh. opbouw		0,5%	0,4%	0,3%	0,0%	0,5%	0,4%
* Afschrijving		14,9%	13%	11,1%	20,4%	17,7%	15,2%
<b>Totale vaste kosten</b>		<b>23,5%</b>	<b>20,4%</b>	<b>17,4%</b>	<b>31,2%</b>	<b>27,5%</b>	<b>23,5%</b>
* Afschrijving		-	-	-	-	-	-
* Banden		1,4%	2,4%	3,4%	1,3%	2,3%	3,3%
* Brandstof		11,6%	20,1%	28,6%	11,1%	19,3%	27,6%
* Rep./Onderhoud		2,0%	3,4%	4,9%	2,1%	3,7%	5,3%
<b>Totale variabele kosten</b>		<b>14,9%</b>	<b>26,0%</b>	<b>36,9%</b>	<b>14,6%</b>	<b>25,4%</b>	<b>36,2%</b>
<b>Totale materieelkosten</b>		<b>38,4%</b>	<b>46,4%</b>	<b>54,3%</b>	<b>45,8%</b>	<b>52,9%</b>	<b>59,7%</b>
* Loonkosten		61,6%	53,6%	45,7%	54,2%	47,1%	40,3%
(incl.soc.lasten)							
<b>Totale kosten<sup>1)</sup></b>		<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b><sup>1)</sup> exclusief overheadkosten</b>							

# 8. Internationaal wegvervoer

In dit hoofdstuk zijn de ontwikkelingen in het wegvervoer binnen Europa weergegeven. Analyse toont de ontwikkeling van loonkosten en brandstofkosten. 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. De volgende tabel maakt inzichtelijk wat de verhouding in loonkosten is tussen de verschillende Europese lidstaten.

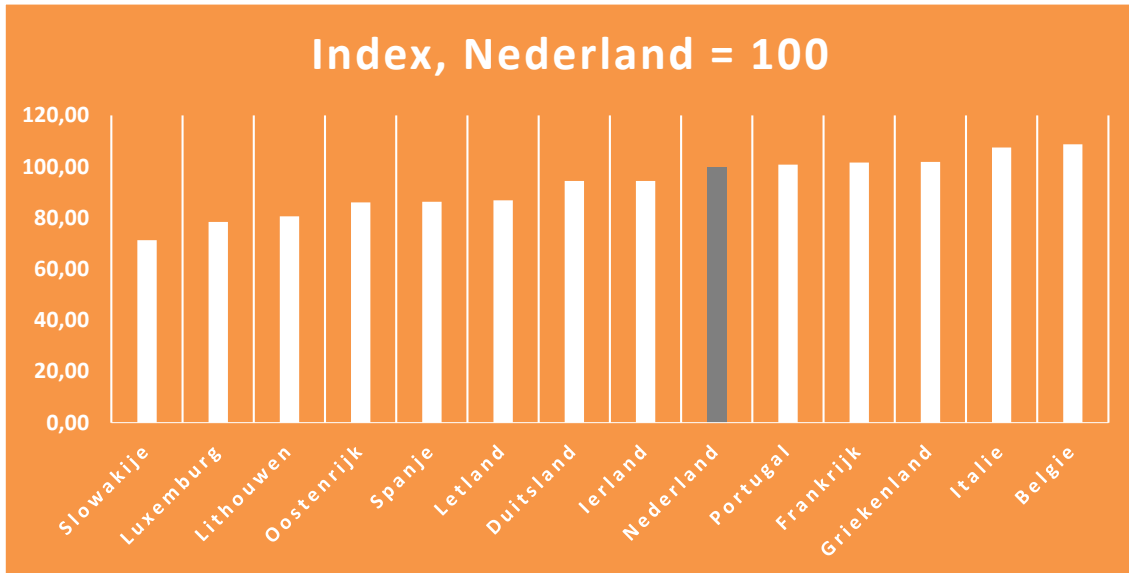
## 8.1 Ontwikkeling loonkosten Europa

Land	Loon 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
België	€ 48.937	1,5%	0,7%	0,0%	0,1%	2,3%	2,4%
Bulgarije	€ 5.897	1,5%	7,2%	6,0%	1,3%	18,1%	9,3%
Tsjechië	€ 15.395	0,7%	0,9%	2,4%	1,2%	9,7%	8,1%
Denemarken	€ 59.559	1,2%	0,9%	0,6%	0,8%	4,9%	2,5%
Duitsland	€ 38.658	-1,7%	-0,6%	3,3%	0,9%	2,7%	1,1%
Estland	€ 15.177	12,8%	8,5%	2,8%	2,8%	34,3%	-0,8%
Ierland	€ 49.178	1,6%	-1,4%	-1,3%	1,0%	4,1%	3,2%
Griekenland	€ 30.320	-2,8%	4,8%	-1,3%	n/a	-8,2%	9,5%
Spanje	€ 35.102	-0,6%	0,3%	-1,2%	1,9%	2,1%	1,9%
Frankrijk	€ 47.499	-0,2%	0,4%	1,0%	0,5%	5,6%	2,5%
Kroatië	€ 14.850	3,2%	-1,5%	2,2%	1,1%	7,6%	1,1%
Italië	€ 40.529	1,8%	-1,7%	-1,1%	0,2%	-1,3%	3,0%
Cyprus	€ 25.500	-1,3%	-2,3%	-2,4%	1,0%	-5,5%	0,9%
Letland	€ 10.666	2,4%	4,5%	5,0%	2,9%	15,8%	10,7%
Litouwen	€ 12.842	5,8%	2,4%	3,7%	3,0%	25,4%	9,8%
Luxemburg	€ 56.672	3,6%	2,5%	1,0%	-0,4%	7,3%	1,5%
Hongarije	€ 12.818	0,0%	2,9%	3,0%	1,7%	14,3%	7,3%
Oostenrijk	€ 51.034	1,7%	2,3%	7,1%	-2,2%	5,6%	4,1%
Polen	€ 12.433	3,2%	3,4%	1,2%	1,4%	9,2%	3,5%
Portugal	€ 21.076	-0,7%	2,3%	4,5%	0,7%	4,5%	7,1%
Roemenië	€ 8.108	1,9%	4,4%	7,6%	3,6%	25,4%	11,3%
Slovenië	€ 23.065	-2,5%	2,8%	1,0%	-0,0%	0,3%	4,9%
Slowakije	€ 13.440	-0,9%	1,3%	3,6%	1,7%	9,4%	4,9%
Finland	€ 50.311	0,5%	2,8%	1,00%	-0,4%	3,4%	3,2%
Zweden	€ 58.164	2,6%	1,0%	3,1%	0,8%	9,7%	3,2%
Engeland	€ 49.321	2,6%	3,8%	0,9%	-0,7%	6,3%	1,6%
Noorwegen	€ 79.957	4,4%	3,3%	2,2%	1,1%	11,4%	2,2%
Turkije	€ 11.427	12,2%	8,0%	11,6%	10,9%	n/a	12,9%

## 8.2 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.



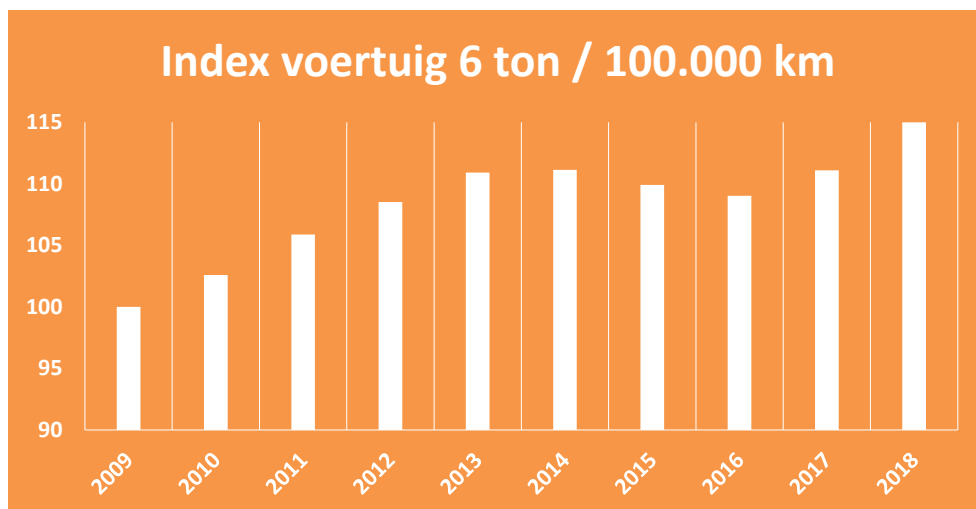
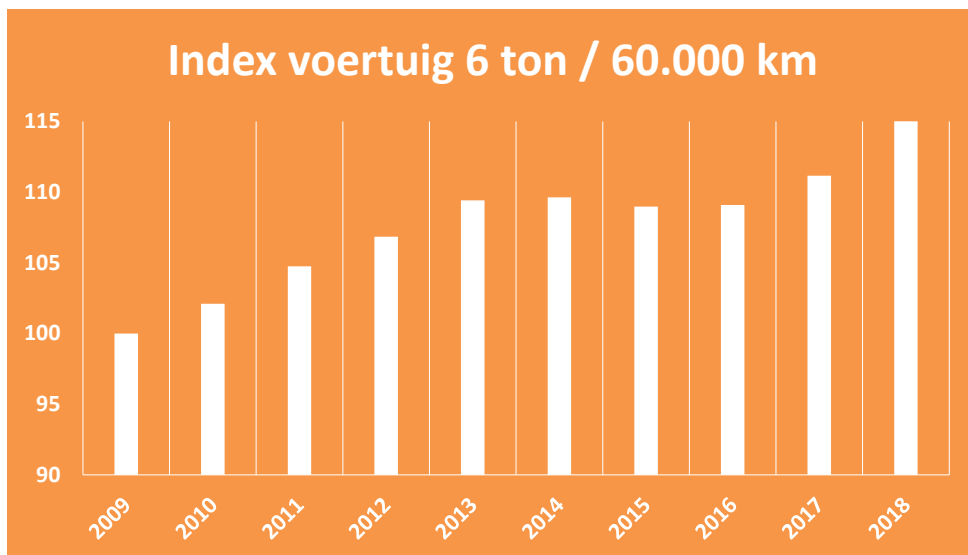
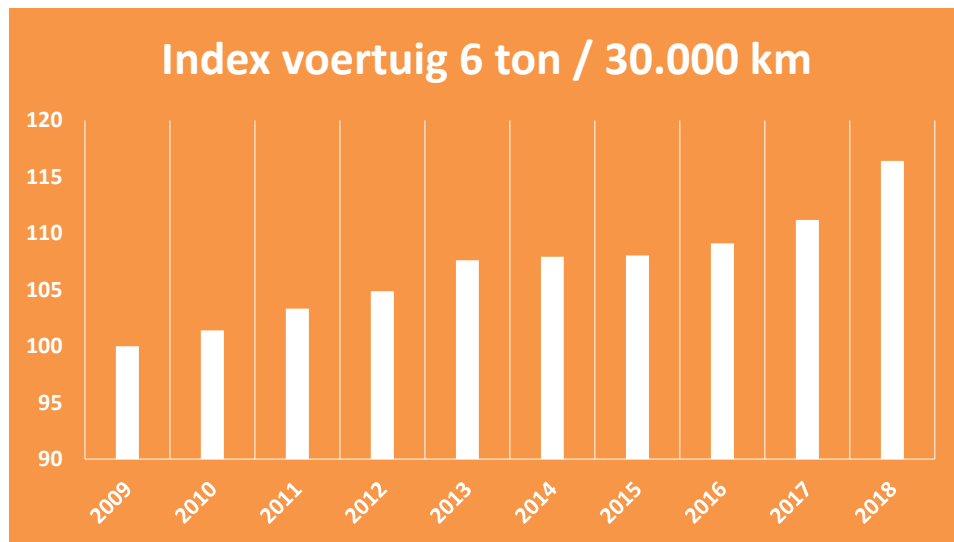
Onderstaande dieselprijzen zijn samengesteld op basis van pompprijzen (exclusief belasting en inclusief eventuele accijnzen).

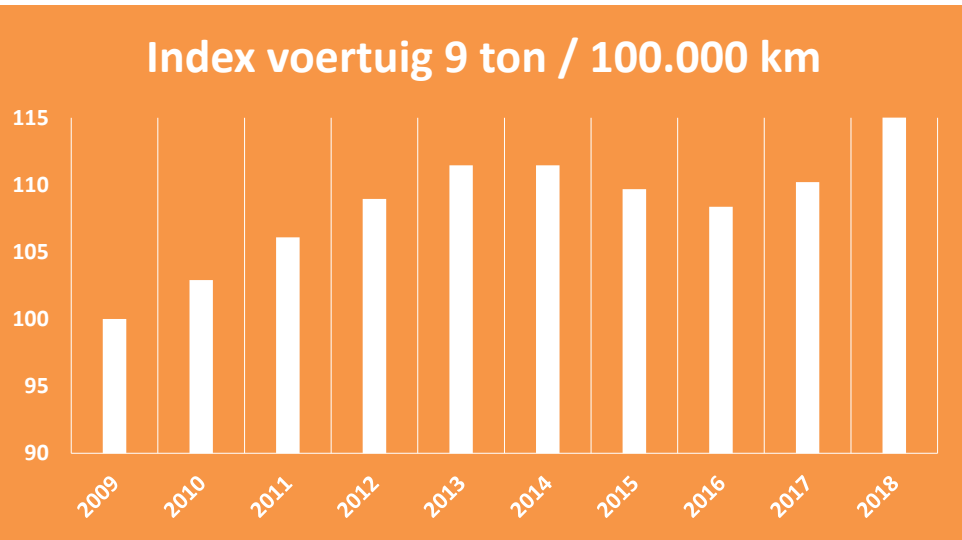
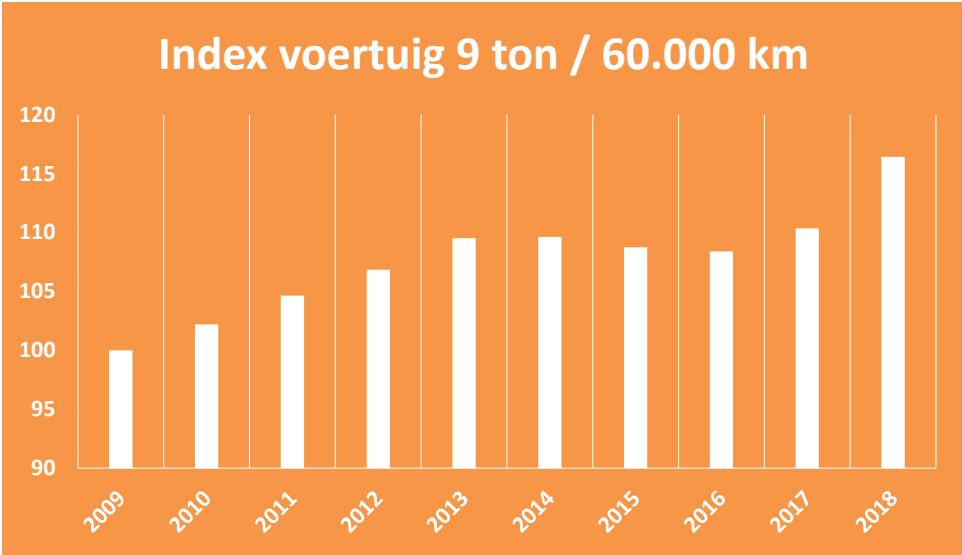
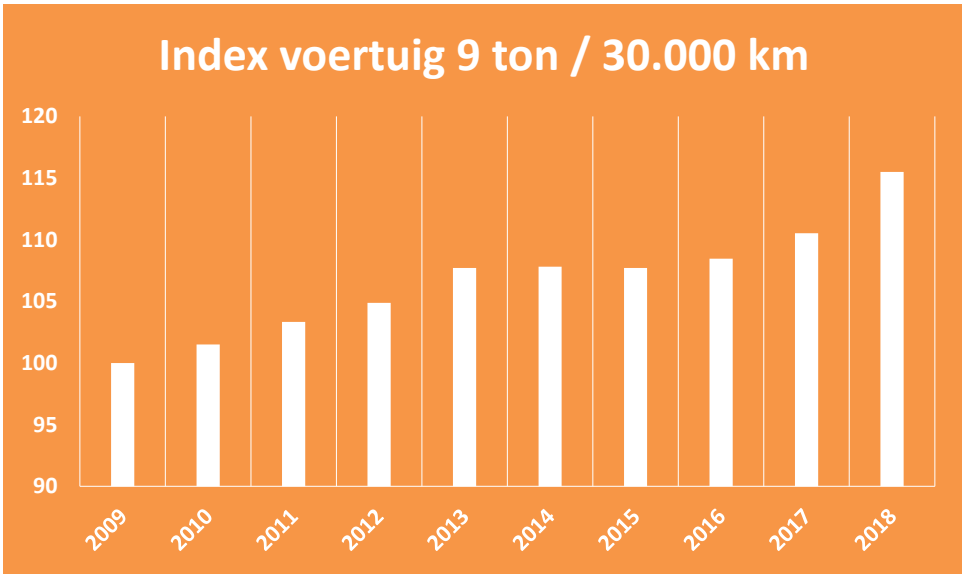
	Dieselprijs gemiddeld t/m 30 september 2018	
<b>Slowakije</b>	€	1,056
<b>Luxemburg</b>	€	1,162
<b>Lithouwen</b>	€	1,194
<b>Oostenrijk</b>	€	1,275
<b>Spanje</b>	€	1,279
<b>Letland</b>	€	1,287
<b>Duitsland</b>	€	1,399
<b>Ierland</b>	€	1,399
<b>Nederland</b>	€	1,482
<b>Portugal</b>	€	1,494
<b>Frankrijk</b>	€	1,506
<b>Griekenland</b>	€	1,509
<b>Italië</b>	€	1,593
<b>België</b>	€	1,611

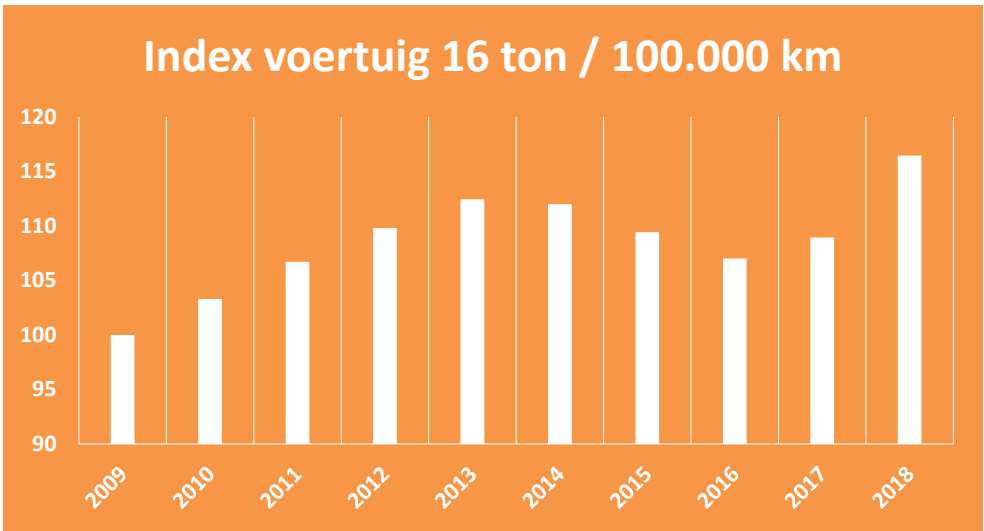
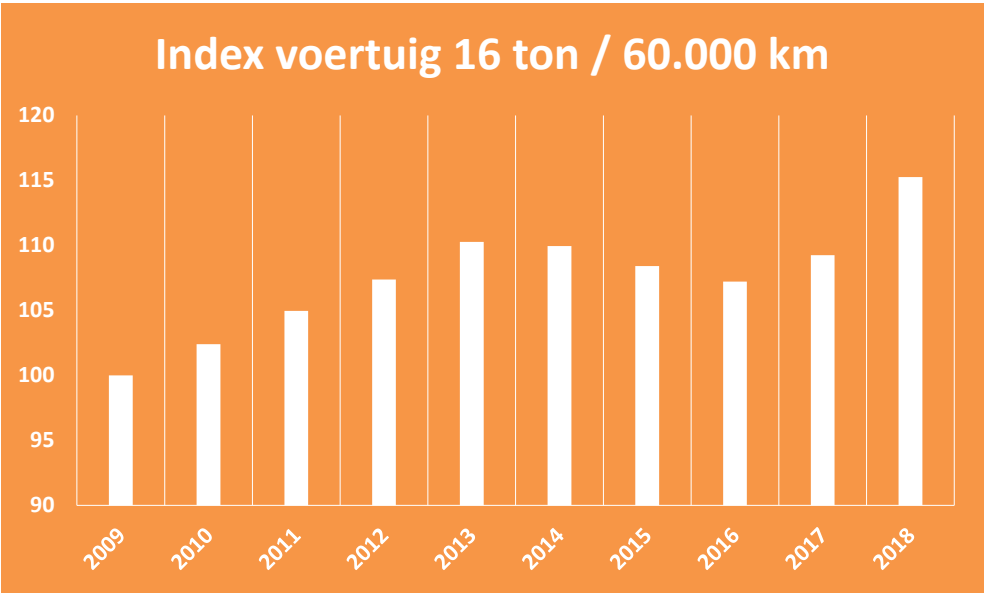
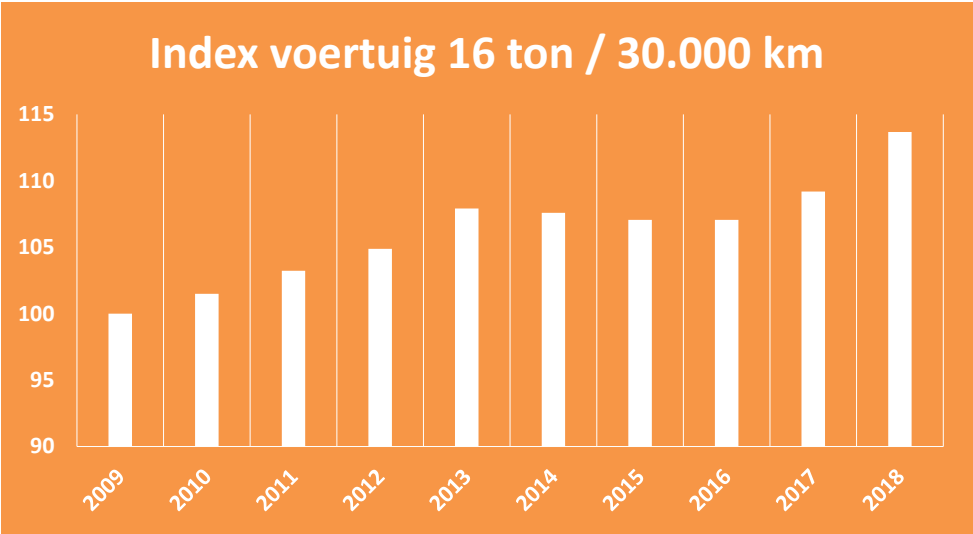


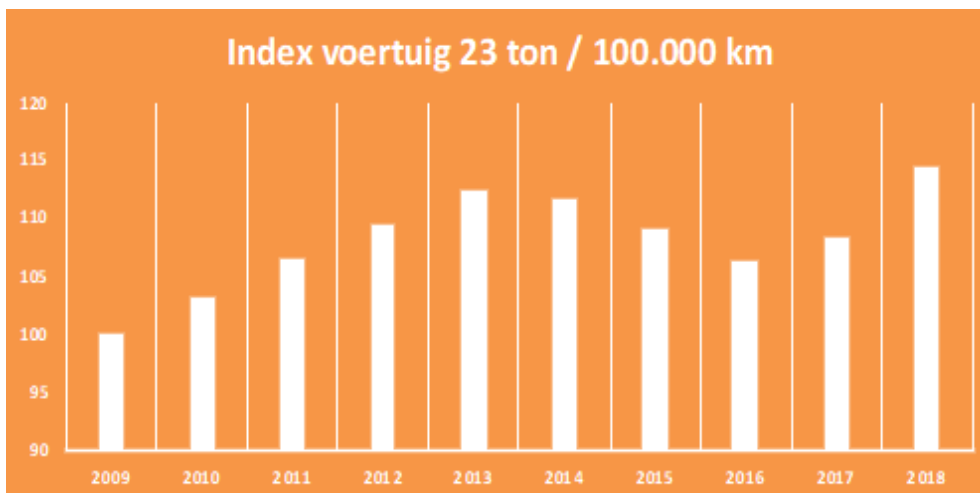
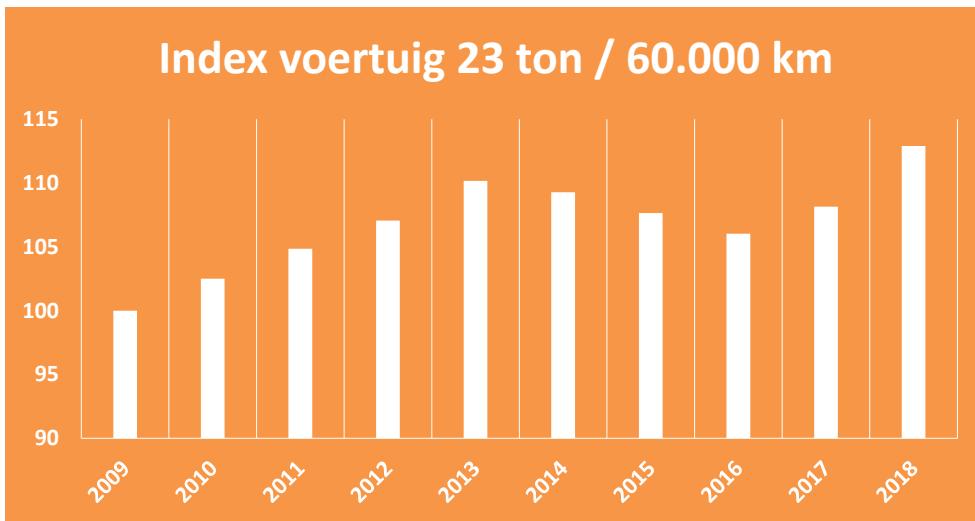
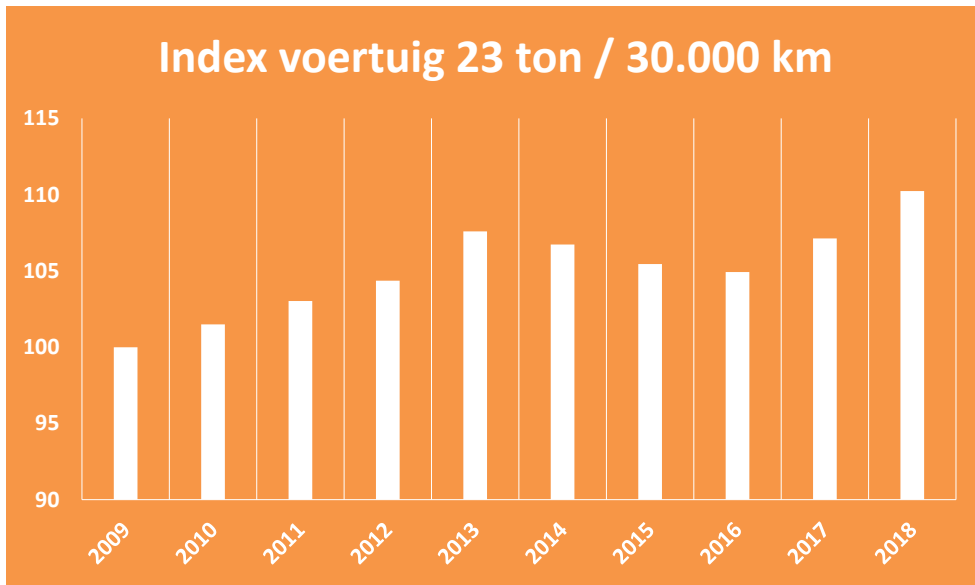
# Bijlagen

## Index kostenontwikkelingen per laadvermogen en kilometrage









Signaalrood 60  
2718 SG Zoetermeer  
Postbus 350  
2700 AJ Zoetermeer  
T. 079-346 7346  
F. 079-346 7800  
[ledenservice@evofenedex.nl](mailto:ledenservice@evofenedex.nl)