



▶ Jaarverslag 2016

niwo

Kwaliteit in transport begint bij de NIWO

pagina

3	Voorwoord
4	DEEL 1
5	Directieverslag
5	Doelstelling
5	Activiteiten van de NIWO in 2016
7	Continuïteit van de bedrijfsvoering
9	Personeel
10	Financiële resultaten en vermogenspositie
10	Jaar 2017
11	Eurovergunningen
11	Onderzoek naar de eisen voor vergunningverlening
11	Wet Bibob zaken
12	Onderzoek bij risicobedrijven
12	Onderzoek binnen de verhuissector
12	Gezamenlijke aanpak malafide ondernemingen en schijnconstructies
13	Behandeling aanvragen
14	Beëindigde vergunningen
15	Bezwaarschriften
15	Beroepschriften
16	Vergunningbewijzen
16	Last onder dwangsom
16	Aantal vergunninghouders en vergunningbewijzen
19	Faillissementen
20	Overige vergunningen en documenten
20	Verklaring voor visumaanvraag Rusland
20	Bestuurdersattest goederenvervoer
20	Nationaal certificaat personenvervoer
21	Rit- en termijnmachtigingen
21	CEMT-vergunningen
22	VIHB-registratie afvalstoffen
23	TIR-carnets

pagina

24	Beleidsmatige ontwikkelingen
24	Beleidsregel vergunningverlening van de NIWO
24	Overige wet- en regelgeving
25	Afschaffing VAR en wet DBA
25	Buiten behandeling stelling van aanvragen voor een vergunning
25	Protocol datalekken
25	Voertuigregister en documentloos rijden
26	Internationaal overleg
26	Norduk
26	CEMT
27	DEEL 2
27	1 Jaarrekening
28	1.1 Balans per 31 december
29	1.2 Staat van baten en lasten
30	1.3 Toelichting op de jaarrekening
31	2 Overige gegevens
32	2.1 Gebeurtenissen na balansdatum
32	2.2 Vaststellen en goedkeuren jaarrekening
33	2.3 Controleverklaring
35	Bijlage I Onderzoek kosten en rentabiliteit
36	Overeenkomst met Panteia/NEA
36	Kosten
40	Rentabiliteit
42	Bijlage II Tabellen vergunningen en documenten
43	Eurovergunning
43	Bestuurdersattest
43	Visum Rusland
44	Rit- en termijnmachtigingen
44	CEMT-vergunningen
44	VIHB-registratie
44	TIR-carnets

pagina

46	Bijlage III Organisatie
47	Governance tot en met 31 december 2016
47	Governance per 1 januari 2017
48	Organisatieoverzicht per 1 januari 2017
48	Organogram per 1 januari 2017
49	Bijlage IV Tarieven
51	Colofon

De financiële gezondheid van de sector transport en logistiek is in 2016 verder verbeterd. Zowel de omzet van het goederenvervoer over de weg als de bedrijvigheid steeg. Onderzoek van Panteia wijst uit dat de komende jaren een verdere groei is te verwachten. Het wegtransport profiteert van het groeiende vertrouwen van ondernemers en consumenten, de stijgende koopkracht en de verbetering van de woningmarkt. Maar van op je lauweren rusten kan geen sprake zijn. In het najaar van 2016 heeft Panteia, in opdracht van de NIWO, een prognose gegeven voor de kostenontwikkeling in het beroepsgoederenvervoer. Wegtransporteurs zien hun kosten in 2017 naar verwachting met 1,4% tot 3% stijgen, afhankelijk van het type vervoer. Het gaat daarbij vooral om brandstofkosten en loonkosten. En tegelijkertijd staan de tarieven nog steeds onder druk. Continue verbetering van de efficiency door verdere professionalisering en innovatie blijft noodzakelijk.

De NIWO, die in 2016 70 jaar bestond, heeft de afgelopen jaren de omslag gemaakt naar een op een moderne leest geschoeide publieke organisatie. De NIWO streeft er naar de dienstverlening aan de wegtransportsector zo in te richten dat de administratieve lastendruk voor de sector afneemt. De belangrijkste stap daarvoor is rond de jaarwisseling 2016/2017 gezet. Nadat medio november de gehele ICT intern al was vervangen en het zaakgericht werken was geïntroduceerd, is begin januari het volledig gedigitaliseerde ondernemersloket geopend. Een mijlpaal in de geschiedenis van de NIWO. Iedere ondernemer kan nu zonder papieren rompslomp alle diensten van de NIWO digitaal afnemen. De NIWO kan zo nog sneller dan voorheen aanvragen voor vergunningen en documenten afwikkelen.

Deze ontwikkeling staat niet op zich zelf. De afgelopen jaren is de NIWO in staat gebleken het met name door de vele aanvragen uit de koerierssector gestegen zaaks-aanbod zónder tariefsverhogingen snel en zorgvuldig af te handelen. Daarnaast is aan de beoordeling van zogenoemde 'risicobedrijven' (een wettelijke plicht die voortvloeit uit Europese regelgeving) vorm gegeven en is het nationale en internationale netwerk uitgebouwd. Ook zijn de beleidsregels verbeterd en toegankelijker gemaakt. Het kantoorpand van de NIWO is ondertussen ook nog ingrijpend gerenoveerd zonder dat het primaire proces daaronder geleden heeft.

Dit alles was niet gelukt zonder de medewerking, inzet en ook de flexibiliteit van de medewerkers van de NIWO. De directeur van de NIWO, de heer Olthoff, en ik zijn hen daarvoor dank verschuldigd.

Door de renovatie van het pand beschikt de NIWO weer over een up-to-date kantoorgebouw en dat is in 2016 niet zonder gevolg gebleven. Heel bijzonder was het dat op het niveau van de Europese Unie in december is besloten het samenwerkingsverband van de Europese wegininspectiediensten (Europe Contrôle Route, ECR) te vestigen in het gebouw van de NIWO in Rijswijk. Een effectieve lobby van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), daarin ondersteund door de directie van de NIWO, lag aan dat

prachtige besluit ten grondslag. Goed dat een organisatie als deze, zo belangrijk voor de uniformiteit in de handhaving, zich wil huisvesten in Nederland!

In eerdere jaarverslagen is ingegaan op het hoe en waarom van de omvorming van de NIWO van een privaatrechtelijke naar een publiekrechtelijke organisatie. In het najaar van 2016 heeft de Raad van Beheer met het oog op die verandering het bijzondere besluit genomen de stichting NIWO per 1 januari 2017 te ontbinden. Weliswaar vloeiende dit logisch voort uit de door het kabinet tot stand gebrachte wetgeving waarin geregeld is dat de NIWO een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan is geworden, maar het besluit was niettemin ingrijpend. In december heeft de Raad van Beheer voor de laatste maal in de 70-jarige geschiedenis van de NIWO vergaderd. Ik ben de leden van de Raad van Beheer en daarmee ook de organisaties die de leden van de raad vertegenwoordigden erkentelijk voor hun langjarige inzet en betrokkenheid bij de NIWO en ook voor de wijze waarop zij in 2016 zijn meegegaan in het veranderings-traject dat heeft geleid tot de publiekrechtelijke status van de NIWO.

Het afgelopen jaar is de omvorming zorgvuldig voorbereid. Begin december is het Koninklijke Besluit gepubliceerd waarin bepaald werd dat de Wijzigingswet op 1 januari 2017 in werking zou treden. Aldus kwam er een einde aan dit in 2016 succesvol doorlopen traject. Niet in de laatste plaats is dit resultaat bereikt dankzij de geweldige samenwerking met diverse medewerkers van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De heer Olthoff en ik zijn hen allen zeer erkentelijk.

Ik ben tevreden met de uitkomst van dit traject. De keuze van het kabinet is naar mijn overtuiging een gelukkige geweest: publieke taken die door een publiekrechtelijke organisatie worden uitgevoerd met een door de minister van Infrastructuur en Milieu benoemde directeur en een raad van advies die bestaat uit onafhankelijke deskundigen. En met een sectorraad waarin de sector vertegenwoordigd is op een zelfde wijze als dat in de Raad van Beheer het geval is geweest. Een sectorraad die zelfstandig beslist over de Panteia/NEA-rapporten en te allen tijde gevraagd en ongevraagd adviezen kan uitbrengen over zaken die de NIWO aangaan.

Als voorzitter van de nieuwe raad van advies zie ik uit naar een goede samenwerking met de sectorraad. Ik ben er van overtuigd dat de betrokkenheid van de sector, jarenlang een van de succesfactoren van de NIWO, ongewijzigd zal blijven bestaan.



2016 was een cruciaal jaar voor de NIWO. Een jaar waarin de eerder ingezette moderniseringsslag moest worden voltooid. Een jaar waarin de omvorming van de NIWO moest worden voorbereid. Het is gelukt. Ik wens iedereen die werkzaam is bij de NIWO en in de transportsector een succesvol 2017 toe.

Alexander Sackers, voorzitter raad van advies



▶ DEEL 1



Doelstelling

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

De NIWO realiseert dit:

- door het uitvoeren van wettelijk opgedragen taken en werkzaamheden, waaronder:
 - verlening, verlenging en intrekking van communautaire vergunningen (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 Milieu aan de NIWO toevertrouwde taken en werkzaamheden, zoals de VIHB-registratie, de uitgifte van TIR-carnets en het voeren van internationaal overleg over onder meer ritmachtigingen;
- door het uitvoeren van alle overige taken en werkzaamheden die het realiseren van het doel bevorderen, zoals het na overleg met de transportsector adviseren van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en het onderhouden van nationale en internationale netwerken.

Activiteiten van de NIWO in 2016

Samenvatting

- Tijdige en zorgvuldige behandeling van de in 2016 ontvangen aanvragen voor een Eurovergunning en voor een VIHB-registratie en een snelle verstrekking van documenten. De instroom was dit jaar vrij hoog door onder andere het grote aantal koeriers en pakketbezorgdiensten die een Eurovergunning aangevraagd hebben;
- Start van de jaarlijkse beoordeling van zogenoemde risicobedrijven en verdere intensivering van het onderzoek naar onder andere mogelijke schijnconstructies;
- Gerichte benadering van verhuisondernemingen die geen vergunninghouder zijn;
- Aanpassing van de Beleidsregel vergunningverlening van de NIWO met name op het punt van het onderzoek naar de naleving van de eis van reële vestiging en opstellen van het reglement werkwijze NIWO en een mandaatbesluit;
- Volledige vervanging van de ICT en invoering van het zaakgericht werken;
- Voorbereiding van de omvorming van de zbo-status van de NIWO;
- Voeren van internationaal overleg;
- Voltooing van de ingrijpende verbouwing van het kantoorpand in Rijswijk.

'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 mate van kwaliteit van een transportonderneming ten dienste van het goed functioneren van de markt van het beroepsgoederenvervoer. Kwaliteit op het punt van betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en financiële stevigheid. Het beschikken over een vergunning bevordert verder dat het een daadwerkelijk in Nederland gevestigde onderneming betreft. Geen schijnconstructies dus.

En als de NIWO de pretentie heeft dat bij haar de kwaliteit begint, dan moet de NIWO die belofte ook inlossen. Elke dag, elk jaar. Het veronderstelt ook dat er binnen de beschikbare financiële kaders sprake moet zijn van een continue streven naar verbetering van de uitvoering. Bij voorkeur met gelijkblijvende tarieven. Klantgericht en snel, op een fundament van zorgvuldigheid en rechtvaardigheid. Dat stelt ook eisen aan de managementstijl. De directie van de NIWO wil een goede balans tussen een bedrijfseconomische en een rechtsstatelijke oriëntatie. Dat mag en moet verwacht worden van de leiding van een publieke organisatie.

Kosteneffectief

De directie stelt vast dat er bij de NIWO twee enigszins uitzonderlijke factoren zijn die in de dagelijkse praktijk bijdragen aan het zo efficiënt mogelijk inzetten van mens en middelen. Ten eerste betreft dat de schaalgrootte van de NIWO-organisatie. De beperkte schaalgrootte van de NIWO is een voordeel om efficiënt en effectief te kunnen werken. Er is geen sprake van bureaucratische of nodeloze besluitvormings- en afstemmingsprocessen. Iedereen kent elkaar en verantwoordelijkheden en de beslissingsmacht zijn duidelijk belegd. Beslissingen worden snel genomen, in 2016 na overleg met de Financiële Commissie en in 2017 na overleg met de raad van advies. Het tweede gegeven dat goed uitpakt is het feit dat de NIWO volledig tarief gefinancierd is. Daardoor ontstaat er een volstrekt transparant beeld van de inkomsten van de NIWO, de kosten en uitgaven van de NIWO en de gevolgen daarvan voor de tarieven. Tarieven die ondertussen sinds 2011 onveranderd zijn gebleven en dat ook in 2017 zullen blijven.

Een derde factor die losstaat van de hiervoor bedoelde factoren maar ook essentieel is voor een goed functioneren van een publieke organisatie zijn de 'korte lijntjes' met het verantwoordelijke ministerie. Het bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu gehanteerde toezichtmodel, met een helder onderscheid tussen 'eigenaar' en 'opdrachtgever', draagt daar in belangrijke mate aan bij maar uiteindelijk gaat het ook om de juiste manier van samenwerking, om relaties. En die zijn ook in 2016 uitstekend geweest.

Deze drie omstandigheden maakten het, samen met de verkregen steun van de Raad van Beheer en dus van alle partijen die in de Raad van Beheer vertegenwoordigd waren, voor de directie van de NIWO relatief eenvoudig om de in dit verband ook noodzakelijke moderniseringsslag, waarover de voorzitter van de raad van advies in zijn voorwoord spreekt, in het verslagjaar te voltooien.

Rechtstatelijke kwaliteit

Als gezegd moet naast de doelmatigheidseis ook zonder meer worden voldaan aan de rechtmatigheidseis. 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. Om dat te borgen zijn, ook in het verleden, diverse maatregelen getroffen, waaronder de introductie van het zogenoemde twee paar ogen principe, de uniformering van werkwijzen, een goede termijnbewaking, kenbare en heldere beleidsregels, een goede beveiliging van (persoons)gegevens, etc.

ICT

2016 was het jaar waarin langjarige inspanningen tot een eindresultaat moesten komen en dat is gelukt. Meest in het oog springend waren de volledige vervanging

van de door de NIWO gebruikte ICT en de daarmee samenhangende invoering van het zaakgericht werken. Het sinds 2007 door de NIWO gebruikte ICT-systeem werd eind 2016 vervangen door InProces, een door het bedrijf Brein uit Haaksbergen ontwikkeld systeem. Daarnaast werd de facturering volledig geautomatiseerd en geïntegreerd met de zaakbehandeling in InProces. En de moderniseringsslag voltooiend werd begin januari 2017 het digitale ondernemersloket geopend. Dit alles werd verwezenlijkt binnen het vooraf afgesproken budget.

Zaakgericht werken

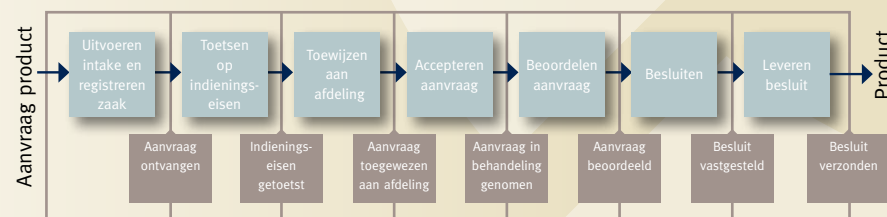
De NIWO heeft dus gekozen voor het zogenoemde zaakgericht werken, een procesgeoriënteerde manier van werken. Om dit succesvol te laten zijn is gelijktijdig een nieuwe manier van digitaal werken geïntroduceerd, waarbij alle bij een zaak behorende informatie automatisch in het zaakstelsel bijeengebracht wordt. Het zaakstelsel InProces vormde daarvoor het uitgangspunt.

Het werk bestaat uit te verrichten activiteiten in een proces dat een aanleiding heeft en een resultaat. Bij de uitvoering van het proces wordt gewerkt met informatie die bij de zaak hoort. Bij het zaakgericht werken wordt die informatie gebundeld in een zaakdossier.

Het proces start bij de aanvraag van een vergunning, een document, een VIHB-registratie, etc. Belangrijke doelstelling bij het zaakgericht werken is het informeren van de klant over de voortgang en status van de behandeling van een zaak. Om dat te kunnen doen is het behandelproces van de aanvraag opgeknipt in processtappen met daaraan gekoppelde statussen. Elke mijlpaal markeert een statusovergang. Voorbeeld: een mogelijke status is 'Aanvraag ontvangen' of 'Aanvraag in behandeling genomen'. Deze informatie is voor de klant van de NIWO, de aanvrager, te vinden op 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.

Voorbeeldschema:

Zaakbehandelproces



Voor de NIWO is 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 veel beter dan voorheen elkaars werk worden overgenomen, bijvoorbeeld tijdens afwezigheid door ziekte of tijdens een vakantie. En afgezien van het transparant beschikbaar stellen van voortgangsinformatie via het digitale ondernemersloket, draagt deze manier van werken óók bij aan het verstrekken van betere telefonische informatie indien men de infolijn van de NIWO benadert.

Een aanvraag voor bijvoorbeeld een vergunning is een aanvraag van een formeel, juridisch waardedocument. Daarom wordt (ook) de digitale aanvraag door de NIWO gedocumenteerd door de aanvraag te archiveren. Daartoe wordt, uitgaande van een digitale aanvraag, de inhoud van de ontvangen aanvraag gefixeerd, om deze vervolgens als archiefstuk en dus ongewijzigd te bewaren. Dit wordt al direct in gearchiveerde vorm aan het zaakdossier toegevoegd, zodat de NIWO-medewerker de aanvraag wel kan lezen, maar de inhoud niet (per ongeluk) kan veranderen.

Continuïteit van de bedrijfsvoering

NIWO een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan

In 2016 kwam definitief vast te staan dat de NIWO formeel op 1 januari 2017 zou worden omgevormd in een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan. Als gevolg van de omvorming naar een publiekrechtelijk zbo is de governance van de NIWO aangepast en gemoderniseerd.

De directeur, die in het verleden werd benoemd door de Raad van Beheer, wordt vanaf 1 januari 2017 benoemd door de minister, die ook de beloning vaststelt. Een kleine raad van advies ziet toe op een goede uitoefening van de taken door de NIWO. De transportsector die jarenlang vertegenwoordigd was in de Raad van Beheer, is vanaf 2017 vertegenwoordigd in de sectorraad. De taakomschrijving en de taakafbakening is vastgelegd in een reglement dat door de minister is goedgekeurd. Dit Reglement werkwijze NIWO is op 2 januari 2017 in de Staatscourant gepubliceerd.

[Link > Wet wijziging WWG i.v.m. omvorming NIWO](#)

[Link > Koninklijk Besluit: Tijdstip inwerkingtreding Wet wijziging WWG](#)

[Link > Wet Wegvervoer Goederen \(WWG\)](#)

[Link > Reglement werkwijze NIWO](#)

Als publiekrechtelijk zbo is de NIWO 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 kan krijgen. Als dat tot gevolg heeft dat een transportonderneming bepaalde gegevens niet meer hoeft aan te leveren, dan zal dat in de aanvraagprocedure worden aangegeven. Dit geldt bijvoorbeeld voor de gegevens die de NIWO ontvangt van de Kamer van Koophandel, zoals de rechtsvorm, de bestuurders, de naam en het adres van de onderneming. Aanvragers hoeven dus niet langer een uittreksel uit het handelsregister van de Kamer van Koophandel aan de NIWO te verstrekken.

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. Het is om die reden dat eind 2016 de operationele, financiële en andere risico's voor de continuïteit van de bedrijfsvoering van de NIWO systematisch in kaart zijn gebracht, evenals de met het oog op beheersing van die risico's getroffen en te treffen maatregelen. De inrichting van dit systeem voor risicomanagement dient zodanig te zijn dat aan (departementale) toezichthouders en de raad van advies inzicht kan worden gegeven over hoe de directie met risico's omgaat. Het is de bedoeling dat 2017 wordt gebruikt om met een in te richten controlesysteem ervaring op te doen, zodat het beoogde risico-managementsysteem eind 2017 definitief kan worden ingevoerd.

Bij de NIWO zijn potentiële risico's bijvoorbeeld:

- Onrechtmatige uitgifte van vergunningen en vergunningbewijzen;
- Sterke fluctuaties in het zaaksaanbod;
- Niet op orde zijn van informatiebeveiliging;
- Datalekken;
- Handhavingstekort waardoor spontane naleving afneemt;
- Onvoldoende geïnformeerd zijn over wet- en regelgeving die niet het primaire proces betreft (compliance).

Uiteraard heeft de NIWO diverse maatregelen getroffen om de kans op deze en andere risico's te verminderen. Daarbij moet worden gedacht aan de met de invoering van de nieuwe ICT gepaard gaande beveiliging, geautomatiseerde termijnbewaking, verbeterde beleidsregels, toepassen meer paar ogen principes, invoering protocol datalekken, invoering ondernemersloket, periodiek toetsen aannames bij meerjarenbegroting, nieuwe beveiliging van het pand en dergelijke.

ISO-certificering

De NIWO is ISO-gecertificeerd volgens de norm 9001:2008. Elk jaar toetst een externe auditor of de NIWO voldoet aan deze norm. Ook in 2016 heeft deze toetsing plaatsgevonden en met een goed resultaat: het ISO-certificaat is verlengd. De NIWO beoogt per 2017 ook te voldoen aan de eisen van de ISO norm ISO/IEC 27001:2013. 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.

Klachten, schadeclaims en WOB-verzoeken

In het verslagjaar heeft de NIWO geen klachten of schadeclaims ontvangen. De NIWO ontving één verzoek op grond van de Wet openbaarheid van bestuur (WOB). Dat betrof een vraag over het salaris van de directie. Uiteraard is die vraag, binnen 48 uur, beantwoord waarna er geen nadere vragen zijn gesteld.

Huisvesting

2016 was het jaar waarin een ingrijpende renovatie van zowel de binnen- als buitenzijde van het pand is voltooid. Omdat foto's meer zeggen dan woorden, is er voor gekozen om enkele foto's van dit jaarverslag te wijden aan deze succesvolle verbouwing.



Bijzonder was de beslissing om het hoofdkantoor van het samenwerkingsverband van de Europese wegininspectiediensten Euro Contrôle Route (ECR) in het gebouw van de NIWO in Rijswijk te vestigen. In december 2016 namen de veertien Europese inspectiediensten dit besluit in Luxemburg. ECR maakt afspraken over uniforme uitvoering van Europese wetgeving voor het wegvervoer, onder meer door de aanpak van misstanden in het wegtransport - zoals bestrijding van fraude met de tachograaf - en het verzorgen van trainingen van wegininspecteurs. Uiteindelijk moest een keuze worden gemaakt tussen Nederland, Polen en Duitsland. Het is Nederland geworden omdat de door de NIWO aangeboden huisvesting als de aantrekkelijkste werd beoordeeld. Bovendien is het pand van de NIWO goed bereikbaar en ligt Rijswijk op redelijk korte reisafstand van de Europese hoofdstad Brussel, van Schiphol en van Rotterdam/The Hague airport. Ook speelde mee dat Nederland een van de oprichters van de ECR is en dat Nederland de afgelopen jaren een prominente rol heeft gespeeld in de versterking van de positie van de ECR binnen Europa. Binnen de ECR werkt de ILT aan het verbeteren

van de professionaliteit van het internationaal samenwerkingsverband. Het doel is te komen tot een organisatie van transport-handhavers die binnen de Europese Unie als hét aanspreekpunt wordt gezien. Daarom heeft de ECR de status van Europese rechtspersoonlijkheid en bij een rechtspersoon hoort een vaste vestigingsplaats.

NIWO op vakbeurs Transport & Logistics

Op 29 november, 30 november en 1 december 2016 was de NIWO met een stand aanwezig op de vakbeurs Transport & Logistics te Ahoy Rotterdam. De NIWO verzorgde dagelijks een seminar over het actuele thema van de ketenaansprakelijkheid in het vervoer. De Tweede Kamer stemde in oktober 2016 in met aanpassing van de Wet aanpak schijnconstructies (WAS). De invoering van ketenaansprakelijkheid voor het loon voor de vervoers- en expeditie-overeenkomst kwam daarmee een forse stap dichterbij. De WAS is ingevoerd om constructies aan te pakken die de wetgeving omtrent beloning en cao-afspraken omzeilen. Veelal gaat het om het misbruik maken van buitenlandse werknemers die voor een lager loon werkten dan het toepasselijke minimumloon. De wet beoogt onderbetaling van werknemers en als gevolg daarvan oneerlijke concurrentie tegen te gaan. Ook TLN leverde een bijdrage aan dit seminar door het recent ontwikkelde keurmerk PayChecked toe te lichten.

Personeel

Personeelsvertegenwoordiging

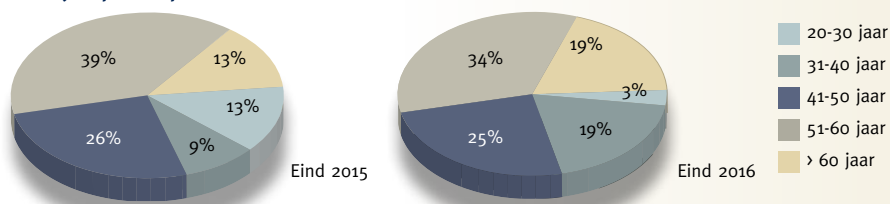
De NIWO heeft over een personeelsvertegenwoordiging (PVT) die beschikt over aan de Wet op de Ondernemingsraden ontleende rechten. De PVT bestaat uit vier leden. De rechten en plichten van de PVT, alsmede de procedures die gevolgd moeten worden om de PVT goed te laten functioneren, zijn uitgewerkt in een reglement. De PVT en de directie hebben in 2016 diverse keren overleg gevoerd over uiteenlopende onderwerpen. De belangrijkste waren de invoering van het nieuwe zaakstelsel en het zaakgericht werken, de omvorming van de NIWO in een publiekrechtelijke organisatie en de gevolgen daarvan voor de pensioenen.

Integriteit

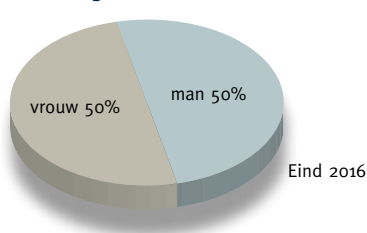
Om de integriteit van de medewerkers van de NIWO te waarborgen is in 2014 ingevoerd dat alle medewerkers eens per vijf jaar een Verklaring omtrent het Gedrag (VOG) moeten overleggen. Nieuwe medewerkers moeten voordat ze in dienst komen een VOG overleggen.

Personeelsopbouw en -salariering

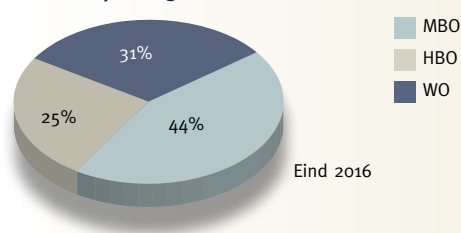
Leeftijdsoopbouw personeel



Percentage mannen en vrouwen



Opleidingsniveau

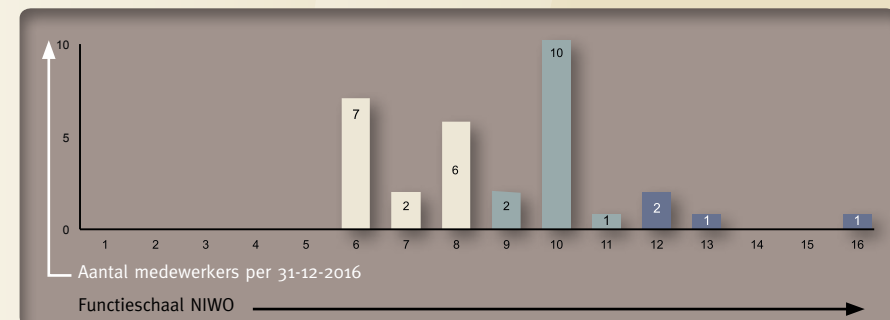


Aantal fte's per afdeling (fte= full time equivalent)

	2014	2015	2016
Directie	1,0	1,0	1,0
Financiële en facilitaire zaken*	8,0	8,0	10,0
Vergunningen en documenten	13,5	14,5	14,2
(van wie TIR-carnet)	(1,3)	(0,6)	(0,6)
Beleid, Bezwaar en Beroep	-	-	2,0
(voorheen Juridische Zaken)	4,8	3,8	-
Totaal	27,3	27,3	27,2

* Ook medewerkers die zijn ondergebracht bij Financiële en facilitaire zaken worden ingezet in het primaire proces, in 2016 gaat het om 2,6 fte (infolijn en VIH-registratie).

In 2016 bedraagt de gemiddelde loonsom € 58.727 per werknemer (in 2015 € 57.454). Gedurende het verslagjaar waren gemiddeld 32 werknemers in dienst, in 2015 waren dit er 31.



De salariering 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 2016 was de loonindexatie 1,5%.

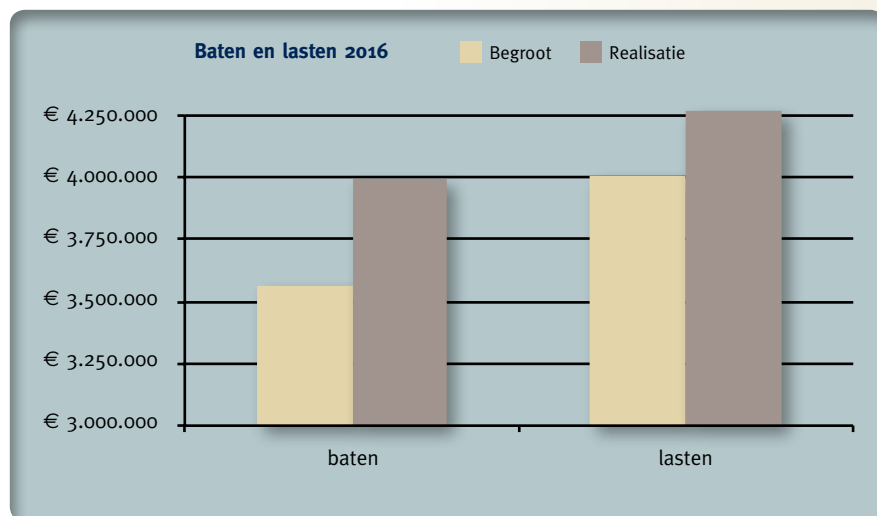
De bezoldiging van de directeur van de NIWO - die een fulltime dienstverband heeft van 40 uur - is opgebouwd uit een beloning overeenkomstig schaal 16 van de bij de NIWO gehanteerde, van het BBRA afgeleide salarisindeling, de bijtelling voor een leaseauto, een pensioenvoorziening en een premie voor een aanvullende pensioenverzekering. De som hiervan lag ook in 2016 onder het in de Wet normering topinkomens bedoelde bezoldigingsmaximum.

Financiële resultaten en vermogenspositie

De jaarrekening 2016 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 2016

De jaarrekening 2016 laat een negatief jaarresultaat zien van € 287.002 na verrekening van latente belastingverplichtingen. Dit is lager dan in de begroting voor 2016 was voorzien. Het totaalbedrag aan baten bedraagt € 3.988.804, dat is 12,2% hoger dan begroot. Het totaalbedrag aan lasten bedraagt € 4.265.994, dit is 13,3% hoger dan begroot.



Vaststellen jaarstukken 2014 en bestemming resultaat

De Raad van Beheer heeft in zijn vergadering van 11 maart 2016 de balans en de staat van baten en lasten over 2015 vastgesteld. Het bedrijfsresultaat over 2015 van € 99.735 is ten gunste gebracht van de algemene reserve.

Vermogenspositie

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

(exclusief TIR-carnet) zit daar fors onder en bedraagt per 31 december 2016 € 2.115.020. De maximaal op te bouwen reserve bedraagt op basis van de exploitatiekosten in 2016 (exclusief TIR-carnet) € 4.250.072.

Begroting 2017

In de vergadering van de Raad van Beheer van 15 september 2016 is op basis van de WWG de begroting voor 2017 met een positief resultaat van € 1.157.714 vastgesteld. Deze begroting is goedgekeurd door de minister van Infrastructuur en Milieu op 30 november 2016. 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 2016 kunnen handhaven op hetzelfde niveau als de voorgaande jaren. De tarieven in 2017 zijn wederom gelijk aan die van 2016 en voorgaande jaren. Gezien de inflatie over deze jaren betekent dit dat er, in reële termen gerekend, sprake is van een kostenverlaging voor de transportondernemingen.

Een overzicht van de tarieven staat in bijlage IV.

Jaar 2017

Alle initiatieven (zie bij 'samenvatting') die samenhangen met de door het management team ingezette moderniseringsslag zijn in 2016 afgerond. 2017 zal natuurlijk ook initiatieven kennen die de NIWO bij de tijd houden. Het gaat dan onder andere om de ontwikkeling van een voertuigenregister in het kader van de afgifte van de vergunningbewijzen. En om het organiseren van een grote internationale conferentie met de met de NIWO vergelijkbare organisaties in de andere EU-landen die in het teken zal staan van uniformering van de uitvoering en van innovatie in de vergunningverleningsprocessen. Maar bovenal zal 2017 het jaar worden van interne stabilisatie: het ervaren en verder verfijnen van de doorgevoerde veranderingen op ICT gebied en het zaakgericht werken. Daarmee krijgen de medewerkers van de NIWO de mogelijkheid de vele veranderingen van de afgelopen jaar te internaliseren. Dit alles moet leiden tot een verdere verbetering van de dienstverlening.

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 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 steeds – voor dezelfde periode – verlengd worden. In de Europese verordening en in Nederlandse wet- en regelgeving wordt de Eurovergunning aangeduid als *communautaire vergunning*.



Onderzoek naar de eisen van vergunningverlening

Kwalitatieve eisen

De NIWO toetst een aanvraag voor een Eurovergunning op vier vergunningeisen. Dit zijn de eisen van reële vestiging, betrouwbaarheid, financiële draagkracht 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). Verder gaat de NIWO na of een transportonderneming daadwerkelijk als vervoerder in de zin van artikel 1.1 van de WWG kan worden aangemerkt. Dit wetsartikel omschrijft het gebruikte begrip: “vervoerder: de natuurlijke persoon, de rechtspersoon, de vennootschap zonder rechtspersoonlijkheid of de maatschap voor wiens rekening en risico het beroepsvervoer (...) wordt verricht”.

Onderzoek voorafgaand aan en na de vergunningverlening

De NIWO toetst aan de hand van de gegevens die de aanvrager heeft overgelegd of de onderneming aan de gestelde eisen voldoet. Daarnaast kan de NIWO - in voorkomende gevallen - ook op eigen initiatief informatie verzamelen om na te gaan of er bijzonderheden zijn omtrent de aanvraag van een vergunning. De NIWO neemt dan bijvoorbeeld contact op met andere organisaties in binnen- of buitenland. Ook het aanvragen van een Bibob-advies is hier een voorbeeld van. In sommige gevallen kan het op voorhand lastig zijn om vast te stellen of een onderneming tijdens de looptijd van de vergunning zal blijven voldoen aan de gestelde eisen. Ook kan na de vergunningverlening blijken dat er sprake is van een schijnconstructie. In dat soort gevallen stelt de NIWO na vergunningverlening een onderzoek in. Het onderzoek naar

de eisen van vakbekwaamheid of reële vestiging vindt zoveel mogelijk op de locatie van de transportonderneming plaats.

Wet Bibob zaken

De NIWO kan op grond van de 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’).

Aanleiding voor het aanvragen van een Bibob-advies

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 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, de Dienst Wegverkeer (RDW) etc. Onder het eigen onderzoek valt ook het overleggen van een nieuwe Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) en het overleggen van het Bibob-vragenformulier. Indien na het eigen onderzoek van de NIWO vragen of onzekerheden blijven bestaan over de mate van gevaar dat de vergunning wordt of zal worden gebruikt voor criminele activiteiten, kan de NIWO het Landelijk Bureau Bibob (LBB) verzoeken een Bibob-advies uit te brengen. Dit advies is niet bindend voor de NIWO. De NIWO kan bijvoorbeeld besluiten om het advies naast zich neer te leggen en de vergunning toe te kennen, maar dan onder voorwaarden. Een voorwaarde kan bijvoorbeeld zijn dat de transportonderneming jaarlijks een VOG moet overhandigen.

In 2016 heeft de NIWO in 11 gevallen toepassing gegeven aan de mogelijkheden van de Wet Bibob. In 6 gevallen is – al dan niet na een tip van het OM – advies aangevraagd bij het LBB. In de overige 5 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.

Onderzoek naar risicobedrijven

Op grond van de Europese verordening 1071/2009 is de NIWO in 2015 gestart met het classificeren van zogeheten 'risicobedrijven'. Een risicobedrijf is een transportonderneming die een vergunning heeft 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.

Controle risicobedrijven in 2016

In 2015 waren 645 bedrijven aangemerkt als risicobedrijf die in 2016 voor de jaarlijkse controle stonden gepland. Bij de aanschrijving in juni 2016 bleken nog 625 bedrijven uit deze groep een vergunning te bezitten. De NIWO heeft deze bedrijven verzocht om vóór 1 oktober 2016 financiële stukken te overleggen. Gedurende het onderzoek zijn 29 ondernemingen gestopt met de activiteiten. Van de 596 nog te onderzoeken ondernemingen hebben 566 ondernemingen stukken aangeleverd en deze zijn onderzocht. Hieruit is gebleken dat circa 30% geen risicobedrijf meer is, circa 64% blijft aangemerkt als risicobedrijf en circa 6% voldoet niet langer aan de eis van kredietwaardigheid.

Aan de 37 bedrijven die niet langer voldeden aan de eis van kredietwaardigheid is een voornemen tot intrekking verstuurd. Hierop hebben 29 ondernemingen nieuwe financiële stukken aangeleverd en hebben alsnog voldoende kredietwaardigheid aangetoond. Van 2 ondernemingen worden nog nieuwe financiële stukken verwacht en van 6 ondernemingen is de vergunning ingetrokken.

In december 2016 is de vergunning van 24 ondernemingen ingetrokken die helemaal geen financiële stukken hebben overgelegd. Daarop dienden 15 ondernemingen bezwaar in. Van die bezwaren zijn er 3 in 2016 gegrond verklaard met de classificatie dat deze ondernemingen geen risicobedrijf meer zijn en 3 ondernemingen zijn gegrond verklaard met de classificatie als risicobedrijf. Van 9 ondernemingen was de bezwaarprocedure eind 2016 nog niet afgerond.

Aantal risicobedrijven ultimo 2016

In 2016 zijn 565 ondernemingen bij het verlenen of verlengen van de vergunning aangemerkt als risicobedrijf. Samen met 390 bedrijven die na de controle in 2016 als risicobedrijf blijven aangemerkt, zullen er in 2017 circa 955 risicobedrijven gecontroleerd worden op de eis van financiële draagkracht.

Onderzoek binnen de verhuissector

Ondernemingen die bij de Kamer van Koophandel staan ingeschreven als verhuisbedrijf blijken niet altijd over een vergunning van de NIWO te beschikken. De NIWO heeft deze ondernemingen eind 2015 aangeschreven en gewezen op de mogelijke vergunningplicht. In 2016 heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden binnen de verhuissector, mede in samenwerking met de brancheorganisatie Erkende Verhuizers. De verhuizers die zijn aangesloten bij Erkende Verhuizers hebben inmiddels alle een vergunning.

Gezamenlijke aanpak malafide ondernemingen en schijnconstructies

Bij de aanpak van ondernemingen die het minder nauw nemen met de wet- en regelgeving, werkt de NIWO samen met andere partijen, zowel op nationaal als internationaal niveau. Op nationaal niveau is dit met onder andere de ILT, het Openbaar Ministerie (OM), de accountantsorganisaties en de Belastingdienst. Met de Belastingdienst zijn ook in 2016 gegevens uitgewisseld om te bekijken of er sprake is van een reële vestiging van een transportonderneming in Nederland of dat er alleen een postbusconstructie is gecreëerd. Op internationaal niveau werkt de NIWO samen met buitenlandse organisaties om gegevens over transportondernemingen uit te wisselen. Dit is met name met België, Duitsland, Engeland en Frankrijk.

Meldpunt misstanden

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 2016 zijn er 97 meldingen via het meldpunt ontvangen. Van deze meldingen waren er 30 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 ILT geïnformeerd. Er zijn in 2016 28 meldingen doorgegeven aan de ILT. Per ultimo 2016 zijn nog 13 meldingen in onderzoek. Daar waar mogelijk en gewenst heeft de melder een terugkoppeling over de melding ontvangen van de NIWO.

Behandeling aanvragen

Eurovergunning

In 2016 ontving de NIWO in totaal 1.664 aanvragen voor een nieuwe Eurovergunning. Samen met de aanvragen waarover in 2015 nog niet was beslist leidde dit ertoe dat er in 2016 aan 1.785 transportondernemingen een nieuwe Eurovergunning is verleend. Verder ontving de NIWO 1.163 aanvragen voor verlenging van de Eurovergunning. Elke vijf jaar is er een piek¹ in het aantal verlengingsaanvragen; in 2017 zal dat weer het geval zijn.

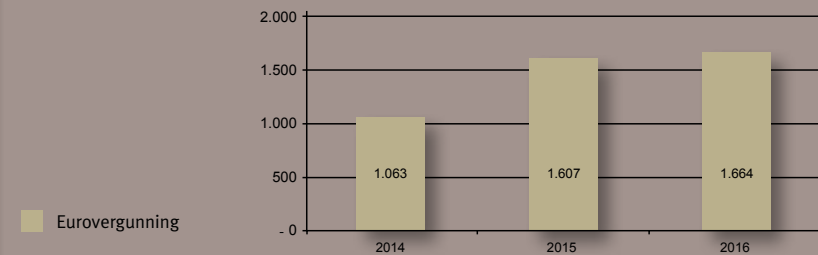
Binnenlandse vergunning

De binnenlandse vergunning kan sinds 2009 niet meer aangevraagd worden². Wel toetst de NIWO eens in de vijf jaar of de bedrijven met deze vergunning nog aan alle vergunningeisen voldoen. In 2015 heeft deze toetsing voor het laatst plaatsgevonden, in 2020 vindt de volgende toetsing plaats.

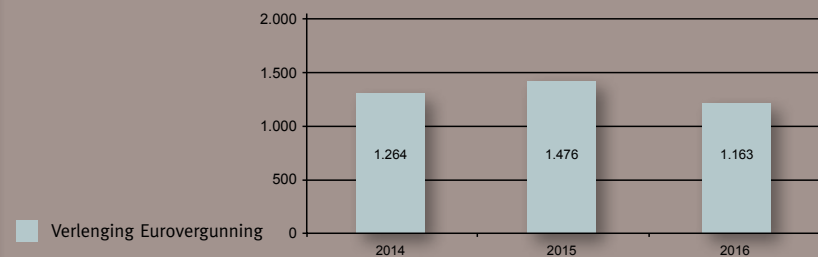
Totaal werden 1.785 in 2015 en 2016 ingediende aanvragen voor een nieuwe vergunning ingewilligd en 32 afgewezen of buiten behandeling gesteld. Daarnaast werden 1.386 in 2015 en 2016 ingediende aanvragen voor een verlenging ingewilligd en 10 afgewezen of buiten behandeling gesteld. 666 vergunningen werden in 2016 tussentijds ingetrokken, waarvan de meeste op eigen verzoek van de vergunninghouder. In 2016 werden 71 bezwaarschriften ingediend, waarvan er 8 weer werden ingetrokken. 63 bezwaarschriften zijn in behandeling genomen en 55 afgedaan. Voor een analyse van de zaken waartegen bezwaar is ingediend wordt verwezen naar het onderdeel bezwaar- en beroepschriften.

¹ De Eurovergunning is geïntroduceerd op 1 januari 1993. De vergunning van alle toenmalige vergunninghouders voor grensoverschrijdend vervoer werd omgezet in een Eurovergunning die vanaf dat moment steeds vijf jaar geldig is. De NIWO heeft daardoor nog steeds elke vijf jaar te maken met afvallende piek in het aantal verlengingsaanvragen.

Ontvangen aanvragen voor een Eurovergunning



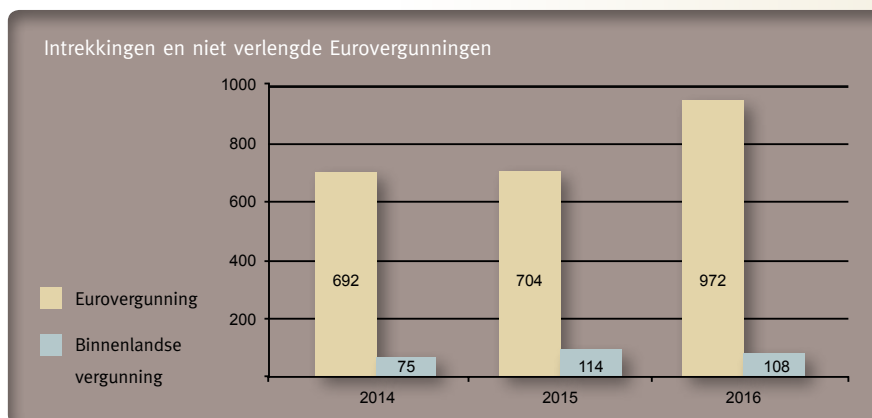
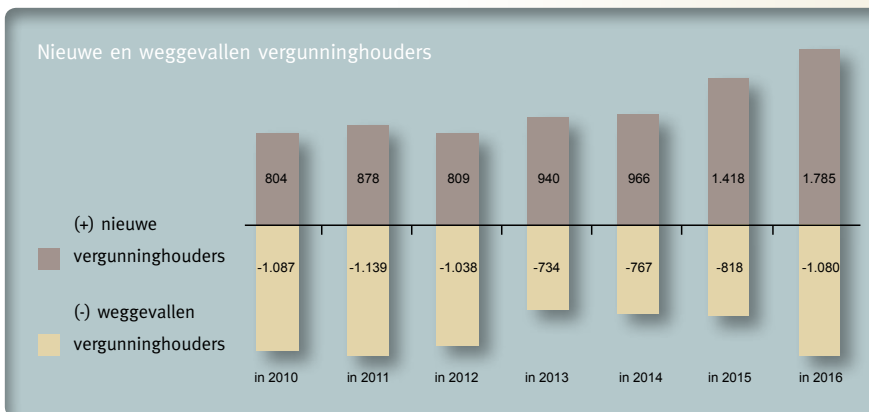
Ontvangen aanvragen voor verlenging van de Eurovergunning



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

Beëindigde vergunningen

In 2016 zijn er 1.080 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.



Bezwaarschriften

Primaire beslissingen van de NIWO zijn volgens artikel 6:4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) voor bezwaar vatbaar. Tijdens de bezwaarprocedure krijgt de indiener, die in bijna alle gevallen de betrokken onderneming is, opnieuw de gelegenheid 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 2016 heeft de NIWO in totaal 708 keer een primaire beslissing genomen, waarbij de vergunningaanvraag buiten behandeling is gesteld, is afgewezen of de vergunning is ingetrokken. In 2016 is in 640 gevallen (waarbij het ook ging om intrekkingen op eigen verzoek of een wijziging van de rechtsvorm) geen bezwaar ingediend.

Het aantal bezwaarzaken nam in 2016 toe, doordat de NIWO gestart is met het jaarlijkse onderzoek bij risicobedrijven. Van 25 risicobedrijven is de vergunning ingetrokken, wat resulteerde in 15 bezwaarschriften in de maanden november en december. De NIWO ontving in 2016 in totaal 71 bezwaarschriften.

Van deze 71 ontvangsten bezwaarschriften zijn 8 bezwaarschriften alsnog ingetrokken, 45 bezwaarschriften beslist en 18 bezwaarschriften waren per ultimo 2016 nog in behandeling. Begin 2016 liepen er nog een aantal bezwaarzaken uit 2015. In 2016 is op 8 bezwaarschriften uit 2015 beslist. Verder werden nog 2 oudere zaken afgesloten. In totaal is in 2016 dus 55 keer een beslissing op een bezwaarschrift genomen. Van de in totaal 55 genomen beslissingen op bezwaar zijn er 35 gegrond verklaard, 6 gegrond verklaard met onderzoek binnen een jaar, 5 gegrond verklaard met de mededeling dat de onderneming is aangemerkt als risicobedrijf en 9 bezwaarschriften zijn ongegrond verklaard. Op 1 januari 2017 zijn er 19 bezwaarzaken in behandeling (waarvan 18 bezwaarschriften ontvangen in 2016 en 1 bezwaarschrift ontvangen in 2015).

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 2016 is 1 keer een beslissing op bezwaar genomen inzake een oplegging van een last onder dwangsom.

Uit de tabel hieronder is af te lezen op welke gronden van de in 2016 afgehandelde bezwaarschriften een vergunning in de primaire besluitvormingsfase is afgewezen respectievelijk is ingetrokken.

Gronden	Aantal
Kredietwaardigheid	12
Vakbekwaamheid	11
Betrouwbaarheid	1
Reële vestiging	1
Betrouwbaarheid + kredietwaardigheid	1
Reële vestiging + betrouwbaarheid + kredietwaardigheid + vakbekwaamheid	2
Financiële verstrengeling	3
Financiële verstrengeling + betrouwbaarheid	2
Geen overlegging stukken voor vijfjaarlijkse toets binnenlandse vergunninghouders	16
Inwilliging met classificatie risicobedrijf	2
Last onder dwangsom	1
Intrekking vanwege uitschrijving KvK	2
Intrekking op eigen verzoek	1
Totaal	55

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.

In 2016 zijn 2 beroepszaken aanhangig gemaakt middels een pro forma beroepschrift tegen een beslissing op bezwaarschrift van de NIWO. De eerste pro forma beroepszaak is door de indiener ingetrokken. De tweede beroepszaak was per ultimo 2016 nog aanhangig.

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. Vergunningbewijzen worden uitgegeven op het moment dat de Eurovergunning wordt verleend of verlengd. Daarnaast kunnen transportondernemingen om extra vergunningbewijzen vragen gedurende de looptijd van hun vergunning, mits zij voldoende kredietwaardig zijn voor het aantal vergunningbewijzen en er voertuigen ter beschikking staan. Ook bij een naam- of adreswijziging van de onderneming moeten er nieuwe vergunningbewijzen worden aangevraagd.

Last onder dwangsom

De NIWO zet zich actief in bij het terughalen van de vergunningbewijzen en andere vervoersdocumenten. Als de vergunning is ingetrokken of als vergunningbewijzen zijn vervallen, dan moeten de documenten binnen één week ingeleverd worden. Te denken valt aan situaties waarbij de vergunning is ingetrokken omdat de transportonderneming niet meer over een reële vestiging beschikt of gefailleerd is, maar ook situaties waarbij de vergunningbewijzen zijn vervallen omdat de tenaamstelling of het adres is gewijzigd.

Om deze vergunningbewijzen op effectieve wijze terug te halen maakt de NIWO wanneer nodig gebruik 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. Op deze manier kan de NIWO een einde maken aan het in omloop blijven (en het illegaal ter beschikking stellen aan derden) van ingetrokken en daarmee dus ongeldig geworden vergunningbewijzen en andere vervoersdocumenten.

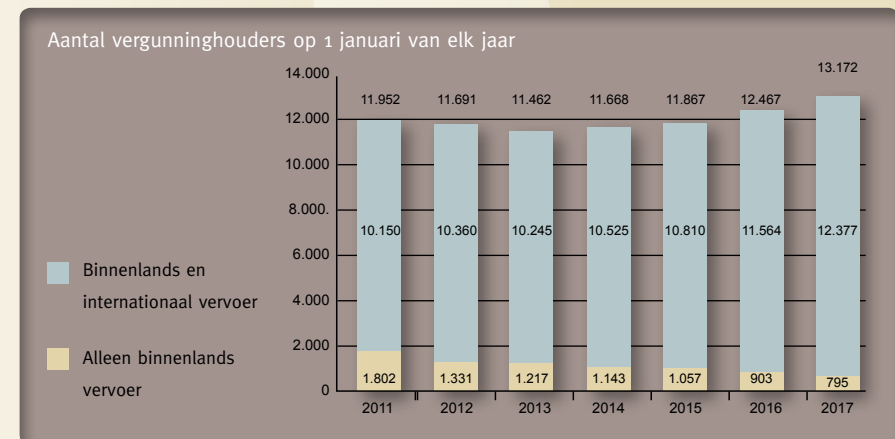
In 2016 is aan 35 ondernemingen en curatoren een voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom kenbaar gemaakt met het verzoek om de gevraagde vervoersdocumenten binnen een week aan de NIWO te retourneren. Daarvan hebben 26 ondernemingen en curatoren gehoor gegeven aan dit verzoek. In die gevallen is de lod-procedure dan ook niet voortgezet of is een reeds opgelegde last onder dwangsom opgeheven. In de overige 9 gevallen is de lod-procedure beëindigd, omdat de onderneming niet traceerbaar was. In 11 van de 26 gevallen is een bewijs van vermissing van de vervoersdocumenten overgelegd. In 6 gevallen

zijn de vervoersdocumenten deels geretourneerd en voor een deel is een bewijs van vermissing verstrekt. In de resterende 9 gevallen zijn alle vervoersdocumenten geretourneerd. Eind 2016 zijn er met de last onder dwangsomprocedure in totaal 101 van de 161 te retourneren vervoersdocumenten ontvangen of als vermist opgegeven.

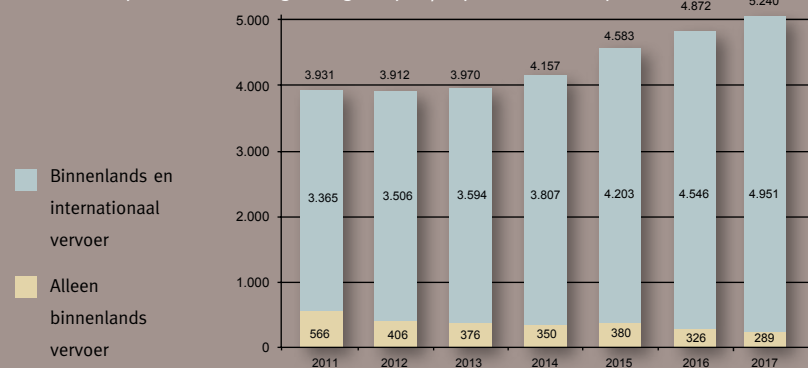
De NIWO constateert dat de lod-procedure beperkt effectief is. Daarom zal in 2017 worden onderzocht of en zo ja hoe deze procedure beter dan nu kan bijdragen aan het terugzenden van vergunningbewijzen. In dat verband zal het perspectief van de introductie van een vorm van documentloos rijden in ogenschouw worden genomen.

Aantal vergunninghouders en vergunningbewijzen

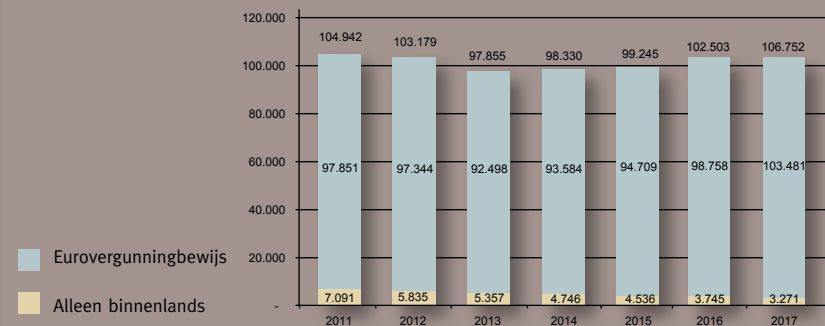
Op 1 januari 2017 telt Nederland 13.172 transportondernemingen met een vergunning voor beroepsgoederenvervoer over de weg, dat zijn er per saldo 705 meer dan een jaar eerder (+5,7%). Samen bezitten deze vergunninghoudende bedrijven 106.752 vergunningbewijzen. Het aantal uitstaande vergunningbewijzen nam in 2016 per saldo met 4.249 toe (+ 4,1%). Het totaal aantal uitstaande vergunningbewijzen geeft een goede indicatie van het aantal voertuigen dat actief is in het Nederlandse beroepsgoederenvervoer over de weg. Er zijn ook veel transportondernemingen die maar één vergunningbewijs hebben. Dit zijn veelal de zzp'ers en de eigen rijders. Dergelijke ondernemingen hebben veelal één voertuig (bestel- of vrachtwagen) waar de eigenaar zelf als chauffeur op rijdt. Op 1 januari 2017 zijn er 5.240 met één vergunningbewijs, dus bijna 40% van alle vergunninghouders valt in deze categorie.



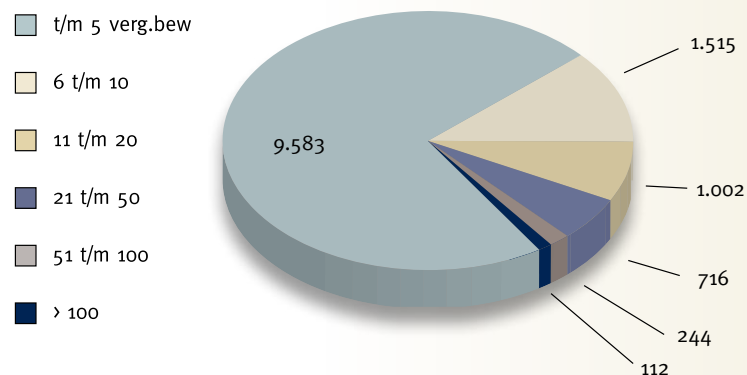
Aantal bedrijven met één vergunningbewijs op 1 januari van elk jaar



Aantal vergunningbewijzen op 1 januari van elk jaar

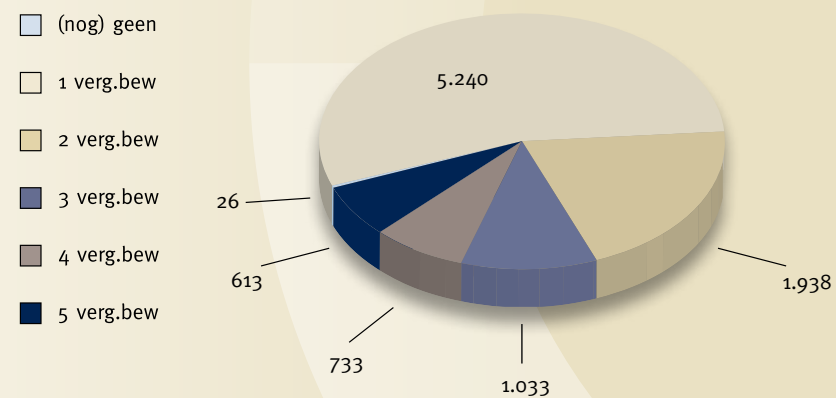


Aantal vergunninghouders naar bedrijfsomvang op 1 januari 2017



13.172 bedrijven

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



9.583 bedrijven

Omvang vergunninghouders op 1 januari 2017

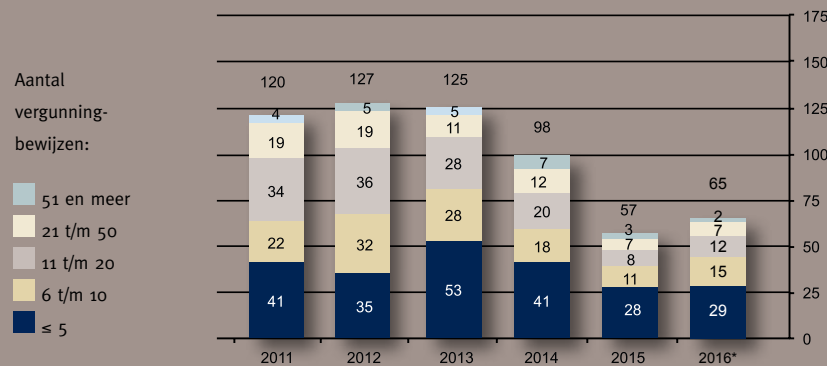
Aantal vergunningbewijzen in bezit

	alle vergunninghouders		waarvan: met Eurovergunning		met binnenlandse vergunning	
	aantal bedrijven	aantal bewijzen	aantal bedrijven	aantal bewijzen	aantal bedrijven	aantal bewijzen
≤ 5	9.583	18.212	8.934	16.848	649	1.364
6 - 10	1.515	11.602	1.432	10.956	83	646
11 - 20	1.002	14.732	956	14.074	46	658
21 - 50	716	22.508	700	21.994	16	514
51 - 100	244	16.499	243	16.410	1	89
> 100	112	23.199	112	23.199	0	0
Totaal	13.172	106.752	12.377	103.481	795	3.271

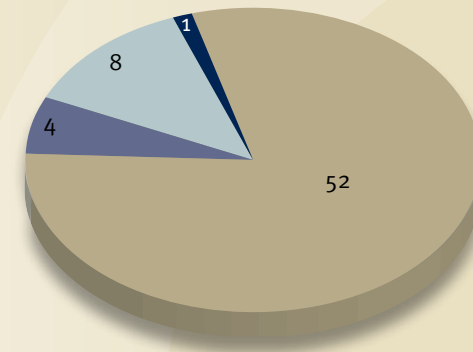
Faillissementen

De faillissementscijfers betreffen transportondernemingen die op faillissementsdatum in bezit waren van een (Euro)vergunning voor beroepsgoederenvervoer over de weg. In 2016 gingen 65 vergunninghouders failliet die bij elkaar 749 vergunningbewijzen in bezit hadden.

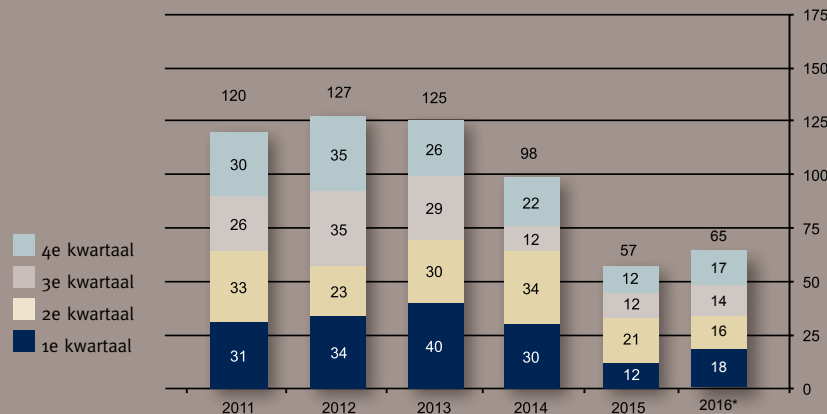
Faillissementen naar bedrijfsomvang



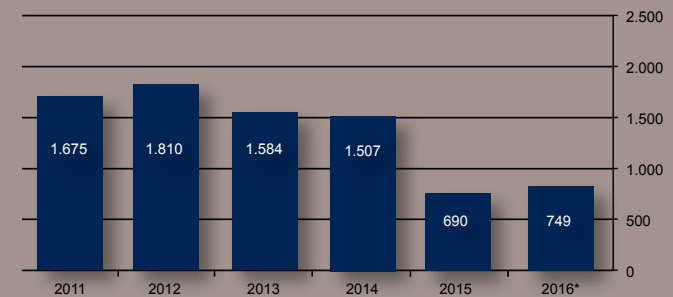
Faillissementen naar rechtsvorm



Faillissementen per kwartaal



Aantal vergunningbewijzen bij faillissement



*zoals bij de NIWO bekend op 26 januari 2017.

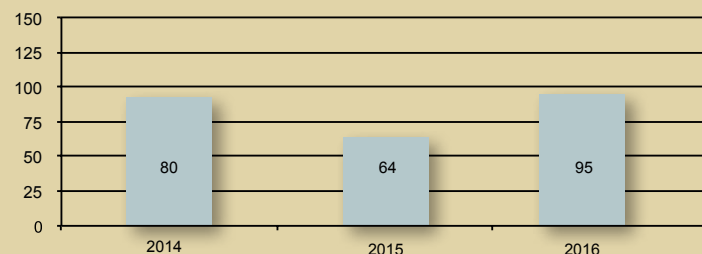


Overige vergunningen en documenten

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

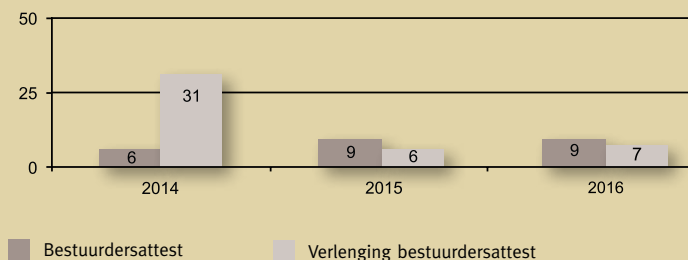


Bestuurdersattest goederenvervoer

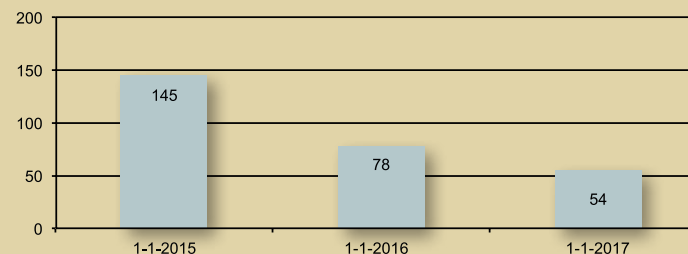
Transportondernemingen die chauffeurs inschakelen uit landen buiten de Europese Unie (EU) moeten voor deze chauffeurs een bestuurdersattest beroepsgoederenvervoer hebben. Een bestuurdersattest is maximaal vijf jaar geldig en kan daarna worden verlengd.

Per 1 januari 2016 zijn de eisen voor de aanvraag van een bestuurdersattest aangepast en in overeenstemming gebracht met de eisen voor vakbekwaamheid en nascholing. Als een chauffeur van buiten de EU bij een Nederlandse transportonderneming wil gaan werken (in loondienst of via een door de minister van Infrastructuur en Milieu 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).

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 2016 heeft de NIWO geen aanvragen voor dit certificaat ontvangen.



Rit- en termijnmachtigingen

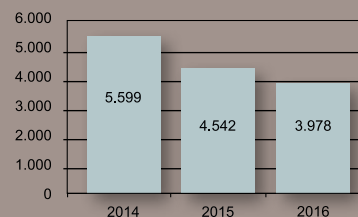
Voor beroepsgoederenvervoer naar landen buiten de Europese Unie (EU) zijn ritmachtigingen nodig. De NIWO verstrekt ritmachtigingen aan beroepsvervoerders en aan eigen vervoerders.

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

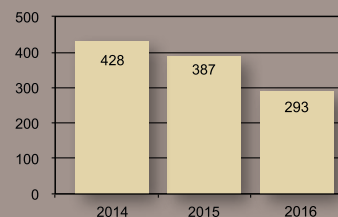
In 2016 zijn voor Servië universele ritmachtigingen geïntroduceerd, in plaats van de ritmachtiging voor bilateraal- en transitovervoer en de aparte ritmachtiging voor derdelandenvervoer. Bovendien zijn er nu ook termijnmachtigingen beschikbaar, die één kalenderjaar geldig zijn. Ook voor Rusland, Wit-Rusland en Turkije zijn er termijnmachtigingen beschikbaar. Ten opzichte van 2015 is er zowel voor de verstrekte ritmachtigingen als voor de termijnmachtigingen een daling waar te nemen. Deze daling wordt met name bepaald door:

- de spanningen tussen de Oekraïne en Rusland;
- de door de EU opgelegde sancties aan Rusland. Hierdoor is ook een afname van het aantal rit- en termijnmachtigingen te zien bij Wit-Rusland als voornaamste transitoland richting Rusland (zie ook 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 moet wel om derdelandenvervoer gaan, 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 de losse ritmachtigingen per land. Een ander voordeel van de CEMT-vergunning is dat deze één heel kalenderjaar geldig is. Wel moet het voertuig regelmatig terugkeren in het thuisland en moet het voertuig voldoen aan de gestelde normen voor geluids- en uitlaatemissies en veiligheidsvoorschriften. Alleen transportondernemingen die over een Eurovergunning beschikken komen in aanmerking voor een CEMT-vergunning.

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.

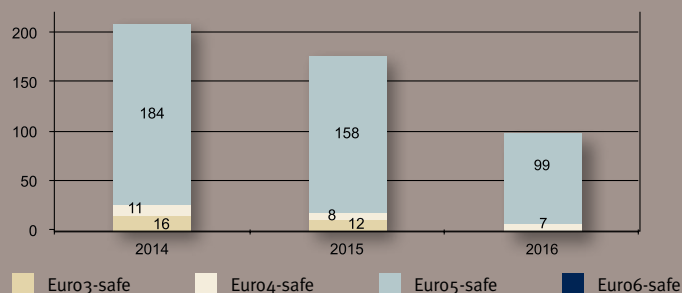
Basiscontingent

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 in 2016 de CEMT-vergunningen alleen nog omgewisseld voor de categorie Euro4-safe en hoger.

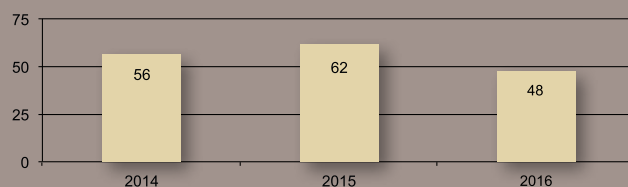
De daling van het aantal verstrekte CEMT-vergunningen is met name ingegeven doordat de traditioneel grootste afnemer in 2016 aanzienlijk minder CEMT-vergunningen heeft aangevraagd.

Omwisseling CEMT-vergunningen per categorie	Basiscontingent 2016 en 2017			Aantal na omwisseling
Euro4-safe	30	x	5	150
Euro5-safe	70	x	10	700
Euro6-safe	50	x	12	600
	150			1.450

Verstrekte CEMT-vergunningen



Verstrekte CEMT-verhuisvergunningen

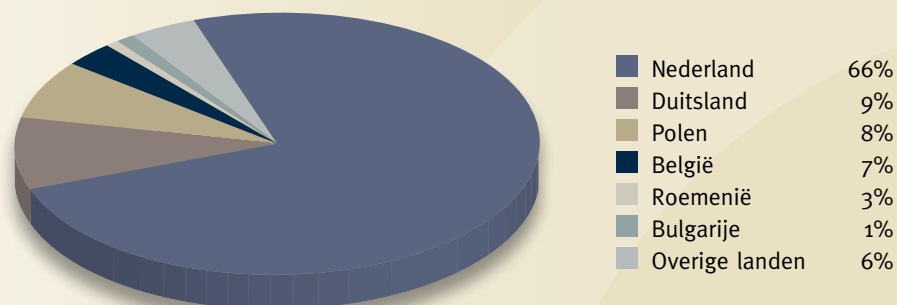


VIHB-registratie afvalstoffen

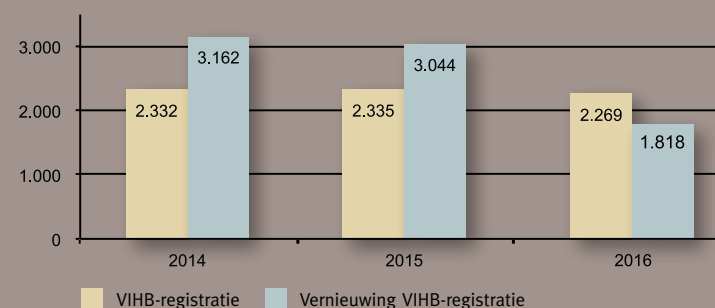
Bedrijven (of gemeenten) die in Nederland bedrijfsafvalstoffen of gevaarlijke afvalstoffen inzamelen, vervoeren, verhandelen of erin bemiddelen, moeten vermeld staan op een landelijke lijst, de VIHB-lijst. Buitenlandse bedrijven die in Nederland deze activiteiten verrichten moeten ook op de lijst staan.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

Op 1 januari 2017 staan er 19.573 bedrijven op de VIHB-lijst, 1.763 meer dan een jaar eerder (+9,9%). Deze bedrijven komen uit 34 verschillende landen, van Hong Kong tot Hongarije. Het merendeel van de bedrijven is echter gevestigd in Nederland (66%), gevolgd door Duitsland (9%) en Polen (8%).

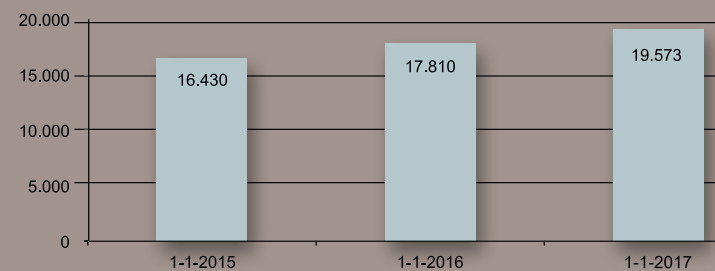
VIHB-registraties per land per 1-1-2017



Toegekende aanvragen voor een VIHB-registratie



Aantal bedrijven met een VIHB-registratie



TIR-carnets

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), dit is de instantie achter 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 4-, 6- of 14-bladig TIR-carnet nodig is. De Europese Unie is een douane-unie; de buitengrens is de douane-grensovergang. Ook Wit-Rusland, Rusland en Kazachstan vormen een douane-unie.

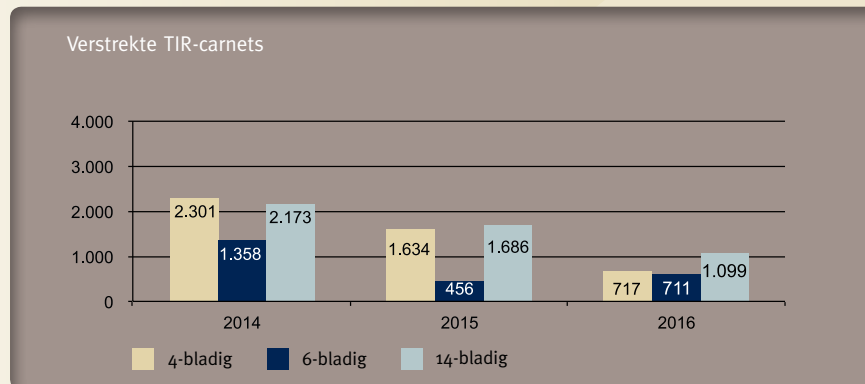
De NIWO verstrekt TIR-carnets zowel aan beroepsgoederenvervoerders als aan eigen vervoerders uit Nederland onder de voorwaarde dat zij zijn toegelaten tot het TIR-systeem. In 2016 is de uitgifte van het aantal TIR-carnets met een derde afgenomen, van 3.776 in 2015 tot 2.527 in 2016. De daling begon in de tweede helft van 2013 en zet zich tot nu toe voort. De oorzaken van de afname zijn nog steeds:

- de spanningen tussen Oekraïne en Rusland;
- de sancties die de EU voor Rusland heeft ingesteld; en
- de toetreding van meerdere landen tot de Overeenkomst gemeenschappelijke douane.

Om de daling een halt toe te roepen heeft de IRU onder andere de volgende voorstellen gedaan om het TIR-carnet aantrekkelijker te maken:

- de afschaffing van het 4-bladig TIR-carnet (dit voorstel is aangenomen);
- de verhoging van de borgstelling van € 60.000 naar € 100.000 (dit voorstel is nog niet aangenomen);
- de mogelijkheid tot het gebruik van subcontractors (dit voorstel is door Nederland afgewezen); en
- de herinvoering van het gebruik van TIR-carnets voor vervoer van alcohol en tabak (hier is door Nederland nog niet op beslist).

De NIWO heeft per 1 juli 2016 het 4-bladig TIR-carnet afgeschaft en de prijs van het 6-bladig TIR-carnet teruggebracht van € 66 naar € 60.



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 technische aard.

Ten opzichte van de vorige beleidsregel van 1 oktober 2015 zijn in de beleidsregel die per januari 2017 van kracht is verduidelijkende bepalingen opgenomen omtrent de eis van reële vestiging. De eis van reële vestiging houdt in dat een onderneming een werkelijke en duurzame vestiging in Nederland moet hebben. De NIWO heeft daartoe in artikel 2 van deze beleidsregel een aantal (niet limitatieve) elementen opgesomd aan de hand waarvan wordt onderzocht en beoordeeld of sprake is van een werkelijke en duurzame vestiging. Het gaat er daarbij om dat de genoemde elementen in hun onderlinge verband en samenhang worden beoordeeld.

Artikel 3 ten aanzien van de Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) van de beleidsregel is aangepast, zodat voor een onderneming duidelijk is hoe aan de eis van betrouwbaarheid kan worden voldaan in het geval een bestuurder niet de Nederlandse nationaliteit heeft. Verder is artikel 16 van de beleidsregel dat betrekking heeft op faillissementen, zodanig aangepast dat het beschreven proces waar een curator zich jegens de NIWO aan moet houden is afgestemd op de faillissementspraktijk met betrekking tot de eventuele tijdelijke voortzetting van de vervoersactiviteiten van gefailleerde ondernemingen.

Enkele andere aangebrachte wijzigingen zijn van meer redactionele of (wets)technische aard. Zo is bijvoorbeeld een nieuw artikel 7 in de beleidsregel betreffende het nieuwe gedigitaliseerde ondernemersloket van de NIWO toegevoegd, waarin onder andere is geregeld dat aanvragen voor verlening of verlenging van de communautaire vergunning ook digitaal kunnen worden ingediend.

Overige wet- en regelgeving

De NIWO heeft in het verslagjaar een continue bijdrage geleverd aan de totstandkoming en de parlementaire behandeling van de wijziging van de WWG waarin de omvorming van de NIWO van een privaatrechtelijk zbo naar een publiekrechtelijk zbo wordt geregeld. In het directieverslag is op dit onderwerp nader ingegaan.

De Beleidsregel last onder dwangsom van de NIWO, de Beleidsregel NIWO toetsing vergunningen beroepsgoederenvervoer over de weg aan de wet Bibob en de Beleidsregel evenredigheidstoets en sanctionering bij verlies betrouwbaarheid in het goederenvervoer over de weg zijn inhoudelijk ongewijzigd gebleven. Zij zijn op 2 januari 2017 echter opnieuw gepubliceerd in verband met de omvorming van de NIWO van een privaatrechtelijk in een publiekrechtelijk zbo.

Daarnaast is in 2016 het Mandaatbesluit van de NIWO ten aanzien van ondertekeningsbevoegdheden tot stand gekomen en het Reglement werkwijze NIWO waarin de taakomschrijving en de taakafbakening van de NIWO staat. Op de NIWO-website kunnen alle beleidsregels en besluiten van de NIWO geraadpleegd worden.

Op internationaal vlak heeft de NIWO in 2016 het ministerie van Infrastructuur en Milieu ondersteund bij diverse het wegtransport betreffende aangelegenheden. Dit betrof onder andere het beoordelen van voorstellen van de Europese Commissie op uitvoeringsconsequenties.

ERRU (European Register of Roadtransport Undertakings)

Voor ERRU I 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 Milieu heeft 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.

Het is de bedoeling dat het ERRU I-systeem, aangaande de classificatie van meest ernstige overtredingen, overeenkomstig verordening 1071/2009/EG uitgebreid wordt met een groot aantal nieuwe overtredingen: ERRU II. Thans zijn alleen de meest ernstige overtredingen opgenomen in het ERRU systeem, maar in de toekomst, zo wil de EU, dienen ook de minder ernstige overtredingen te worden opgenomen. In de verordening is bepaald dat één meest ernstige overtreding gelijk staat aan drie zeer ernstige overtredingen, en één zeer ernstige overtreding gelijk staat aan drie ernstige overtredingen. De NIWO heeft begin 2016 een allereerste, uit ERRU I logisch voortvloeiende uitwerking van de strafpunten voor ERRU II per categorie overtredingen (van de 12 categorieën) opgesteld. Aan het einde van het verslagjaar was onduidelijk of en zo ja met welk tempo ERRU II naar het oordeel van de EU moet worden ontwikkeld en ingevoerd.

Afschaffing VAR en wet DBA

Voor het onderzoek naar de financiële verstrengeling maakte de NIWO gebruik van een tiental elementen aan de hand waarvan beoordeeld kan worden of een onderneming vervoerder was in de zin van artikel 1.1 van de WWG of dat juist sprake is van een schijnconstructie. Eén van deze elementen was het beschikken over een VAR (Verklaring Arbeidsrelatie) voor zelfstandigen. Zelfstandigen konden met een VAR aantonen dat ze zelfstandig waren, maar het was moeilijk te controleren of dat ook echt zo was.

Sinds 1 mei 2016 is de VAR afgeschaft en vervangen door de Wet deregulering beoordeling arbeidsrelaties (wet DBA). Met de komst van de nieuwe wet DBA kunnen opdrachtgevers en opdrachtnemers onderling een overeenkomst afsluiten, waarin staat wat hun werkrelatie is. Bedoeling van de wetgever was dat het daardoor eenvoudiger wordt om te controleren of iemand echt als zelfstandig ondernemer werkt. Is dat niet het geval, dan is er sprake van een schijnconstructie.

Deze ontwikkeling had voor de NIWO tot gevolg dat de aanwezigheid van een VAR-verklaring niet meer kon worden meegenomen in de onderzoeken naar de financiële verstrengeling binnen een onderneming. Dit element (de VAR-verklaring) is daarom uit de Beleidsregel vergunningverlening van de NIWO van 2 januari 2017 geschrapt. De wet DBA biedt voor het onderzoek naar de financiële verstrengeling evenwel minder aanknopingspunten dan de VAR-verklaring deed. Daarbij knelt dat een zzp'er met elke opdrachtgever een aparte en dus wellicht andere overeenkomst moet aangaan. Desalniettemin kan tijdens een onderzoek naar de financiële verstrengeling een DBA-overeenkomst worden opgevraagd. Dit wordt door de NIWO in de uitvoeringspraktijk steeds per geval bekeken.

Buiten behandeling stelling van aanvragen voor een vergunning

In 2016 heeft de NIWO strikter toegezien op aanvragen voor verlening of verlenging van de Eurovergunning (communautaire vergunning) die incompleet werden ingediend. Na de aanvrager tweemaal in de gelegenheid te stellen voor het aanvullen van de aanvraag is, indien beide termijnen ongebruikt verstreken, de aanvraag buiten behandeling gesteld (in plaats van afgewezen) op grond van artikel 4:5, eerste lid, onder c van de Algemene wet bestuursrecht. Tegen een beschikking tot buiten behandeling stelling staat de mogelijkheid van bezwaar en beroep open.

Protocol datalekken

Met ingang van 1 januari 2016 is middels een wijziging van de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp) - waarbij artikel 34a aan die wet is toegevoegd - de meldplicht datalekken in werking getreden. Indien er sprake is van een inbreuk op de beveiliging van persoonsgegevens, als bedoeld in artikel 13 van Wbp, die leidt tot een aanzienlijke kans op ernstige nadelige gevolgen dan wel ernstige nadelige gevolgen heeft voor de bescherming van persoonsgegevens, dan wordt dit als een datalek gekwalificeerd en zal dit bij de Autoriteit Persoonsgegevens (voormalig College Bescherming Persoonsgegevens) moeten worden gemeld.

Als gevolg van de meldplicht datalekken is (ook) de NIWO gehouden een protocol te hebben voor de wijze waarop de NIWO handelt indien er sprake is van zogenoemde datalekken. De NIWO heeft begin 2016 conform de verplichting daartoe een dergelijk protocol opgesteld. Dit protocol beschrijft de procedure met daarin maatregelen die binnen de NIWO genomen moeten worden bij een datalek volgens de meldplicht datalekken van de Wbp. Het protocol vermeldt ook wie in de organisatie datalekken gaat beoordelen en eventueel meldt bij de Autoriteit Persoonsgegevens.

Voertuigregister en documentloos rijden

In 2017 zal worden gestart met de voorbereidingen voor de invoering van een Voertuig Registratie Systeem (VRS). De NIWO wil in de loop van 2018, voorafgaande aan het verstrekken van de vergunningbewijzen, in alle gevallen beschikken over gegevens aangaande de omvang van het beschikbare wagenpark. Zo kan de NIWO controleren of een onderneming daadwerkelijk beschikt over het voertuig waarvoor een vergunningbewijs wordt aangevraagd. Het maximum aantal toegestane kentekenregistraties – en daarmee de afgifte van het daarmee corresponderende aantal vergunningbewijzen - wordt bepaald door de eis van kredietwaardigheid.

België controleert al via een kentekenregister of het aantal opgenomen vergunningbewijzen correspondeert met de omvang van het wagenpark. De NIWO zal bij deze opzet gebruik maken van de ervaring met het VRS dat België al heeft geïmplementeerd. Met het VRS zullen 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. Mocht het VRS in de praktijk blijken te functioneren dan zou dit een eerste stap kunnen zijn in de richting van documentloos rijden, omdat het papieren document hiermee overbodig wordt.

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.

In 2016 zijn er geen bilaterale overleggen geweest. De in 2016 geplande Gemengde Commissie tussen Servië en Nederland is verplaatst naar 2017. Naast Servië is het ook de bedoeling om in 2017 met Iran en Marokko een bilateraal overleg te voeren.

Norduk

Op 8 en 9 september 2016 heeft in Kopenhagen (Denemarken) het zogeheten ‘Norduk-overleg’ plaatsgevonden. Het Norduk-overleg vindt elk jaar plaats. Aan dit overleg nemen overheidsorganisaties en brancheorganisaties uit Noorwegen, Zweden, Denemarken, Finland, Engeland en Nederland deel. Het doel van het overleg is te komen tot coördinatie en afstemming op belangrijke vervoersdossiers. De NIWO heeft samen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en Transport en Logistiek Nederland (TLN) overleg gevoerd met ministeries van transport en brancheorganisaties uit de Scandinavische landen en Engeland. Betrokkenen hebben daarbij onder meer gesproken over de Brexit, cabotage, rij- en rusttijden, postbusconstructies, gecombineerd vervoer, vakbekwaamheid, opleiding en scholing van chauffeurs en ideeën voor een wegvervoerpakket van de Europese Commissie.

CEMT

Op 4 en 5 oktober 2016 heeft in Kiev (Oekraïne) de zogeheten ‘Group on Road Transport’ met betrekking tot CEMT-aangelegenheden plaatsgevonden. Tijdens de vergadering is onder meer gesproken over: het Quality Charter, de nieuwe wijze van verdeling van de CEMT-quota en digitale data-uitwisseling.



DEEL 2

1. Jaarrekening

1.1 Balans per 31 december (na voorstel resultaatverdeling)

ACTIVA	2016	2015
Vaste activa	€	€
Immateriele vaste activa	329.297	151.821
Materiele vaste activa	879.128	774.686
Financiële vaste activa	34.616	34.616
Vlottende activa		
Vorraden	77.061	25.642
Vorderingen	225.561	415.635
Liquide middelen	2.259.140	2.522.610
Totaal activazijde	3.804.803	3.925.011
PASSIVA		
Eigen vermogen		
Algemene reserve	2.385.958	2.672.960
Vorzieningen	674.279	657.119
Langlopende schulden		
Depot garantstellingen	194.000	210.000
Kortlopende schulden	550.566	384.932
Totaal passivazijde	3.804.803	3.925.011

	Begroting 2016	Staat van baten en lasten 2016	Staat van baten en lasten 2015
	€	€	€
BATEN			
Vergoedingen ter zake van wettelijke publieke taken Wet wegvervoer goederen	3.192.875	3.674.408	3.661.160
Vergoedingen ter zake van overige wettelijke publiek taken VIHB	275.000	239.500	275.000
Vergoedingen ter zake van overige (niet) wettelijke publiek taken		181.750	286.559
- Netto-omzet	238.768		
- Inkoopwaarde van de omzet	(161.168)	(122.376)	(170.630)
Financiële baten	7.500	1.228	5.872
Overige baten	-	14.294	10.570
	3.552.975	3.988.804	4.068.530
LASTEN			
Personeelskosten	2.561.400	2.729.281	2.469.199
Huisvestingskosten	292.500	605.868	533.589
Bureaunkosten	224.950	213.113	217.256
Automatiseringskosten	252.500	289.102	260.470
Overige materiële kosten	109.300	91.962	114.613
Werkzaamheden derden	164.500	180.500	167.500
Bestuurs- en advieskosten	125.000	130.692	187.061
Diverse kosten	34.000	25.476	(5.827)
	3.764.150	4.265.994	3.943.862
Resultaat voor belasting	(211.175)	(277.191)	124.669
Belasting	42.235	(9.811)	(24.934)
Resultaat na belasting	(168.940)	(287.002)	99.736

1.3 Toelichting op de jaarrekening

Algemeen

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

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

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva

Vergelijking met voorgaand jaar

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

Algemeen

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

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

Langlopende schulden

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

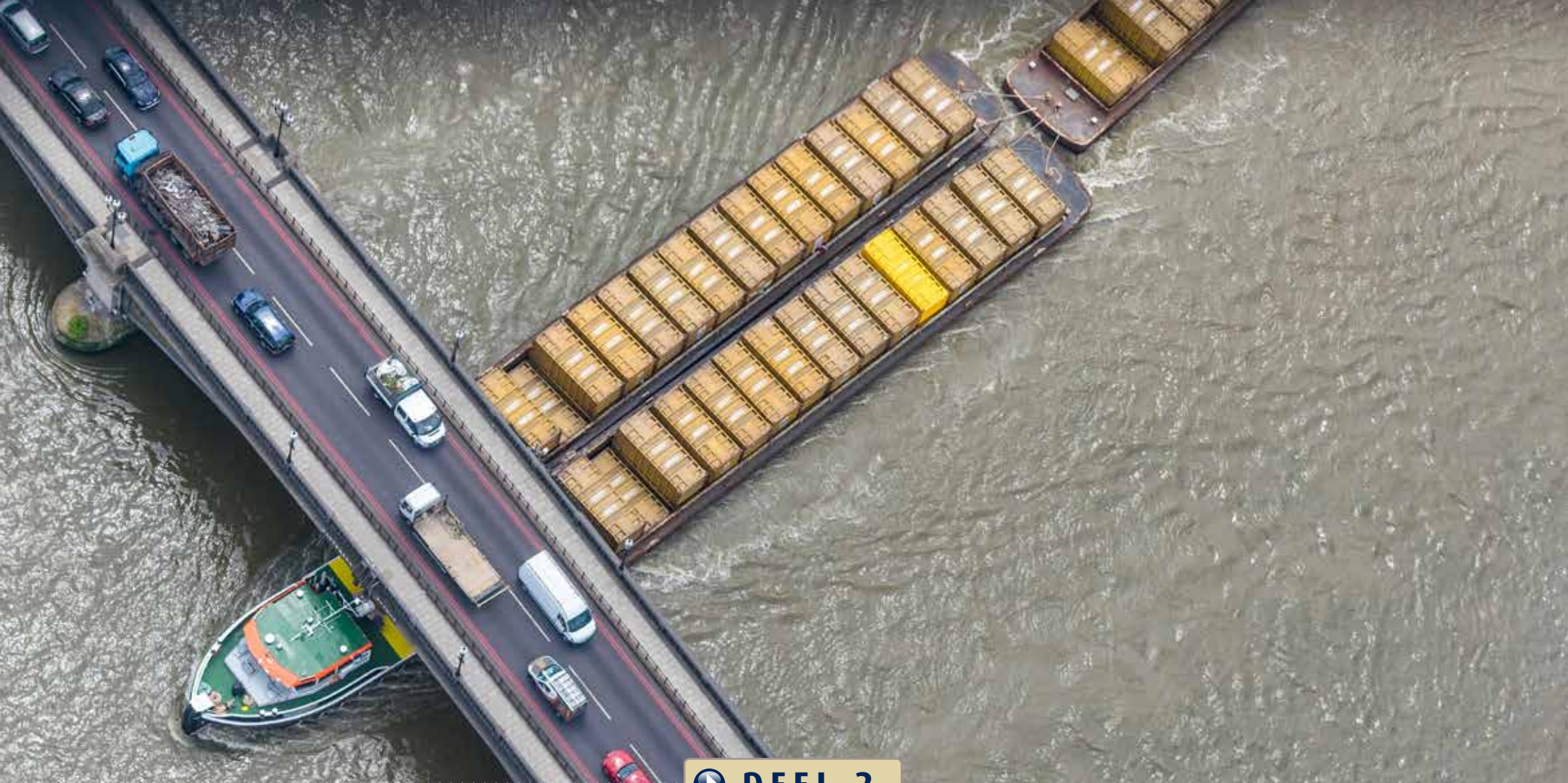
Kortlopende schulden

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

Pensioen

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

Vanwege de omvorming in een publiekrechtelijk zbo, heeft de NIWO de pensioenregeling per 1 januari 2017 verplicht ondergebracht bij het ABP. Er heeft geen waardeoverdracht plaatsgevonden.



DEEL 2

2. Overige gegevens

2.1 Gebeurtenissen na balansdatum

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft besloten om de NIWO om te vormen tot een publiekrechtelijk rechtspersoon. Per 1 januari 2017 is de omvorming geëffectueerd. De stichting NIWO zal in 2017 worden geliquideerd. Alle activiteiten van de stichting NIWO worden onverkort voortgezet door het nieuwe publiekrechtelijke zbo.

2.2 Vaststellen en goedkeuren jaarrekening

Vooruitlopend op de goedkeuring van de jaarrekening 2016 door de minister van Infrastructuur en Milieu is het negatieve resultaat van € 287.002 in mindering gebracht op het eigen vermogen. Dit resultaat is als zodanig in de jaarrekening verwerkt.

Rijswijk, 9 maart 2017

mr G.J. Olthoff, directeur

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de directie van Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO)

Ons oordeel

Wij hebben de bijgesloten, door ons gewaarmerkte, samengevatte jaarrekening 2016 van Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO) te Rijswijk gecontroleerd.

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

De samengevatte jaarrekening bestaat uit:

1. de samengevatte balans per 31 december 2016
2. de volgende samengevatte overzichten over 2016: de winst-en-verliesrekening, het mutatieoverzicht eigen vermogen en het kasstroomoverzicht; en
3. de bijbehorende toelichtingen.

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

De basis voor ons oordeel

De samengevatte jaarrekening is ontleend aan de gecontroleerde jaarrekening 2016 van NIWO. Wij hebben een goedkeurend oordeel verstrekt bij die jaarrekening in onze controleverklaring van 13 maart 2017. Desbetreffende jaarrekening en deze samenvatting daarvan, bevatten geen weergave van gebeurtenissen die hebben plaatsgevonden sinds onze controleverklaring van 13 maart 2017.

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

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

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

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvat het jaarverslag andere informatie, die bestaat uit:

- het directieverslag;
- de overige gegevens.

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

De directie is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie.

Verantwoordelijkheden van de directie voor de samengevatte jaarrekening

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

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

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de samengevatte jaarrekening

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

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

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

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

Rijswijk, 13 maart 2017

BDO Audit & Assurance B.V.
namens deze,

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



BIJLAGE 1

Onderzoek kosten en rentabiliteit

Overeenkomst met Panteia / NEA

De NIWO heeft een overeenkomst met onderzoeksbureau Panteia/NEA voor het uitvoeren van de onderzoeken naar de kosten en rentabiliteit in het beroepsgoederenvervoer over de weg. Deze overeenkomst loopt van 2013 tot en met 2017. In de loop van 2016 is de overeenkomst uitgebreid met de deelmarkt afvalstoffen vervoer, er worden drie activiteiten onderscheiden:

- bedrijfsafval met rolcontainers
- kleine afzetcontainers (portaalauto's)
- autolaadkraan

Partijen in de sector hechten veel waarde aan de objectieve vastgestelde cijfers van Panteia/NEA. De NIWO publiceert de resultaten van de onderzoeken op de website. Ook de vakpers schrijft regelmatig over de uitkomsten van deze onderzoeken. Transportondernemingen die over een vergunning voor het beroepsgoederenvervoer beschikken kunnen een digitale versie van de volledige rapporten bij de NIWO opvragen. Regelmatig verschijnen er rapporten met belangrijke kengetallen voor de transportsector.

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

Kosten

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

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

- inclusief brandstofkostenontwikkeling
- exclusief brandstofkostenontwikkeling

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

In de tabel is het gemiddelde 2016 het gemiddelde over het gehele jaar en niet het gemiddelde van de vier peilmomenten.

Kostenontwikkeling binnenlands vervoer, inclusief brandstofkostenontwikkeling

Indexcijfers: gemiddeld 2015 = 100

per deelmarkt	gemiddelde 2016	op 1-1-2016	op 1-4-2016	op 1-7-2016	op 1-10-2016	op 1-1-2017*
wagenlading	100,3	99,4	99,8	100,7	100,4	102,7
kiepers	100,2	99,3	99,7	100,6	100,3	102,7
algemene distributie solo	101,0	100,3	100,7	101,3	101,1	102,7
algemene distributie combinatie	100,4	99,7	100,0	100,8	100,6	102,7
bedrijfsafval rolcontainers	101,1	100,6	100,8	101,3	101,1	102,5
bedrijfsafval kleine afzetcontainers	100,5	99,6	100,1	100,9	100,6	102,7
bedrijfsafval autolaadkraan	100,2	99,7	99,9	100,5	100,2	102,4
fijnmazige distributie collo	101,9	101,7	101,9	102,0	102,0	102,6
fijnmazige distributie pallet	101,5	101,2	101,4	101,6	101,5	102,6
koel/vries	100,2	99,4	99,8	100,6	100,3	102,6
zeecontainer	99,9	98,7	99,4	100,5	100,2	102,8
tank/bulk	99,9	99,0	99,5	100,4	100,1	102,7

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

* voorlopige cijfers (januari 2017)

Kostenontwikkeling grensoverschrijdend vervoer, inclusief brandstofkostenontwikkeling

Indexcijfers: gemiddeld 2015 = 100

per landrelatie en kernafstand	gemid. 2016	op 1-1-2016	op 1-4-2016	op 1-7-2016	op 1-10-2016	op 1-1-2017*
België/Luxemburg 250 km	100,5	99,7	100,1	100,9	100,6	102,7
Duitsland 500 km	100,1	99,0	99,6	100,7	100,3	102,7
Engeland (tunnel) 500 km	100,3	99,6	100,0	100,7	100,4	102,4
Engeland (ferry) 500 km	101,2	100,6	100,8	101,7	101,5	102,9
Frankrijk 500 km	100,2	99,1	99,7	100,7	100,4	102,7
Italië 1.500 km	98,8	98,7	98,4	99,0	98,5	100,5
Spanje 2.000 km	99,6	98,9	99,5	99,8	99,5	101,8
Polen 1.000 km	100,3	99,2	99,8	100,8	100,5	102,7

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

* voorlopige cijfers (januari 2017)

Kostenontwikkeling binnenlands vervoer, exclusief brandstofkostenontwikkeling

Indexcijfers: gemiddeld 2015 = 100

per deelmarkt	gemiddelde 2016	op 1-1-2016	op 1-4-2016	op 1-7-2016	op 1-10-2016	op 1-1-2017*
wagenlading	101,6	101,7	101,6	101,5	101,4	102,1
kiepers	101,5	101,7	101,5	101,4	101,4	102,1
algemene distributie solo	101,9	102,0	101,9	101,8	101,8	102,3
algemene distributie combinatie	101,6	101,8	101,6	101,5	101,5	102,2
bedrijfsafval rolcontainers	101,8	102,0	101,9	101,7	101,7	102,2
bedrijfsafval kleine afzetcontainers	101,7	101,9	101,7	101,6	101,6	102,1
bedrijfsafval autolaadkraan	101,3	101,7	101,4	101,1	101,1	101,9
fijnmazige distributie collo	102,2	102,1	102,2	102,2	102,2	102,5
fijnmazige distributie pallet	102,0	102,0	102,0	101,9	101,9	102,4
koel/vries	101,4	101,7	101,5	101,3	101,3	102,1
zeecontainer	101,5	101,7	101,6	101,5	101,4	102,1
tank/bulk	101,4	101,6	101,4	101,3	101,2	102,0

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

* voorlopige cijfers (januari 2017)

Kostenontwikkeling grensoverschrijdend vervoer, exclusief brandstofkostenontwikkeling

Indexcijfers: gemiddeld 2015 = 100

per landrelatie en kernafstand	gemiddelde 2016	op 1-1-2016	op 1-4-2016	op 1-7-2016	op 1-10-2016	op 1-1-2017*
België/Luxemburg 250 km	101,7	101,8	101,7	101,6	101,5	102,1
Duitsland 500 km	101,6	101,7	101,6	101,5	101,5	102,0
Engeland (tunnel) 500 km	101,3	101,4	101,3	101,2	101,2	102,0
Engeland (ferry) 500 km	101,9	101,8	101,7	102,1	102,0	102,6
Frankrijk 500 km	101,6	101,7	101,6	101,5	101,5	102,1
Italië 1.500 km	101,6	101,7	101,7	101,6	101,6	102,1
Spanje 2.000 km	101,6	101,7	101,6	101,5	101,5	102,0
Polen 1.000 km	101,7	101,8	101,7	101,6	101,6	102,1

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

* voorlopige cijfers (januari 2017)

Ontwikkeling loon- en prijspeil per kostprijs onderdeel

Procentuele verandering op peildatum ten opzichte van het loon- en prijspeil op 1-1-2016

Vaste autokosten	1-4-2016	1-7-2016	1-10-2016	1-1-2017*
afschrijving voertuig	0,1	0,3	0,3	0,6
rente voertuig	-20,5	-33,4	-36,7	-21,0
motorrijtuigenbelasting	0,0	0,0	0,0	0,3
Eurovignet	0,0	0,0	0,0	0,0
verzekeringen (WA + casco):				
• binnenlands vervoer	0,0	0,1	0,1	10,8
• grensoverschrijdend vervoer	0,1	0,2	0,2	10,3
Variable autokosten				
banden	0,0	0,0	0,0	2,3
reparatie en onderhoud	0,3	0,5	0,6	1,4
brandstofprijs in:				
• Nederland	3,5	9,5	7,8	17,3
• België	2,0	8,1	9,9	20,3
• Frankrijk	-10,0	-5,7	-8,0	4,8
• Duitsland	9,6	11,9	10,9	19,8
• Italië	1,1	6,7	4,8	13,2
• Spanje	2,8	2,0	0,7	8,9
• Luxemburg	-0,1	7,1	5,3	15,8
• Engeland	-5,9	-7,0	-6,5	0,1
Kosten overtocht vervoer op Engeland				
tunnel	0,0	0,0	0,0	1,8
ferry (Hoek van Holland - Harwich)	-0,3	0,4	0,6	1,3
Kosten rijdend personeel				
loon incl. sociale lasten	0,0	0,0	0,0	-0,1
verblijf- en overige kosten:				
• binnenlands vervoer	0,4	0,5	0,5	0,4
• grensoverschrijdend vervoer	0,1	0,1	0,2	0,1
Algemene kosten				
loon incl. sociale lasten	0,0	0,0	0,0	-0,1
huisvestingskosten	1,1	1,4	1,5	1,0
overige algemene kosten	1,1	1,4	1,5	1,0

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

* voorlopige cijfers (januari 2017)

De prijsontwikkeling van de verschillende kostprijs onderdelen op vier peilmomenten ten opzichte van het loon- en prijspeil op 1-1-2016 staat in de tabel. De procentuele verandering van 1-1-2017 ten opzichte van 1-1-2016 wordt toegelicht.

Afschrijving voertuig

Deze stijging is voor 80% gebaseerd op het verloop van de catalogusprijzen voor chassis en cabines van een aantal veelvoorkomende merken en types voertuigen en voor 20% op het verloop van de producentenprijzen voor carrosseriebouw. De afschrijvingskosten namen van 1-1-2017 ten opzichte van 1-1-2016 met 0,6% toe.

Rentekosten voertuig

De rentekosten worden berekend uit het gemiddelde rentepercentage voor eigen en vreemd vermogen en het in het voertuig geïnvesteerde vermogen. Het gemiddelde rentepercentage daalde fors. Op 1-1-2017 was de rente 1,68%, terwijl deze op 1-1-2016 op 2,14% lag. De vervangingswaarde van de voertuigen nam toe met 0,6%, waardoor de totale rentekosten met 21,0% zijn afgenomen.

Motorrijtuigenbelasting en Eurovignet

De belastingdienst heeft de tarieven voor de motorrijtuigenbelasting per 1-1-2017 verhoogd met de inflatiecorrectie van 0,3%. 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 13% en cascoverzekeringen gemiddeld met 13% gestegen, per 1-1-2017. Daarnaast nam de catalogusprijs van de voertuigen met 0,6% toe. In totaal nam de kostenpost verzekeringen in het binnenlands vervoer met 10,8% en in het grensoverschrijdend vervoer met 10,3% toe.

Banden

Voor de bepaling van de ontwikkeling van de bandenkosten is uitgegaan van de adviesprijzen van een aantal veel voorkomende merken vrachtautobanden. De prijzen zijn van 1-1-2017 ten opzichte van 1-1-2016 met 2,3% 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 1-1-2017 ten opzichte van peildatum 1-1-2016 gestegen, zowel in Nederland als in andere landen. De dieselprijs (excl. btw) in Nederland lag op 1-1-2017 op € 111,87 per 100 liter, dat is 17,3% hoger dan de prijs die op 1-1-2016 gold. Deze dieselprijs is inclusief accijnsverhoging per 1-1-2017 met € 0,14 per 100 liter: de wettelijk vastgelegde inflatiecorrectie (0,3%). In België steeg de dieselprijs het sterkst met 20,3%, in Engeland lag de prijs op 1-1-2017 op vrijwel hetzelfde niveau als op 1-1-2016.

Reparatie en onderhoud

De kosten voor reparatie en onderhoud zijn op 1-1-2017 ten opzichte van 1-1-2016 met 1,4% 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 liep van 1-1-2014 tot en met 31-12-2016. De onderhandelingen voor een nieuwe cao zijn nog gaande. Voor de loonkostenontwikkeling per 1-1-2017 ten opzichte van 1-1-2016 is alleen de afname van de sociale lasten (premiepercentage en franchise) met 0,07% bekend. De vergoeding van verblijfkosten is per 1-1-2017 ten opzichte van 1-1-2016 ongewijzigd. Voor de overige personeelskosten, die 35% van deze kostenpost uitmaken, is de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau gevolgd (1,0%). In totaal zijn de 'verblijf- en overige kosten' voor het binnenlands vervoer met 0,4% en het grensoverschrijdend vervoer met 0,1% gestegen.

Algemene kosten

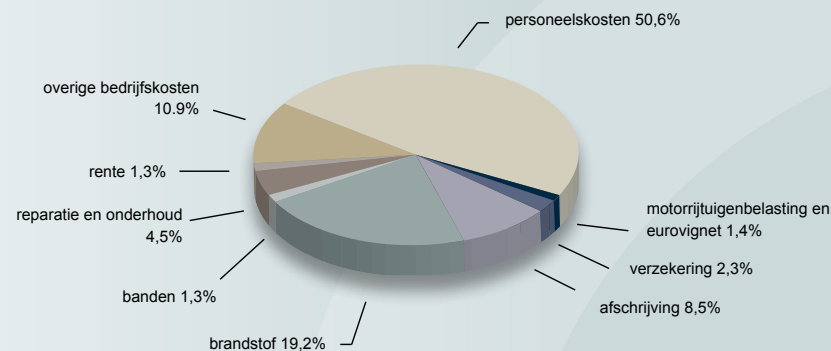
Voor de prijsstijging van de huisvestingskosten en de overige algemene kosten van 1-1-2017 ten opzichte van 1-1-2016 is de geraamde ontwikkeling van het algemene prijsniveau (consumentenprijsindex CBS) gevolgd; deze bedraagt 1,0%.

Kostenaandelen

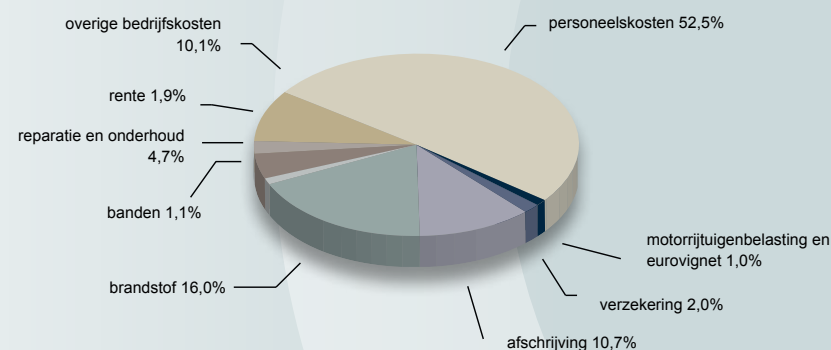
De stijging/daling van het totale kostenniveau is berekend door de afzonderlijke prijswijzigingen te vermenigvuldigen met het aandeel van dat kostprijsonderdeel in de totale kosten. Deze kostenaandelen worden jaarlijks bijgesteld. Elke deelmarkt heeft zijn eigen specifieke kostenaandelen. Bijvoorbeeld als het aandeel van de afschrijvingen bij vervoer op Duitsland op 8,9% is, dan zorgen de afschrijvingskosten ervoor dat het totale kostenniveau met $0,089 \times 0,6\% = 0,05\%$ stijgt. Het aandeel van de afschrijvingen in de binnenlandse deelmarkt koel/vriesvervoer bedraagt 14,1%, zodat daar de afschrijvingskosten zorgen voor een stijging van het totale kostenniveau van $0,141 \times 0,6\% = 0,08\%$.

In de grafiek staan de kostenaandelen die in de eerste drie kwartalen van 2016 zijn waargenomen bij bedrijven die meer dan helft van hun omzet uit binnenlands vervoer of uit grensoverschrijdend vervoer halen. De personeelskosten drukken met een aandeel van bijna 50% het zwaarst op de totale kosten. De uitsplitsing naar deelmarkten wordt jaarlijks gemaakt, nadat alle financiële gegevens van een grote groep bedrijven zijn onderzocht.

Waargenomen kostenaandelen



bedrijven met grensoverschrijdend vervoer

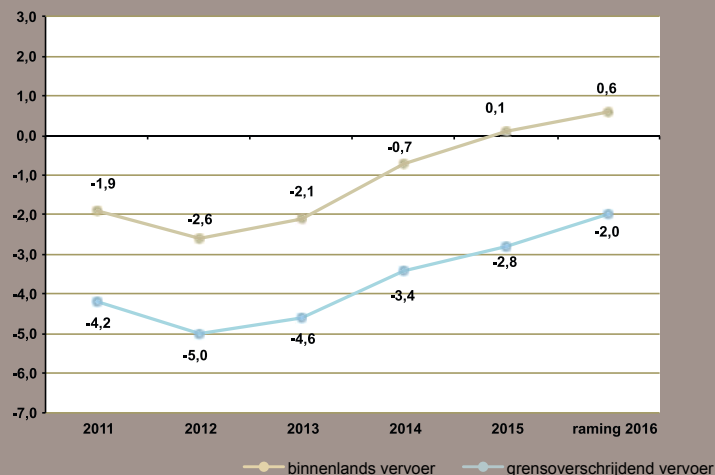


bedrijven met binnenlands vervoer

Rentabiliteit

Uit de bedrijfsresultaten die behaald zijn in de eerste drie kwartalen van 2016 is een voorzichtige raming voor het lopende jaar gemaakt. Binnenlandse wegvervoerders boeken gemiddeld gezien weer een positief resultaat van +0,6% en bij ondernemingen die overwegend grensoverschrijdend vervoeren is het resultaat -2,0%. Voor deze raming zijn de resultaten van een kleine groep ondernemingen geanalyseerd. De definitieve cijfers voor 2016 worden omstreeks juni 2017 bekend gemaakt.

Gemiddelde rentabiliteit (%) bij bedrijven in:



Definitieve cijfers 2015

In juni 2016 zijn de definitieve cijfers voor 2015 berekend. De rendementen zijn ten opzichte van het voorgaande jaar verbeterd, bij ondernemingen in het binnenlands wegvervoer kwam deze uit op +0,1%. De rentabiliteit bij grensoverschrijdende wegvervoerders kwam uit op -2,8%. 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 4,3% positief, grote ondernemingen die voornamelijk grensoverschrijdend vervoeren komen uit op gemiddeld 3,7% positief. Deze positieve cijfers zijn vooral te danken aan het rendement op andere logistieke activiteiten. Gespecialiseerde deelmarkten zoals fysieke distributie, koel/vries en tank/bulk noteerden ook een positief resultaat. Het vervoer van bouwmaterialen en de deelmarkt trucking/container noteren nog altijd een verlies tussen de 4 en 4,5%.

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 de onderneming, die 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

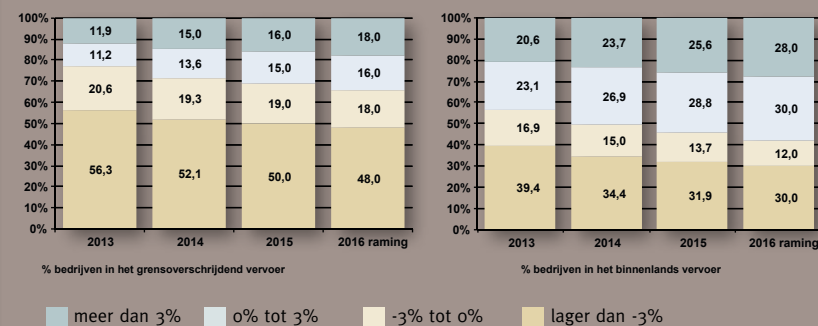
In de genoemde rentabiliteitscijfers zijn eigen rijders buiten beschouwing gelaten. De rentabiliteit van eigen rijders is afzonderlijk onderzocht bij 75 eigen rijders. Rekening houdend met het gewaardeerde loon ligt de berekende rentabiliteit van eigen rijders in 2015 op -11,9%. Het gewaardeerde loon is gelijk aan het salaris dat de eigen rijder verdiend zou hebben als hij een chauffeur in loondienst zou zijn.

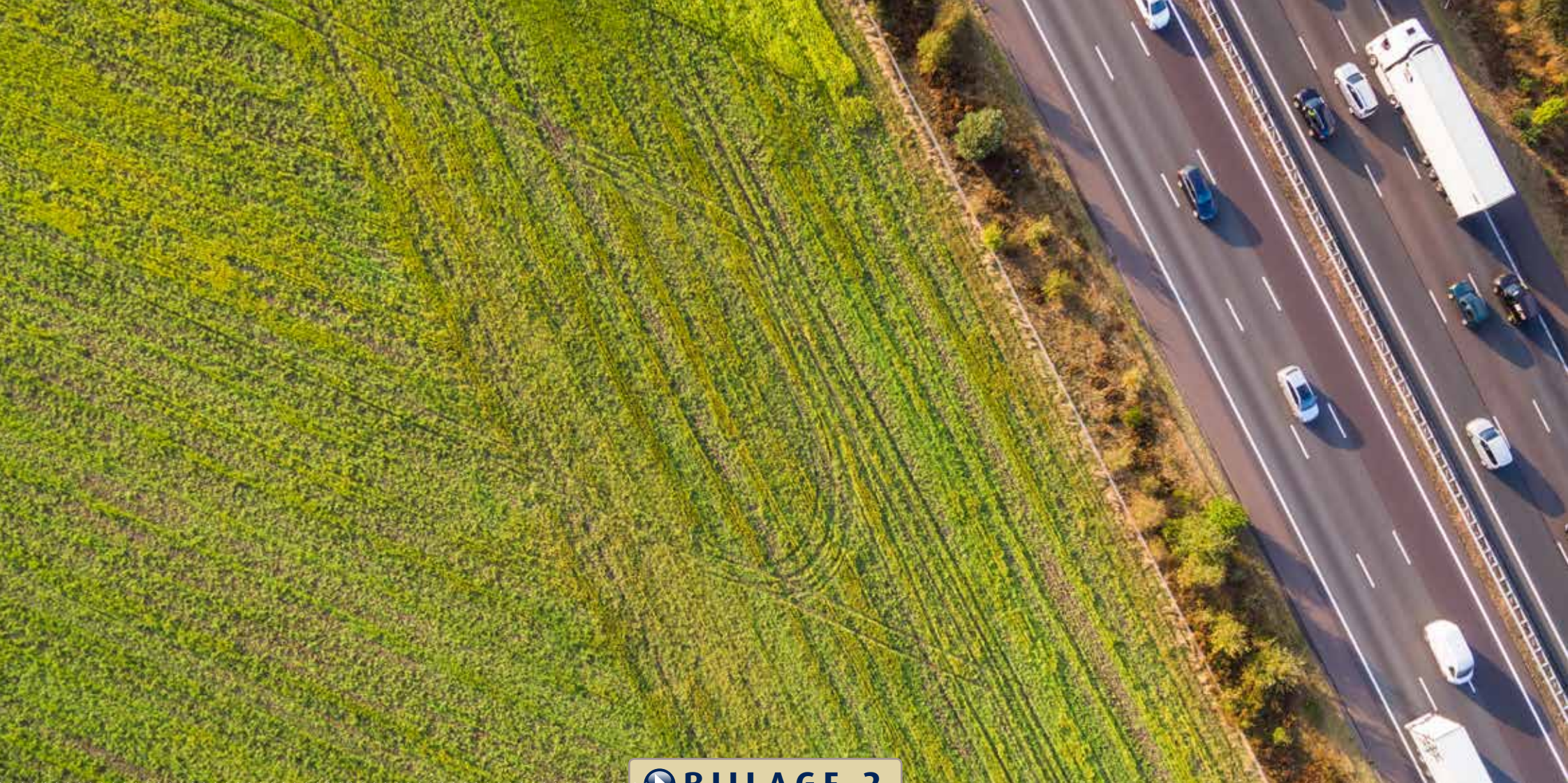
Eigen rijders zijn ondernemingen met één vrachtovertuig en zonder chauffeurs in loondienst. In de beleving van de eigen rijder is het financieel resultaat een stuk positiever. Dit wordt met name veroorzaakt doordat de eigen rijder kijkt naar zijn beschikbaar inkomen en nauwelijks rekening houdt met het hoge aantal gewerkte uren voor dit inkomen. Het beschikbaar inkomen (resultaat uit de winst- en verliesrekening) bedroeg in 2015 € 46.000.

Rentabiliteitsklassen

In de grafiek is de verdeling van de ondernemingen te zien over vier rentabiliteitsklassen. Volgens de raming 2016 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
Eurovergunning	1.063	1.607	1.663
Verlenging Eurovergunning	1.264	1.476	1.163
Voortzetting Eurovergunning		4	5
Vijfjaarlijkse toetsing binnenlandse vergunning		760	26
Totaal	2.327	3.847	2.858

Definitieve intrekkingen en niet verlengde Eurovergunningen	2014	2015	2016
Eurovergunning	692	704	972
Binnenlandse vergunning	75	114	108
Totaal	767	818	1.080

Verstekte vergunningbewijzen	2014	2015	2016
Eurovergunningbewijzen	11.012	12.533	12.625
Eurovergunningbewijzen i.v.m. verlenging	6.546	10.284	8.837
Tijdelijke vergunningbewijzen (incl. overbrugging)	1.013	1.566	1.318
Binnenlandse vergunningbewijzen (incl. omwisseling)	221	2.403	181
Totaal	18.792	26.786	22.961

Stand vergunninghouders	1-1-2015	1-1-2016	1-1-2017
Aantal bedrijven met een Eurovergunning	10.810	11.564	12.377
Aantal bedrijven met een binnenlandse vergunning	1.057	903	795
Totaal	11.867	12.467	13.172

Stand vergunningbewijzen	1-1-2015	1-1-2016	1-1-2017
Aantal Eurovergunningbewijzen	94.709	98.758	103.481
Aantal binnenlandse vergunningbewijzen	4.536	3.745	3.271
Totaal	99.245	102.503	106.752

Bestuurdersattest

Stand bestuurdersattesten	1-1-2015	01-01-16	01-01-17
Aantal uitstaande bestuurdersattesten	145	78	54

Ontvangen aanvragen	2014	2015	2016
Bestuurdersattest	6	9	9
Verlenging bestuurdersattest	31	6	7
Totaal	37	15	16

Ontvangen aanvragen	2014	2015	2016
Nationaal certificaat personenvervoer	0	0	0
Verlenging nationaal certificaat personenvervoer	0	0	0
Totaal	0	0	0

Verklaring visum Rusland

Verklaring voor visumaanvraag Rusland	2014	2015	2016
Verstekte verklaringen	80	64	95

Rit- en termijnmachtigingen

Verstreckte rit- en termijnmachtigingen	2014	2015	2016
Ritmachtigingen	5.599	4.542	3.978
Termijnmachtigingen	428	387	293
Totaal	6.027	4.929	4.271

CEMT-vergunningen

Verstreckte CEMT-verhuisvergunningen	2014	2015	2016
Verstreckte CEMT-verhuisvergunningen	56	62	48

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

Omwisseling CEMT-vergunningen per categorie	Basiscontingent 2016 en 2017	Aantal na omwisseling
Euro4-safe	30 x 5	150
Euro5-safe	70 x 10	700
Euro6-safe	50 x 12	600
	150	1.450

VHIB-registratie

Stand VHIB-registraties	1-1-2015	1-1-2016	1-1-2017
Aantal bedrijven met een VHIB-registratie	16.430	17.810	19.573

Toegekende aanvragen	2014	2015	2016
VHIB-registratie	2.332	2.335	2.269
Vernieuwing VHIB-registratie	3.162	3.044	1.818
Totaal	5.494	5.379	4.087

TIR-carnets

Verstreckte TIR-carnets	2014	2015	2016
4-bladig	2.301	1.634	717
6-bladig	1.358	456	711
14-bladig	2.173	1.686	1.099
Totaal	5.832	3.776	2.527

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

* Voor Servië zijn er sinds 2016 universele ritmachtigingen en termijnmachtigingen beschikbaar.



BIJLAGE 3

Organisatie

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

Governance tot en met 31 december 2016

Raad van Beheer

In 2016 was de NIWO nog een privaatrechtelijke stichting die werd bestuurd door een Raad van Beheer. De Raad van Beheer telde negen leden. Zeven leden zijn benoemd door de organisaties in het wegvervoer, te weten: TLN (3 leden), EVO (1 lid), FNV (1 lid), CNV (1 lid) en VERN (1 lid) en twee leden zijn onafhankelijk. In 2016 kwam de Raad van Beheer vier keer bijeen.

Financiële Commissie

Uit de Raad was een Financiële Commissie samengesteld, die adviseerde in financiële aangelegenheden en die toezag op de uitvoering van het financiële beleid. De Financiële Commissie telde drie leden en kwam in 2016 vier keer bijeen.

Governance per 1 januari 2017

Directie

Met ingang van 1 januari 2017 is de NIWO omgevormd tot een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan. De directie van de NIWO voert vanaf 2017 haar taken zelfstandig uit en legt verantwoording af aan de minister van Infrastructuur en Milieu. De minister benoemt de directeur.

Raad van advies

Een kleine 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.

Sectorraad

De transportsector, jarenlang vertegenwoordigd in de Raad van Beheer, is vanaf 2017 vertegenwoordigd in de sectorraad. EVO is per 1 januari 2017 samengegaan met Fenedex en heet nu evofenedex. De EVO had één zetel in de Raad van Beheer en krijgt nu twee zetels in de sectorraad. De voorzitter van de raad van advies is tevens voorzitter van de sectorraad, maar heeft geen stem.

Organisatieoverzicht per 1 januari 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
- vacant

Ingangsdatum benoeming:

1-1-2017

1-1-2017

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

evofenedex

Plaatsvervanger: mr. P.M.J. de Ruyter

- E.A. Groen

FNV

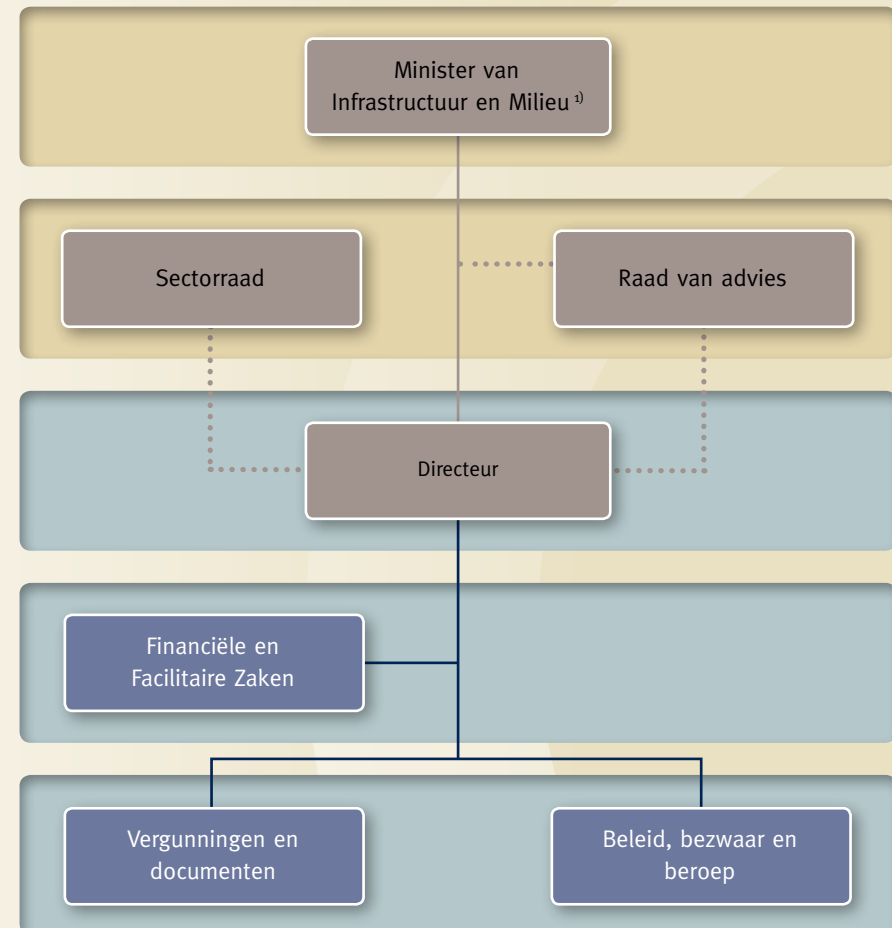
Plaatsvervanger: M. Gorter

- T.J. van Rijssel

CNV

Plaatsvervanger: T. Orie

Organogram per 1 januari 2017



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

- opdrachtgever: directie Wegen en Verkeersveiligheid van het DG Bereikbaarheid



BIJLAGE 4

Tarieven

De NIWO heeft in 2016 onderstaande tarieven gehanteerd. De tarieven blijven in 2017 ongewijzigd. Met ingang van 1 januari 2017 brengt de NIWO geen btw meer in rekening, 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.

VIHB-registratie

Sinds 1 mei 2004 voert de NIWO de VIHB-registratie uit. De NIWO is in staat gebleken om aanvragen van bepaalde categorieën bedrijven efficiënter te behandelen en kon daardoor de tarieven in die gevallen verlagen. Begin 2015 zijn met het ministerie van Infrastructuur en Milieu nieuwe afspraken gemaakt over de hoogte van de vergoedingen voor de VIHB-registraties. Hierdoor zijn de kosten voor het ministerie gedaald.

Eurovergunning

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

Vergunningbewijzen

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

Rit- en termijnmachtigingen

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

CEMT-vergunning

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

Bestuurdersattest voor niet EU-chauffeurs

Aanvraag of verlenging bestuurdersattest goederenvervoer	€ 135,00
Aanvraag nationaal certificaat personenvervoer	€ 100,00
Verlenging nationaal certificaat personenvervoer	€ 50,00

Documenten voor visumaanvraag

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

TIR-carnet

Aanmelding TIR-systeem	€ 85,00
Afgifte TIR-carnet 4-bladig (afgeschaft per 1-7-2016)	€ 55,00
Afgifte TIR-carnet 6-bladig (prijs verlaagd per 1-7-2016, was € 66,00)	€ 60,00
Afgifte TIR-carnet 14-bladig	€ 67,00
Verzekering A	€ 4,00
Verzekering B	€ 40,00

Tekst en grafieken

NIWO

Ontwerp, opmaak en beeldbewerking

Zuid44.nl

Foto's

o.a. met medewerking van Rijkswaterstaat en 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

