



▶ Jaarverslag 2015

niwo

Kwaliteit in transport begint bij de NIWO

pagina

| | |
|----|--|
| 3 | Voorwoord |
| 4 | DEEL 1 |
| 5 | Directieverslag |
| 5 | Doelstelling |
| 5 | Activiteiten van de NIWO |
| 7 | Personeel |
| 9 | Financiële resultaten en vermogenspositie |
| 10 | Eurovergunningen |
| 10 | Onderzoek naar de eisen van vergunningverlening |
| 10 | Onderzoek naar risico bedrijven |
| 11 | Onderzoek binnen de koeriers-, express en pakket-dienstsector (KEP-sector) |
| 11 | Onderzoek binnen de verhuissector |
| 11 | Gezamenlijke aanpak malafide ondernemingen en schijnconstructies |
| 12 | Ontvangen aanvragen |
| 13 | Beëindigde vergunningen |
| 13 | Vergunningbewijzen |
| 14 | Last onder dwangsom |
| 14 | Aantal vergunninghouders en vergunning-bewijzen |
| 16 | Faillissementen |
| 17 | Overige vergunningen en documenten |
| 17 | Registratie bij NVWA |
| 17 | Verklaring voor visumaanvraag Rusland |
| 18 | Bestuurdersattest goederenvervoer |
| 18 | Nationaal certificaat personenvervoer |
| 18 | Rit- en termijnmachtigingen |
| 19 | CEMT-vergunningen |
| 20 | VIHB-registratie afvalstoffen |
| 21 | TIR-carnets |

pagina

| | |
|----|--|
| 22 | Bilateraal overleg |
| 22 | Servië |
| 22 | Norduk |
| 23 | Bezwaar en beroep |
| 23 | Bezwaarschriften |
| 23 | Beroepschriften |
| 23 | Bibob-adviezen |
| 25 | Beleidsmatige ontwikkelingen |
| 25 | Beleidsregel vergunningverlening van de NIWO |
| 25 | Wet aanpak schijnconstructies (WAS) |
| 25 | Rol van de NIWO bij de aanpak schijnconstructies |
| 26 | Last onder dwangsom |
| 27 | DEEL 2 |
| 28 | 1. Jaarrekening 2015 |
| 28 | 1.1 Balans per 31 december |
| 29 | 1.2 Staat van baten en lasten |
| 30 | 1.3 Toelichting op de jaarrekening |
| 32 | 2. Overige gegevens |
| 33 | 2.1 Vaststellen en goedkeuren jaarrekening |
| 33 | 2.2 Controleverklaring |
| 35 | Bijlage I Tabellen vergunningen en documenten |
| 36 | Eurovergunning |
| 37 | NVWA |
| 37 | Visum Rusland |
| 37 | Bestuurdersattest |
| 37 | CEMT-vergunningen |
| 37 | VIHB-registratie |
| 37 | TIR-carnets |
| 38 | Rit- en termijnmachtigingen |

pagina

| | |
|----|---|
| 39 | Bijlage II Organisatie |
| 40 | Organisatie |
| 41 | Raad van Beheer per 1 januari 2016 |
| 41 | Financiële Commissie per 1 januari 2016 |
| 41 | Bureau per 1 januari 2016 |
| 41 | Commissie Vergunningverlening Beroepsgoederenvervoer per 31 augustus 2015 |
| 42 | Organogram per 1 januari 2016 |
| 43 | Bijlage III Onderzoek kosten en rentabiliteit |
| 44 | Overeenkomst met Panteia/NEA |
| 44 | Kosten |
| 47 | Rentabiliteit |
| 49 | Bijlage IV Tarieven |
| 50 | Tarieven |
| 51 | Colofon |

De Nederlandse wegvervoerders hebben 2015 met minder verlies afgesloten dan voorgaande jaren. In opdracht van de NIWO heeft Panteia berekend dat het rendement in het binnenlands vervoer is omgeslagen in een kleine plus en dat in het grensoverschrijdend vervoer het verlies verder is afgenomen.

Uit de cijfers van het CBS blijkt dat de omzet in de Nederlandse transportsector zich positief blijft ontwikkelen. Zij het dat de groeicijfers per deelmarkt nogal verschillen. In de verhuis- en de koeriersdienstensector was de groei groot (richting 10%). Het overige wegvervoer kende aanzienlijk mindere groeicijfers, namelijk tussen de 1 en 2%. Het aantal Eurovergunninghouders dat in 2015 failliede, daalde gelukkig fors. Kortom, het is een beeld van een sector die na een zeer lastige periode weer aan het opkrabbelen is. Het voorzichtige herstel dat in de loop van 2013 inzette en in 2014 continueerde, heeft zich gelukkig ook in 2015 laten zien. Dat herstel vormt een goede basis om er in 2016 vol goede moed met zijn allen tegen aan te gaan. Met gebruikmaking van het innovatieve ondernemerschap dat in de wegtransportsector meer en meer zichtbaar is. De jaarlijkse ondernemersprijs van TLN bewijst dat vele ondernemers in dit opzicht op de goede weg zijn.

De NIWO is dat ook. Met een vernieuwd elan wordt sinds enkele jaren gestreefd naar een continue verbetering van het functioneren. Dat elan kreeg medio 2015 een boost toen het kabinet besloot de NIWO als zelfstandig bestuursorgaan (zbo) te laten voortbestaan. En dus niet op te laten slokken door een andere zbo of door een agentschap van een ministerie. Dat is goed nieuws voor de NIWO-medewerkers en natuurlijk ook voor de wegtransportsector. Die verdient het immers om een eigen publieke dienstverlener te hebben: een vergunningverlenende instantie die handelt met kennis van zaken, korte doorlooptijden kent, al vele jaren op rij de tarieven niet verhoogt en transparant en kosteneffectief is. Dat besef wordt gedeeld in Den Haag.

Dit betekent niet dat alles ongewijzigd blijft. Op 1 januari 2017 zal de NIWO zijn omgevormd van een (privaatrechtelijke) stichting in een zogenoemd publiekrechtelijk ZBO. Daar zal de individuele transportondernemer weinig tot niets van merken, maar de governance van de NIWO zal wel ingrijpend wijzigen. De bestaande Raad van Beheer wordt namelijk vervangen door een kleine Raad van Advies met uitsluitend door de minister benoemde, onafhankelijke en deskundige leden. De betrokkenheid van de sector die nu nog is gewaarborgd in de Raad van Beheer, wordt in de toekomst georganiseerd in een zogenoemde sectorraad. Over dit model hebben de bij de NIWO betrokken partijen en de minister van Infrastructuur en Milieu unaniem positief geadviseerd en de desbetreffende wetwijziging is door het kabinet in gang gezet. Begin januari 2016 lag het wetsvoorstel voor advies bij de Raad van State.

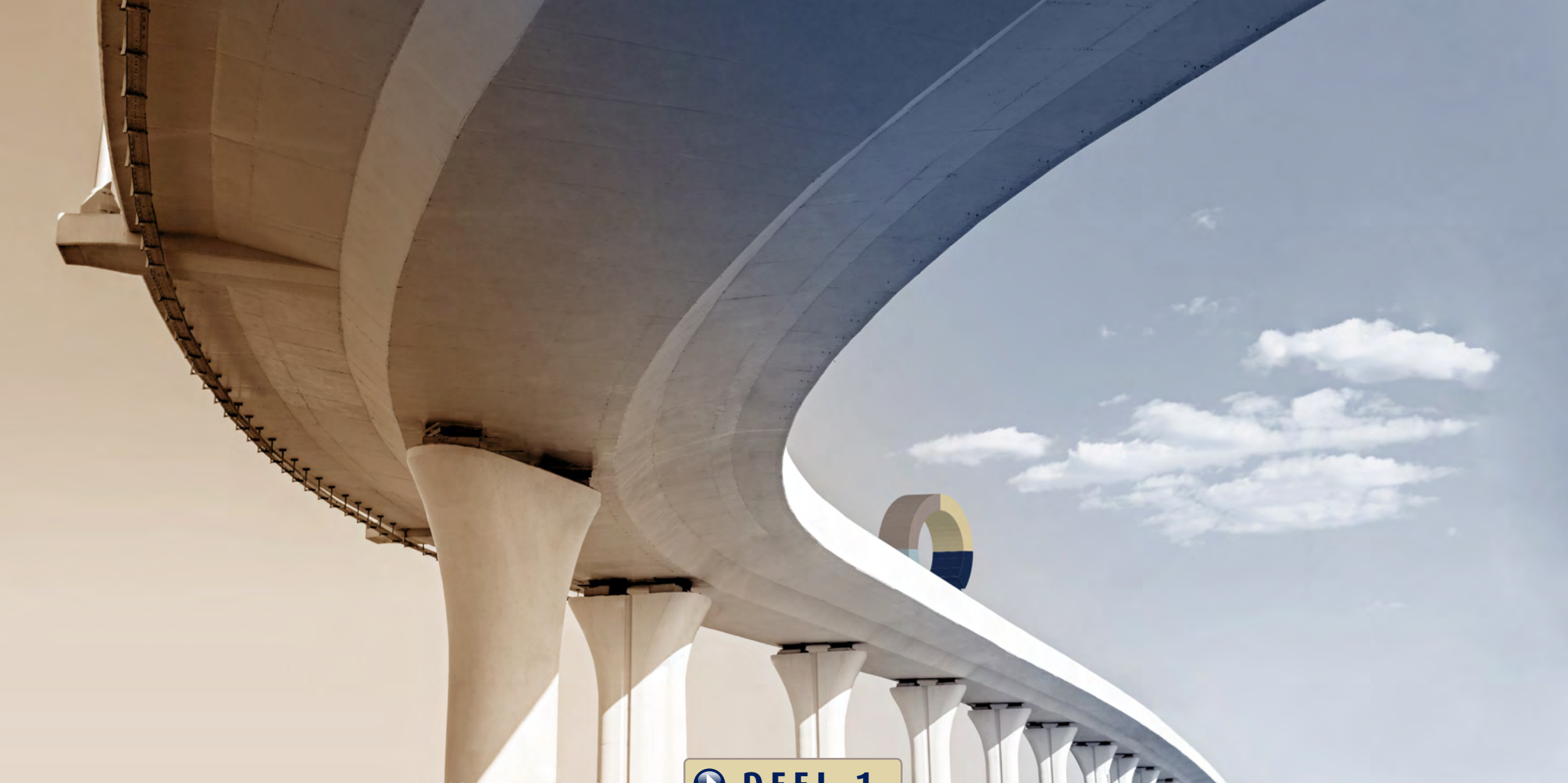
Door de NIWO zijn alle in het vorige jaarverslag opgesomde beleids- en andere initiatieven overeenkomstig de planning in uitvoering gebracht. Op deze plaats noem ik de publicatie van op onderdelen aangevulde beleidsregels (met name op het punt van het begrip 'financiële verstengeling' om ongewenste ondernemingsconstructies tegen te gaan), de intensivering van het opleggen van de last onder dwangsom, de succesvolle Europese aanbesteding om de gebruikte ICT binnen de NIWO in 2016 volledig te vernieuwen en de grondige renovatie van het pand van de NIWO in Rijswijk. Maar natuurlijk bleef het primaire proces centraal staan. De tweede helft van 2015 kenmerkte zich door een sterk verhoogde instroom van aanvragen voor een Eurovergunning. Na druk vanuit de NIWO en de inspectiediensten bleek eindelijk de noodzaak van het hebben van de Eurovergunning ook bij de kleine(re) koeriersdiensten door te dringen. Aan het einde van het verslagjaar zijn ook alle verhuisbedrijven door de NIWO aangeschreven, omdat ook in die deelmarkt elk bedrijf hoort te beschikken over de verplichte vergunning.

Het komende jaar zal bij de NIWO in het teken staan van de invoering van een geheel vernieuwde ICT waarmee wordt beoogd zowel het interne proces als de digitale dienstverlening aan de vergunningaanvrager op de meest moderne leest te schoeien. De komende jaren zal de mogelijkheid blijven bestaan om de communicatie die gepaard gaat met de behandeling van een aanvraag per post te blijven doen. Maar uitgangspunt is dat ondernemingen zo veel mogelijk overstappen op uitsluitend digitale communicatie met de NIWO. Daartoe zal '*mijnNIWO*' geheel worden vernieuwd en interactief worden gemaakt. Elke ondernemer zal uiteraard worden ingelicht voordat dit in de tweede helft van 2016 gebeurt. Terwijl ik dit voorwoord schrijf wordt bezien op welke wijze de invoering van deze nieuwe manier van werken zo geleidelijk en geruisloos mogelijk kan worden bewerkstelligd. Ik heb er alle vertrouwen in dat de NIWO langs deze weg kan bijdragen aan het verminderen van de administratieve lasten.



Het jaar 2015 was een belangrijk jaar voor de NIWO. Namens de Raad van Beheer spreek ik mijn dank uit jegens de directie en de medewerkers van de NIWO die gezamenlijk een mooie prestatie hebben weten neer te zetten. Ik wens iedereen die werkzaam is in de wegtransportsector een succesvol 2016 toe!

Alexander Sakkers,
voorzitter Raad van Beheer NIWO



DEEL 1

Doelstelling

De NIWO heeft als doel het bevorderen van het goed functioneren van de markt van het binnenlands en grensoverschrijdende beroepsgoederenvervoer over de weg.

De NIWO realiseert dit:

- door het uitvoeren van wettelijk opgedragen taken en werkzaamheden, waaronder:
 - verlening, verlenging en intrekking van communautaire vergunningen;
 - toetsing en intrekking van binnenlandse vergunningen;
 - verlening en intrekking van CEMT-vergunningen, ritmachtigingen en bestuurdersattesten;
 - beheer van gegevensbestanden en het verstrekken van gegevens uit die bestanden;
- coördineren van onderhandelingen voor de uitvoering van verdragen over wegvervoer van goederen;
- door het uitvoeren van overige door de overheid aan de NIWO toevertrouwde taken en werkzaamheden, zoals de VIHB-registratie, de uitgifte van TIR-carnets en het voeren van internationaal overleg over onder meer ritmachtigingen;
- door het uitvoeren van alle overige taken en werkzaamheden die het realiseren van het doel bevorderen, zoals het na overleg met de transportsector adviseren van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en het onderhouden van nationale en internationale netwerken.

Activiteiten van de NIWO

Naast het zorgvuldig en snel uitvoeren van de primaire taken heeft de NIWO in 2015, waar nodig met steun van de Raad van Beheer, de volgende activiteiten ontplooid.

- Verwerking van de in 2015 gestegen instroom van vergunningaanvragen.
- Aanwijzing van zogenoemde risicobedrijven en intensivering van onderzoek naar bijvoorbeeld schijnconstructies.
- Gericht benaderen en faciliteren van koeriers- en pakketdiensten en verhuisonder-

nemingen die geen vergunninghouder zijn.

- Aanvullen van de beleidsregels, bijvoorbeeld op het punt van de financiële verstrengeling bij ondernemingsconstructies met betrekking tot de last onder dwangsomprocedure.
- Realiseren van een ingrijpende verbouwing van het pand in Rijswijk.
- Europese aanbesteding met het oog op volledige vervanging van de ICT in 2016.
- Leveren van bijdragen ten behoeve van de definitieve besluitvorming door het kabinet over de omvorming van de zbo-status van de NIWO.
- Voorbereiding van de met het oog daarop noodzakelijke (juridische) omvorming van de NIWO.
- Realiseren van een gedeeltelijke wijziging van de governance;
- Stabilisering van het ook financieel belangrijke pensioendossier die verband houdt met de overgang naar het pensioenfonds ABP zodra de NIWO is omgevormd in een publiekrechtelijk zbo.

In de laatste ministerraad van het jaar heeft het kabinet een definitieve beslissing genomen over het voortbestaan van de NIWO: de NIWO wordt omgevormd in een publiekrechtelijk zbo en blijft als zelfstandige entiteit bestaan. De door de NIWO in 2014 opgestelde businesscase had al uitgewezen dat dit de meest wenselijke optie zou zijn:

- Behoud van een goed en kosteneffectief functionerende organisatie.
- De voor de Nederlandse economie essentiële transportsector behoudt haar 'eigen' publieke (herkenbare, benaderbare, kosteneffectieve en deskundige) dienstverlener.
- Versterking van de ministeriële verantwoordelijkheid en betere verankering van het publieke karakter van alle werkzaamheden van de NIWO.
- Geen onnodige transitiekosten en andere 'reorganisatieverliezen'.

Het behoud van een zelfstandige NIWO is goed nieuws geweest voor de transportsector en voor de NIWO en haar medewerkers. Het betekent dat alle energie weer volledig kan worden gestoken in de zaken waar het om behoort te gaan: de vergunningverlening en de daarmee samenhangende dienstverlening. Het functioneren in 2015 is reden om de toekomst met vertrouwen tegemoet te treden. Met name het in 2015 ingezette traject om de ICT in 2016 volledig te vervangen (inclusief het digitale ondernemersloket 'mijnNIWO') zal de kwaliteit van de dienstverlening verhogen.

Sinds 2012 afficheert de NIWO zich met de slogan 'Kwaliteit in transport begint bij de NIWO'. Een volstrekt logische slogan gezien de achterliggende gedachten bij de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een vergunning. Het beschikken over een Eurovergunning staat voor een zekere mate van kwaliteit. Op het punt van betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en financiële stevigheid.

En als de NIWO de pretentie heeft dat bij haar de kwaliteit begint, dan moet de NIWO die belofte inlossen. Elke dag, elk jaar. Waar mogelijk moet er, binnen de financiële kaders, sprake zijn van een continu streven naar verbetering en naar tarieven die niet of zo weinig mogelijk stijgen. En daar horen bij: transparantie in de verantwoording, klantgericht handelen, ons verplaatsend in die klant. En dat alles met het fundament van zorgvuldigheid, rechtvaardigheid en korte doorlooptijden. Met dit besef hebben de medewerkers van de NIWO het takenpakket in 2015 proberen uit te voeren.

Daarnaast heeft de NIWO initiatieven ontplooid om haar uiteindelijke ambitie te verwezenlijken: de NIWO als dé publieke dienstverlener voor het wegtransport. Met de inzet van het personeel en met veel steun van de Raad van Beheer zijn daarvoor ook in het verslagjaar de nodige stappen gezet.

Continuïteit van de bedrijfsvoering

In 2015 heeft als gezegd de besluitvorming van het kabinet over het voortbestaan van de NIWO plaatsgevonden. Er wordt vanuit gegaan dat het parlement in 2016 het desbetreffende wetsvoorstel behandelt, zodat de omvorming formeel op 1 januari 2017 zal plaatsvinden. In 2016 zal de volledige omvorming van de governancestructuur worden voorbereid. Door een statutenwijziging in 2015 is hier al op vooruitgelopen. De Commissie Vergunningverlening Beroepsgoederenvervoer (CVB) werd afgeschaft omdat deze commissie in de nieuwe structuur niet zou kunnen voldoen aan de eisen die de Algemene wet bestuursrecht stelt. Per 1 januari 2017 zullen de huidige Raad van Beheer en de Financiële Commissie worden vervangen door een raad van advies en een sectorraad. De directie en de leden van de raad van advies worden in het vervolg door de minister benoemd. Een belangrijke bevoegdheid om de ministeriële verantwoordelijkheid te onderstrepen. En ook om het publieke karakter en de zelfstandigheid van de NIWO te beklemtonen. Met name via de te vormen sectorraad wordt de nauwe betrokkenheid van de sector bij het wel en wee van de NIWO gecontinueerd en geborgd. Voor deze nieuwe structuur bestaat draagvlak bij alle sociale partners in de wegtransportsector.

ISO-certificering

De NIWO is ISO-gecertificeerd volgens de norm 9001:2008. Elk jaar toetst een externe auditor of de NIWO voldoet aan deze norm. Ook in 2015 heeft deze toetsing plaatsgevonden en met een goed resultaat: het ISO-certificaat is verlengd. De NIWO beoogt per 2017 ook te voldoen aan de eisen van de ISO-norm ISO/IEC 27001:2005. Deze norm garandeert een optimale informatiebeveiliging binnen de dienstverlening van de NIWO. Een dergelijke beveiliging wordt voor de NIWO steeds belangrijker vanwege de plannen om over te gaan naar een volledige digitale dienstverlening.

ICT-aanbesteding

Het huidige ICT-systeem dateert uit 2007 en voldoet niet meer aan eisen die daaraan tegenwoordig worden gesteld. Het systeem is inflexibel, kostbaar in onderhoud geworden en kent slechts een zeer beperkte vorm van digitale uitwisseling van gegevens met klanten en andere partijen. De NIWO wil als gezegd meer focussen op de klant zodat de klant meer zelf kan regelen en de kwaliteit van de gegevens en de dienstverlening nog beter geborgd wordt.

Onder begeleiding van adviesbureau Berenschot en een advocaat is een Europese aanbestedingsprocedure doorlopen. Met als resultaat dat een partij is gekozen die ervaring heeft met het automatiseren van vergunningverleningsprocessen bij gemeenten en waterschappen. De NIWO heeft een partij gekozen die met 'bewezen technologie' de NIWO-processen zal automatiseren en de voorwaarden zal creëren om de informatie-uitwisseling met de klanten van de NIWO digitaal te laten verlopen. In de tweede helft van 2016 zal het nieuwe systeem worden ingevoerd.

Klachten, schadeclaims en Wob-verzoeken

In het verslagjaar heeft de NIWO geen klachten ontvangen. Er zijn ook geen schadeclaims ontvangen. De NIWO ontving één verzoek op grond van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob), maar het desbetreffende verzoek bleek niet herleidbaar naar een persoon of organisatie waarvan het werkelijke (correspondentie)adres achterhaald kon worden. Aan het begin van het jaar was een zaak (uit 2014) aanhangig bij het CBb, maar die zaak werd ingetrokken.

Meldpunt misstanden

Sinds begin 2015 heeft de NIWO een meldpunt voor misstanden in de transportsector. Via een webformulier op de NIWO-website kan een melding gedaan worden, zoals misbruik van de Eurovergunning, rijden zonder vergunning, faillissementsfraude, of een onjuiste inbreng van de vakbekwaamheid. Ook schijnconstructies en het niet handelen overeenkomstig cao-bepalingen worden gemeld.

In 2015 zijn er 97 meldingen via het meldpunt ontvangen. Van deze meldingen was 50% anoniem. De NIWO stelt naar aanleiding van de melding, mits deze voldoende concreet is, onderzoek in en maakt daarbij gebruik van openbare en niet openbare gegevensbronnen. Vervolgens wordt het bedrijf op de geldende regelgeving gewezen. Regelmatig wordt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) geïnformeerd. Een melding kan leiden tot het intrekken van een vergunning wanneer blijkt dat een bedrijf niet (meer) aan de vergunningvoorwaarden voldoet. Een melding kan ook leiden tot een onderzoek ter plekke. Er zijn 34 meldingen doorgegeven aan de ILT, de overige 52 meldingen zijn zelf afgehandeld. Per ultimo 2015 zijn nog 11 meldingen in onderzoek. Waar mogelijk en gewenst heeft de melder een terugkoppeling ontvangen.





NIWO op BedrijfsautoRAI 2015

In oktober 2015 was de NIWO aanwezig op de BedrijfsautoRAI in Amsterdam.

De NIWO kijkt terug op een succesvolle beursdeelneming. Meer dan 55.000 bezoekers kwamen naar Amsterdam. Tijdens de beurs heeft de NIWO vele transportbedrijven en chauffeurs ontmoet. Op de stand konden

veel vragen beantwoord worden. En natuurlijk werd nut en noodzaak van de Eurovergunning onderstreept.

Personeel

Personeelsvertegenwoordiging

Bij het huidige aantal medewerkers geldt voor de NIWO geen wettelijke plicht om een ondernemingsraad in te stellen. Bij ondernemingen met een omvang van 10 tot 50 werknemers kan echter een personeelsvertegenwoordiging (PVT) worden ingesteld. De NIWO beschikt over een PVT, bestaande uit 4 leden. De rechten en plichten van de PVT, alsmede de procedures die gevolgd moeten worden om de PVT goed te laten functioneren, staan omschreven in een reglement.

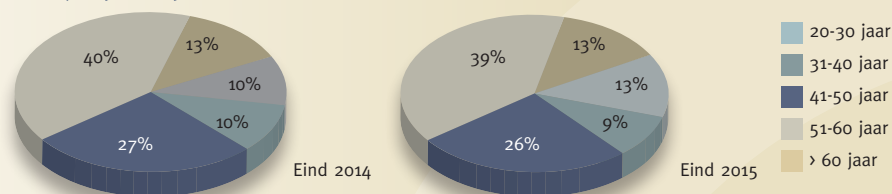
De PVT en de directie hebben in 2015 diverse keren overleg gevoerd over uiteenlopende onderwerpen. De belangrijkste waren het pensioendossier, de renovatie van het bedrijfspand in Rijswijk en de ICT-plannen.

Integriteit

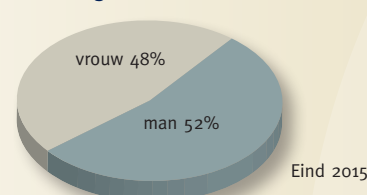
Om de integriteit van de medewerkers van de NIWO te waarborgen is in 2014 ingevoerd dat alle medewerkers eens per vijf jaar een Verklaring omtrent het gedrag (VOG) moeten overleggen. Nieuwe medewerkers moeten voor ze in dienst komen een VOG overleggen.

Personeelsopbouw en -salariering

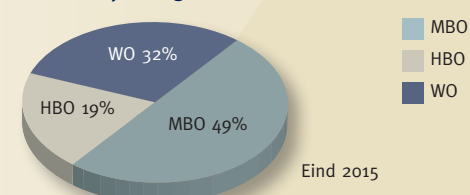
Leeftijdsoopbouw personeel



Percentage mannen en vrouwen



Opleidingsniveau



Aantal fte's per afdeling (fte= full time equivalent)

| | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|-------------|-------------|-------------|
| Directie | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Financiële en facilitaire zaken | 8,0 | 8,0 | 8,0 |
| Vergunningen en documenten (van wie TIR-carnet) | 14,1 (1,3) | 13,5 (1,3) | 14,5 (0,6) |
| Juridische zaken | 3,8 | 4,8 | 3,8 |
| Totaal | 26,9 | 27,3 | 27,3 |

In 2015 bedraagt de gemiddelde loonsom € 57.454 per werknemer (in 2014 € 56.068 (gecorrigeerd)). Gedurende het verslagjaar waren gemiddeld 31 werknemers in dienst, in 2014 waren dit er ook 31.

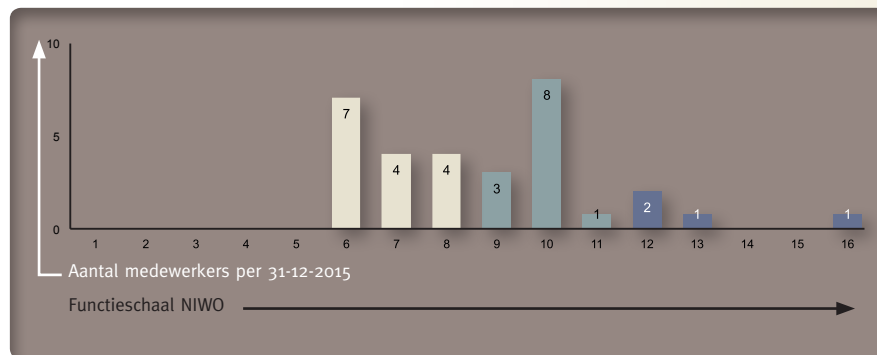
De salariering is bij de NIWO afgeleid van de bezoldiging van rijksambtenaren en gebaseerd op een werkweek van 40 in plaats van 36 uur. Hetgeen in vergelijking met de voor het personeel in rijksoverheid geldende BBRA-schalen leidt tot een verklaarbaar verschil van 40/36.

De NIWO volgt - met een jaar vertraging - de gemiddelde cao-loonontwikkeling zoals is vastgesteld door het CBS. De in januari van elk jaar bepaalde indexatie wordt aangepast wanneer blijkt dat het indexcijfer van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) substantieel afwijkt. In 2015 was de loonindexatie 1,0%.

Wet normering topinkomens (WNT)

De directeur van de NIWO - die een fulltime dienstverband heeft - had in 2015 geen bezoldiging (bestaande uit beloning, een belastbare onkostenvergoeding en een pensioenvoorziening) die uitkwam boven het in de WNT bedoelde bezoldigingsmaximum. De salariering van de directeur is overeenkomstig schaal 16 van de voor de NIWO geldende salarisschalen.

Functieschalen NIWO-medewerkers

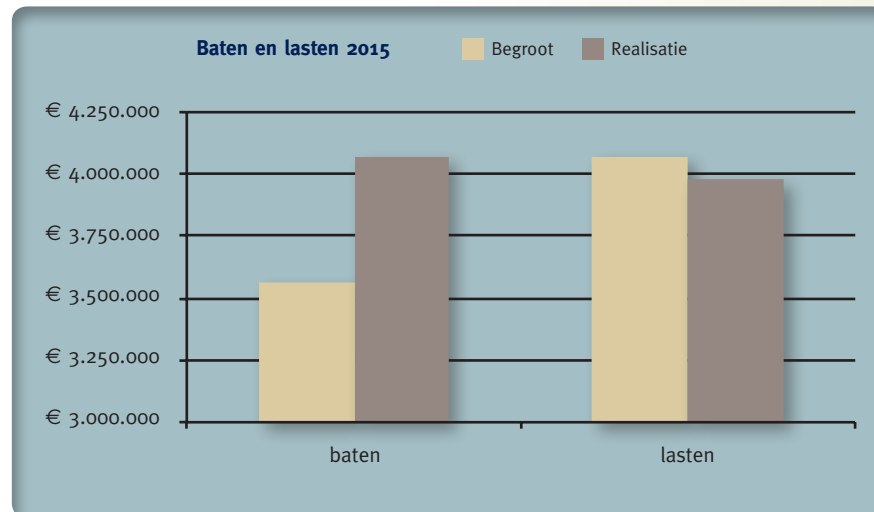


Financiële resultaten en vermogenspositie

De jaarrekening 2015 en de toelichting daarop zijn in deel 2 van dit jaarverslag opgenomen. De jaarrekening is gecontroleerd door BDO Audit & Assurance B.V. en voorzien van een controleverklaring, die na de jaarrekening is opgenomen.

Resultaat 2015

De jaarrekening 2015 laat een positief jaarresultaat zien van € 99.735 na verrekening van latente belastingverplichtingen. Dit is hoger dan in de begroting 2015 was voorzien. Het totaalbedrag aan baten bedraagt € 4.068.530, 14,1% hoger dan begroot. Het totaalbedrag aan lasten bedraagt € 3.943.862, dat is 2,9% lager dan begroot.



Vaststellen jaarstukken 2014 en bestemming resultaat

De Raad van Beheer heeft in zijn vergadering van 19 maart 2015 de balans en de staat van baten en lasten over 2014 vastgesteld. Het bedrijfsresultaat over 2014 van € 1.770 negatief is ten laste gebracht van de algemene reserve.

Vermogenspositie

Het vrij besteedbaar vermogen van de NIWO is vastgelegd in de algemene reserve, opgenomen onder het eigen vermogen. Deze reserve heeft als doel om eventuele tekorten in de toekomst op te kunnen vangen. Gezien de publieke taak van de NIWO is met het ministerie van Infrastructuur en Milieu overeengekomen om de algemene reserve vast te stellen op maximaal één jaar exploitatiekosten. De huidige reserve

(exclusief TIR-carnet) zit daar fors onder en bedraagt per 31 december 2015 € 2.400.549. De maximaal op te bouwen reserve bedraagt op basis van de exploitatiekosten in 2015 (exclusief TIR-carnet) € 3.853.432.

Begroting 2016

In de vergadering van de Raad van Beheer van 17 september 2015 is op basis van de Wet wegvervoer goederen (WWG) de begroting voor 2016 met een negatief resultaat van € 211.175 vastgesteld. Deze begroting is goedgekeurd door de minister van Infrastructuur en Milieu op 19 november 2015. De begroting is onderdeel van een meerjarenbegroting van vijf jaren, waarbij er naar gestreefd wordt het gemiddelde saldo budgettair neutraal te laten zijn.

Tarieven vergunningverlening

De NIWO heeft haar tarieven voor vergunningaanvragen en jaarlijkse heffingen ook in 2015 kunnen handhaven op hetzelfde niveau als de voorgaande jaren. Gezien de inflatie over deze jaren betekent dit dat er, in reële termen gerekend, sprake is van een kostenverlaging voor de transportondernemingen. De tarieven in 2016 zijn wederom gelijk aan die van 2015 en voorgaande jaren.

Een overzicht van de tarieven staat in bijlage IV.

mr Gerrit Jan Olthoff,
directeur

De Eurovergunning is de ondernemersvergunning voor transportbedrijven die actief zijn in het beroepsgoederenvervoer over de weg. De vergunningplicht geldt voor nationaal en internationaal vervoer met voertuigen met een laadvermogen van meer dan 500 kilogram. Alle lidstaten verstrekken deze vergunning aan transportondernemers in hun land. De Eurovergunning is in Nederland vijf jaar geldig en kan daarna – voor dezelfde periode – verlengd worden. In de Europese Verordening en in Nederlandse wet- en regelgeving wordt de Eurovergunning aangeduid als *communautaire vergunning*.

Onderzoek naar de eisen van vergunningverlening

Kwalitatieve eisen

De NIWO toetst bij een aanvraag voor een Eurovergunning op een aantal kwalitatieve eisen, ook wel vergunningvoorwaarden genoemd. Dit zijn de eisen van reële vestiging, betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid. Daarnaast mag er geen sprake van zijn dat een vergunning voor criminele activiteiten kan worden gebruikt. Met andere woorden: er mag geen sprake zijn van toepassing van de Wet Bibob. Verder gaat de NIWO na of een transportonderneming daadwerkelijk als vervoerder in de zin van artikel 1.1 van de WWG kan worden aangemerkt.

Onderzoek voorafgaand aan de vergunningverlening

Wanneer een aanvraag voor een vergunning bij de NIWO binnenkomt, wordt aan de hand van de gegevens die de aanvrager heeft aangereikt, onderzocht of aan de gestelde eisen wordt voldaan. Maar niet alleen op basis van de door de aanvrager aangereikte gegevens kan de NIWO beoordelen of (aannemelijk is dat) aan de eisen wordt voldaan. De NIWO zal - in voorkomende gevallen - ook zelf informatie verzamelen door contact op te nemen met andere (binnen- en buitenlandse) organisaties om na te gaan of er bijzonderheden zijn omtrent de aanvraag van een vergunning. Het aanvragen van een Bibob-advies is hier een voorbeeld van. Als aannemelijk is dat aan de eisen wordt voldaan, verleent de NIWO de vergunning.

Onderzoek na de vergunningverlening

In sommige gevallen is bij de aanvraag voor een vergunning op voorhand lastig vast te stellen of een onderneming na het verlenen van een vergunning gedurende de looptijd van de vergunning zal blijven voldoen aan de gestelde eisen. Of dat er in de praktijk sprake blijkt te zijn van een schijnconstructie. Het kan voorkomen dat bij de aanvraag voor de vergunning wordt aangegeven dat iemand de vakbekwaamheid zal inbrengen, maar het vermoeden bestaat dat in de praktijk alleen maar sprake is van

De cijfers in dit hoofdstuk staan ook in bijlage I in tabelvorm.

een papieren constructie ofwel een schijnconstructie. Daarom stelt de NIWO in dit soort gevallen zes maanden na vergunningverlening een nader onderzoek in.

Bij de toekenning van de vergunning wijst de NIWO erop dat na enige maanden een onderzoek wordt ingesteld om na te gaan of het bij de aanvraag geschetste beeld overeenkomt met de praktijk. In deze gevallen wordt de onderneming in het bezit gesteld van tijdelijke vergunningbewijzen die geldig zijn voor één jaar (in plaats van de gebruikelijke vijf jaar). Overigens is de NIWO te allen tijde gerechtigd om een onderzoek in te stellen om vast te stellen of nog aan de eisen voor vergunningverlening wordt voldaan.

Het onderzoek naar de eisen van vakbekwaamheid en reële vestiging vindt zoveel mogelijk op de locatie van de onderneming plaats. Tijdens het onderzoek zal de onderneming met bewijsstukken moeten aantonen dat de vakbekwame persoon in de praktijk daadwerkelijk en permanent als vervoersmanager leiding geeft aan de onderneming of dat zij over een werkelijke en duurzame vestiging in Nederland beschikt. Voor het onderzoek naar de betrouwbaarheid en de kredietwaardigheid zal de vervoerder diverse stukken aan de NIWO moeten overleggen.

Na het onderzoek

Mocht uit het onderzoek blijken dat niet op de juiste wijze aan de eisen wordt voldaan, dan zal dit leiden tot intrekking van de vergunning. Tegen een intrekking van een vergunning kan binnen zes weken bezwaar worden ingediend. In het geval er tijdelijke vergunningbewijzen zijn verstrekt, zullen in het geval uit onderzoek is gebleken dat aan de eisen van vergunningverlening wordt voldaan, vergunningsbewijzen worden verstrekt voor de resterende geldigheidsduur (normaliter is dit voor vier jaar).

Onderzoek naar risicobedrijven

Op grond van de Europese verordening 1071/2009 is de NIWO per 1 januari 2015 zogeheten 'risicobedrijven' gaan aanwijzen om deze bedrijven vanaf 2016 te controleren. Een risicobedrijf is een bedrijf dat een solvabiliteitsratio van minder dan 20% heeft of die gebruik maakt van een achtergestelde lening bij de bepaling van het risicodragend vermogen. De desbetreffende risicobedrijven zijn inmiddels aangeschreven. In juni 2016 zullen deze risicobedrijven worden verzocht om vóór 1 oktober 2016 financiële stukken te overleggen. Aan de hand van de stukken wordt onderzocht of de onderneming voldoende kredietwaardig is voor het aantal

opgenomen vergunningsbewijzen en of de onderneming nog langer als risicobedrijf moet worden aangemerkt of niet.

Onderzoek binnen de Koeriers-, Express- en Pakketdienstensector (KEP-sector)

De NIWO heeft in 2013 een onderzoek naar de KEP-sector ingesteld, omdat er overtuigende signalen waren dat de KEP-sector sterk ondervertegenwoordigd was in het NIWO-vergunningenbestand. De ondernemingen die bij de Kamer van Koophandel als koerier stonden ingeschreven zijn destijds gewezen op de mogelijke vergunningplicht. In 2014 en 2015 hebben aanvullende onderzoeken plaatsgevonden naar de grootste acht ondernemingen binnen deze sector. Deze maken veelal gebruik van subcontractors, zodat een grote groep bedrijven/zzp'ers is benaderd. Uiteindelijk heeft een relatief groot aantal ondernemingen in de loop van 2015 gereageerd door alsnog een aanvraag voor een Eurovergunning bij de NIWO in te dienen. Daarbij is gebleken dat het met enige regelmaat voorkomt dat één persoon die in het bezit is van het vakdiploma zijn of haar vakbekwaamheid inbrengt binnen meerdere ondernemingen, veelal eenmanszaken. Hoewel de NIWO-beleidsregel toelaat dat een persoon zijn of haar vakbekwaamheid inbrengt binnen maximaal vier ondernemingen met een totaal wagenpark van vijftig voertuigen, is het over het algemeen niet altijd waarschijnlijk dat een onderneming die voornemens is in het kader van bijvoorbeeld een eenmanszaak vervoerswerkzaamheden te verrichten, een ander belast met in het bijzonder de taak om aan de uitvoering van die werkzaamheden leiding te geven. De NIWO zal daarom in dit soort gevallen een nader onderzoek instellen naar de inbreng van de vakbekwaamheid.

Onderzoek binnen de verhuissector

Naast ondernemingen in de KEP-sector bleken ook veel ondernemingen die bij de Kamer van Koophandel staan ingeschreven als verhuisbedrijf in de bestanden van de NIWO ondervertegenwoordigd te zijn. De NIWO heeft ook deze ondernemingen eind 2015 aangeschreven en gewezen op de mogelijke vergunningplicht.

Gezamenlijke aanpak malafide ondernemingen en schijnconstructies

De NIWO heeft in de afgelopen jaren veel energie gestoken in de aanpak van malafide transportondernemingen en schijnconstructies. Bij de aanpak van ondernemingen die het minder nauw nemen met de wet- en regelgeving, werkt de NIWO samen met andere partijen, zowel nationaal als internationaal. Op nationaal niveau is dit met onder andere ILT, het Openbaar Ministerie (OM), de accountantsorganisaties en de Belastingdienst.

De NIWO is verantwoordelijk voor een juiste uitvoering van de bij of krachtens de WWG opgedragen taken en werkzaamheden, waaronder het verlenen van vergunningen. De ILT ziet toe op de handhaving. De samenwerking tussen de NIWO en de ILT is neergelegd in een in januari 2014 ondertekend convenant, waarbij de gegevensuitwisseling tussen beide partijen moet leiden tot een efficiëntere aanpak van malafide ondernemingen. Bij de jaarlijkse evaluatie van het convenant werd vastgesteld dat de resultaten van deze samenwerking positief zijn.

De samenwerking met het OM om malafide ondernemingen langs de weg van de Wet Bibob aan te pakken, heeft ertoe geleid dat de NIWO in het verslagjaar diverse tips van het OM heeft ontvangen en dat op basis daarvan aan het Landelijk Bureau Bibob advies is gevraagd over de mate van gevaar dat de vergunning zal worden of wordt gebruikt voor criminele doeleinden.

Met de Belastingdienst zijn ook in 2015 gegevens uitgewisseld om te bekijken of er sprake is van een reële vestiging van de onderneming in Nederland of dat er alleen een postbusconstructie is gecreëerd.

Op internationaal niveau werkt de NIWO samen met buitenlandse organisaties, met name in België, Duitsland, Engeland en Frankrijk, om gegevens over ondernemingen uit te wisselen.

Ontvangen aanvragen

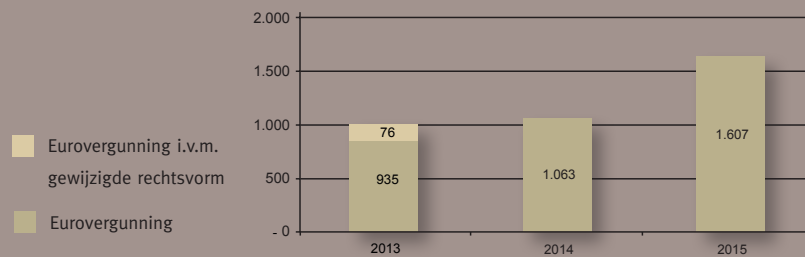
Eurovergunning

In 2015 ontving de NIWO in totaal 1.607 aanvragen voor een nieuwe Eurovergunning. Samen met de aanvragen waarover in 2014 nog niet was beslist leidde dit ertoe dat in 2015 aan 1.418 bedrijven een nieuwe Eurovergunning is verleend. Verder ontving de NIWO 1.476 aanvragen voor verlenging van de Eurovergunning. Elke vijf jaar is er een piek¹ in het aantal verlengingsaanvragen; de laatste keer was dat in 2012.

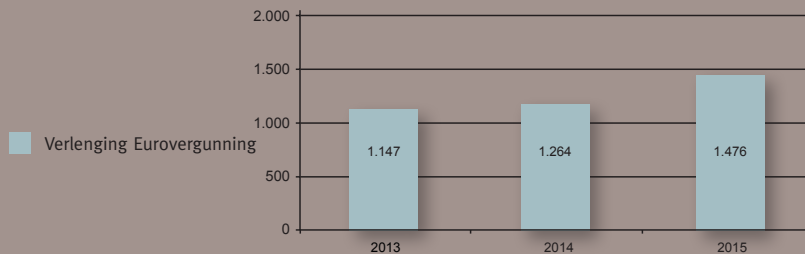
Binnenlandse vergunning

De binnenlandse vergunning kan al sinds 2009 niet meer aangevraagd worden². Wel toetst de NIWO eens in de vijf jaar of de bedrijven met deze vergunning nog aan alle eisen voldoen. In 2015 heeft deze toetsing plaatsgevonden. In totaal leverden 760 bedrijven gegevens aan, nadat de NIWO hen daarom verzocht had.

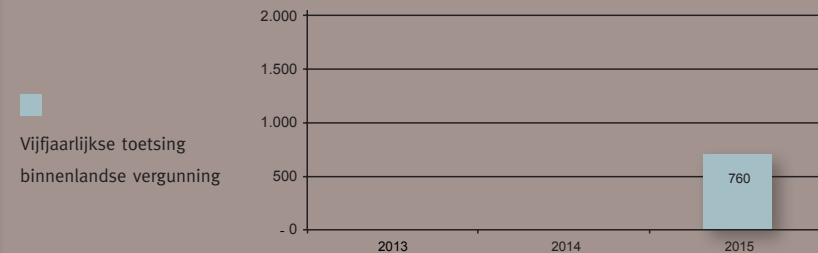
Ontvangen aanvragen voor een Eurovergunning



Ontvangen aanvragen voor verlenging van de Eurovergunning



Vijfjaarlijkse toetsing binnenlandse vergunning

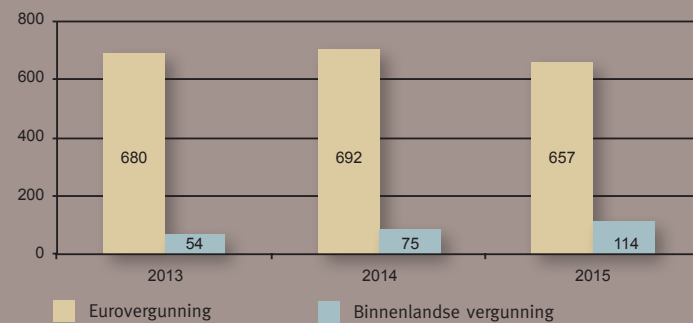


¹ De Eurovergunning is geïntroduceerd op 1 januari 1993. De vergunning van alle toenmalige vergunninghouders voor grensoverschrijdend vervoer werd omgezet in een Eurovergunning die vanaf dat moment steeds vijf jaar geldig is. De NIWO heeft nog steeds elke vijf jaar te maken met een piek in het aantal verlengingsaanvragen: de verlengingsaanvragen van de eerste groep Eurovergunninghouders, zij het dat deze piek logischerwijs afvlakt.

² De binnenlandse vergunning kan niet meer aangevraagd worden. Op 1 mei 2009 trad de WWG in werking en kwam de binnenlandse vergunning te vervallen. Voor bedrijven die alleen over een vergunning voor binnenlands vervoer beschikten, geldt een overgangsregeling. Deze houdt in dat de binnenlandse vergunning geldig blijft zolang het bedrijf dezelfde rechtsvorm houdt en de vakbekwame bestuurder van het bedrijf niet wijzigt.

Beëindigde vergunningen

Intrekkingen en niet verlengde Eurovergunningen

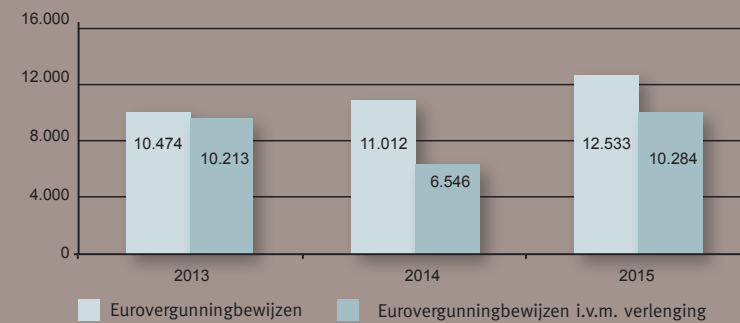


In 2015 zijn er 771 vergunningen definitief ingetrokken of niet verlengd. De vergunning kan op verzoek van de onderneming zelf worden ingetrokken. Regelmatig is een intrekking het gevolg van een wijziging van de rechtsvorm: het nieuwe bedrijf zet de activiteiten voort onder een nieuwe vergunning, waarbij de vergunning van de oude onderneming wordt ingetrokken. Soms gebeurt het op verzoek van een curator naar aanleiding van een faillissement. Verder trekt de NIWO de vergunning in als een bedrijf niet langer aan de eisen voldoet. Het bedrijf heeft altijd zes weken de tijd om bezwaar in te dienen bij de NIWO, pas daarna is de intrekking definitief.

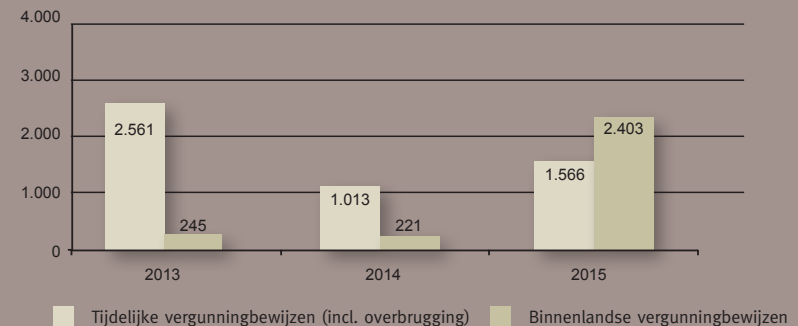
Vergunningbewijzen

In het voertuig waarmee beroepsgoederenvervoer wordt verricht, moet altijd een vergunningbewijs aanwezig zijn. Voor bedrijven met een Eurovergunning is dat een gewaarmerkte kopie van de Eurovergunning, ofwel het (Euro)vergunningbewijs. Voor bedrijven met een binnenlandse vergunning is dat het binnenlandse vergunningbewijs. In 2015 verstrekte de NIWO 26.786 nieuwe vergunningbewijzen. In 2015 zijn de oude modellen van de binnenlandse vergunningbewijzen, uitgegeven voor 1 april 2011, komen te vervallen en omgewisseld voor exemplaren van het huidige model. Op deze manier is de uniformiteit van de in omloop zijnde geldige vergunningbewijzen hersteld. Deze omwisseling vond plaats nadat in het kader van de vijfjaarlijkse toetsing was vastgesteld dat het bedrijf nog aan de eisen voldoet. Er zijn 2.149 binnenlandse vergunningbewijzen omgewisseld en 254 uitgegeven in verband met uitbreiding van het wagenpark of naam- of adreswijzigingen, dus in totaal zijn 2.403 binnenlandse bewijzen uitgegeven.

Verstrekte Eurovergunningbewijzen voor op het voertuig



Verstrekte tijdelijke en binnenlandse vergunningbewijzen voor op het voertuig



Last onder dwangsom

De documenten die de NIWO uitgereikt, zoals vergunningbewijzen, ritmachtigingen en bestuurdersattesten, zijn officiële documenten. Als de vergunning wordt ingetrokken, dan moeten de documenten binnen één week ingeleverd worden. Te denken valt aan situaties waarbij de vergunning is ingetrokken omdat de transportonderneming niet meer over een reële vestiging beschikt of gefailleerd is.

Bij de intrekkingbeschikking wordt aangegeven dat alle documenten, binnen één week na de aanschrijving, aan de NIWO dienen te worden geretourneerd. Als de documenten niet geretourneerd worden is er sprake van overtreding van artikel 3.6 van de WWG. Om een einde te maken aan deze overtreding is de NIWO bevoegd om een last onder dwangsom op te leggen op grond van artikel 5.2 van de WWG.

De hoogte van de dwangsom bedraagt €1.000 per week met een maximum van €10.000 (10 weken) en dient de overtreder te bewegen de documenten aan de NIWO te retourneren. Op deze manier kan de NIWO een einde maken aan het in omloop blijven (en het illegaal ter beschikking stellen aan derden) van ingetrokken en daarmee dus ongeldig geworden vergunningbewijzen en andere vervoersdocumenten.

In 2015 is aan 109 bedrijven en curatoren een voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom kenbaar gemaakt met het verzoek om de gevraagde documenten binnen een week aan de NIWO te retourneren. Er hebben 79 bedrijven en curatoren gehoor gegeven aan dit verzoek en de documenten geretourneerd. In die gevallen is de last onder dwangsom procedure dan ook niet voortgezet. Het bleek echter noodzakelijk om aan 30 bedrijven en curatoren wel een last onder dwangsom op te leggen, omdat zij binnen de gestelde termijn de documenten niet hadden geretourneerd. In 14 van die gevallen zijn de documenten alsnog deels geretourneerd en voor een deel is een 'bewijs van vermissing' overgelegd. In 5 gevallen zijn alle documenten geretourneerd. De resterende 11 gevallen zijn momenteel nog aanhangig. Hiervan zijn er inmiddels 2 bij de deurwaarder in behandeling en in 2 gevallen is er een dwangsom betaald. Eind 2015 zijn er in totaal 277 van de 506 te retourneren documenten ontvangen.

In het verslagjaar is ook nog een gedeelte van een dwangsom betaald in een last onder dwangsom procedure die in 2014 was opgestart.

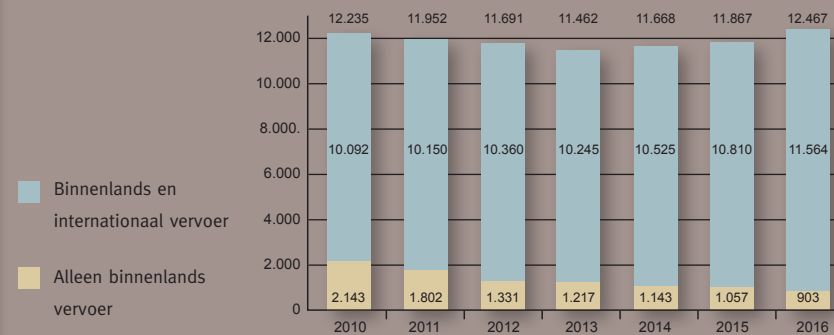
Aantal vergunninghouders en vergunningbewijzen

Op 1 januari 2016 telt Nederland 12.467 transportondernemingen met een vergunning voor beroepsgoederenvervoer over de weg, dat zijn er 600 meer dan een jaar eerder (+5,1%). In 2015 is aan 1.418 bedrijven een nieuwe Eurovergunning verleend en van 818 ondernemingen is de vergunning vervallen of ingetrokken.

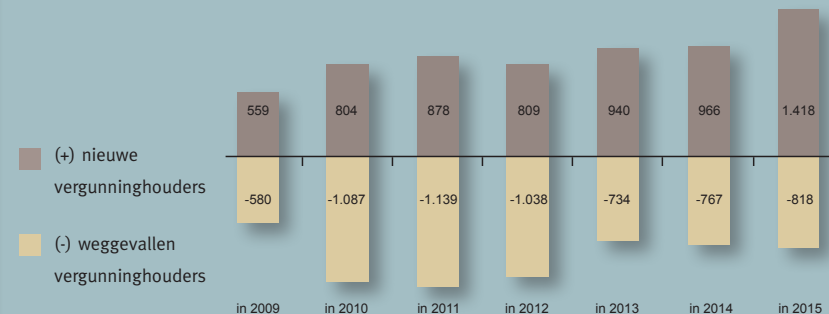
Op 1 januari 2016 staan er 102.503 vergunningbewijzen uit bij de vergunninghoudende bedrijven. In 2015 nam het aantal uitstaande vergunningbewijzen per saldo met 3.258 toe (+ 3,3%). Het totaal aantal uitstaande vergunningbewijzen geeft een goede indicatie van het aantal voertuigen dat actief is in het Nederlandse beroepsgoederenvervoer over de weg.

Er zijn ook veel transportondernemingen die maar één vergunningbewijs hebben. Dit zijn vooral de 'zzp'ers' en de 'eigen rijders'. Dergelijke bedrijven hebben veelal één voertuig (bestel- of vrachtwagen) waar de eigenaar zelf als chauffeur op rijdt. Op 1 januari 2016 zijn er 4.872 van ondernemingen met één vergunningbewijs.

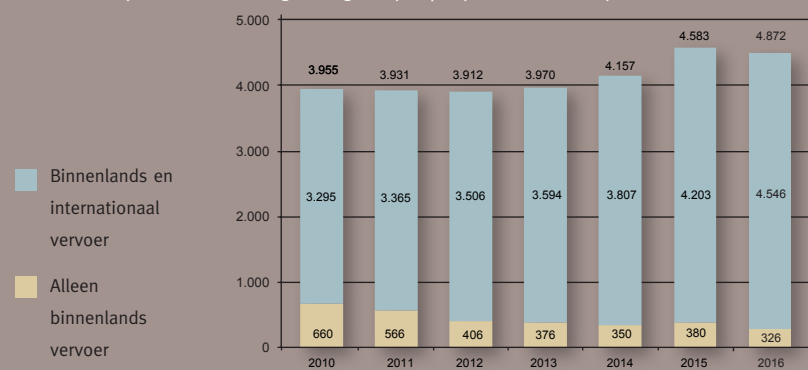
Aantal vergunninghouders op 1 januari van elk jaar



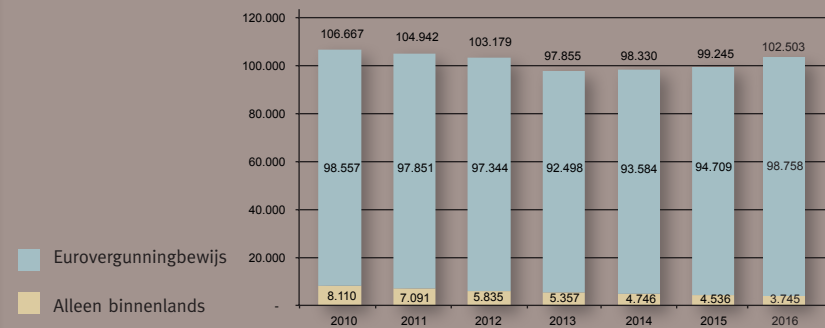
Nieuwe en weggefallen vergunninghouders



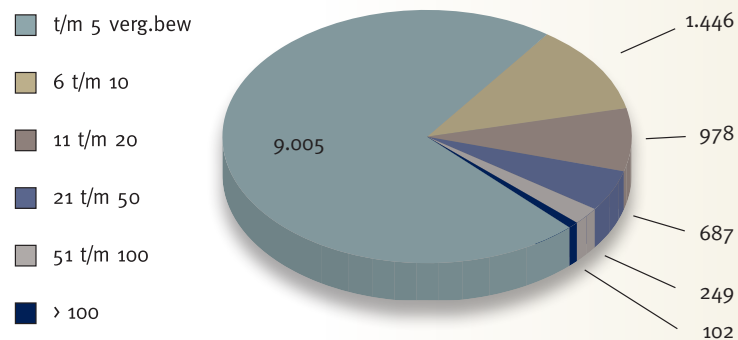
Aantal bedrijven met één vergunningbewijs op 1 januari van elk jaar



Aantal vergunningbewijzen op 1 januari van elk jaar

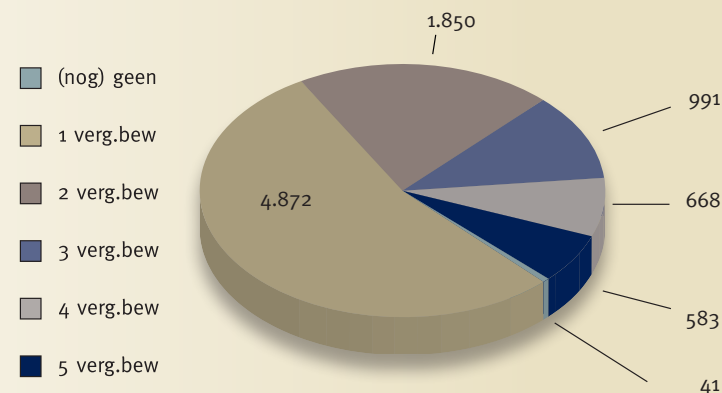


Aantal vergunninghouders naar bedrijfsomvang op 1 januari 2016



12.467 bedrijven

Detailgrafiek: Aantal vergunninghouders uit de categorie t/m 5 vergunningbewijzen

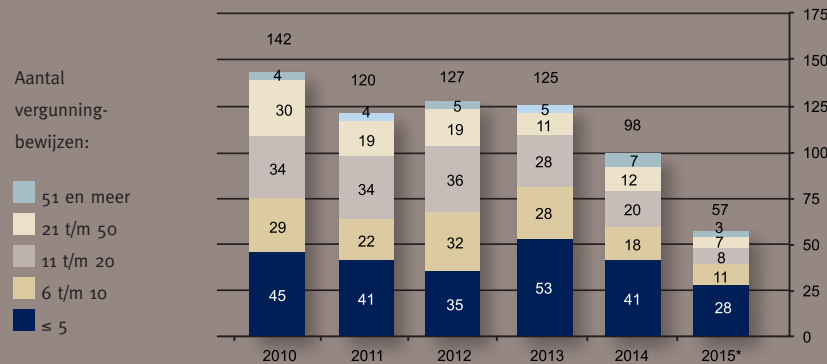


9.005 bedrijven

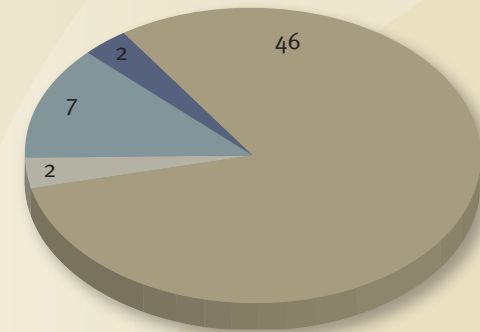
Faillissementen

De faillissementscijfers betreffen transportondernemingen die op faillissementsdatum in bezit waren van een (Euro)vergunning voor beroepsgoederenvervoer over de weg. In 2015 gingen 57 vergunninghouders failliet.

Faillissementen naar bedrijfsomvang

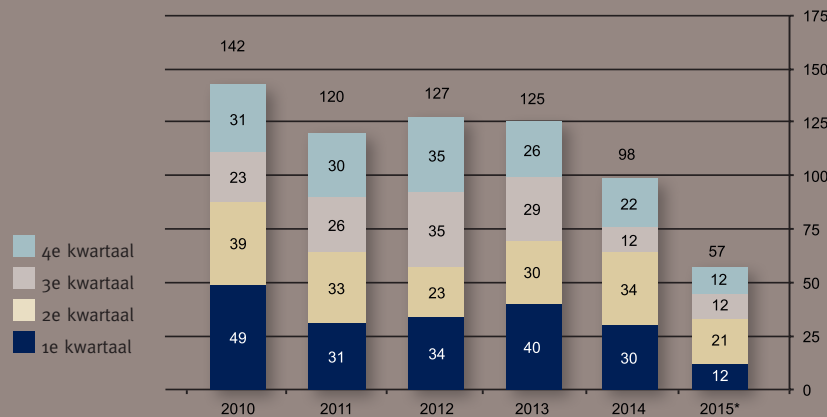


Faillissementen naar rechtsvorm

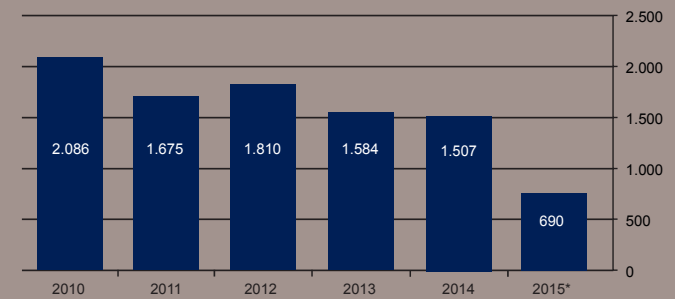


Jaar 2015: 57 faillissementen

Faillissementen per kwartaal



Aantal vergunningbewijzen bij faillissement



*zoals bij de NIWO bekend op 26 januari 2016.

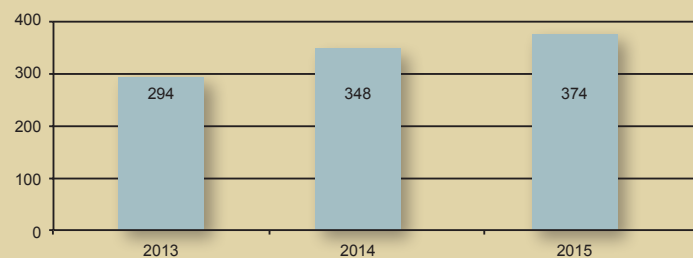


Overige vergunningen en documenten

Registratie bij NVWA

Bedrijven die levensmiddelen en/of diervoeders produceren, verwerken, opslaan, vervoeren, of verhandelen moeten zich laten registreren bij de Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (NVWA). De NIWO faciliteert hierin door de gegevens aan de NVWA beschikbaar te stellen, wanneer het betreffende bedrijf dit aangeeft. Dit kan bij de aanvraag van de Eurovergunning, maar ook op een later moment. Deze registratie is kosteloos.

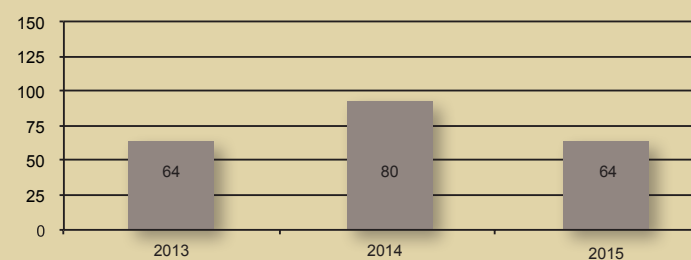
Verstreckte bedrijfsgegevens aan NVWA



Verklaring voor visumaanvraag Rusland

Vrachtwagenchauffeurs die op Rusland rijden hebben een visum nodig voor dat land. Met een verklaring van de NIWO is het makkelijker om een visum aan te vragen. In deze verklaring moeten het doel, de duur en de frequentie van de reizen staan vermeld.

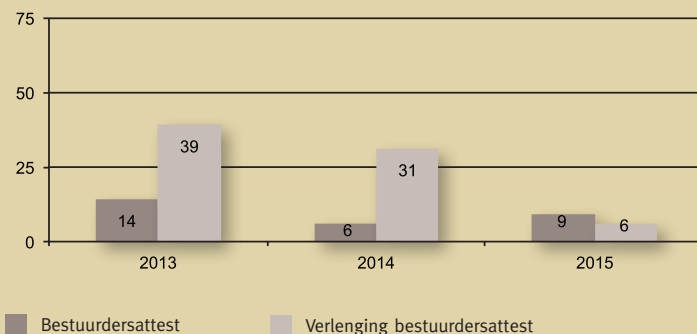
Verstreckte verklaringen voor visumaanvraag Rusland



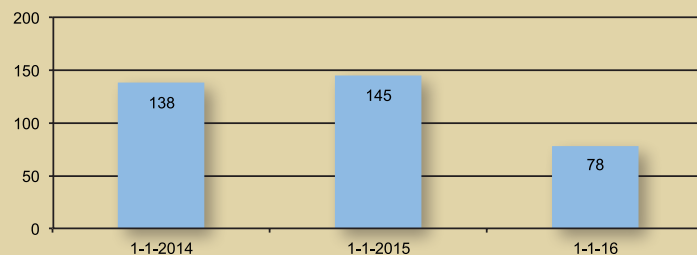
Bestuurdersattest goederenvervoer

Transportondernemingen die chauffeurs inschakelen uit landen buiten de Europese Unie (EU) moeten voor deze chauffeurs een bestuurdersattest goederenvervoer hebben. Een bestuurdersattest is maximaal vijf jaar geldig en kan daarna worden verlengd. Op 1 januari 2016 staan er 78 geldige bestuurdersattesten uit, dat zijn er 67 minder dan een jaar eerder toen er nog 145 bestuurdersattesten in omloop waren.

Ontvangen aanvragen bestuurdersattest goederenvervoer



Uitstaande bestuurdersattesten goederenvervoer



Nationaal certificaat personenvervoer

Busondernemingen die chauffeurs inschakelen uit landen buiten de Europese Unie (EU) moeten voor deze chauffeurs een nationaal certificaat personenvervoer hebben. Het nationale certificaat is vijf jaar geldig en kan daarna worden verlengd. In 2015 heeft de NIWO geen aanvragen voor dit certificaat ontvangen.

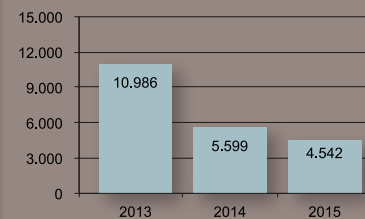
Rit- en termijnmachtigingen

Voor beroepsgoederenvervoer naar landen buiten de Europese Unie (EU) zijn ritmachtigingen nodig. De NIWO verstrekt ritmachtigingen aan beroepsvervoerders en aan eigen vervoerders.

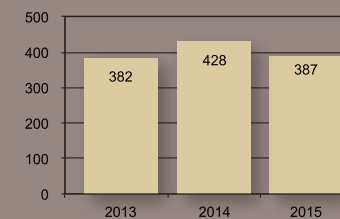
Het merendeel van de ritmachtigingen is universeel en kan gebruikt worden voor bilateraal-, transit- en derdelandenvervoer. Een aantal landen houdt vast aan een aparte ritmachtiging voor derdelandenvervoer en kent daarom twee soorten ritmachtigingen. Ook eisen enkele EU-landen een ritmachtiging voor derdelandenvervoer tussen hun land en een niet EU-land, bijvoorbeeld van Finland naar Rusland. Ritmachtigingen gelden voor een heen- en aansluitende retourrit.

Voor Iran zijn er in april 2015 ritmachtigingen beschikbaar gekomen. Verder zijn er voor Bosnië-Herzegovina, bij wijze van experiment, termijnmachtigingen geïntroduceerd die één kalenderjaar geldig zijn. Voor Rusland, Wit-Rusland en Turkije zijn ook termijnmachtigingen beschikbaar. Doordat er veel gebruik gemaakt wordt van termijnmachtigingen, neemt de uitgifte van de gewone ritmachtigingen voor die landen logischerwijs enorm af.

Verstrekte ritmachtigingen



Verstrekte termijnmachtigingen



CEMT-vergunningen

Met een CEMT-vergunning kan beroepsgoederenvervoer plaatsvinden tussen de 44 landen die bij de CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports) zijn aangesloten. Het moet wel om derdelandenvervoer gaan, dus het thuisland (voor Nederlandse bedrijven is dat Nederland) mag niet het laad- of losland zijn. Een CEMT-vergunning kan gebruikt worden in plaats van de losse ritmachtigingen per land. Een ander voordeel van de CEMT-vergunning is dat deze één heel kalenderjaar geldig is. Wel moet het voertuig regelmatig terugkeren in het thuisland en moet het voertuig voldoen aan de gestelde normen voor geluids- en uitlaatemissies en veiligheidsvoorschriften. Alleen bedrijven die over een Eurovergunning beschikken komen in aanmerking voor een CEMT-vergunning.

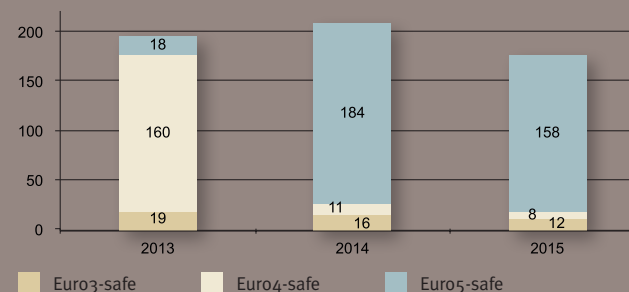
Speciaal voor internationale verhuizingen bestaan er CEMT-verhuisvergunningen. Deze zijn bedoeld voor bedrijven die internationale verhuizingen tussen CEMT-landen uitvoeren en die voor wat betreft personeel en materieel hiertoe speciaal zijn uitgerust.

Basiscontingent

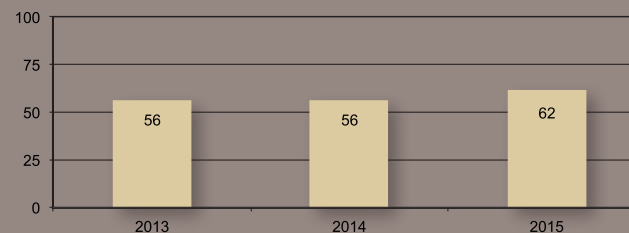
Nederland krijgt jaarlijks een vast aantal CEMT-vergunningen, het zogenaamde basiscontingent. Sinds 2014 omvat dit 150 CEMT-vergunningen. Om het gebruik van milieuvriendelijke en veilige voertuigen te stimuleren kunnen deze CEMT-vergunningen worden omgewisseld in een groter aantal van de categorieën: 'Euro3-safe', 'Euro4-safe', 'Euro5-safe' en 'Euro6-safe'. Deze vergunningen zijn alleen geldig voor vrachtwagens die voldoen aan bepaalde normen voor geluids- en uitlaatemissies en veiligheid. Doordat het vrachtwagenpark steeds schoner en veiliger wordt, schuiven deze categorieën in de loop der jaren op en worden de regels voor omwisseling regelmatig aangepast.

In 2015 hebben Nederlandse ondernemingen 178 CEMT-vergunningen ingezet, 33 stuks minder dan in 2014. Er zijn in 2015 nog geen Euro6-safe CEMT-vergunningen uitgegeven, omdat er meer dan voldoende Euro5-safe CEMT-vergunningen waren. Deze kunnen ook op een Euro6-voertuig gebruikt worden, wat andersom niet mag.

Verstrekte CEMT-vergunningen



Verstrekte CEMT-verhuisvergunningen

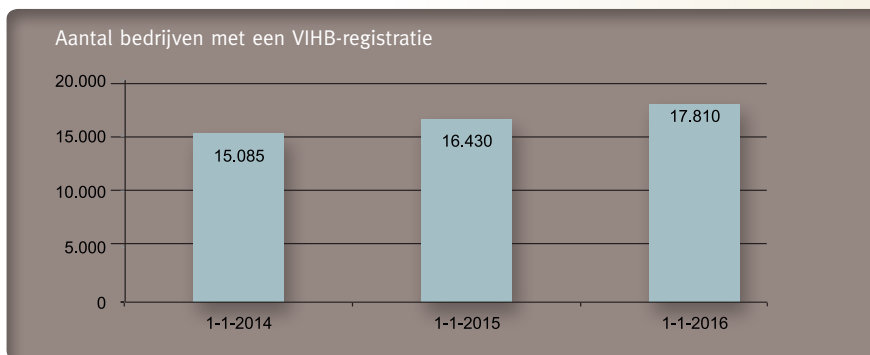
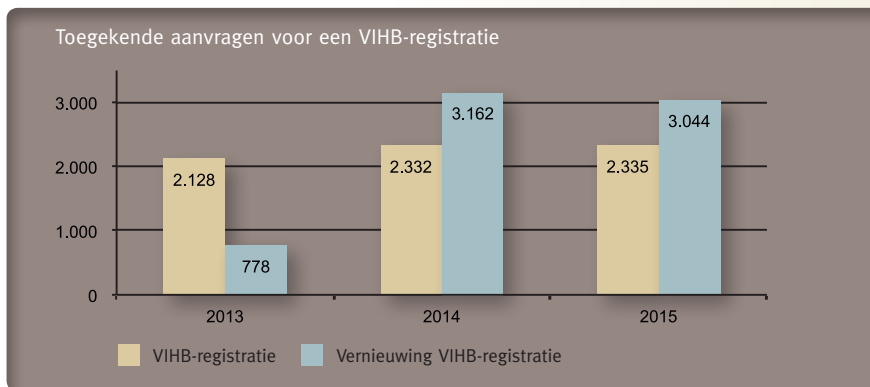


Omwisseling CEMT-vergunningen

| | Basiscontingent 2015 | Aantal na omwisseling | Basiscontingent 2016 | Aantal na omwisseling |
|------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Euro3-safe | 30 x 1 | 30 | | |
| Euro4-safe | 25 x 6 | 150 | 30 x 5 | 150 |
| Euro5-safe | 60 x 10 | 600 | 70 x 10 | 700 |
| Euro6-safe | 35 x 12 | 420 | 50 x 12 | 600 |
| | 150 | 1.200 | 150 | 1.450 |

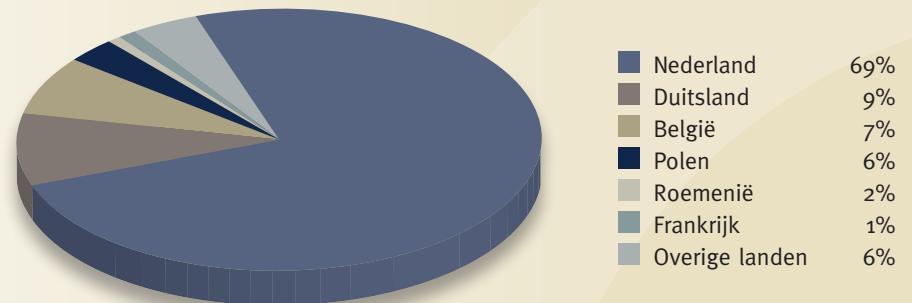
VIHB-registratie afvalstoffen

Bedrijven die in Nederland bedrijfsafvalstoffen of gevaarlijke afvalstoffen inzamelen, vervoeren, verhandelen of erin bemiddelen, moeten vermeld staan op een landelijke lijst, de VIHB-lijst. Buitenlandse bedrijven die in Nederland deze activiteiten verrichten moeten ook op de lijst staan. De NIWO beoordeelt de aanvraag en stelt vast of het bedrijf aan de gestelde voorwaarden voldoet. Een VIHB-registratie is vijf jaar geldig en kan daarna vernieuwd worden. Voor vervoerders zijn gewaarmerkte kopie VIHB-certificaten beschikbaar die tijdens het vervoer op het schip of het voertuig aanwezig moeten zijn.

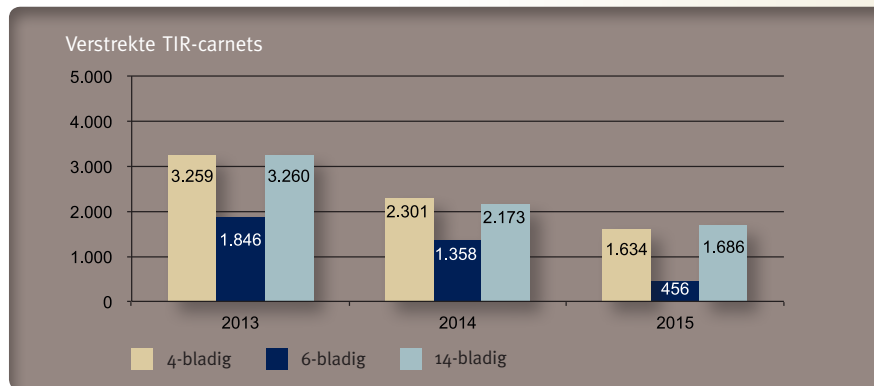


Op 1 januari 2016 staan er 17.810 bedrijven op de VIHB-lijst geregistreerd, dat zijn er 1.380 (+8%) meer dan een jaar eerder. Op de lijst staan bedrijven uit 34 verschillende landen, van Hong Kong tot Hongarije. Het merendeel van de bedrijven is gevestigd in Nederland (69%), gevolgd door Duitsland (9%) en België (7%).

VIHB-registraties per land per 31-12-2015



TIR-carnets



Sinds 1 januari 2011 is de NIWO belast met de uitgifte van TIR-carnets. Het TIR-systeem is een internationaal douane-transito-systeem voor goederenvervoer over de weg. Het transport vindt plaats onder douaneversluiting, waarbij de goederen worden vergezeld van een TIR-carnet. Dit is een controledocument dat erkend wordt door de douaneautoriteiten van het land van vertrek, doorgang en bestemming.

Afhankelijk van het aantal te passeren douane-grensovergangen, kan de vervoerder bepalen of er een 4-, 6- of 14-bladig TIR-carnet nodig is. De Europese Unie is een douane-unie; de buitengrens is de douane-grensovergang. Ook Wit-Rusland, Rusland en Kazachstan vormen een douane-unie. Zowel beroepsvervoerders als eigen vervoerders komen in aanmerking voor deze carnets, als zij een TIR-overeenkomst zijn aangegaan.

In 2015 is de uitgifte van het aantal TIR-carnets weer met 35% afgenomen: van 5.832 in 2014 naar 3.776 in 2015. De daling begon in de tweede helft van 2013 en zet zich tot nu toe voort. Er werden in 2015 minder TIR-carnets uitgegeven vanwege:

- De spanningen tussen Oekraïne en Rusland.
- De sancties die de EU voor Rusland heeft ingesteld.
- De onduidelijkheid rondom de extra borgstelling bovenop de TIR-carnets, die de Russische douane vanaf september 2013 is gaan vragen.
- De aanvankelijke aankondiging dat Rusland uit de TIR-conventie zou gaan stappen. Uiteindelijk kwam in juni 2015 het bericht dat Rusland de TIR-carnets weer accepteert.
- De consequenties van het toetreden van Turkije tot de Overeenkomst gemeenschappelijke douane (eind 2012): dit is een alternatief voor TIR-carnets.

Bilateraal overleg

Ter bevordering van het Nederlandse binnenlandse en grensoverschrijdende beroepsgoederenvervoer over de weg neemt de NIWO deel aan de onderhandelingen in het kader van bilaterale verdragen met andere staten of ter afsluiting van bilaterale verdragen.

Servië

Op 9 en 10 november 2015 hebben in Belgrado wegvervoerbesprekingen plaatsgevonden tussen Servië en Nederland in het kader van de Gemengde Commissie betreffende het internationale wegvervoer van personen en goederen. Aanleiding voor de bespreking was dat het vorige bilateraal overleg al weer enige tijd geleden was (2002), dat Servië de wens heeft geuit het wegvervoer tussen beide landen te liberaliseren (dus zonder ritmachtigingen), en dat Nederland heeft aangegeven een nieuw bilateraal wegvervoercontract te willen sluiten dat het oude verdrag uit 1966 met het toenmalige Joegoslavië moet vervangen.

Tijdens de besprekingen heeft de Servische delegatie aangegeven dat zij verheugd is dat de relatie tussen Servië en Nederland op dit punt weer is opgepakt. Verder is van de kant van Nederland aangegeven dat niet op de wens van Servië kan worden ingegaan om het wegvervoer tussen beide landen zonder ritmachtigingen uit te kunnen voeren. Wel is met Servië overeengekomen dat voor 2016 universele rit- en termijnmachtigingen worden uitgewisseld. Het aantal uitgewisselde ritmachtigingen dekt de behoefte aan het vervoer voor 2016. Daarnaast heeft Nederland op hoofdlijnen gereageerd op het bilaterale conceptwegvervoercontract. Afgesproken is dat in 2016 de tekst van het conceptverdrag nader wordt uitgewerkt. Nederland heeft Servië aangeboden de eerstkomende bijeenkomst van de Gemengde Commissie in 2016 in Nederland te organiseren.

Norduk

Van 2 tot en met 4 september 2015 heeft in Engeland het zogeheten 'Norduk-overleg' plaatsgevonden. Het Norduk-overleg vindt eenmaal per jaar plaats. Aan dit overleg nemen overheidsorganisaties en branche-organisaties uit Noorwegen, Zweden, Denemarken, Finland, Engeland en Nederland deel. Doel van het overleg is te komen tot coördinatie en afstemming op de belangrijkste vervoersdossiers. De NIWO heeft samen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) en Transport en Logistiek Nederland (TLN) overleg gevoerd met ministeries van transport en brancheorganisaties uit de Scandinavische landen en Engeland over aan het wegvervoer gerelateerde dossiers. Betrokkenen hebben daarbij onder meer gesproken over Calais en het migrantenprobleem, het minimumloon en het wegvervoerspakket van de Europese Commissie. Onderdeel van het programma was ook een presentatie door Transport for London, waarbij werd ingegaan op de logistiek in en rondom Londen en de problemen die hiermee samenhangen, zoals verkeersongelukken, milieuvervuiling en congestie.



Foto: De Nederlandse delegatie met v.l.n.r.
Ronald Keus (Ministerie van I&M), Myriam Jans (TLN) en
Raymond Scherpenisse (NIWO).



Bezwaarschriften

Primaire beslissingen van de NIWO zijn ingevolge artikel 6:4 van de *Algemene wet bestuursrecht (Awb)* voor bezwaar vatbaar. Indien een belanghebbende het niet eens is met een besluit van de NIWO dan kan hiertegen schriftelijk bezwaar worden ingediend. Tijdens de bezwaarprocedure krijgt de indiener, dit is in bijna alle gevallen de betrokken onderneming, opnieuw de gelegenheid om aan te tonen dat deze voldoet aan de gestelde eisen. De onderneming kan in een hoorzitting het bezwaarschrift mondeling nader toelichten (artikel 7:2 Awb). Op basis van hetgeen tijdens een hoorzitting naar voren is gekomen en op grond van de overgelegde stukken tijdens de bezwaarprocedure, volgt een beslissing op het bezwaarschrift waarmee de bezwaarprocedure wordt afgerond.

In 2015 heeft de NIWO in totaal 392 keer een (negatieve) primaire beslissing genomen, waarbij de vergunningaanvraag buiten behandeling is gesteld, is afgewezen of de vergunning is ingetrokken. In 28 gevallen is bezwaar ingediend en in 362 gevallen (waarbij het ook ging om intrekkingen op eigen verzoek) is er geen bezwaar ingediend. Daarnaast is er in 2015 beslist op 2 bezwaarschriften die in 2014 waren ingediend. Van de in totaal 30 bezwaarschriften (2 uit 2014 en 28 uit 2015) zijn er 23 gegrond verklaard, 1 ongegrond verklaard, 1 niet-ontvankelijk verklaard en 1 op eigen verzoek ingetrokken. De overige bezwaarzaken zijn nog in behandeling. In 16 gevallen liep de uiterste datum voor bezwaar af in 2016. Die zullen mee worden genomen in het jaarverslag van volgend jaar. Wat de gegrondverklaringen betreft moet er op worden gewezen dat diegene die in bezwaar gaat, in de praktijk de (schorsende) termijn van de bezwaarprocedure vaak gebruikt om aan te tonen dat hij toch of alsnog voldoet aan de voorwaarden. Het gaat dus vaak niet om een juridisch conflict, maar om de overlegging van de juiste stukken. Desalniettemin neemt intussen de complexiteit toe. Dit is een direct gevolg van het strenger toezien op het gebruik van (schijn)constructies, waardoor bijvoorbeeld de toetsing aan het begrip financiële verstrengeling tot afwijzingen kan leiden. Deze afwijzingsgronden leiden in bezwaar mogelijk wel tot een inhoudelijk dispuut.

Een beslissing tot oplegging van een last onder dwangsom nadat de vergunning is ingetrokken maar niet wordt geretourneerd, is ook voor bezwaar vatbaar. In het jaar 2015 is 6 keer een beslissing op bezwaar genomen inzake een oplegging van een last onder dwangsom of een invorderingsbeschikking ten behoeve van verbeurde dwangsommen.

Uit de tabel hieronder is af te lezen in hoeveel gevallen en op welke gronden een vergunning is afgewezen respectievelijk is ingetrokken.

| Gronden | Aantal |
|---|-----------|
| Kredietwaardigheid | 5 |
| Vakbekwaamheid | 5 |
| Betrouwbaarheid | 2 |
| Reële vestiging | 1 |
| Reële vestiging + vakbekwaamheid | 1 |
| Kredietwaardigheid + betrouwbaarheid | 3 |
| Vakbekwaamheid + betrouwbaarheid | 8 |
| Vakbekwaamheid + kredietwaardigheid | 4 |
| Vakbekwaamheid + betrouwbaarheid + kredietwaardigheid | 1 |
| Last onder dwangsom | 6 |
| Totaal | 36 |

Beroepschriften

Tegen een beslissing op het bezwaarschrift kan binnen zes weken beroep worden ingesteld bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBb). Tevens kan de voorzieningenrechter van het CBb op verzoek een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed dat vereist.

In 2015 is een in 2014 aanhangig gemaakte beroepszaak aangaande de *Wet openbaarheid van bestuur (Wob)* door de indiener ingetrokken. Verder zijn er geen beroepszaken bij het CBb aanhangig gemaakt.

Bibob-adviezen

Op grond van de *Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur (Wet Bibob)* kan de NIWO een vergunningaanvraag afwijzen of een vergunning intrekken als er een ernstig gevaar bestaat dat de vergunning mede zal worden gebruikt

om uit gepleegde strafbare feiten verkregen of te verkrijgen, op geld waardeerbare voordelen te benutten (de 'a-grond') of strafbare feiten te plegen (de 'b-grond'). De NIWO kan overgaan tot het aanvragen van een advies bij het Landelijk Bureau Bibob (LBB) indien na eigen onderzoek vragen en/of onduidelijkheden bestaan omtrent de mate van gevaar dat de vergunning wordt en/of zal worden gebruikt voor criminele activiteiten. Maar ook een bericht op het internet, een krantenbericht of een tip van de Officier van Justitie (de zogeheten 'tipfunctie') kunnen aanleiding zijn voor het vragen van een advies aan het LBB.

Op grond van artikel 26 van de Wet Bibob kan de officier van justitie die beschikt over gegevens die erop duiden dat een betrokkene in relatie staat tot strafbare feiten de NIWO wijzen op de wenselijkheid het LBB om een advies te vragen. Voorafgaande aan het aanvragen van een Bibob-advies wordt betrokkene gevraagd om een nieuwe Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) te overleggen en het zogeheten Bibob-vragenformulier in te vullen. Vervolgens wordt beoordeeld of een advies bij het LBB nog wenselijk is.

In het verslagjaar is in totaal vier keer toepassing gegeven aan de Wet Bibob. In drie van de vier gevallen is een advies gevraagd naar aanleiding van een tip van het Openbaar Ministerie (OM). In het vierde geval is naar aanleiding van eigen onderzoek advies gevraagd bij het LBB.

In het eerste geval heeft de NIWO naar aanleiding van een tip van het OM het LBB verzocht om advies uit te brengen omtrent de mate van gevaar dat de vergunning voor criminele doeleinden wordt gebruikt. Uit het advies kwam naar voren dat er een ernstige mate van gevaar bestaat dat de Eurovergunning mede zal worden gebruikt om uit gepleegde strafbare feiten verkregen of te verkrijgen, op geld waardeerbare voordelen te benutten en om strafbare feiten te plegen ('a- en b- grond'). In dit geval heeft de NIWO besloten om geen toepassing te geven aan het advies het LBB. De vergunningaanvraag is toch afgewezen omdat niet aan de eisen van betrouwbaarheid en kredietwaardigheid werd voldaan. In bezwaar toonde de onderneming aan alsnog aan deze eisen te voldoen.

In het tweede geval heeft de NIWO wederom naar aanleiding van een tip van het OM het LBB verzocht om advies uit te brengen omtrent de mate van gevaar dat de vergunning voor criminele doeleinden wordt gebruikt. Uit het advies kwam naar voren dat er een ernstige mate van gevaar bestaat dat de communautaire vergunning mede zal worden gebruikt om strafbare feiten te plegen ('b- grond'). In dit geval is de NIWO tot de conclusie gekomen dat het intrekken van de vergunning onevenredig en disproportioneel zou zijn in verhouding tot de mate van gevaar en de ernst van de strafbare feiten. Uiteindelijk is besloten om de vergunning niet in te trekken, maar om

voorschriften te verbinden aan de vergunning, namelijk dat de onderneming jaarlijks een VOG dient te overleggen. Op deze wijze kan een vinger aan de pols worden gehouden en kan in de gaten worden gehouden of geen (nieuwe) strafbare feiten naar voren komen.

In het derde geval heeft de NIWO naar aanleiding van eigen onderzoek het LBB verzocht om advies uit te brengen omtrent de mate van gevaar dat de vergunning voor criminele doeleinden wordt gebruikt. Uit het advies kwam geen gevaar naar voren. De aanvraag voor verlening van een communautaire vergunning is dan ook ingewilligd.

In het vierde en laatste geval heeft de NIWO naar aanleiding van een tip van het OM het LBB verzocht advies uit te brengen omtrent de mate van gevaar dat de vergunning voor criminele doeleinden wordt gebruikt. Uit het advies kwam naar voren dat er een ernstige mate van gevaar bestaat dat de Eurovergunning mede zal worden gebruikt om uit gepleegde strafbare feiten verkregen of te verkrijgen, op geld waardeerbare voordelen te benutten en om strafbare feiten te plegen ('a- en b- grond'). Deze zaak loopt nog.

Beleidsregel vergunningverlening van de NIWO

Per 1 oktober 2015 is de beleidsregel vergunningverlening van de NIWO (hierna: de beleidsregel) aangevuld met extra bepalingen. Dit om na te gaan of een transportonderneming daadwerkelijk als vervoerder in de zin van artikel 1.1 van de Wet wegvervoer goederen (WWG) kan worden aangemerkt. In de praktijk komt het voor dat het vervoer feitelijk wordt uitgevoerd voor rekening en risico van anderen dan de vergunninghouder. Hierbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan een vennootschap onder firma waarbij het vervoer niet wordt verricht voor rekening en risico van de vennootschap onder firma, maar feitelijk wordt verricht voor rekening en risico van de afzonderlijke vennoten. Deze 'vennoten' rijden onder de vlag en op de Eurovergunning van de vennootschap onder firma, terwijl zij feitelijk verkapte zelfstandigen zijn en geen of beperkte mate van financiële verstrengeling kennen. Deze afzonderlijke vennoten moeten over een eigen Eurovergunning beschikken.

Om te bepalen of het vervoer dus voor rekening en risico van de onderneming wordt verricht is de mate van financiële verstrengeling van belang. In deze beleidsregel is een niet limitatief aantal richtlijnen opgenomen die in onderling verband en samenhang duidelijkheid moeten geven of er een voldoende mate van financiële verstrengeling is, zodat de betrokken onderneming daadwerkelijk als vervoerder kan worden aangemerkt.

Ter verduidelijking van de reeds bestaande artikelen is, ook in verband met Beleidsregel last onder dwangsom van de NIWO, een aantal artikelen gewijzigd en daar waar nodig aangevuld. Deze wijzigingen zijn van technische aard.

Wet aanpak schijnconstructies (WAS)

De Wet aanpak schijnconstructies (WAS) is een uitvloeisel van het in april 2013 afgesloten Sociaal Akkoord waarin de sociale partners en de regering overeenkwamen een einde te maken aan misstanden op de arbeidsmarkt zoals uitbuiting, onderbetaling van werknemers en oneerlijke concurrentie. De WAS is gedeeltelijk ingegaan per 1 juli 2015. Vanaf 1 januari 2016 zijn de bepalingen van de WAS die van invloed zijn op de specificatie van de loonstrook en de betaling van het wettelijk minimumloon van kracht. De wijziging rondom verrekeningen en inhoudingen gaat in per 1 juli 2016. Het doel van deze wet is om bij te dragen aan het voorkomen van oneerlijke concurrentie en de versterking van de rechtspositie van werknemers.

De WAS is sinds 1 juli 2015 van toepassing op overeenkomsten van opdracht en overeenkomsten van aanneming, maar de vervoersovereenkomst was uitgezonderd van de WAS. Dit betekende specifiek voor het beroepsgoederenvervoer dat een chauffeur die in loondienst is en waar vaak sprake is van een vervoersovereenkomst tussen zijn werkgever 'de vervoerder' en de opdrachtgever, zich niet kon beroepen op bepalingen uit de WAS. Om deze leemte in de wet op te vullen, heeft het kabinet begin 2016 een voorstel tot wetwijziging aan de Raad van State voorgelegd. Met dit wetsvoorstel wordt beoogd dat de werknemer bij onderbetaling naast zijn eigen werkgever ook andere partners in de keten, zoals de opdrachtgever, kan aanspreken op betaling van achterstallig loon. Dit wordt ook wel de ketenaansprakelijkheid genoemd.

Naast de verloning zijn er binnen de transportsector ook nog andere misstanden en schimmige constructies die verder het level playing field verstoren. Voorbeelden van dergelijke misstanden of constructies zijn: schijnzelfstandigheid (zzp'er problematiek), postbusfirma's en uitzendconstructies. Constructies die het beroepsgoederenvervoer over de weg raken en die de WAS wil bestrijden.

Rol van de NIWO bij de aanpak schijnconstructies

Eind 2014 heeft de Raad van Beheer van de NIWO aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu (ministerie) een uitgewerkt voorstel voor een gerichte aanpak van schijnconstructies gepresenteerd. Binnen de kaders van het vergunningverleningsproces kan met deze aanpak een bijdrage worden geleverd aan deze problematiek rondom schijnconstructies. Het betreft de volgende twee maatregelen:

- 1. Koppeling tussen vergunningbewijzen en voertuigen
Een koppeling tussen het aantal verstrekte vergunningbewijzen en het aantal daadwerkelijk ingezette voertuigen, door middel van een kentekenregistratie;
- 2. Koppeling tussen voertuigen en de eis van dienstbetrekking
Een koppeling tussen het aantal voertuigen (kentekens) en het aantal chauffeurs dat op die voertuigen rijdt. Daarbij gaat het om een koppeling met de gegevens die worden verkregen door middel van het registreren van verklaringen van dienstbetrekking respectievelijk verklaringen van terbeschikkingstelling.

Ad 1. Koppeling tussen vergunningbewijzen en voertuigen

Het centrale idee is dat de NIWO een verbeterd inzicht moet krijgen in de omvang van het wagenpark van een onderneming. De NIWO kan dan beter controleren of het aantal afgegeven vergunningbewijzen correspondeert met het aantal voertuigen dat

een onderneming inzet. Een verbeterde controle sluit aan bij artikel 4, lid 3 van de Verordening 1072/2009/EG, waarin is neergelegd dat het aantal vergunningbewijzen moet overeenkomen met het aantal voertuigen waar de vergunninghouder de beschikking over heeft. Bij een aanvraag voor een vergunning zal een transportonderneming gevraagd worden om de kentekens van de ter beschikking staande voertuigen als 'actief' te registreren in de - in ontwikkeling zijnde - digitale omgeving van de NIWO. De NIWO is als vergunningverlener in de positie om aan de hand van deze gegevens de omvang van het wagenpark te controleren. Het kenteken is daarbij het meest voor de hand liggende op te vragen gegeven.

Op basis van deze bij de NIWO bekende kentekengegevens (en in combinatie met de vereiste kredietwaardigheid) kan de onderneming vergunningbewijzen aanvragen. Zowel bij de afgifte van vergunningbewijzen als daarna zal de NIWO periodiek de kentekens gaan checken bij onder andere de RDW. Bij opmerkelijke verschillen tussen aantal kentekens en vergunningbewijzen zal de NIWO dit bij de onderneming navragen. Eventueel kan de NIWO een onderzoek instellen, mogelijk gevolgd door onderzoek door de ILT.

Gelet op het gegeven dat de kentekenregistratie onder de bevoegdheden valt van de aan de NIWO wettelijk opgedragen taken, is na goedkeuring van het ministerie een begin gemaakt om deze registratie in het nieuwe ICT-systeem van de NIWO mogelijk te maken. De verwachting is dat de kentekenregistratie medio 2016 technisch gereed zal zijn. Naar een (geleidelijke) implementatie in 2017 wordt onderzoek gedaan.

Ad 2. Koppeling tussen voertuigen en de eis van dienstbetrekking

Om te kunnen beoordelen of conform de eis van dienstbetrekking wordt gehandeld zou een koppeling moeten worden gemaakt met het aantal chauffeurs dat de voertuigen bestuurt. Op grond van artikel 2.11 van de WWG kan een onderneming alleen een chauffeur inzetten die bij hem in dienstbetrekking is of als deze door een -door de minister aangewezen- instelling ter beschikking is gesteld. Dit is de eis van dienstbetrekking. De onderneming kan dit in de huidige situatie aantonen door een verklaring van dienstbetrekking of verklaring van terbeschikkingstelling te overleggen, die via of van de KIWA te verkrijgen zijn. Deze verklaringen (of de afgifte daarvan) worden door de KIWA niet geregistreerd, waardoor via die route niet te controleren is over hoeveel chauffeurs een onderneming beschikt.

In de door de NIWO beoogde situatie wordt de onderneming bij de aanvraag voor een vergunning verzocht om voor de in te zetten chauffeurs een verklaring van dienstbetrekking in de bij de NIWO in ontwikkeling zijnde digitale omgeving in te vullen en een uitdraai daarvan aan zijn chauffeur te overhandigen. De NIWO heeft het ministerie geadviseerd om deze opgaven te laten registreren, bijvoorbeeld door de NIWO zelf.

Periodiek zouden er dan rapportages kunnen worden gemaakt om het aantal actieve kentekens naast het aantal verklaringen (lees: chauffeurs) te leggen. Indien uit een rapportage blijkt dat het aantal actieve kentekens groter is dan het aantal verklaringen, zal dit een indicatie zijn dat er op andere wijze chauffeurs worden ingezet. Dit zou niet alleen een mogelijke overtreding van de WWG kunnen opleveren, maar ook een mogelijke overtreding van sociale wetgeving. Wanneer na NIWO-onderzoek blijkt dat met redelijke mate van waarschijnlijkheid gesteld kan worden dat sociale wetgeving wordt overtreden, dan zou de ILT hierover kunnen worden gealerteerd. Zo zou de ILT beter informatiegestuurd onderzoek kunnen doen.

Het ministerie heeft voor zowel de voorgestelde overheveling van de verklaring van dienstbetrekking en terbeschikkingstelling, als voor de registratie daarvan nog geen goedkeuring verleend. De NIWO heeft om die reden – anders dan voor de kentekenregistratie - bij de bouw van haar nieuwe ICT-systeem hier geen rekening meer mee gehouden. Maar mocht in de nabije toekomst alsnog worden beslist, dan kan de ICT-ondersteuning van de afgifte en registratie relatief eenvoudig worden gerealiseerd.

Last onder dwangsom (LOD)

De NIWO zet zich actief in bij het terughalen van de vergunningbewijzen. Om deze bewijzen op effectieve wijze terug te halen maakt de NIWO wanneer nodig gebruik van haar bevoegdheid om een last onder dwangsom op te leggen. De NIWO ontleent haar bevoegdheid tot het opleggen van een last onder dwangsom aan artikel 5.2 van de WWG en artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). In de praktijk bleek veel onbekendheid te bestaan over de last onder dwangsomprocedure. Om dit te verduidelijken heeft de NIWO haar werkwijze bij oplegging van een last onder dwangsom, het juridisch proces dat daarbij wordt gevolgd en de rechten en plichten van de overtredende vervoerder uitgewerkt. Het gehele (juridische) proces is de Beleidsregel last onder dwangsom van de NIWO gedetailleerd uitgewerkt. In deze beleidsregel, die op 1 oktober 2015 van kracht werd, wordt vastgesteld voor welke overtreding van de WWG een last onder dwangsom wordt opgelegd, welk dwangsombedrag daarvoor geldt en hoe de procedure verloopt. De NIWO beoogt hiermee duidelijkheid bij alle betrokkenen te bewerkstelligen waardoor ook de rechtszekerheid wordt verhoogd.



DEEL 2

1. Jaarrekening

1.1 Balans per 31 december (na voorstel resultaatverdeling)

| ACTIVA | 2015 | 2014 |
|-----------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Vaste activa | € | € |
| Materiële vaste activa | 926.507 | 734.920 |
| Financiële vaste activa | 34.616 | 59.324 |
| Vlottende activa | | |
| Vorraden | 25.642 | 42.053 |
| Vorderingen | 415.635 | 313.040 |
| Liquide middelen | 2.522.610 | 2.957.533 |
| Totaal activazijde | <u>3.925.010</u> | <u>4.106.870</u> |
| PASSIVA | | |
| Eigen vermogen | | |
| Algemene reserve | 2.672.960 | 2.573.225 |
| Vorzieningen | 657.119 | 871.909 |
| Langlopende schulden | | |
| Depot garantstellingen | 210.000 | 214.000 |
| Kortlopende schulden | 384.931 | 447.736 |
| Totaal passivazijde | <u>3.925.010</u> | <u>4.106.870</u> |

| | Begroting 2015 | Staat van baten en lasten 2015 | Staat van baten en lasten 2014 |
|---|------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| | € | € | € |
| BATEN | | | |
| Vergoedingen ter zake van wettelijke publieke taken taken Wet wegvervoer goederen | 3.177.166 | 3.661.160 | 3.330.247 |
| Vergoedingen ter zake van overige wettelijke publieke taken VIHB | 235.000 | 275.000 | 286.040 |
| Vergoedingen ter zake van overige (niet wettelijke) publieke taken TIR-carnet | | | |
| - Netto-omzet | 341.538 | 286.559 | 415.511 |
| - Inkoopwaarde van de omzet | (221.241) | (170.630) | (257.776) |
| Financiële baten | 10.000 | 5.872 | 11.818 |
| Overige baten | 23.500 | 10.570 | 9.781 |
| | <u>3.565.963</u> | <u>4.068.530</u> | <u>3.795.621</u> |
| LASTEN | | | |
| Personeelskosten | 2.525.000 | 2.469.199 | 2.503.627 |
| Huisvestingskosten | 235.000 | 533.589 | 334.879 |
| Bureaunkosten | 200.000 | 217.256 | 224.778 |
| Automatiseringskosten | 610.000 | 260.470 | 246.126 |
| Overige materiële kosten | 90.000 | 114.613 | 97.942 |
| Werkzaamheden derden | 166.000 | 167.500 | 170.500 |
| Bestuurs- en advieskosten | 207.500 | 187.061 | 211.132 |
| Diverse kosten | 29.000 | (5.827) | 8.850 |
| | <u>4.062.500</u> | <u>3.943.862</u> | <u>3.797.834</u> |
| Resultaat voor belasting | (496.537) | 124.669 | (2.213) |
| Belasting | 99.307 | (24.934) | 443 |
| Resultaat na belasting | <u>(397.230)</u> | <u>99.735</u> | <u>(1.770)</u> |

1.3 Toelichting op de jaarrekening

Algemeen

De jaarrekening is opgesteld volgens de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW in overeenstemming met de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving voor de kleine rechtspersoon.

Ten behoeve van het verschaffen van het inzicht wordt, op grond van artikel 362 lid 1 Titel 9 Boek 2 BW, bij de volgorde en de indeling van de staat van baten en lasten afgeweken van de in Titel 9 Boek 2 BW opgenomen modellen. Dit om meer aansluiting te houden bij de activiteiten van NIWO en de daartoe gehanteerde indeling van de begroting en verslaggevingsinformatie.

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva

Vergelijking met voorgaand jaar

De gehanteerde grondslagen van waardering en van resultaatbepaling zijn niet gewijzigd ten opzichte van het voorgaande jaar tenzij anders aangegeven.

Algemeen

De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met in Nederland algemeen aanvaarde verslaggeving-regels. De jaarrekening is opgesteld in euro's. Activa en passiva worden gewaardeerd tegen nominale waarde, tenzij een andere waarderingsgrondslag is vermeld.

Materiële vaste activa

De materiële vaste activa worden gewaardeerd op aanschaffingswaarde, verminderd met lineair berekende afschrijvingen gebaseerd op de economische levensduur. Boekwinsten en verliezen bij verkoop van materiële vaste activa zijn begrepen onder de afschrijvingen.

Financiële vaste activa

De onder de financiële vaste activa opgenomen borgstellingen worden opgenomen tegen nominale waarde.

Voorraad TIR-carnets

De voorraad TIR-carnets wordt gewaardeerd tegen inkoopprijs of lagere marktwaarde.

Vorderingen

De vorderingen zijn gewaardeerd tegen de nominale waarde onder aftrek van een afwaardering voor mogelijke oninbaarheid.

Voorzieningen

De voorzieningen zijn onder te verdelen in voorziening groot onderhoud en latente belastingen.

De voorziening groot onderhoud wordt gewaardeerd tegen nominale waarde. De voorziening voor latente belastingverplichtingen is opgenomen vanwege het feit dat de resultaten van de stichting over de boekjaren 2012 t/m 2016 pas in 2017 zullen worden afgerekend met de belastingdienst. De voorziening is opgenomen tegen het nominale tarief van 20%.

Langlopende schulden

Onder de langlopende schulden worden schulden opgenomen met een resterende looptijd van meer dan één jaar. De schulden worden opgenomen tegen nominale waarde.

Kortlopende schulden

De kortlopende schulden hebben een verwachte looptijd van maximaal één jaar.

Pensioen

De NIWO heeft voor haar werknemers diverse pensioenregelingen getroffen waarbij de pensioenuitkeringen gebaseerd zijn op het middelloon. Deze pensioenregelingen zijn ondergebracht bij een verzekeringsmaatschappij. De over het boekjaar verschuldigde premies worden als kosten verantwoord. Voor eventuele per balansdatum nog niet betaalde premies wordt een voorziening opgenomen. Voor eventuele nog niet ontvangen restituties wordt een vordering opgenomen. Aangezien deze vorderingen en verplichtingen een kortlopend karakter hebben, worden deze gewaardeerd tegen de nominale waarde.

De risico's van loonontwikkeling, prijsindexatie en beleggingsrendement zullen mogelijk leiden tot toekomstige aanpassingen in de jaarlijkse bijdragen aan de verzekeringsmaatschappij. Deze risico's komen niet tot uitdrukking in een in de balans opgenomen voorziening.

Grondslagen voor de bepaling van het resultaat

Algemeen

Het resultaat wordt bepaald als het verschil tussen de baten en alle hiermee verbonden aan het verslagjaar toe te rekenen lasten. De lasten worden bepaald met inachtneming van de hiervoor vermelde grondslagen.

Schattingen

Bij het opstellen van de jaarrekening dient het bestuur, overeenkomstig algemeen geldende grondslagen, bepaalde schattingen en veronderstellingen te doen die medebepalend zijn voor de opgenomen bedragen. Dit geldt met name voor de verantwoorde pensioenlast. De definitieve afrekening van de pensioenverzekeraar over het boekjaar is ten tijde van het opmaken van de jaarrekening nog niet beschikbaar. De definitieve pensioenlast kan van de opgenomen schatting afwijken.

Baten

Onder baten wordt verstaan de in het verslagjaar aan derden in rekening gebrachte bedragen voor geleverde diensten, exclusief omzetbelasting.

Lasten

De lasten worden toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben. De direct toewijsbare kosten aan de publieke niet wettelijke taken zijn ook als zodanig in een aparte 'niet wettelijke' administratie opgenomen. Voor de indirecte personeels- en overheadkosten heeft een interne verrekening plaatsgevonden vanuit de wettelijke publieke administratie aan de niet wettelijke publieke administratie.

Afschrijvingen

De afschrijvingen op materiële vaste activa worden berekend door middel van vaste percentages van de aanschafwaarde respectievelijk bestede kosten op basis van de geschatte economische levensduur.

Belastinglast

De belastinglast is 20% over het exploitatieresultaat.

Wet normering bezoldiging topfunctionarissen (WNT)

Voor de uitvoering van de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) heeft de NIWO zich gehouden aan de Beleidsregels toepassing WNT. Deze beleidsregels zijn als normenkader bij het opmaken van deze jaarrekening gehanteerd.



DEEL 2

2. Overige gegevens

2.1 Vaststellen en goedkeuren jaarrekening

De Raad van Beheer heeft het jaarverslag 2015, inclusief de volledige (wettelijke) jaarrekening 2015, op voordracht van de Financiële Commissie in de vergadering van 11 maart 2016 vastgesteld en goedgekeurd.

Het positieve resultaat over 2015 is ten gunste van het eigen vermogen gebracht en als zodanig in deze jaarrekening 2015 verwerkt.

2.2 Controleverklaring

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de Raad van Beheer van Stichting
Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO)

Ons oordeel

Wij hebben de bijgesloten, door ons gewaarmerkte, samengevatte jaarrekening 2015 van Stichting Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO) te Rijswijk gecontroleerd.

Naar ons oordeel is de samengevatte jaarrekening in alle van materieel belang zijnde opzichten consistent met de gecontroleerde jaarrekening van Stichting Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO) en in overeenstemming met de grondslagen zoals beschreven in pagina 30 in de toelichting.

De samengevatte jaarrekening bestaat uit:

1. de samengevatte balans per 31 december 2015
2. de samengevatte staat van baten en lasten met bijbehorende toelichtingen.

De samengevatte jaarrekening bevat niet alle toelichtingen die zijn vereist op basis van titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW). Het kennismaken van de samengevatte jaarrekening kan derhalve niet in de plaats treden van het kennismaken van de gecontroleerde jaarrekening van Stichting Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO).

De basis voor ons oordeel

De samengevatte jaarrekening is ontleend aan de gecontroleerde jaarrekening 2015 van Stichting Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO). Wij hebben een goedkeurend oordeel versterkt bij die jaarrekening in onze controleverklaring van 11 maart 2016. Desbetreffende jaarrekening en deze samenvatting daarvan, bevatten geen weergave van gebeurtenissen die hebben plaatsgevonden sinds onze

controleverklaring van 11 maart 2016.

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de samengevatte jaarrekening'.

Wij zijn onafhankelijk van Stichting Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO) zoals vereist in de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Verantwoordelijkheden van het bestuur en de Raad van Beheer voor de samengevatte jaarrekening

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van een samenvatting van de gecontroleerde jaarrekening in overeenstemming met de grondslagen zoals beschreven in pagina 30 van de toelichting. In dit kader is het bestuur verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het bestuur noodzakelijk acht om het opstellen van de samengevatte jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de samengevatte jaarrekening moet het bestuur afwegen of de onderneming in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet het bestuur de samengevatte jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij het bestuur het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is. Het bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de samengevatte jaarrekening.

De Raad van Beheer is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van het opstellen van het overzicht.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de samengevatte jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaard 810, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen.

Wij communiceren met de Raad van Beheer onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Rijswijk, 11 maart 2016

BDO Audit & Assurance B.V.

namens deze,

w.g. J.J. Herst RA



▶ BIJLAGE 1

Tabellen vergunningen en documenten

Eurovergunning

| Ontvangen aanvragen | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|--------------|--------------|--------------|
| Eurovergunning | 935 | 1.063 | 1.607 |
| Eurovergunning i.v.m. gewijzigde rechtsvorm* | 76 | | |
| Verlenging Eurovergunning | 1.147 | 1.264 | 1.476 |
| Voortzetting Eurovergunning | 5 | | 4 |
| Vijfjaarlijkse toetsing binnenlandse vergunning | | | 760 |
| Totaal | 2.163 | 2.327 | 3.847 |

* Vereenvoudigde aanvraag: per 8-7-2013 afgeschaft.

| Intrekkingen en niet verlengde Eurovergunningen | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|------------|------------|------------|
| Eurovergunning | 680 | 692 | 704 |
| Binnenlandse vergunning | 54 | 75 | 114 |
| Totaal | 734 | 767 | 818 |

| Verstrekte vergunningbewijzen | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|---------------|---------------|---------------|
| Eurovergunningbewijzen | 10.474 | 11.012 | 12.533 |
| Eurovergunningbewijzen i.v.m. verlenging | 10.213 | 6.546 | 10.284 |
| Tijdelijke vergunningbewijzen (incl. overbrugging) | 2.561 | 1.013 | 1.566 |
| Binnenlandse vergunningbewijzen (incl. omwisseling) | 245 | 221 | 2.403 |
| Totaal | 23.493 | 18.792 | 26.786 |

| Vergunninghouders | 1-1-2014 | 1-1-2015 | 1-1-2016 |
|--|---------------|---------------|---------------|
| Aantal bedrijven met een Eurovergunning | 10.525 | 10.810 | 11.564 |
| Aantal bedrijven met een binnenlandse vergunning | 1.143 | 1.057 | 903 |
| | 11.668 | 11.867 | 12.467 |

| Uitstaande vergunningbewijzen | 1-1-2014 | 1-1-2015 | 1-1-2016 |
|--|---------------|---------------|----------------|
| Aantal Eurovergunningbewijzen | 93.584 | 94.709 | 98.758 |
| Aantal binnenlandse vergunningbewijzen | 4.746 | 4.536 | 3.745 |
| | 98.330 | 99.245 | 102.503 |

Omvang vergunninghouders op 1 januari 2016

Aantal vergunningbewijzen in bezit

| | alle vergunninghouders | | waarvan: met Eurovergunning | | met binnenlandse vergunning | |
|---------------|------------------------|-----------------|-----------------------------|-----------------|-----------------------------|-----------------|
| | aantal bedrijven | aantal bewijzen | aantal bedrijven | aantal bewijzen | aantal bedrijven | aantal bewijzen |
| ≤ 5 | 9.005 | 17.132 | 8.275 | 15.621 | 730 | 1.511 |
| 6 - 10 | 1.446 | 11.158 | 1.342 | 10.348 | 104 | 810 |
| 11 - 20 | 978 | 14.401 | 929 | 13.701 | 49 | 700 |
| 21 - 50 | 687 | 21.599 | 669 | 21.000 | 18 | 599 |
| 51 - 100 | 249 | 16.973 | 247 | 16.848 | 2 | 125 |
| > 100 | 102 | 21.240 | 102 | 21.240 | 0 | 0 |
| Totaal | 12.467 | 102.503 | 11.564 | 98.758 | 903 | 3.745 |

NVWA

| | 2013 | 2014 | 2015 |
|--|------|------|------|
| Aantal bedrijven doorgegeven aan de NVWA | 294 | 348 | 374 |

Verklaring visum Rusland

| | 2013 | 2014 | 2015 |
|--------------------------|------|------|------|
| Verstreckte verklaringen | 64 | 80 | 64 |

Bestuurdersattest

| | 1-1-2014 | 1-1-2015 | 1-1-2016 |
|---------------------------------------|----------|----------|----------|
| Aantal uitstaande bestuurdersattesten | 138 | 145 | 78 |

| Ontvangen aanvragen | 2013 | 2014 | 2015 |
|------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Bestuurdersattest | 14 | 6 | 9 |
| Verlenging bestuurdersattest | 39 | 31 | 6 |
| Totaal | 53 | 37 | 15 |

CEMT-vergunningen

| | 2013 | 2014 | 2015 |
|--------------------------------------|------|------|------|
| Verstreckte CEMT-verhuisvergunningen | 56 | 56 | 62 |

| Verstreckte CEMT-vergunningen | 2013 | 2014 | 2015 |
|-------------------------------|------------|------------|------------|
| Euro3-safe | 19 | 16 | 12 |
| Euro4-safe | 160 | 11 | 8 |
| Euro5-safe | 18 | 184 | 158 |
| Euro6-safe (nieuw 2014) | - | 0 | 0 |
| Totaal | 197 | 211 | 178 |

VIHB-registratie

| | 1-1-2014 | 1-1-2015 | 1-1-2016 |
|---|----------|----------|----------|
| Aantal bedrijven met een VIHB-registratie | 15.085 | 16.430 | 17.810 |

| Toegekende aanvragen | 2013 | 2014 | 2015 |
|------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| VIHB-registratie | 2.128 | 2.332 | 2.335 |
| Vernieuwing VIHB-registratie | 778 | 3.162 | 3.044 |
| Totaal | 2.906 | 5.494 | 5.379 |

TIR-carnets

| Verstreckte TIR-carnets | 2013 | 2014 | 2015 |
|-------------------------|--------------|--------------|--------------|
| 4-bladig | 3.259 | 2.301 | 1.634 |
| 6-bladig | 1.846 | 1.358 | 456 |
| 14-bladig | 3.260 | 2.173 | 1.686 |
| Totaal | 8.365 | 5.832 | 3.776 |

| Verstrekte rit- en termijnmachtigingen | | 2013 | 2014 | 2015 |
|--|--|---------------|--------------|--------------|
| Land en soort machtiging | | | | |
| Albanië | voor bilateraal- en transitovervoer | 107 | 76 | 47 |
| | voor derdelandenvervoer | 43 | 22 | 29 |
| Azerbeidzjan | voor bilateraal- en transitovervoer | 84 | 73 | 48 |
| | voor derdelandenvervoer | 28 | 32 | 30 |
| Bosnië-Herzegovina | universeel | 175 | 181 | 150 |
| | termijnmachtigingen (experiment 2015) | - | - | 0 |
| Bulgarije (EU) | voor vervoer op niet EU-landen | 28 | 11 | 6 |
| Duitsland (EU) | voor vervoer op niet EU-landen | 39 | 25 | 25 |
| Finland (EU) | voor vervoer op niet EU-landen | 44 | 95 | 26 |
| Georgië | universeel | 127 | 105 | 23 |
| Iran | universeel (nieuw 2015) | - | - | 2 |
| Kazachstan | voor bilateraal- en transitovervoer | 345 | 102 | 35 |
| | voor derdelandenvervoer | 98 | 46 | 5 |
| Kroatië* | voor bilateraal- en transitovervoer | 473 | - | - |
| | voor derdelandenvervoer | 204 | - | - |
| Kirgizië | universeel | 27 | 19 | 4 |
| Macedonië | universeel | 224 | 162 | 205 |
| Marokko | universeel | 927 | 883 | 1.025 |
| Moldavië | universeel | 146 | 120 | 94 |
| Montenegro | universeel | 82 | 42 | 49 |
| Oekraïne | universeel | 630 | 472 | 391 |
| Oezbekistan | universeel | 265 | 60 | 42 |
| Oostenrijk (EU) | voor vervoer op niet EU-landen | 49 | 14 | 9 |
| Rusland | universeel | 2.102 | 440 | 327 |
| | termijnmachtigingen (nieuw 2013) | 287 | 209 | 169 |
| Servië | voor bilateraal- en transitovervoer | 650 | 502 | 468 |
| | voor derdelandenvervoer | 305 | 339 | 314 |
| Tunesië | universeel | 6 | 9 | 23 |
| Turkije | voor bilateraal- en transitovervoer | 736 | 779 | 405 |
| | voor derdelandenvervoer | 697 | 491 | 444 |
| | termijnmachtiging bilateraal- en transitovervoer | 57 | 75 | 78 |
| | termijnmachtiging derdelandenvervoer | 38 | 51 | 69 |
| Wit-Rusland | universeel | 2.329 | 486 | 308 |
| | termijnmachtigingen (nieuw 2014) | | 93 | 71 |
| Zweden (EU) | voor vervoer op niet EU-landen | 16 | 13 | 8 |
| Totaal | | 11.368 | 6.027 | 4.929 |
| Totaal ritmachtigingen | | 10.986 | 5.599 | 4.542 |
| Totaal termijnmachtigingen | | 382 | 428 | 387 |

* Kroatië is per 1 juli 2013 toegetreden tot de Europese Unie, ritmachtigingen zijn daardoor niet meer nodig.

NIWO jaarverslag 2015



▶ BIJLAGE 2

Organisatie

De NIWO is een privaatrechtelijke stichting, bestuurd door een Raad van Beheer en gevestigd in Rijswijk. Hier voert het bureau de werkzaamheden uit, geleid door de directeur van de NIWO. De NIWO is een zelfstandig bestuursorgaan (zbo) en legt verantwoording af aan de minister van Infrastructuur en Milieu.

Raad van Beheer

Het bestuur van de NIWO, de Raad van Beheer, telt negen leden. Zeven leden zijn benoemd door de organisaties in het wegvervoer, te weten: TLN (3 leden), EVO (1 lid), FNV (1 lid), CNV (1 lid) en VERN (1 lid) en twee leden zijn onafhankelijk. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft de onafhankelijke leden benoemd en heeft de organisaties aangewezen, die belangen in het wegvervoer behartigen. De Raad van Beheer kiest een voorzitter uit de twee onafhankelijke leden. Bij vergaderingen van de Raad van Beheer kan een toehoorder van het ministerie van Infrastructuur en Milieu aanwezig zijn. In 2015 kwam de Raad van Beheer vier keer bijeen.

Financiële Commissie

De Raad van Beheer heeft uit zijn midden de Financiële Commissie samengesteld, die de Raad van Beheer adviseert in financiële aangelegenheden en die toeziet op de uitvoering van het financiële beleid. De Financiële Commissie heeft drie leden, waaronder de voorzitter van de Raad van Beheer, die tevens de vergaderingen leidt van de Financiële Commissie. De Financiële Commissie kwam in 2015 vier keer bijeen.

Bureau

Het kantoor van de NIWO is gevestigd in Rijswijk. Van hieruit zorgt het bureau voor de voorbereiding en uitvoering van alle werkzaamheden. Het bureau staat onder leiding van een directeur. Deze is tevens secretaris van de Raad van Beheer en de Financiële Commissie. Sinds 1 september 2015 zijn de taken en bevoegdheden van de Commissie Vergunningverlening Beroepsgoederenvervoer overgedragen aan de directie van de NIWO. Eind 2015 waren er 31 personen werkzaam op het bureau.

Wijzigingen in 2015

De meest in het oog springende wijziging binnen de organisatie is het opheffen van de Commissie Vergunningverlening Beroepsgoederenvervoer. Het kabinet besloot in de loop van 2015 de NIWO uiterlijk per 1 januari 2017 om te vormen naar een publiekrechtelijk georganiseerd zelfstandig bestuursorgaan. Vooruitlopend daarop zijn per 1 september 2015 de statuten van de NIWO gewijzigd. Deze statutenwijziging hield onder meer in dat de taken en bevoegdheden van de Commissie Vergunningverlening

Beroepsgoederenvervoer (CVB) zijn overgedragen aan de directie van de NIWO. Het mandaatbesluit van 1 januari 2014 kon daarmee ingetrokken worden. Daarin was namelijk vastgelegd dat bepaalde taken van de CVB aan de directeur waren gemandateerd.

In de Raad van Beheer is de zetel van EVO per 1 mei 2015 overgenomen door de heer Peter Ruijter. Hij volgde de heer Rink Jan Slotema op, die conform de statutaire eisen van de NIWO, na twee zittingstermijnen van drie jaar de Raad van Beheer heeft verlaten. Om dezelfde reden volgde de heer Koen Middelkoop per 1 september 2015 de heer Ben Wigman op als onafhankelijk lid van de Raad van Beheer. Ook de heer Ad Kuijken, die namens TLN in de Raad van Beheer zitting had, verliet de Raad. Deze opengevallen plek is nog niet ingevuld.

Achter de namen staat het jaar waarin deze personen de functies zijn gaan vervullen.

Raad van Beheer per 31 december 2015/1 januari 2016

Voorzitter drs. A.B. Sakkers (2013)
Vice-voorzitter mw. J.G.M. de Rijk-Heeren (2013)

Secretaris mr. G.J. Olthoff (2011)
Adj. Secretaris mr. R.A. Scherpenisse (2012)

Transport en Logistiek Nederland

- mw. J.G.M. de Rijk-Heeren (2011)
- E. de Bruin (2014)
- vacature
- Plaatsvervanger: drs. J.S. Boonstra (2013)

EVO

- mr. P.M.J. Ruijter (2015)
- Plaatsvervanger: ing. R.J. Slotema (2015)

FNV

- E.A. Groen (2013)
- Plaatsvervanger: R. Hidding (2015)

CNV Vakmensen

- T.J. van Rijssel (2014)
- Plaatsvervanger: T. Orié (2014)

VERN

- K. de Waardt (2009)
- Plaatsvervanger: S. ten Hoopen (2009)

Onafhankelijk

- drs. A.B. Sakkers (2013)
- K. Middelkoop (2015)

Financiële Commissie per 31 december 2015/1 januari 2016

Voorzitter drs. A.B. Sakkers (2013)
Secretaris mr. G.J. Olthoff (2011)

Namens de organisaties

- mw. J.G.M. de Rijk-Heeren (2011)

Onafhankelijk

- drs. A.B. Sakkers (2013)
- K. Middelkoop (2015)

Bureau per 1 januari 2016

Directeur mr. G.J. Olthoff (2011)

Hfd. afd. vergunningen en documenten
tevens plv. directeur

- mr. R.A. Scherpenisse (2012)

Hfd. afd. financiële en facilitaire zaken

- G. van Witzenburg (2012)

Commissie Vergunningverlening Beroepsgoederenvervoer per 31 augustus 2015 *Deze commissie is per 1 september 2015 opgeheven.*

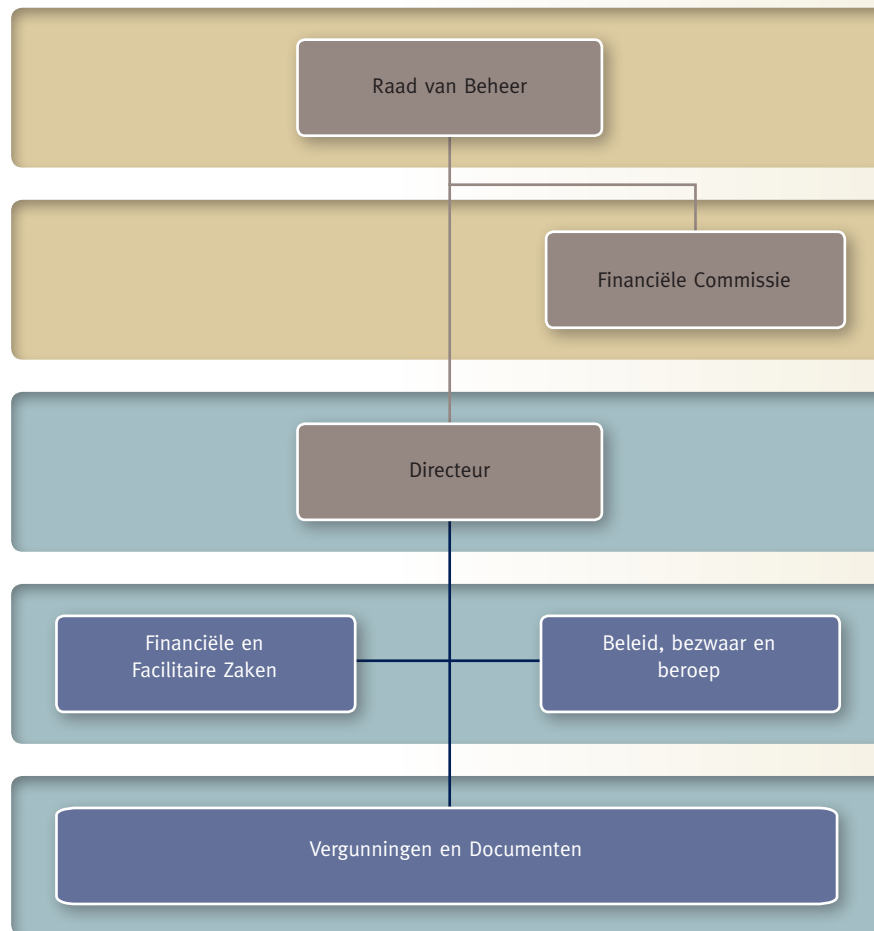
Voorzitter mr. B.W.M. Wigman (2009)
Secretaris mr. G.J. Olthoff (2011)
Adj. Secretaris mr. R.A. Scherpenisse (2012)

Onafhankelijk

- drs. F.H. Vries (2010)
- mr. B.W.M. Wigman (2006)
- K. Middelkoop (2014)

Organogram

Per 1 januari 2016





BIJLAGE 3

Onderzoek kosten en rentabiliteit

Onderzoek kosten en rentabiliteit

Overeenkomst met Panteia / NEA

De NIWO heeft een overeenkomst met onderzoeksbureau Panteia / NEA voor het uitvoeren van de onderzoeken naar de kosten en rentabiliteit in het wegvervoer. Deze overeenkomst loopt van 2013 tot en met 2017. Partijen in de sector hechten veel waarde aan de objectieve vastgestelde cijfers van Panteia / NEA. De NIWO publiceert de resultaten van de onderzoeken op de website. Ook de vakpers schrijft regelmatig over de uitkomsten van deze onderzoeken. Transportbedrijven die over een vergunning voor beroepsgoederenvervoer beschikken kunnen een digitale versie van de volledige rapporten bij de NIWO aanvragen.

Onderwerp rapport:

- Geraamde NEA-kostenontwikkeling voor het komende jaar
- Kostenindexcijfers op peildatum 1 januari van het lopende jaar
- Kostenindexcijfers op peildatum 1 april van het lopende jaar
- Kostenindexcijfers op peildatum 1 juli van het lopende jaar
- Definitieve rentabiliteitscijfers van het afgelopen jaar
- Voorlopige rentabiliteitscijfers o.b.v. 1e kwartaal lopende jaar
- Voorlopige rentabiliteitscijfers o.b.v. 1e t/m 3e kwartaal lopende jaar

Kosten

Panteia/NEA houdt gedurende het jaar alle prijswijzigingen van de kostprijsonderdelen bij. De kostenontwikkeling in het wegvervoer kan daarmee op de voet gevolgd worden. Panteia/NEA rapporteert deze cijfers elk kwartaal aan de NIWO. De toe- of afname van het totale kostenniveau wordt berekend uit gewogen stijgingen en dalingen van de verschillende kostprijsonderdelen. Deze weging houdt in dat de stijgingen en dalingen eerst vermenigvuldigd worden met het aandeel van het betreffende kostprijsonderdeel in de totale kosten.

Veel transportbedrijven hebben in hun contract met de opdrachtgever een brandstofclausule opgenomen, vanwege het grillige verloop van de dieselprijs en het grote effect daarvan op de totale kostprijs. Om die reden worden de indexcijfers van het totale kostenniveau per deelmarkt op twee manieren weergegeven:

- inclusief brandstofkostenontwikkeling
- exclusief brandstofkostenontwikkeling

In deze indexcijfers zijn de kosteneffecten van congestie, afnemende bereikbaarheid, efficiëntie en productiviteit niet meegenomen.

Kostenontwikkeling grensoverschrijdend vervoer, inclusief brandstofkosten

Indexcijfers: gemiddeld 2014 = 100

| per landrelatie en kernafstand | 2015 | 1-1-2015 | 1-4-2015 | 1-7-2015 | 1-10-2015 | 1-1-2016* |
|--------------------------------|-------|----------|----------|----------|-----------|-----------|
| België/ | | | | | | |
| Luxemburg 250 km | 98,6 | 98,1 | 99,0 | 99,7 | 98,0 | 98,4 |
| Duitsland 500 km | 98,1 | 97,5 | 98,6 | 99,3 | 97,3 | 97,2 |
| Engeland(tunnel) 500 km | 99,3 | 98,9 | 99,6 | 100,1 | 98,8 | 99,0 |
| Engeland(ferry) 500 km | 101,5 | 101,4 | 102,0 | 102,4 | 101,0 | 102,2 |
| Frankrijk 500 km | 98,2 | 97,6 | 98,6 | 99,4 | 97,5 | 97,4 |
| Italië 1.500 km | 97,4 | 97,5 | 98,1 | 97,1 | 95,5 | 95,7 |
| Spanje 2.000 km | 96,7 | 97,0 | 97,5 | 96,6 | 94,6 | 96,1 |
| Polen 1.000 km | 98,3 | 97,7 | 98,7 | 99,4 | 97,6 | 97,6 |

Kostenontwikkeling binnenlands vervoer, inclusief brandstofkosten

Indexcijfers: gemiddeld 2014 = 100

| per deelmarkt | 2015 | 1-1-2015 | 1-4-2015 | 1-7-2015 | 1-10-2015 | 1-1-2016* |
|---------------------------------|-------|----------|----------|----------|-----------|-----------|
| wagenlading | 98,4 | 97,8 | 98,8 | 99,5 | 97,8 | 97,9 |
| kiepers | 98,2 | 97,6 | 98,6 | 99,4 | 97,6 | 97,6 |
| algemene distributie solo | 99,3 | 98,9 | 99,6 | 100,2 | 98,9 | 99,7 |
| algemene distributie combinatie | 98,6 | 98,1 | 98,9 | 99,7 | 98,0 | 98,4 |
| fijnmazige distributie collo | 100,8 | 100,5 | 100,8 | 101,2 | 100,7 | 102,6 |
| fijnmazige distributie pallet | 100,2 | 99,9 | 100,2 | 100,8 | 100,0 | 101,5 |
| koel/vries | 98,4 | 97,8 | 98,6 | 99,5 | 97,8 | 97,9 |
| zeecontainer | 97,8 | 97,1 | 98,3 | 99,1 | 97,0 | 96,6 |
| tank/bulk | 98,0 | 97,3 | 98,3 | 99,2 | 97,2 | 97,0 |

excl. ontwikkelingen m.b.t. congestie, efficiency en productiviteit

* voorlopige cijfers (januari 2016)

Kostenontwikkeling grensoverschrijdend vervoer, exclusief brandstofkosten

Indexcijfers: gemiddeld 2014 = 100

| per landrelatie en kernafstand | 2015 | 1-1-2015 | 1-4-2015 | 1-7-2015 | 1-10-2015 | 1-1-2016* |
|---|-------|----------|----------|-------------------------------------|-----------|-----------|
| België/ | | | | | | |
| Luxemburg 250 km | 100,8 | 100,7 | 100,6 | 101,0 | 100,9 | 102,7 |
| Duitsland 500 km | 100,8 | 100,6 | 100,6 | 101,0 | 100,8 | 102,5 |
| Engeland (tunnel) 500 km | 101,0 | 100,9 | 100,9 | 101,2 | 101,1 | 102,4 |
| Engeland (ferry) 500 km | 102,7 | 102,8 | 102,9 | 103,2 | 102,6 | 104,6 |
| Frankrijk 500 km | 100,8 | 100,7 | 100,6 | 101,0 | 100,8 | 102,5 |
| Italië 1.500 km | 100,8 | 100,7 | 100,7 | 101,0 | 100,9 | 102,6 |
| Spanje 2.000 km | 100,8 | 100,7 | 100,7 | 101,0 | 100,9 | 102,5 |
| Polen 1.000 km | 100,8 | 100,7 | 100,7 | 101,0 | 100,9 | 102,6 |
| excl. ontwikkelingen m.b.t. congestie, efficiency en productiviteit | | | | * voorlopige cijfers (januari 2016) | | |

Kostenontwikkeling binnenlands vervoer, exclusief brandstofkosten

Indexcijfers: gemiddeld 2014 = 100

| per deelmarkt | 2015 | 1-1-2015 | 1-4-2015 | 1-7-2015 | 1-10-2015 | 1-1-2016* |
|---|-------|----------|----------|-------------------------------------|-----------|-----------|
| wagenlading | 100,7 | 100,6 | 100,5 | 101,0 | 100,8 | 102,5 |
| kiepers | 100,6 | 100,5 | 100,4 | 101,0 | 100,7 | 102,4 |
| algemene distributie solo | 101,0 | 100,9 | 100,9 | 101,2 | 101,1 | 103,0 |
| algemene distributie combinatie | 100,8 | 100,6 | 100,5 | 101,0 | 100,8 | 102,6 |
| fijnmazige distributie collo | 101,3 | 101,0 | 101,2 | 101,4 | 101,3 | 103,5 |
| fijnmazige distributie pallet | 101,1 | 100,9 | 100,9 | 101,3 | 101,1 | 103,1 |
| koel/vries | 100,6 | 100,5 | 100,3 | 101,0 | 100,7 | 102,4 |
| zeecontainer | 100,7 | 100,6 | 100,6 | 101,0 | 100,8 | 102,5 |
| tank/bulk | 100,6 | 100,5 | 100,3 | 100,9 | 100,7 | 102,3 |
| excl. ontwikkelingen m.b.t. congestie, efficiency en productiviteit | | | | * voorlopige cijfers (januari 2016) | | |

Ontwikkeling loon- en prijspeil per kostprijs onderdeel

Procentuele verandering op peildatum ten opzichte van het loon- en prijspeil op 1-1-2015

| Vaste autokosten | 1-4-2015 | 1-7-2015 | 1-10-2015 | 1-1-2016* |
|--------------------------------------|----------|----------|-----------|-----------|
| afschrijving voertuig | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1,2 |
| rente voertuig | -17,2 | 20,2 | 3,0 | 6,7 |
| motorrijtuigenbelasting | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,5 |
| Eurovignet | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| verzekeringen (WA + casco) | | | | |
| • binnenlands vervoer | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,2 |
| • grensoverschrijdend vervoer | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,3 |
| Variabele autokosten | | | | |
| banden | 0,0 | 1,5 | 3,0 | 3,2 |
| reparatie en onderhoud | 0,2 | 0,3 | 0,6 | 1,8 |
| brandstofprijs in: | | | | |
| • Nederland | 5,5 | 7,0 | -1,6 | -10,1 |
| • België | 2,7 | 3,2 | -5,8 | -9,6 |
| • Frankrijk | 7,2 | 7,7 | 0,4 | -2,8 |
| • Duitsland | 3,2 | -0,5 | -7,8 | -19,2 |
| • Italië | -0,3 | -4,4 | -10,8 | -21,9 |
| • Spanje | 2,0 | 0,6 | -7,7 | -12,9 |
| • Luxemburg | 3,3 | 6,9 | -4,2 | -12,6 |
| • Engeland | 7,7 | 11,8 | -1,8 | -7,5 |
| Kosten overtocht vervoer op Engeland | | | | |
| tunnel | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| ferry (Hoek van Holland - Harwich) | 0,2 | 0,3 | -0,9 | 1,5 |
| Kosten rijdend personeel | | | | |
| loon incl. sociale lasten | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2,9 |
| verblijf- en overige kosten | | | | |
| • binnenlands vervoer | 0,5 | 0,7 | 0,7 | 1,9 |
| • grensoverschrijdend vervoer | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 2,3 |
| Algemene kosten | | | | |
| loon incl. sociale lasten | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2,9 |
| huisvestingskosten | 1,5 | 2,1 | 1,9 | 0,7 |
| overige algemene kosten | 1,5 | 2,1 | 1,9 | 0,7 |

excl. ontwikkelingen m.b.t. congestie, efficiency en productiviteit

* voorlopige cijfers (januari 2016)

De prijsontwikkeling van de verschillende kostprijs onderdelen op vier peilmomenten ten opzichte van het loon- en prijspeil op 1 januari 2015 staat in de tabel. De procentuele verandering van 1-1-2016 ten opzichte van 1-1-2015 wordt toegelicht.

Afschrijving voertuig

Deze stijging is voor 80% gebaseerd op het verloop van de catalogusprijzen voor chassis en cabines van een aantal veelvoorkomende merken en types voertuigen en voor 20% op het verloop van de producentenprijzen voor carrosseriebouw. De afschrijvingskosten namen van 1-1-2016 ten opzichte van 1-1-2015 met 1,2% toe.

Rentekosten voertuig

De rentekosten zijn met 6,7% toegenomen. Deze worden berekend uit het gemiddelde rentepercentage voor eigen en vreemd vermogen en het in het voertuig geïnvesteerde vermogen. Het gemiddelde rentepercentage steeg. Op 1-1-2016 was de rente 2,14%, terwijl deze op 1-1-2015 op 2,03% lag. De vervangingswaarde van de voertuigen nam toe met 1,2%, waardoor de totale rentekosten met 6,7% zijn gestegen.

Motorrijtuigenbelasting en Eurovignet

De belastingdienst heeft de tarieven voor de motorrijtuigenbelasting per 1-1-2016 verhoogd met de inflatiecorrectie van 0,5%. De tarieven van het Eurovignet zijn niet veranderd.

Verzekeringen voertuig

Volgens informatie van een aantal representatieve verzekeringsmaatschappijen zijn de basispremies voor WA- en cascoverzekeringen per 1-1-2016 gemiddeld met 2,6% gestegen. Daarnaast nam de catalogusprijs van de voertuigen met 1,2% toe. In totaal nam de kostenpost verzekeringen van 1-1-2016 ten opzichte van 1-1-2015 in het binnenlands vervoer met 3,2% en in het grensoverschrijdend vervoer met 3,3% toe.

Banden

Voor de bepaling van de ontwikkeling van de bandenkosten is uitgegaan van de adviesprijzen van een aantal veel voorkomende merken vrachtautobanden. De prijzen zijn van 1-1-2016 ten opzichte van 1-1-2015 met 3,2% gestegen.

Brandstofkosten

De dieselprijs kan van dag tot dag fluctueren. De weergegeven bedragen zijn door Panteia geconstateerd op de betreffende datum en hebben dus uitsluitend betrekking op de twee genoemde peildata. De brandstofkosten zijn van peildatum 1-1-2016 ten opzichte van peildatum 1-1-2015 wederom fors gedaald, zowel in Nederland als in andere landen. De dieselprijs (excl. btw) in Nederland lag op 1-1-2016 op € 95,34 per 100 liter, dat is 10,1% lager dan de prijs die op 1-1-2015 gold. Deze dieselprijs is inclusief accijnsverhoging per 1-1-2016 met € 0,24 per 100 liter: de wettelijk vastgelegde inflatiecorrectie (0,5%). In Italië daalde de dieselprijs het sterkst met 21,9%, in Frankrijk daalde de prijs met 2,8% het minst sterk.

Reparatie en onderhoud

De kosten voor reparatie en onderhoud zijn op 1-1-2016 ten opzichte van 1-1-2015 met 1,8% gestegen. Deze post bestaat voor de helft uit reparatiekosten uitgevoerd door derden. De andere helft van de kosten is gemaakt in de eigen werkplaats, zoals loon en materialen. Ook smeerolie valt onder deze kostenpost.

Kosten rijdend personeel

Voor het rijdend personeel geldt de cao voor het beroepsgoederenvervoer over de weg en de verhuur van mobiele kranen (looptijd 1-1-2014 tot en met 31-12-2016). De loonkostenontwikkeling per 1-1-2016 ten opzichte van 1-1-2015 bedraagt 2,9% en bestaat uit de verhoging van de functielonen met 2,75% en de toename van de sociale lasten (premiepercentage en franchise) met 0,15%.

De vergoeding van verblijfskosten is per 1-1-2016 ten opzichte van 1-1-2015 met 2,47% verhoogd. Voor de overige personeelskosten, die 35% van deze kostenpost uitmaken, is de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau gevolgd (0,7%). In totaal zijn de 'verblijf- en overige kosten' voor het binnenlands vervoer met 1,9% en het grensoverschrijdend vervoer met 2,3% gestegen.

Algemene kosten

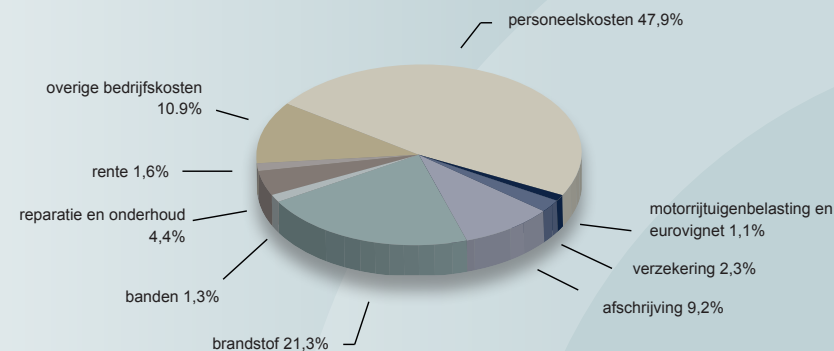
Voor de prijsstijging van de huisvestingskosten en de overige algemene kosten van 1-1-2016 ten opzichte van 1-1-2015 is de geraamde ontwikkeling van het algemene prijsniveau (consumentenprijsindex CBS) gevolgd; deze bedraagt 0,7%.

Kostenaandelen

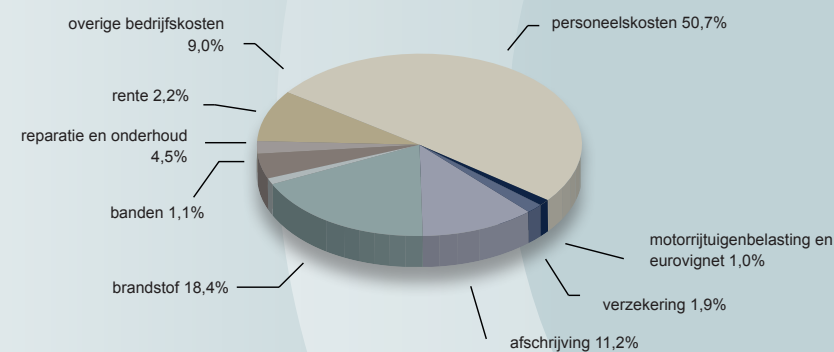
De stijging/daling van het totale kostenniveau is berekend door de afzonderlijke prijswijzigingen te vermenigvuldigen met het aandeel van dat kostprijsonderdeel in de totale kosten. Deze kostenaandelen worden jaarlijks bijgesteld. Elke deelmarkt heeft zijn eigen specifieke kostenaandelen. Bijvoorbeeld het aandeel van de afschrijvingen ligt bij vervoer op Duitsland op 9,4%, dus de afschrijvingskosten zorgen ervoor dat het totale kostenniveau met $0,094 \times 1,2\% = 0,11\%$ stijgt. Het aandeel van de afschrijvingen in de binnenlandse deelmarkt koel/vriesvervoer bedraagt 13,6%, zodat daar de afschrijvingskosten zorgen voor een stijging van het totale kostenniveau van $0,136 \times 1,2\% = 0,16\%$.

In de grafiek staan de kostenaandelen die in de eerste drie kwartalen van 2015 zijn waargenomen bij bedrijven die meer dan helft van hun omzet uit binnenlands vervoer of uit grensoverschrijdend vervoer halen. De personeelskosten drukken met een aandeel van bijna 50% het zwaarst op de totale kosten. De uitsplitsing naar deelmarkten wordt jaarlijks gemaakt, nadat alle financiële gegevens van een grote groep bedrijven zijn onderzocht.

Waargenomen kostenaandelen



bedrijven met grensoverschrijdend vervoer

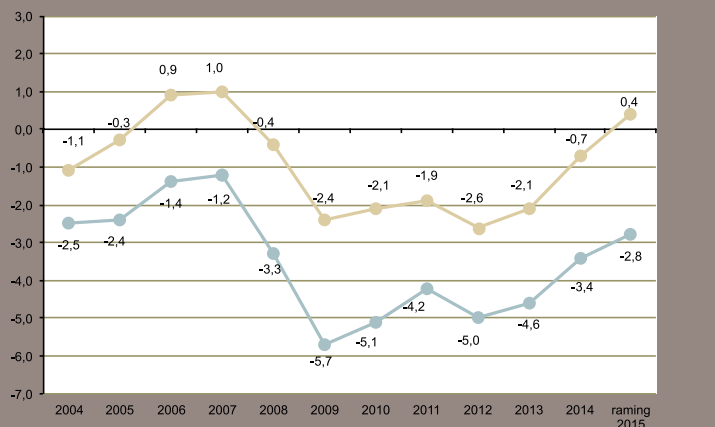


bedrijven met binnenlands vervoer

Rentabiliteit

Uit de bedrijfsresultaten die behaald zijn in de eerste drie kwartalen van 2015 is een voorzichtige raming voor het lopende jaar gemaakt. Binnenlandse vervoerders boeken voor het eerst sinds acht jaar gemiddeld gezien weer een positief resultaat van +0,4% en bij bedrijven die overwegend grensoverschrijdend vervoeren is het resultaat -2,8%. Voor deze raming zijn de resultaten van een kleine groep bedrijven geanalyseerd. De definitieve cijfers voor 2015 worden omstreeks juni 2016 bekend gemaakt.

Gemiddelde rentabiliteit (%) bij bedrijven in:



Bron: NEA i.o.v. NIWO

— binnenlands vervoer — grensoverschrijdend vervoer

Definitieve cijfers 2014

In juni 2015 zijn de definitieve cijfers voor 2014 ontvangen. De rentabiliteit van bedrijven in het binnenlands vervoer kwam uit op -0,7%. De rentabiliteit bij grensoverschrijdende wegvervoerders kwam uit op -3,4%. Deze percentages zijn een gemiddelde. Er zijn bedrijven die beduidend beter presteren of juist minder ten opzichte van dit gemiddelde. Doordat deze definitieve cijfers zijn vastgesteld na onderzoek bij een grote groep bedrijven is ook een uitsplitsing naar bedrijfs grootte en deelmarkt te maken. De gemiddelde rentabiliteit bij grote bedrijven vanaf 50 voertuigen die voornamelijk binnenlands opereren is 4,4% positief, grote bedrijven die voornamelijk grensoverschrijdend vervoeren komen uit op gemiddeld 3,6% positief. Deze positieve cijfers zijn vooral te danken aan het rendement op andere logistieke activiteiten. Positieve resultaten werden in 2014 behaald in de deelmarkten tank/bulk (5,4%), koel/vries (2,6%) en fysieke distributie (5,7%).

Definitie en uitgangspunten rentabiliteit

De rentabiliteit is gedefinieerd als het netto-overschot in procenten van de gerealiseerde opbrengst. Om de vergelijking te kunnen maken tussen bedrijven wordt uitgegaan van algemeen geldende bedrijfseconomische uitgangspunten. Daarom wordt gerekend met gewaardeerde kosten voor de ondernemersbeloning en voor het eigen vermogen. In tijden dat het slechter gaat met het bedrijf, zal de ondernemer minder geld uit zijn bedrijf onttrekken. Dus minder dan de gewaardeerde kosten voor de ondernemersbeloning. Hierdoor kan het bedrijf, dat volgens de gehanteerde uitgangspunten een negatieve rentabiliteit heeft, zijn verlies terugbrengen of zelfs winstgevend

zijn. Vooral bij kleinere bedrijven heeft het gewaardeerd loon voor de ondernemer een groot effect op de berekende rentabiliteit.

Eigen rijders

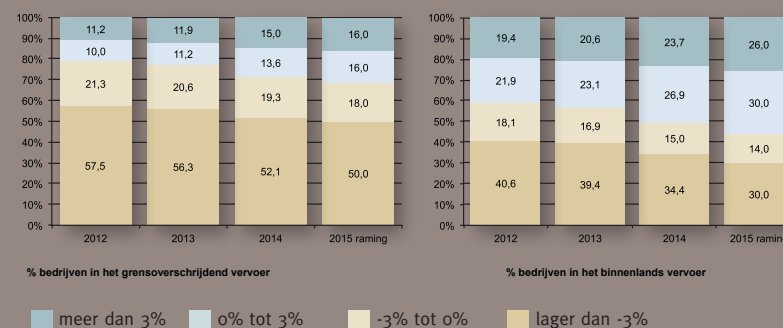
In de genoemde rentabiliteitscijfers zijn eigen rijders buiten beschouwing gelaten. De rentabiliteit van eigen rijders is afzonderlijk onderzocht bij 75 eigen rijders. Rekening houdend met het gewaardeerd loon ligt de berekende rentabiliteit van eigen rijders in 2014 op -13,5%. Het gewaardeerd loon is gelijk aan het salaris dat de eigen rijder verdiend zou hebben als hij chauffeur in loondienst zou zijn.

Eigen rijders zijn ondernemingen met één vrachtovervoertuig en zonder chauffeurs in loondienst. In de beleving van de eigen rijder is het financieel resultaat een stuk positiever. Dit wordt met name veroorzaakt doordat de eigen rijder kijkt naar zijn beschikbaar inkomen en nauwelijks rekening houdt met het hoge aantal gewerkte uren voor dit inkomen. Het beschikbaar inkomen (resultaat uit de winst en verliesrekening) bedroeg in 2014 € 42.750.

Rentabiliteitsklassen

In de grafiek is de verdeling van de bedrijven te zien over vier rentabiliteitsklassen. Volgens de raming 2015 wordt in het binnenlands vervoer verwacht dat 56% van de bedrijven een positieve rentabiliteit haalt en 44% een negatieve rentabiliteit. Bij bedrijven die overwegend grensoverschrijdend vervoeren wordt verwacht dat 32% van de bedrijven in de zwarte cijfers zit en 68% in de rode cijfers.

Verdeling bedrijven over rentabiliteitsklassen





BIJLAGE 4

Tarieven

De NIWO heeft in 2015 de volgende tarieven (excl. btw) gehanteerd.
De tarieven blijven in 2016 ongewijzigd.

VIHB-registratie

Sinds 1 mei 2004 voert de NIWO de VIHB-registratie uit. De NIWO is in staat gebleken om aanvragen van bepaalde categorieën bedrijven efficiënter te behandelen en kon daardoor de tarieven in die gevallen verlagen.

Begin 2015 zijn met het ministerie van Infrastructuur en Milieu nieuwe afspraken gemaakt over de hoogte van de vergoedingen voor de VIHB-registraties. Hierdoor zijn de kosten voor het ministerie gedaald.

Eurovergunning

| | |
|--|----------|
| Behandelingskosten aanvraag Eurovergunning | € 235,00 |
| Behandelingskosten verlenging Eurovergunning | € 120,00 |
| Behandelingskosten aanvraag voortzetting onderneming | € 235,00 |

Vergunningbewijzen

| | |
|---|---------|
| Afgifte binnenlands vergunningbewijs | € 28,35 |
| Afgifte Eurovergunningbewijs (ofwel: gewaarmerkte kopie Eurovergunning) | € 28,35 |
| Afgifte overbruggingsbewijs (max. 6 maanden geldig) | € 28,35 |
| Heffing per vergunningbewijs per jaar | € 23,70 |

Rit- en termijnmachtigingen

| | |
|---------------------------|---------|
| Afgifte ritmachtiging | € 5,00 |
| Afgifte termijnmachtiging | € 50,00 |

CEMT-vergunning

| | |
|---|----------|
| Behandelingskosten aanvraag per bedrijf | € 350,00 |
| Afgifte CEMT-jaarvergunning | € 140,00 |
| Afgifte CEMT-verhuisvergunning | € 70,00 |

Bestuurdersattest voor niet EU-chauffeurs

| | |
|--|----------|
| Aanvraag bestuurdersattest goederenvervoer | € 135,00 |
| Verlenging bestuurdersattest goederenvervoer | € 130,00 |
| Aanvraag nationaal certificaat personenvervoer | € 100,00 |
| Verlenging nationaal certificaat personenvervoer | € 50,00 |

Documenten voor visumaanvraag

| | |
|--------------------------|---------|
| Verklaring visum Rusland | € 50,00 |
|--------------------------|---------|

TIR-carnet

| | |
|------------------------------|---------|
| Aanmelding TIR-systeem | € 85,00 |
| Afgifte TIR-carnet 4-bladig | € 55,00 |
| Afgifte TIR-carnet 6-bladig | € 66,00 |
| Afgifte TIR-carnet 14-bladig | € 67,00 |
| Verzekering A | € 4,00 |
| Verzekering B | € 40,00 |

Tekst en grafieken

NIWO

Ontwerp, opmaak en beeldbewerking

Zuid44.nl

Foto's

o.a. met medewerking van Rijkswaterstaat



Bezoekadres
Veraartlaan 10
2288 GM Rijswijk

Correspondentieadres
Postbus 3004
2280 MB Rijswijk

T (070) 399 20 11
F (070) 390 87 04

E info@niwo.nl
I www.niwo.nl

