



▶ **Jaarverslag** 2017

niwo

Kwaliteit in transport begint bij de NIWO

pagina

| | | |
|----|--|---|
| 3 | | Voorwoord |
| 4 | | DEEL 1 |
| 5 | | Directieverslag |
| 5 | | Doelstelling |
| 5 | | Samenvatting activiteiten van de NIWO in 2017 |
| 7 | | Continuïteit van de bedrijfsvoering |
| 8 | | Personeel |
| 10 | | Financiële resultaten en vermogenspositie |
| 10 | | Vooruitblik 2018 |
| 11 | | Eurovergunningen |
| 11 | | Zaaksontwikkeling |
| 11 | | Beëindigde zaken |
| 12 | | Aantal vergunninghouders en vergunningbewijzen |
| 14 | | Faillissementen |
| 15 | | Last onder dwangsom |
| 15 | | Onderzoek risicobedrijven & meldpunt misstanden |
| 16 | | Bibob zaken |
| 17 | | VIHB-registratie afvalstoffen |
| 19 | | TIR-carnets |
| 20 | | Overige documenten |
| 20 | | Verklaring voor visumaanvraag Rusland |
| 20 | | Bestuurdersattest goederenvervoer |
| 20 | | Nationaal certificaat personenvervoer |
| 21 | | Rit- en termijnmachtigingen |
| 21 | | CEMT-vergunningen |
| 23 | | Bezwaar en beroep |
| 23 | | Bezwaarschriften |
| 23 | | Beroepschriften |

pagina

| | | |
|----|--|---|
| 25 | | Beleidsmatige ontwikkelingen |
| 25 | | Beleidsregel vergunningverlening van de NIWO |
| 25 | | Verlaging ondergrens vergunningplicht naar o Kg |
| 25 | | ERRU |
| 25 | | Voertuigregister en documentloos rijden |
| 25 | | Brexit |
| 26 | | NIWO summit 2017 |
| 27 | | Internationaal overleg |
| 28 | | Raad van advies en sectorraad |
| 28 | | Raad van advies |
| 28 | | Sectorraad |
| 30 | | DEEL 2 |
| 30 | | 1 Jaarrekening |
| 31 | | 1.1 Balans per 31 december |
| 32 | | 1.2 Staat van baten en lasten |
| 33 | | 1.3 Toelichting op de jaarrekening |
| 35 | | 2 Overige gegevens |
| 36 | | 2.1 Vaststellen en goedkeuren jaarrekening |
| 37 | | 2.3 Controleverklaring |

pagina

| | | |
|----|--|---|
| 38 | | BIJLAGE 1 |
| 39 | | Bijlage I Onderzoek kosten en rentabiliteit |
| 39 | | Onderzoek kosten |
| 43 | | Onderzoek rentabiliteit |
| 45 | | BIJLAGE 2 |
| 45 | | Bijlage II Tabellen vergunningen en documenten |
| 46 | | Eurovergunning |
| 46 | | VIHB-registratie |
| 46 | | TIR-carnets |
| 46 | | Verklaring visum Rusland |
| 47 | | Bestuurdersattest |
| 47 | | CEMT-vergunningen |
| 49 | | BIJLAGE 3 |
| 49 | | Bijlage III Organisatie |
| 50 | | Governance per 1 januari 2017 |
| 51 | | Organisatieoverzicht 2017 |
| 51 | | Organogram 2017 |
| 52 | | BIJLAGE 4 |
| 53 | | Bijlage IV Tarieven |
| 54 | | Colofon |

2017 was een uitstekend jaar voor de transport- en logistieksector. De groei van de consumentenbestedingen, de detailhandelverkoop, de industriële productie en de export liet bij het overgrote deel van de sector een hogere bedrijvigheid zien. Het niveau van die bedrijvigheid was hoger dan de afgelopen tien jaar. Aan deze stijgende vraag naar transport- en logistieke diensten zit ook een keerzijde. Bijna de helft van de bedrijven kampt met personeelstekorten. En het blijkt moeilijk te zijn de desbetreffende vacatures te vervullen. Opnieuw wordt veel gevraagd van het innovatievermogen van de sector!

Maar al met al gaat het goed met de transportsector. Men heeft weer vertrouwen in de toekomst, zo blijkt onder meer uit de TLN-conjunctuurenquête.

Goed nieuws voor de sector is meestal ook goed nieuws voor de NIWO: stijgend zaak-aanbod en mogelijkheden om te blijven innoveren. De NIWO is inmiddels een op een moderne leest geschoeide publieke organisatie. Het gedigitaliseerde ondernemersloket is daarvan het toonbeeld. Maar ook op andere wijze is de NIWO een vooruitstrevende organisatie. Zo heeft het management van de NIWO in 2017 de digitalisering van de vervoersdocumenten op de agenda gezet. Een initiatief dat lijkt vooruit te lopen op de planontwikkeling door de Europese Commissie (mobility package). Ook kreeg de NIWO van de minister het verzoek een nieuwe publieke taak te vervullen op het terrein van de elektronische vrachtbrief. Een kans die met beide handen is aangegrepen en inmiddels volledig geïmplementeerd is. Aldus wordt de NIWO meer en meer hét unieke overheidsloket voor de wegtransportsector.

Binnen de Europese Unie dienen uniformering van de toepassing van uitvoeringsregels en harmonisatie van de handhaving hand in hand te gaan. Maar de praktijk is weerbarstig. Om die reden heeft de NIWO het afgelopen jaar geïnvesteerd in het aanhalen van de banden met de Europese zusterdiensten, leidend tot een internationale conferentie in Den Haag waar uiteindelijk 20 landen aan deelnamen, evenals de Europese Commissie, het secretariaat generaal van de Benelux en de Nederlandse Inspectie voor de Leefomgeving en Transport. In een besloten sfeer werd vrijuit van gedachten gewisseld over tal van onderwerpen en werden diverse relaties aangehaald. Een 'NIWO summit 2017' die door alle landen zó werd gewaardeerd dat al afspraken zijn gemaakt voor een tweede conferentie die waarschijnlijk zal plaatsvinden in het vroege voorjaar van 2019.

De keuze van het vorige kabinet om de NIWO per 1 januari 2017 om te vormen naar een publiek zelfstandig bestuursorgaan is een gelukkige gebleken. Heldere posities en een gestroomlijnde governance hebben er toe geleid dat de NIWO onverkort kon blijven streven naar kosteneffectiviteit en klantgerichtheid terwijl besluitvorming sneller dan voorheen plaatsvond. Door de verdere economische opleving en door de nieuwe manier van werken (nieuwe governance, zaakgericht werken en nieuwe ICT) heeft de NIWO, na een al zeer verdienstelijke periode van zeven jaar met ongewijzigde

tarieven, voor 2018 een aantal tarieven met 12% verlaagd!

De nieuwe governance omvat mede een sectorraad waarin de gehele wegtransportsector vertegenwoordigd is: de vakbonden, de opdrachtgevers en de vervoerders. Deze sectorraad is volledig verantwoordelijk voor de Panteia/NEA-rapporten en kan te allen tijde gevraagd en ongevraagd adviezen uitbrengen over alle mogelijke onderwerpen die de NIWO aangaan. In 2017 verliep de samenwerking met (de leden van) de sectorraad goed. Maar gebleken is dat het een uitdaging is om de betrokkenheid van alle partijen vast te houden. De NIWO als soepel draaiende publieke dienstverlener is in dat verband onvoldoende 'spannend' gebleken. De agendering van de juiste onderwerpen is daardoor van meer belang dan voorheen. Een ieder beseft dat de sectorraad het enige gremium is waarin alle bij het wegtransport betrokken partijen elkaar op reguliere basis treffen. Dat gegeven wenst iedereen vorm en inhoud te geven. Zeker in een jaar waarin ontwikkelingen als een Brexit, het mobility package en verder gaande digitalisering op de transportsector afkomen. Als voorzitter van de raad van advies én van de sectorraad ben ik er dan ook van overtuigd dat de betrokkenheid van de sector, jarenlang een van de succesfactoren van de NIWO, zal blijven bestaan.

2017 was het jaar van de stabilisatie voor de NIWO. Een jaar waarin eerder ingezette moderniseringsslagen moesten indalen. 2018 wordt weer een jaar van verdere vernieuwing en ook het jaar waarin de sector en de NIWO, voor zover dat mogelijk zal blijken, zich moeten voorbereiden op de hiervoor genoemde ontwikkelingen. Een spannend jaar. Ik zie er naar uit. Het voorwoord van het jaarverslag van de NIWO werd sinds jaar en dag geschreven door de voorzitter van de Raad van Beheer, hetgeen de toen bestaande gezagsverhoudingen binnen de NIWO in zekere zin weerspiegelden. Die verhoudingen zijn met de nieuwe, moderne governance formeel gewijzigd. De directie van de NIWO en ik hebben evenwel besloten het voorwoord te handhaven en te laten schrijven door de voorzitter van de raad van advies. Aldus wordt een aardige traditie in stand gehouden.

Ik wil het management van de NIWO en alle medewerkers van de NIWO dank zeggen voor hun onverkorte inzet om de NIWO een goede publieke dienstverlener te laten zijn. Een ieder die werkzaam is bij de NIWO en in de transportsector wens ik een succesvol 2018 toe.



Alexander Sakkers, voorzitter raad van advies





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 (Eurovergunning);
 - jaarlijkse beoordeling van risicobedrijven;
 - 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.
- door het ondersteunen van internationale onderhandelingen voor de uitvoering van verdragen over wegvervoer van goederen;
- door het uitvoeren van overige door de overheid en in het bijzonder de minister van Infrastructuur en Waterstaat 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 Waterstaat en het onderhouden van nationale en internationale netwerken.

Samenvatting activiteiten van de NIWO in 2017

- Tijdige en zorgvuldige behandeling van de in 2017 ontvangen aanvragen voor een Eurovergunning en voor een VIHB-registratie en een snelle verstrekking van documenten. De instroom was dit jaar vrij hoog door het grote aantal verlengingsverzoeken.
- In een continu proces van ervaring opdoen met en verbeteren van de eind 2016 volledig vernieuwde ICT.
- Voorbereiden van de invoering per 1 januari 2018 van risicomanagement.
- Voorbereiden op de inwerkingtreding van de Algemene verordening gegevensbescherming in mei 2018.
- Voorbereiden inrichten voertuigregistratiesysteem.
- Implementatie nieuwe taak (e-CMR).
- Organisatie NIWO summit 2017
- Ontwikkelen generiek functiehuis.

Continuïteit van de bedrijfsvoering

‘Kwaliteit in transport begint bij de NIWO’

Sinds 2012 afficheert de NIWO zich met de slogan ‘Kwaliteit in transport begint bij de NIWO’. Een passende slogan gezien de achterliggende gedachte van de vergunningplicht. Het beschikken over een Eurovergunning staat immers voor een zekere kwaliteit op het punt van betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en kredietwaardigheid. Het beschikken over een vergunning veronderstelt verder dat het een daadwerkelijk in Nederland gevestigde onderneming betreft. Geen schijnconstructies dus.

De NIWO pretendeert dat bij haar de kwaliteit begint. Dat betekent dat er binnen de beschikbare financiële kaders sprake is van een continu streven naar verbetering van de uitvoering. Klantgericht en snel, op een fundament van zorgvuldigheid en rechtvaardigheid.

Kosteneffectief

De beperkte schaalgrootte van de NIWO is in de praktijk een voordeel om efficiënt en effectief te werken. Er is geen sprake van bureaucratische of nodeloze besluitvormings- en afstemmingsprocessen. Iedereen kent elkaar en verantwoordelijkheden en de beslissingsmacht zijn duidelijk belegd. Daarbij komt dat de NIWO volledig tarief gefinancierd is. Daardoor ontstaat er een transparant beeld van de inkomsten van de NIWO, de kosten en uitgaven van de NIWO en de gevolgen daarvan voor de tarieven.

Zorgvuldig, snel, efficiënt en kosteneffectief functioneren veronderstelt ook dat er sprake is van een goede interactie met de omgeving. De sectorraad is in dat verband van groot belang, evenals 'korte lijntjes' met het verantwoordelijke ministerie. Het bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gehanteerde toezichtmodel, met een helder onderscheid tussen 'eigenaar' en 'opdrachtgever', vormt daarvoor een goed fundament. Net als in de voorafgaande jaren gaat het natuurlijk uiteindelijk 'gewoon' om goede interpersoonlijke relaties. Alleen als die er zijn wordt samenwerking effectief. De NIWO prijst zich gelukkig dat ook in 2017 met zowel met de sector (vertegenwoordigers) als met de collega's van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de onderlinge contacten zonder meer goed geweest.

De internationale uitvoerings- én Europese beleidscontext zijn tot slot ook zeer belangrijk. In dat verband zijn de relaties aangehaald en versterkt. Voor de NIWO was de eind 2017 in Den Haag georganiseerde 'NIWO summit 2017' met de meeste van de Europese zusterorganisaties in dat verband het hoogtepunt.

Rechtsstatelijke kwaliteit

De doelmatigheidseis en de rechtmatigheidseis behoren hand in hand te gaan. De NIWO dient haar beslissingen te nemen op een zorgvuldige, tijdige, transparante en kenbare wijze overeenkomstig de wet- en regelgeving waarbij elke aanvrager gelijk behandeld wordt. Het nieuwe zaakstelsel draagt daar in belangrijke mate aan bij: het borgen van het zogenoemde twee paar ogen principe, de uniformering van werkwijzen, een goede termijnbewaking en een goede beveiliging van (persoons) gegevens. Daarnaast heeft de NIWO goed kenbare en heldere beleidsregels, die elk jaar op actualiteit en bruikbaarheid worden beoordeeld en zo nodig aangepast, zo ook in 2017.

Zaakgericht werken

De NIWO heeft in 2016 gekozen voor het zogenoemde zaakgericht werken en gelijktijdig werd in dat jaar een nieuwe manier van digitaal werken geïntroduceerd, waarbij alle bij een zaak behorende informatie automatisch in het zaakstelsel bijeengebracht wordt. Kern: bij zaakgericht werken wordt alle voor een bepaalde aanvraag relevante informatie gebundeld in een zaakdossier waarbij het behandelproces van de aanvraag opgeknipt is in processtappen met daaraan gekoppelde statussen. De aanvraag kan worden ingediend via het digitale ondernemersloket in een daartoe exclusief voor de aanvragende ondernemer beschermde digitale omgeving die alleen toegankelijk is door middel van het gebruik van eHerkenning. In 2017 is met deze manier van werken en met de nieuwe ICT ruime ervaring opgedaan.

Voor de NIWO is het heel belangrijk dat overeenkomstige zaken sinds de introductie van het zaakgericht werken op een uniforme en gestandaardiseerde manier worden behandeld. Daarbij wordt alle bij een zaak behorende informatie in een zaakdossier gebundeld die voor alle daartoe gemachtigde NIWO-medewerkers toegankelijk is. Op die manier kan elkaars werk worden overgenomen, bijvoorbeeld tijdens afwezigheid door ziekte of tijdens een vakantie.

NIWO een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan

Sinds 1 januari 2017 is de NIWO een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan en daardoor een zogenoemd a-orgaan in de zin van artikel 1:1 van de Algemene wet bestuursrecht. Dat betekent dat de NIWO vanaf 1 januari 2017 voor de uitvoering van haar taken gemakkelijker dan voorheen informatie van andere overheidsorganen heeft gekregen. Zo hoeft een transportonderneming in beginsel geen gegevens meer aan te leveren die de NIWO rechtstreeks kan verkrijgen van de Kamer van Koophandel (rechtsvorm, de bestuurders, de naam en het adres van de onderneming). Ook de uitwisseling van gegevens met bijvoorbeeld de RDW is aldus eenvoudiger geworden. Zo mogelijk in 2018 beoordeelt de NIWO de opportuniteit om aansluiting te zoeken bij de vernieuwde aanpak van Mijnoverheid.nl.

NIWO-taak e-CMR

Op 1 december 2017 is op basis van een Beschikking van het Benelux Comité van Ministers een pilot binnen de Benelux gestart betreffende het gebruik van de digitale vrachtbrief (e-CMR) voor het intra-Benelux wegvervoer. De Benelux pilot duurt drie jaar en eindigt op 1 december 2020. De drie Benelux-landen wensen met deze pilot op een grensoverschrijdend schaalniveau te onderzoeken of de e-CMR als controle instrument minimaal net zo betrouwbaar en veilig is als de papieren versie ervan. De NIWO is in 2017 door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangewezen als de bevoegde autoriteit in Nederland om leveranciers van e-CMR software te beoordelen op de gestelde voorwaarden.

Softwareleveranciers kunnen van 1 december 2017 tot 1 september 2018 een aanvraag indienen voor erkenning van de e-CMR software en zo toegelaten worden tot de pilot. Softwareleveranciers die e-CMR software (willen gaan) leveren kunnen bij elk van de drie Benelux-landen terecht voor het indienen van een aanvraag. Een van de voorwaarden die elk land stelt is dat de aanvrager in het land waar hij de aanvraag doet economische activiteiten moet hebben in verband met het leveren van technologie (niet per se e-CMR technologie).

In het kader van de pilot worden voor het krijgen van een erkenning bepaalde eisen gesteld aan de inhoud, de digitale handtekening, de nummering en het gebruik van

de e-CMR door betrokken partijen en voor controle doeleinden. Daarnaast vloeien voor erkende softwareleveranciers ook verplichtingen voort uit de beschikking ten aanzien van informatieverschaffing aan de controlerende instanties. Indien de softwareleverancier voldoet aan alle gestelde voorwaarden, zal de NIWO de door de leverancier ontwikkelde e-CMR software erkennen. Dit betekent dat de erkende e-CMR software commercieel mag worden geleverd aan vervoerders en alleen voor het intra-Benelux wegvervoer.

Vanaf 1 maart 2018 kunnen de eerste erkenningen worden gegeven en is het mogelijk om gebruik te maken van een e-CMR.

Algemene verordening gegevensbescherming

Op 25 mei 2018 is de Algemene verordening gegevensbescherming (Avg) van toepassing. Hierdoor gelden binnen de Europese Unie gelijke privacyregels. De Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp) komt hiermee te vervallen. Alle bestuursorganen moeten voor 25 mei 2018 kunnen aantonen op welke manier persoonsgegevens conform de Avg worden verwerkt. Dit accountability-principe komt in de Avg tot uiting in verschillende verplichtingen. Het betreft de volgende vijf verplichtingen:

- 1) Documentatieplicht: binnen de organisatie moeten alle verwerkte persoonsgegevens worden geregistreerd in een verwerkingsregister ten behoeve van de documentatieplicht;
- 2) Privacy Impact Assessment (PIA): hiermee wordt inzicht gecreëerd in de risico's van de verwerkte persoonsgegevens;
- 3) Het beschermen van gegevens in het ICT-systeem waarmee binnen de organisatie gewerkt wordt vooraf in het ontwerp mee te nemen/standaardinstellingen of achteraf in te bouwen, oftewel privacy by design en privacy by default;
- 4) Het treffen van passende technische en organisatorische beveiligingsmaatregelen: hierbij kan worden gedacht aan de pseudonimisering en versleuteling van persoonsgegevens, het hanteren van een goed wachtwoordenbeleid en het inrichten van autorisaties, maar ook aan het inrichten van een procedure voor het op gezette tijdstippen testen, beoordelen en evalueren van de doeltreffendheid van de getroffen maatregelen;
- 5) Het aanstellen van een Functionaris voor de Gegevensbescherming (FG): een onafhankelijke functionaris binnen de organisatie die toezicht houdt of conform de Avg persoonsgegevens worden verwerkt, adviserende rol voor wat betreft het privacybeleid binnen de organisatie, het verwerkingsregister beheert;
- 6) Het melden van datalekken: dit was al een verplichting onder de Meldplicht Datalekken.

Aan het einde van het verslagjaar waren door de NIWO vrijwel alle noodzakelijke stappen doorlopen. In de loop van het eerste kwartaal van 2018 voldoet de NIWO aan alle Avg-verplichtingen.

Risicomanagement

De directie wil een middel in handen hebben waarmee alle risico's die het voortbestaan van de NIWO raken zijn geïdentificeerd, geprioriteerd en op een systematische wijze beheerst kunnen worden. De directie wenst uiterlijk over het verslagjaar 2018 een zogenoemde in-control-statement af te geven. Het is om die reden dat in de loop van 2017 een systeem voor risicomanagement is ingericht en getest. Per 1 januari 2018 wordt dit risicomanagementsysteem definitief ingevoerd. Gezien de wettelijke taakstelling van de NIWO en de financiering door de sector is de risicohouding van de NIWO als risicoavers te beschouwen. Hierbij is rekening gehouden met het opstellen van het risicomanagementsysteem.

De belangrijkste risico's die door de NIWO worden onderkend zijn:

1. Datalekken en niet compliant zijn aan de Avg
 - a. Tijdig in 2017 gestart met implementatie van benodigde maatregelen Avg
 - b. Invoeren risicomanagementsysteem per 1/1/18
 - c. Voorbereiding ISO certificering 27001
 - d. Meermalen personeel op belang van databescherming gewezen
 - e. Controle op ongeautoriseerde toegang
2. Geen/onvoldoende voorbereiding aanscherping Europese regelgeving en andere Europese ontwikkelingen (Brexit)
 - a. Bewerkstelligen directe en tijdige betrokkenheid via ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, in 2017 over mobility package en Brexit
 - b. Stelselmatige beoordeling voorstellen en advisering ministerie
 - c. Informeel contact met de permanente vertegenwoordiging (pv) in Brussel
 - d. In 2018 opstellen business case Brexit en treffen voorbereidingsmaatregelen
 - e. Indien aan de orde en toegestaan: draagvlaktoets transportsector door middel van sectorraad.
3. Uitval geautomatiseerde koppelingen en uitval gedigitaliseerd klantloket
 - a. Dubbele glasvezellijnen en dubbele routers
 - b. SLA (Service Level Agreement) host partij
4. Fluctuaties zaaksaanbod/niet tijdige (snelle) verstrekking vergunningen en documenten
 - a. Strakke voorraad en termijnbewaking in InProces
 - b. Multi-inzetbaarheid medewerkers
 - c. Voldoende structurele capaciteit voor behandeling iets bovengemiddeld zaaksaanbod
 - d. In 2016 (pakketdiensten) en in 2017 (verlengingen) gebleken dat extra hoge

instroom kan worden opgevangen

De op pagina 7 genoemde risico's kunnen een materiële impact hebben op het resultaat en de financiële positie van de NIWO. Derhalve zijn er voor deze risico's, waar nodig, al in 2017 aanvullende beheersmaatregelen genomen. Gedurende 2017 hebben bovenstaande risico's niet tot een materiële impact geleid op het resultaat.

Gezien de financiering door de jaarlijkse heffing, het aanwezige eigen vermogen en het ontbreken van externe leningen zijn de liquiditeitsrisico's en renterisico's minimaal. De NIWO heeft geen financiële instrumenten. Koersrisico's hebben alleen betrekking op de inkoop van TIR-carnets in Zwitserse Franken, deze hebben geen materiële impact op de jaarrekening.

Afgelopen jaar zijn er geen gevallen van fraude geconstateerd binnen de organisatie.

ISO-certificering

De NIWO beoogt per 2019, één jaar later dan eerder gedacht, 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 is voor de NIWO belangrijk vanwege de overgang naar een volledig digitale dienstverlening. Bij een pre-audit bleek dat het verstandig is om voorafgaand aan de definitieve audit eerst het risicomanagement volledig op orde te hebben. Daarom is gekozen voor een latere datum voor de ISO-certificering.

Klachten, schadeclaims en Wob-verzoeken

In het verslagjaar heeft de NIWO één klacht en geen schadeclaims ontvangen. De klacht, die gebaseerd was op een veronderstelde vooringenomenheid van een medewerker, werd na het horen van alle partijen ongegrond verklaard. Tegen deze beslissing werd voor zover bekend geen klacht ingediend bij de Nationale ombudsman. De NIWO ontving geen verzoek op grond van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob).

NIWO op vakbeurs MobiliteitsRAI

Van 19 tot en met 21 oktober 2017 heeft de NIWO gestaan op de MobiliteitsRAI in Amsterdam. Gedurende deze driedaagse ondernemersbeurs heeft de NIWO met ondernemers kennis gemaakt en gesproken over de vergunning(plicht). De MobiliteitsRAI is een nieuw platform voor ondernemers, waarbij het wegtransport van vandaag en morgen centraal stond. Het is een combinatie van een vakbeurs met toonaangevende producten en diensten voor licht- en zwaar transport en een congres met innovatieve transportoplossingen.

KleinLef

De NIWO is actief lid van KleinLef. Per 2018 is de directeur van de NIWO lid van

het dagelijks bestuur van KleinLef. Deze netwerkorganisatie behartigt de belangen van 30 kleinere publieke uitvoeringsorganisaties waarbij het gaat om kennisdeling, samenwerking, vraagbundeling en belangenbehartiging. De NIWO is in het verslagjaar vooral actief geweest als initiator en als aanjager op het terrein van de gegevensbescherming.

Personeel

Personeelsvertegenwoordiging

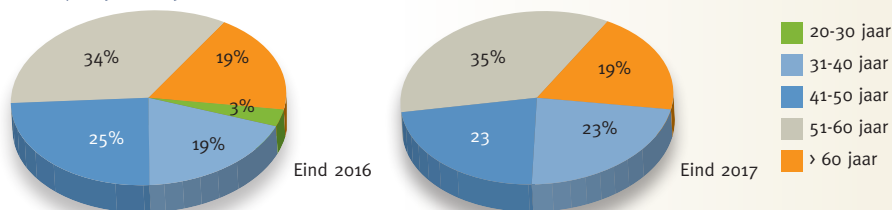
De NIWO heeft een personeelsvertegenwoordiging (PVT), die beschikt over aan de Wet op de Ondernemingsraden ontleende rechten. De rechten en plichten van de PVT, alsmede de procedures die gevolgd moeten worden om de PVT goed te laten functioneren, zijn uitgewerkt in een reglement. De PVT bestond in het verslagjaar uit vier leden. De PVT en de directie hebben in 2017 één keer formeel en een enkele keer informeel overleg gevoerd. In het licht van het feit dat de directie koos voor een jaar van stabilisatie was dit niet opmerkelijk. Aan het einde van het verslagjaar is de PVT formeel advies gevraagd over het nieuwe generieke functiehuis.

De directie wenst de formatie van de NIWO inzichtelijker en flexibeler in te delen. Daartoe is gekozen voor de methodiek van een generiek functiehuis. Een functie kan worden gedefinieerd als het samenstel van feitelijk opgedragen taken en werkzaamheden. De functiebeschrijving is hiervan een weergave. Het beoogde functiehuis is opgebouwd uit zogenoemde generieke functiebeschrijvingen, beschrijvingen die kunnen worden toegepast op verschillende functies dwars door de organisatie. Aldus komen functies die qua aard en niveau van de werkzaamheden gelijk zijn, in dezelfde functiebeschrijving terecht. En deze worden vervolgens gerangschikt in functiecategorieën. Het gaat daarbij om de categorieën management, primair proces, beleid & advies en bedrijfsvoering. Voor wat betreft de waardering van de functies binnen een dergelijke categorie is het zwaarste functiebestanddeel bepalend voor het functieniveau, mits deze substantieel en structureel zijn. Begin 2018 zal, na overleg met de PVT, het functiehuis worden ingevoerd.

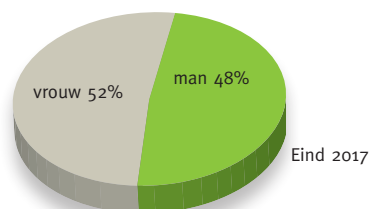
Integriteit

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 voordat ze in dienst komen een Vog overleggen. De Gedragscode Integriteit Rijk maakt sinds 2017 integraal onderdeel uit van de NIWO-arbeidsvoorwaarden, met uitzondering van de bepalingen van onderdeel 5.1 (afleggen eed of belofte). Naast het periodiek overleggen van een Vog wordt bij de indiensttreding gewezen op het belang van integer handelen en integriteit maakt een vast onderdeel uit van het jaarlijks gevoerde functioneringsgesprek.

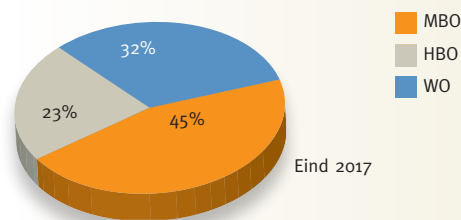
Personeelsopbouw en -salariering Leeftijdsopbouw personeel



Percentage mannen en vrouwen



Opleidingsniveau



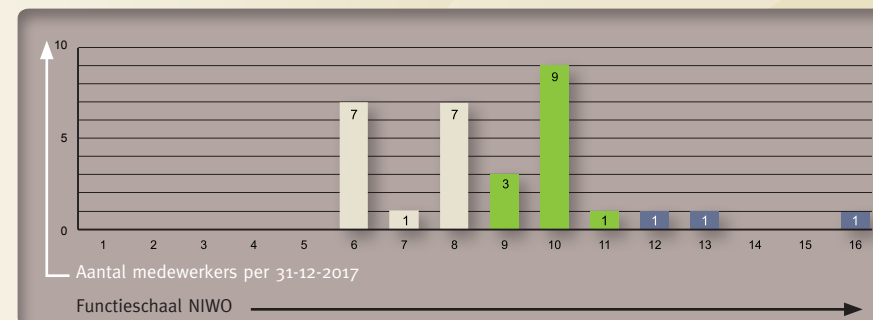
Aantal fte's per afdeling (fte= full time equivalent)

| | 2015 | 2016 | 2017 |
|--|---------------|---------------|---------------|
| Directie | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Financiële en facilitaire zaken | 8,0 | 10,0 | 8,7* |
| Vergunningen en documenten (van wie TIR-carnet) | 14,5 (0,6) | 14,2 (0,6) | 15,2 (0,5) |
| Beleid, Bezwaar en Beroep (voorheen Juridische Zaken) | - 3,8 | 2,0 - | 2,0 - |
| Totaal | 27,3 | 27,2 | 26,9 |

* Ook medewerkers die zijn ondergebracht bij Financiële en facilitaire zaken worden ingezet in het primaire proces, in 2017 gaat het om 2,2 fte (infolijn en VIHB-registratie).

In 2017 bedraagt de gemiddelde loonsom € 60.501 per werknemer (in 2016 € 58.727). Gedurende het verslagjaar waren gemiddeld 31 werknemers in dienst, in 2016 waren dit er 32.

Het ziekteverzuim over 2017 was vrij hoog, namelijk 5,1%. Dit voor de NIWO vrij hoge ziekteverzuim is verklaarbaar door drie langdurig zieken binnen de organisatie, hetgeen op het ziekteverzuimpercentage binnen een klein personeelsbestand een aanzienlijk effect heeft. Bedoeld langdurig ziekteverzuim was te wijten aan externe factoren, zoals de gevolgen van een verkeersongeluk en had geen relatie met de werkomstandigheden binnen de NIWO.



Salariëring en de Wet normering topinkomens (WNT)

De salariëring bij de NIWO is afgeleid van de bezoldiging van rijksambtenaren en gebaseerd op een werkweek van 40 in plaats van 36 uur. Als bekend zijn de voor het personeel in de rijksoverheid geldende BBRA-schalen bedoeld voor personeel dat 36 uur werkt. 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 substantieel afwijkt. In 2017 was de loonindexatie 1,9%.

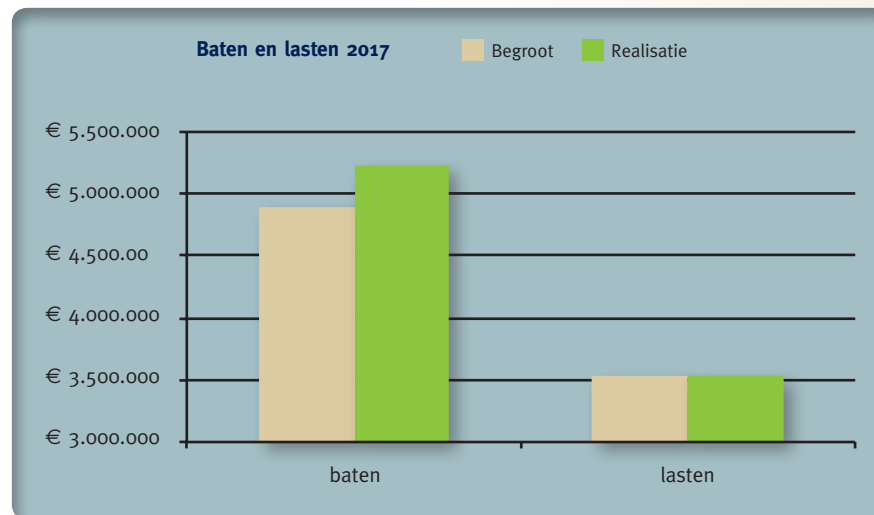
De bezoldiging van de directeur van de NIWO - die een fulltime dienstverband heeft van 40 uur - is opgebouwd uit een beloning overeenkomstig schaal 16 van de bij de NIWO gehanteerde, van het BBRA afgeleide salarisindeling, de bijtelling voor een leaseauto, een pensioenvoorziening en een premie voor een aanvullende pensioenverzekering. De som hiervan lag in 2017 onder het in de WNT bedoelde bezoldigingsmaximum.

Financiële resultaten en vermogenspositie

De jaarrekening 2017 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 2017

De jaarrekening 2017 laat een positief jaarresultaat zien van € 1.659.192 na verrekening van latente belastingverplichtingen. Dit is hoger dan in de begroting voor 2017 was voorzien. Het totaalbedrag aan baten bedraagt € 5.234.377 dat is +7,1% hoger dan begroot. Het totaalbedrag aan lasten bedraagt € 3.576.950 dit is +0,1% hoger dan begroot.



Vaststellen jaarstukken 2016 en bestemming resultaat

De directie heeft op 9 maart 2017 de balans en de staat van baten en lasten over 2016 vastgesteld. Het bedrijfsresultaat over 2016 van € -287.002 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 Waterstaat overeengekomen om de algemene reserve vast te stellen op maximaal één jaar exploitatiekosten. De huidige reserve (exclusief TIR-carnet) zit daar onder en bedraagt per

31 december 2017 € 3.715.588. De maximaal op te bouwen reserve bedraagt op basis van de exploitatiekosten in 2017 (exclusief TIR-carnet) € 4.250.072

Begroting 2018

De begroting voor 2018 met een positief resultaat van € 82.300 is door de minister van Infrastructuur en Waterstaat goedgekeurd en aan de directie van de NIWO bekend gemaakt bij brief van 8 november 2017. 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 halfjaarlijkse heffingen ook in 2017 kunnen handhaven op hetzelfde niveau als de voorgaande jaren. In 2018 worden enkele tarieven verlaagd. Gezien de inflatie over deze jaren betekent dit alles dat er, in reële termen gerekend, sprake is van een continue kostenverlaging voor de transportondernemingen.

Vooruitblik 2018

2017 was het jaar van de stabilisatie. 2018 wordt het jaar van:

- Het voortvarend blijven behandelen van aanvragen voor een vergunning, voor een VIH-registratie en voor TIR-carnets, evenals het adequaat beantwoorden van telefonisch gestelde vragen.
- Invoeren van het voertuigregistratiesysteem (VRS).
- Voorbereiden documentloos rijden (pilot Benelux).
- Anticiperen op mobility package.
- Anticiperen op de Brexit.
- Versterking internationale samenwerking met zusterdiensten.
- Continu verbeteren ICT (InProces).
- Versterkte inzet Bibob.

Op al deze onderwerpen wordt in dit jaarverslag afzonderlijk ingegaan.

Dé NIWO, zorgvuldig, snel en innovatief.



www.niwo.nl/film

mr Gerrit Jan Olthoff, directeur

Eurovergunningen

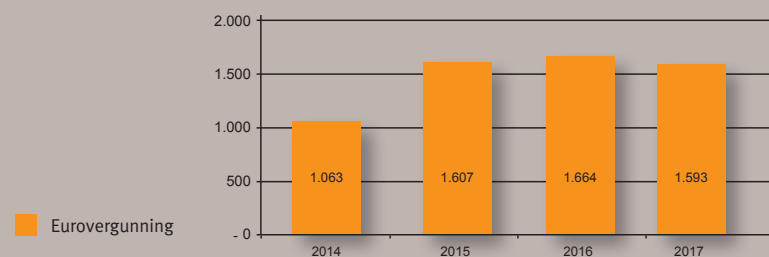
De Eurovergunning is de ondernemersvergunning voor transportbedrijven die actief zijn in het beroepsgoederenvervoer over de weg. De vergunningplicht geldt in Nederland voor nationaal en internationaal vervoer voor derden met voertuigen met een laadvermogen van meer dan 500 kilogram. Alle lidstaten van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

De NIWO toetst een aanvraag voor een Eurovergunning op vier vergunningeisen. Dit zijn de eisen van reële vestiging, betrouwbaarheid, financiële draagkracht (eis van 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 bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur (Wet Bibob).

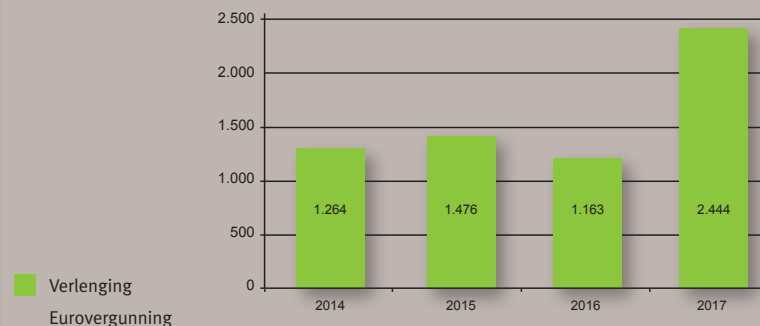
Zaaksontwikkeling

In 2017 ontving de NIWO in totaal 1.593 aanvragen voor een nieuwe Eurovergunning. De NIWO ontving 2.444 aanvragen voor verlenging van de Eurovergunning. Totaal 4.037 zaken die ter beoordeling werden voorgelegd.

Ontvangen aanvragen voor een Eurovergunning



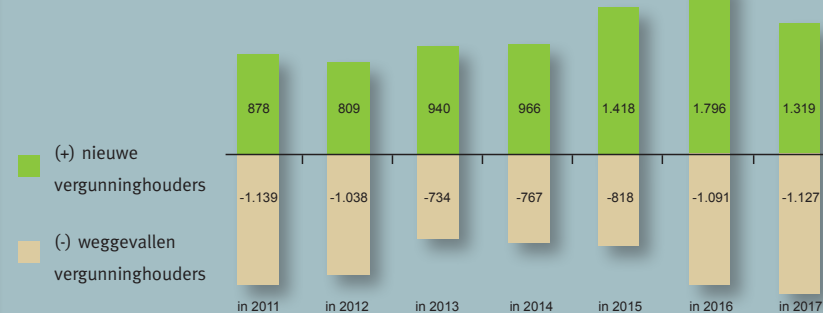
Ontvangen aanvragen voor verlenging van de Eurovergunning



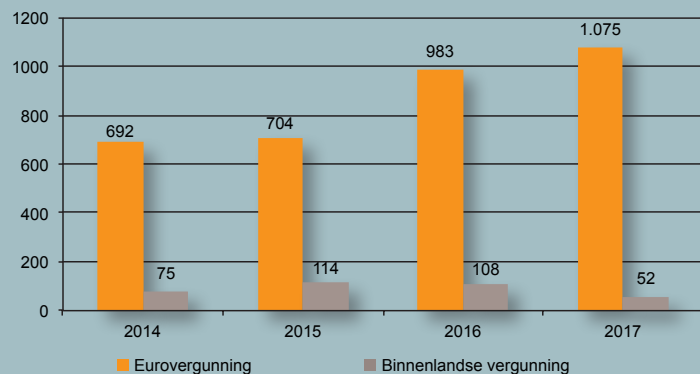
Beëindigde zaken

In 2017 zijn er 1.127 vergunningen beëindigd, dat wil zeggen ingetrokken of niet verlengd. De NIWO kan een vergunning intrekken als een onderneming niet meer aan een of meer vergunningeisen voldoet. Een onderneming kan de vergunning ook op eigen verzoek laten intrekken. Verder is een intrekking regelmatig het gevolg van een wijziging van de rechtsvorm: de nieuwe transportonderneming zet de vervoersactiviteiten voort op naam van een nieuwe vergunning, waarbij de vergunning van de oude onderneming wordt ingetrokken. Soms wordt een vergunning op verzoek van een curator naar aanleiding van een faillissement ingetrokken. Als een vergunning wordt ingetrokken, kan de onderneming binnen zes weken bezwaar maken tegen deze beslissing. Zonder bezwaar wordt de beslissing tot intrekking van de vergunning na zes weken onherroepelijk.

Nieuwe en weggefallen vergunninghouders



Intrekkingen en niet verlengde Eurovergunningen

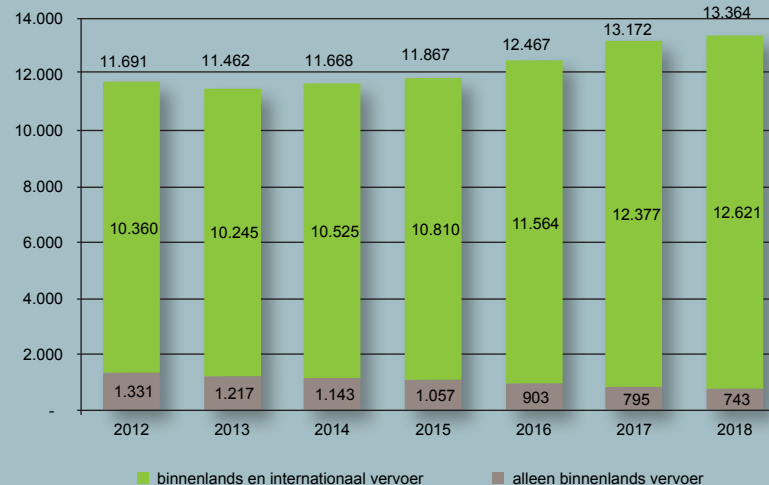


Aantal vergunninghouders en vergunningbewijzen

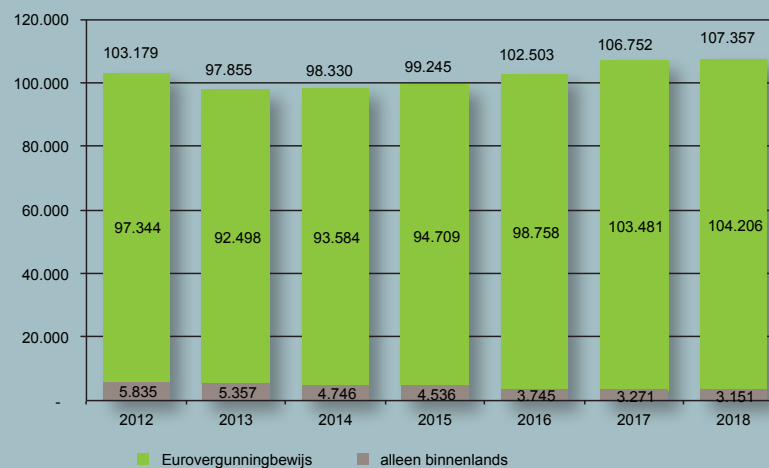
In het voertuig waarmee beroepsgoederenvervoer wordt verricht moet altijd een vergunningbewijs aanwezig zijn. Voor ondernemingen met een Eurovergunning is dat een gewaarmerkte kopie van de Eurovergunning, ofwel het (Euro)vergunningbewijs. Voor ondernemingen met een binnenlandse vergunning is dat het binnenlandse vergunningbewijs. Bij een naam- of adreswijziging van de onderneming moeten er nieuwe vergunningbewijzen worden aangevraagd.

Op 1 januari 2018 telt Nederland 13.364 transportondernemingen met een vergunning voor beroepsgoederenvervoer over de weg, dat zijn er per saldo 192 meer dan een jaar eerder (+1,5%). Samen bezitten deze vergunninghoudende bedrijven 107.357 vergunningbewijzen. Het aantal uitstaande vergunningbewijzen nam in 2017 per saldo toe met 605 (+0,6%). Net als vijf jaar geleden bleek de noodzaak om de vergunning te verlengen voor een aantal ondernemingen de reden om nog eens kritisch te kijken naar de behoefte aan vergunningbewijzen. Aan het einde van het verslagjaar nam het aantal uitstaande vergunningbewijzen dan ook af ten opzichte van het aantal dat de maanden daarvoor in omloop was.

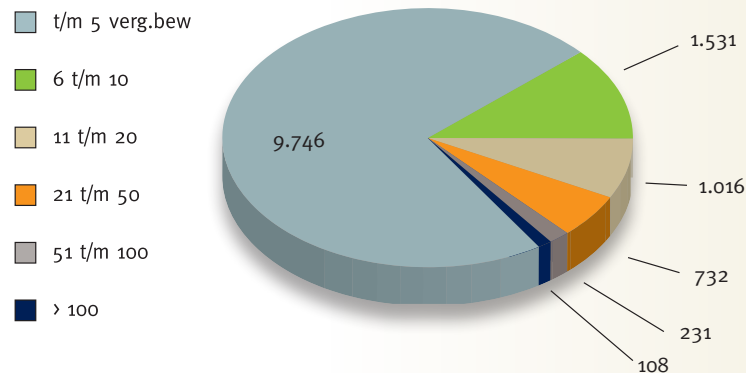
Aantal vergunninghouders op 1 januari van elk jaar



Aantal vergunningbewijzen op 1 januari van elk jaar

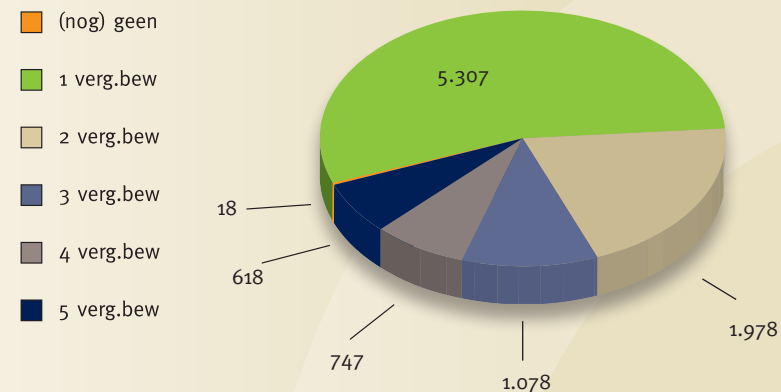


Aantal vergunninghouders naar bedrijfsomvang op 1 januari 2018



13.364 bedrijven

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



9.746 bedrijven

Verdeling vergunninghouders naar aantal vergunningbewijzen

Stand per 1 januari 2018*

| Aantal vergunningbewijzen in bezit | Totaal aantal vergunninghouders | Waarvan met: | |
|------------------------------------|---------------------------------|----------------|---------------------------|
| | | Eurovergunning | binnenlandse vergunning** |
| geen | 18 | 18 | 0 |
| 1 | 5.307 | 5.042 | 265 |
| 2 | 1.978 | 1.833 | 145 |
| 3 | 1.078 | 982 | 96 |
| 4 | 747 | 691 | 56 |
| 5 | 618 | 576 | 42 |
| 6 - 10 | 1.531 | 1.453 | 78 |
| 11 - 20 | 1.016 | 973 | 43 |
| 21 - 50 | 732 | 715 | 17 |
| 51 - 100 | 231 | 230 | 1 |
| 101 - 250 | 90 | 90 | 0 |
| > 250 | 18 | 18 | 0 |
| Totaal | 13.364 | 12.621 | 743 |

| Totaal aantal vergunningbewijzen | Waarvan met: | |
|----------------------------------|------------------------|-------------------------------|
| | Eurovergunningbewijzen | binnenlandse vergunningbew.** |
| 0 | 0 | 0 |
| 1 | 5.307 | 265 |
| 2 | 3.956 | 290 |
| 3 | 3.234 | 288 |
| 4 | 2.988 | 224 |
| 5 | 3.090 | 210 |
| 6 - 10 | 11.820 | 605 |
| 11 - 20 | 14.857 | 610 |
| 21 - 50 | 23.276 | 569 |
| 51 - 100 | 15.739 | 90 |
| 101 - 250 | 13.135 | 0 |
| > 250 | 9.955 | 0 |
| Totaal | 107.357 | 3.151 |

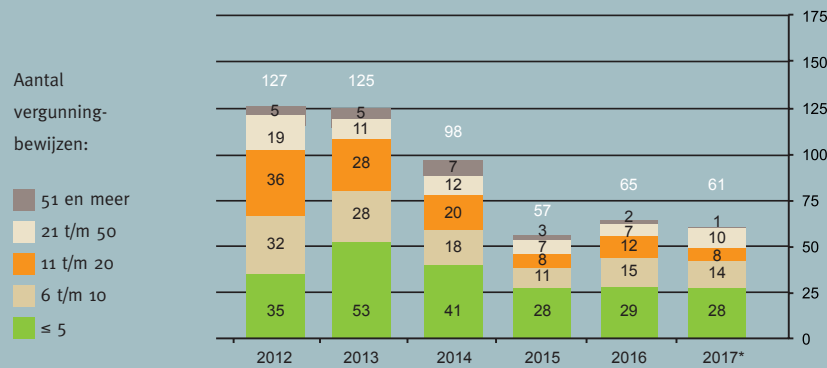
* De vergunningenstand per 1-1-2018 is inclusief overbruggingsbewijzen (166 bedrijven met 3.500 bewijzen).

** Sinds 1 mei 2009 geldt de Eurovergunning voor binnenlands en grensoverschrijdend vervoer. De vergunning voor uitsluitend binnenlands vervoer kan niet meer aangevraagd worden, voor bestaande bedrijven geldt een overgangsregeling.

Faillissementen

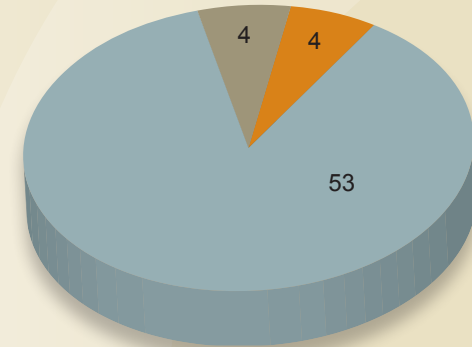
De faillissementscijfers betreffen transportondernemingen die op faillissementsdatum in bezit waren van een (Euro)vergunning voor beroepsgoederenvervoer over de weg. In 2017 gingen 61 vergunninghouders failliet die bij elkaar 712 vergunningbewijzen in bezit hadden.

Faillissementen naar bedrijfsomvang

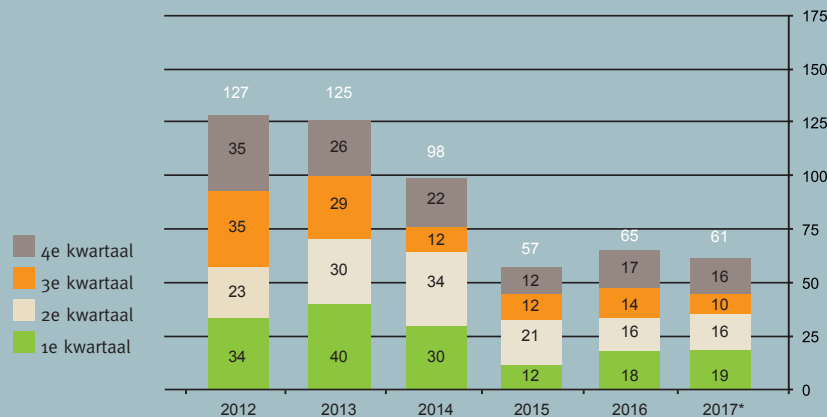


Faillissementen naar rechtsvorm

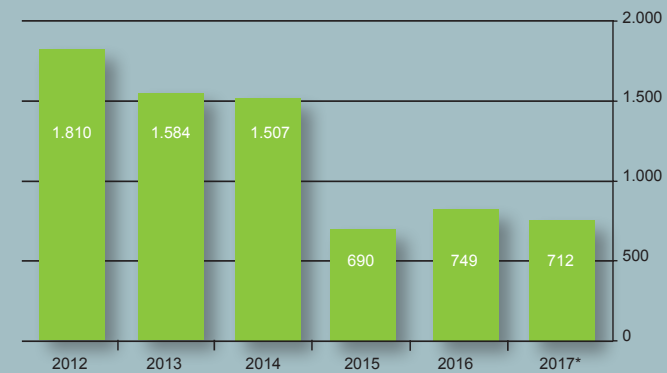
- B.V.
- V.o.f.
- Eenmanszaak



Faillissementen per kwartaal



Aantal vergunningbewijzen bij faillissement



*zoals bij de NIWO bekend op 16 januari 2018.

Last onder dwangsom

Als de vergunning is ingetrokken of als vergunningbewijzen zijn vervallen, dan moeten de documenten binnen één week ingeleverd worden. Het gaat dan bijvoorbeeld om situaties waarbij de vergunning is ingetrokken omdat de transportonderneming niet meer over een reële vestiging beschikt of gefailleerd is, en om situaties waarbij de vergunningbewijzen zijn vervallen omdat de tenaamstelling of het adres is gewijzigd.

Om deze vergunningbewijzen op effectieve wijze terug te halen kan de NIWO wanneer nodig gebruik maken van haar bevoegdheid om een last onder dwangsom (lod) op te leggen. De dwangsom moet de overtreder ertoe bewegen de vervoersdocumenten alsnog aan de NIWO te retourneren.

De NIWO constateerde in 2016 al dat de lod-procedure beperkt effectief is: betrekkelijk veel werk voor de NIWO, relatief weinig teruggestuurde documenten omdat ze zouden zijn zoekgeraakt en dus relatief veel verklaringen van vermissing. Om die reden is in 2017 geen prioriteit gegeven aan het opleggen van een last onder dwangsom en vooral door middel van een goede samenwerking met de met handhaving belaste instanties gestreefd naar een betere opvolging aan de intrekking van de vergunning. In 2018 zal worden gezien of en zo ja hoe de lod-procedure beter dan nu kan bijdragen aan het terugkrijgen van vergunningbewijzen. Daarbij zal het perspectief van de introductie van een vorm van documentloos rijden in ogenschouw worden genomen.

Onderzoek bij risicobedrijven & meldpunt misstanden

Controle risicobedrijven in 2017

Een risicobedrijf is een transportonderneming die een vergunning krijgt of heeft verlengd en die een solvabiliteitsratio van minder dan 20% heeft of gebruik maakt van een achtergestelde lening bij de bepaling van het risicodragend vermogen. Gedurende de vergunningperiode controleert de NIWO deze risicobedrijven elk jaar opnieuw op de financiële draagkracht. Aan de hand van de te overleggen stukken stelt de NIWO vast of de onderneming voldoende kredietwaardig is voor het aantal opgenomen vergunningbewijzen en of de onderneming nog langer als risicobedrijf moet worden aangemerkt.

In 2016 waren 925 bedrijven aangemerkt als risicobedrijf die in 2017 voor de jaarlijkse controle stonden gepland. Bij de aanschrijving in juni 2017 bleken nog 901 bedrijven uit deze groep een vergunning te bezitten. De NIWO heeft deze bedrijven verzocht om vóór 1 oktober 2017 financiële stukken te overleggen. Gedurende het onderzoek

zijn nog eens 36 ondernemingen gestopt met de activiteiten. Van de nog 865 te onderzoeken ondernemingen hebben 809 ondernemingen stukken aangeleverd en deze zijn onderzocht. Hieruit is gebleken dat circa 23% van de onderzochte ondernemingen geen risicobedrijf meer is, circa 71% blijft aangemerkt als risicobedrijf en circa 6% voldoet niet langer aan de eis van kredietwaardigheid.

Aan de 48 bedrijven die niet langer voldeden aan de eis van kredietwaardigheid is een voornemen tot intrekking verstuurd. Hierop hebben 34 ondernemingen nieuwe financiële stukken aangeleverd en hebben alsnog voldoende kredietwaardigheid aangetoond. Van negen ondernemingen worden nog nieuwe financiële stukken verwacht en van vijf ondernemingen is de vergunning ingetrokken.

In december 2017 is de vergunning van 37 ondernemingen ingetrokken die helemaal geen financiële stukken hebben overgelegd. Daarop dienden 16 ondernemingen bezwaar in. Van die bezwaren zijn er drie in januari 2018 gegrond verklaard met de classificatie dat deze ondernemingen geen risicobedrijf meer zijn en vier ondernemingen zijn gegrond verklaard met de classificatie als risicobedrijf. Van negen ondernemingen was de bezwaarprocedure in januari 2018 nog niet afgerond.

In 2017 zijn 802 ondernemingen bij het verlenen of verlengen van de vergunning aangemerkt als risicobedrijf. Samen met de bedrijven die na de controle in 2017 als risicobedrijf blijven aangemerkt, zullen er in 2018 circa 1.375 risicobedrijven gecontroleerd worden op de eis van financiële draagkracht.

Meldpunt misstanden in 2017

Sinds 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 2017 zijn er 80 meldingen via het meldpunt ontvangen. Van deze meldingen waren er 38 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 de transportonderneming op de geldende regelgeving gewezen. Een melding kan leiden tot het intrekken van een vergunning wanneer blijkt dat een transportonderneming niet (meer) aan de vergunningeisen

voldoet. Een melding kan ook leiden tot een onderzoek ter plekke. Waar nodig wordt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) geïnformeerd. Er zijn 33 meldingen doorgegeven aan de ILT met betrekking tot meldingen die in 2017 zijn ontvangen. Per ultimo 2017 zijn nog 7 meldingen in onderzoek. Daar waar mogelijk en gewenst heeft de melder een terugkoppeling over de melding ontvangen van de NIWO.

Bibob zaken

De NIWO kan op grond van de Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur (Wet Bibob) een vergunning weigeren of 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 zogenoemde 'a-grond') of strafbare feiten te plegen (de zogenoemde 'b-grond'). Naar aanleiding van (media)berichten of een tip van het Openbaar Ministerie (OM) stelt de NIWO eerst een eigen onderzoek in, waarbij verschillende (openbare en gesloten) bronnen of instanties worden benaderd, zoals het Justitieel Documentatie Systeem, het Transport Informatie en Expertise Centrum (TIEC) waaraan onder meer de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de douane en de politie deelnemen, de Kamer van Koophandel en de RDW.

In 2017 heeft de NIWO in 10 gevallen toepassing gegeven aan de mogelijkheden van de Wet Bibob. In 5 gevallen is advies aangevraagd bij het Landelijk Bureau Bibob (LBB). In de overige gevallen heeft de NIWO ofwel in het voortraject de zaak kunnen afdoen vanwege het niet overleggen van de gevraagde gegevens, ofwel naar aanleiding van eigen onderzoek, besloten dat er onvoldoende aanleiding was om een advies aan te vragen bij het LBB. Daarnaast zijn er nog enkele gevallen in onderzoek die mogelijk kunnen leiden tot het aanvragen van een advies bij het LBB.

Grotere alertheid geboden

Ter bevordering van een effectieve toepassing van de Wet Bibob heeft de NIWO zich ook in 2017 ingezet voor de intensivering van de samenwerking met het OM en de politie. De NIWO constateert dat het aantal tips dat wordt ontvangen desalniettemin achterblijft bij het aantal dat men op grond van perspublicaties over bijvoorbeeld ondermijning, mestfraude en drugstransporten mag verwachten. Daar kunnen overigens goede en vanzelfsprekende redenen voor zijn. Meest voor de hand liggende reden kan zijn dat het vervoer in zo'n casus niet wordt verricht door vergunninghouders. Ook is denkbaar dat het inschakelen van de NIWO een lopend strafrechtelijk onderzoek zou kunnen verstoren. Bij de NIWO bestaat evenwel ook de indruk dat de betrokken officieren van justitie niet altijd de mogelijkheden die het bestuursrechtelijke traject op grond van de Wet Bibob biedt, op hun netvlies hebben

De NIWO prijst dan ook initiatieven van bijvoorbeeld Provincie Noord-Brabant die in oktober 2017 het eerste Landelijke Bibob-Congres heeft georganiseerd. Bij die gelegenheid bleek nog eens dat de bestuursrechtelijke weg soms effectiever en sneller is dan (alleen) een strafrechtelijk aanpak. Ook in de vestigingsplaats van de NIWO heeft de gemeente Rijswijk samen met het BBR (Bedrijven Belangenbehartiging Rijswijk) geprobeerd de verbinding te leggen tussen het straf- en bestuursrecht, in een op 7 november 2017 georganiseerde bijeenkomst 'Ondernemers Alert'. In beide bijeenkomsten hebben diverse medewerkers van de NIWO actief geparticipeerd.



VIHB-registraties

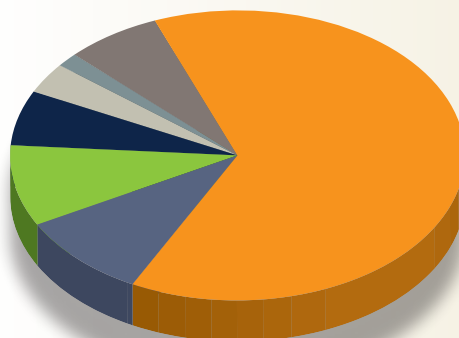
Bedrijven (of gemeenten) die in Nederland bedrijfsafvalstoffen of gevaarlijke afvalstoffen inzamelen, vervoeren, verhandelen of erin bemiddelen, moeten vermeld staan op een landelijke lijst, de VIHB-lijst. Buitenlandse bedrijven die in Nederland deze activiteiten verrichten moeten ook op de lijst staan. De NIWO beoordeelt de aanvraag en stelt vast of het bedrijf aan de gestelde voorwaarden voldoet. Tot en met 2017 was een VIHB-registratie vijf jaar geldig en kon daarna vernieuwd worden. Vanaf 1 januari 2018 wordt een VIHB-registratie voor onbepaalde tijd afgegeven.

Als bewijs van registratie ontvangen bedrijven een VIHB-certificaat (origineel). Speciaal voor vervoerders zijn gewaarmerkte kopie VIHB-certificaten beschikbaar die tijdens het vervoer op de auto of het schip aanwezig moeten zijn.

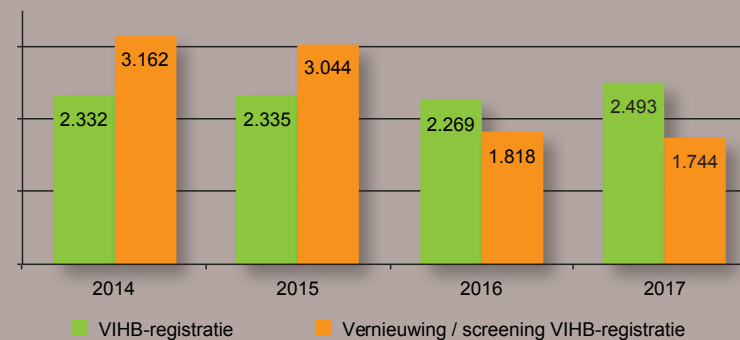
Op 1 januari 2018 staan er 20.653 bedrijven op de VIHB-lijst, 1.080 meer dan een jaar eerder (+5,5%). Deze bedrijven komen uit 35 verschillende landen tot Hong Kong aan toe. Het merendeel van de bedrijven is gevestigd in Nederland (63%), gevolgd door Polen (9%) en Duitsland (9%).

VIHB-registraties per land per 1-1-2018

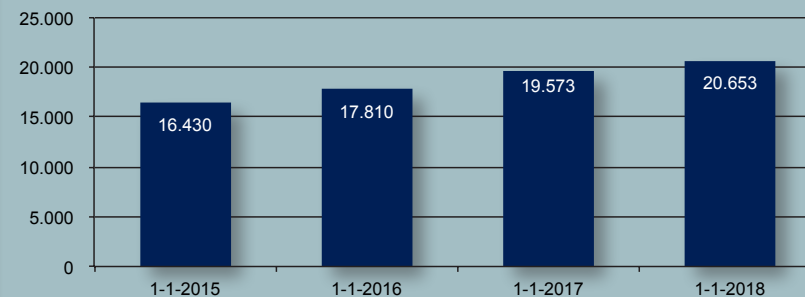
| | |
|----------------|-----|
| Nederland | 63% |
| Polen | 9% |
| Duitsland | 9% |
| België | 6% |
| Roemenië | 3% |
| Bulgarije | 2% |
| Overige landen | 7% |



Toegekende aanvragen voor een VIHB-registratie



Aantal bedrijven met een VIHB-registratie



Wijzigingen per 1 januari 2018

Op 10 november 2017 is in het Staatsblad aangekondigd dat enkele besluiten op het gebied van afvalstoffen per 1 januari 2018 zullen wijzigen. Per 1 januari 2018 zijn de desbetreffende wijzigingen bij een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) in de regelgeving op het gebied van afvalstoffen doorgevoerd. Een van de wijzigingen die met ingang van 1 januari 2018 ingaat is dat artikel 7 Besluit Inzamelen Afvalstoffen (BIA) vervalt. In dit artikel was in 2017 nog geregeld dat een VIHB-beschikking voor vijf jaar wordt afgegeven. Vanaf 1 januari 2018 wordt een nieuwe VIHB-beschikking voor onbepaalde tijd afgegeven. Via een overgangsregeling wordt bewerkstelligd dat een vermelding op de lijst van inzamelaars die heeft plaatsgevonden vóór 1 januari 2018 van onbepaalde duur wordt en niet langer een maximale geldingsduur van 5 jaar heeft. De NIWO heeft vanaf het najaar 2017 ondernemingen in beginsel niet meer benaderd met het verzoek om informatie met het oog op vernieuwing van de registratie.

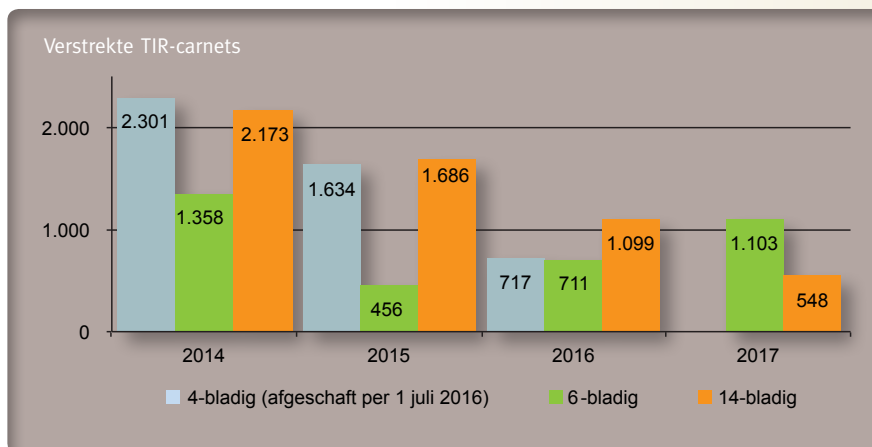
De NIWO voorziet vanaf 1 januari 2018 ondernemingen gefaseerd van nieuwe VIHB-certificaten. VIHB-certificaten waarop nog een einddatum staat worden de komende jaren geleidelijk en ruim vóór afloop van de geldigheid vervangen door nieuwe. Door raadpleging van de registers van onder andere de Kamer van Koophandel controleert de NIWO eerst of de onderneming nog aan de voorwaarden voldoet voor afgifte van een nieuwe VIHB-beschikking.

Onverkorte eis is en blijft dat ondernemingen permanent moeten voldoen aan de gestelde voorwaarden. De NIWO blijft ondernemingen die over een VIHB-registratie beschikken dus periodiek controleren. Uitgangspunt is dat de daarvoor noodzakelijke controle zoveel mogelijk 'achter de schermen' plaatsvindt. Waar mogelijk gebeurt de controle dus zonder de onderneming met vragen te benaderen. Voor in Nederland gevestigde ondernemingen, en zeker die ondernemingen die over een door de NIWO afgegeven vergunning voor wegvervoer beschikken is dat zonder meer het uitgangspunt. Voor deze bedrijven beoogt de NIWO om de screening volledig te synchroniseren met de periodieke controle op de Wwg-voorwaarden. Als controle achter de schermen niet mogelijk is, bijvoorbeeld bij in het buitenland gevestigde bedrijven, wordt de onderneming per e-mail verzocht om actuele informatie toe te zenden, zodat periodiek (minstens eenmaal per 5 jaar) kan worden vastgesteld of (nog steeds) aan de voorwaarden van registratie wordt voldaan. Met deze werkwijze is in de loop van de tweede helft van 2017 gestart.

Sinds 1 januari 2011 is de NIWO belast met de uitgifte van TIR-carnets. De NIWO ontvangt de TIR-carnets van de IRU (International Roadtransport Union), de instantie verantwoordelijk voor het TIR-systeem.

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 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.

De NIWO verstrekt TIR-carnets zowel aan beroepsgoederenvervoerders als aan eigen vervoerders uit Nederland onder de voorwaarde dat zij zijn toegelaten tot het TIR-systeem. De afgelopen jaren is er een aanzienlijke afname van de vraag naar carnets. Van 5.832 stuks in 2014 tot 1.651 in 2017.



Er zijn diverse oorzaken voor deze daling. Genoemd kunnen worden:

- De spanningen tussen Oekraïne en Rusland.
- De sancties die de EU voor Rusland heeft ingesteld.
- De sancties die Rusland heeft ingesteld voor de EU.
- De toetreding van meerdere landen tot de Overeenkomst gemeenschappelijke douanevervoer.
- Aanvullende garantiestelling door Douane-unie Rusland, Wit-Rusland en Kazachstan.
- Verplicht gebruik TIR-EPD bij toegang tot Turkije.

Om de daling van het aantal carnets tegen te gaan heeft de IRU de volgende maatregelen genomen.

- Afschaffing 4-bladig TIR-carnet (in 2016).
- Lagere inkoop kosten voor de uitgevende organisaties.
- Verhoging dekking van € 60.000,- naar € 100.000,- (in 2017).

Deze acties hebben niet geleid tot stijging van de vraag naar TIR-carnets. De IRU zet inmiddels in op e-TIR, de digitale TIR-carnet. Er zijn succesvolle pilots geweest tussen Turkije en Iran, maar onduidelijk is of en zo ja wanneer en hoe de e-TIR in de nabije toekomst massaal zal worden ingevoerd.

De verwachting is dat het aantal uit te geven TIR-carnets zich stabiliseert tussen de 1.500 en 1.800 carnets op jaarbasis. Deze verwachting is mede bepaald door de uitgifte in het 2e half jaar 2017.

Ook op deze plek in het jaarverslag wordt er op gewezen dat nergens anders dan op het douaneterrein de mogelijke gevolgen voor de transportsector van een harde Brexit zo groot zijn. Zonder nadere regels zou zo'n Brexit leiden tot een explosie van afgifte van TIR-carnets, met alle administratieve en bestuurslasten van dien.

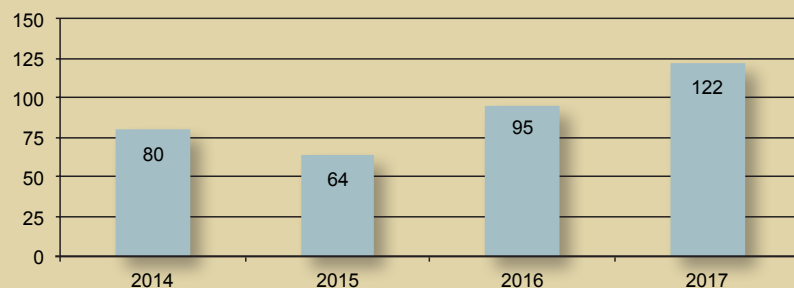


Overige documenten

Verklaring voor visumaanvraag Rusland

Vrachtwagenchauffeurs die naar 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.

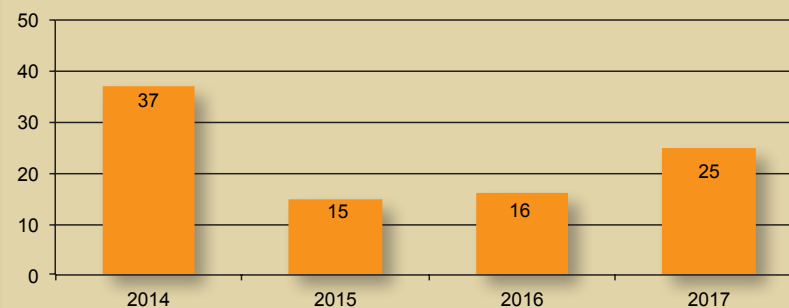
Verstrekte verklaringen voor visumaanvraag Rusland



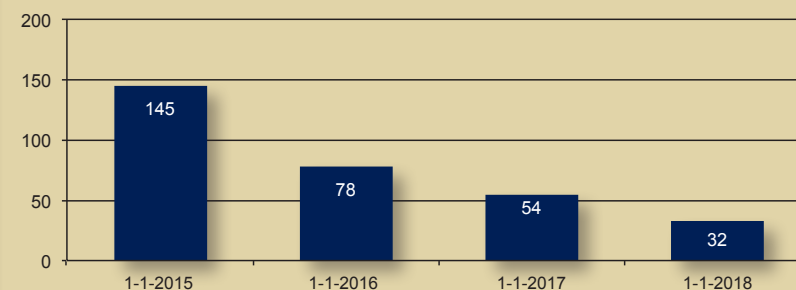
Bestuurdersattest goederenvervoer

Als een chauffeur van buiten de Europese Unie bij een Nederlandse transportonderneming wil gaan werken (in loondienst of via een door de minister van Infrastructuur en Waterstaat aangewezen uitzendbureau ter beschikking gesteld), dan moet de chauffeur zich eerst in Nederland vestigen. Ook moet de chauffeur aan Europese regels op het terrein van rijbewijzen en vakbekwaamheid voldoen. Dit moet aangetoond worden met een geldig Nederlands rijbewijs C voorzien van de code vakbekwaamheid (code 95). Transportondernemingen die chauffeurs inschakelen uit landen buiten de Europese Unie moeten voor deze chauffeurs een bestuurdersattest beroepsgoederenvervoer hebben. Een bestuurdersattest is maximaal vijf jaar geldig.

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 2017 heeft de NIWO geen aanvragen voor dit certificaat ontvangen.

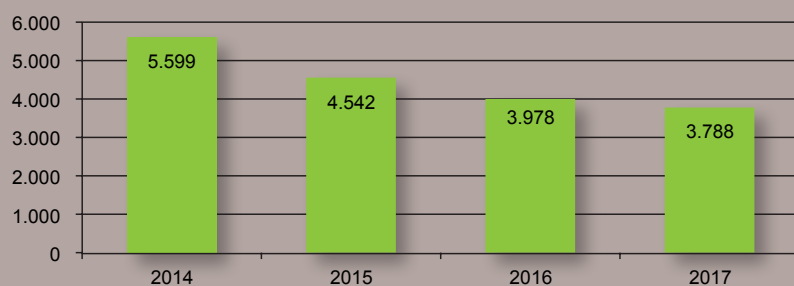
Rit- en termijnmachtigingen

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

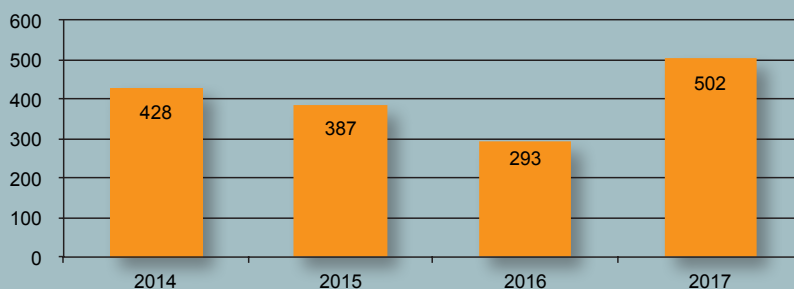
Het merendeel van de ritmachtigingen is universeel en kan worden gebruikt voor bilateraal-, transito- en derdelandenvervoer. Een aantal landen houdt vast aan een aparte ritmachtiging voor derdelandenvervoer en kent daarom twee soorten ritmachtigingen. Ook eisen enkele EU-landen een ritmachtiging voor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

Een overzicht van het aantal verstrekte rit- en termijnmachtigingen per land en per soort machtiging staat achterin dit jaarverslag in bijlage 2.

Verstrekte ritmachtigingen



Verstrekte termijnmachtigingen



CEMT-vergunningen

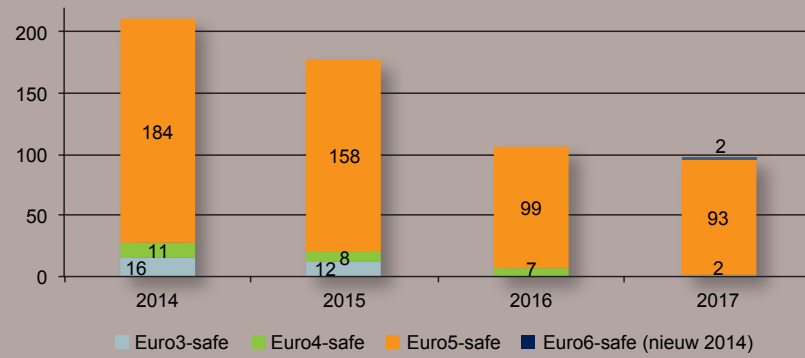
Met een CEMT-vergunning kan beroepsgoederenvervoer plaatsvinden tussen de 44 landen die bij de CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports) zijn aangesloten. Het gaat daarbij in beginsel om derdelandenvervoer, dus het thuisland (voor Nederlandse transportondernemingen is dat Nederland) mag niet het laad- of losland zijn. Een CEMT-vergunning kan gebruikt worden in plaats van 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 transportondernemingen die over een Eurovergunning beschikken komen in aanmerking voor een CEMT-vergunning; eigen vervoerders kunnen niet in aanmerking worden gebracht.

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

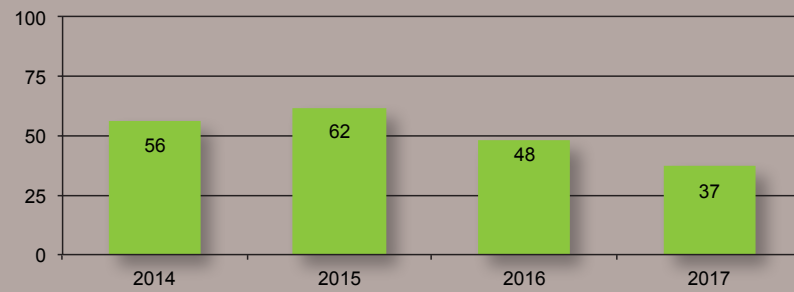
Nederland krijgt jaarlijks een vast aantal CEMT-vergunningen, het zogenoemde basiscontingent. Sinds 2014 omvat dit 150 CEMT-vergunningen. Om het gebruik van milieuvriendelijke en veilige voertuigen te stimuleren kunnen deze CEMT-vergunningen worden omgewisseld in een groter aantal van de categorieën: '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. Zo heeft Nederland vanaf 2016 de CEMT-vergunningen alleen nog omgewisseld voor de categorie Euro4-safe en hoger.

| Omwisseling CEMT-vergunningen per categorie | Basiscontingent 2017 en 2018 | | | Aantal na omwisseling |
|---|------------------------------|---|----|-----------------------|
| Euro4-safe | 30 | x | 5 | 150 |
| Euro5-safe | 70 | x | 10 | 700 |
| Euro6-safe | 50 | x | 12 | 600 |
| | 150 | | | 1.450 |

Verstreckte CEMT-vergunningen



Verstreckte CEMT-verhuisvergunningen



Bezwaarschriften

Primaire beslissingen van de NIWO zijn volgens artikel 6:4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) voor bezwaar vatbaar. Tijdens de bezwaarprocedure wordt de onderneming opnieuw de gelegenheid geboden om aan te tonen dat aan de gestelde eisen wordt voldaan. De onderneming kan in een hoorzitting het bezwaarschrift mondeling 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 de praktijk blijkt dat de (schorsende) termijn van de bezwaarprocedure vaak wordt gebruikt om aan te tonen dat de betrokken onderneming alsnog voldoet aan de voorwaarden. Het gaat bij de NIWO dus vaak niet om een juridisch conflict, maar om de overlegging van de juiste stukken.

In 2017 heeft de NIWO in totaal 745 keer een primaire beslissing genomen, waarbij de vergunningaanvraag buiten behandeling is gesteld, is afgewezen of de vergunning is ingetrokken. In 2017 is in 695 gevallen (waarbij het ook ging om intrekkingen op eigen verzoek) geen bezwaar ingediend.

Begin 2017 liepen er nog een aantal bezwaarzaken uit 2015 (1) en 2016 (18). De NIWO ontving in 2017 in totaal 50 bezwaarschriften. In 2017 zijn 11 bezwaarschriften alsnog ingetrokken.

In totaal is in 2017 34 keer een beslissing op een bezwaarschrift genomen. Daarvan zijn er 15 gegrond verklaard, 3 gegrond verklaard met onderzoek binnen een jaar, 5 gegrond verklaard met de mededeling dat de onderneming is aangemerkt als risicobedrijf en 10 bezwaarschriften zijn ongegrond verklaard.

Een beslissing tot oplegging van een last onder dwangsom, nadat de vergunning is ingetrokken maar waarbij de vervoersdocumenten niet zijn geretourneerd, is ook voor bezwaar vatbaar. In het jaar 2017 is 1 keer een beslissing op bezwaar genomen inzake een oplegging van een last onder dwangsom. Dit bezwaarschrift is ongegrond verklaard.

Op 1 januari 2018 waren er 24 bezwaarzaken in behandeling (waarvan 23 bezwaarschriften ontvangen in 2017 en 1 bezwaarschrift ontvangen in 2016).

Uit de tabel hieronder is af te lezen op welke gronden van de in 2017 afgehandelde bezwaarschriften een vergunning in de primaire besluitvormingsfase is afgewezen, ingetrokken of buiten behandeling is gesteld.

| Gronden | Aantal |
|---|-----------|
| Kredietwaardigheid | 15 |
| Vakbekwaamheid | 4 |
| Betrouwbaarheid en/of Integriteitsbeoordeling (Bibob) | 2 |
| Reële vestiging | 2 |
| Betrouwbaarheid + kredietwaardigheid | 1 |
| Betrouwbaarheid + vakbekwaamheid | 1 |
| Reële vestiging + betrouwbaarheid + vakbekwaamheid | 3 |
| betrouwbaarheid + kredietwaardigheid + vakbekwaamheid | 1 |
| Reële vestiging + betrouwbaarheid + kredietwaardigheid + vakbekwaamheid | 3 |
| Geen overlegging stukken voor vijfjaarlijkse toets binnenlandse vergunninghouders | 1 |
| Inwilliging met classificatie risicobedrijf | 5 |
| Last onder dwangsom | 1 |
| Intrekking vanwege uitschrijving KvK | 6 |
| Totaal | 45 |

Beroepschriften

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

Per ultimo 2016 was er nog een pro forma beroepsprocedure aanhangig. Omdat de onderneming, na vele malen uitstel gekregen te hebben van het CBb, geen gronden had aangeleverd, heeft het CBb bij vonnis van 24 mei 2017 het beroepschrift niet-ontvankelijk verklaard.

In 2017 is door een onderneming waarvan de communautaire vergunning was

ingetrokken (op basis van een negatieve integriteitsbeoordeling (Bibob)), een voorlopige voorziening gevraagd aan het CBb om de intrekking te schorsen, zodat de onderneming zou mogen doorrijden op de communautaire vergunning tijdens de daarnaast lopende bezwaarprocedure. Bij Bibob-procedures wordt namelijk – in afwijking van de door de NIWO gehanteerde hoofdregel, géén schorsende werking verleend aan de besluiten van de NIWO waartegen bezwaar wordt gemaakt.

Het CBb heeft bij vonnis van 10 oktober 2017 afwijzend op het verzoek van de onderneming om een voorlopige voorziening beslist. Het betoog van de onderneming dat de NIWO onrechtmatig zou hebben gehandeld door de communautaire vergunning in te trekken die zij recent had verleend, heeft het CBb niet gevolgd. Daarbij heeft het CBb van belang geacht dat de verleende vergunning in afwachting van de afronding van de Bibob-procedure een, kenbaar, voorlopig en voorwaardelijk karakter had. Het CBb zag geen reden te twijfelen aan het oordeel van de NIWO dat een ernstig gevaar bestaat dat de communautaire vergunning mede zal worden gebruikt om strafbare feiten te plegen.

In 2017 is een beroepschrift ingediend bij het CBb dat zich richt tegen een beslissing op een bezwaarschrift van 4 juli 2017. De beslissing op het bezwaarschrift betrof de instandhouding van de beslissing om de communautaire vergunning in te trekken naar aanleiding van een negatieve integriteitsbeoordeling. Voornoemde beroepszaak was per ultimo 2017 nog aanhangig bij het CBb.

Beleidsregel vergunningverlening van de NIWO

De Beleidsregel vergunningverlening van de NIWO is ook dit jaar binnen de NIWO getoetst aan de uitvoeringspraktijk. Die toets heeft geleid tot een aantal zogenoemde beleidsarme wijzigingen en wijzigingen van redactionele of puur regelgevingstechnische aard.



www.niwo.nl/brvergl

Verlaging ondergrens vergunningplicht naar 0 kilogram

Een transportvergunning (Eurovergunning) is in Nederland verplicht voor voertuigen met een laadvermogen van meer dan 500 kilogram. In de praktijk komt het voor dat het laadvermogen van lichte bedrijfsvoertuigen (die met name in de koeriers-, expres- en pakketdienstenmarkt worden ingezet) worden terug gekeurd naar 500 kilogram om zo niet vergunningplichtig te zijn. Dit is in beginsel een ongewenste ontwikkeling, onder andere daarmee de vergunningplicht wordt omzeild met gevolgen voor het level playing field en de kwaliteit. De vakbonden en brancheorganisaties in het beroepsgoederenvervoer zijn daarom van mening dat de vergunning grens teruggebracht dient te worden naar 0 kilogram. Dit zou betekenen dat iedereen die op commerciële basis goederen vervoert over een vergunning moet beschikken en dus aan alle vergunningvoorwaarden dient te voldoen. Voor de handhavende instanties biedt dit ook meer duidelijkheid. Het desbetreffende in 2016 aan het kabinet aangeboden advies heeft in 2017 niet tot nadere besluitvorming geleid. In 2017 werden de internationale ontwikkelingen terzake afgewacht. Dit betreft de EU-voorstellen zoals vervat in het zogenoemde mobility package. De NIWO heeft in het verslagjaar een bijdrage geleverd aan de totstandkoming van het voorlopige kabinetsstandpunt ten aanzien van deze voorstellen van de Europese Commissie op transportgebied.

ERRU

Voor ERRU I (European Register of Roadtransport Undertakings) is in artikel 4, eerste lid

van de Beleidsregel evenredigheidstoets en sanctionering bij verlies betrouwbaarheid in het goederenvervoer over de weg, de hoogte van de strafpunten voor de meest ernstige overtredingen vastgelegd. Dit is vastgelegd in de desbetreffende NIWO-beleidsregel. De minister van Infrastructuur en (toen nog) Milieu heeft in het najaar van 2016 besloten om de toetsing van de betrouwbaarheid in het kader van ERRU fase 1 opnieuw uit te stellen, ditmaal tot in ieder geval 1 oktober 2018, om een level playing field niet in gevaar te brengen.

Voertuigregister en documentloos rijden

In het najaar van 2017 is gestart met de voorbereidingen voor de invoering van een Voertuig Registratie Systeem (VRS). De NIWO wil vanaf eind 2018/begin 2019 voorafgaande aan het verstrekken van de vergunningbewijzen, in alle gevallen beschikken over concrete kentekengegevens aangaande de omvang van het beschikbare wagenpark. Zo kan de NIWO controleren of een onderneming overeenkomstig de wetgeving daadwerkelijk beschikt over het voertuig waarvoor een vergunningbewijs wordt aangevraagd. Het aantal uit te geven documenten en daarmee het maximum van het aantal in het beoogde VRS toegestane kentekenregistraties wordt bepaald door de kredietwaardigheid.

België controleert al via een kentekenregister of het aantal opgenomen vergunningbewijzen correspondeert met de omvang van het wagenpark. De NIWO maakt bij de ontwikkeling van het VRS gebruik van de ervaringen in België. Uiteindelijk zal met het VRS de handhavende instanties via bijvoorbeeld een app of door middel van het beveiligd inloggen op de NIWO-website kunnen controleren of het betrokken voertuig is opgevoerd in het VRS en dus ter beschikking staat van de vergunninghouder. Het VRS is wat de NIWO betreft een belangrijke stap in de richting van documentloos rijden, omdat het papieren document hiermee overbodig wordt. Om die reden heeft de NIWO dit onderwerp geagendeerd bij de EU en is in Benelux-verband een pilot met documentloos rijden afgesproken.

Brexit

Dat het Verenigd Koninkrijk (VK) per 29 maart 2019 uit de Europese Unie (EU) terugtreedt is een feit. De wijze waarop dit gebeurt en welke gevolgen dit voor de NIWO heeft, staan echter allerm minst vast. Over een eventuele transitieperiode en de wijze waarop het VK de EU zal verlaten waren eind 2017 geen duidelijke afspraken bekend. Daarom houdt de Nederlandse overheid rekening met het scenario van een harde Brexit. Gelet op de handelsstromen zal Nederland in zo'n scenario hard getroffen worden. Een harde Brexit houdt samengevat in dat het Verenigd Koninkrijk een derde land wordt zonder aanvullende verdragen. In het geval van een zachte Brexit zal het

Verenigd Koninkrijk toetreden tot de Europese Economische Ruimte (EER) of verdragen sluiten met de EU zoals Zwitserland dat heeft gedaan. In onderstaand schema zijn de consequenties voor het wegtransport in het algemeen voor beide scenario's in rij en gelid gezet.

| Situatie nu: | Scenario smooth-Brexit: | Scenario hard-Brexit: |
|---|--|--|
| Een Douane-unie: geen invoerrechten voor goederen uit de EU, één gemeenschappelijk douanetarief voor goederen uit dered landen en één interne markt. | Groot-Brittannië zoekt aansluiting bij EER dan wel een equivalent d.m.v. verdragen om douaneregime 'light' te realiseren en Groot-Brittannië neemt EU wet- en regelgeving grotendeels over | Groot-Brittannië valt terug op WTO-regime: met als gevolg handelsbarrières in de vorm van importtarieven en regelgeving en Groot-Brittannië moet met alle 163 WTO-landen overeenkomst bereiken (een handelsakkoord sluiten kost 9 jaar) |
| Houdt in: | Moet leiden tot: | Gaat leiden tot: |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ EU-vervoersvergunning ■ Geen importheffingen in EU ■ Geen douanedocumenten ■ Geen permanente douanecontroles ■ geen permanente paspoortcontroles ■ Toepassing BTW-verleggingsregeling ■ Identieke criteria starten transportbedrijf ■ Erkenning Nederlandse vakdiploma's / rijbewijzen ■ Binnenlands vervoer in Groot-Brittannië toegestaan | <ul style="list-style-type: none"> ■ Erkenning EU-vergunning ■ Erkenning EU-regelingen ■ Incidentele douanecontroles ■ Geen hoge importheffingen ■ Wachttijden geminimaliseerd ■ Steekproefgewijze paspoortcontroles ■ Geen aparte ritmachtigingen ■ Binnenlands vervoer (cabotage) blijven toegestaan | <ul style="list-style-type: none"> ■ Risico op tekorten Groot-Brittannië-vergunning ■ Forse toename van kosten vanwege hoge importtarieven ■ verplicht gebruik van douanedocumenten ■ Douane- en paspoortcontroles ■ Wachttijden aan de grens ■ Aparte ritmachtigingen vereist ■ Verbod op binnenlandsvervoer (cabotage) ■ Aanvullende voertuigeisen |

Bron: TLN

De consequenties van een harde Brexit zijn ook ingrijpend voor de NIWO. In dit scenario is weliswaar denkbaar dat ondernemingen zelf hun weg weten te vinden, door bijvoorbeeld een deel van de bedrijfsvoering en eventueel ook het wagenpark

uit te vlaggen (en omgekeerd: de VK-ondernemingen in te vlaggen). Dat zou voor de NIWO slechts extra aanvragen voor een Eurovergunning opleveren. Dat geldt ook voor de afgifte van bestuurdersattesten, maar verwacht wordt dat niet veel ondernemingen chauffeurs uit het VK op hun Nederlandse auto's zullen inzetten.

In het scenario van een harde Brexit moet gedacht worden aan een scenario waarin voor alle transporten naar het VK individuele ritmachtigingen worden verstrekt (die over en weer in bilaterale onderhandelingen met het VK door de NIWO moeten worden verkregen om ze vervolgens uit te geven). Gelet op de vervoersactiviteiten tussen Nederland en het VK wordt ingeschat dat het vanaf 2019 gaat om circa 200.000 tot 250.000 ritten en dus om net zoveel ritmachtigingen. De kosten voor het bedrijfsleven bedragen € 5,- per stuk. Dit betekent dat de administratieve lasten stijgen met minimaal 1 miljoen euro, exclusief de administratieve handelingen die een onderneming moet verrichten om deze documenten van de NIWO te verkrijgen en aan boord van een vrachtauto te krijgen. Op basis van een indicatie van TLN gaat de NIWO ervan uit dat het om circa 650 ondernemingen gaat bij wie deze kosten neerslaan. Reëler en verstandiger is het scenario dat de NIWO universele termijnmachtigingen gaat uitgeven. Bij circa 200.000 ritten gaat het dan om circa 2.000 termijnmachtigingen (van € 50,-). Met zo'n aantal termijnmachtigingen kunnen 2.000 vrachtauto's 52 weken per jaar heen en weer naar het VK. Indien dat bijvoorbeeld 2x per week geschiedt, gaat het om 200.000 ritten. Deze variant betekent dat de administratieve lasten voor de sector met ca. € 100.000,- stijgen, terwijl de extra werklust voor de NIWO te overzien is.

Veel groter zijn de effecten op af te geven douanepapieren. Indien er geen aansluiting tot het NCTS-systeem wordt gerealiseerd, moet men alle goederen bij de douanegrenskantoren aangeven. Op de consequenties daarvan wordt op deze plaats niet nader ingegaan. Voor de NIWO zijn de consequenties dat er voor elke rit een TIR-carnet moet worden verstrekt. Dan gaat het om circa 470.000 documenten. TIR-carnets zijn documenten waaraan een behoorlijk omslachtig administratief proces vastzit binnen de NIWO. De NIWO zal zich tijdig in 2018 prepareren op dit scenario, in nauw overleg met de sector.

NIWO summit 2017

Op 23 en 24 november 2017 heeft de NIWO een eerste internationale conferentie in Den Haag georganiseerd voor haar zusterorganisaties in Europa onder het motto 'Licensing organisations working together'. Twintig Europese landen en diverse (inter)nationale organisaties (Euro Contrôle Route, Europese Commissie, het Benelux Secretariaat Generaal en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) waren aanwezig. Naast het uitwisselen en delen van kennis en (praktische) informatie stond ook het aanhalen van de banden centraal.

Een vijftal presentaties stonden op het programma:

- Laatste ontwikkelingen aangaande het beroep van wegvervoerondernemers en de toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (verordeningen 1071/1072/2009).
- Documentloos transport: e-CMR.
- Documentloos transport: de communautaire vergunning.
- De benadering van het Verenigd Koninkrijk van de uitdagingen en de mogelijkheden op het gebied van wegtransport.
- Internationale handhaving door Euro Contrôle Route.

Direct in aansluiting op deze Internationale Conferentie is de NIWO uitgenodigd door Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk om te kijken op welke wijze deze landen hun samenwerking verder kunnen versterken. Alle deelnemers hebben aangegeven dat het goed is om periodiek bij elkaar te komen om ervaringen en kennis uit te wisselen en elkaar te ontmoeten. In maart 2019 zal daarom, wederom door de NIWO, de volgende Internationale Conferentie worden georganiseerd. Deze conferentie wordt gecombineerd met een vergadering van het International Transport Forum (ITF). Vrij bijzonder is dat de deelnemende landen van het ITF bereid zijn om naar Den Haag te komen in plaats van de gebruikelijke vergaderlocatie in Parijs.



Internationaal overleg

CEMT

Het ITF is onderdeel van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) en is een intergouvernementele organisatie met 59 deelnemende landen. Het afgelopen jaar heeft de NIWO verschillende vergaderingen bijgewoond van zowel de 'Group on Road Transport' als verschillende werkgroepen van het ITF. In 2017 zijn alle EU-landen en EVA-landen (EVA= Europese Vrijhandels Associatie)toegetreten tot het zogeheten Quality Charter. De overige landen die bij de CEMT zijn aangesloten, de niet EU-landen, zijn volop bezig om het Quality Charter te implementeren. De streefdatum van 1 januari 2018 is door deze landen niet gehaald. Voornamelijk de verandering in de wetgeving zorgt voor de vertraging. Verder is de NIWO in 2017 nauw betrokken geweest bij de ontwikkeling van de toekomstvisie van de CEMT, de digitalisering en de nieuwe verdeling van het basiscontingent als alle landen voldoen aan het Quality Charter.

Norduk

Op 7 en 8 september 2017 heeft het Norduk-overleg in Oslo plaatsgevonden. Aan dit overleg nemen overheidsorganisaties en brancheorganisaties uit Noorwegen, Zweden, Denemarken, Finland, Verenigd Koninkrijk en Nederland deel. Het doel van het overleg is te komen tot coördinatie en afstemming op belangrijke vervoersdossiers. De NIWO is vaste partner van het Norduk-overleg en heeft aldus, samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en met Transport en Logistiek Nederland, in 2017 overleg gevoerd met ministeries van transport en brancheorganisaties uit de Scandinavische landen en het Verenigd Koninkrijk. Daarbij is gesproken over de Brexit, terbeschikkingstelling van chauffeurs, cabotage, rij- en rusttijden, postbusconstructies, gecombineerd vervoer, vakbekwaamheid, opleiding en scholing van chauffeurs en het wegvervoerpakket van de Europese Commissie.

Bilaterale overleggen

De NIWO neemt deel aan internationale overleggen ter bevordering van het Nederlandse binnenlandse en grensoverschrijdende beroepsgoederenvervoer over de weg. Er wordt overleg gevoerd met andere landen in het kader van bilaterale verdragen, om bilaterale verdragen af te sluiten of vanwege coördinatie en afstemming op belangrijke vervoersdossiers.

Het afgelopen jaar hebben er echter geen bilaterale overleggen plaats gevonden. Wel zijn er in 2017 voorbereidingen getroffen voor bilaterale wegvervoerbesprekingen met een vertegenwoordiging uit Iran, Marokko en Oekraïne die naar verwachting gaan plaatsvinden in 2018. De NIWO was daarbij uiteraard nauw betrokken. De verwachting is ook dat het nieuwe verdrag met Servië zal worden geratificeerd in 2018.



Raad van advies

Sinds 1 januari 2017 is het (in de Staatscourant 2017 nr. 225 gepubliceerde) Reglement werkwijze NIWO van kracht. Dit uiteraard met de omvorming van de NIWO samenhangende reglement regelt de positie en de taken van de directie, de raad van advies en de sectorraad. De directie en de raad van advies zijn in de Wwg genoemde organen van de NIWO.

In voornoemd reglement is in artikel 15 lid 2 geregeld dat de raad van advies het jaarverslag voorziet van een verslag van de raad waarin de raad verantwoording aflegt over de uitvoering van de aan de raad opgedragen taken. In lid 1 van artikel 15 zijn die als volgt omschreven:

De raad van advies ziet toe op:

- a. de onderwerpen, bedoeld in artikel 4.3b van de Wwg;*
- b. de strategie en de risico's verbonden aan de taken van de NIWO;*
- c. de financiële verslaglegging en het opstellen van de begroting;*
- d. de naleving van de toepasselijke wet- en regelgeving.*

Dit onafhankelijk van de minister en directeur uitgeoefende toezicht is aldus gericht op het beleid van de directie en op de algemene gang van zaken in de organisatie. Bij de vervulling van deze taak kijkt de raad van advies of:

- de publieke taak zorgvuldig en snel wordt uitgevoerd;
- de risico's door de directie zijn onderkend en worden beheerst;
- de financiële situatie van de organisatie gezond is;
- de directie permanent een verbetering van de efficiency nastreeft;
- er sprake is van goed werkgeverschap;
- er sprake is van een juiste balans tussen het dienen van het publieke belang en klantgerichtheid.

De NIWO kent een management team (MT) dat bestaat uit drie personen. Het MT wordt voorgezeten door de directie dat bij de NIWO uit één lid bestaat, de heer mr Gerrit Jan Olthoff. Gelet op de resultaten, de aansturing van de organisatie en de relatie met het externe (nationale en internationale) netwerk, oordeelt de raad zonder meer positief over het functioneren van de directeur en het MT.

De rapportages die de raad ontving in het kader van de voorbereiding van de vier

vergaderingen die in 2017 plaatsvonden, waren concreet en zeer informatief, waardoor de raad een goed beeld kon krijgen van het functioneren. De financiële situatie is, ook meerjarig, zonder meer goed en leidt, tot genoegen van de raad, in 2018 zelfs tot enkele tariefsverlagingen, na een periode van zeven jaar dat de tarieven niet gestegen zijn. De productie is op orde en er zijn geen achterstanden. De raad steunt uiteraard het actieve digitaliseringsbeleid van de directie. Het risicomanagement is in 2017 in de steigers gezet en is per 1 januari 2018 ingevoerd. En in 2018 zal, in het verlengde hiervan, de NIWO geaudit worden met het oog op het verkrijgen van de ISO-certificering 27001. De raad zag dat er slechts één (bejegenings)klacht werd ingediend en dat er weinig bezwaarzaken en beroepszaken worden ingediend. De hiervoor genoemde balans blijkt onder meer uit de ook in 2017 geactualiseerde beleidsregels en vooral de toelichting. De raad heeft positief geadviseerd over de wettelijk verplichte en in 2017 tot stand gekomen stukken die een goed inzicht geven in het reilen en zeilen van de NIWO. Voor wat betreft de jaarrekening heeft de raad gesproken met de accountant van de NIWO, BDO. Uiteraard vonden er naast de vergadering ook bilaterale contacten plaats, vooral tussen de voorzitter en de directeur.

Bijzonder heuglijk is het feit dat in het verslagjaar de heer prof. J.C.A. Gortemaker RA bereid is gevonden de raad van advies te versterken. Met de komst van de heer Gortemaker is het gewenste deskundigheidspalet aanwezig: politiek/bestuurlijk, transport, governance, financiën en risicomanagement.

Kortom, in zijn eerste jaar van bestaan heeft de raad van advies de toezichts- en adviestaak op een goede wijze kunnen en weten te vervullen. De raad staat achter de door de directie en het MT gevoerde beleid en complimenteert de directie en alle medewerkers met de prestaties in 2017.

Sectorraad

De sectorraad is geen wettelijk geregeld orgaan van de NIWO maar is het overleg- en adviesorgaan van de NIWO waarin alle partijen uit de transportsector zijn vertegenwoordigd. De sectorraad vormt de concretisering van artikel 19 van de Kaderwet zbo waarin staat dat een zelfstandig bestuursorgaan voorzieningen treft waardoor personen en instellingen die met het zelfstandig bestuursorgaan in aanraking komen in de gelegenheid zijn voorstellen tot verbetering van werkwijzen en procedures te doen.

Het doel van de Raad is in artikel 21 van het reglement vastgelegd. Het betreft onder meer de advisering over het tariefvoorstel, over voorgenomen benoemingen van leden van de raad van advies en over aanpassingen van beleidsregels. Daarnaast heeft de sectorraad een eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van de zogenoemde NEA-rapporten die door het onderzoeksbureau Panteia worden opgesteld.

De sectorraad is in 2017 drie maal bijeen geweest en heeft positief geadviseerd over het jaarverslag 2016, de begroting 2018 en het daarbij behorende tariefvoorstel, evenals over de voordracht voor de benoeming van de heer Gortemaker als lid van de raad van advies. Verder heeft de sectorraad ingestemd met de verlenging van het contract met Panteia met één jaar, om in 2018 over te gaan naar een ander regiem waarbij uitgangspunt is dat de relatie met Panteia blijft bestaan.



DEEL 2

1. Jaarrekening

1.1 Balans per 31 december (na voorstel resultaatverdeling)

| ACTIVA | 2017 | 2016 |
|-----------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Vaste activa | € | € |
| Immateriele vaste activa | 288.441 | 329.297 |
| Materiele vaste activa | 741.981 | 879.128 |
| Financiele vaste activa | 31.704 | 34.616 |
| Vlottende activa | | |
| Voorraden | 36.035 | 77.061 |
| Vorderingen | 462.528 | 226.789 |
| Liquide middelen | 3.834.117 | 2.257.912 |
| Totaal activazijde | <u>5.394.806</u> | <u>3.804.803</u> |
| PASSIVA | | |
| Eigen vermogen | | |
| Algemene reserve | 4.045.150 | 2.385.958 |
| Vorzieningen | 669.595 | 674.279 |
| Langlopende schulden | | |
| Depot garantstellingen | 198.000 | 194.000 |
| Kortlopende schulden | 482.061 | 550.566 |
| Totaal passivazijde | <u>5.394.806</u> | <u>3.804.803</u> |

1.2 Staat van baten en lasten

| | Begroting 2017 | Staat van baten en lasten 2017 | Staat van baten en lasten 2016 |
|---|------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| | € | € | € |
| BATEN | | | |
| Vergoedingen ter zake van wettelijke publieke taken Wet wegvervoer goederen | 4.579.350 | 4.924.145 | 3.674.409 |
| Vergoedingen ter zake van overige wettelijke publiek taken VIHB | 242.500 | 242.655 | 239.500 |
| Vergoedingen ter zake van overige (niet) wettelijke publiek taken | 166.590 | 120.640 | 181.750 |
| - Netto-omzet | | | |
| - Inkoopwaarde van de omzet | (99.590) | (53.356) | (122.376) |
| Financiële baten | 500 | 293 | 1.228 |
| Overige baten | - | - | 14.294 |
| | 4.889.350 | 5.234.377 | 3.988.804 |
| LASTEN | | | |
| Personeelskosten | 2.322.550 | 2.323.417 | 2.729.281 |
| Huisvestingskosten | 264.285 | 217.043 | 605.868 |
| Bureaunkosten | 251.075 | 203.393 | 213.113 |
| Automatiseringskosten | 242.090 | 308.319 | 289.102 |
| Overige materiële kosten | 130.075 | 160.909 | 91.962 |
| Werkzaamheden derden | 195.415 | 195.415 | 180.500 |
| Bestuurs- en advieskosten | 133.100 | 135.245 | 130.692 |
| Diverse kosten | 36.100 | 33.209 | 25.476 |
| | 3.574.690 | 3.576.950 | 4.265.995 |
| Resultaat voor belasting | 1.314.660 | 1.657.427 | (277.191) |
| Belasting | - | (1.765) | 9.811 |
| Resultaat na belasting | 1.314.660 | 1.659.192 | (287.002) |

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.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat (voorheen Infrastructuur en Milieu) heeft besloten om de NIWO om te vormen tot een publiekrechtelijk rechtspersoon. Per 1 januari 2017 is dit geëffectueerd.

De stichting NIWO is per 10 januari 2017 geliquideerd. Alle activiteiten van de stichting NIWO zijn onverkort voortgezet door het nieuwe publiekrechtelijke zbo.

De inschrijving in het handelsregister van de Kamer van Koophandel is als volgt:

KvK-nummer: 67752004

Naam: Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie

Rechtsvorm: Publiekrechtelijke rechtspersoon: zelfstandig bestuursorgaan (zbo)

Zetel: Veraartlaan 10, 2288 GM Rijswijk

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 verslaggevingregels. De jaarrekening is opgesteld in euro's. Activa en passiva worden gewaardeerd tegen nominale waarde, tenzij een andere waarderingsgrondslag is vermeld.

Immateriële vaste activa

De immateriële 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.

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 jubileum uitkeringen, herziening btw en latente belastingen. De jubileumvoorziening betreft een voorziening voor toekomstige jubileumuitkeringen. De voorziening betreft de contante waarde van de in de toekomst uit te keren jubileumuitkeringen. De berekening is gebaseerd op gedane toezeggingen, blijfkan en leeftijd. De voorziening voor latente belastingverplichtingen is opgenomen vanwege het feit dat de resultaten van de stichting over de boekjaren 2012 t/m 2016 pas na 2017 zullen worden afgerekend met de belastingdienst. De voorziening is opgenomen tegen het nominale tarief van 24%.

Stelselwijziging

Per 1 januari 2017 wordt geen voorziening groot onderhoud meer gevormd. In de jaren tot 1 januari 2017 werd jaarlijks een dotatie aan de voorziening grootonderhoud toegevoegd van de te verwachten berekende toekomstige lasten groot onderhoud. Deze dotatie berekeningen werden onderbouwd door een meerjarenonderhoudsplan. In dit meerjarenonderhoudsplan werden de door leveranciers periodiek aangeleverde geraamde kosten via indexatie berekeningen ultimo het boekjaar berekend. Vanaf 1 januari 2017 worden de te maken kosten groot onderhoud direct als last genomen in de periode waarin de werkzaamheden plaatsvinden. Eventuele investeringen bij het onderhoud in bedrijfsmiddelen worden geactiveerd en afgeschreven op basis van de economische levensduur. Aangezien de voorziening grootonderhoud per 31 december 2016 nihil bedroeg door de uitgevoerde verbouwing heeft de stelselwijziging geen effect op het vermogen en het resultaat 2017. Derhalve heeft geen correctie plaatsgevonden in de vergelijkende cijfers.

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 had tot 1 januari 2017 voor haar werknemers een pensioenverzekering afgesloten waarbij de pensioenuitkeringen gebaseerd waren op het middelloon. Vanwege de omvorming in een publiekrechtelijk zbo, is de NIWO de pensioenregeling per 1 januari 2017 verplicht ondergebracht bij het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). Er heeft geen waardeoverdracht plaatsgevonden. De over het boekjaar verschuldigde premies worden als kosten verantwoord. 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.

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 baten en lasten worden bepaald met inachtneming van de hiervoor vermelde grondslagen.

Schattingen

Bij het opstellen van de jaarrekening dient de directie, overeenkomstig algemeen geldende grondslagen, bepaalde schattingen en veronderstellingen te doen die medebepalend zijn voor de opgenomen bedragen.

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 uitgifte van TIR-carnets 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

Per 1 januari 2017 is de NIWO niet meer belastingplichtig voor zowel de Omzetbelasting als de Vennootschapsbelasting. Het gevolg van het niet meer belastingplichtig zijn voor de omzetbelasting is dat de in rekening gebrachte omzetbelasting op de inkoop van goederen en diensten niet meer kan worden teruggevorderd bij de Belastingdienst. De inkoop van goederen en diensten zijn hierdoor na 1 januari 2017 21% hoger geworden.

Wet normering topinkomens (WNT)

Voor de uitvoering van de Wet normering 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

Vooruitlopend op vaststelling van de jaarrekening 2017 door de directie is het positieve resultaat van € 1.659.192 over 2017 ten gunste van het eigen vermogen gebracht. Dit resultaat is als zodanig in de jaarrekening verwerkt.

Rijswijk, 12 maart 2018

mr G.J. Olthoff, directeur

2.3 Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de directie van Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie.

Ons oordeel

De samengevatte jaarrekening 2017 van Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO) te Rijswijk is ontleend aan de gecontroleerde jaarrekening 2017 van Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO).

Naar ons oordeel is de bijgesloten samengevatte jaarrekening in alle van materieel zijnde aspecten consistent met de gecontroleerde jaarrekening 2017 van Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO) op basis van de grondslagen zoals beschreven op pagina 33 in de toelichting.

De samengevatte jaarrekening bestaat uit:

1. de samengevatte balans per 31 december 2017;
2. de staat van baten en lasten over 2017; en
3. de bijbehorende toelichtingen.

Samengevatte jaarrekening

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 kennisnemen van de samengevatte jaarrekening en onze verklaring daarbij kan derhalve niet in de plaats treden van het kennisnemen van de gecontroleerde jaarrekening van Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO) en onze controleverklaring daarbij. De samengevatte jaarrekening en de gecontroleerde jaarrekening bevatten geen weergave van gebeurtenissen die hebben plaatsgevonden sinds de datum van onze controleverklaring van 12 maart 2018.

De gecontroleerde jaarrekening en onze controleverklaring daarbij

Wij hebben een goedkeurend oordeel verstrekt bij de gecontroleerde jaarrekening 2017 van Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO) in onze controleverklaring van 12 maart 2018.

Verantwoordelijkheden van de directie voor de samengevatte jaarrekening

De directie is verantwoordelijk voor het opstellen van de samengevatte jaarrekening op basis van de grondslagen zoals beschreven op pagina 33 van de toelichting.

Onze verantwoordelijkheden

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel of de samengevatte jaarrekening in alle van materieel belang zijnde aspecten consistent is met de gecontroleerde jaarrekening op basis van onze werkzaamheden, uitgevoerd in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse Standaard 810 'Opdrachten om te rapporteren betreffende samengevatte financiële overzichten'.

Rijswijk, 12 maart 2018

BDO Audit & Assurance B.V.
namens deze,

w.g. drs. T.H. de Rek RA



BIJLAGE 1

Onderzoek kosten en rentabiliteit

Onderzoek kosten en rentabiliteit

De NIWO heeft een overeenkomst met onderzoeksbureau Panteia/NEA voor het uitvoeren van de onderzoeken naar de kosten en rentabiliteit in het beroepsgoederenvervoer over de weg. Deze overeenkomst loopt van 2013 tot en met 2017. De overeenkomst is eind 2017 voor één jaar verlengd. Voor de inhoud van de rapporten is de sectorraad van de NIWO volledig verantwoordelijk.

Regelmatig verschijnen er rapporten met belangrijke kengetallen voor de transportsector. Transportondernemingen die over een vergunning voor het beroepsgoederenvervoer beschikken kunnen een digitale versie van de volledige rapporten bij de NIWO opvragen.

| Onderwerp rapport: | Verschijnt: |
|---|--------------------------|
| • Gerealiseerde kostenontwikkeling huidige jaar en raming voor het komende jaar | oktober |
| • 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 | januari april juli |
| • Definitieve rentabiliteitscijfers van het afgelopen jaar | juni |
| • Voorlopige rentabiliteitscijfers o.b.v. 1e kwartaal lopende jaar • Voorlopige rentabiliteitscijfers o.b.v. 1e t/m 3e kwartaal lopende jaar | juni december |

Onderzoek kosten

Panteia/NEA houdt gedurende het jaar alle prijswijzigingen van de kostprijsonderdelen bij. De kostenontwikkeling in het wegvervoer kan daarmee op de voet worden gevolgd. Panteia/NEA rapporteert deze cijfers elk kwartaal aan de NIWO. De toe- of afname van het totale kostenniveau wordt berekend op basis van 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.

Kostenontwikkeling per deelmarkt

In de tabellen staan de indexcijfers van het totale kostenniveau per deelmarkt op twee manieren weergegeven:

- inclusief brandstofkostenontwikkeling
- exclusief brandstofkostenontwikkeling

Dit is gedaan omdat veel transportondernemingen in hun contract met de opdrachtgever een brandstofclausule hebben opgenomen vanwege het grillige verloop van de dieselprijs en het grote effect daarvan op de totale kostprijs.

Verder is bij het lezen van de tabel belangrijk om te weten dat de effecten van congestie, afnemende bereikbaarheid, efficiëntie en productiviteit niet zijn meegenomen in deze indexcijfers. In de tabel wordt ook een indexcijfer voor gemiddeld 2017 weergegeven. Dit is het gemiddelde over het gehele jaar en niet het gemiddelde van de vier peilmomenten.

Kostenontwikkeling grensoverschrijdend vervoer, inclusief brandstofkostenontwikkeling

Indexcijfers: gemiddeld 2016 = 100

| per landrelatie en kernafstand | gemid. 2017 | op 1-1-2017 | op 1-4-2017 | op 1-7-2017 | op 1-10-2017 | op 1-1-2018* |
|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|
| België/Luxemburg 250 km | 102,9 | 102,2 | 101,8 | 102,9 | 104,1 | 107,1 |
| Duitsland 500 km | 103,2 | 102,7 | 102,1 | 103,0 | 104,5 | 107,3 |
| Engeland (tunnel) 500 km | 102,7 | 102,2 | 101,8 | 102,6 | 103,6 | 105,8 |
| Engeland (ferry) 500 km | 102,1 | 101,7 | 101,5 | 101,9 | 102,8 | 105,5 |
| Frankrijk 500 km | 103,2 | 102,6 | 102,1 | 102,9 | 104,4 | 107,3 |
| Italië 1.500 km | 102,5 | 101,7 | 101,4 | 102,8 | 103,4 | 106,3 |
| Spanje 2.000 km | 102,9 | 102,2 | 101,9 | 102,5 | 104,0 | 107,0 |
| Polen 1.000 km | 103,1 | 102,5 | 102,0 | 102,9 | 104,4 | 107,3 |

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

* voorlopige cijfers (januari 2018)

Kostenontwikkeling binnenlands vervoer, inclusief brandstofkostenontwikkeling

Indexcijfers: gemiddeld 2016 = 100

| per deelmarkt | gemiddelde 2017 | op 1-1-2017 | op 1-4-2017 | op 1-7-2017 | op 1-10-2017 | op 1-1-2018* |
|--------------------------------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|
| wagenlading | 103,1 | 102,5 | 102,0 | 103,0 | 104,3 | 107,2 |
| kiepers | 103,3 | 102,6 | 102,2 | 103,2 | 104,6 | 107,4 |
| algemene distributie solo | 102,6 | 101,8 | 101,5 | 102,8 | 103,8 | 107,0 |
| algemene distributie combinatie | 103,0 | 102,3 | 101,9 | 103,0 | 104,2 | 107,1 |
| bedrijfsafval rolcontainers | 102,4 | 101,5 | 101,3 | 102,9 | 103,6 | 106,7 |
| bedrijfsafval kleine afzetcontainers | 102,9 | 102,2 | 101,8 | 102,9 | 104,1 | 107,2 |
| bedrijfsafval autolaadkraan | 102,9 | 102,2 | 101,9 | 103,0 | 104,1 | 106,6 |
| fijnmazige distributie collo | 101,9 | 100,7 | 100,8 | 102,7 | 103,0 | 106,3 |
| fijnmazige distributie pallet | 102,2 | 101,1 | 101,1 | 102,8 | 103,2 | 106,4 |
| koel/vries | 103,1 | 102,5 | 102,1 | 103,0 | 104,3 | 107,0 |
| zeecontainer | 103,4 | 102,9 | 102,3 | 103,0 | 104,7 | 107,6 |
| tank/bulk | 103,3 | 102,8 | 102,3 | 103,0 | 104,5 | 107,2 |

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

* voorlopige cijfers (januari 2018)

Kostenontwikkeling grensoverschrijdend vervoer, exclusief brandstofkostenontwikkeling

Indexcijfers: gemiddeld 2016 = 100

| per landrelatie en kernafstand | gemiddelde 2017 | op 1-1-2017 | op 1-4-2017 | op 1-7-2017 | op 1-10-2017 | op 1-1-2018* |
|--------------------------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|
| België/Luxemburg 250 km | 102,9 | 102,2 | 101,8 | 102,9 | 104,1 | 107,1 |
| Duitsland 500 km | 103,2 | 102,7 | 102,1 | 103,0 | 104,5 | 107,3 |
| Engeland (tunnel) 500 km | 102,7 | 102,2 | 101,8 | 102,6 | 103,6 | 105,8 |
| Engeland (ferry) 500 km | 102,1 | 101,7 | 101,5 | 101,9 | 102,8 | 105,5 |
| Frankrijk 500 km | 103,2 | 102,6 | 102,1 | 102,9 | 104,4 | 107,3 |
| Italië 1.500 km | 102,5 | 101,7 | 101,4 | 102,8 | 103,4 | 106,3 |
| Spanje 2.000 km | 102,9 | 102,2 | 101,9 | 102,5 | 104,0 | 107,0 |
| Polen 1.000 km | 103,1 | 102,5 | 102,0 | 102,9 | 104,4 | 107,3 |

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

* voorlopige cijfers (januari 2018)

Kostenontwikkeling binnenlands vervoer, exclusief brandstofkostenontwikkeling

Indexcijfers: gemiddeld 2016 = 100

| per deelmarkt | gemiddelde 2017 | op 1-1-2017 | op 1-4-2017 | op 1-7-2017 | op 1-10-2017 | op 1-1-2018* |
|--------------------------------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|
| wagenlading | | | | | | |
| kiepers | 101,7 | 100,6 | 100,9 | 102,6 | 102,6 | 105,0 |
| algemene distributie solo | 101,9 | 100,6 | 101,1 | 102,8 | 102,8 | 105,1 |
| algemene distributie combinatie | 101,6 | 100,5 | 100,7 | 102,5 | 102,5 | 105,5 |
| bedrijfsafval rolcontainers | 101,8 | 100,6 | 100,9 | 102,6 | 102,6 | 105,1 |
| bedrijfsafval kleine afzetcontainers | 101,7 | 100,4 | 100,6 | 102,6 | 102,6 | 105,4 |
| bedrijfsafval autolaadkraan | 101,6 | 100,5 | 100,7 | 102,5 | 102,5 | 105,1 |
| fijnmazige distributie collo | 101,8 | 100,6 | 100,9 | 102,6 | 102,6 | 104,7 |
| fijnmazige distributie pallet | 101,6 | 100,3 | 100,5 | 102,6 | 102,6 | 105,9 |
| koel/vries | 101,7 | 100,4 | 100,7 | 102,6 | 102,6 | 105,6 |
| zeecontainer | 101,8 | 100,7 | 101,0 | 102,6 | 102,6 | 104,9 |
| tank/bulk | 101,7 | 100,6 | 100,9 | 102,5 | 102,5 | 104,9 |
| | 101,8 | 100,6 | 101,0 | 102,6 | 102,5 | 104,8 |

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

* voorlopige cijfers (januari 2018)

Kostprijsonderdelen

De prijsontwikkeling van de verschillende kostprijsonderdelen op vier peilmomenten ten opzichte van het loon- en prijspeil op 1-1-2017 staat in de tabel. De procentuele verandering van 1-1-2018 ten opzichte van 1-1-2017 wordt hierna toegelicht.

| Ontwikkeling loon- en prijspeil per kostprijsonderdeel op peildatum | | | | |
|---|----------|----------|-----------|-----------|
| Procentuele verandering ten opzichte van 1-1-2017 | | | | |
| Vaste autokosten | 1-4-2017 | 1-7-2017 | 1-10-2017 | 1-1-2018* |
| afschrijving voertuig | 0,0 | 0,1 | 0,2 | 0,2 |
| rente voertuig | 5,4 | 18,6 | 15,1 | 7,4 |
| motorrijtuigenbelasting | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,8 |
| Eurovignet | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| verzekeringen (WA + casco): | | | | |
| • binnenlands vervoer | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 7,1 |
| • grensoverschrijdend vervoer | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 6,5 |
| Variabele autokosten | | | | |
| banden | 5,8 | 12,7 | 12,7 | 12,7 |
| reparatie en onderhoud | 0,3 | 0,8 | 0,9 | 2,4 |
| brandstofprijs in: | | | | |
| • Nederland | -3,7 | -7,4 | -0,7 | 1,5 |
| • België | -0,6 | -5,6 | 1,7 | 4,6 |
| • Frankrijk | -7,4 | -8,0 | -0,4 | 9,6 |
| • Duitsland | -3,3 | -7,5 | -4,1 | 0,0 |
| • Italië | -0,1 | -3,3 | -0,1 | 2,4 |
| • Spanje | -2,5 | -7,2 | -0,8 | 2,6 |
| • Luxemburg | -2,7 | -8,9 | -0,9 | 2,9 |
| • Engeland | -0,8 | -7,4 | -3,5 | -1,7 |
| Kosten overtocht vervoer op Engeland | | | | |
| tunnel | 0,2 | -0,5 | 0,0 | 0,0 |
| ferry (Hoek van Holland - Harwich) | 0,0 | 0,0 | -0,1 | 2,4 |
| Kosten rijdend personeel | | | | |
| loon incl. sociale lasten | 0,0 | 2,7 | 2,7 | 7,1 |
| verblijf- en overige kosten: | | | | |
| • binnenlands vervoer | 0,4 | 1,7 | 1,9 | 3,1 |
| • grensoverschrijdend vervoer | 0,1 | 1,9 | 2,0 | 3,8 |
| Algemene kosten | | | | |
| loon incl. sociale lasten | 0,0 | 2,7 | 2,7 | 7,1 |
| huisvestingskosten | 1,2 | 1,0 | 1,6 | 1,3 |
| overige algemene kosten | 1,2 | 1,0 | 1,6 | 1,3 |

* Voorlopige cijfers (januari 2018)

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 1-1-2018 ten opzichte van 1-1-2017 met 0,2% toe.

Rente voertuig

De rentekosten worden berekend uit het gemiddelde rentepercentage voor eigen en vreemd vermogen en het in het voertuig geïnvesteerde vermogen. Het gemiddelde rentepercentage steeg. Op 1-1-2018 was de rente 1,80%, terwijl deze op 1-1-2017 op 1,68% lag. De vervangingswaarde van de voertuigen nam toe met 0,2%, waardoor de totale rentekosten met 7,4% zijn toegenomen.

Motorrijtuigenbelasting en Eurovignet

De belastingdienst heeft de tarieven voor de motorrijtuigenbelasting per 1-1-2018 verhoogd met de inflatiecorrectie van 0,8%. De tarieven van het Eurovignet zijn niet veranderd.

Verzekeringen voertuig

Volgens informatie van een aantal representatieve verzekeringsmaatschappijen zijn de basispremies voor WA-verzekeringen met gemiddeld 10% en cascoverzekeringen gemiddeld met 4% gestegen, per 1-1-2018. Daarnaast nam de catalogusprijs van de voertuigen met 0,2% toe. In totaal nam de kostenpost verzekeringen in het binnenlands vervoer met 7,1% en in het grensoverschrijdend vervoer met 6,5% 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 1-1-2018 ten opzichte van 1-1-2017 met 12,7% gestegen.

Brandstofkosten

De dieselprijs kan van dag tot dag fluctueren. De weergegeven bedragen zijn door Panteia geconstateerd op de betreffende datum. De brandstofkosten zijn van peildatum 1-1-2018 ten opzichte van peildatum 1-1-2017 in Nederland en in vijf andere landen gestegen, in Duitsland bleef de prijs gelijk en alleen in Engeland daalde de prijs. In Frankrijk steeg de dieselprijs het sterkst met 9,6%. De dieselprijs (excl. btw) in Nederland lag op 1-1-2018 op € 113,52 per 100 liter, dat is 1,5% hoger dan de prijs die op 1-1-2017 gold. Deze dieselprijs is inclusief accijnsverhoging per 1-1-2018 met 0,39 per 100 liter: de wettelijk vastgelegde inflatiecorrectie (0,8%).

Reparatie en onderhoud

De kosten voor reparatie en onderhoud zijn op 1-1-2018 ten opzichte van 1-1-2017 met 2,4% 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. De cao loopt van 1-1-2017 tot en met 31-12-2019. Voor de loonkostenkostenontwikkeling per 1-1-2018 ten opzichte van 1-1-2017 worden de loonkosten en de hierop drukkende sociale lasten (premiepercentage en franchise) berekend. De loonkosten zijn per 1-7-2017 én per 1-1-2018 verhoogd: alle lonen stegen in dus 2 x met + 2% en iedere loonschaal kreeg er 2 x extra 1/3 trede bij. Dit zorgde voor een loonkostenstijging van +7,1% van 1-1-2018 t.o.v. 1-1-2017. Ook de verblijfkosten zijn per 1-7-2017 én per 1-1-2018 met 2% verhoogd. Voor de overige personeelskosten is de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau gevolgd (1,3%). In totaal zijn de 'verblijf- en overige kosten' voor het binnenlands vervoer met 3,1% en het grensoverschrijdend vervoer met 3,8% gestegen.

Algemene kosten

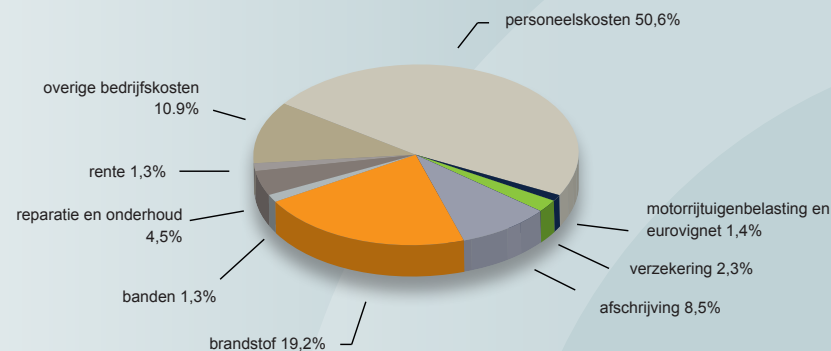
Voor de prijsstijging van de huisvestingskosten en de overige algemene kosten van 1-1-2018 ten opzichte van 1-1-2017 is de geraamde ontwikkeling van het algemene prijsniveau (nationale consumentenprijsindex CBS) gevolgd; deze bedraagt 1,3%.

Kostenaandelen

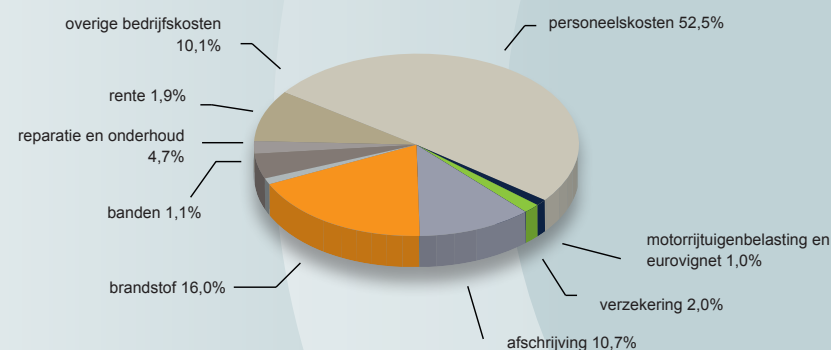
De stijging/daling van het totale kostenniveau is berekend door de afzonderlijke prijswijzigingen te vermenigvuldigen met het aandeel van dat kostprijs onderdeel in de totale kosten. Deze kostenaandelen worden jaarlijks bijgesteld. Elke deelmarkt heeft zijn eigen specifieke kostenaandelen. Bijvoorbeeld als het aandeel van de afschrijvingen bij vervoer op Duitsland op 9,1% is, dan zorgen de afschrijvingskosten ervoor dat het totale kostenniveau met $0,091 \times 0,2\% = 0,02\%$ stijgt. Het aandeel van de afschrijvingen in de binnenlandse deelmarkt koel/vriesvervoer bedraagt 14,2%, zodat daar de afschrijvingskosten zorgen voor een stijging van het totale kostenniveau van $0,142 \times 0,2\% = 0,03\%$.

In de grafiek staan de kostenaandelen die in de eerste drie kwartalen van 2017 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

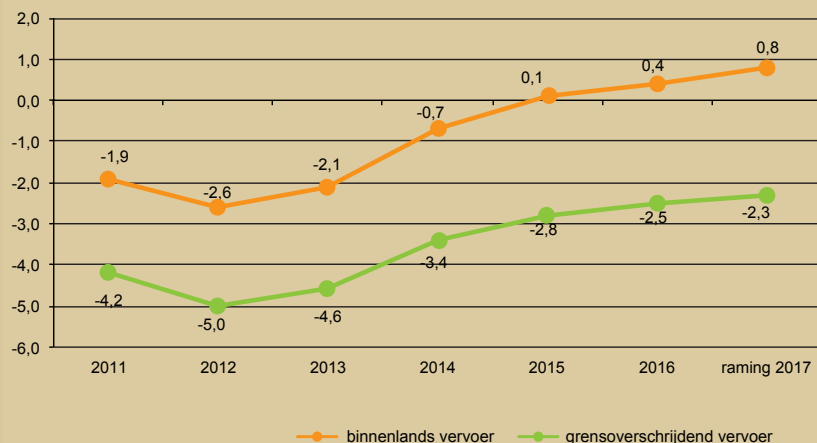


bedrijven met binnenlands vervoer

Onderzoek rentabiliteit

Uit de bedrijfsresultaten die behaald zijn in de eerste drie kwartalen van 2017 is een voorzichtige raming voor het lopende jaar gemaakt. Binnenlandse wegvervoerders boeken gemiddeld gezien weer een positief resultaat van +0,8% en bij ondernemingen die overwegend grensoverschrijdend vervoeren is het resultaat -2,3%. Voor deze raming zijn de resultaten van een kleine groep ondernemingen geanalyseerd. De definitieve cijfers voor 2017 worden omstreeks juni 2018 bekend gemaakt.

Gemiddelde rentabiliteit (%) bij bedrijven in:



Definitieve cijfers 2016

In juni 2017 zijn de definitieve cijfers voor 2016 berekend. De rendementen zijn ten opzichte van het voorgaande jaar verbeterd, bij ondernemingen in het binnenlands wegvervoer kwam deze uit op +0,4%. De rentabiliteit bij grensoverschrijdende wegvervoerders kwam uit op -2,5%. Dit zijn gemiddelde percentages. Er zijn ondernemingen die beduidend beter presteren of juist minder ten opzichte van dit gemiddelde. Doordat deze definitieve cijfers zijn vastgesteld na onderzoek bij een grote groep ondernemingen is ook een uitsplitsing naar ondernemingsgrootte en deelmarkt te maken. De gemiddelde rentabiliteit bij grote ondernemingen vanaf 50 voertuigen die voornamelijk binnenlands opereren is 4,6% positief, grote ondernemingen die voornamelijk grensoverschrijdend vervoeren komen uit op gemiddeld 3,8% positief Gespecialiseerde deelmarkten zoals fysieke distributie, koel/vries en tank/bulk noteerden een positief resultaat van tussen de 4,8 en 5%. Het vervoer van bouwmaterialen en de deelmarkt trucking/container noteren nog altijd een verlies van 4,2% resp. 3,3%.

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 ondernemingen 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 onderneming, zal de ondernemer minder geld uit zijn onderneming onttrekken, dus minder dan de gewaardeerde

kosten voor de ondernemersbeloning. Hierdoor kan het onderneming, dat volgens de gehanteerde uitgangspunten een negatieve rentabiliteit heeft, zijn verlies terugbrengen of zelfs winstgevend zijn. Vooral bij kleinere ondernemingen heeft het gewaardeerde loon voor de ondernemer een groot effect op de berekende rentabiliteit.

Eigen rijders

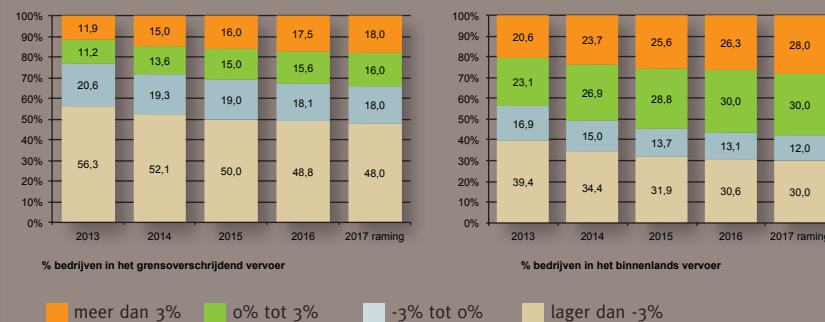
In de genoemde rentabiliteitscijfers zijn eigen rijders buiten beschouwing gelaten. De rentabiliteit van eigen rijders is afzonderlijk onderzocht bij 75 eigen rijders. Rekening houdend met het gewaardeerde loon ligt de berekende rentabiliteit van eigen rijders in 2016 op -12,5%. Het gewaardeerde loon is gelijk aan het salaris dat de eigen rijder verdiend zou hebben als hij een chauffeur in loondienst zou zijn.

Eigen rijders zijn ondernemingen met één vrachtovertuig 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 2016 € 45.500.

Rentabiliteitsklassen

In de grafiek is de verdeling van de ondernemingen te zien over vier rentabiliteitsklassen. Volgens de raming 2017 wordt in het binnenlands wegvervoer verwacht dat 58% van de ondernemingen een positieve rentabiliteit haalt en 42% een negatieve rentabiliteit. Van de ondernemingen die overwegend grensoverschrijdend vervoeren wordt verwacht dat 34% in de zwarte cijfers zit en 66% in de rode cijfers.

Verdeling bedrijven over rentabiliteitsklassen





▶ BIJLAGE 2

Tabellen vergunningen en documenten

Eurovergunning

| Ontvangen aanvragen | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Eurovergunning | 1.063 | 1.607 | 1.664 | 1.593 |
| Verlenging Eurovergunning | 1.264 | 1.476 | 1.163 | 2.444 |
| Voortzetting Eurovergunning | | 4 | 5 | 7 |
| Vijfjaarlijkse toetsing binnenlandse vergunning | | 760 | 26 | 0 |
| Totaal | 2.327 | 3.847 | 2.858 | 4.044 |

| Definitieve intrekkingen en niet verlengde Eurovergunningen | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|---|------------|------------|--------------|--------------|
| Eurovergunning | 692 | 704 | 983 | 1.075 |
| Binnenlandse vergunning | 75 | 114 | 108 | 52 |
| Totaal | 767 | 818 | 1.091 | 1.127 |

| Verstreckte vergunningbewijzen | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Eurovergunningbewijzen | 17.558 | 22.817 | 21.462 | 55.048 |
| Overbruggingsbewijzen en tijdelijke vergunningbewijzen | 1.013 | 1.566 | 1.318 | 3.958 |
| Binnenlandse vergunningbewijzen (incl. omwisseling) | 221 | 2.403 | 181 | 118 |
| Totaal | 18.792 | 26.786 | 22.961 | 59.124 |

| Stand vergunninghouders | 1-1-2015 | 1-1-2016 | 1-1-2017 | 1-1-2018 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Aantal bedrijven met een Eurovergunning | 10.810 | 11.564 | 12.377 | 12.621 |
| Aantal bedrijven met een binnenl. vergunning | 1.057 | 903 | 795 | 743 |
| Totaal | 11.867 | 12.467 | 13.172 | 13.364 |

| Stand vergunningbewijzen | 1-1-2015 | 1-1-2016 | 1-1-2017 | 1-1-2018 |
|--|---------------|----------------|----------------|----------------|
| Aantal geldige Eurovergunningbewijzen | 94.709 | 98.758 | 103.481 | 104.206 |
| Aantal geldige binnenl. vergunningbewijzen | 4.536 | 3.745 | 3.271 | 3.151 |
| Totaal | 99.245 | 102.503 | 106.752 | 107.357 |

VIHB-registratie

| Toegekende aanvragen | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
| VIHB-registratie | 2.332 | 2.335 | 2.269 | 2.493 |
| Vernieuwing VIHB-registratie | 3.162 | 3.044 | 1.818 | 1.256 |
| Screening VIHB-registratie (i.v.m. wijziging per 1-1-2018) | | | | 488 |
| Totaal | 5.494 | 5.379 | 4.087 | 4.237 |

| Stand VIHB-registraties | 1-1-2015 | 1-1-2016 | 1-1-2017 | 1-1-2018 |
|---|----------|----------|----------|----------|
| Aantal bedrijven met een VIHB-registratie | 16.430 | 17.810 | 19.573 | 20.653 |

TIR-carnets

| Verstreckte TIR-carnets | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 4-bladig (afgeschaft per 1 juli 2016) | 2.301 | 1.634 | 717 | - |
| 6-bladig | 1.358 | 456 | 711 | 1.103 |
| 14-bladig | 2.173 | 1.686 | 1.099 | 548 |
| Totaal | 5.832 | 3.776 | 2.527 | 1.651 |

Verklaring visum Rusland

| Verstreckte verklaringen visum Rusland | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|--|------|------|------|------|
| Verklaring visum Rusland | 80 | 64 | 95 | 122 |

Bestuurdersattest

| Ontvangen aanvragen | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|---------------------|------|------|------|------|
| Bestuurdersattest | 37 | 15 | 16 | 25 |

| Stand bestuurdersattesten | 1-1-2015 | 1-1-2016 | 1-1-2017 | 1-1-2018 |
|------------------------------------|----------|----------|----------|----------|
| Aantal geldige bestuurdersattesten | 145 | 78 | 54 | 32 |

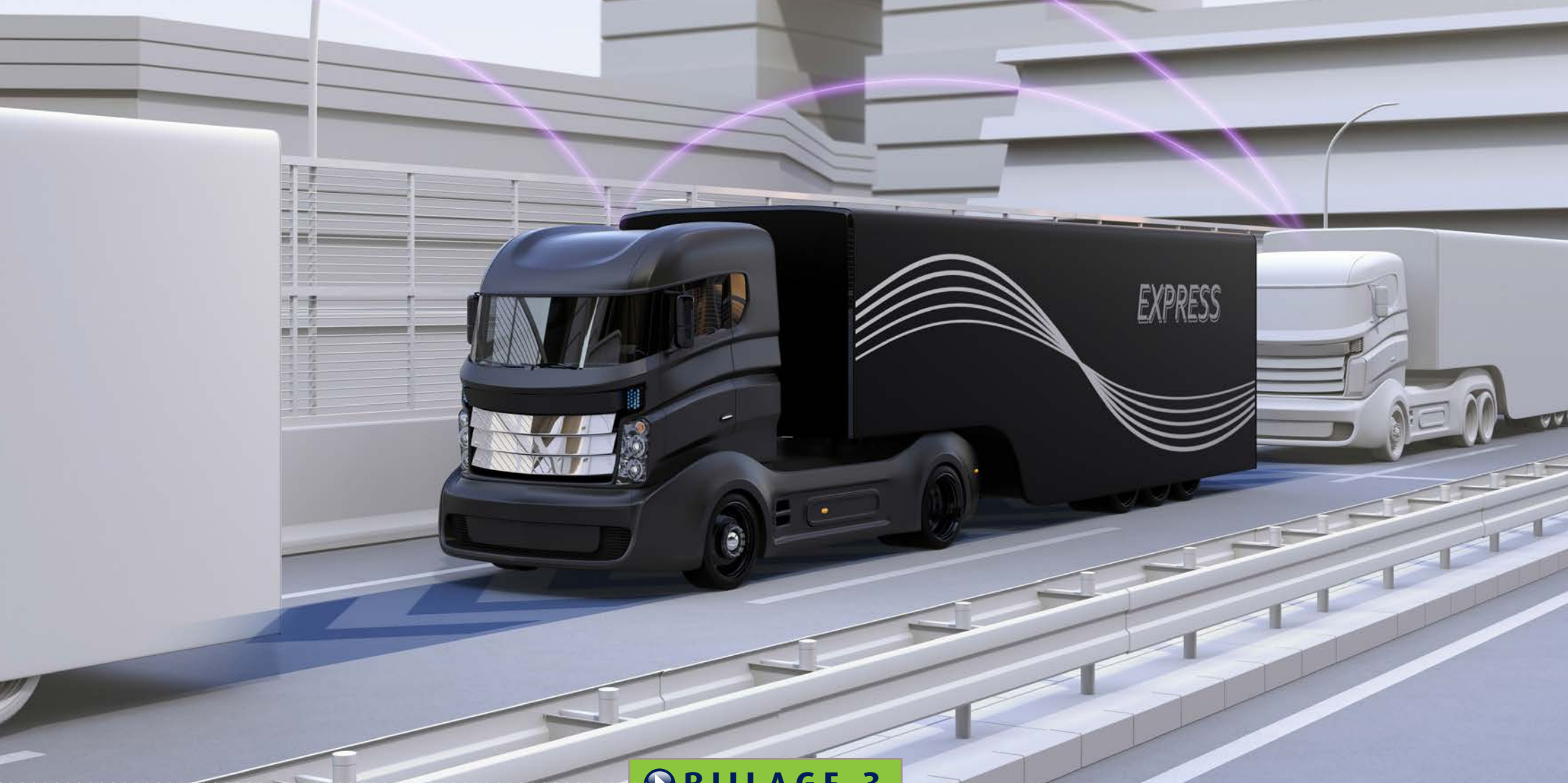
| Ontvangen aanvragen | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|---|------|------|------|------|
| Nationaal certificaat personenvervoer | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Verlenging nat. certificaat personenvervoer | 0 | 0 | 0 | 0 |

CEMT-vergunningen

| Verstreckte CEMT-verhuisvergunningen | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|--------------------------------------|------|------|------|------|
| CEMT-verhuisvergunning | 56 | 62 | 48 | 37 |

| Verstreckte CEMT-vergunningen | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|-------------------------------|------------|------------|------------|-----------|
| Euro3-safe | 16 | 12 | | |
| Euro4-safe | 11 | 8 | 7 | 2 |
| Euro5-safe | 184 | 158 | 99 | 93 |
| Euro6-safe (nieuw 2014) | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Totaal | 211 | 178 | 106 | 97 |

| Verstrekte rit- en termijnmachtigingen | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|--|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Albanië | voor bilateraal- en transitovervoer | 76 | 47 | 68 | 49 |
| | voor derdelandenvervoer | 22 | 29 | 29 | 41 |
| Azerbeidzjan | voor bilateraal- en transitovervoer | 73 | 48 | 38 | 36 |
| | voor derdelandenvervoer | 32 | 30 | 32 | 37 |
| Bosnië-Herzegovina | universeel | 181 | 150 | 157 | 101 |
| Bulgarije (EU) | voor vervoer op niet EU-landen | 11 | 6 | 2 | 9 |
| Duitsland (EU) | voor vervoer op niet EU-landen | 25 | 25 | 17 | 40 |
| Finland (EU) | voor vervoer op niet EU-landen | 95 | 26 | 34 | 35 |
| Georgië | universeel | 105 | 23 | 60 | 78 |
| Iran | universeel (nieuw 2015) | | 2 | 4 | 5 |
| Kazachstan | voor bilateraal- en transitovervoer | 102 | 35 | 11 | 11 |
| | voor derdelandenvervoer | 46 | 5 | 4 | 14 |
| Kirgizië | universeel | 19 | 4 | 1 | 1 |
| Macedonië | universeel | 162 | 205 | 120 | 175 |
| Marokko | universeel | 883 | 1.025 | 932 | 629 |
| Moldavië | universeel | 120 | 94 | 90 | 98 |
| Montenegro | universeel | 42 | 49 | 29 | 42 |
| Oekraïne | universeel | 472 | 391 | 378 | 331 |
| Oezbekistan | universeel | 60 | 42 | 10 | 8 |
| Oostenrijk (EU) | voor vervoer op niet EU-landen | 14 | 9 | 5 | 8 |
| Rusland | universeel | 440 | 327 | 271 | 197 |
| | termijnmachtigingen | 209 | 169 | 91 | 181 |
| Servië | universeel (nieuw 2016) | | | 527 | 676 |
| | voor bilateraal- en transitovervoer | 502 | 468 | - | - |
| | voor derdelandenvervoer | 339 | 314 | - | - |
| | termijnmachtigingen (nieuw 2016) | | | 11 | 21 |
| Tunesië | universeel | 9 | 23 | 11 | 27 |
| Turkije | voor bilateraal- en transitovervoer | 779 | 405 | 404 | 406 |
| | voor derdelandenvervoer | 491 | 444 | 509 | 571 |
| | termijnmachtiging bilateraal- en transitovervoer | 75 | 78 | 74 | 127 |
| | termijnmachtiging derdelandenvervoer | 51 | 69 | 76 | 130 |
| Wit-Rusland | universeel | 486 | 308 | 231 | 157 |
| | termijnmachtigingen (nieuw 2014) | 93 | 71 | 41 | 43 |
| Zweden (EU) | voor vervoer op niet EU-landen | 13 | 8 | 4 | 6 |
| Totaal | | 6.027 | 4.929 | 4.271 | 4.290 |
| Totaal ritmachtigingen | | 5.599 | 4.542 | 3.978 | 3.788 |
| Totaal termijnmachtigingen | | 428 | 387 | 293 | 502 |



• ▶ BIJLAGE 3

Organisatie

De NIWO is een zelfstandig bestuursorgaan (zbo) en legt verantwoording af aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De minister verleent goedkeuring aan de jaarrekening en de hoogte van de tarieven. De NIWO is sinds 1 januari 2017 een publiekrechtelijk zbo. De governance van de NIWO is daardoor veranderd.

Governance per 1 januari 2017

Directie

De directie van de NIWO voert vanaf 2017 haar taken zelfstandig uit en legt verantwoording af aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De minister benoemt de directeur.

Raad van advies

Een raad van advies ziet erop toe dat de NIWO haar taken goed uitoefent. Ook ziet de raad toe op de strategie en de risico's verbonden aan de taken van de NIWO, financiële verslaglegging en het opstellen van de begroting, zoals bedoeld in artikel 4.3b van de Wwg. De raad van advies bestaat uit drie leden die voor vier jaar door de minister worden benoemd. Aansluitend kunnen de leden van de raad eenmalig voor vier jaar herbenoemd worden. In het verslagjaar werd de heer prof. J.C.A. Gortemaker RA benoemd als (derde) lid van de raad van advies.

Sectorraad

De transportsector, jarenlang vertegenwoordigd in de Raad van Beheer, is vanaf 2017 vertegenwoordigd in de sectorraad. De voorzitter van de raad van advies is tevens voorzitter van de sectorraad, maar heeft geen stem.

Organisatieoverzicht 2017

Directie

- mr. G.J. Olthoff, directeur

Het managementteam bestaat verder uit:

- mr. R.A. Scherpenisse, hoofd afdeling vergunningen en documenten, tevens plv. directeur
- G. van Witzenburg, hoofd afdeling financiële en facilitaire zaken

Raad van advies

- drs. A.B. Sakkers, voorzitter
- K. Middelkoop
- prof. J.C.A.. Gortemaker RA

Ingangsdatum benoeming:

1-1-2017

1-1-2017

29-9-2017

Sectorraad

- drs. A.B. Sakkers, voorzitter, niet stemhoudend

- mw. J.G.M. de Rijk-Heeren
- E. de Bruin
- drs. W.L. Nienhuis (RA)

Transport en Logistiek Nederland

- K. de Waardt

VERN

- mw. P. de Wilde
 - vacature
- Plaatsvervanger: mr. P.M.J. de Ruyter*

evofenedex

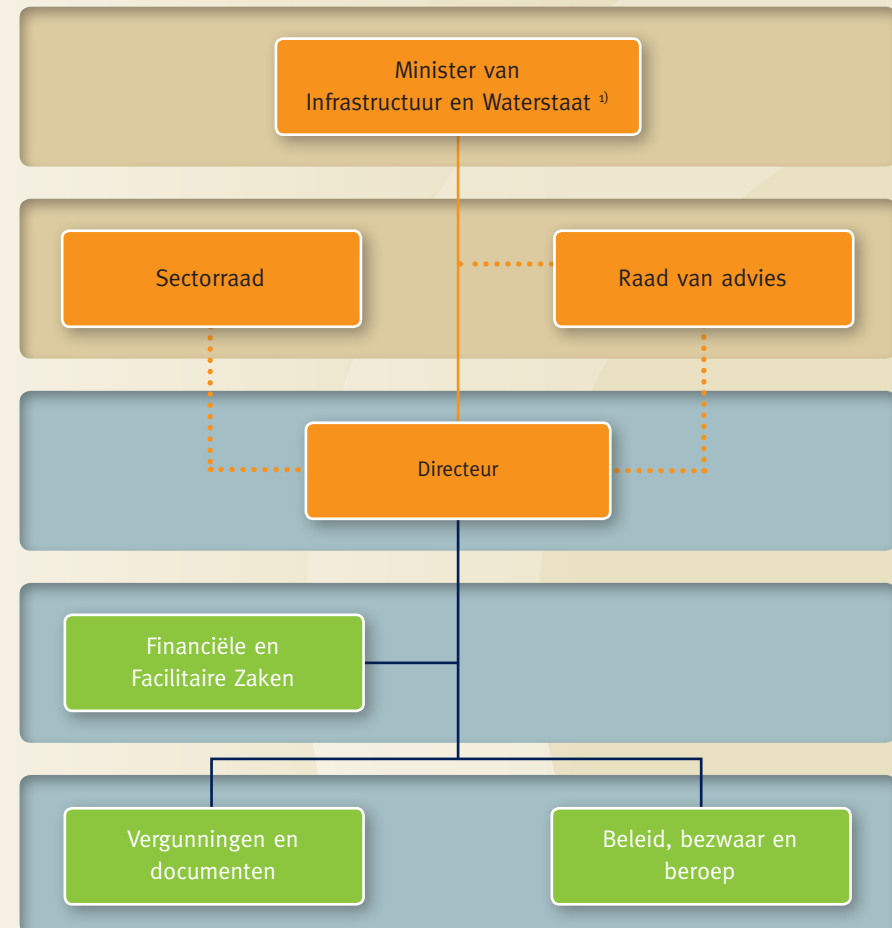
- E.A. Groen
- Plaatsvervanger: M. Gorter*

FNV

- T.J. van Rijssel
- Plaatsvervanger: T. Orie*

CNV

Organogram 2017



¹⁾ - eigenaar/toezichthouder: unit toezicht van de hoofddirectie FMC

- opdrachtgever: directie Wegen en Verkeersveiligheid van het DG Bereikbaarheid



BIJLAGE 4

Tarieven

De NIWO heeft in 2017 onderstaande tarieven gehanteerd. Met ingang van 1-1-2017 heeft de NIWO geen btw meer in rekening gebracht, omdat de NIWO van een privaatrechtelijk naar een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan is omgevormd. De TIR-activiteiten betreffen een niet wettelijke taak van de NWO waarvoor nog wel btw in rekening gebracht moet worden. Per 1-1-2018 zijn de tarieven voor de afgifte van vergunningbewijzen verlaagd.

| | 1-1-2017 | 1-1-2018 |
|--|----------|----------|
| Eurovergunning | | |
| Behandeling aanvraag Eurovergunning | € 235,00 | € 235,00 |
| Behandeling verlenging Eurovergunning | € 120,00 | € 120,00 |
| Behandeling aanvraag voortzetting onderneming | € 235,00 | € - |
| Vergunningbewijzen | | |
| Afgifte Eurovergunningbewijs | € 28,35 | € 25,00 |
| Afgifte binnenlands vergunningbewijs | € 28,35 | € 25,00 |
| Afgifte overbruggingsbewijs | € 28,35 | € 25,00 |
| Jaarlijkse heffing per vergunningbewijs | € 23,70 | € 23,70 |
| Overige documenten | | |
| Behandeling aanvraag CEMT-vergunning | € 350,00 | € 350,00 |
| Afgifte CEMT-vergunning | € 140,00 | € 140,00 |
| Behandeling aanvraag CEMT-verhuisvergunning | € 70,00 | € 70,00 |
| Afgifte ritmachtiging | € 5,00 | € 5,00 |
| Afgifte termijnmachtiging | € 50,00 | € 50,00 |
| Verklaring visum Rusland | € 50,00 | € 50,00 |
| Behandeling aanvraag bestuurdersattest goederenvervoer | € 135,00 | € 135,00 |
| Behandeling aanvraag nationaal certificaat personenvervoer | € 100,00 | € 100,00 |
| Behandeling verlenging nationaal certificaat personenvervoer | € 50,00 | € 50,00 |
| TIR-carnet | | |
| Aanmelding TIR-systeem | € 85,00 | € 85,00 |
| Afgifte TIR-carnet 6-bladig | € 60,00 | € 60,00 |
| Afgifte TIR-carnet 14-bladig | € 67,00 | € 67,00 |
| Verzekering A * | € 4,00 | € 5,50 |
| Verzekering B | € 40,00 | € 40,00 |

* Verzekering A: tarief per 1-7-2017 verhoogd naar € 5,50 i.v.m. verhoogde dekking

Tekst en grafieken

NIWO

Ontwerp, opmaak en beeldbewerking

Zuid44.nl

Foto's

o.a. met medewerking van mediatheek Rijksoverheid



Bezoekadres
Veraartlaan 10
2288 GM Rijswijk

Correspondentieadres
Postbus 3004
2280 MB Rijswijk

T +31 (0)70 399 20 11
E info@niwo.nl

I www.niwo.nl
I ondernemersloket.niwo.nl

