

Kostenontwikkelingen in het wegvervoer

Onderzoekperiode: oktober 2016 – oktober 2017

Kostenontwikkelingen in het wegvervoer

Auteurs



Fred Hoozemans

Ledenadviseur Wegvervoer nationaal

Telefoon: **079 – 3467 346**

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



Patricia de Wilde

Beleidsadviseur Eigen Vervoer

Telefoon: **079 – 3467 346**

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

Zoetermeer, oktober 2017

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.

Inhoudsopgave

1.	Indexering	5
2.	Totale kostenontwikkeling	6
3.	Componentenverklaring	7
3.1	Loonkosten	8
3.2	Brandstof	9
3.3	Rente	10
3.4	Motorrijtuigenbelasting en Eurovignet	11
3.5	Verzekering	12
3.6	Afschrijving	13
3.7	Onderhoud getrokken materieel	14
3.8	Banden	15
3.9	Onderhoud trekkende eenheden	16
3.10	Overige kosten	17
4.	Brandstofontwikkeling	18
5.	Index kostenontwikkelingen	20
6.	Marktontwikkelingen	22
6.1	Weer groei in aantal beroepsgoederenvervoerbedrijven	22
6.2	Duurzaamheid en milieu	24
6.3	Alternatieve brandstof stagneert in transport	26
6.4:	Partnership	29
6.5	LZV's	31
7.	Kostenopbouw	33
8.	Internationaal wegvervoer	34
	Brandstofontwikkelingen	36
Bijlagen	40

Voorwoord

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

Het rapport is een feitelijke weergave van de diverse kostencomponenten die de kosten van het weg vervoer vormen. Dit overzicht is samengesteld op basis van gegevens uit openbare bronnen en die worden verkregen van importeurs, dealers en leveranciers.

De loonkosten en de brandstofkosten zijn de belangrijkste componenten. Op grond van de nieuwe cao stijgen de loonkosten. De brandstofprijzen nemen ook geleidelijk aan weer toe. Wat precies deze invloed is op het totale tarief vindt u in het rapport.

De wereld staat aan de vooravond van grote ontwikkelingen op gebied alternatieve brandstoffen en de inzet van voertuigen. Dit jaar komen daarom enkele inhoudelijke partners aan het woord, die experts zijn in hun afzonderlijke vakgebied. Vanuit hun eigen discipline, werpen zij in dit rapport een blik in de toekomst.

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

Fred Hoozemans
Patricia de Wilde

1. Indexering

Onderstaand overzicht laat de indexeringen zien van het loon- en prijsniveau in het wegvervoer per kostenpost. Hierbij is oktober 2016 = 100.

Ontwikkelingen loon- en prijsniveau in het wegvervoer

	1 oktober 2016 – 1 oktober 2017
Vaste voertuigkosten	
Rente	632,5%
Motorrijtuigenbelasting	0,3%
Eurovignet	0%
Verzekering	5,0%
Stalling/overhead	P.M.
Onderhoud	1,0%
Afschrijving	1,6%
Variabele voertuigkosten	
Banden	12%
Dieselolie	7,4%
Reparatie en onderhoud	1,0%
Overige kosten	1,4%
Kosten rijdend personeel	
Lonen inclusief sociale lasten (Klasse D5)	1,6%

2. Totale kostenontwikkeling

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

Kostenontwikkeling inclusief brandstofkosten

Ontwikkeling loon- en materiaalkosten (exclusief stalling/overhead) over de verslagperiode 1 oktober 2016 tot 1 oktober 2017*). (In % t.o.v.1-10-2016)

Omschrijving **)	6 tons vrachtauto	9 tons vrachtauto	16 tons vrachtauto	23 tons combinatie
Jaarkilometrage	t.o.v. 1-10-2016	t.o.v. 1-10-2016	t.o.v. 1-10-2016	t.o.v. 1-10-2016
*30.000 km	1,9%	1,9%	2,0%	2,1%
*60.000 km	1,9%	1,8%	1,9%	2,0%
*100.000 km	1,9%	1,7%	1,8%	1,9%
*) exclusief stalling/overheadkosten **) betreft nuttig laadvermogen				

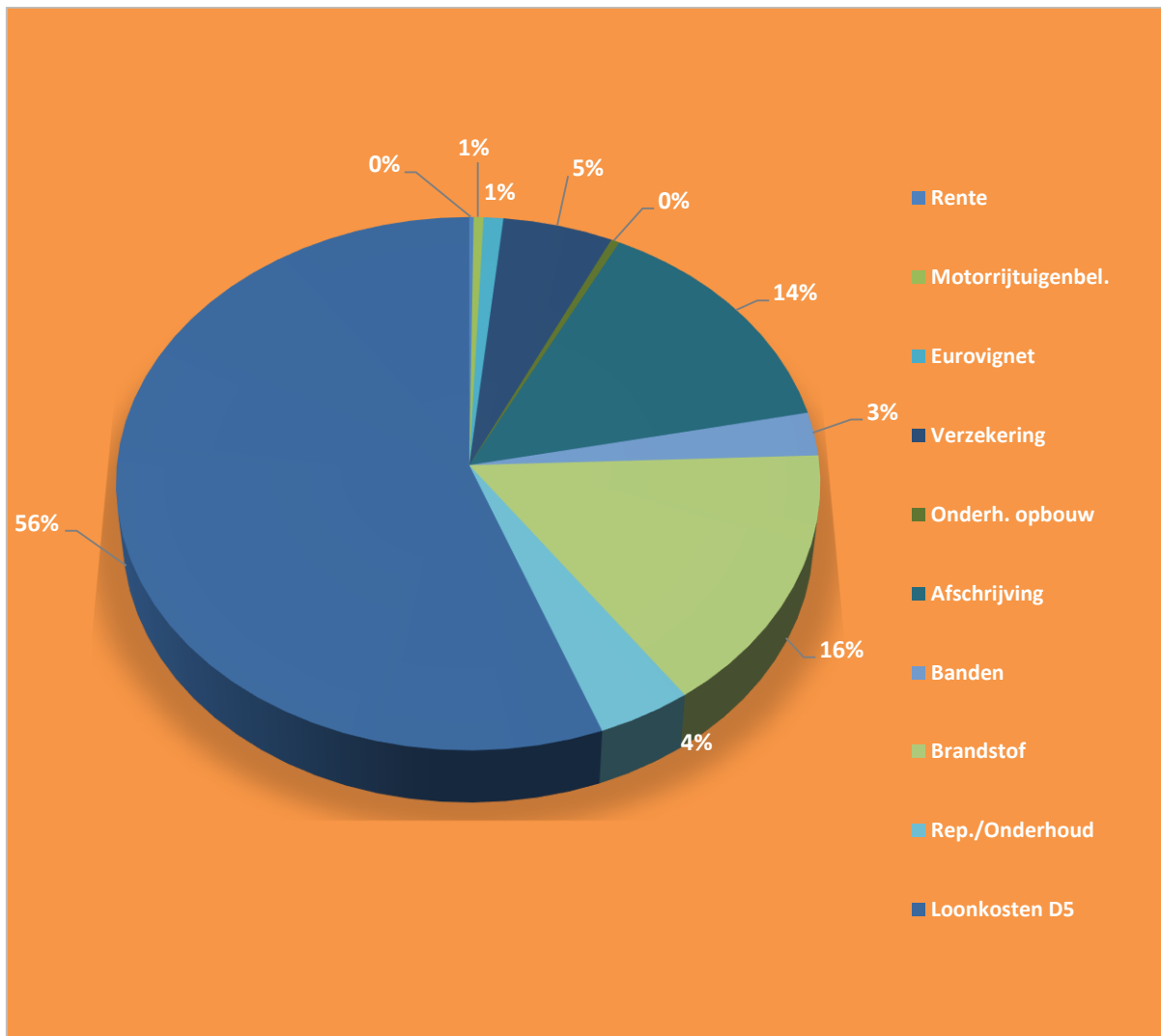
Kostenontwikkeling exclusief brandstofkosten

Ontwikkeling loon- en materiaalkosten over de periode 1 oktober 2016 tot 1 oktober 2017*) (in % t.o.v. 1-10-2016)

Omschrijving **)	6 tons vrachtauto	9 tons vrachtauto	16 tons vrachtauto	23 tons combinatie
Jaarkilometrage	t.o.v. 1-10-2016	t.o.v. 1-10-2016	t.o.v. 1-10-2016	t.o.v. 1-10-2016
*30.000 km	2,1%	2,0%	2,2%	2,3%
*60.000 km	2,2%	2,1%	2,3%	2,4%
*100.000 km	2,4%	2,2%	2,4%	2,5%
*) exclusief stalling/overheadkosten **) betreft nuttig laadvermogen				

3. Componentenverklaring

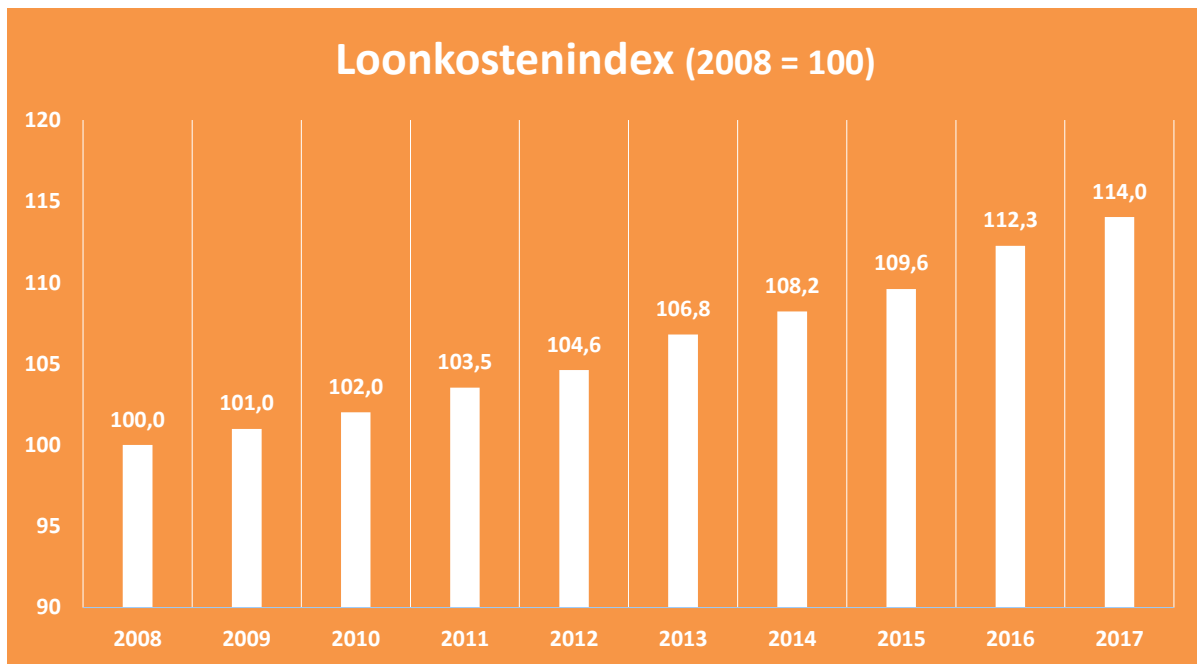
De kostprijs in het wegvervoer is opgebouwd uit een 10-tal componenten, t.w. loonkosten, rente, MRB/Eurovignet, verzekeringen, reparatie en onderhoud (vast en variabel), afschrijving, banden, brandstof, overige kosten. In dit hoofdstuk belichten we de ontwikkelingen per component. Onderstaand de gemiddelde kostenverdeling in 2017.



3.1 Loonkosten

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

Kostenontwikkeling



De nieuwe algemeen verbindende verklaarde cao voor het beroepsgoederenvervoer loopt tot 1 januari 2017 tot 31 december 2019. In de huidige cao zijn afspraken gemaakt over de loonaanpassing per 1/7/17 en 1/1/18.

In onderstaand overzicht is een stijging van 1,57% opgenomen. Dit betreft namelijk de verslagperiode van 1 oktober 2016 tot en met 1 oktober 2017.

Meerjarenontwikkeling

Kalenderjaar	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	3,50%	1,00%	1,50%	1,04%	2,10%	1,32%	1,28%	2,43%	1,57%

3.2 Brandstof

Voor het berekenen van de gemiddelde dieselprijs per jaar hanteert evofenedex als referentieperiode de periode waarover het rapport wordt opgesteld. Dit rapport is opgesteld over een onderzoeksperiode van oktober 2016 tot oktober 2017. De brandstofgegevens worden ons door BP ter beschikking gesteld. De algemene ontwikkeling in brandstofprijzen is opgenomen in hoofdstuk vier van het rapport.

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

Kostenontwikkeling

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

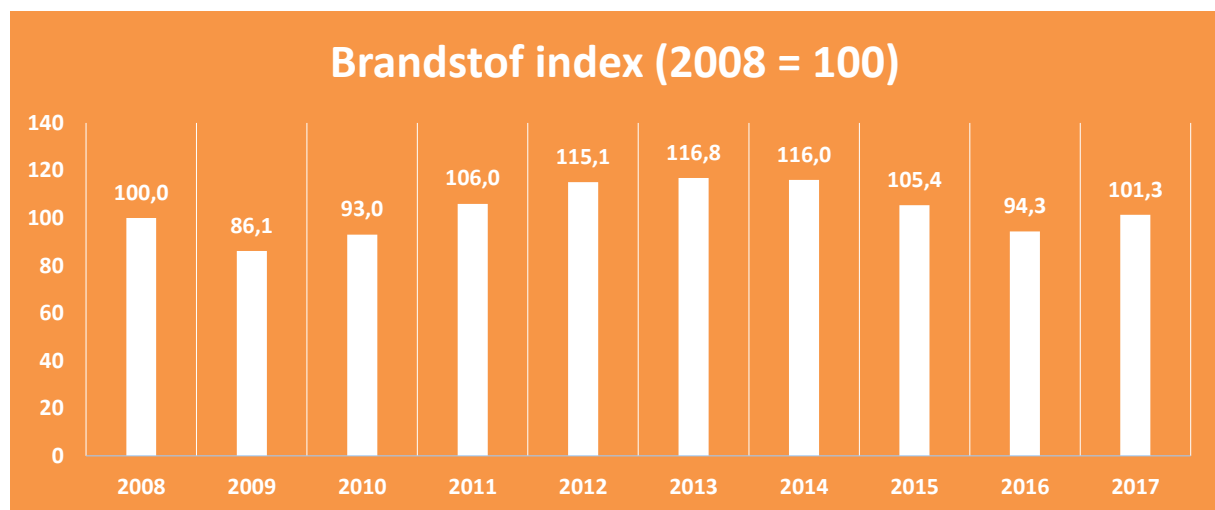
- 01-10-2015 tot 01-10-2016: 100,17 ct
- 01-10-2016 tot 01-10-2017: 107,59 ct

Dit betekent dat de gemiddelde brandstofprijs met 7,41% is gestegen ten opzichte van vorig jaar.

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

Meerjarenontwikkeling

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



Kalenderjaar	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100,0%	-13,90%	8,00%	14,00%	8,60%	1,49%	-0,71%	-9,17%	-10,48%	7,41%

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 2016: 0,08%
- Per 29 september 2017: 0,59%

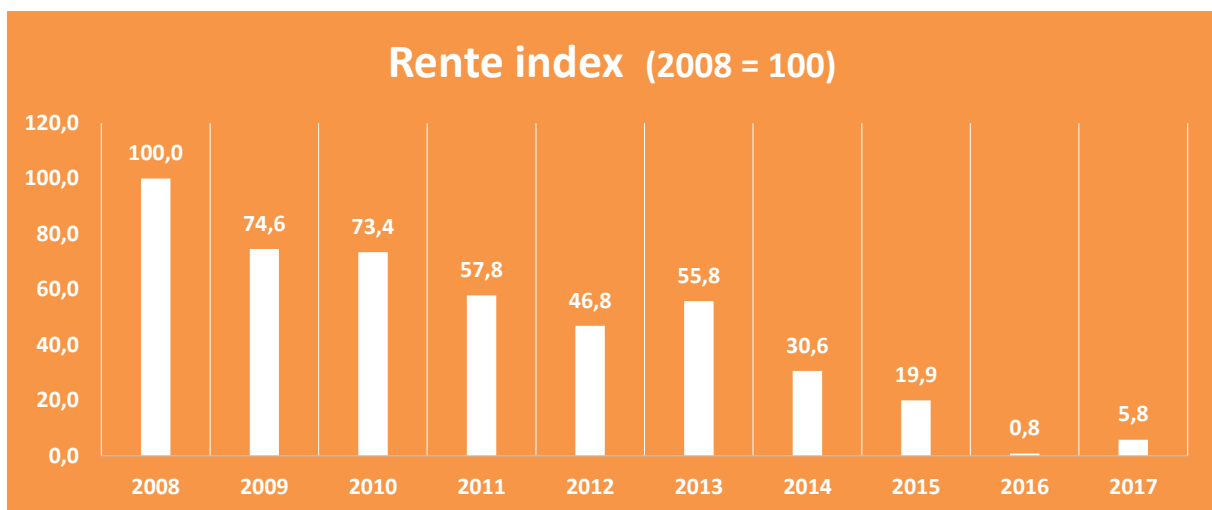
Dit betekent een absolute stijging van het rentepercentage met 0,51 procentpunt. Dit komt overeen met een relatieve stijging van het rentepercentage met 632,5%

Verder is voor de ontwikkeling van de post rente het verloop van de aanschafprijzen van voertuigen bepalend. Hiervoor is uitgegaan van de catalogusprijzen van een representatief aantal merken en/of typen. Gemiddeld genomen zijn deze met 1,6% gestegen.

Meerjarenontwikkeling

Onderstaande grafiek laat duidelijk zien dat rente vanaf 2008 sterk is afgenomen. Afgezien van de stijging van 2017.

Kalenderjaar	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	-25,4%	-1,6%	-21,2%	-19,0%	19,1%	-45,2%	-34,8%	-96,0%	632,5%



3.4 Motorrijtuigenbelasting en Eurovignet

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

Kostenontwikkeling motorrijtuigenbelasting
De tarieven voor de motorrijtuigenbelasting zijn per 1 januari 2017 verhoogd met gemiddeld 0,3%.

Meerjarenontwikkeling

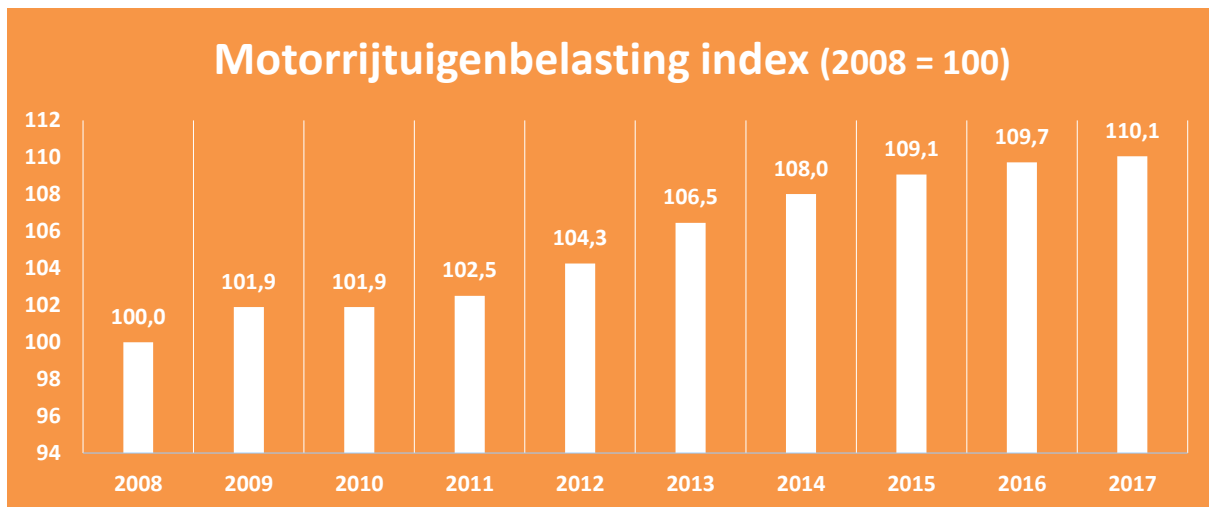
Onderstaande grafiek geeft van de component motorrijtuigenbelasting de indexontwikkelingen weer. De tabel toont de procentuele ontwikkeling ten opzichte van het vorig jaar.

Eurovignet

De tarieven van het eurovignet zijn ook in 2017 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	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	1,9%	0,0%	0,6%	1,7%	2,1%	1,5%	1,0%	0,6%	0,3%



3.5 Verzekering

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

Kostenontwikkelingen

Uit onderzoek bij een representatief aantal gerenommeerde voertuigfabrikanten is gebleken dat de bruto voertuigprijzen in de verslagperiode met 1,6% zijn gestegen.

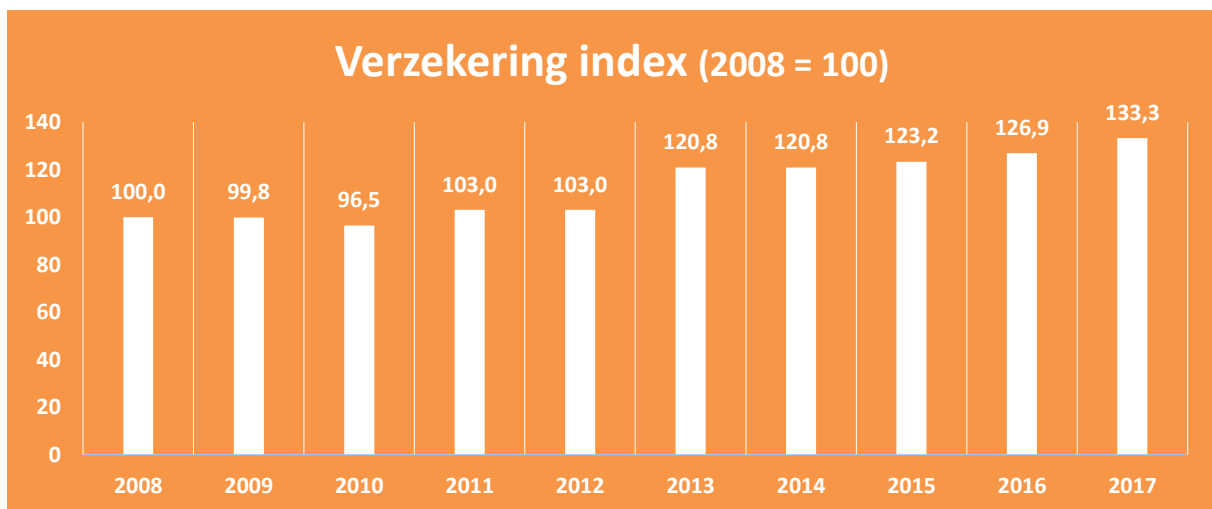
Voor wat betreft de catalogusprijzen kan worden gesteld dat een daling of stijging hiervan over het algemeen pas in de premie tot uitdrukking komt op het moment dat het bestaande voertuig door een nieuw voertuig wordt vervangen. In de verslagperiode is een gemiddelde premie verhoging bij

verzekeringen van 5% 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. De forse verhoging in 2013 ten opzichte van 2012 was het gevolg van de gewijzigde assurantiebelasting eind 2012 van 9,7% naar 21%.

Kalenderjaar	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	-0,20%	-3,30%	6,75%	0,00%	17,28%	0,00%	2,00%	3,00%	5,00%



3.6 Afschrijving

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

Kostenontwikkeling

Gemiddeld genomen zijn de catalogusprijzen iets gestegen, voor trekkende eenheden met 1,6% en getrokken eenheden met 2,6%. Mede van invloed op de ontwikkeling van de afschrijving is het verloop van de bandenprijzen en van de restwaarden.

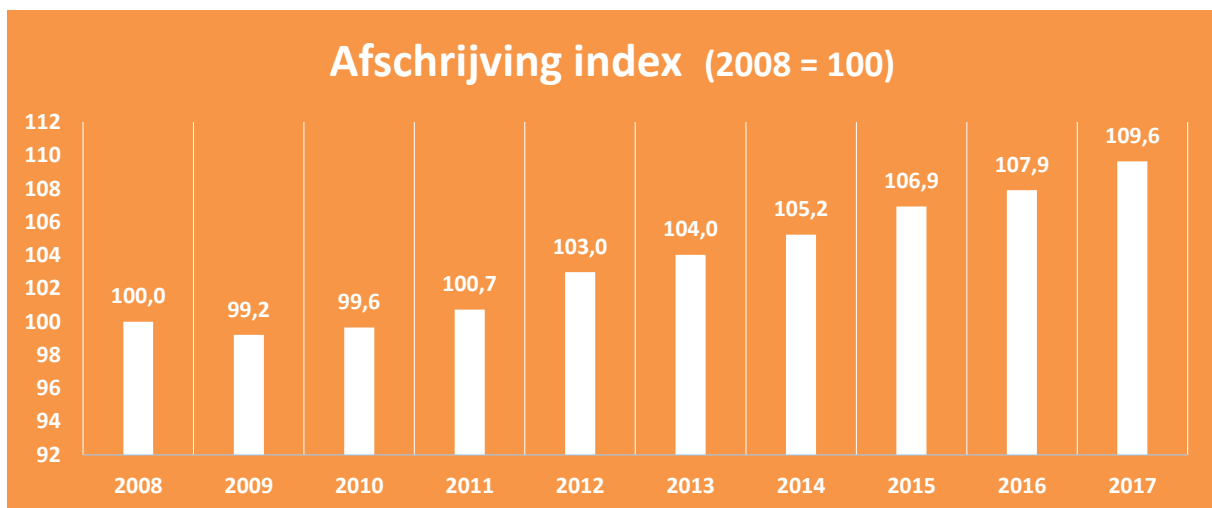
evofenedex signaleert dat de kwaliteit van de voertuigen steeds verder verbetert. Niettemin

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 0,93% op deze component vastgesteld.

Meerjarenontwikkeling

De afschrijvingsindex toont een gelijkmatige stijging.

Kalenderjaar	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	-0,8%	0,45%	1,08%	2,25%	1,00%	1,17%	1,60%	0,93%	1,60%



3.7 Onderhoud getrokken materieel

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

Kostenontwikkelingen

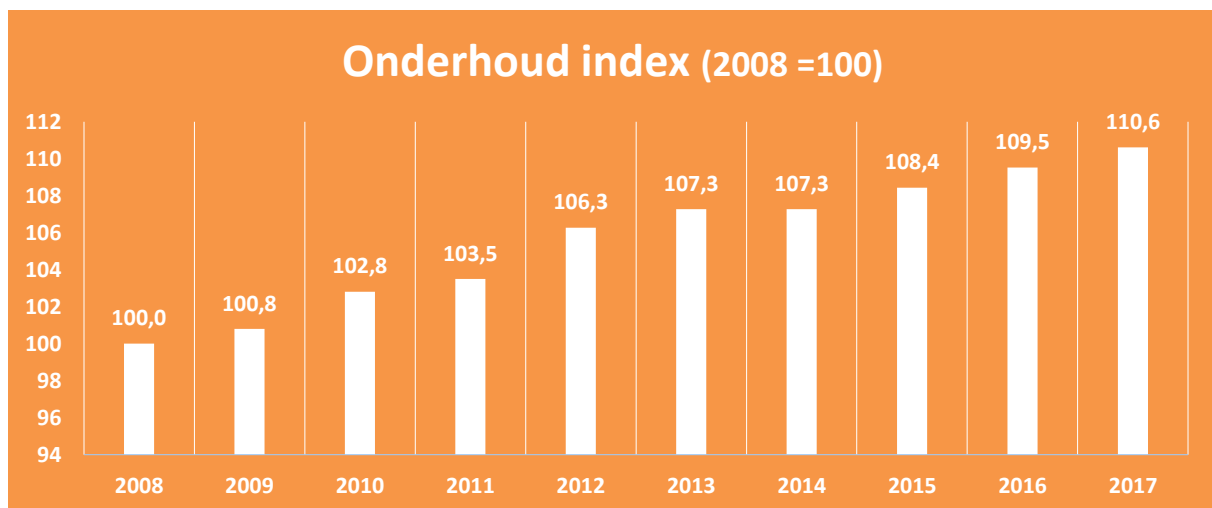
Evenals voorgaande jaren is onderzoek gedaan bij een representatief aantal voertuigfabrikanten en carrosseriebouwers. De componenten die bij onderhoud van getrokken materieel een rol spelen zijn arbeidskosten (40%) en de kosten voor onderdelen (60%).

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

Meerjarenontwikkeling

Onderstaande indexering van de onderhoudskosten toont een stabiele jaarlijkse verhoging.

Kalenderjaar	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	0,80%	2,00%	0,67%	2,68%	0,94%	0,00%	1,08%	1,00%	1,00%



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

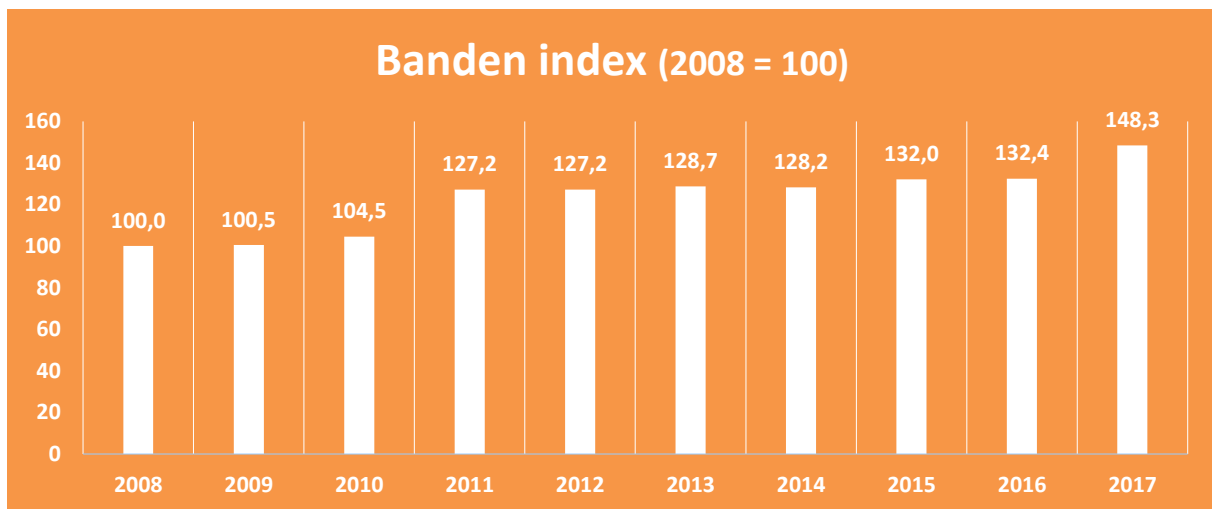
De prijs van de gemiddelde band steeg ten opzichte van het voorgaande jaar met 12%. Dit is gebleken uit onderzoek onder een representatief aantal bandenproducenten. Voor de berekening is uitgegaan van een reguliere vrachtwagenband.

doorgemaakt. Dit is het gevolg van het feit dat na het natuurgeweld van enkele jaren geleden voor onvoldoende nieuwe aanplant is gezorgd. Hierdoor ontstaat schaarste en dat leidt tot prijsverhoging. Daarnaast is ook de olieprijs iets gestegen. Olie is een grondstof voor de bandenindustrie. Deze beide zaken hebben er voor gezorgd dat de prijs van banden is toegenomen.

Meerjarenontwikkeling

Met name in het eerste halfjaar 2017 heeft de prijs van natuurrubber een behoorlijke stijging

Kalenderjaar	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	0,50%	4,00%	21,69%	0,00%	1,17%	-0,38%	3,00%	0,30%	12,00%



3.9 Onderhoud trekkende eenheden

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

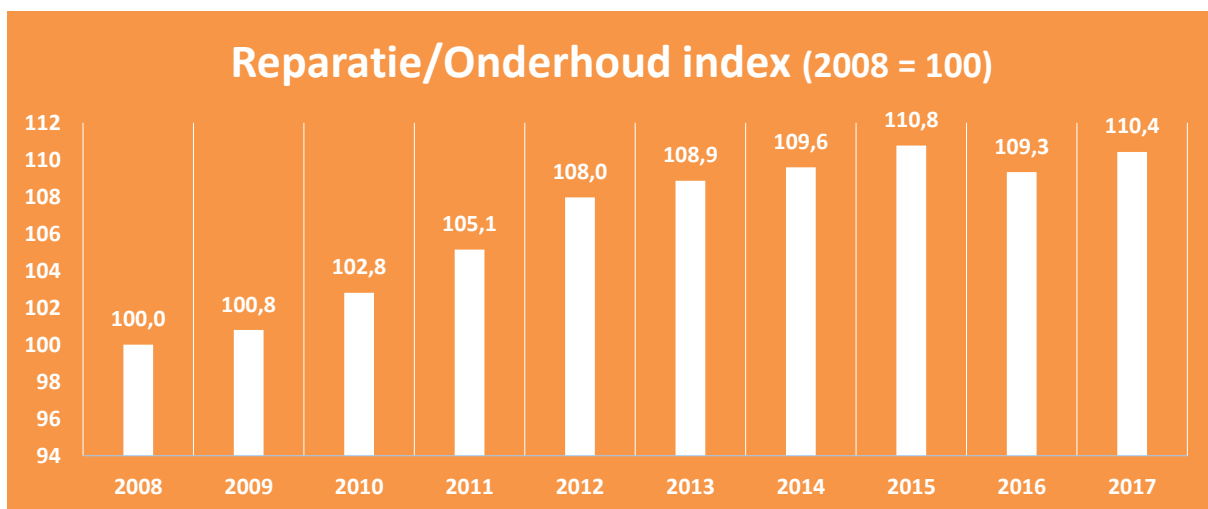
Kostenontwikkelingen

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

Meerjarenontwikkeling

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

Kalenderjaar	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	0,80%	2,00%	2,27%	2,68%	0,83%	0,67%	1,08%	-1,30%	1,00%



3.10 Overige kosten

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

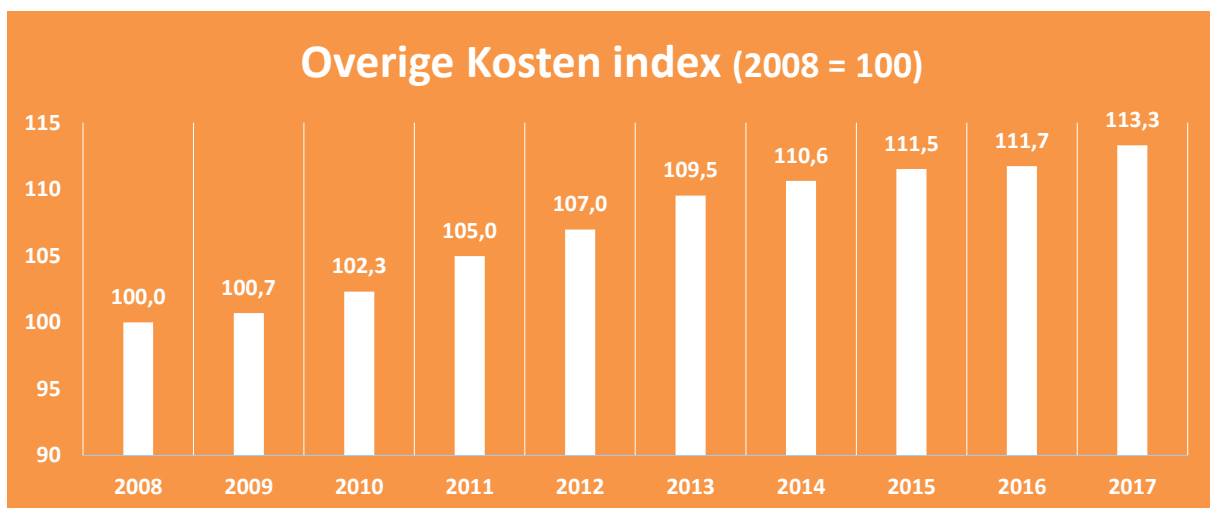
Kostenontwikkeling

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

is vastgesteld over de periode september 2016 t/m augustus 2017.

Over deze periode is het prijsindexcijfer 1,4%.

Kalenderjaar	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	100%	0,70%	1,60%	2,60%	1,90%	2,40%	1,00%	0,80%	0,20%	1,40%

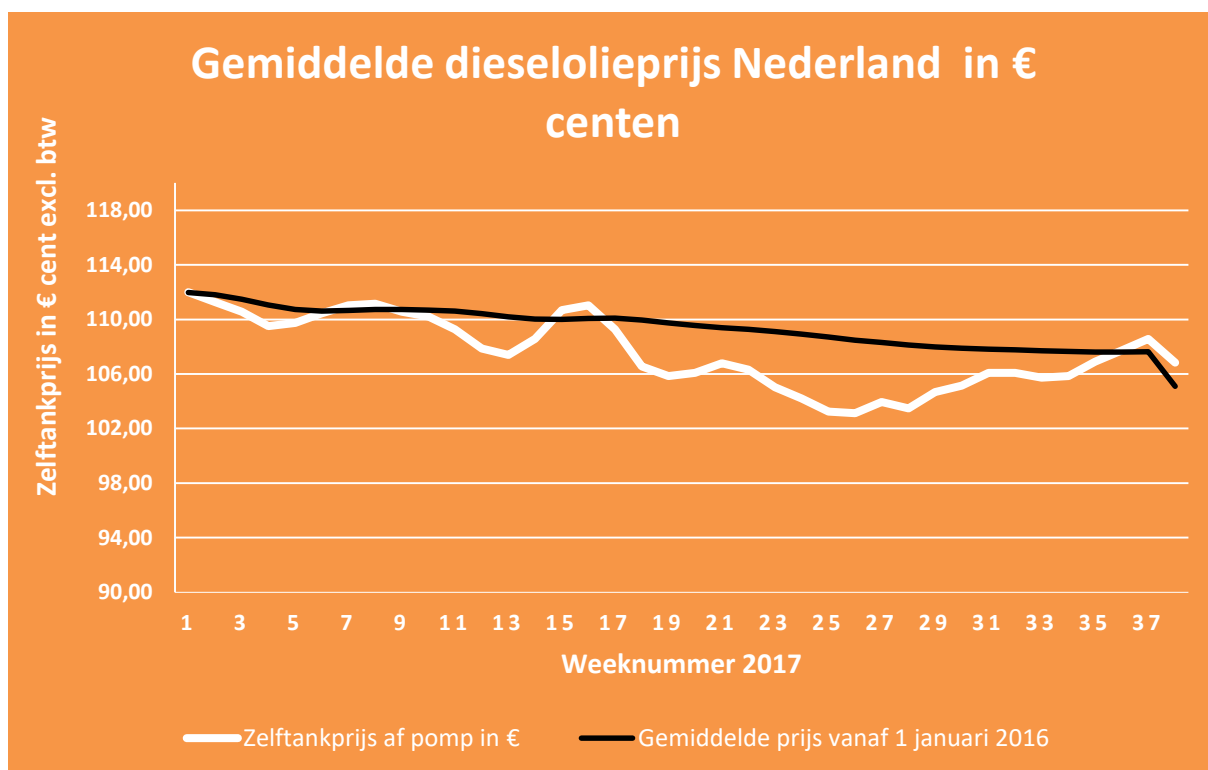


4. Brandstofontwikkeling

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

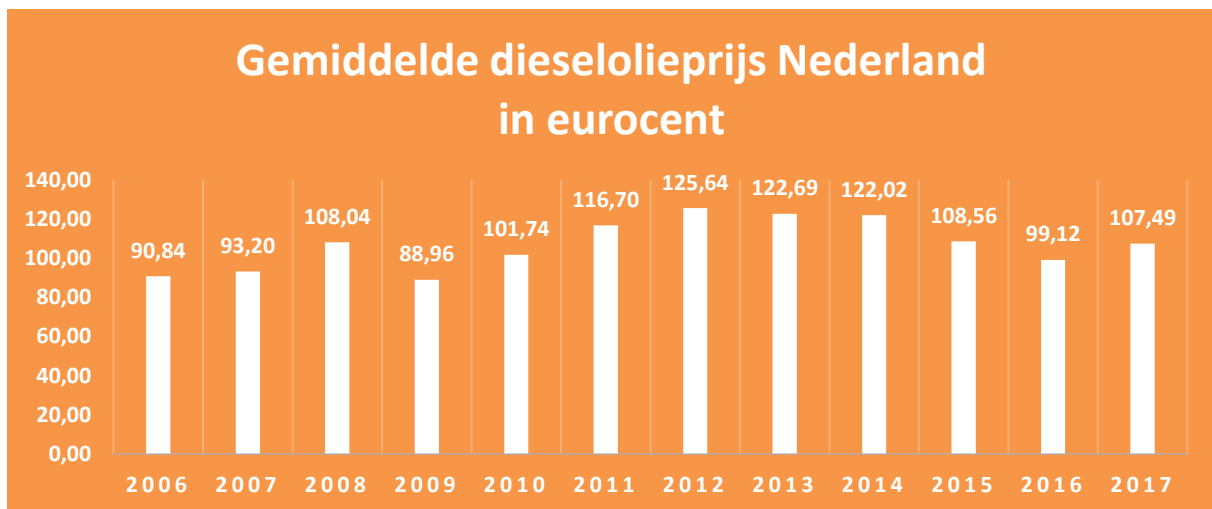
De brandstofprijzen zijn nooit constant. Deze fluctueren overal ter wereld. Over het algemeen is de brandstof in Nederland duurder dan in andere Europese landen. Dit heeft te maken met de accijnzen en de hogere belastingdruk op brandstof vanuit de Nederlandse overheid.

De dieselloleiprijzen zijn samengesteld op basis van de bruto af pomp prijs (zelfbediening), exclusief btw. Het jaar 2017 startte met een dieselloleiprijs van 102,77 eurocent ten opzichte van 95 eurocent op 1 januari 2016.



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

De brandstofprijs steeg in de eerste negen maanden van 2017 gemiddeld 8,4% ten opzichte het kalenderjaar 2016.



Kalenderjaar	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	2,60%	15,92%	-17,66%	14,37%	14,70%	7,66%	-2,34%	-0,55%	-9,55%	-8,70%	8,44%

Brandstofclausule

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

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

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

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

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

Een veelgebruikte formulering van een dieselolieclausule is de volgende:

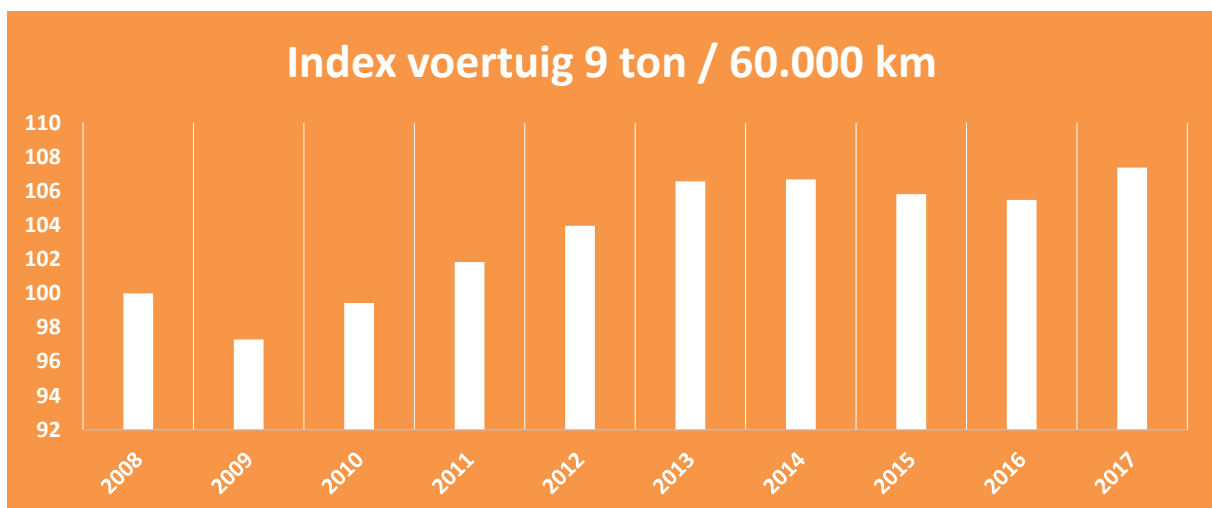
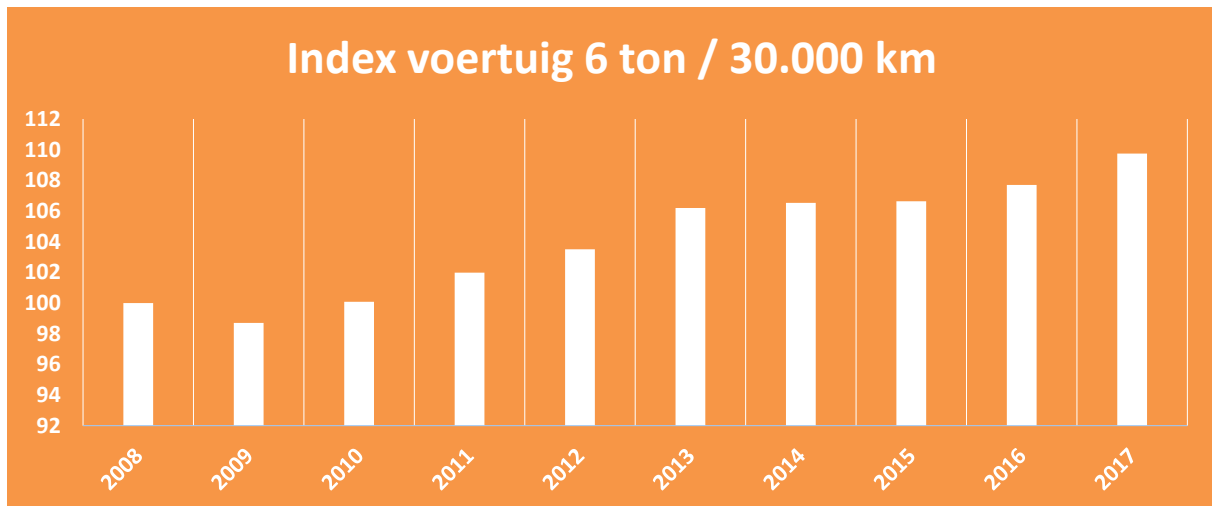
Daalt of stijgt de gemiddelde dieselolieprijs met ... procent, dan daalt of stijgt de vrachtprijs met ... procent.'

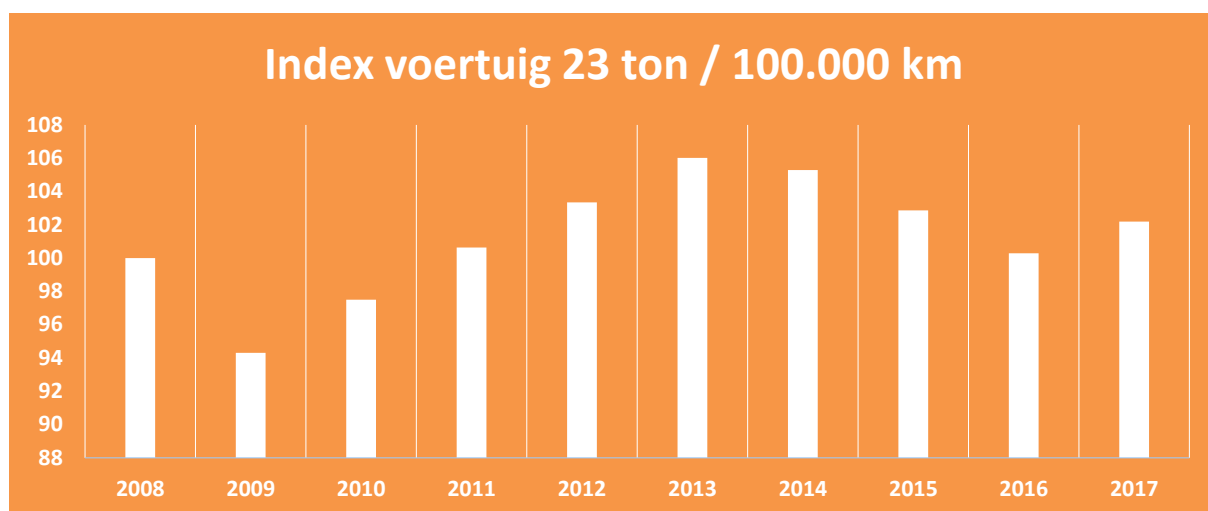
Stel dat de dieselolieprijs in een kwartaal met gemiddeld 5 procent is gestegen, en het brandstofaandeel bedraagt 15 procent, dan betekent dit een verhoging van de totale kosten van $5,0 \times 0,150 = 0,75$ procent.

5. Index

kostenontwikkelingen

Onderstaande overzichten laten zien aan welke trend de kostenontwikkelingen sinds 2007 onderhevig was (2008 = 100). De berekeningen zijn gebaseerd op een 48-urige werkweek. In het bijlage zijn de tabellen voor alle tonnages en kilometrages te vinden.

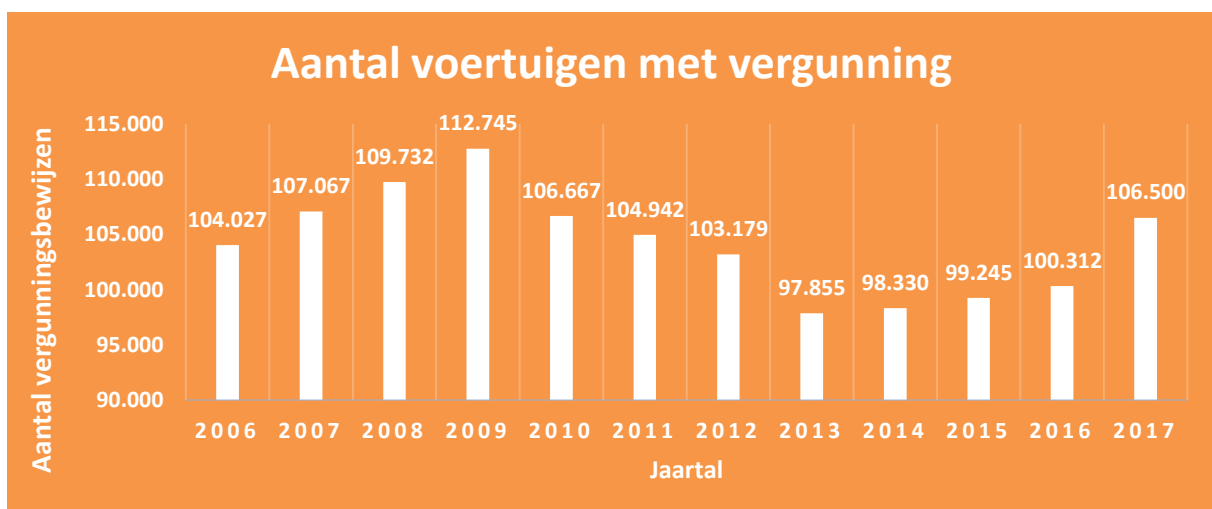
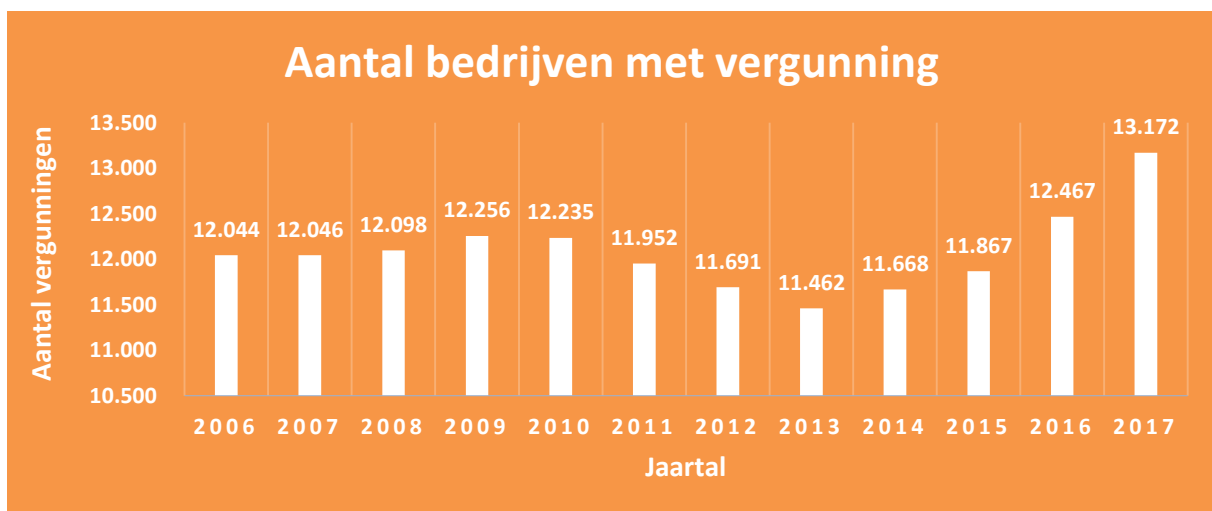




6. Marktontwikkelingen

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 transport branche beschikbare cijfermatige informatie, zoals NIWO en CBS.

6.1 Weer groei in aantal beroepsgoederenvervoerbedrijven



Bron: Niwo

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

Op 1 januari 2017 telt Nederland 13.172 bedrijven met een vergunning voor beroepsgoederenvervoer over de weg. Dat zijn er 705 meer dan op 1 januari 2016 (+5,7%). Er zijn vooral veel nieuwe koeriers en pakketbezorgers bijgekomen.

Op 1 januari 2017 staan er 106.752 vergunningbewijzen uit bij in totaal 13.172 bedrijven. Ten opzichte van 1 januari 2016 nam het aantal uitstaande vergunningbewijzen per saldo met 4.249 toe (+ 4,1%). Het aantal vergunningbewijzen kan als indicatie gezien worden voor het aantal voertuigen dat in bezit is van Nederlandse beroepsgoederenvervoerders. Een vracht- of bestelwagen moet namelijk altijd een vergunningbewijs aan boord hebben. Gemiddeld bezit een Nederlands transportbedrijf 8,1 vergunningbewijzen.

Aantal faillissementen

In 2016 zijn 65 transport- of koeriersbedrijven die op faillissementsdatum in bezit waren van een (Euro)vergunning failliet gegaan. Dat zijn er 8 meer dan in 2015 (57 faillissementen). Elke vergunninghouder in het beroepsgoederenvervoer over de weg beschikt over een of meerdere vergunningbewijzen voor op de voertuigen. In 2016 bezaten de gefailleerde bedrijven samen 749 vergunningbewijzen.

Omzetontwikkelingen

De groei in het aantal bedrijven zet zich ook door in de voorlopige omzetontwikkeling in het goederenvervoer. Cijfers van het CBS tonen

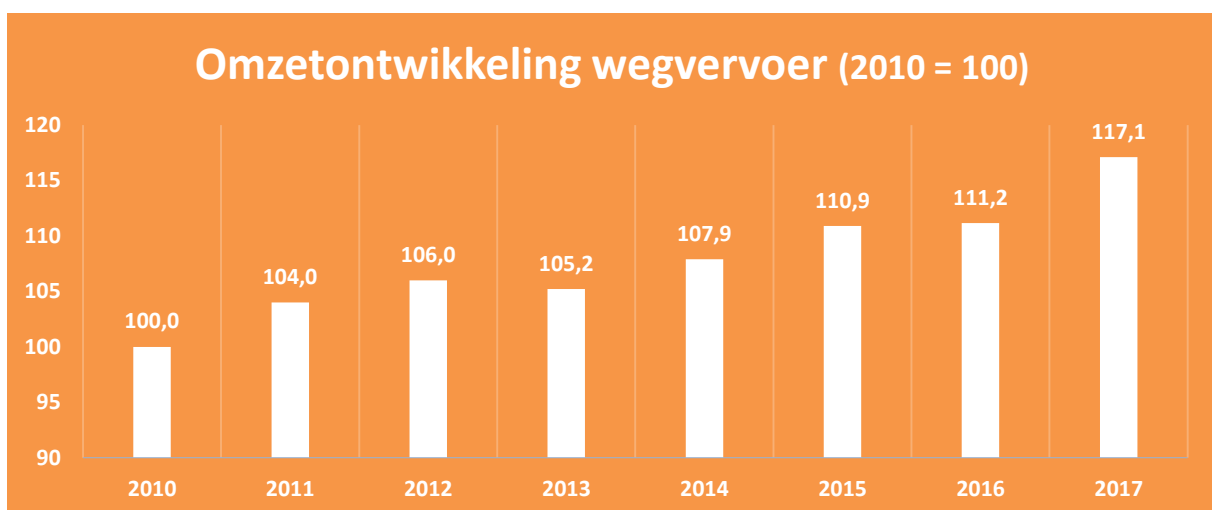
aan dat naast de gerealiseerde groei in 2016 de verwachte groei in 2017 4,8% bedraagt.

Periode	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
Ontwikkeling t.o.v. vorig jaar	4,0%	2,0%	-0,8%	2,6%	2,8%	3,1%	4,8

* cijfers over 2015 zijn de voorlopige cijfers over het eerste half jaar

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

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



* cijfers over 2017 zijn de voorlopige cijfers over het eerste half jaar

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.

aandeel per Euronorm in aantallen						
Euronorm	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Euro 2	20365	17493	14248	12065	10272	10192
Euro 3	46196	40439	32781	27297	22839	21227
Euro 4	15561	14867	13558	12176	10781	9961
Euro 5	54221	57798	58153	55562	52082	49718
EEV	10121	12743	14922	14800	14838	14025
Euro 6	41	535	6759	17360	29471	42727
totaal	148517	145888	142435	141275	142299	149867

aandeel per Euronorm in percentage						
Euronorm	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Euro 2	13,71%	11,99%	10,00%	8,54%	7,22%	6,80%
Euro 3	31,10%	27,72%	23,01%	19,32%	16,05%	14,16%
Euro 4	10,48%	10,19%	9,52%	8,62%	7,58%	6,65%
Euro 5	36,51%	39,62%	40,83%	39,33%	36,60%	33,17%
EEV	6,81%	8,73%	10,48%	10,48%	10,43%	9,36%
Euro 6	0,03%	0,37%	4,75%	12,29%	20,71%	28,51%

CO2-uitstoot

Het is inmiddels al diverse malen gepubliceerd en het komt ieder jaar weer een stap dichterbij. De Europese overheid is tot 2050 gericht op het reduceren van de CO2-uitstoot van alle vervoersmiddelen. Doelstellingen zijn:

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

De nadruk ligt in eerste instantie op het personenvervoer. Ook de aandacht voor alternatieve brandstoffen bij bestelauto's en vrachtwagens neemt toe. Echter, het aantal voertuigen op alternatieve brandstoffen is heel gering.

Alternatieve brandstoffen

Het gebruik van alternatieve brandstoffen in het Nederlandse wegtransport komt nauwelijks van de grond. Een netwerk van tankstations voor alternatieve brandstoffen is nog in prille ontwikkeling en bij lange na niet op het niveau van fossiele brandstoffen. Dat zeggen ING, verzekeraar TVM en onderzoeksbureau Panteia in een gezamenlijk opgestelde sectorstudie. In het volgende hoofdstuk heeft ING in dit rapport een bedrage geleverd met een samenvatting van deze sectorstudie.

Doelstellingen

De noodzaak voor het gebruik van alternatieve brandstoffen lijkt evident. Alleen inzetten op brandstofbesparing is onvoldoende om de strenge doelstellingen van de mobiliteits- en transportsector te behalen. Doelstellingen waaraan de Nederlandse overheid zich heeft verbonden. Er resten slechts nog 12 jaar tot 2030. Dit is de einddatum wanneer de eerste doelstellingstermijn voor het reduceren van de CO2-uitstoot verstrijkt.

Door deze ontwikkeling komt ook ruimte voor een andere, een nieuwe relatie tussen voertuigdealers en hun klanten. Meer dan vroeger zal de relatie gericht zijn op het permanent inzetbaar houden van het voertuig, zo nodig 24/7. Dit vraagt om partnership. BOVAG geeft in dit rapport haar visie op de ontwikkelingen richting 2030.

6.3 Alternatieve brandstof stagneert in transport

Het gebruik van alternatieve brandstoffen voor bedrijfsvoertuigen is beperkt en is in de afgelopen vijf jaar nauwelijks toegenomen.

In totaal werd in Nederland begin 2017 nog maar 900 van de 196.000 vrachtvoertuigen met een gewicht hoger dan 3,5 ton aangedreven door een alternatieve brandstof (een brandstof anders dan diesel, benzine, LPG en dual fuel). Vruchtvoertuigen die rijden op aardgas (CNG en LNG) zijn – gezien de gebruiksaantallen – momenteel het meest ingezette alternatief. Er rijden nu ruim 500 voertuigen op CNG, wat 60% is van de alternatieven, en bijna 300 (31%) op LNG. Vruchtvoertuigen op elektriciteit zijn er nauwelijks. In Nederland rijden nog geen 70 (8%) van dit soort voertuigen. Slecht 6 (0,7%) vruchtvoertuigen rijden op waterstof en vruchtvoertuigen die rijden op alcohol sluiten de rij met maar 3 (0,3%) exemplaren. Ten opzichte van 5 jaar geleden zijn de aantallen vruchtvoertuigen die alternatief worden aangedreven nauwelijks toegenomen. Dit geeft aan dat er voor de Nederlandse transport- en logistieksector nog een inhaalslag te maken is op verduurzaming. Vandaar dat ING en TVM aan Panteia de opdracht hebben gegeven om onderzoek te doen naar CO₂-reductie in relatie tot de inzet van alternatieve brandstoffen in het goederenvervoer over de weg.

In het Parijs Akkoord is overeengekomen dat landen en sectoren scenario's moeten ontwikkelen om klimaatverandering (maximaal 2 graden opwarming van de aarde) tegen te gaan. Om de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen terug te dringen heeft de Europese Unie doelstellingen geformuleerd, waaraan lidstaten zich moeten houden. Als gekeken wordt naar de prestatie in alle sectoren gezamenlijk, dan ligt Nederland op schema voor wat betreft de reductie van broeikasgassen. Echter de transport- en logistieke sector blijft ver achter op deze doelstelling van CO₂-reductie. Nederland heeft zowel publiek als privaat geen scenario klaar liggen voor de transportsector, waar bedrijven op kunnen inspelen. De effecten van energiebesparing, die in de transportsector succesvol zijn doorgevoerd, worden teniet gedaan door de groei van de economie en daarmee het vervoer. Inzet van alternatieve brandstoffen in de transport- en logistieke sector is absoluut noodzakelijk om aan de strenge doelstellingen te kunnen voldoen.

Vruchtvoertuigen op alternatieve brandstoffen noodzakelijk

Om aan de strenge doelstellingen voor de mobiliteit- en transportsector, waaraan de Nederlandse overheid zich heeft gecommitteerd, te voldoen zijn vruchtvoertuigen op alternatieve brandstoffen noodzakelijk. Enkel inzetten op brandstofbesparing volstaat niet. Het jaar 2030, de periode waarop de eerste doelstellingstermijn voor het reduceren van de CO₂-uitstoot verstrijkt, lijkt nog ver weg. Echter gezien de gemiddelde afschrijvingstermijn en de tijd dat voertuigen hierna nog actief zijn op de tweedehandsmarkt vanwege de restwaarde van het voertuig, betekent dit dat een voertuig dat nu wordt gekocht, in 2030 nog altijd rondrijdt. Ook zit er tijd tussen de groei van de vraag naar voertuigen op alternatieve brandstoffen en het daadwerkelijk kunnen voldoen aan die continu groeiende vraag, het zogenoemde opschaaleffect.

Verladers leggen in een verduurzamingstraject veelal de nadruk op transportbesparing.

Brandstof besparing leidt direct tot kostenvoordelen. Een aantal grote verladers eist van hun vervoerders ook vanuit imago-oogpunt inzet van voertuigen die rijden op alternatieve brandstoffen. Alleen in zeer uitzonderlijke gevallen zijn de extra aanschafkosten van een voertuig op een alternatieve brandstof terug te verdienen en is er een business case. Dat betekent echter dat over het algemeen voor dit duurzaam transport extra moet worden betaald. Verladers zijn hier maar beperkt toe bereid. Prijs blijft nog altijd het belangrijkste selectie criterium.

Vanwege het nog altijd uitblijven van financieel (of ander) voordeel neemt de interesse en de vraag naar dit soort vervoer bij verladers nauwelijks nog toe. Vijf jaar geleden waren de verladers die er in geloofden, er al mee bezig. Transportondernemers die zich met alternatieve brandstofvoertuigen wilden onderscheiden, konden relatief eenvoudig nieuwe klanten vinden. Echter hieraan lijkt een einde

gekomen. De verladers die er in geloven blijven er wel mee bezig, echter de grote massa wacht nog altijd eerst de (technologische) doorbraak af.

Vervoerders willen wel overstappen op alternatieve brandstoffen.

Er zijn genoeg voorbeelden van bedrijven in de sector te vinden die ondanks de problemen zoeken naar manieren om toch bedrijfsvoertuigen op alternatieve brandstoffen in te zetten. Bedrijven geven aan dat als de alternatieven beter betaalbaar worden (een goede business case), ze de problemen van beschikbaarheid en betrouwbaarheid snel voor lief zullen nemen.

In de afgelopen vijf jaar hebben veel grote transportondernemingen geëxperimenteerd met één of meer voertuigen op alternatieve brandstoffen. De belangrijkste redenen hiervoor waren kennisontwikkeling (ervaring opdoen) en het milieuvriendelijk imago. De meeste kleine transportbedrijven konden voertuigen op alternatieve brandstoffen financieel niet opbrengen. Brandstofbesparing staat daarentegen bij nagenoeg alle bedrijven hoog op de agenda, aangezien dit direct voordeel oplevert. Hierbij wordt ingezet op het verbeteren van het rijgedrag, een betere planning en organisatie, vaak door slimmere logistiek en technische innovaties. Uit cijfers blijkt dat het gemiddelde brandstofverbruik per kilometer afneemt. Dit komt zowel door brandstofbesparende maatregelen bij transportbedrijven, als door het zuiniger worden van bedrijfsvoertuigen als gevolg van inspanningen door leveranciers.

In het huidige beleid wordt voor het zware wegvervoer, zo lang elektrificatie niet haalbaar is, ingezet op biobrandstoffen, zowel vloeibaar als gasvormig. De bedrijfswagenleveranciers ontwikkelen hiertoe vrachtauto's die op deze biobrandstoffen kunnen rijden. In vergelijking met vijf jaar geleden is het aanbod echter niet significant toegenomen. Ook brandstofleveranciers ontwikkelen alternatieve brandstoffen die klimaatneutraal, schoner, goedkoper, beter inzetbaar en makkelijker schaalbaar zijn. Ondanks verschillende initiatieven van elektrische transport over de weg, zijn er bij elektrische vrachtauto's nog veel vragen en twijfels. Onbekend zijn vooralsnog de onderhoudskosten, de levensduur (van de accu's) en de inruilwaarde

Actie is nu vereist

Alle marktpartijen onderschrijven het belang van alternatieve brandstoffen. De overheid stimuleert de technische ontwikkeling, zet proeftuinen op om het bedrijfsleven met dit soort voertuigen ervaring te laten opdoen en zo kennis te ontwikkelen, subsidieert, stelt gunstige (belasting)regels op of creëert publiek-private samenwerkingsverbanden. Transportondernemers experimenteren met dit soort voertuigen of worden hier door hun klanten, de verladers, toe aangespoord. Tegelijkertijd komt er steeds meer infrastructuur voor alternatieve brandstoffen beschikbaar. Verladers, transportbedrijven en chauffeurs moeten in de toekomst in staat zijn om de CO₂-prestaties van vrachtoertuigen onderling te kunnen vergelijken. De Europese Unie treft hier met de ontwikkeling van VECTO de voorbereidingen voor. De bedoeling is dat dit systeem voor 2020 zal worden ingevoerd. Het zal onderlinge concurrentie tussen de verschillende truckmerken in de hand werken. Al deze ontwikkelingen zijn niet van de laatste maanden, al jaren wordt gestuurd op transitie van traditionele brandstoffen naar alternatieven. Desondanks is de totale inzet van voertuigen op alternatieve brandstoffen nog altijd marginaal.

De jarenlange impasse moet worden doorbroken op zoek naar versnelling. Verschillende segmenten vragen om verschillende oplossingen. Fijnmazige en stedelijke distributie moet inzetten op elektrisch. Het binnenlandsvervoer moet de biobrandstoffen gebruiken als transitiebrandstof richting elektrisch. En het internationaal vervoer zal via bio-LNG en andere biobrandstoffen uiteindelijk moeten overschakelen op waterstof. Een politieke keuze is vereist om de beschikbare biobrandstoffen in de transportsector aan te wenden in die segmenten waar (nu nog) geen alternatieve zijn. Dit betekent tevens dat gestopt moet worden met bijmenging van bio- in fossiele brandstoffen. Ook zal de overheid het goede voorbeeld moeten geven door bij inkoop het gebruik van voertuigen op alternatieve brandstoffen verplicht te stellen. Wetgeving moet worden aangepast zodat goede ideeën niet worden tegengehouden en externe kosten moeten worden belast om zo een business model te creëren.

Om ook in de toekomst op grote schaal te kunnen blijven transporteren, zal de CO2-uitstoot in de transport- en logistieke sector moeten worden teruggedrongen en dus zijn voertuigen die rijden op alternatieve brandstoffen absoluut noodzakelijk. Alleen door de impasse te doorbreken door segmentale ontwikkeling en out of the box ideeën komt het doel in zicht.

Bijdrage samengesteld door:



6.4: Partnership

evofenedex en BOVAG onderhouden al sinds jaar en dag een goede relatie. In de markt hebben de leden van onze beide verenigingen ook al jarenlange relaties met elkaar. Relaties die van oudsher een ketenrelatie was. Een relatie van een leverancier met zijn afnemer. De komende jaren zal er veel veranderen. En veranderingen volgen elkaar nog sneller op dan we al gewend waren. Die veranderingen zullen ook merkbaar worden in de manier waarop we met elkaar zaken doen. Waren we in het verleden gewend om iedere vijf jaar eens een studie te doen naar mogelijke toekomstscenario's, tegenwoordig is dit voor ons dagelijkse kost. En om goed vooruit te kunnen kijken, moet je toch af en toe even een blik over de schouder naar het verleden werpen. Onze leden, de retailers van voertuigen, verkochten voertuigen. Vanuit hun relatie met hun eigen leverancier, de fabrikant, was hun belangrijkste focus ook het verkopen van voertuigen. Een voertuig werd verkocht en als het goed was bleef er een relatie in stand om via Aftersales dienstverlening het voertuig in bedrijf te houden. De afgelopen jaren is de zakelijke klant, net als de gemiddelde consument, veranderd. Nog meer dan vroeger wordt er steeds zakelijker naar de inzet van voertuigen gekeken. En niet langer staat de vraag centraal welk voertuig er gekocht moet worden, maar tegen welke kosten zo'n machine zijn werk kan leveren. Deze ontwikkeling zal zich de komende jaren verder doorzetten. Mede onder druk van de hoge snelheid van innovaties.

Green Deal ZES

In 2014 tekenden wij de Green Deal ZES. Met als verre stip op de horizon emissieloze stadslogistiek in 2025. Op dat moment in de tijd leek dit een bijna onhaalbare taak. Want om te beginnen was er vrijwel geen productaanbod en leek er ook nog weinig beweging hiertoe bij de fabrikanten die van oudsher eigen vervoerders producten leveren.

Een periode volgde waarin werd geëxperimenteerd. Living labs, pilot programma's, nieuwkomers op de markt. Nieuwkomers met aantrekkelijke proposities en voertuigen die ons leken te gaan helpen richting die grote doelstelling in 2025. Nu we enkele jaren verder zijn, zien we dat een aantal van de nieuwkomers inmiddels weer van het strijdtoneel zijn verdwenen. Eenvoudigweg omdat de markt er nog niet klaar voor was. Maar vaker omdat ook de kwaliteit niet kon voldoen aan de huidige maatstaven. Want na ruim 100 jaar voertuigontwikkeling waren we immers aangeland in een tijdperk waarin onze medewerkers zich veilig over de weg konden bewegen in uiterst comfortabele en vooral veilige voertuigen. En als we naar specifiek vrachtauto's kijken, ook zeer efficiënt, schoon en zuinig.

De EURO VI wetgeving heeft de fabrikanten hiertoe aangezet, en het blijkt dat het dus goed mogelijk is hele grote stappen vooruit te zetten. Het was dealers van de grote merken dan ook best af en toe een doorn in het oog te zien dat er nieuwe producten op de markt kwamen die toch aan andere standards voldeden en waarbij je bij de veiligheid ook wel wat vraagtekens zou kunnen plaatsen. Voor een experiment onder toezicht natuurlijk geen probleem. Hierdoor wordt innovatie aangewakkerd. De grote vraag blijft echter wanneer die innovatie dan ook van de bestaande productielijnen zal gaan komen. Onze dealers merken dat hun klanten inmiddels een meer open houding hebben aangenomen. Van wat weerstand tegen vernieuwing en verduurzaming wordt inmiddels steeds vaker de uitspraak gehoord: 'vertel me maar waaraan ik moet voldoen, dan durf ik wel te investeren.' Natuurlijk speelt de opleving van de economie hierin een rol. Maar hieruit blijkt toch ook weer hoe belangrijk de rol is van de overheid. Want blijkbaar kan onduidelijkheid in regels of gebrek daaraan leiden tot een afwachtende houding.

Wanneer wij op dit moment in de tijd vooruit kijken dan is niet langer meer de vraag of het gaat gebeuren, maar wanneer het gaat gebeuren. En ook onze eigen overheid spreekt inmiddels duidelijker taal als het gaat om het verder terugdringen van CO2 uitstoot. Zo wordt er bovendien door de grote steden inmiddels niet meer gesproken over zero emissie distributie, maar over elektrisch. En niet anders dan dat. Ook Europees zien we deze ontwikkeling nu in sneltreinvaart doorzetten. En als klein land Nederland moeten we dan vooral kijken naar de landen die in volume belangrijk zijn voor de voertuigfabrikanten. Wanneer daar de vraag zal toenemen en introductie van elektrisch vervoer

versneld zal worden afgedwongen zullen we ook meer tempo gaan zien bij de voertuigfabrikanten. Dat zal er toe gaan leiden dat binnen afzienbare tijd volwaardige voertuigen leverbaar worden met de kwaliteits- en veiligheidsstandaards zoals u deze gewend bent van de grote merken. Een aantal van de nieuwkomers zal overleven en op vergelijkbaar niveau kunnen meekomen. Anderen zullen wellicht verdwijnen of zich op weer nieuwe innovaties gaan richten.

Door deze ontwikkeling komt ook ruimte voor een andere, een nieuwe relatie tussen voertuigdealers en hun klanten. Meer dan vroeger zal de relatie gericht zijn op het permanent inzetbaar houden van het voertuig, zo nodig 24/7. Daarbij neemt de behoefte aan regulier onderhoud tot het minimum af. Dat houdt ook in dat het verdienmodel van een voertuigleverancier moet veranderen. Immers zullen de inkomsten uit onderhoud grotendeels gaan verdwijnen. De kennis en kunde die aanwezig is zal zich meer gaan richten op meer modulair aanbod van diensten waarbij voor ieder verschillend doel ook andere voertuigen beschikbaar gemaakt kunnen worden. Die dan weer afhankelijk van gebruik en inzet kunnen worden verrekend.

Persoonlijk verwacht ik ook dat in de niet al te verre toekomst logistieke diensten meer en meer direct aan voertuigen zullen worden gekoppeld. Leveranciers van deze diensten zullen naar verwachting ook meer en meer samen werken en partnerships aangaan. Of zelfs opgaan in één onderneming. Gevolg van deze aanpak geeft de eigen vervoerder veel meer flexibiliteit en desgewenst kan hij over de volle breedte van zijn vervoersbehoefte door één partij ontzorgd worden.

Vanzelfsprekend zal dit allemaal nog niet vanzelf gaan. Vooral wanneer kijken naar de opbouw van het huidige wagenpark. Voor wat betreft de trucks zien we laatste jaren een versnelde verjonging. Bij bestelwagens hebben we wel een grotere uitdaging. Veel oudere busjes die bij kleine bedrijven rijden zijn niet zomaar vervangen door het nieuwste materiaal. Daar zullen we samen met de overheid en het bedrijfsleven nog creatiever naar passende oplossingen moeten blijven zoeken.

Aad Verkade
Branche Manager BOVAG Truckdealers



BOVAG
Postbus 1100
3980 DC Bunnik
www.bovag.nl

+31622555753 | aadverkade@bovag.nl

6.5 LZV's

Reeds geruime tijd rijden er in Nederland LZV's, lange zware motorvoertuigen, ook wel eco-combi genoemd. Deze voertuigen hebben een maximale lengte van 25,25 meter. Het maximale voertuiggewicht is 60 ton.

De maten en gewichten van LZV's wijken af van de Europese Richtlijn. De LZV's worden samengesteld uit reguliere voertuigen met wettelijke afmetingen. Door te rijden met deze LZV's kunnen CO2 uitstoot en kosten voor de logistieke keten worden verminderd. Immers drie ritten van een reguliere voertuigcombinatie kan worden vervangen door twee ritten van een LZV.

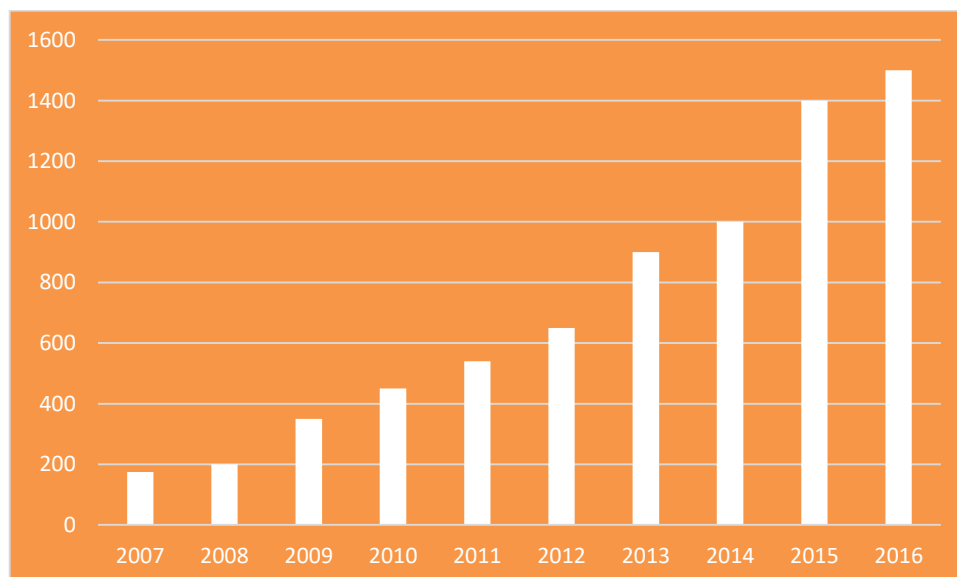
Voor het rijden met een LZV moet bij de RDW een ontheffing aangevraagd worden. Daarnaast moet de chauffeur een speciaal rijexamen hebben afgelegd en hiervoor een certificaat hebben ontvangen. De opleiding LZV chauffeur valt onder de verantwoordelijkheid van het CBR.

Het voertuig moet voor deze toepassing gekeurd worden. De keuring van LZV voertuigen en het afgeven van de ontheffing valt onder de verantwoordelijkheid van de RDW.

Het rijden met LZV's en het effect op de uitstoot is de afgelopen jaren getest. De resultaten van de proeven waren goed. Daarom is besloten om per 1 januari 2013 het rijden met lange zware vrachtvoertuigen op de Nederlandse wegen structureel toe te staan. Gedurende de proeffase zijn de ervaringen uitgebreid gevolgd en geanalyseerd.

Een LZV mag niet overal komen. Wanneer er een basisontheffing is afgegeven, is er ook de beschikking over een digitale wegenkaart. Deze digitale wegenkaart hoort bij het ontheffingsdocument. Er rijden momenteel ongeveer 1.500 LZV's in Nederland.

Aantal LZV's in Nederland



Jaartal	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Aantal	175	200	350	450	540	650	900	1000	1400	1500

Duitsland

Duitsland is zeer terughoudend met de inzet van de LZV. Slechts Duitse vervoerders en logistieke dienstverleners worden toegelaten, Buitenlandse vervoerders worden vooralsnog geweerd. In Duitsland rijden momenteel ongeveer 200 LZV's.

België

België is voor wat betreft de inzet van LZV's zeer terughoudend en erg verdeeld. Toelating wordt per gewest geregeld. Wallonië gaat LZV's toestaan op basis van wederkerigheid. Vlaanderen start in de zomer van 2018 een tweede proef. In Vlaanderen rijden momenteel slechts twee LZV's.

Voor wat betreft de kostenontwikkelingen van deze voertuigen kan worden gesteld dat die overeen komen met die van de zwaarste categorie uit het overzicht. Op onderstaand is een calculatie van een LZV in een veel voorkomende configuratie.

Vaste kosten in € per jaar	
Rentekosten	€ 4.455,00
Motorrijtuigenbelasting	€ 824,00
Verzekeringskosten	€ 4.500,00
Eurovignetkosten	€ 1.250,00
Onderhoudskosten	€ 0,00
Afschrijvingskosten	€ 21.428,57
Overhead	€ 973,73
Winst en risico	
Totaal	€ 33.431,30
Variabele kosten in € per km	
Afschrijving	
Banden	€ 0,08
Brandstof	€ 0,44
Reparatie en onderhoud	
Overhead	€ 0,02
Winst en risico	
Totaal	€ 0,53
Bepalen vaste kosten per dag en per uur	
Aantal dagen per jaar	€ 253,00
Vaste kosten per dag	€ 132,14
Aantal uren per dag	8
Vaste kosten per uur	€ 16,52
Aantal uren per jaar	2024
Vaste kosten per uur	€ 16,52

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. Het uurloon wordt op basis van een 48-urige werkweek meegenomen.

Kostenniveau per 1 oktober 2017 (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%	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%	0,1%	
* Motorrijtuigenbel.	0,4%	0,4%	0,3%	0,4%	0,4%	0,3%	
* Eurovignet	N.V.T.	N.V.T.	N.V.T.	1,0%	0,9%	0,8%	
* Verzekering	4,9%	4,4%	3,7%	5,2%	4,7%	4,1%	
* Onderh. opbouw	0,5%	0,5%	0,4%	0,5%	0,5%	0,4%	
* Afschrijving	11,0%	9,9%	-	12,7%	11,4%	-	
Totale vaste kosten	17,0%	15,3%	4,5%	20,0%	18,0%	5,7%	
* Afschrijving	-	-	12,9%	-	-	11,5%	
* Banden	1,9%	3,4%	4,8%	1,2%	2,2%	3,1%	
* Brandstof	7,1%	12,7%	17,7%	8,1%	14,5%	20,9%	
* Rep./Onderhoud	2,5%	4,5%	6,3%	2,2%	4,0%	5,7%	
Totale variabele kosten	11,5%	20,6%	41,7%	11,5%	20,7%	41,3%	
Totale materieelkosten	28,5%	35,9%	46,3%	31,6%	38,7%	47,0%	
* 71,5%	64,1%	53,7%	68,4%	61,3%	53,0%	52,5%	
(incl.soc.lasten)							
Totale kosten ¹⁾	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
¹⁾ exclusief overheadkosten							
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.	0,4%	0,3%	0,3%	1,0%	0,9%	0,7%	
* Eurovignet	0,9%	0,8%	0,7%	1,3%	1,2%	1,0%	
* Verzekering	6,4%	5,7%	4,9%	7,9%	6,9%	6,0%	
* Onderh. opbouw	0,5%	0,4%	0,4%	0,0%	0,5%	0,4%	
* Afschrijving	15,7%	13,8%	11,9%	21,5%	18,8%	16,2%	
Totale vaste kosten	24,2%	21,2%	18,2%	32,1%	28,5%	24,6%	
* Afschrijving	-	-	-	-	-	-	
* Banden	1,4%	2,5%	3,6%	1,4%	2,4%	3,5%	
* Brandstof	10,5%	18,4%	26,3%	10,1%	17,6%	25,3%	
* Rep./Onderhoud	2,1%	3,6%	5,2%	2,2%	3,9%	5,6%	
Totale variabele kosten	14,0%	24,5%	35,1%	13,7%	23,9%	34,4%	
Totale materieelkosten	38,1%	45,7%	53,3%	45,7%	52,5%	59,0%	
* Loonkosten D5	61,9%	54,3%	46,7%	54,3%	47,5%	41,0%	
(incl.soc.lasten)							
Totale kosten ¹⁾	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
¹⁾ exclusief overheadkosten							

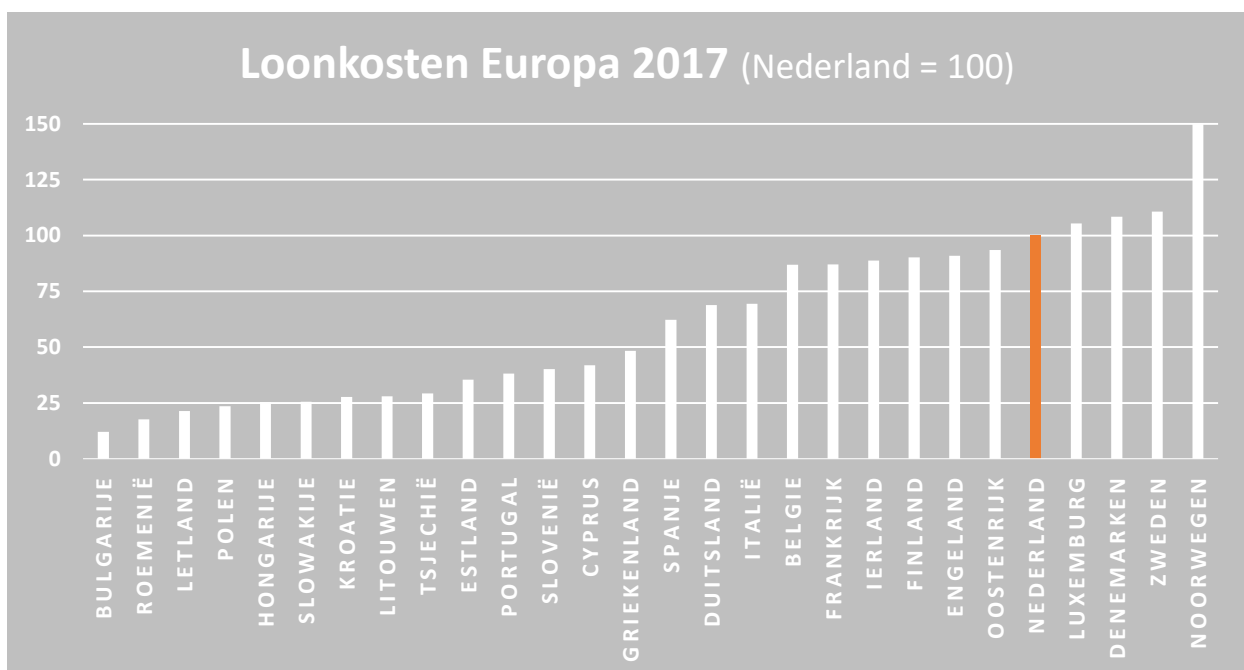
8. Internationaal wegvervoer

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

Loonkosten

De loonkosten voor chauffeurs in Europa verschillen enorm. Onderstaande tabel maakt inzichtelijk wat de verhouding in loonkosten is tussen de verschillende Europese lidstaten,

Hierbij namen we Nederland als uitgangspunt (100). De cijfers over 2016 zijn bij het opstellen van het rapport voorlopige cijfers.



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

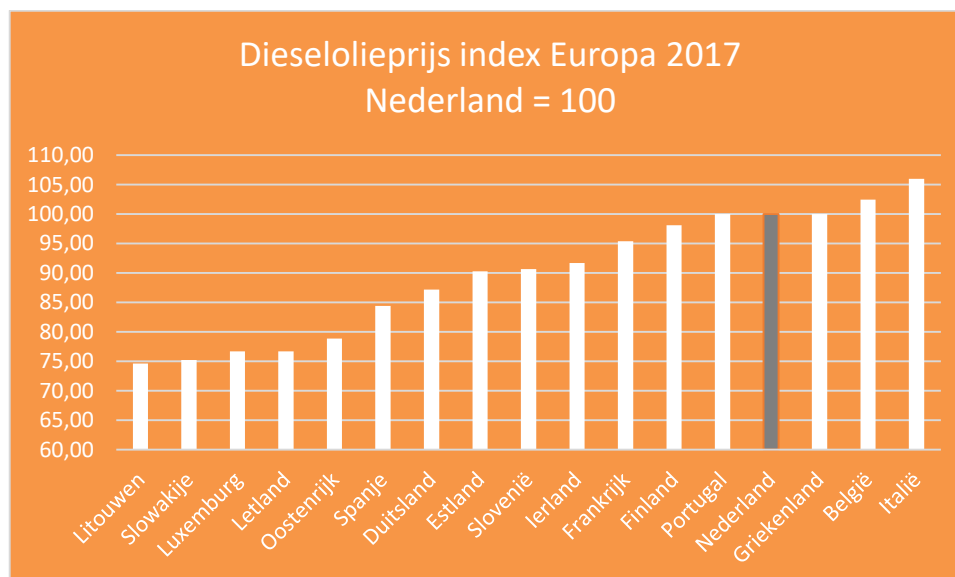
vervoer (op basis van aantal ton/kilometers in 2016), de ontwikkeling van de loonkosten tussen 2012 en 2017 weer. In de bijlage is van alle landen de ontwikkeling weergegeven.

Jaartal	2012	2015	2016	Ontwikkeling 2017 t.o.v. 2012
Roemenië	100	7,60%	3,55%	25,40%
Bulgarije	100	5,95%	1,33%	18,10%
Portugal	100	4,50%	0,65%	4,50%
Litouwen	100	3,70%	3,03%	25,40%
Slowakije	100	3,55%	1,65%	9,40%
Duitsland	100	3,25%	0,88%	2,70%
Hongarije	100	2,95%	1,70%	14,30%
Tsjechië	100	2,35%	1,20%	9,70%
Polen	100	1,15%	1,35%	9,20%
Spanje	100	-1,20%	1,90%	2,10%

Brandstofontwikkelingen

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

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



[1] Bron: IRU

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

Jaartal	2016	2017	Ontwikkeling t.o.v. 2016
Bulgarije (BGN)	1,94	2,02	0,08%
Denemarken (DKK)	8,38	10,19	1,81%
Engeland (BGP)	1,131	1,21	0,08%
Hongarije (HUF)	334	362,70	28,70%
Kroatië (HRK)	8,24	8,99	0,75%
Noorwegen (NOK)	13,73	15,05	1,32%
Polen (PLN)	4,2	4,2	0,00%
Roemenië (RON)	4,46	5,05	0,59%
Tsjechië (CZK)	27,09	28,90	1,81%

Marktverdeling

Om onderscheid te maken in het aandeel goederenvervoer per lidstaat ten opzichte van het totaal in Europa, analyseren we het aantal ton/km dat er iedere lidstaat maakt. transportlanden in Europa. De cijfers laten zien dat het aantal ton/km's binnen Europa

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

Jaartal	2012	2013	2014	2015	2016	Ontwikkeling t.o.v. 2015 in %
Duitsland	307.009	305.744	310.142	n/a	315711	
Poland	222.332	247.594	250.931	260.713	290.749	11,52
Spanje	199.209	192.597	195.767	209.390	216.997	3,63
Engeland	158.461	147.188	143.177	158.924	176.678	11,17
Frankrijk	172.445	171.472	165.225	153.580	155.843	1,47
Italië	124.015	127.241	117.813	116.820	112.637	-3,58
Netherlands	67.804	70.184	70.897	69.492	67.964	-2,20
Tsjechië	51.228	54.893	54.092	57.200	50.315	-12,04
Sweden	33.481	33.529	41.964	41.502	42.673	2,82
Romania	29.662	34.026	35.136	39.023	176.678	23,46



BP Energy Outlook

Country and regional insights - Global

Global energy consumption grows by around 30% over the Outlook; the global economy nearly doubles in size; and energy intensity falls faster than at any time since at least 1965.

Fast facts

1. Renewables are the fastest growing fuel source, quadrupling over the next 20 years. Even so, fossil fuels remain the dominant source of global energy supplies (77%) in 2035.
2. Energy demand within the OECD barely grows over the Outlook. By 2035, the OECD accounts for only a third of global primary energy demand, down from a half in 2007 and two-thirds in 1979.
3. By 2035 coal accounts for less than 25% of primary energy, its lowest share since the industrial revolution.

+1.3%

Annual growth in global energy consumption

50%

Fossil fuels contribution to global primary energy growth

+291%

Growth in renewables over the outlook

+0.6%

Annual growth in global CO₂ emissions for energy use

- World energy demand is projected to grow by 1.3% p.a. from 2015 to 2035. Virtually all of this growth comes from emerging economies, with China and India accounting for over half the increase.
- Global energy intensity (the ratio of energy demand to GDP) is projected to decline by 2% p.a. over this period – faster than in any 20-year period since our data began in 1965.
- Gas grows faster than coal and oil, (1.6% p.a.), overtaking coal to become the second-largest global fuel source by 2035. Oil remains the dominant global fuel and continues to grow (0.7% p.a.) but at a slowing pace. Coal growth slows sharply (0.2% p.a.), well below the average growth of the previous 20 years (2.7% p.a.). Coal demand peaks in the mid-2020s.
- Nuclear, hydro and other renewables together account for half of the growth in energy supplies over the next 20 years, with their share in primary energy rising from 15% to 23% by 2035.
- Solar and wind are the two fastest growing fuels, with solar rising more than eightfold and wind more than fourfold over the Outlook.
- Nearly two thirds of the increase in global energy demand is for power generation, as the world economy continues to electrify.
- Global liquids demand (oil, biofuels and other liquids) increases by around 15 Mb/d to reach 110 Mb/d by 2035. The transport sector accounts for about two-thirds of this increase in demand.
- Global oil production becomes geographically more concentrated as low cost producers gain share. The Middle East, US, and Russia account for 63% of oil production in 2035, up from 56% in 2015.
- Shale gas accounts for around two-thirds of the growth in global gas supplies over the Outlook and a quarter of global gas supplies by 2035.
- Liquefied natural gas grows nearly three times faster than international gas trade, so by 2035 LNG accounts for around half of all globally traded gas.
- CO₂ emissions from energy use continue to grow, rising by 13% by 2035. This is despite emissions growing at less than a third of the rate seen in the past 20 years (0.6% p.a. vs 2.1% p.a.).



BP Energy Outlook

Country and regional insights – Global

	Level		Shares		Change (abs.)		Change (%)		Change (annual)*	
	2015	2035	2015	2035	1995-2015	2015-2035	1995-2015	2015-2035	1995-2015	2015-2035
Primary energy consumption (units in Mtoe unless otherwise noted)										
Total	13147	17157			4559	4010	53%	31%	2.2%	1.3%
Oil†(Mb/d)	93	106	32%	29%	23	14	32%	15%	1.4%	0.7%
Gas (Bcf/d)	336	462	24%	25%	129	127	63%	38%	2.5%	1.6%
Coal	3840	4032	29%	24%	1595	193	71%	5%	2.7%	0.2%
Nuclear	583	927	4%	5%	57	344	11%	59%	0.5%	2.3%
Hydro	893	1272	7%	7%	330	379	59%	42%	2.3%	1.8%
Renewables (including biofuels)	439	1715	3%	10%	394	1276	870%	291%	>10%	7.1%
Power	5519	7997			2241	2478	68%	45%	2.6%	1.9%
Supply										
Oil† (Mb/d)	95	107			25	12	37%	12%	1.6%	0.6%
Gas (Bcf/d)	342	462			138	120	68%	35%	2.6%	1.5%
Coal	3830	4151			1568	321	69%	8%	2.7%	0.4%

*Compound annual growth rate

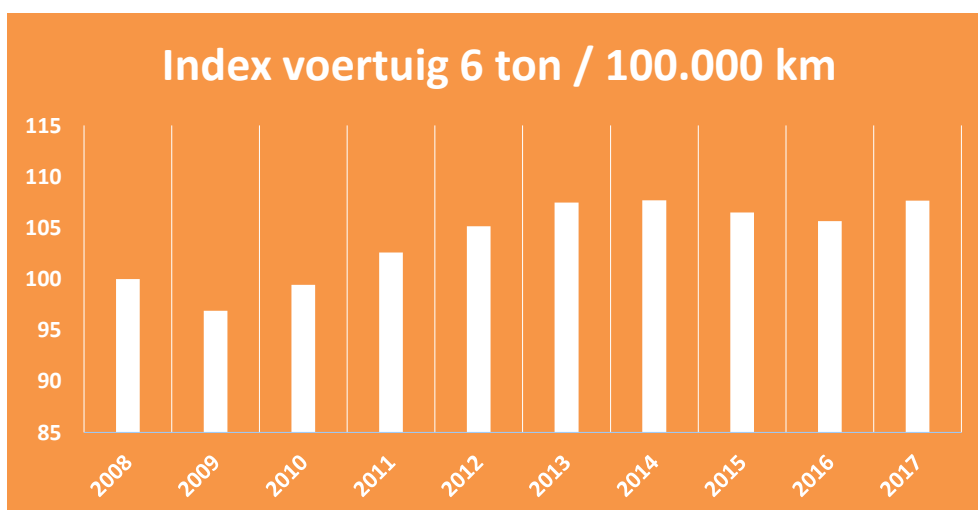
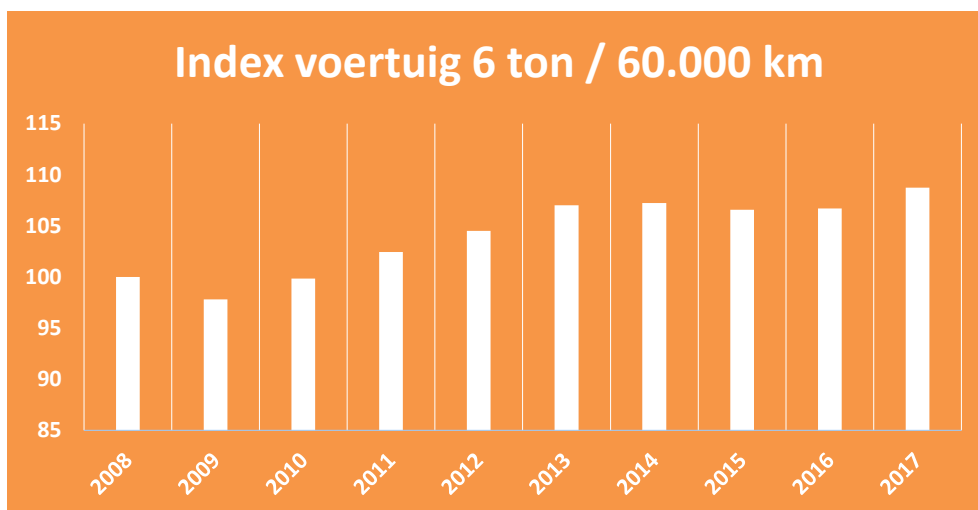
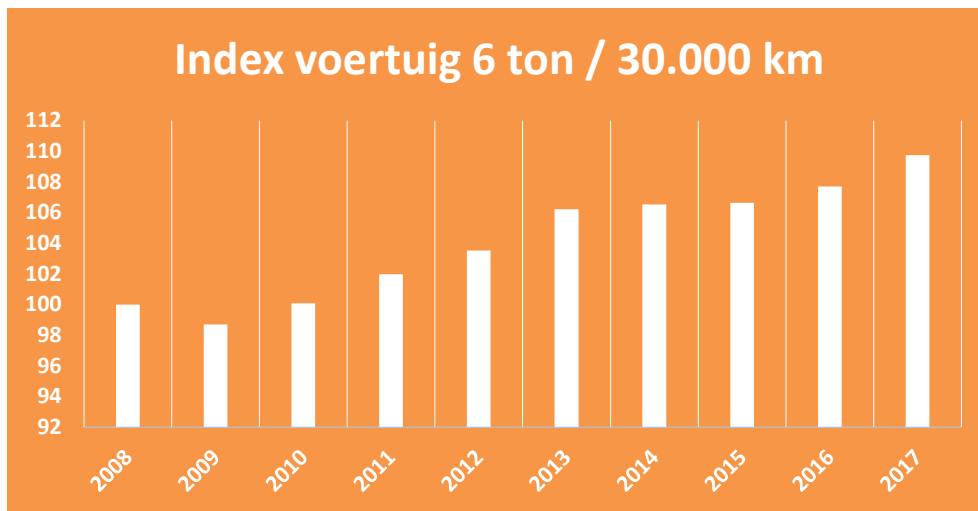
†Oil supply includes crude oil, shale oil, oil sands, natural gas liquids, liquid fuels derived from coal and gas, and refinery gains, but excludes biofuels. Oil demand includes consumption of all liquid hydrocarbons, but excludes biofuels.

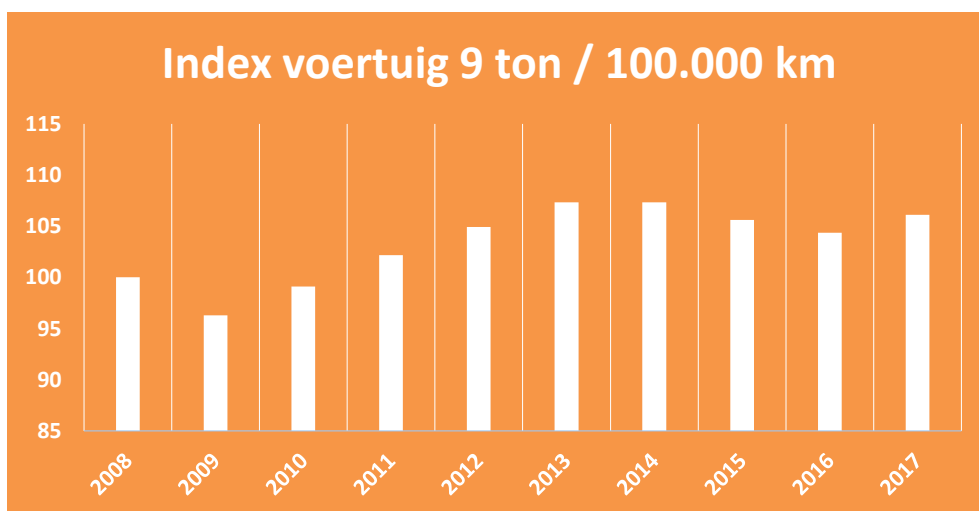
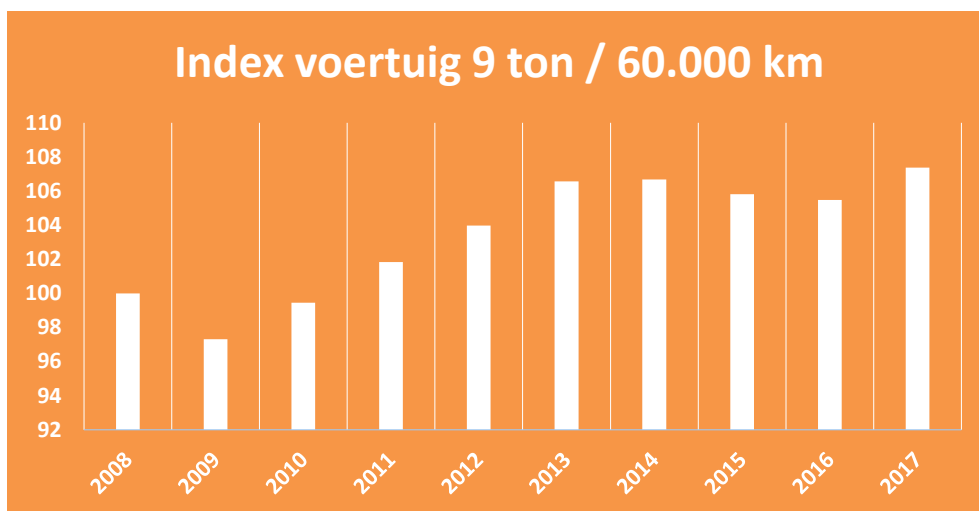
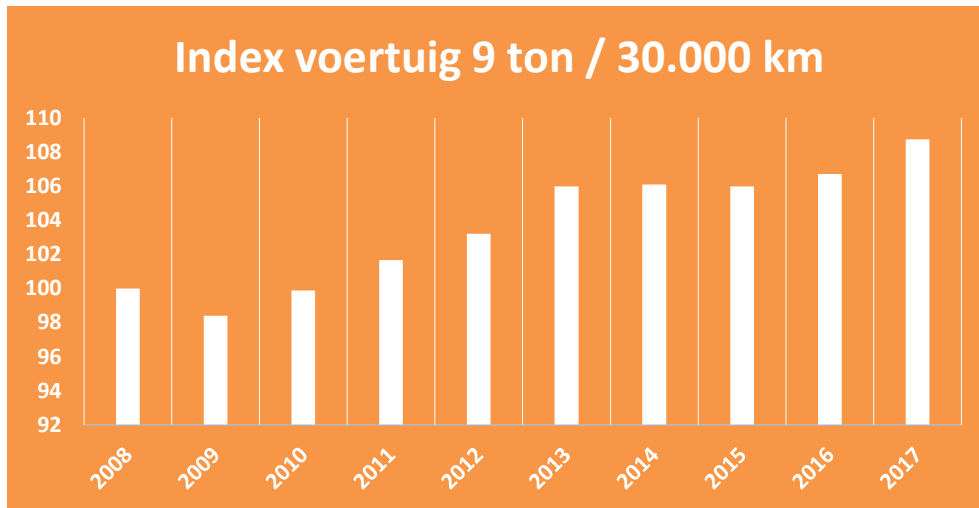
Bijlagen

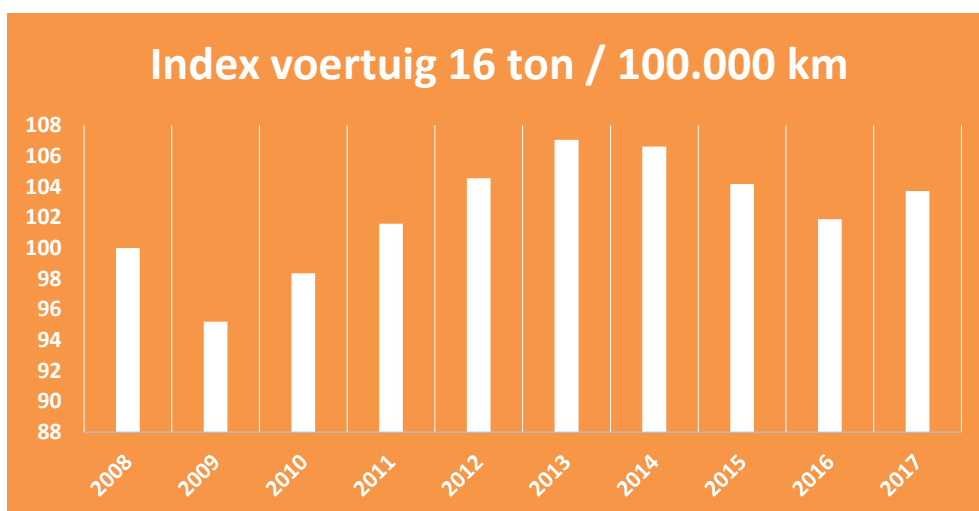
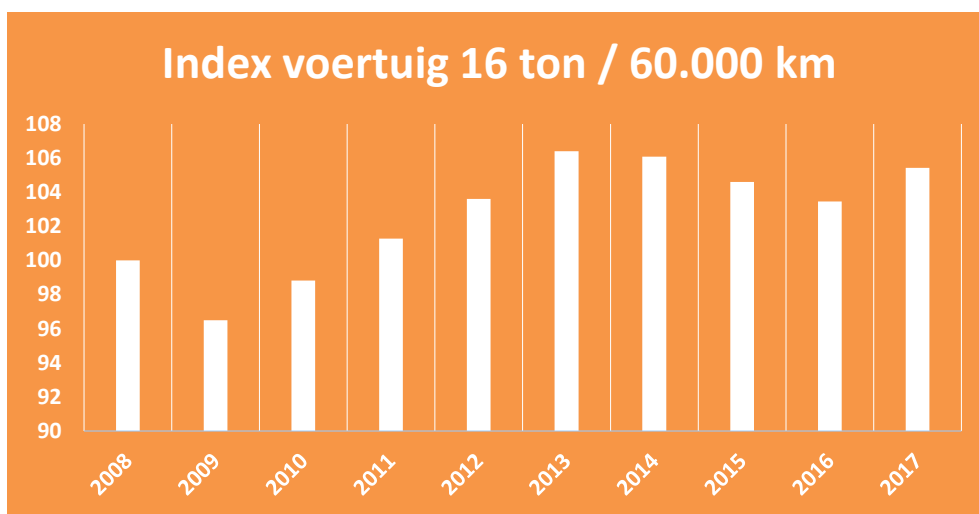
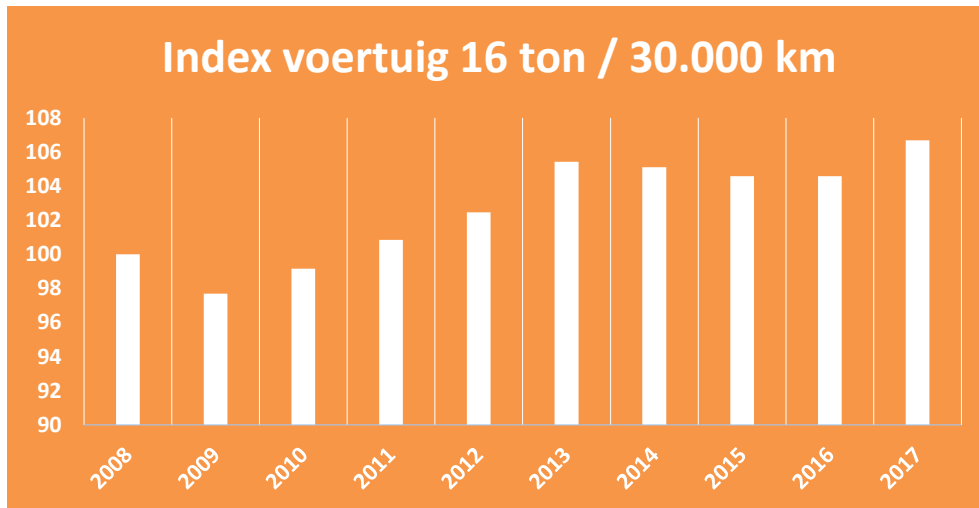
Op de volgende pagina's kunt u aanvullende informatie over de volgende onderwerpen vinden:

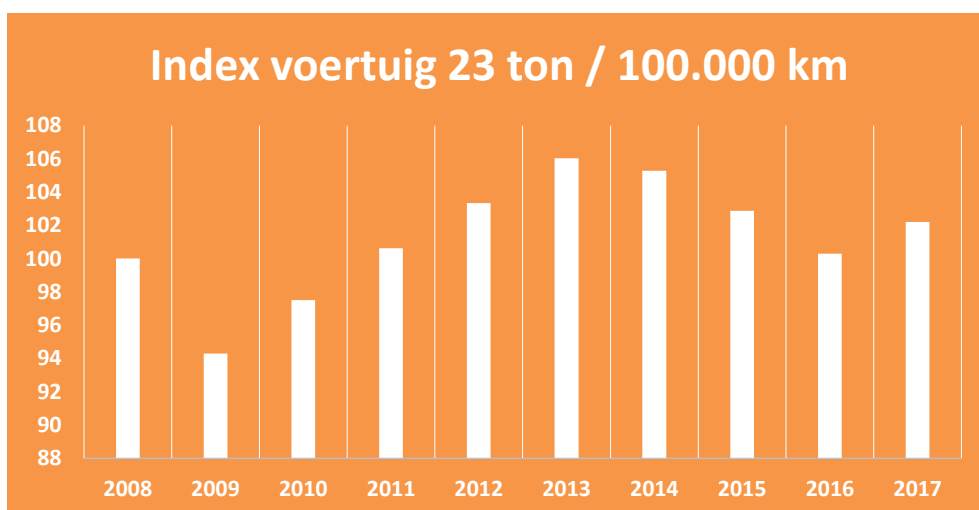
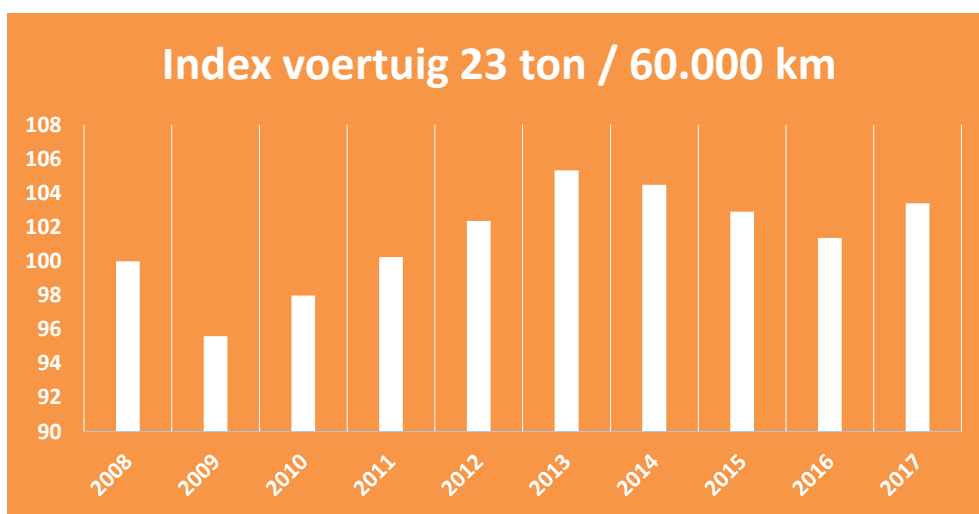
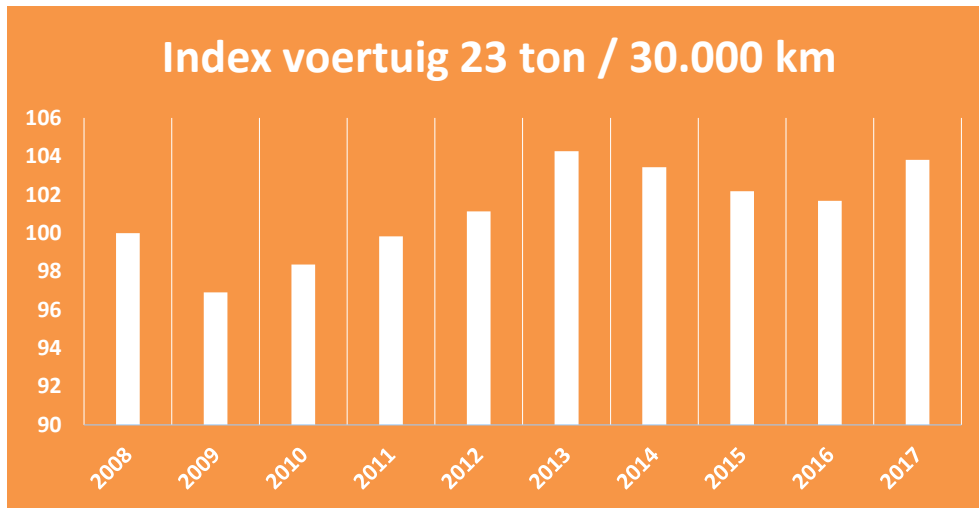
- Index kostenontwikkelingen per laadvermogen en kilometrage
- Ontwikkeling loonkosten Europa
- Ontwikkeling marktaandeel wegvervoer Europa

Index kostenontwikkelingen per laadvermogen en kilometrage









Ontwikkeling loonkosten Europa

Land	Loon 2012	2013	2014	2015	2016	Ontwikkeling 2017 t.o.v 2012
België	€ 48.937	1,50%	0,70%	0,00%	0,08%	2,30%
Bulgarije	€ 5.897	1,50%	7,20%	5,95%	1,33%	18,10%
Tsjechië	€ 15.395	0,70%	0,90%	2,35%	1,20%	9,70%
Denemarken	€ 59.559	1,20%	0,90%	0,60%	0,80%	4,90%
Duitsland	€ 38.658	-1,70%	-0,60%	3,25%	0,88%	2,70%
Estland	€ 15.177	12,80%	8,50%	2,75%	2,78%	34,30%
Ierland	€ 49.178	1,60%	-1,40%	-1,25%	1,03%	4,10%
Griekenland	€ 30.320	-2,80%	4,80%	-1,25%	n/a	-8,20%
Spanje	€ 35.102	-0,60%	0,30%	-1,20%	1,90%	2,10%
Frankrijk	€ 47.499	-0,20%	0,40%	0,95%	0,53%	5,60%
Kroatië	€ 14.850	3,20%	-1,50%	2,20%	1,08%	7,60%
Italië	€ 40.529	1,80%	-1,70%	-1,10%	0,15%	-1,30%
Cyprus	€ 25.500	-1,30%	-2,30%	-2,40%	0,95%	-5,50%
Letland	€ 10.666	2,40%	4,50%	4,95%	2,90%	15,80%
Litouwen	€ 12.842	5,80%	2,40%	3,70%	3,03%	25,40%
Luxemburg	€ 56.672	3,60%	2,50%	0,95%	-0,35%	7,30%
Hongarije	€ 12.818	0,00%	2,90%	2,95%	1,70%	14,30%
Oostenrijk	€ 51.034	1,70%	2,30%	7,10%	-2,20%	5,60%
Polen	€ 12.433	3,20%	3,40%	1,15%	1,35%	9,20%
Portugal	€ 21.076	-0,70%	2,30%	4,50%	0,65%	4,50%
Roemenië	€ 8.108	1,90%	4,40%	7,60%	3,55%	25,40%
Slovenië	€ 23.065	-2,50%	2,80%	0,95%	-0,03%	0,30%
Slowakije	€ 13.440	-0,90%	1,30%	3,55%	1,65%	9,40%
Finland	€ 50.311	0,50%	2,80%	0,95%	-0,35%	3,40%
Zweden	€ 58.164	2,60%	1,00%	3,10%	0,75%	9,70%
Engeland	€ 49.321	2,60%	3,80%	0,85%	-0,65%	6,30%
Noorwegen	€ 79.957	4,40%	3,30%	2,15%	1,10%	11,38%
Turkije	€ 11.427	12,20%	8,00%	11,60%	10,85%	n/a

Ontwikkeling marktaandeel wegvervoer Europa

In miljoenen ton/km's	2012	2013	2014	2015	2016	ontwikkeling t.o.v. 2015 in %
Duitsland	307.009	305.744	310.142	:	315711	
Poland	222.332	247.594	250.931	260.713	290.749	11,52
Spanje	199.209	192.597	195.767	209.390	216.997	3,63
Engeland	158.461	147.188	143.177	158.924	176.678	11,17
Frankrijk	172.445	171.472	165.225	153.580	155.843	1,47
Italië	124.015	127.241	117.813	116.820	112.637	-3,58
Netherlands	67.804	70.184	70.897	69.492	67.964	-2,20
Tsjechië	51.228	54.893	54.092	57.200	50.315	-12,04
Sweden	33.481	33.529	41.964	41.502	42.673	2,82
Romania	29.662	34.026	35.136	39.023	48.176	23,46
Hungary	33.736	35.818	37.517	38.353	40.002	4,30
Slovakia	29.693	30.147	31.358	33.540	36.139	7,75
Bulgarije	24.372	27.097	27.854	32.297	35.409	9,64
Portugal	32.935	36.555	34.863	31.835	34.877	9,56
België	32.105	32.796	31.808	31.729	30.865	-2,72
Lithuania	23.449	26.338	28.067	26.485	30.974	16,95
Finland	25.460	24.429	23.401	24.488	26.837	9,59
Oostenrijk	26.089	24.213	24.299	24.436	25.082	2,64
Norway	20.171	21.317	21.594	23.136	20.932	-9,53
Griekenland	20.839	18.970	19.223	19.764	20.903	5,76
Slovenia	15.888	15.905	16.273	17.909	18.707	4,46
Denemarken	16.679	16.072	16.184	15.500	16.094	3,83
Latvia	12.178	12.816	13.670	14.690	14.227	-3,15
Switzerland	12.966	12.817	13.067	12.441	12.134	-2,47
Kroatië	8.649	9.133	9.381	10.439	11.337	8,60
Ierland	9.976	9.215	9.751	9.900	11.616	17,33
Luxembourg	7.950	8.606	9.599	8.850	9.324	5,36
Estland	5.791	5.986	6.310	6.263	6.716	7,23
Cyprus	896	634	538	563	703	24,87

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