



▶ **Jaarverslag** 2018

niwo

Kwaliteit in transport begint bij de NIWO

pagina

| | |
|----|--|
| 3 | Voorwoord |
| 4 | DEEL 1 |
| 5 | Directieverslag |
| 5 | Doelstelling |
| 5 | Samenvatting activiteiten van de NIWO in 2018 |
| 5 | De missie: 'Kwaliteit in transport begint bij de NIWO' |
| 5 | Continuïteit van de bedrijfsvoering |
| 7 | Personeel |
| 9 | Financiële resultaten en vermogenspositie |
| 10 | Vooruitblik |
| 11 | Eurovergunningen |
| 11 | Aanvragen |
| 11 | Intrekkingen of geen verlenging |
| 12 | Aantal vergunninghouders en vergunningbewijzen |
| 14 | Faillissementen |
| 15 | Onderzoek risicobedrijven |
| 15 | Meldpunt misstanden |
| 15 | Bibob zaken |
| 17 | VIHB-registraties |
| 18 | TIR-carnets |
| 19 | Overige documenten |
| 19 | Verklaring voor visumaanvraag Rusland |
| 19 | Bestuurdersattest goederenvervoer |
| 19 | Nationaal certificaat personenvervoer |
| 20 | Rit- en termijnmachtigingen |
| 20 | CEMT-vergunningen |

pagina

| | |
|----|---|
| 22 | Bezwaar en beroep |
| 22 | Bezwaarschriften |
| 22 | Beroepschriften |
| 23 | Beleidsmatige ontwikkelingen |
| 23 | Mobility package |
| 23 | Voertuig registratie systeem |
| 23 | Proef met digitale vrachtbrief in de Benelux (e-CMR) |
| 24 | Brexit |
| 24 | Internationaal overleg |
| 26 | Raad van advies en sectorraad |
| 26 | Raad van advies |
| 26 | Sectorraad |
| 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 |
| 33 | 2 Overige gegevens |
| 34 | 2.1 Gebeurtenissen na balansdatum |
| 34 | 2.2 Vaststellen en goedkeuren jaarrekening |
| 35 | 2.3 Controleverklaring van de onafhankelijke accountant |

pagina

| | |
|----|---|
| 36 | BIJLAGE 1 |
| 37 | Bijlage I Onderzoek kosten en rentabiliteit |
| 37 | Onderzoek kosten |
| 41 | Onderzoek rentabiliteit |
| 43 | BIJLAGE 2 |
| 43 | Bijlage II Tabellen vergunningen en documenten |
| 44 | Eurovergunning |
| 44 | VIHB-registratie |
| 44 | Verklaring visum Rusland |
| 44 | Bestuurdersattest |
| 45 | CEMT-vergunningen |
| 45 | TIR-carnets |
| 46 | Rit- en termijnmachtigingen |
| 47 | BIJLAGE 3 |
| 48 | Bijlage III Organisatie |
| 48 | Governance |
| 49 | Organisatieoverzicht |
| 49 | Organogram |
| 50 | BIJLAGE 4 |
| 51 | Bijlage IV Tarieven |
| 52 | Colofon |

“Ik ben verheugd over de conclusie van AEF dat de NIWO een doelmatig en doeltreffend opererende organisatie is, waarvan ook de governance op orde is”, met die mooie woorden informeerde de minister van Infrastructuur en Waterstaat mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga op 8 november 2018 de Tweede Kamer over het functioneren van de NIWO. De minister is verplicht om het parlement elke vijf jaar verslag te doen van het functioneren van de onder de minister ressorterende zelfstandige bestuursorganen en in het achter ons liggende jaar was de NIWO weer aan de beurt. Het adviesbureau AEF uit Utrecht heeft daarom een evaluatieonderzoek uitgevoerd en - niet geheel onverwacht - kwam uit dat onderzoek naar voren dat de NIWO een uitstekend functionerende publieke organisatie is. Stabiel, doeltreffend, doelmatig en permanent strevend naar het verder verbeteren van de dienstverlening.

Als voorzitter van de raad van advies ben ik daar trots op. De directeur, de heer Olthoff, heeft met zijn team een mooie prestatie neergezet en mijn waardering voor die collectieve langjarige prestatie is groot.

De komende tijd zal in het verlengde van de evaluatie accent worden gelegd op het versterken van de ambitie van de bij de NIWO behorende sectorraad, waarin alle bij het wegtransport betrokken partijen zijn vertegenwoordigd, alsook op het aanscherpen van de relatie met het ministerie. Daarbij moet in ogenschouw worden genomen dat de sectorraad – als uniek platform waar alle partijen die zijn betrokken bij het wegvervoer elkaar op reguliere basis ontmoeten - in de positie is om draagvlak voor beleidsinitiatieven te toetsen. De positie van de NIWO, ook als ketenpartner én als beleidsadviseur, kan daardoor verder worden versterkt.

De maatregelen die de Europese Commissie heeft gepresenteerd in het zogenaamde mobility package en die zijn goedgekeurd door de transportministers zijn niet overgenomen door het Europese Parlement. Een deel daarvan, namelijk de tijdens de ontwikkeling en behandeling van de voorstellen minder of niet controversiële maatregelen, raakt de uitvoeringspraktijk van de NIWO. Doel daarvan: meer Europese uniformiteit bij het toepassen van de regels, verbeterde dienstverlening door digitalisering en het versterken van de informatiepositie door het bijeenbrengen van gegevens over ondernemingen, vrachtauto's en chauffeurs,; een wens van de NIWO die

al vele malen - ook op deze plaats - is uitgesproken. Ik ben benieuwd wat de nabije toekomst ons biedt.

2018 was natuurlijk niet alleen het jaar van de evaluatie van de NIWO, maar ook een gewoon jaar waarin de NIWO het primaire proces goed wilde laten verlopen: het beoordelen en snel en zorgvuldig afhandelen van aanvragen om vergunningen, VIHB-registraties, TIR-carnets en andere documenten, en het verrichten van onderzoeken. Dat is gelukt: korte doorlooptijden, geen achterstanden en goede financiële resultaten. Naast de voorbereidingen op een eventuele no-deal-Brexit, zal 2019 het jaar zijn waarin de onderzoeken fors worden geïntensiveerd zodat meer zekerheid ontstaat dat ondernemingen zich ook tussen de aanvragen om verlening van een vergunning en de opeenvolgende verlengingen volledig voldoen aan de vergunningvoorwaarden. Toepassing van de Wet Bibob is daarbij een onmisbaar instrument dat naar verwachting vaker dan voorheen zal worden ingezet.

Per ultimo 2018 verliet de heer Middelkoop de raad van advies. Ook via deze weg wil ik hem dank zeggen voor zijn inbreng van zijn praktijkkennis. De heer Middelkoop is begin 2019 opgevolgd door de heer Osinga die ook geen onbekende is in de transportwereld. Ik zie uit naar onze samenwerking in de raad van advies.

Ik wil het management en alle medewerkers dank zeggen voor hun onverkorte inzet om de NIWO een goede publieke dienstverlener te laten zijn. Een ieder die werkzaam is bij de NIWO en in de transportsector wens ik een succesvol 2019 toe.



Alexander Sakkers, 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 Waterstaat aan de NIWO toevertrouwde taken en werkzaamheden, zoals de VIHB-registratie, de uitgifte van TIR-carnets en het voeren van internationaal overleg over onder meer ritmachtigingen;
- door het uitvoeren van alle overige taken en werkzaamheden die het realiseren van het doel bevorderen, zoals het na overleg met de transportsector adviseren van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het onderhouden van nationale en internationale netwerken.

Samenvatting activiteiten van de NIWO in 2018

- Tijdige en zorgvuldige behandeling van de in 2018 ontvangen aanvragen voor een Eurovergunning en voor een VIHB-registratie en een snelle verstrekking van documenten.
- In een continu proces van ervaring opdoen met en verbeteren van de eind 2016 volledig vernieuwde ICT.
- Scans en implementatie werkprocessen naar aanleiding van de inwerkingtreding van de Algemene verordening gegevensbescherming in mei 2018.
- Invoering per 1 januari 2018 van risicomanagement en daarmee ervaring opdoen.
- Voorbereiden inrichten voertuigregistratiesysteem.
- Benelux-proefproject (e-CMR).
- Voorbereiden conferentie International Transport Forum maart 2019.
- Introductie van een generiek functiehuis.
- Voorbereiden op de (no deal) Brexit per april 2019.

De missie: 'Kwaliteit in transport begint bij de NIWO'

Sinds 2012 afficheert de NIWO zich met de slogan 'Kwaliteit in transport begint bij de NIWO'. De door de NIWO verstrekte communautaire vergunning staat voor een zekere kwaliteit van de vervoerder. En de NIWO eist van zichzelf dat de processen in alle opzichten op orde zijn. Binnen de beschikbare financiële kaders moet dus sprake zijn van een continu streven naar verbetering van de uitvoering. Klantgericht en snel, op een fundament van (juridische) zorgvuldigheid en rechtvaardigheid. De in het voorwoord genoemde wettelijke evaluatie bevestigt het beoogde beeld. Samenvattend: de NIWO is 'een doelmatig en doeltreffend opererende organisatie, waarvan ook de governance op orde is'.

Continuïteit van de bedrijfsvoering

Kosteneffectief

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

Zorgvuldig, snel, efficiënt en kosteneffectief functioneren veronderstelt ook dat er sprake is van een goede interactie met de omgeving. De sectorraad is in dat verband van groot belang, evenals ‘korte lijntjes’ met het verantwoordelijke ministerie.

Rechtsstatelijke kwaliteit

De doelmatigheidseis en de rechtmatigheidseis behoren hand in hand te gaan. De NIWO dient haar beslissingen te nemen op een zorgvuldige, tijdige, transparante en kenbare wijze overeenkomstig de wet- en regelgeving waarbij elke aanvrager gelijk behandeld wordt. Het door de NIWO gebruikte zaakstelsel draagt daar in belangrijke mate aan bij: het borgen van het zogenoemde twee paar ogen principe, de uniformering van werkwijzen, een adequate termijnbewaking en een goede beveiliging van (persoons) gegevens. Daarnaast heeft de NIWO voor derden goed kenbare en heldere beleidsregels, die elk jaar op actualiteit en bruikbaarheid worden beoordeeld en zo nodig aangepast. In 2018 is een dergelijke actualisatie niet nodig gebleken.

De NIWO werkt zaakgericht: alle voor een bepaalde aanvraag relevante informatie wordt gebundeld in een zaakdossier waarbij het behandelproces van de aanvraag opgeknipt is in processtappen met daaraan gekoppelde statussen. De aanvraag kan worden ingediend via het digitale ondernemersloket in een daartoe exclusief voor de aanvragende ondernemer beschermde digitale omgeving die alleen toegankelijk is door middel van het gebruik van e-Herkenning. In 2018 is het gebruik van het digitale loket verder opgelopen. In 2019 zal worden gekeken naar mogelijkheden om dit proces te versnellen.

De NIWO is in haar primaire proces sterk afhankelijk van maatwerkapplicaties en acht het van belang om ICT-expertise (functioneel beheer en systeembeheer) in huis te hebben. Om het personeel de ruimte te geven te werken aan het functioneel beheer en het nieuwe zaakstelsel succesvol uit te rollen, is een aantal taken rondom systeembeheer uitbesteed aan een externe partij.

Algemene verordening gegevensbescherming

In 2017 is de NIWO gestart met haar voorbereidingen om in mei 2018 Avg-compliant te zijn. In 2018 zijn de bedrijfsprocessen door een extern bureau getoetst op privacy compliance. De NIWO scoorde begin 2018 al een voldoende, een 3 uit 5. Veel processen zijn vastgelegd, onder andere in een verwerkingsregister, verwerkersovereenkomsten, een privacybeleid, een bewaartermijnenbeleid, een privacyverklaring, een procedure meldplicht datalekken, et cetera. Een medewerker is aangesteld als privacy officer die periodiek de bewustwording van collega's rondom deze thema's vergroot. De NIWO is naar aanleiding van de eerste scan actief aan de slag gegaan met de aanbevelingen. In september 2018 is een tweede scan uitgevoerd en toen is geconcludeerd dat de NIWO

de aanbevelingen uit de eerste scan adequaat heeft doorgevoerd en de Avg-compliance goed is. De NIWO heeft nu een privacy volwassenheidsniveau van 4 uit 5 (hoogst haalbare voor type organisatie zoals NIWO). Dit betekent dat het proces voorspelbaar is en organisatiebreed formeel is vastgesteld.

Risicomanagement

De directie van de NIWO is verantwoordelijk voor het inrichten en onderhouden van een adequate interne beheersingsomgeving, conform de geldende wet- en regelgeving. De interne beheersingsomgeving beoogt een redelijke mate van zekerheid te bieden ten aanzien van de identificatie en de beheersing van risico's.

In 2018 is het stelsel voor risicomanagement definitief ingevoerd om de geïdentificeerde risico en de effectieve beheersing van de risico's vast te leggen. Het risicomanagementsysteem is een jaar eerder ingericht en getest, waarbij de risico's en bijbehorende beheersmaatregelen in kaart zijn gebracht. Periodiek overlegt het management van de NIWO over de risico's, de benoemde beheersingsmaatregelen om deze risico's zo veel mogelijk te mitigeren en de effectiviteit van de beheersingsmaatregelen gedurende de rapportageperiode. Met de rapportage uit het risicomanagementsysteem toont de directie periodiek aan dat risico's die het voortbestaan van de NIWO raken zijn geïdentificeerd, geprioriteerd en op een systematische wijze worden beheerd. Hiertoe zijn de operationele, financiële en andere risico's voor de continuïteit van de bedrijfsvoering van de NIWO systematisch in kaart gebracht, evenals de met het oog op beheersing van die risico's getroffen maatregelen.

Gezien de wettelijke taakstelling van de NIWO en de financiering door de sector is de risicohouding van de NIWO als risico-avers te beschouwen. Hierbij is rekening gehouden met het opstellen van het risicomanagementsysteem. De interne beheersingsomgeving kan echter niet garanderen dat doelstellingen daadwerkelijk worden behaald of dat alle mogelijke fouten, fraudegevallen en non-compliance aan relevante wet- en regelgeving volledig kunnen worden voorkomen.

De vier belangrijkste risico's die de NIWO onderkend heeft voor het boekjaar 2018 en de hierbij genomen beheersingsmaatregelen zijn:

1. Datalekken en niet compliant zijn aan de Avg.
 - a) Zie voorgaande paragraaf over de algemene verordening gegevensbescherming ten aanzien van de genomen beheersingsmaatregelen.

2. Geen/onvoldoende voorbereiding bij aanscherping van Europese regelgeving en andere Europese ontwikkelingen (Brexit).
 - a) Bewerkstelligen directe en tijdige betrokkenheid via ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over mobility package en Brexit;
 - b) Stelselmatige beoordeling voorstellen en advisering ministerie;
 - c) Informeel contact met de permanente vertegenwoordiging (pv) in Brussel;
 - d) In 2018 business case Brexit opgesteld en begonnen met het treffen van voorbereidingsmaatregelen.
3. Uitval geautomatiseerde koppelingen en uitval gedigitaliseerd klantloket.
 - a) Dubbele glasvezellijnen en dubbele routers;
 - b) SLA (Service Level Agreement) host partij.
4. Sterke fluctuaties zaaksaanbod/niet tijdige (snelle) verstrekking vergunningen en documenten.
 - a. Strakke voorraad en termijnbewaking in InProces;
 - b. Multi-inzetbaarheid medewerkers;
 - c. Voldoende structurele capaciteit voor behandeling iets bovengemiddeld zaaksaanbod.

Op basis hiervan is een controleplan opgesteld en wordt de voortgang op de beheersmaatregelen periodiek getoetst. Bovenstaande risico's kunnen een materiële impact hebben op het resultaat en de financiële positie van de NIWO.

De set aan risico's is goed geschikt voor het interne risicomanagement en heeft vooral een intern karakter gericht op de bedrijfsvoering. Tegelijkertijd heeft de NIWO ook te maken met externe risico's op stelselniveau. Een extern risico is bijvoorbeeld het risico van een gebrekkige aansluiting van de vergunningverlening van de NIWO op het toezicht en de handhaving door andere partners in de keten. Dit kan er toe leiden dat de spontane nalevingsplicht daalt en/of het bezit van een vergunning niet per se garant meer staat voor het zijn van een kwalitatieve transportpartner. Dit effect wordt versterkt indien gevallen van misstanden en malafide ondernemingen in de media bekend worden gemaakt en de vergunning op die manier in aanzien verliest. Ook in de evaluatie kwam dit aspect naar voren. Om die reden zal in 2019 de set aan risico's worden aangevuld door ook risico's vanuit samenwerking in de keten (nationaal en internationaal) mee te nemen.

Gedurende 2018 hebben bovenstaande risico's geen materiële impact gehad op het resultaat. Geziende financiering door de jaarlijkse heffing, het aanwezige eigen vermogen en het ontbreken van externe leningen zijn de liquiditeitsrisico's en renterisico's ook in 2018 minimaal geweest. De NIWO heeft geen financiële instrumenten.

Koersrisico's hebben alleen betrekking op de inkoop van TIR-carnets in Zwitserse Franken, deze hebben geen materiële impact op de jaarrekening.

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

Klachten, schadeclaims en Wob-verzoeken

In het verslagjaar heeft de NIWO geen klachten en geen schadeclaims ontvangen. De NIWO ontving geen verzoek op grond van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob).

KleinLef

De NIWO is actief lid van KleinLef. Per 2018 is de directeur van de NIWO lid van het dagelijks bestuur van KleinLef. Deze netwerkorganisatie behartigt de belangen van ruim 30 kleinere publieke uitvoeringsorganisaties waarbij het gaat om kennisdeling, samenwerking, vraagbundeling en belangenbehartiging. De NIWO is in het verslagjaar onder andere actief geweest als aanjager op het terrein van de gegevensbescherming en nauw betrokken bij het creëren van samenwerking op personeelsgebied.

Personeel

Personeelsvertegenwoordiging

De NIWO heeft een personeelsvertegenwoordiging (PVT), die beschikt over aan de Wet op de Ondernemingsraden ontleende rechten. De rechten en plichten van de PVT, alsmede de procedures die gevolgd moeten worden om de PVT goed te laten functioneren, zijn uitgewerkt in een reglement. De PVT bestond in het verslagjaar uit vier leden. De PVT en de directie hebben in 2018 één keer formeel en een enkele keer informeel overleg gevoerd. Onderwerpen waren onder andere de invoering van het generieke functiehuis en het pensioendossier (eventuele waardeoverdracht naar ABP).

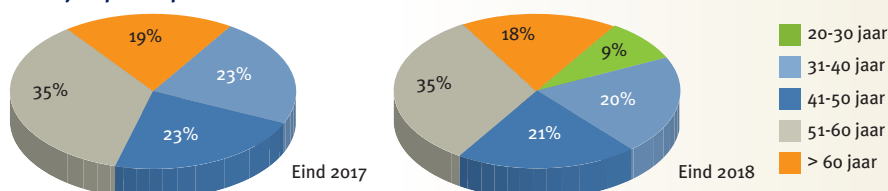
Meest opmerkelijke stap die in het verslagjaar met instemming van de PVT kon worden gezet was de invoering van het generieke functiehuis, medio 2018. Korte toelichting: een functie kan worden gedefinieerd als het samenstel van feitelijk opgedragen taken en werkzaamheden en de functiebeschrijving is hiervan een weergave. Het ingevoerde functiehuis is opgebouwd uit zogenoemde generieke functiebeschrijvingen, beschrijvingen die kunnen worden toegepast op verschillende functies dwars door de organisatie. Aldus komen functies die qua aard en niveau van de werkzaamheden gelijk zijn, in dezelfde functiebeschrijving terecht. Deze zijn vervolgens gerangschikt in functiecategorieën. Het gaat daarbij om de categorieën management, primair proces, beleid & advies en bedrijfsvoering. Voor wat betreft de waardering van de functies binnen een dergelijke categorie is het zwaarste functiebestanddeel bepalend voor het functieniveau, mits deze substantieel en structureel is. Aldus is een moderne, transparante en flexibele opbouw van de formatie gerealiseerd.

Integriteit

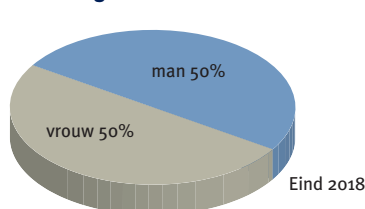
Om de integriteit van de medewerkers van de NIWO te waarborgen is in 2014 ingevoerd dat alle medewerkers eens per vijf jaar een Verklaring omtrent het gedrag (VOG) moeten overleggen. Nieuwe medewerkers moeten voordat ze in dienst komen een VOG overleggen. De Gedragscode Integriteit Rijk maakt sinds 2017 integraal onderdeel uit van de NIWO-arbeidsvoorwaarden, met uitzondering van de bepalingen van onderdeel 5.1 (afleggen eed of belofte). Naast het periodiek overleggen van een VOG wordt bij de indiensttreding gewezen op het belang van integer handelen. Uiteraard maakt integriteit onderdeel uit van het jaarlijkse functioneringsgesprek. De invoering Wet normalisering arbeidsvoorwaarden ambtenaren heeft voor de NIWO beperkte betekenis omdat de NIWO sinds jaar en dag met arbeidsovereenkomsten overeenkomstig het Burgelijk Wetboek werkt. De effecten zullen zich beperken tot issues als de invoering van de eedaflegging.

Personeelsopbouw

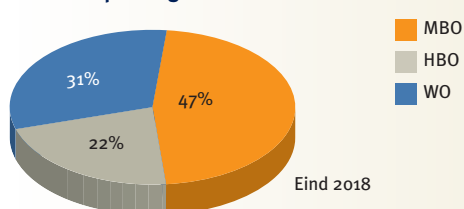
Leeftijdsoopbouw personeel



Percentage mannen en vrouwen



Opleidingsniveau



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

| | 2016 | 2017 | 2018** |
|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Directie | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Financiële en facilitaire zaken | 10,0 | 8,7 | 8,5* |
| Vergunningen en documenten | 14,2 | 15,2 | 14,7 |
| (van wie TIR-carnet) | (0,6) | (0,5) | (0,3) |
| Beleid, Bezwaar en Beroep | 2,0 | 2,0 | 1,4 |
| Totaal | 27,2 | 26,9 | 25,6 |

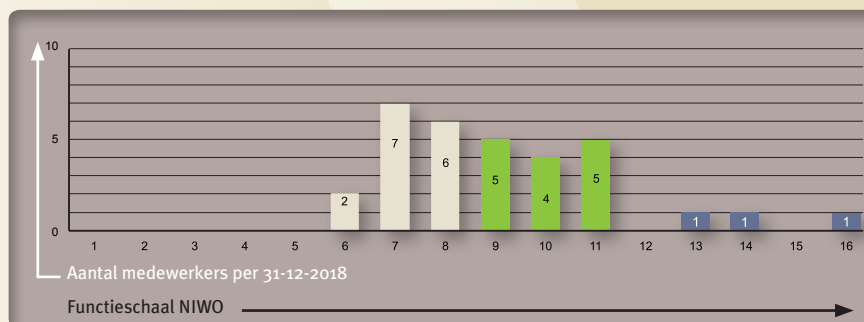
* Ook medewerkers die zijn ondergebracht bij Financiële en facilitaire zaken worden ingezet in het primaire proces, in 2018 gaat het om 2,6 fte (infolijn en VIHB-registratie).

** In 2018 is er een aantal medewerkers ingehuurd via een uitzendbureau. Deze zijn – voorzover aan de orde: net als in voorafgaande jaren - niet meegeteld als fte.

In 2018 bedraagt de gemiddelde loonsom € 61.409 per werknemer (in 2017 € 60.501). Gedurende het verslagjaar waren gemiddeld 31,5 werknemers in dienst of werkzaam via een uitzendbureau. In 2017 betrof het 31 werknemers.

Ziekteverzuim

Het ziekteverzuim over 2018 was hoog, namelijk 8,5%. Dit voor de NIWO zeer hoge ziekteverzuim is verklaarbaar door vier langdurig zieken binnen de organisatie, hetgeen op het ziekteverzuimpercentage binnen een klein personeelsbestand een aanzienlijk effect heeft. Bedoeld langdurig ziekteverzuim was te wijten aan externe factoren, waaronder ernstige fysieke aandoeningen die geen relatie met de werkomstandigheden binnen de NIWO hadden. De aard van dit ziekteverzuim is zodanig dat de verwachting is dat twee medewerkers ook in 2019 langdurig afwezig zullen zijn.



Salariëring en de Wet normering topinkomens (WNT)

De salariëring bij de NIWO is afgeleid van de bezoldiging van rijksambtenaren en gebaseerd op een werkweek van 40 in plaats van 36 uur. Als bekend zijn de voor het personeel in de rijksoverheid geldende BBRA-schalen bedoeld voor personeel dat 36 uur werkt. De NIWO volgt - met een jaar vertraging - de gemiddelde cao-loonontwikkeling zoals is vastgesteld door het CBS. De in januari van elk jaar bepaalde indexatie wordt aangepast wanneer blijkt dat het indexcijfer van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid substantieel afwijkt. In 2018 was de loonindexatie 1,5%.

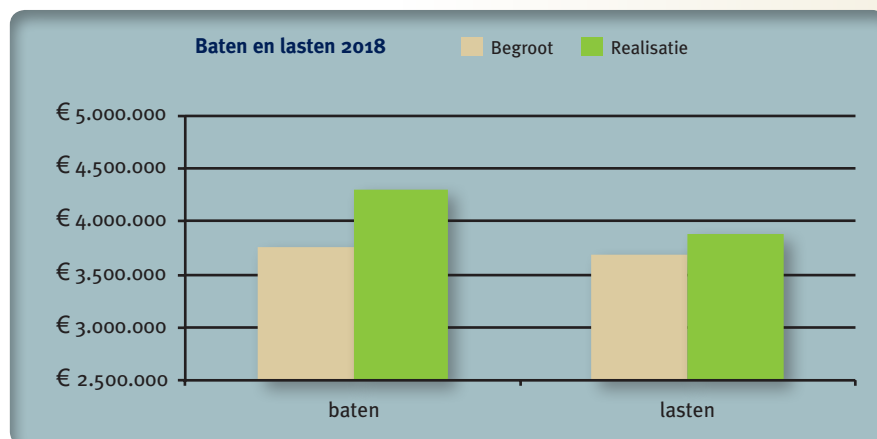
De bezoldiging van de directeur van de NIWO - die een fulltime dienstverband heeft van 40 uur - is opgebouwd uit een beloning overeenkomstig schaal 16 van de bij de NIWO gehanteerde, van het BBRA afgeleide salarisindeling, de bijtelling voor een leaseauto, een pensioenvoorziening en een premie voor een aanvullende pensioenverzekering. De som hiervan lag in 2018 uiteraard onder het in de WNT bedoelde bezoldigingsmaximum.

Financiële resultaten en vermogenspositie

De jaarrekening 2018 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 2018

De jaarrekening 2018 laat een positief jaarresultaat zien van € 375.468. Dit is hoger dan in de begroting voor 2018 was voorzien. Het totaalbedrag aan baten bedraagt € 4.289.891, dat is +14,0% hoger dan begroot. Het totaalbedrag aan lasten bedraagt € 3.912.925, dit is +6,6% hoger dan begroot.



Vaststellen jaarstukken 2017 en bestemming resultaat

De directie heeft op 12 maart 2018 de balans en de staat van baten en lasten over 2017 vastgesteld. Het bedrijfsresultaat over 2017 van € 1.659.192 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 in het verleden met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat overeengekomen om de algemene reserve vast te stellen op maximaal één jaar exploitatiekosten. De huidige reserve (exclusief TIR-carnet) zit daar boven en bedraagt per 31 december 2018 € 4.089.147. De maximaal op te bouwen reserve bedraagt op basis van de exploitatiekosten in 2018 (exclusief TIR-carnet) € 3.887.613. In 2018 is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat akkoord gegaan met een eenmalige overschrijding van het maximum op 31 december 2018, met de intentie om in 2019 een nieuw vast maximaal bedrag van de algemene reserve overeen te komen.

Begroting 2019

De begroting voor 2019 met een negatief resultaat van 3.400 is door de minister van Infrastructuur en Waterstaat goedgekeurd en aan de directie van de NIWO bekend gemaakt bij brief van 13 november 2018. De begroting is onderdeel van een meerjarenbegroting van vijf jaar, waarbij er naar gestreefd wordt het gemiddelde saldo budgettair neutraal te laten zijn.

Tarieven vergunningverlening

Na een periode van zeven jaar zonder tariefstijgingen, heeft de NIWO in 2018 enkele tarieven verlaagd. De NIWO heeft haar tarieven voor vergunningaanvragen en halfjaarlijkse heffingen in 2019 kunnen handhaven op hetzelfde niveau als in 2018. Gezien de inflatie over deze jaren betekent dit alles dat er, in reële termen gerekend, sprake is van een continue kostenverlaging voor de transportondernemingen.

Vooruitblik

Doelstelling van de NIWO is het bevorderen van het goed functioneren van de markt van het binnenlandse en grensoverschrijdende beroepsgoederenvervoer over de weg. De NIWO, zo blijkt ook uit het evaluatieonderzoek van AEF naar het functioneren van de NIWO, realiseert dit onder meer door op een betrouwbare en kwalitatieve wijze te toetsen op de vier wettelijke vergunningscriteria.

De ambities van de NIWO voor 2019 zijn gericht op borging van het kwaliteitsniveau van de vergunningverlening en het streven naar één publiek loket voor het wegtransport. De NIWO neemt daartoe de volgende maatregelen:

- Borging van de huidige kwaliteit van de bedrijfsvoering (zie de aanbeveling van AEF, blz. 16 van het evaluatierapport) door het tijdig aantrekken van nieuwe behandelaars. Verjonging in combinatie met een vitaliteitsregeling moet leiden tot het borgen van waardevolle kennis binnen de organisatie.
- Verdubbeling van het aantal onderzoekers moet leiden tot intensievere controles op de naleving van de eisen van vergunningverlening. Nader onderzoek zal worden gedaan naar:
 - ▶ De koerierssector in het algemeen.
 - ▶ De permanente en daadwerkelijke inbreng van de vakbekwaamheid, waarbij wordt onderzocht of het niet slechts om een ‘papieren inbreng’ gaat.
 - ▶ De financiële verstengeling bij samenwerkingsverbanden (v.o.f.’s, maatschappijen etc.)
 - ▶ De ondernemingen die bij de Kamer van Koophandel staan ingeschreven als transportonderneming maar geen vergunning bezitten.
 - ▶ De ondernemingen die hun vergunning op eigen verzoek laten intrekken of niet verlengen, terwijl er mogelijk nog beroepsgoederenvervoer wordt verricht.
 - ▶ De data in het voertuigregistratiesysteem en het analyseren van bijzonderheden.
- Blijvend streven naar intensievere samenwerking in de keten (zie de aanbeveling van AEF, blz. 15 van het evaluatierapport):
 - ▶ Op nationaal niveau is de samenwerking met de handhavende instanties zoals de ILT, inspectie SZW, politie e.d. goed, maar deze kan verder worden verbeterd. Hoewel de NIWO al deelneemt aan bijvoorbeeld het TIEC, integrale onderzoeken van de politie e.d., is in de praktijk gebleken dat de vergunningplicht binnen de transportsector een onderbelicht onderwerp is; hiervoor aandacht vragen blijft dus noodzakelijk.
 - ▶ De laatste jaren is veel geïnvesteerd in het aanhalen van de banden met

buitenlandse ‘zusterorganisaties’. De NIWO neemt deel aan internationale overleggen, zoals het International Transport Forum (ITF) en de International Road Transport Union (IRU). Eind 2017 heeft de NIWO een internationale conferentie in Den Haag georganiseerd en in maart 2019 zal de ITF, op uitnodiging van Nederland, haar vergadering in Nederland (Den Haag) houden. Verder zijn de eerste resultaten zichtbaar van de informatie-uitwisseling tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk over malafide transportondernemingen, waarbij een aanvraag in Nederland is geweigerd op basis van informatie verkregen uit het VK.

- ▶ Bij de voorbereiding op de Brexit is, bijvoorbeeld bij het opstellen van de desbetreffende beleidsregel die begin 2019 is gepubliceerd, nuttig gebruik gemaakt van de contacten met het VK en Ierland. Dergelijke contacten worden EU-breed gekoesterd en waar nodig in 2019 aangehaald.
- Introductie van een voertuig registratie systeem (VRS). Met de invoering van een VRS heeft de NIWO voor ogen dat een vergunningbewijs alleen wordt verstrekt indien een onderneming daadwerkelijk over een voertuig beschikt.
- Afhankelijk van de totstandkoming van het mobility package van de Europese Commissie zal de voorbereiding van het verzamelen van chauffeursgegevens ter hand worden genomen.
- De NIWO streeft naar verdere digitalisering. Dit zal onder meer worden bewerkstelligd door het gebruik van het sinds ruim twee jaar beschikbare digitale klantloket te bevorderen en door de beoogde pilot voor ‘documentloos rijden’ in Benelux-verband verder voor te bereiden. Het bij de NIWO in gebruik zijnde zaakstelsel zal door updates verder worden verbeterd.

De meerjarige begrotingsconsequenties zijn beperkt. Feitelijk zal het in hoofdzaak gaan om een structurele personeelsuitbreiding van circa drie fte voor onderzoek.

In combinatie met veel aandacht voor de core-business zullen deze initiatieven er toe leiden dat de NIWO zich kan blijven manifesteren als een zorgvuldig, snel en innovatief werkende publieke dienstverlener.

www.niwo.nl/film

Rijswijk, 7 maart 2019

mr Gerrit Jan Olthoff,



Eurovergunningen

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

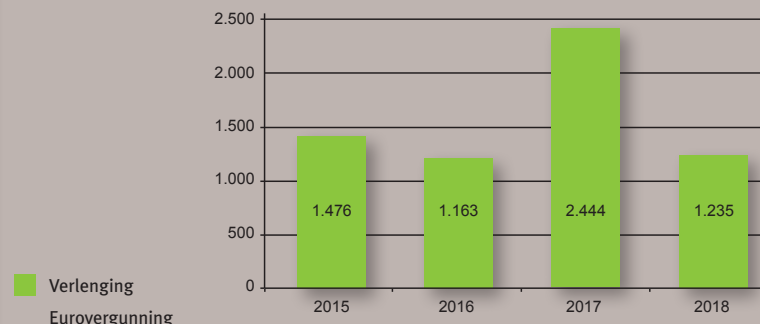
De NIWO toetst een aanvraag voor een Eurovergunning op vier vergunningvoorwaarden. Dit zijn de eisen van reële vestiging, betrouwbaarheid, financiële draagkracht (eis van kredietwaardigheid) en vakbekwaamheid. Daarnaast mag er geen sprake van zijn dat een vergunning voor criminele activiteiten kan worden gebruikt. Met andere woorden: er mag geen sprake zijn van toepassing van de Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur (Wet Bibob).

Aanvragen

In 2018 ontving de NIWO 1.860 aanvragen voor een nieuwe Eurovergunning en 1.235 aanvragen voor verlenging van de Eurovergunning. In totaal dus 3.095 aanvragen.



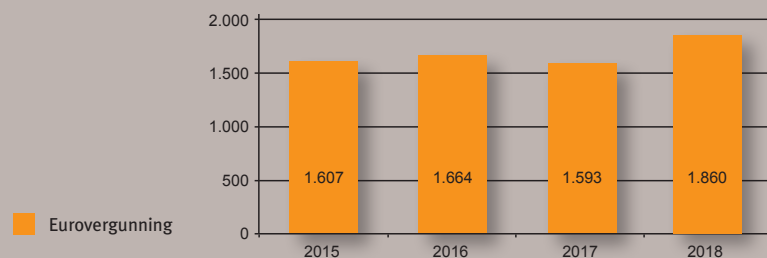
Ontvangen aanvragen voor verlenging van de Eurovergunning



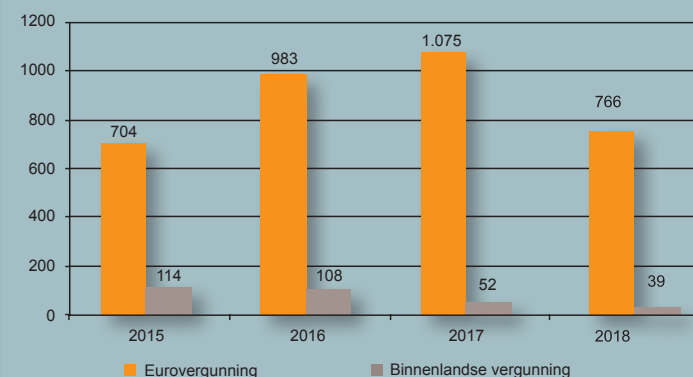
Intrekkingen of geen verlenging

In 2018 zijn er in totaal 805 vergunningen ingetrokken of niet verlengd. Het gaat om 766 Eurovergunningen en 39 vergunningen voor binnenlands vervoer. De NIWO trekt een vergunning in als een onderneming niet meer aan een of meer vergunningvoorwaarden voldoet. Een onderneming kan de vergunning ook op eigen verzoek laten intrekken (29% van de beëindigingen). In 25% van de gevallen is de beëindiging het gevolg van een wijziging van de rechtsvorm: de nieuwe transportonderneming zet de vervoersactiviteiten voort, waarbij de vergunning van de oude onderneming wordt ingetrokken. Na het uitspreken van een faillissement wordt een vergunning ook 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.

Ontvangen aanvragen voor een Eurovergunning



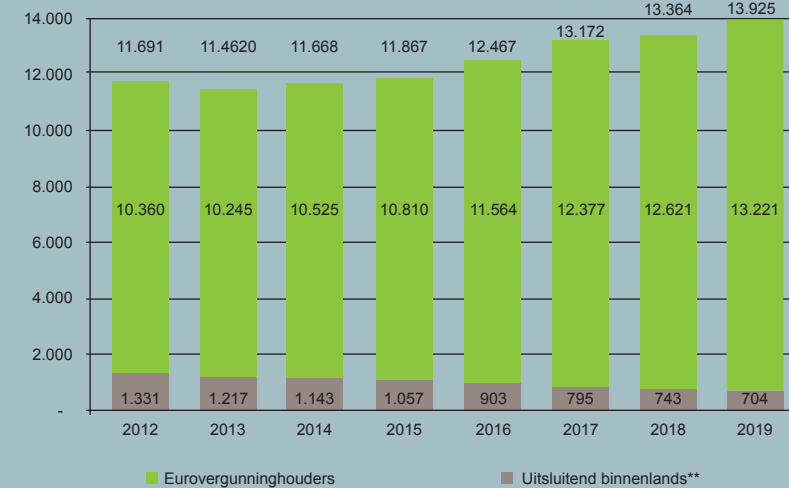
Intrekkingen en niet verlengde Eurovergunningen



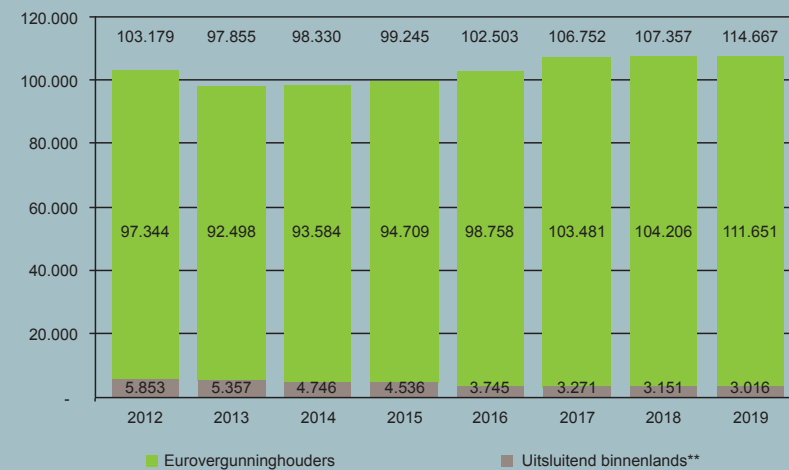
Aantal vergunninghouders en vergunningbewijzen

Op 1 januari 2019 telt Nederland 13.925 transportondernemingen met een vergunning voor beroepsgoederenvervoer over de weg, dat zijn er per saldo 561 meer dan een jaar eerder (+ 4,2%). In het voertuig moet tijdens het vervoer altijd een vergunningbewijs aanwezig zijn. Voor bedrijven met een Eurovergunning is dat een gewaarmerkte kopie van de Eurovergunning, ofwel het (Euro)vergunningbewijs. Voor bedrijven met een binnenlandse vergunning is dat het binnenlandse vergunningbewijs. Samen bezitten de vergunninghoudende bedrijven 114.667 vergunningbewijzen. Het aantal uitstaande vergunningbewijzen nam in 2018 per saldo toe met 7.310 (+ 6,8%).

Aantal vergunninghouders op 1 januari van elk jaar



Aantal vergunningbewijzen op 1 januari van elk jaar



Verdeling vergunninghouders naar aantal vergunningbewijzen

Stand per 1 januari 2019*

| Aantal vergunningbewijzen in bezit | Totaal aantal vergunninghouders | Waarvan met: | | Totaal aantal vergunningbewijzen | Waarvan met: | |
|------------------------------------|---------------------------------|----------------|---------------------------|----------------------------------|------------------------|-------------------------------|
| | | Eurovergunning | binnenlandse vergunning** | | Eurovergunningbewijzen | binnenlandse vergunningbew.** |
| geen | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1 | 5.571 | 5.321 | 250 | 5.571 | 5.321 | 250 |
| 2 | 1.997 | 1.855 | 142 | 3.994 | 3.710 | 284 |
| 3 | 1.140 | 1.056 | 84 | 3.420 | 3.168 | 252 |
| 4 | 739 | 690 | 49 | 2.956 | 2.760 | 196 |
| 5 | 630 | 587 | 43 | 3.150 | 2.935 | 215 |
| 6 - 10 | 1.614 | 1.540 | 74 | 12.481 | 11.904 | 577 |
| 11 - 20 | 1.088 | 1.054 | 44 | 16.118 | 15.485 | 633 |
| 21 - 50 | 777 | 760 | 17 | 21.933 | 24.425 | 508 |
| 51 - 100 | 244 | 244 | 0 | 16.793 | 16.793 | 0 |
| 101 - 250 | 91 | 90 | 1 | 12.836 | 12.735 | 101 |
| > 250 | 23 | 23 | 0 | 12.415 | 12.415 | 0 |
| Totaal | 13.925 | 13.221 | 704 | 114.667 | 111.651 | 3.016 |

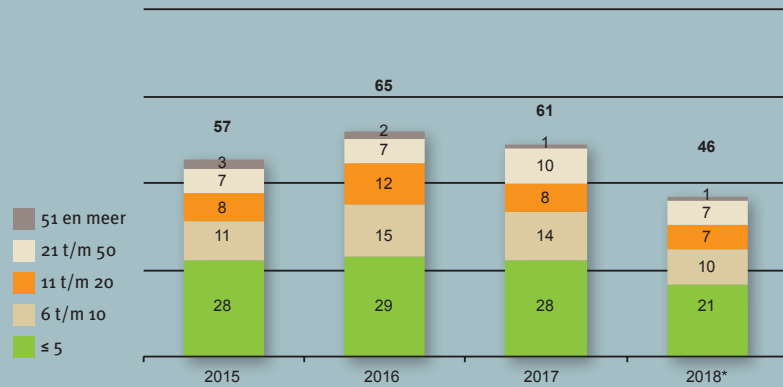
* De vergunningenstand per 1-1-2018 is inclusief overbruggingsbewijzen (Op 1-1-2019: 45 bedrijven met 436 bewijzen).

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

Faillissementen

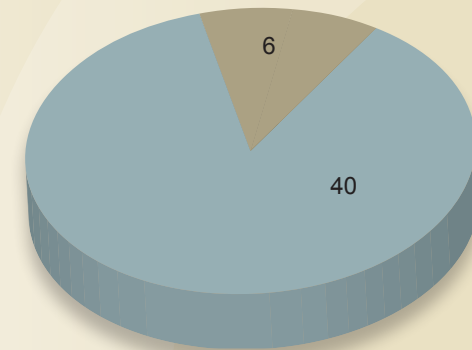
De faillissementscijfers betreffen transportondernemingen die op faillissementsdatum in bezit waren van een (Euro)vergunning voor beroepsgoederenvervoer over de weg. In 2018 gingen 46 vergunninghouders failliet die samen 537 vergunningbewijzen in bezit hadden.

Faillissementen naar bedrijfsomvang

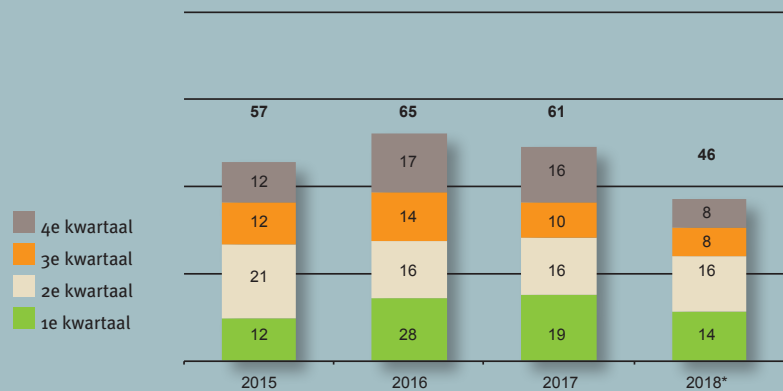


Faillissementen naar rechtsvorm

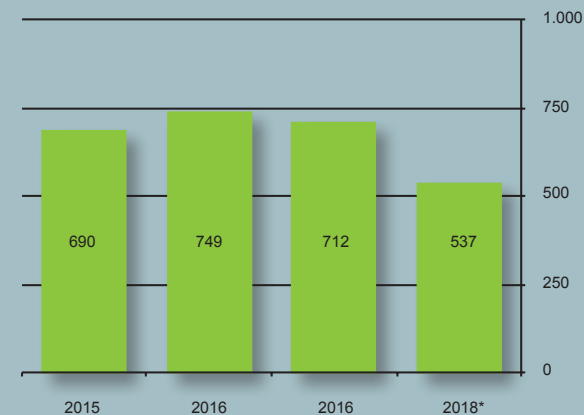
- B.V.
- Eenmanszaak



Faillissementen per kwartaal



Aantal vergunningbewijzen bij faillissement



*) zoals bij de NIWO bekend op 31 januari 2019.

Onderzoek risicobedrijven

Gedurende de vergunningperiode controleert de NIWO de zogenoemde risicobedrijven jaarlijks op de eis van financiële draagkracht (ofwel kredietwaardigheid). Aan de hand van opgevraagde financiële stukken stelt de NIWO vast of de onderneming nog steeds voldoende risicodragend vermogen heeft voor het aantal opgenomen vergunningbewijzen én of de onderneming als risicobedrijf moet blijven aangemerkt. Een bedrijf wordt risicobedrijf genoemd, als de solvabiliteitsratio minder is dan 20% of als er gebruik wordt gemaakt van een achtergestelde lening bij het bepalen van het risicodragend vermogen.

Begin 2018 stonden 1.207 risicobedrijven voor de jaarlijkse controle gepland. Gedurende het jaar zijn 60 bedrijven uit deze groep gestopt met de transportactiviteiten; zij bezitten geen Eurovergunning meer. Van de resterende 1.147 bedrijven is het onderzoek bij 1.005 bedrijven afgerond, bij 142 bedrijven is het onderzoek eind 2018 nog gaande.

Tot nu toe zijn de resultaten: circa 26% is geen risicobedrijf meer, circa 70% blijft aangemerkt als risicobedrijf en circa 4% (45 bedrijven) voldoet niet langer aan de eis van financiële draagkracht. Aan deze 45 bedrijven is een voornemen tot intrekking van de vergunning gestuurd. Hierop hebben 29 ondernemingen nieuwe financiële stukken aangeleverd, waarmee alsnog voldoende risicodragend vermogen is aangetoond. Van 13 ondernemingen worden nog nieuwe financiële stukken verwacht en van 3 ondernemingen is de vergunning ingetrokken.

In 2018 zijn 626 ondernemingen bij het verlenen of verlengen van de vergunning aangemerkt als risicobedrijf. Deze worden, samen met de bedrijven die na de controle in 2018 als risicobedrijf blijven aangemerkt, medio juli 2019 aangeschreven voor het onderzoek risicobedrijven 2019.

Meldpunt misstanden

De NIWO heeft een meldpunt voor misstanden in de transportsector. Via 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 2018 zijn er 146 meldingen via het meldpunt ontvangen. 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 onderneming niet (meer) aan

de vergunningvoorwaarden voldoet of een onderzoek ter plekke. Waar nodig worden andere partijen als de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) geïnformeerd, zodat deze actie kunnen ondernemen. Met name bij ondernemingen die geen vergunning (meer) hebben. Daar waar mogelijk en gewenst heeft de melder een terugkoppeling over de melding ontvangen van de NIWO.



Bibob zaken

De NIWO is bevoegd om het 'instrument van de Wet Bibob' te gebruiken. De Wet Bibob is voor de overheid in het leven geroepen om te voorkomen dat zij ongewild criminele activiteiten faciliteert. Op grond van deze wet kan de NIWO een vergunning weigeren, intrekken (of aan voorschriften binden), wanneer 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'). Het startpunt van dergelijke Bibob-onderzoeken kan verschillen. Zo kan naar aanleiding van een (media)bericht, na gerichte informatie van toezichthouders, een tip van de officier van justitie of eigen informatie worden geacteerd. Het eigen onderzoek van de NIWO strekt zich uit tot raadpleging van verschillende (open en gesloten) bronnen en het benaderen van instanties, zoals de Kamer van Koophandel, de RDW, het Justitieel Documentatie Systeem en het Transport Informatie en Expertise Centrum (TIEC), waaraan onder meer de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW), de douane en de politie deelnemen. Het eigen onderzoek kan leiden tot adviesaanvraag bij het Landelijk Bureau Bibob (LBB).

De NIWO blijft zich bezig houden met intensivering van haar contacten met politie, douane, Openbaar Ministerie, ILT, ISZW, KvK, RDW en Belastingdienst en zal haar samenwerking verstevigen op dit vlak. Zo bezocht de NIWO in het verslagjaar het tweede Landelijke Bibob-congres waar de nodige contacten zijn geïntensiveerd en kennis is vergaard.



8



3



4

Net als in voorgaande jaren heeft de NIWO in verschillende zaken de mogelijkheden van de Wet Bibob toegepast. Het startpunt van vier zaken was gelegen in een tip van het OM, waarna eigen onderzoek is gestart. De NIWO wordt door het OM conform artikel 26 van de Wet Bibob 'slechts' gewezen op de mogelijkheid om een advies aan te vragen bij het LBB, er wordt geen achterliggende informatie verschaft.

In het verslagjaar zijn er drie adviezen aangevraagd bij het LBB, deze zaken zijn nog niet afgerond. De overige zaken zijn ofwel zonder tussenkomst van het LBB afgedaan of zijn in 2018 nog niet afgerond. In een geval is er beroep ingesteld tegen een beslissing naar aanleiding van een negatief Bibob-advies, dit wordt in het onderdeel 'Beroepschriften' nader toegelicht.



VIHB-registraties

Bedrijven (of gemeenten) die in Nederland bedrijfsafvalstoffen of gevaarlijke afvalstoffen inzamelen, vervoeren, verhandelen of erin bemiddelen, moeten vermeld staan op de lijst van inzamelaars, de VIHB-lijst. Buitenlandse bedrijven, die deze activiteiten uitvoeren op Nederlands grondgebied, moeten ook op de lijst staan. De NIWO beoordeelt de aanvraag en stelt vast of het bedrijf aan de gestelde voorwaarden voldoet.

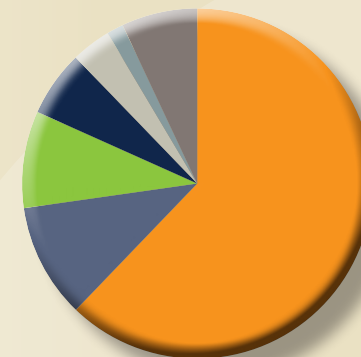
Als bewijs van registratie ontvangen bedrijven een VIHB-certificaat (origineel). Speciaal voor vervoerders zijn gewaarmerkte kopie VIHB-certificaten beschikbaar die tijdens het vervoer op de auto of het schip aanwezig moeten zijn.

Vanaf 1 januari 2018 wordt een VIHB-registratie voor onbepaalde tijd afgegeven. Tot en met 2017 was een VIHB-registratie vijf jaar geldig, waarna de registratie vernieuwd kon worden. Via een overgangsregeling is bewerkstelligd dat alle uitstaande VIHB-registraties voor onbepaalde tijd geldig zijn geworden. Door de registers van onder andere de Kamer van Koophandel te raadplegen, controleert de NIWO eerst of de onderneming nog aan de voorwaarden voldoet voor afgifte van een nieuwe VIHB-beschikking. Voorwaarde voor het behouden van een geldige VIHB-registratie is en blijft dat de ondernemingen permanent moeten voldoen aan de gestelde voorwaarden. De NIWO blijft deze ondernemingen dus periodiek controleren. Deze controle, ook wel screening genoemd, vindt zoveel mogelijk 'achter de schermen' plaats, dus zonder de onderneming te benaderen. Voor ondernemingen die over een (Euro)vergunning voor wegvervoer beschikken, wordt de screening volledig gesynchroniseerd met de vijfjaarlijkse controle op de Wwg-voorwaarden. Als controle achter de schermen niet goed mogelijk is, bijvoorbeeld bij in het buitenland gevestigde bedrijven, dan wordt de onderneming (per e-mail) verzocht om actuele informatie toe te zenden.

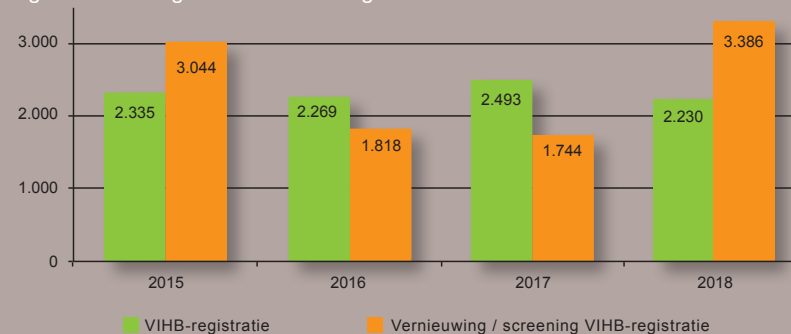
Op 1 januari 2019 staan er 22.015 bedrijven op de VIHB-lijst, 1.452 meer dan een jaar eerder (+7,0%). Deze bedrijven komen uit 40 verschillende landen tot Hong Kong aan toe. Het merendeel van de bedrijven is gevestigd in Nederland (62%), gevolgd door Polen (11%) en Duitsland (9%). Per 1 januari 2019 staat op 31% van de VIHB-certificaten geen einddatum meer.

VIHB-registraties per land per 1-1-2019

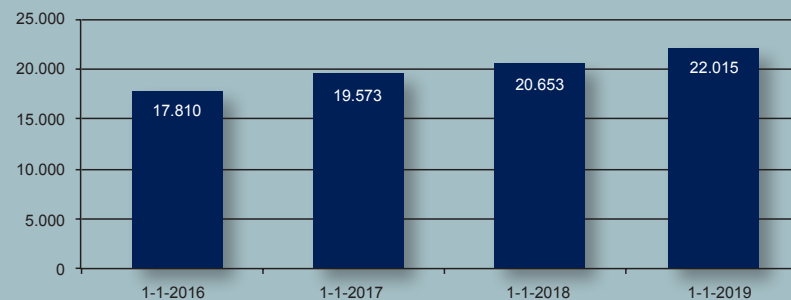
| | |
|----------------|-----|
| Nederland | 62% |
| Polen | 11% |
| Duitsland | 9% |
| België | 6% |
| Roemenië | 4% |
| Bulgarije | 2% |
| Overige landen | 7% |



Toegekende aanvragen voor een VIHB-registratie



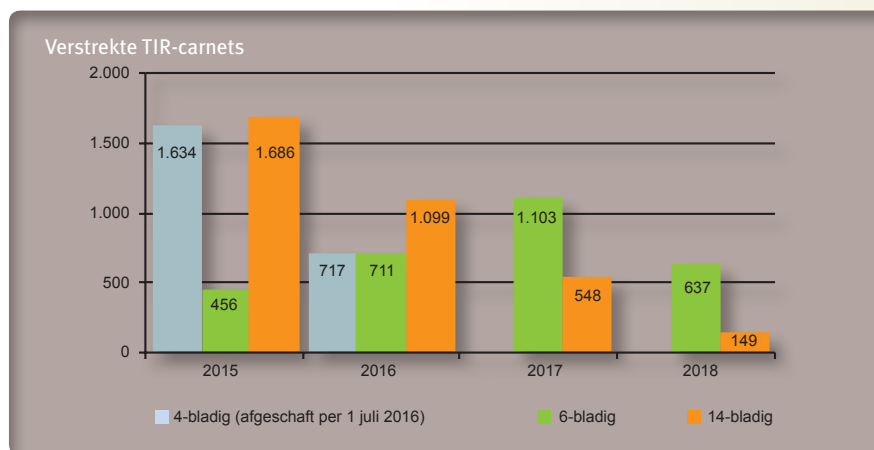
Aantal bedrijven met een VIHB-registratie



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

Het TIR-systeem is een internationaal douane-transito-systeem voor goederenvervoer over de weg. Het transport vindt plaats onder douaneversluiting, waarbij de goederen worden vergezeld van een TIR-carnet. Dit is een controledocument dat erkend wordt door de douaneautoriteiten van het land van vertrek, doorgang en bestemming. Afhankelijk van het aantal te passeren douane-grensovergangen, kan de vervoerder bepalen of er een 6- of 14-bladig TIR-carnet nodig is. De Europese Unie is een douane-unie; de buitengrens is de douane-grensovergang. Ook Wit-Rusland, Rusland en Kazachstan vormen een douane-unie.

De NIWO verstrekt TIR-carnets zowel aan beroepsgoederenvervoerders als aan eigen vervoerders uit Nederland onder de voorwaarde dat zij zijn toegelaten tot het TIR-systeem. De afgelopen jaren is er een aanzienlijke afname van de vraag naar carnets. Ondanks initiatieven van de IRU om het gebruik van TIR-carnets te stimuleren, blijft de vraag afnemen. Enerzijds door de toetreding van meerdere landen tot de Overeenkomst gemeenschappelijke douanevervoer anderzijds door de aanvullende garantiestelling door de douane-unie Rusland, Wit-Rusland en Kazachstan en het uitblijven van een doorbraak van e-TIR. Een eventuele no deal Brexit heeft evenmin geleid tot een stijging van aanvragen voor TIR-carnets.



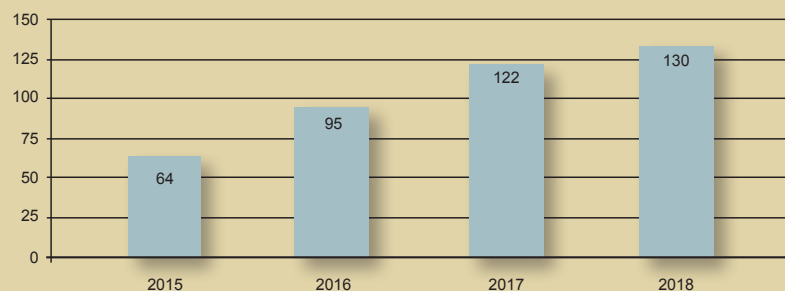


Overige documenten

Verklaring voor visumaanvraag Rusland

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

Verstrekte verklaringen voor visumaanvraag Rusland



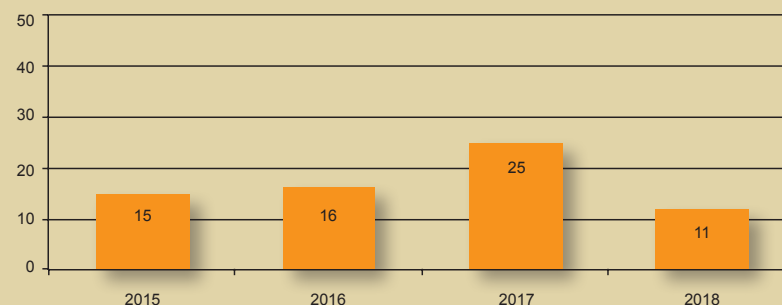
Nationaal certificaat personenvervoer

Busondernemingen die chauffeurs inschakelen uit landen buiten de Europese Unie moeten voor deze chauffeurs een nationaal certificaat personenvervoer hebben. Het nationale certificaat is vijf jaar geldig en kan daarna worden verlengd. In 2018 heeft de NIWO geen aanvragen voor dit certificaat ontvangen.

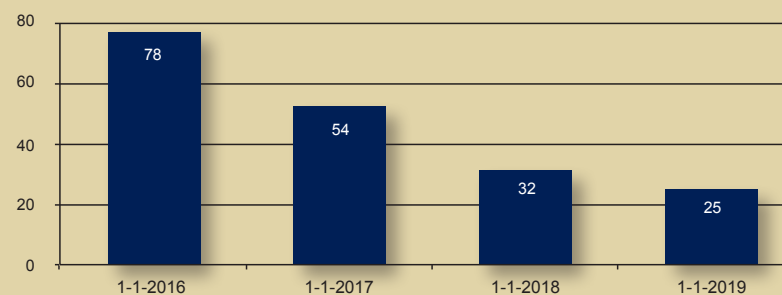
Bestuurdersattest goederenvervoer

Transportbedrijven die chauffeurs inschakelen uit landen buiten de Europese Unie moeten voor deze chauffeurs een bestuurdersattest beroepsgoederenvervoer hebben. Een bestuurdersattest is maximaal vijf jaar geldig.

Ontvangen aanvragen bestuurdersattest goederenvervoer



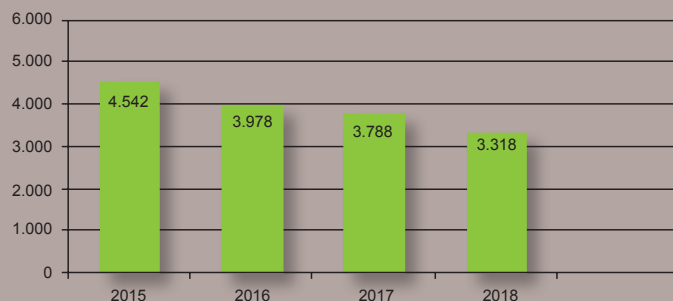
Uitstaande bestuurdersattesten goederenvervoer



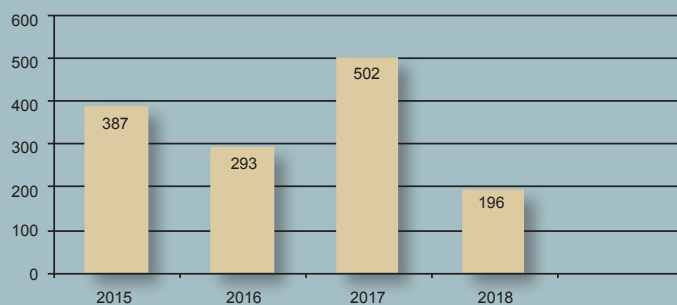
Rit- en termijnmachtigingen

Voor beroepsgoederenvervoer naar landen buiten de Europese Unie (EU) zijn ritmachtigingen nodig. De NIWO geeft ritmachtigingen uit 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. Een vijftal EU-landen (Bulgarije, Duitsland, Oostenrijk, Zweden en Finland) kennen 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. Voor Rusland, Turkije, Servië en Wit-Rusland bestaan ook termijnmachtigingen, waarmee het hele jaar gereden mag worden. Een overzicht van het aantal verstrekte rit- en termijnmachtigingen per land staat achterin dit jaarverslag.

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. Een CEMT-vergunning kan gebruikt worden in plaats van losse ritmachtigingen per land. Een 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 transportbedrijven met een Eurovergunning komen in aanmerking voor een CEMT-vergunning; eigen vervoerders kunnen geen CEMT-vergunning aanvragen.

Nederland krijgt jaarlijks een vast aantal CEMT-vergunningen, het zogenoemde basiscontingent van 150 CEMT-jaarvergunningen. Om het gebruik van milieuvriendelijke en veilige voertuigen te stimuleren kunnen deze CEMT-vergunningen worden omgewisseld in een groter aantal van de categorieën: 'Euro-IV-safe', 'Euro-V-safe' en 'Euro-VI-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.

CEMT-vergunningen en Brexit

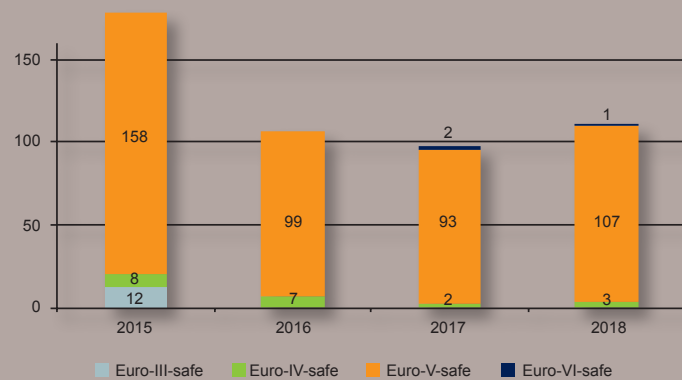
In aanloop naar de naderende (no deal) Brexit op 29 maart 2019 heeft de NIWO beleid ontwikkeld om de mogelijke gevolgen van de Brexit op te vangen. Indien de Eurovergunning niet langer geldig is voor het vervoer op het Verenigd Koninkrijk, kan onder dekking van een CEMT-vergunning worden gereden.

CEMT-verhuisvergunningen

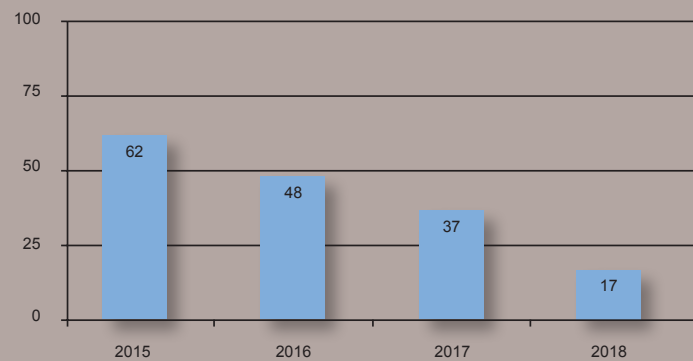
Speciaal voor internationale verhuizingen bestaan er CEMT-verhuisvergunningen. Deze kunnen onbeperkt worden uitgegeven.

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

Verstrekte CEMT-vergunningen



Verstrekte CEMT-verhuisvergunningen



Bezwaarschriften

De Algemene wet bestuursrecht (Awb) maakt het voor iedereen, die rechtstreeks is getroffen door een schriftelijk besluit van een bestuursorgaan, zoals de NIWO, mogelijk om hiertegen een bezwaarschrift in te dienen. Tijdens de bezwaarprocedure wordt het besluit waartegen het bezwaar is gericht volledig heroverwogen. De onderneming kan in de bezwaarprocedure nieuwe stukken overleggen om aan te tonen aan de gestelde eisen te voldoen en zij kan in een hoorzitting het bezwaarschrift mondeling toelichten.

Gezien de schorsende werking van de bezwaarprocedure bij de NIWO wordt deze periode vaak gebruikt door de betrokken onderneming om aan te tonen dat alsnog wordt voldaan aan de voorwaarden. Het betreft derhalve meestal geen juridische conflicten.

Begin 2018 liepen er nog een 24 bezwaarzaken uit 2016 en 2017. In 2018 ontving de NIWO 45 bezwaarschriften. In het verslagjaar zijn 13 bezwaarschriften alsnog ingetrokken en 48 keer is een beslissing op een bezwaarschrift genomen. Er zijn 13 bezwaarschriften gegrond verklaard, 3 gegrond verklaard met onderzoek binnen een jaar, 19 gegrond verklaard met de mededeling dat de onderneming is aangemerkt als risicobedrijf, 8 bezwaarschriften zijn ongegrond verklaard en 5 bezwaarschriften zijn niet-ontvankelijk verklaard. Op 1 januari 2019 waren 9 bezwaarzaken in behandeling.

| Bezwaargronden van afgehandelde bezwaren | Aantal |
|--|-----------|
| Aanvraag toegekend met classificatie risicobedrijf | 4 |
| Aanvraag buiten behandeling gesteld | 1 |
| Aanvraag partieel toegekend (minder bewijzen dan gevraagd) | 1 |
| | |
| Intrekking kredietwaardigheid | 25 |
| Intrekking vakbekwaamheid | 8 |
| Intrekking vakbekwaamheid en betrouwbaarheid | 2 |
| Intrekking Bibob | 1 |
| Intrekking reële vestiging | 1 |
| Intrekking op eigen verzoek onderneming | 1 |
| Intrekking vanwege uitschrijving KvK | 1 |
| | |
| Aanvraag vergunningbewijzen | 3 |
| Totaal | 48 |

In de tabel linksonder staat op welke gronden van de in 2018 afgehandelde bezwaarschriften een vergunning in de primaire besluitvormingsfase is afgewezen, ingetrokken of buiten behandeling is gesteld.

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 2018 hebben twee voorlopige voorzieningsprocedures plaatsgevonden bij het CBb.

Op 8 juni 2018 heeft het CBb een uitspraak gedaan op het verzoek van een ondernemer om een voorlopige voorziening. Het CBb stelde dat de NIWO onzorgvuldig heeft gehandeld door de onderneming er niet uitdrukkelijk op te wijzen dat zij er rekening mee moet houden dat haar aanvraag buiten behandeling wordt gesteld als de aanvraag niet binnen een bepaalde termijn wordt aangevuld. Normaal gesproken doet de NIWO dit altijd, maar het was per abuis nagelaten in de betreffende zaak. Het door de onderneming ingestelde beroep is ingetrokken.

In 2018 is door een onderneming waarvan de Eurovergunning was ingetrokken (op basis van een negatieve integriteitsbeoordeling (Wet Bibob)), een voorlopige voorziening gevraagd aan het CBb om de intrekking te schorsen. De onderneming zou dan met de Eurovergunning mogen blijven doorrijden tijdens de daarnaast lopende bezwaarprocedure. In afwijking van de door de NIWO gehanteerde hoofdregel wordt namelijk bij Bibob-procedures géén schorsende werking verleend aan de besluiten van de NIWO waartegen bezwaar wordt gemaakt. Het CBb heeft tijdens de zitting op 11 december 2018 de voorlopige voorziening ambtshalve ingetrokken en zowel de onderneming als de NIWO hebben ermee ingestemd om de bezwaarprocedure over te slaan en een rechtstreeks beroep te doen bij de bestuursrechter ingevolge artikel 7:1a van de Awb. De zitting bij de bestuursrechter zal begin 2019 plaatsvinden.

Mobility package

Onder het motto 'Europe on the move' heeft de Europese Commissie (EC) op 31 mei 2017 het zogeheten 'mobility package' gepresenteerd. Dit is een pakket aan maatregelen die de Europese transportsector eerlijker en socialer moet maken en waarbij tevens wordt gestreefd naar duurzaamheid en innovatie (o.a. digitalisering van procedures en documenten). Er zijn acht wetgevingsinitiatieven gelanceerd die specifiek op het wegtransport zijn gericht. Deze voorstellen moeten ertoe bijdragen dat de wegvervoersmarkt beter functioneert, de sociale arbeidsomstandigheden verbeteren, de administratieve kosten worden teruggedrongen en eenduidigheid in de bestaande wet- en regelgeving wordt bevorderd. De achterliggende redenen van de voorstellen van de EC zijn: het voorkomen van een inconsistente en ineffectieve handhaving van de wet- en regelgeving, verschillende implementaties en toepassing van de (Europese) regels hetgeen onder meer leidt tot het ondermijnen van een eerlijke concurrentie tussen ingezetenen en niet-ingezetenen, leidend tot een verstoring van het streven naar een interne markt.

De door de EC opgestelde maatregelen zijn besproken in het Europees Parlement. Het Europees Parlement heeft op 4 juli 2018 gestemd tegen de voorstellen van de EC. Op 4 december 2018 bereikten de Europese transportministers in Brussel overeenstemming over een aangepast voorstel. Volgens de transportministers garandeert het akkoord een evenwicht tussen de loon- en arbeidsvoorwaarden van de chauffeurs en het vrije verkeer van diensten. De overeenstemming had onder meer betrekking op een buitenlandse chauffeur die goederen in een EU-land vervoert en daarvoor ook gelijk loon ontvangt als de chauffeur uit dat EU-land. Verder was overeengekomen dat de cabotageregels gelijk zouden blijven, dat wil zeggen drie ritten in zeven dagen bleef mogelijk, maar er zou wel een verplichte pauze van vijf dagen tussen dergelijke ritten komen. Daarnaast zou de slimme tachograaf in 2024 in alle vrachtauto's moeten zijn geïnstalleerd, waarmee wordt geregistreerd waar de vrachtauto heeft gereden en stilgestaan. Tot slot zou het slapen in de cabine voor de weekendrust van 45 uur verboden blijven. Transportondernemingen zouden verplicht worden om een overnachting voor hun chauffeurs te betalen.

Op 10 januari 2019 heeft de meerderheid van de Transportcommissie die is aangewezen door het Europees Parlement als parlementaire commissie voor het beoordelen en aanpassen van de voorstellen, de aangepaste voorstellen weggestemd. Daarmee is de laatste mogelijkheid om tot een akkoord te komen voordat de nieuwe Europese verkiezingen in mei 2019 plaatsvinden verlopen.

Voor de NIWO zijn met name de herziening van de Verordeningen 1071/2009 en 1072/2009 (toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer en toegang tot de markt van het beroepsgoederenvervoer) relevant. Als gevolg van het uitstel blijven de huidige regels onverkort van toepassing op de houders van een vergunning.

Voertuig registratie systeem

In 2018 is gewerkt aan het bouwen van het voertuig registratie systeem (VRS). Per 1 april 2019 zal het systeem opgeleverd worden en kan met de invoering worden gestart. In de loop van 2019 zal de NIWO op die manier voorafgaande aan het verstrekken van de vergunningbewijzen, in alle gevallen beschikken over concrete kentekengegevens van de voertuigen waarvoor een vergunningbewijs wordt aangevraagd. Zo kan de NIWO controleren of een onderneming overeenkomstig de wetgeving daadwerkelijk beschikt over het voertuig. Het aantal uit te geven documenten en daarmee het maximum van het aantal in het beoogde VRS toegestane kentekenregistraties wordt bepaald door de kredietwaardigheid.

Naast de wettelijke verplichting om een voertuig ter beschikking van de onderneming te hebben past de invoering van het VRS tevens als methodiek om een van de voorstellen gedaan in het mobility package - het registreren van het aantal chauffeurs - te faciliteren. Daarnaast is het VRS een belangrijke stap richting het documentloos rijden, nu het papieren document overbodig wordt. Door het digitaal op- en afvoeren van kentekens, kan digitaal worden geraadpleegd of en hoeveel voertuigen er ter beschikking van de onderneming staan. Dit maakt fraude met papieren documenten niet meer mogelijk en is op realtime basis inzichtelijk hoeveel voertuigen er worden ingezet door de onderneming.

Proef met digitale vrachtbrief in de Benelux (e-CMR)

Op 1 december 2017 is op basis van een Beschikking van het Benelux Comité van Ministers een pilot binnen de Benelux gestart voor het gebruik van de digitale vrachtbrief (e-CMR) voor het intra-Benelux wegvervoer. De pilot eindigt op 1 december 2020. De drie Benelux-landen willen met deze pilot op een grensoverschrijdend niveau onderzoeken of de e-CMR als controle instrument minimaal net zo betrouwbaar en veilig is als de papieren versie ervan.



De NIWO verstrekt in Nederland de erkenningen aan leveranciers van de benodigde e-CMR software. Softwareleveranciers konden tussen 1 december 2017 en 1 september 2018 een erkenning aanvragen om toegelaten te worden tot de pilot. Vanaf 1 maart 2018 zijn de eerste erkenningen afgegeven en is het mogelijk om gebruik te maken van een

e-CMR. In totaal zijn 6 erkenningen afgegeven aan softwareleveranciers in Nederland, 5 erkenningen in België en 1 in Luxemburg. In januari 2019 wordt het proefproject geëvalueerd bij het Benelux Secretariaat met de drie betrokken overheden, de softwareleveranciers en vertegenwoordigers van de Europese Commissie en zal worden bekeken of en hoe er een vervolg aan de pilot kan worden gegeven.

Brexit

In 2018 heeft de NIWO zich voorbereid op de situatie dat er op 29 maart 2019 geen deal zou zijn tussen het Verenigd Koninkrijk en de Europese Unie. Een no deal Brexit dus.

Als de Eurovergunning niet langer geldig is voor vervoer op het Verenigd Koninkrijk, dan kan de CEMT-vergunning uitkomst bieden. Met de CEMT-vergunning kunnen transporten worden uitgevoerd tussen de 44 bij de CEMT aangesloten landen, waaronder het Verenigd Koninkrijk. Nederland kan een gelimiteerd aantal CEMT-vergunningen verdelen. Een CEMT-vergunning wordt verleend aan een vervoersonderneming die NIWO-vergunninghouder is en kan in beginsel een jaar lang worden gebruikt voor elke rit naar en van het Verenigd Koninkrijk. Deze vergunning is voertuigafhankelijk maar moet wel in de auto liggen. Dus tegelijkertijd kan er maar één voertuig gebruik van maken. CEMT-vergunningen zijn enkel te gebruiken voor het beroepsgoederenvervoer over de weg. Onbegeleid vervoer is vergunning vrij evenals vervoer met bestelauto's. Vervoerders kunnen hier natuurlijk op 'inspelen', maar andere zullen gebruik willen maken van een CEMT-vergunning.

De NIWO heeft in 2018 verschillende nieuwsbrieven over de Brexit verstuurd en bedrijven die zich hadden aangemeld bij het speciale in 2018 ingestelde NIWO-Brexit loket geëncquêteerd. De NIWO heeft eind 2018 een beleidsregel opgesteld waarin staat hoe de NIWO de CEMT-vergunningen op een transparante en objectieve manier gaat verdelen over de ondernemingen die een aanvraag indienen. Deze beleidsregel is op 28 januari 2019 in werking getreden.



[Beleidsregel verdeling CEMT-vergunningen voor het VK](#).

Internationaal overleg

CEMT

Het International Transport Forum (ITF) is onderdeel van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) en is een intergouvernementele organisatie met 59 deelnemende landen. Ook in het afgelopen jaar heeft de NIWO verschillende vergaderingen bijgewoond van zowel de 'Group on Road Transport' als verschillende werkgroepen van het ITF.

Op enkele niet-EU-landen na, Albanië, Azerbeidzjan en Armenië, zijn alle landen toegetreden tot het zogeheten Quality Charter. Om toe te treden tot het Quality Charter moeten de deelnemende landen, voor zover dat nog niet is gebeurd, hun wet- en regelgeving aanpassen om uniformiteit te bewerkstelligen. Deze aanpassingen zien op de eisen van een werkelijke en duurzame vestiging, betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid. Maar ook de AETR (European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport), rij- en rusttijden en chauffeursopleidingen.

De NIWO is in samenspraak met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ook nauw betrokken bij de implementatie van een 'Platform (Guide/Charter) on Good Practices in International Road Transport'. Het doel van deze Guide on Good Practices is om een overzicht te geven van bestaande praktijkgevallen, waarvan lidstaten kunnen leren en er voordeel uit kunnen trekken. Het gaat dan bijvoorbeeld om een overzicht van de implementatie van het Quality Charter, de nationale bevoegde instanties of de nationale controleprocedures etcetera. dat kan worden geraadpleegd door alle lidstaten.

Bilateraal overleg

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 2018 heeft overleg plaatsgevonden met Oekraïne, de Norduk-landen en Marokko.

Oekraïne

Op verzoek van de Oekraïense autoriteiten is er in augustus in Kiev bilateraal overleg gevoerd. De aanleiding is de toename van het aantal transporten door Oekraïense transportondernemingen op Nederland en de toename van het transitovervoer door Nederland. Het overleg vond plaats in een gemoedelijke sfeer en heeft als resultaat opgeleverd dat er per 2019 ook termijnmachtigingen worden uitgewisseld. Afgesproken is om het gebruik van de termijnmachtigingen in 2020 te evalueren.

Norduk

Op 6 september 2018 heeft het Norduk-overleg in Helsinki plaatsgevonden. Aan dit overleg nemen overheidsorganisaties en brancheorganisaties uit Noorwegen, Zweden, Denemarken, Finland, Verenigd Koninkrijk en Nederland deel. Het doel van het overleg is te komen tot coördinatie en afstemming op belangrijke vervoersdossiers. De NIWO is vaste partner van het Norduk-overleg en heeft samen met het ministerie van

Infrastructuur en Waterstaat en met Transport en Logistiek Nederland overleg gevoerd met ministeries van transport en brancheorganisaties uit de Scandinavische landen en het Verenigd Koninkrijk. Tijdens het overleg waren onder meer geagendeerd:

- Mobility package, waarbij onder meer is gesproken over: lange, zware voertuigen, cabotage, het te werk stellen van chauffeurs, rij- en rusttijden, sociale regels en gecombineerd transport.
- Brexit.
- Ontwikkelingen rondom de CEMT-vergunningen.
- Personenvervoer.
- Stand van zaken met betrekking tot het testen van zogeheten 'High Capacity Transport-vehicles' in Finland.

Marokko

Op 19 en 20 september 2018 is er bilateraal overleg gevoerd met de Marokkaanse transportautoriteiten in Rabat. Dit overleg verliep in gemoedelijke sfeer, echter de onderhandelingen werden bemoeilijkt door verschil van inzicht over onbegeleide trailers. Volgens Marokko moet op een onbegeleide trailer met een Nederlands kenteken een ritmachtiging aan boord zijn die uitgegeven is door Nederland. Volgens de Nederlandse delegatie is alleen een ritmachtiging nodig van het land waar de trekkende eenheid staat geregistreerd; dus bij een onbegeleide trailer zou geen ritmachtiging zijn vereist. Beide delegaties zijn overeengekomen om deze zaken in 2019 verder te bespreken.



Wel is overeenstemming bereikt dat bij verschillende nationaliteiten van de trekker en oplegger de trekkende eenheid leidend is voor vaststelling waar de ritmachtigingen voor Marokko moeten worden aangevraagd. Verder is afgesproken dat bij leeg binnen rijden in Marokko, de transportondernemers geen speciale autorisatie meer hoeven aan te vragen in Marokko zelf, maar deze kunnen aanvragen bij de NIWO. Overeengekomen is om het aantal uit te wisselen ritmachtigingen te verdubbelen. Gezien ook het feit dat Marokko niet wenst over te gaan op termijnmachtigingen. Tot slot hebben beide delegaties afgesproken om het verdrag daterend uit 1982 in 2019 te gaan herzien.



Raad van advies

De raad van advies ziet overeenkomstig de relevante wet- en regelgeving toe op:

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

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

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

De NIWO kent een managementteam (MT) dat bestaat uit drie personen. Het MT wordt voorgezeten door de directie die bij de NIWO uit één lid bestaat, de heer mr Gerrit Jan Olthoff. Gelet op de resultaten, de aansturing van de organisatie en de relatie met het externe (nationale en internationale) netwerk, oordeelt de raad zonder meer positief over het functioneren van de directie en het MT. Het oordeel van de raad over 2018 ligt in lijn van de uitkomsten van de wettelijke evaluatie over de periode 2013 – 2017 waarvan het rapport aan het einde van het verslagjaar door de minister aan het parlement werd aangeboden.

Door de concrete en informatieve rapportages die de raad ontving in het kader van de voorbereiding van de vier vergaderingen die in 2018 plaatsvonden, kreeg de raad een goed beeld van het functioneren en de lopende ontwikkelingen. Tussentijds is door de directie eveneens de benodigde informatie verstrekt, waarbij ervoor werd gewaakt dat het niet te veel zou worden. De raad constateert dat de productie op orde is en er geen achterstanden zijn. De raad steunt uiteraard het actieve digitaliseringsbeleid van de directie. Minstens zo belangrijk is dat de financiële situatie, ook meerjarig, zonder meer goed is en tot genoegen van de raad wederom leidt tot stabiele, gelijkblijvende tarieven. In overleg met het ministerie zullen in 2019 afspraken worden gemaakt over de omvang van de egaliseriereserve vanaf 2020.

De raad heeft positief geadviseerd over de wettelijk verplichte en in 2017 tot stand gekomen stukken die een goed inzicht geven in het reilen en zeilen van de NIWO. Voor wat betreft de jaarrekening heeft de raad gesproken met de accountant van de NIWO, BDO. Uiteraard vonden er naast de vergadering ook bilaterale contacten plaats, vooral tussen de voorzitter en de directeur.

Heuglijk is het feit dat in het verslagjaar de heer Osinga bereid is gevonden de raad van advies te versterken. De heer Osinga volgt de heer Middelkoop op die aan het einde van het verslagjaar afscheid nam. Met de komst van de heer Osinga is het gewenste deskundigheidspalet geborgd: politiek/bestuurlijk, transport & logistiek, governance, financiën en risicomanagement. Kortom, in zijn tweede jaar van bestaan heeft de raad van advies de toezichts- en adviestaak op een goede wijze kunnen en weten te vervullen. De raad staat achter de door de directie en het MT gevoerde beleid.

Sectorraad

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

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

De sectorraad is in 2018 drie maal bijeen geweest en heeft positief geadviseerd over het jaarverslag 2017, de begroting 2019 en het daarbij behorende tariefvoorstel, evenals over de voordracht voor de benoeming van de heer Osinga als lid van de raad van advies. Verder heeft de sectorraad ingestemd met de nieuwe contractering van Panteia (waarbij de NIWO vanaf 2019 geen partij meer is) en is indringend stilgestaan bij het ambitieniveau van de sectorraad. Afsproken werd dat vanaf 2019 de sectorraad zich nadrukkelijker oriënteert op de toekomst van het wegtransport, uiteraard in relatie tot de vergunningplicht c.a., maar ook in bredere zin. Wat zijn reële risico's, kansen, uitdagingen? Wat betekent dat voor de sector zelf, maar bijvoorbeeld ook voor de diverse bij het transport betrokken overheden? De meerwaarde van het unieke feit dat alle partijen elkaar bij de NIWO regelmatig ontmoeten moet dus meer inhoud krijgen en tot uitdrukking worden gebracht.



DEEL 2

1. Jaarrekening

1.1 Balans per 31 december (na voorstel resultaatverdeling)

| ACTIVA | 2018 € | 2017 € |
|----------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Vaste activa | | |
| Immateriële vaste activa | 285.744 | 288.441 |
| Materiële vaste activa | 897.592 | 741.981 |
| Financiële vaste activa | 31.704 | 31.704 |
| Vlottende activa | | |
| Voorraden | 26.449 | 36.035 |
| Vorderingen | 209.514 | 462.528 |
| Liquide middelen | 3.912.437 | 3.834.117 |
| Totaal activazijde | <u>5.363.440</u> | <u>5.394.806</u> |
| PASSIVA | | |
| Eigen vermogen | 4.420.618 | 4.045.150 |
| Voorzieningen | 303.614 | 669.595 |
| Langlopende schulden | 184.000 | 198.000 |
| Kortlopende schulden | 455.208 | 482.061 |
| Totaal passivazijde | <u>5.363.440</u> | <u>5.394.806</u> |

1.2 Staat van baten en lasten

| | Begroting 2018 | Staat van baten en lasten 2018 | Staat van baten en lasten 2017 |
|--|----------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| BATEN | € | € | € |
| Vergoedingen wettelijke publieke taken Wet wegvervoer goederen | 3.487.300 | 4.027.294 | 4.924.145 |
| Vergoedingen overige publieke taken VIHB | 220.000 | 220.000 | 242.655 |
| Vergoedingen overige publieke taken TIR-carnet | | | |
| - Netto-omzet | 144.100 | 57.467 | 120.640 |
| - Inkoopwaarde van de omzet | (89.720) | (15.105) | (53.356) |
| Financiële baten | 500 | 235 | 293 |
| Overige baten | - | - | - |
| | <u>3.762.180</u> | <u>4.289.891</u> | <u>5.234.377</u> |
| LASTEN | | | |
| Personeelskosten | 2.375.300 | 2.523.013 | 2.323.417 |
| Huisvestingskosten | 263.000 | 405.670 | 217.043 |
| Bureaunkosten | 222.000 | 222.675 | 203.393 |
| Automatiseringskosten | 276.700 | 285.619 | 308.319 |
| Overige materiële kosten | 158.100 | 87.716 | 160.909 |
| Onderzoekskosten | 195.400 | 195.415 | 195.415 |
| Controle- en advieskosten | 148.900 | 153.971 | 135.245 |
| Diversen en onvoorzien | 30.500 | 38.846 | 33.209 |
| | <u>3.669.900</u> | <u>3.912.925</u> | <u>3.576.950</u> |
| Resultaat voor belasting | <u>92.280</u> | <u>376.966</u> | <u>1.657.427</u> |
| AF: Belasting | - | 1.498 | (1.765) |
| Resultaat na belasting | <u><u>92.280</u></u> | <u><u>375.468</u></u> | <u><u>1.659.192</u></u> |

1.3 Toelichting op de jaarrekening

Algemeen

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

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

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

KvK-nummer: 67752004

Naam: Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie

Rechtsvorm: Publiekrechtelijke rechtspersoon: zelfstandig bestuursorgaan (zbo)

Zetel: Veraartlaan 10, 2288 GM Rijswijk

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva

Vergelijking met voorgaand jaar

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

Algemeen

De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met in Nederland algemeen aanvaarde 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 immateriële 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 inkoop prijs of lagere marktwaarde.

Vorderingen

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

Liquide middelen

De liquide middelen staan volledig ter vrije beschikking van de NIWO.

Voorzieningen

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

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 pensioenregeling afgesloten waarbij de pensioenuitkeringen gebaseerd zijn op het middelloon. De pensioenregeling is per 1 januari 2017 verplicht ondergebracht bij het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). Er heeft geen waardeoverdracht plaatsgevonden. De over het boekjaar verschuldigde premies worden als kosten verantwoord. Voor eventuele 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.

Grondslagen voor de bepaling van het resultaat

Algemeen

Het resultaat wordt bepaald als het verschil tussen de baten en alle hiermee verbonden aan het verslagjaar toe te rekenen lasten. De lasten worden bepaald met inachtneming van de hiervoor vermelde grondslagen. De cijfers over 2017 zijn geherrubriceerd teneinde vergelijkbaarheid met 2018 mogelijk te maken.

Schattingen

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

Baten

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

Lasten

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

Afschrijvingen

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

Belastinglast

Per 1 januari 2017 is de NIWO niet meer belastingplichtig voor zowel de Omzetbelasting als de Vennootschapsbelasting.

Wet normering topinkomens (WNT)

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

Beloningen van directie en leden van de raad van advies en toelichting in het kader van de WNT.

Directie

| De heer mr. G.J. Olthoff <i>Directeur</i> | 2018 | 2017 |
|--|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Duur dienstverband | 1 januari 2018 - 31 december 2018 | 1 januari 2017 - 31 december 2017 |
| Omvang dienstverband (in fte) | 1,0 | 1,0 |
| (Fictieve) dienstbetrekking | ja | ja |
| Bezoldiging | | |
| Beloning | € 149.962 | € 137.654 |
| Belastbare onkostenvergoedingen | € - | € - |
| Beloningen betaalbaar op termijn | € 18.628 | € 17.408 |
| Totaal bezoldiging | € 168.590 | € 155.062 |
| Toepasselijk WNT-maximum | € 189.000 | € 181.000 |
| Motivering indien overschrijding | n.v.t. | n.v.t. |

Raad van advies

| De heer drs. A.B. Sakkers <i>Voorzitter Raad van Advies</i> | 2018 | 2017 |
|--|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Duur dienstverband | 1 januari 2018 - 31 december 2018 | 1 januari 2017 - 31 december 2017 |
| Bezoldiging | | |
| Beloning | € 12.000 | € 12.000 |
| Belastbare onkostenvergoedingen | € - | € - |
| Beloningen betaalbaar op termijn | € - | € - |
| Totaal Bezoldiging | € 12.000 | € 12.000 |
| Toepasselijk WNT-maximum | € 28.350 | € 27.150 |
| Motivering indien overschrijding | n.v.t. | n.v.t. |

| De heer K. Middelkoop <i>Lid Raad van Advies</i> | 2018 | 2017 |
|---|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Duur dienstverband | 1 januari 2018 - 31 december 2018 | 1 januari 2017 - 31 december 2017 |
| Bezoldiging | | |
| Beloning | € 3.000 | € 4.000 |
| Belastbare onkostenvergoedingen | € - | € - |
| Beloningen betaalbaar op termijn | € - | € - |
| Totaal Bezoldiging | € 3.000 | € 4.000 |
| Toepasselijk WNT-maximum | € 18.900 | € 18.100 |
| Motivering indien overschrijding | n.v.t. | n.v.t. |

| De heer prof. J.C.A. Gortemaker RA <i>Lid Raad van Advies</i> | 2018 | 2017 |
|--|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Duur dienstverband | 1 januari 2018 - 31 december 2018 | 1 januari 2017 - 31 december 2017 |
| Bezoldiging | | |
| Beloning | € 4.000 | € 1.000 |
| Belastbare onkostenvergoedingen | € - | € - |
| Beloningen betaalbaar op termijn | € - | € - |
| Totaal Bezoldiging | € 4.000 | € 1.000 |
| Toepasselijk WNT-maximum | € 18.900 | € 18.100 |
| Motivering indien overschrijding | n.v.t. | n.v.t. |

Toelichting tabel en bezoldigingsbeleid

In vorenstaande tabel worden de bedragen vermeld die in het boekjaar ten laste kwamen van de NIWO ter bezoldiging van de directie en de raad van advies. Alleen de directeur is aangemerkt als topfunctionaris in het kader van de WNT. De WNT-norm voor 2017 was € 189.000 voor bestuurders en 15% respectievelijk 10% van dat bedrag voor de voorzitter en de leden van de Raad van Advies. De bedragen van 2017 zijn voor vergelijkbaarheid met 2018 aangepast.

Raad van advies en sectorraad

In 2018 bestond de governance van de NIWO uit een raad van advies en een sectorraad.

Voor het bijwonen van vergaderingen ontvingen (allen) de leden van de raad van advies een vaste – met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat overeengekomen – vergoeding. Het lidmaatschap van de sectorraad is onbezoldigd / wordt niet vergoed.



DEEL 2

2. Overige gegevens

2.1 Gebeurtenissen na balansdatum

Er hebben zich geen gebeurtenissen na balansdatum voorgedaan met belangrijke financiële gevolgen voor het verslagjaar 2018.

2.2 Vaststellen en goedkeuren jaarrekening

De directie heeft de jaarrekening 2018 vastgesteld en het positieve resultaat van € 375.468 over 2018 is ten gunste van het eigen vermogen gebracht. Dit resultaat is als zodanig in de jaarrekening verwerkt.

Rijswijk, 7 maart 2019

mr G.J. Olthoff, directeur

2.3 Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de directie van Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie.

Ons oordeel

De samengevatte jaarrekening 2018 van Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO) te Rijswijk is ontleend aan de gecontroleerde jaarrekening 2018 van Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO).

Naar ons oordeel is de bijgesloten samengevatte jaarrekening in alle van materieel zijnde aspecten consistent met de gecontroleerde jaarrekening 2018 van Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO) op basis van de grondslagen zoals beschreven op pagina 33 in de toelichting.

De samengevatte jaarrekening bestaat uit:

1. de samengevatte balans per 31 december 2018
2. de volgende samengevatte overzichten over 2018: de staat van baten en lasten, het mutatieoverzicht eigen vermogen en het kasstroomoverzicht; en
3. de bijbehorende toelichtingen.

Samengevatte jaarrekening

De samengevatte jaarrekening bevat niet alle toelichtingen die zijn vereist op basis van titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW). Het kennisnemen van de samengevatte jaarrekening en onze verklaring daarbij kan derhalve niet in de plaats treden van het kennisnemen van de gecontroleerde jaarrekening van Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO) en onze controleverklaring daarbij. De samengevatte jaarrekening en de gecontroleerde jaarrekening bevatten geen weergave van gebeurtenissen die hebben plaatsgevonden sinds de datum van onze controleverklaring van 12 maart 2018.

De gecontroleerde jaarrekening en onze controleverklaring daarbij

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

Verantwoordelijkheden van de directie voor de samengevatte jaarrekening

De directie is verantwoordelijk voor het opstellen van de samengevatte jaarrekening op basis van de grondslagen zoals beschreven op pagina 30 van de toelichting.

Onze verantwoordelijkheden

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

Rijswijk, 7 maart 2019

BDO Audit & Assurance B.V.
namens deze,

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

Paraaf voor waarmerkingsdoeleinden



BIJLAGE 1

Onderzoek kosten en rentabiliteit

Onderzoek kosten en rentabiliteit

De NIWO heeft tot en met 2018 een overeenkomst met onderzoeksbureau Panteia (voorheen NEA genaamd) voor het uitvoeren van de onderzoeken naar de kosten en rentabiliteit in het beroepsgoederenvervoer over de weg. Op vaste momenten zijn daarover rapporten uitgebracht. Sinds 2017 is de sectorraad verantwoordelijk voor de inhoud van de rapporten. Voor 2019 en verder sluiten TLN en evofenedex in opdracht van de sectorraad een nieuwe overeenkomst met Panteia. Inhoudelijk worden de rapporten aangepast en ook gaan er minder rapporten uitkomen. Transportondernemingen met een NIWO-vergunning voor beroepsgoederenvervoer over de weg konden jarenlang kosteloos een digitale versie van de rapporten opvragen bij de NIWO. Vanaf 2019 kan dat rechtstreeks bij TLN en/of evofenedex.

| Onderwerp rapport: | Datum |
|---|---------------|
| • Gerealiseerde kostenontwikkeling 2018 en raming voor 2019 | oktober 2018 |
| • Kostenindexcijfers op peildatum 1 januari 2018 | januari 2018 |
| • Kostenindexcijfers op peildatum 1 april 2018 | april 2018 |
| • Kostenindexcijfers op peildatum 1 juli 2018 | juli 2018 |
| • Kostenindexcijfers op peildatum 1 januari 2019 | januari 2019 |
| • Definitieve rentabiliteitscijfers 2017 | juni 2018 |
| • Voorlopige rentabiliteitscijfers o.b.v. 1e kwartaal 2018 | juni 2018 |
| • Voorlopige rentabiliteitscijfers o.b.v. 1e t/m 3e kwartaal 2018 | december 2018 |

Onderzoek kosten

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

Kostenontwikkeling per deelmarkt

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

- inclusief brandstofkostenontwikkeling
- exclusief brandstofkostenontwikkeling

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

Verder is bij het lezen van de tabel belangrijk om te weten dat de effecten van congestie, afnemende bereikbaarheid, efficiëntie en productiviteit niet zijn meegenomen in deze indexcijfers. In de tabel wordt ook een indexcijfer voor gemiddeld 2018 weergegeven. Dit is het gemiddelde over het gehele jaar en niet het gemiddelde van de vier peilmomenten.

Kostenontwikkeling grensoverschrijdend vervoer, inclusief brandstofkostenontwikkeling

Indexcijfers: gemiddeld 2017 = 100

| per landrelatie en kernafstand | gemiddelde 2018 | op 1-1-2018 | op 1-4-2018 | op 1-7-2018 | op 1-10-2018 | op 1-1-2019* |
|--------------------------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|
| België/Luxemburg 250 km | 104,9 | 103,8 | 104,2 | 105,3 | 105,9 | 108,0 |
| Duitsland 500 km | 104,9 | 103,7 | 104,1 | 105,4 | 106,2 | 107,6 |
| Engeland (tunnel) 500 km | 103,8 | 102,9 | 103,2 | 104,1 | 104,6 | 106,4 |
| Engeland (ferry) 500 km | 104,2 | 103,2 | 103,4 | 104,5 | 104,9 | 107,1 |
| Frankrijk 500 km | 104,9 | 103,7 | 104,1 | 105,4 | 106,1 | 107,6 |
| Italië 1.500 km | 105,2 | 103,4 | 103,8 | 105,4 | 106,0 | 108,2 |
| Spanje 2.000 km | 105,0 | 103,7 | 104,0 | 105,4 | 106,3 | 107,2 |
| Polen 1.000 km | 105,0 | 103,8 | 104,1 | 105,4 | 106,1 | 107,8 |

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

* voorlopige cijfers (januari 2019)

Kostenontwikkeling binnenlands vervoer, inclusief brandstofkostenontwikkeling

Indexcijfers: gemiddeld 2017 = 100

| per deelmarkt | gemiddelde 2018 | op 1-1-2018 | op 1-4-2018 | op 1-7-2018 | op 1-10-2018 | op 1-1-2019* |
|--------------------------------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|
| wagenlading | 104,9 | 103,8 | 104,2 | 105,3 | 106,0 | 107,9 |
| kiepers | 104,7 | 103,4 | 103,9 | 105,1 | 105,8 | 107,4 |
| algemene distributie solo | 105,1 | 104,2 | 104,5 | 105,4 | 105,9 | 109,1 |
| algemene distributie combinatie | 104,9 | 103,8 | 104,2 | 105,3 | 105,9 | 108,1 |
| bedrijfsafval rolcontainers | 104,8 | 104,0 | 104,3 | 105,0 | 105,5 | 108,8 |
| bedrijfsafval kleine afzetcontainers | 105,1 | 104,0 | 104,4 | 105,5 | 106,1 | 108,5 |
| bedrijfsafval autolaadkraan | 104,5 | 103,3 | 103,8 | 104,8 | 105,4 | 107,2 |
| fijnmazige distributie collo | 104,8 | 104,4 | 104,6 | 105,0 | 105,2 | 109,2 |
| fijnmazige distributie pallet | 104,8 | 104,2 | 104,4 | 104,9 | 105,2 | 108,8 |
| koel/vries | 104,7 | 103,5 | 104,0 | 105,1 | 105,8 | 107,5 |
| zeecontainer | 105,2 | 103,8 | 104,2 | 105,7 | 106,5 | 107,8 |
| tank/bulk | 104,9 | 103,6 | 104,0 | 105,3 | 106,1 | 107,4 |

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

* voorlopige cijfers (januari 2019)

Kostenontwikkeling grensoverschrijdend vervoer, exclusief brandstofkostenontwikkeling

Indexcijfers: gemiddeld 2017 = 100

| per landrelatie en kernafstand | gemiddelde 2018 | op 1-1-2018 | op 1-4-2018 | op 1-7-2018 | op 1-10-2018 | op 1-1-2019* |
|--------------------------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|
| België/Luxemburg 250 km | 103,3 | 103,3 | 103,3 | 103,3 | 104,1 | 107,3 |
| Duitsland 500 km | 103,0 | 103,0 | 103,0 | 103,0 | 104,5 | 106,7 |
| Engeland (tunnel) 500 km | 102,5 | 102,5 | 102,5 | 102,5 | 103,6 | 105,8 |
| Engeland (ferry) 500 km | 103,3 | 103,3 | 102,9 | 103,5 | 102,8 | 106,7 |
| Frankrijk 500 km | 103,1 | 103,1 | 103,0 | 103,1 | 104,4 | 106,7 |
| Italië 1.500 km | 103,1 | 103,1 | 103,1 | 103,1 | 103,4 | 106,9 |
| Spanje 2.000 km | 102,9 | 102,9 | 102,9 | 102,9 | 104,0 | 106,5 |
| Polen 1.000 km | 103,1 | 103,1 | 103,1 | 103,1 | 104,4 | 106,9 |

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

* voorlopige cijfers (januari 2019)

Kostenontwikkeling binnenlands vervoer, exclusief brandstofkostenontwikkeling

Indexcijfers: gemiddeld 2017 = 100

| per deelmarkt | gemiddelde 2018 | op 1-1-2018 | op 1-4-2018 | op 1-7-2018 | op 1-10-2018 | op 1-1-2019* |
|--------------------------------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|
| wagenlading | | | | | | |
| kiepers | 103,3 | 103,0 | 103,2 | 103,2 | 103,4 | 107,1 |
| algemene distributie solo | 102,9 | 102,6 | 102,9 | 102,9 | 103,1 | 106,6 |
| algemene distributie combinatie | 103,9 | 103,7 | 103,9 | 103,9 | 104,0 | 108,5 |
| bedrijfsafval rolcontainers | 103,4 | 103,1 | 103,4 | 103,4 | 103,5 | 107,4 |
| bedrijfsafval kleine afzetcontainers | 103,8 | 103,5 | 103,8 | 103,8 | 103,9 | 108,3 |
| bedrijfsafval autolaadkraan | 103,5 | 103,3 | 103,5 | 103,5 | 103,6 | 107,7 |
| fijnmazige distributie collo | 103,0 | 102,6 | 103,0 | 102,9 | 103,1 | 106,5 |
| fijnmazige distributie pallet | 104,5 | 104,3 | 104,5 | 104,6 | 104,7 | 109,0 |
| koel/vries | 104,2 | 103,9 | 104,1 | 104,2 | 104,3 | 108,5 |
| zeecontainer | 103,1 | 102,8 | 103,1 | 103,1 | 103,2 | 106,7 |
| tank/bulk | 103,0 | 102,8 | 103,0 | 103,0 | 103,1 | 106,8 |
| | 103,0 | 102,7 | 103,0 | 103,0 | 103,1 | 106,5 |

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

* voorlopige cijfers (januari 2019)

Kostprijsonderdelen

De prijsontwikkeling van de verschillende kostprijsonderdelen op vier peilmomenten ten opzichte van het loon- en prijspeil op 1-1-2018 staat in de tabel. De procentuele verandering van 1-1-2019 ten opzichte van 1-1-2018 wordt hierna toegelicht.

| Ontwikkeling loon- en prijspeil per kostprijsonderdeel op peildatum | | | | |
|---|----------|----------|-----------|-----------|
| Procentuele verandering ten opzichte van 1-1-2018 | | | | |
| Vaste autokosten | 1-4-2018 | 1-7-2018 | 1-10-2018 | 1-1-2019* |
| afschrijving voertuig | 0,3 | 0,3 | 0,5 | 1,9 |
| rente voertuig | 10,9 | 1,4 | 8,3 | -5,7 |
| motorrijtuigenbelasting | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1,2 |
| Eurovignet | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| verzekeringen (WA + casco): | | | | |
| • binnenlands vervoer | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 10,9 |
| • grensoverschrijdend vervoer | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 10,6 |
| Variabele autokosten | | | | |
| banden | 0,0 | 1,5 | 1,5 | 2,7 |
| reparatie en onderhoud | 0,3 | 0,4 | 0,9 | 3,0 |
| brandstofprijs in: | | | | |
| • Nederland | 0,7 | 6,6 | 9,5 | 0,0 |
| • België | 1,6 | 10,0 | 14,8 | 3,2 |
| • Frankrijk | -0,1 | 4,6 | 8,5 | -0,1 |
| • Duitsland | 0,0 | 8,3 | 9,9 | 8,3 |
| • Italië | 1,6 | 7,1 | 8,8 | 2,1 |
| • Spanje | 0,3 | 5,9 | 9,4 | -2,1 |
| • Luxemburg | -1,5 | 6,3 | 9,0 | -2,7 |
| • Engeland | 1,9 | 6,2 | 8,8 | 4,9 |
| Kosten overtocht vervoer op Engeland | | | | |
| tunnel | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1,7 |
| ferry (Hoek van Holland - Harwich) | -0,2 | 1,1 | 1,2 | 3,6 |
| Kosten rijdend personeel | | | | |
| loon incl. sociale lasten | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 6,7 |
| verblijf- en overige kosten: | | | | |
| • binnenlands vervoer | 0,3 | 0,5 | 0,8 | 1,9 |
| • grensoverschrijdend vervoer | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 2,0 |
| Algemene kosten | | | | |
| loon incl. sociale lasten | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,4 |
| huisvestingskosten | 0,9 | 1,5 | 2,2 | 1,7 |
| overige algemene kosten | 0,9 | 1,5 | 2,2 | 1,7 |

* Voorlopige cijfers (januari 2019)

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 1-1-2019 ten opzichte van 1-1-2018 met 1,9% toe.

Rente voertuig

De rentekosten worden berekend uit het gemiddelde rentepercentage voor eigen en vreemd vermogen en het in het voertuig geïnvesteerde vermogen. Het gemiddelde rentepercentage daalde. Op 1-1-2019 was de rente 1,74%, terwijl deze op 1-1-2018 op 1,88% lag. De vervangingswaarde van de voertuigen nam toe met 1,9%, waardoor de totale rentekosten met 5,7% zijn afgenomen.

Motorrijtuigenbelasting en Eurovignet

De belastingdienst heeft de tarieven voor de motorrijtuigenbelasting per 1-1-2019 verhoogd met de inflatiecorrectie van 1,2%. 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 12,5% en cascoverzekeringen gemiddeld met 7,5% gestegen, per 1-1-2019. Daarnaast nam de catalogusprijs van de voertuigen met 1,9% toe. In totaal nam de kostenpost verzekeringen in het binnenlands vervoer met 10,9% en in het grensoverschrijdend vervoer met 10,6% 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 1-1-2019 ten opzichte van 1-1-2018 met 2,7% gestegen.

Brandstofkosten

De dieselprijs kan van dag tot dag fluctueren. De weergegeven percentages zijn gebaseerd op de bedragen die op de betreffende peildatum door Panteia geconstateerd zijn. De brandstofkosten zijn van peildatum 1-1-2019 ten opzichte van peildatum 1-1-2018 in vier landen gestegen en in drie landen gedaald. De dieselprijs (excl. btw) in Nederland was met € 113,52 per 100 liter exact hetzelfde op de twee peildata. De dieselprijs per 1-1-2019 is inclusief accijnsverhoging met € 0,59 per 100 liter: de wettelijk vastgelegde inflatiecorrectie (1,2%).

Reparatie en onderhoud

De kosten voor reparatie en onderhoud zijn op 1-1-2019 ten opzichte van 1-1-2018 met 3,0% gestegen. Deze post bestaat voor de helft uit reparatiekosten uitgevoerd door derden. De andere helft van de kosten is gemaakt in de eigen werkplaats, zoals loon en materialen. Ook smeerolie valt onder deze kostenpost.

Kosten rijdend personeel

Voor het rijdend personeel geldt de cao voor het beroepsgoederenvervoer over de weg en de verhuur van mobiele kranen. De cao loopt van 1-1-2017 tot en met 31-12-2019. Voor de loonkostenkostenontwikkeling worden de loonkosten en de hierop drukkende sociale lasten berekend. De loonkosten zijn per 1-1-2019 verhoogd met 2% en iedere loonschaal heeft er een extra 1/3 trede bijgekregen. De sociale lasten (premiepercentage en franchise) stegen met 0,3%. Dit zorgde voor een loonkostenstijging van +3,43% van 1-1-2019 t.o.v. 1-1-2018. Daarbij komt nog een extra loonkosten stijging van 3,3%, omdat in oktober 2018 is overeengekomen dat de waarde van vakantiedagen vermeerderd moet worden met een structurele vergoeding van toeslagen en overuren. Dit gaat in per 1-1-2019. Daarnaast is een eenmalige uitkering van € 750,- bruto overeengekomen, als afkoop van rechten opgebouwd over de jaren 2014-2018. In totaal stegen de loonkosten met 6,7%. De verblijfskosten zijn per 1-1-2019 met 2% verhoogd. Voor de overige personeelskosten is de ontwikkeling van het algemeen prijsniveau gevolgd (1,7%). In totaal zijn de 'verblijf- en overige kosten' voor het binnenlands vervoer met 1,9% en het grensoverschrijdend vervoer met 2,0% gestegen.

Algemene kosten

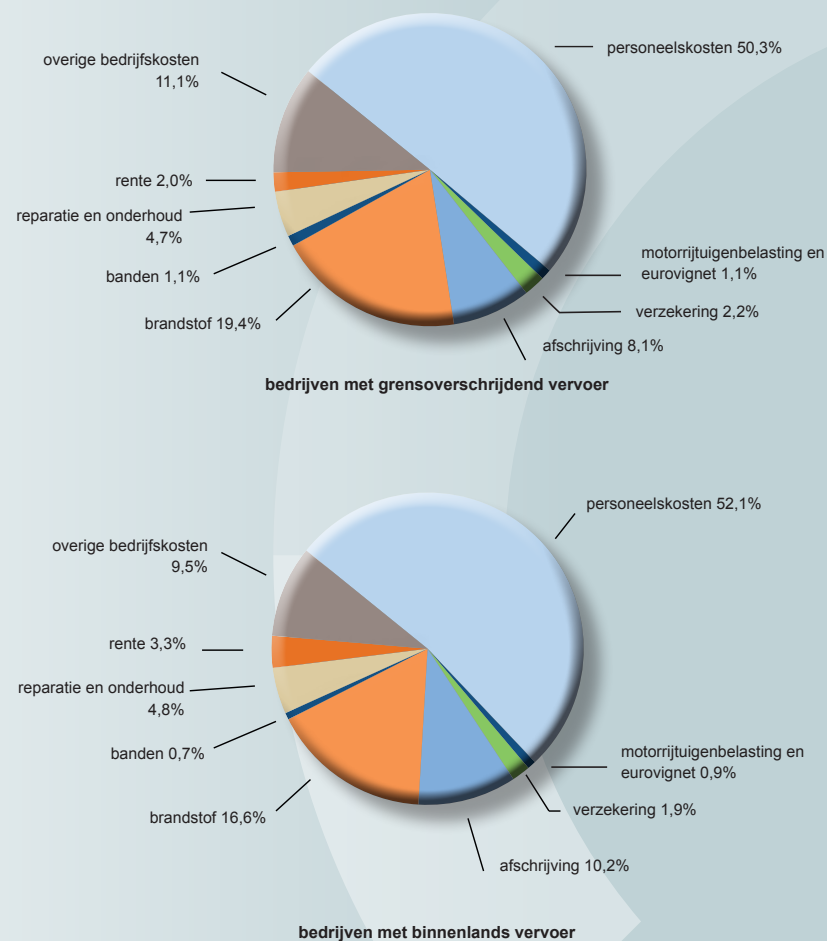
Voor de prijsstijging van de huisvestingskosten en de overige algemene kosten van 1-1-2019 ten opzichte van 1-1-2018 is de geraamde ontwikkeling van het algemene prijsniveau (nationale consumentenprijsindex CBS) gevolgd; deze bedraagt 1,7%.

Kostenaandelen

De stijging/daling van het totale kostenniveau is berekend door de afzonderlijke prijswijzigingen te vermenigvuldigen met het aandeel van dat kostprijs onderdeel in de totale kosten. Deze kostenaandelen worden jaarlijks bijgesteld. Elke deelmarkt heeft zijn eigen specifieke kostenaandelen. Bijvoorbeeld als het aandeel van de afschrijvingen bij vervoer op Duitsland op 8,9% is, dan zorgen de afschrijvingskosten ervoor dat het totale kostenniveau met $0,089 \times 1,9\% = 0,17\%$ stijgt. Het aandeel van de afschrijvingen in de binnenlandse deelmarkt koel/vriesvervoer bedraagt 13,9%, zodat daar de afschrijvingskosten zorgen voor een stijging van het totale kostenniveau van $0,139 \times 1,9\% = 0,26\%$.

In de grafiek staan de kostenaandelen die in de eerste drie kwartalen van 2018 zijn waargenomen bij bedrijven die meer dan helft van hun omzet uit binnenlands vervoer of

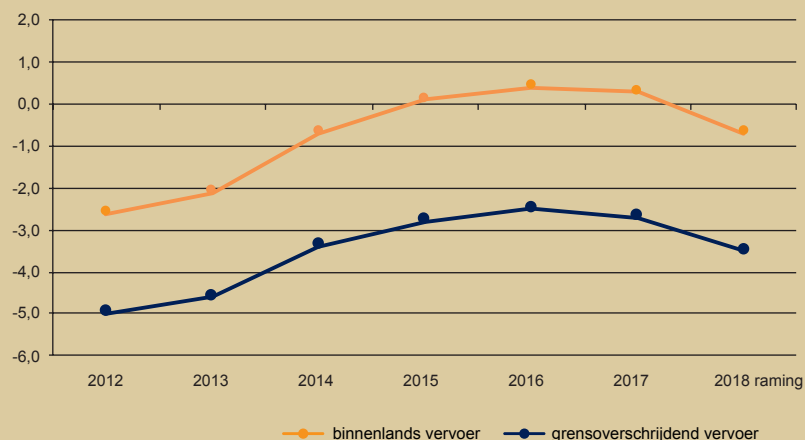
uit grensoverschrijdend vervoer halen. De personeelskosten drukken met een aandeel van meer dan 50% het zwaarst op de totale kosten. De uitsplitsing naar deelmarkten wordt jaarlijks gemaakt, nadat alle financiële gegevens van een grote groep bedrijven zijn onderzocht.



Onderzoek rentabiliteit

Uit de bedrijfsresultaten die behaald zijn in de eerste drie kwartalen van 2018 is een voorzichtige raming voor het lopende jaar gemaakt. Binnenlandse wegvervoerders boeken gemiddeld gezien een resultaat van -0,7% en bij ondernemingen die overwegend grensoverschrijdend vervoeren is het resultaat -3,5%. Voor deze raming zijn de resultaten van een kleine groep ondernemingen geanalyseerd.

Gemiddelde rentabiliteit (%) bij bedrijven in:



Definitieve cijfers 2017

In juni 2018 zijn de definitieve cijfers voor 2017 bekend gemaakt. De rendementen zijn ten opzichte van het voorgaande jaar verbeterd, bij ondernemingen in het binnenlands wegvervoer kwam deze uit op +0,3%. De rentabiliteit bij grensoverschrijdende wegvervoerders kwam uit op -2,7%. 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 4,8% positief, grote ondernemingen die voornamelijk grensoverschrijdend vervoeren komen uit op gemiddeld 3,9% positief. Gespecialiseerde deelmarkten zoals fysieke distributie, koel/vries en tank/bulk noteerden een positief resultaat van tussen de 4,3 en 5,1%. Het vervoer van bouwmaterialen en de deelmarkt trucking/container noteren nog altijd een verlies van 1,6% resp. 2,4%.

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

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

Eigen rijders

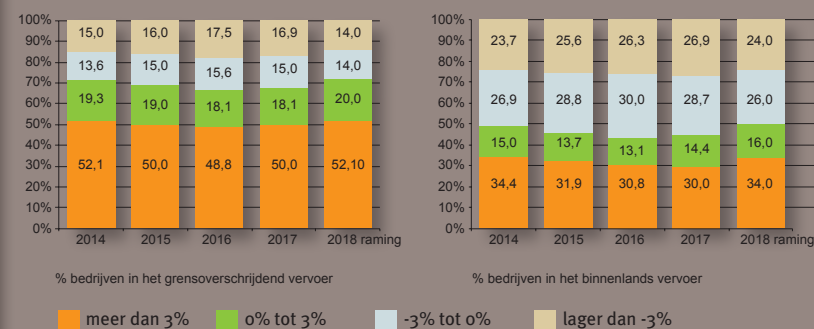
In de genoemde rentabiliteitscijfers zijn eigen rijders buiten beschouwing gelaten. De rentabiliteit van eigen rijders is afzonderlijk onderzocht bij 75 eigen rijders. Rekening houdend met het gewaardeerde loon ligt de berekende rentabiliteit van eigen rijders in 2017 op -11,9%. Het gewaardeerde loon 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 2017 € 47.500.

Rentabiliteitsklassen

In de grafiek is de verdeling van de ondernemingen te zien over vier rentabiliteitsklassen. Volgens de raming 2018 wordt in het binnenlands wegvervoer verwacht dat 50% van de ondernemingen een positieve rentabiliteit haalt en 50% een negatieve rentabiliteit. Van de ondernemingen die overwegend grensoverschrijdend vervoeren wordt verwacht dat 28% in de zwarte cijfers zit en 72% in de rode cijfers.

Verdeling bedrijven over rentabiliteitsklassen





BIJLAGE 2

Tabellen vergunningen en documenten

Eurovergunning

| Ontvangen aanvragen | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Eurovergunning | 1.607 | 1.664 | 11.593 | 1.860 |
| Verlenging Eurovergunning | 1.476 | 1.163 | 2.444 | 1.235 |
| Voortzetting Eurovergunning | 4 | 5 | 7 | - |
| Vijfjaarlijkse toetsing binnenlandse vergunning | 760 | 26 | - | - |
| Totaal | 3.847 | 2.858 | 4.044 | 3.095 |

| Intrekkingen en niet verlengde Eurovergunningen | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|------------|--------------|--------------|------------|
| Eurovergunning | 704 | 983 | 1.075 | 766 |
| Binnenlandse vergunning | 114 | 108 | 52 | 39 |
| Totaal | 818 | 1.091 | 1.127 | 805 |

| Stand vergunninghouders | 1-1-2016 | 1-1-2017 | 1-1-2018 | 1-1-2019 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Aantal bedrijven met een Eurovergunning | 11.564 | 12.377 | 12.621 | 13.221 |
| Aantal bedrijven met een binnenl. vergunning | 903 | 795 | 743 | 704 |
| Totaal | 12.467 | 13.172 | 13.364 | 13.925 |

| Stand vergunningbewijzen | 1-1-2016 | 1-1-2017 | 1-1-2018 | 1-1-2019 |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Aantal geldige Eurovergunningbewijzen | 98.758 | 103.481 | 104.206 | 111.651 |
| Aantal geldige binnenl. vergunningbewijzen | 3.745 | 3.271 | 3.151 | 3.016 |
| Totaal | 102.503 | 106.752 | 107.357 | 114.667 |

VIHB-registratie

| Toegekende aanvragen | 12015 | 12016 | 2017 | 2018 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
| VIHB-registratie | 2.335 | 2.269 | 2.493 | 2.230 |
| Vernieuwing VIHB-registratie | 3.044 | 1.818 | 1.256 | - |
| Screening VIHB-registratie (i.v.m. wijziging per 1-1-2018) | | | 488 | 3.386 |
| Totaal | 5.379 | 4.087 | 4.237 | 5.616 |

| Stand VIHB-registraties | 1-1-2016 | 1-1-2017 | 1-1-2018 | 1-1-2019 |
|---|----------|----------|----------|----------|
| Aantal bedrijven met een VIHB-registratie | 17.810 | 19.573 | 20.653 | 22.015 |

Verklaring visum Rusland

| Verstrekte verklaringen visum Rusland | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---------------------------------------|------|------|------|------|
| Verklaring visum Rusland | 64 | 95 | 122 | 130 |

Bestuurdersattest

| Ontvangen aanvragen | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---------------------|------|------|------|------|
| Bestuurdersattest | 15 | 16 | 25 | 11 |

| Stand bestuurdersattesten | 1-1-2016 | 1-1-2017 | 1-1-2018 | 1-1-2019 |
|------------------------------------|----------|----------|----------|----------|
| Aantal geldige bestuurdersattesten | 78 | 54 | 32 | 25 |

CEMT-vergunningen

| Verstrekte CEMT-verhuisvergunningen | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|-------------------------------------|------|------|------|------|
| CEMT-verhuisvergunning | 62 | 48 | 37 | 17 |

| Verstrekte CEMT-vergunningen | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|------------------------------|------------|------------|-----------|------------|
| Euro3-safe | 12 | - | - | - |
| Euro4-safe | 8 | 7 | 2 | 3 |
| Euro5-safe | 158 | 99 | 93 | 107 |
| Euro6-safe (nieuw 2014) | - | - | 2 | 1 |
| Totaal | 178 | 106 | 97 | 111 |

TIR-carnets

| Verstrekte TIR-carnets | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|------------|
| 4-bladig (afgeschaft per 1 juli 2016) | 1.634 | 717 | - | - |
| 6-bladig | 456 | 711 | 1.103 | 637 |
| 14-bladig | 1.686 | 1.099 | 548 | 149 |
| Totaal | 3.776 | 2.527 | 1.651 | 786 |

| Verstreckte rit- en termijnmachtigingen | | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|--|--------------|--------------|--------------|
| Albanië | voor bilateraal- en transitovervoer | 68 | 49 | 48 |
| | voor derdelandenvervoer | 29 | 41 | 22 |
| Azerbeidzjan | voor bilateraal- en transitovervoer | 38 | 36 | 41 |
| | voor derdelandenvervoer | 32 | 37 | 29 |
| Bosnië-Herzegovina | universeel | 157 | 101 | 111 |
| Bulgarije (EU) | voor vervoer op niet EU-landen | 2 | 9 | 17 |
| Duitsland (EU) | voor vervoer op niet EU-landen | 17 | 40 | 16 |
| Finland (EU) | voor vervoer op niet EU-landen | 34 | 35 | 12 |
| Georgië | universeel | 60 | 78 | 70 |
| Iran | universeel | 4 | 5 | 6 |
| Kazachstan | voor bilateraal- en transitovervoer | 11 | 11 | 19 |
| | voor derdelandenvervoer | 4 | 14 | 7 |
| Kirgizië | universeel | 1 | 1 | 0 |
| Macedonië | universeel | 120 | 175 | 174 |
| Marokko | universeel | 932 | 629 | 658 |
| Moldavië | universeel | 90 | 98 | 48 |
| Montenegro | universeel | 29 | 42 | 42 |
| Oekraïne | universeel | 378 | 331 | 203 |
| Oezbekistan | universeel | 10 | 8 | 9 |
| Oostenrijk (EU) | voor vervoer op niet EU-landen | 5 | 8 | 14 |
| Rusland | universeel | 271 | 197 | 159 |
| | termijnmachtigingen | 91 | 181 | 28 |
| Servië | universeel | 527 | 676 | 668 |
| | termijnmachtigingen | 11 | 21 | 22 |
| Tunesië | universeel | 11 | 27 | 14 |
| Turkije | voor bilateraal- en transitovervoer | 404 | 406 | 162 |
| | voor derdelandenvervoer | 509 | 571 | 666 |
| | termijnmachtiging bilateraal- en transitovervoer | 74 | 127 | 56 |
| | termijnmachtiging derdelandenvervoer | 76 | 130 | 67 |
| Wit-Rusland | universeel | 231 | 157 | 101 |
| | termijnmachtigingen | 41 | 43 | 23 |
| Zweden (EU) | voor vervoer op niet EU-landen | 4 | 6 | 2 |
| | | | | |
| Totaal | | 4.271 | 4.290 | 3.514 |
| Totaal ritmachtigingen | | 3.978 | 3.788 | 3.318 |
| Totaal termijnmachtigingen | | 293 | 502 | 196 |
| | | | | |
| | | | | |



▶ BIJLAGE 3

Organisatie

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

Governance

Directie

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

Raad van advies

Een raad van advies ziet erop toe dat de NIWO haar taken goed uitoefent. Ook ziet de raad toe op de strategie en de risico's verbonden aan de taken van de NIWO, financiële verslaglegging en het opstellen van de begroting, zoals bedoeld in artikel 4.3b van de Wwg. De raad van advies bestaat uit drie leden die voor vier jaar door de minister worden benoemd. Aansluitend kunnen de leden van de raad eenmalig voor vier jaar herbenoemd worden.

Sectorraad

De transportsector is vertegenwoordigd in de sectorraad. De voorzitter van de raad van advies is tevens voorzitter van de sectorraad, maar heeft geen stem.

Organisatieoverzicht

Directie

- mr. G.J. Olthoff, directeur

Het managementteam bestaat verder uit:

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

Raad van advies

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

Ingangsdatum benoeming:

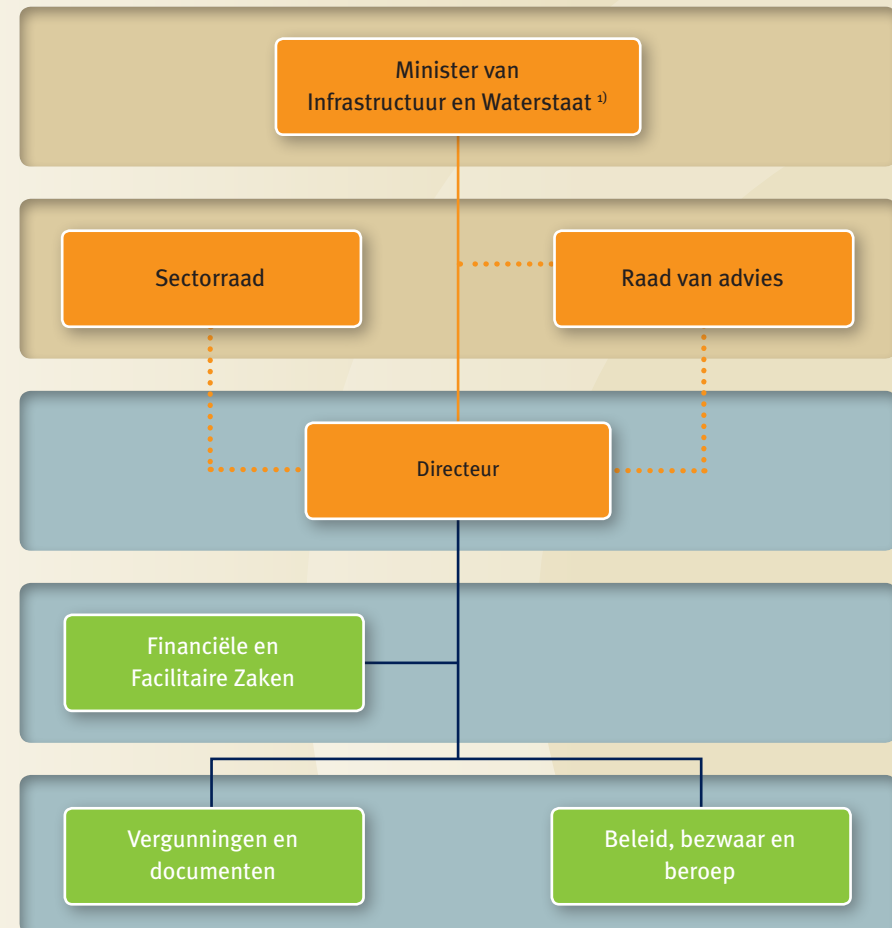
1-1-2017
1-1-2017 tot 1-1-2019
29-9-2017
1-2-2019

Sectorraad

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

| | |
|--|----------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • mw. J.G.M. de Rijk-Heeren (per 1-1-2017) • E. de Bruin (per 1-1-2017) • drs. W.L. Nienhuis RA (per 1-1-2017) | Transport en Logistiek Nederland |
| <ul style="list-style-type: none"> • K. de Waardt (per 1-1-2017) | VERN |
| <ul style="list-style-type: none"> • mw. P. de Wilde (t/m 31-12-2018) • T. Reitsma (per 1-1-2019) • J. Terwijn (per 1-9-2018) <p><i>Plaatsvervanger: mr. P.M.J. de Ruyter</i></p> | evofenedex |
| <ul style="list-style-type: none"> • W. Dijkhuizen (per 1-1-2018) <p><i>Plaatsvervanger: M. Gorter</i></p> | FNV |
| <ul style="list-style-type: none"> • T.J. van Rijssel (per 1-1-2017) <p><i>Plaatsvervanger: T. Orie</i></p> | CNV |

Organogram



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

- opdrachtgever: directie Wegen en Verkeersveiligheid van het DG Bereikbaarheid



BIJLAGE 4

Tarieven

De NIWO heeft in 2018 onderstaande tarieven gehanteerd. De tarieven voor 2019 zijn gelijk gebleven. Wel is er met ingang van 1-1-2019 een nieuw tarief geïntroduceerd. In geval van een naam- en adreswijziging worden alleen administratiekosten gerekend, daarvoor werd tot en met 2018 voor elk te vervangen vergunningbewijs het tarief voor de afgifte van een vergunningbewijs gehanteerd.

De TIR-activiteiten betreffen een niet wettelijke taak van de NWO waarvoor btw in rekening gebracht moet worden.

| | 1-1-2019 |
|--|----------|
| Eurovergunning | |
| Behandeling aanvraag Eurovergunning | € 235,00 |
| Behandeling verlenging Eurovergunning | € 120,00 |
| Vergunningbewijzen | |
| Afgifte Eurovergunningbewijs | € 25,00 |
| Afgifte binnenlands vergunningbewijs | € 25,00 |
| Afgifte overbruggingsbewijs | € 25,00 |
| Jaarlijkse heffing per vergunningbewijs | € 23,70 |
| Administratiekosten naam- en/of adreswijziging | € 24,50 |
| Overige documenten | |
| Behandeling aanvraag CEMT-vergunning | € 350,00 |
| Afgifte CEMT-vergunning | € 140,00 |
| Behandeling aanvraag CEMT-verhuisvergunning | € 70,00 |
| Afgifte ritmachtiging | € 5,00 |
| Afgifte termijnmachtiging | € 50,00 |
| Verklaring visum Rusland | € 50,00 |
| Behandeling aanvraag bestuurdersattest goederenvervoer | € 135,00 |
| Behandeling aanvraag nationaal certificaat personenvervoer | € 100,00 |
| Behandeling verlenging nationaal certificaat personenvervoer | € 50,00 |
| TIR-carnet | |
| Aanmelding TIR-systeem | € 85,00 |
| Afgifte TIR-carnet 6-bladig | € 60,00 |
| Afgifte TIR-carnet 14-bladig | € 67,00 |
| Verzekering A | € 5,50 |
| Verzekering B | € 40,00 |

Tekst en grafieken
NIWO

Ontwerp, opmaak en beeldbewerking
Zuid44.nl



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

