

JAAARVERSLAG

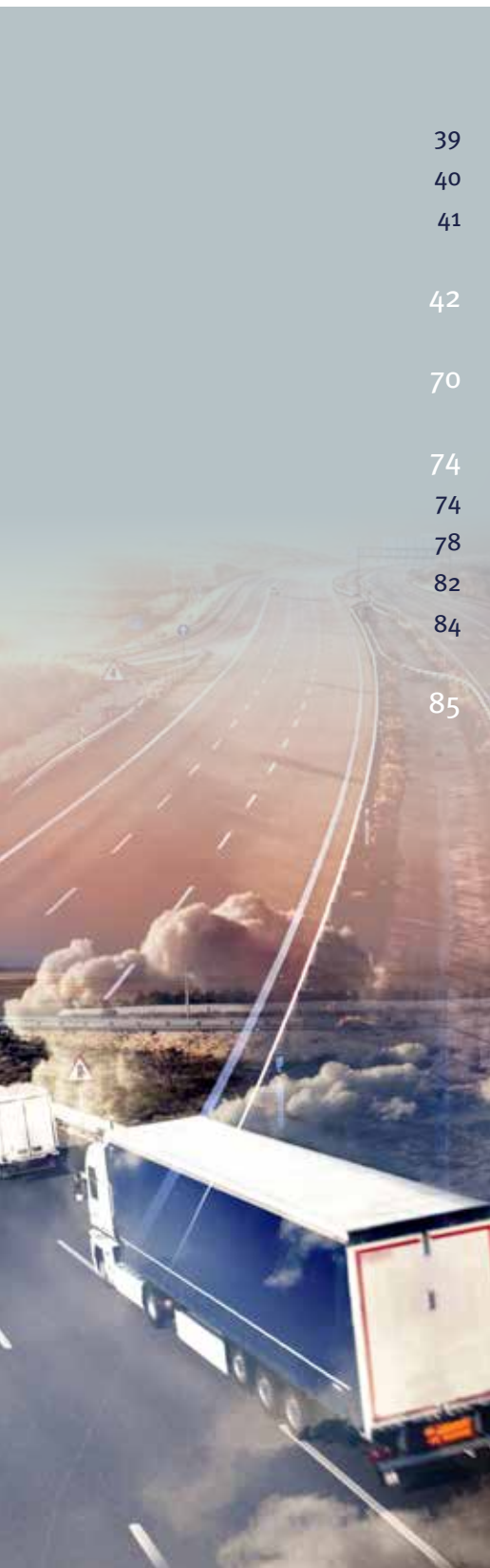
niwo 2020



JAAARVERSLAG



4	Voorwoord
6	Directieverslag 2020
6	Doelstelling
7	De missie: 'Kwaliteit in transport begint bij de NIWO'
7	Het verslagjaar in een notendop
7	Continuïteit van de bedrijfsvoering en personeel
10	Financiële resultaten en vermogenspositie
13	Vooruitblik
14	Verslag raad van advies en sectorraad
14	Raad van advies
15	Sectorraad
16	(Inter)nationale ontwikkelingen
16	Brexit
17	Mobiliteitspakket
17	Overige (inter)nationale ontwikkelingen
19	Netwerkopbouw zusterorganisaties
19	Enkele nationale ontwikkelingen in 2020
22	Nieuwsoverzicht
36	Het jaar in cijfers
36	Aanvragen en verlengingen Eurovergunning
37	Intrekking vergunning
37	Aantal vergunninghouders en -bewijzen
38	Faillissementen
38	Onderzoek risicobedrijven
39	Meldpunt misstanden
39	Bibob zaken
39	VIHB-registraties



39

TIR-carnets

40

Vervoersdocumenten

41

Bezwaar en beroep

42

Jaarrekening

70

Accountantsverklaring

74

Bijlages

74

Bijlage 1 - Begrippenlijst

78

Bijlage 2 - Tabellen vergunningen en documenten

82

Bijlage 3 - Organisatie

84

Bijlage 4 - Tarieven

85

Colofon



VOORWOORD

niwo 2020

“Wil de sector logistiek haar status als topsector behouden, dan is het omgaan met structurele uitdagingen noodzakelijk.”

Per 1 januari 2021 is mevrouw Dertje Meijer door de minister van Infrastructuur en Waterstaat benoemd in de functie van voorzitter van de raad van advies van de NIWO. Dit is dus mijn laatste voorwoord in het jaarverslag van de NIWO.

Ik veroorloof mij om op deze plaats kort terug te kijken op mijn periode bij de NIWO. Mijn eerste benoeming tot voorzitter dateert alweer van april 2013. De directeur van de NIWO - Gerrit Jan Olthoff die vrij kort vóór mijn benoeming bij de NIWO was aangesteld - en ik hebben van meet af aan goed samengewerkt. Een samenwerking die uiteraard volledig ten dienste stond van de NIWO. We waren ten opzichte van elkaar aanvullend, kritisch én opbouwend, altijd toekomstgericht en met respect voor elkaars rol en positie. Onze bijna acht jaar durende samenwerking werd geschraagd door mijn voortreffelijke collega's uit de raad van advies – thans de heren Hans Gortemaker en Enno Osinga - én niet in de laatste plaats door de leden van het managementteam van de NIWO. Ik ben hen allen veel dank verschuldigd.

Samen hebben we ons onverdroten ingezet om de NIWO al die jaren uitstekend te laten functioneren. Met kennis van zaken, met behulp van goed werkende systemen, kosteneffectief en transparant. Natuurlijk beslissend overeenkomstig wet- en regelgeving, ‘maar’ met gevoel voor maatwerk als de eis van proportionaliteit dat verlangt.

Terugkijkend durf ik te stellen dat we erin zijn geslaagd de NIWO om te vormen naar een bestuursorgaan dat midden in de maatschappij staat, het nationale netwerk op orde heeft, internationaal de goede wegen is ingeslagen en het publieke belang centraal stelt.

Belangwekkend kantelpunt vormde in 2016 (formeel per 1 januari 2017) de omvorming van een op privaatrechtelijke leest geschoeide organisatie naar een modern publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan met een ordentelijke en afgeslankte governance. Alleen al daarom konden jaarlijks vele tienduizenden euro's worden bespaard. Met de directeur ben ik er erg trots op dat de NIWO bij het opstellen van de begroting 2021 voor het tiende jaar op rij de minister kon voorstellen de tarieven niet te verhogen. De NIWO is dus gedurende die periode vanaf 2012 voor de transportsector vele procenten goedkoper geworden. Het was ook een periode waarin de ICT (voor minder dan het begrote bedrag) geheel werd vernieuwd en het gebouw waarin de NIWO is gehuisvest volledig werd verbouwd. En vooral de laatste jaren zijn veel jonge medewerkers aangetrokken, hetgeen voor de continuïteit van de dienstverlening van groot belang is.

Meer specifiek kijkend naar 2020 vallen natuurlijk twee onderwerpen het meest op: de voorbereidingen op de feitelijke Brexit per 1 januari 2021 en de corona-pandemie.

Op de Brexit wordt in dit jaarverslag uitgebreid ingegaan. Op deze plaats volsta ik met de constatering dat de NIWO succesvol heeft gedaan wat het kon: goede informatievoorziening gedurende het gehele jaar en voor de fatale datum elk bedrijf dat op het

Verenigd Koninkrijk wilde blijven rijden voorzien van de benodigde papieren.

Wat de corona-pandemie betreft is het lastig om in het voorwoord een samenvattend beeld te geven. Ik constateer dat de NIWO in maart 2020 van volledig op kantoor werken binnen 48 uur bijna geheel is omgeschakeld naar thuis werken en dat vervolgens bij een zeer laag ziekteverzuim de productie volledig op het gewenste niveau is gebleven.

Voor de transportsector is het beeld wisselender. Sommige deelmarkten hebben het zonder meer zwaar, andere onderdelen varen er wel bij, bijvoorbeeld de koeriers. Omdat de beelden zo wisselend waren heeft de NIWO in juni aan de onderzoeksbureaus Policy Research Corporation (PRC) en Panteia gevraagd om de NIWO te adviseren over de mogelijke gevolgen voor de vraag naar wegtransport tot 2026. Deze vraag werd gesteld met het oog op het onderbouwen van de NIWO-begroting 2021 - 2025. Op verzoek van de sectorraad is het daarvoor aangeleverde resultaat aangevuld met een onderzoek naar de gevolgen per onderscheiden deelmarkten. Het onderzoek heeft prachtig materiaal opgeleverd waar in dit jaarverslag op wordt ingegaan.

Ik wil op deze plek niet onvermeld laten dat de onderzoeksbureaus ook behartigenswaardige aanbevelingen hebben gedaan, zowel voor de transportsector zelf als voor de beleidsbepalers. Eén aanbeveling wil ik voor het voetlicht brengen. In mijn voorwoord in het jaarverslag 2019, dus voor het uitbreken van de corona-pandemie, schreef ik:

“(…) En al die uitdagingen in te bedden in een maatschappelijke context van polarisatie (gele hesjes-fenomeen), vergrijzing, ingrijpend klimaatbeleid, hyperconnectiviteit, globalisering en het verzet daartegen, internationalisering, etc. Mij dunk dat dit alles een integrale visie vraagt op de toekomst van de logistiek in het algemeen en het vrachtvervoer in het bijzonder, zeker in het jaar voorafgaande aan het verkiezingsjaar.”

De adviesbureaus PRC en Panteia adviseren eind 2020:

“Wil de sector logistiek haar status als topsector behouden, dan is het omgaan met structurele uitdagingen noodzakelijk. (...) Dit was ook voor de corona-crisis bekend, maar de sector- en deelmarktanalyses laten zien dat in de corona-crisis bestaande structurele uitdagingen van het wegtransport worden benadrukt. (...) Formuleer een visie voor de lange termijn; identificeer structurele uitdagingen voor de wegtransportsector en logistiek, stel doelen voor 2040 en breng in kaart welke acties vandaag nodig zijn om deze te behalen.”

Enfin, ik hoop zó dat deze beleidsaanbeveling wordt opgevolgd!

2020 stond ook in het teken van het vaststellen van het mobiliteitspakket door het Europees Parlement, hetgeen het wegtransportbeleid voor de komende jaren mede zal bepalen, van de voorbereidingen van de invoering van de zogenoemde ERRU-maatregelen en, zoals elk jaar, van een goede uitvoering van het primaire proces door de NIWO-medewerkers. En dan gaat het om het beoordelen en snel en zorgvuldig afhandelen van aanvragen voor vergunningen, het verrichten van onderzoeken, het verzorgen van VIHB-registraties en de uitgifte van vele documenten. Dat is ondanks de corona-pandemie gelukt: korte doorlooptijden, geen achterstanden en goede financiële resultaten. Kortom, de NIWO is een goed functionerende publieke dienstverlener die klaar is voor de toekomst.

Ik wil het management en alle medewerkers van de NIWO dank zeggen voor hun onverkorte inzet om de NIWO een goede publieke dienstverlener te laten zijn. Ik wil mijn opvolger Dertje Meijer heel veel succes toewensen evenals de NIWO en al haar medewerkers!

Alexander Sakkers, voorzitter raad van advies

DIRECTIE VERSLAG 2020

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.



De missie: ‘Kwaliteit in transport begint bij de NIWO’

Met de vergunningplicht beoogt de (Europese) regelgever eerlijke concurrentievoorwaarden voor de wegvervoeronderneming te bevorderen waardoor er een (verkeers) veilige, duurzame, efficiënte en sociaal verantwoordelijke wegvervoersector ontstaat. Kortom, goede kwaliteit van de geleverde diensten door een maatschappelijk verantwoord opererende vervoerssector.

De NIWO beoordeelt aanvragen om als vervoersonderneming aan de slag te kunnen of te blijven. Binnen de beschikbare financiële kaders streeft de NIWO continu naar verbetering van de publieke dienstverlening. Klantgericht en snel, op een fundament van (juridische) zorgvuldigheid en rechtvaardigheid en met maatwerk waar nodig!

Het verslagjaar in een notendop

Samengevat kenmerkte het verslagjaar zich voor de NIWO door twee bijzondere omstandigheden: de voorbereiding op de Brexit waarbij het tot medio december onduidelijk was of er wél of géén ‘deal’ tussen de Europese Unie (EU) en het Verenigd Koninkrijk (VK) zou worden gesloten en de in maart uitgebroken corona-pandemie die betekende dat binnen 48 uur na een desbetreffend kabinetsbesluit vanaf maart bijna alle medewerkers thuis zijn gaan werken. Uit het voorliggende jaarverslag kan worden opgemaakt dat de NIWO bij beide ontwikkelingen succesvol heeft weten te opereren. De transportbedrijven werden voor zover het de verantwoordelijkheid van de NIWO betreft goed voorgelicht en tijdig voorbereid op een ‘no deal scenario’ en de core business heeft zonder haperingen doorgedraaid door een optimale inzet en samenwerking van leiding, thuiswerkers en enkele medewerkers die op kantoor moesten blijven werken (ICT, documentuitgifte en na verloop van enige tijd ook weer voor het telefonisch verstrekken van informatie). De corona-crisis heeft geen significante betekenis gehad voor de financiële situatie van de NIWO, de egaliseringsreserve bleef stabiel op een veilig hoog niveau en voor 2021 konden wederom ongewijzigde tarieven worden voorgesteld.

Continuïteit van de bedrijfsvoering en personeel

De beperkte schaalgrootte van de NIWO en het gegeven dat de NIWO volledig tarief gefinancierd is, maken dat de NIWO efficiënt en kosteneffectief werkt en dat er een transparant,

behoorlijk goed te prognosticeren beeld is van de inkomsten, de kosten en uitgaven van de NIWO en de gevolgen daarvan voor de tarieven. Kosteneffectief functioneren veronderstelt ook dat er sprake is van een goede kennis van en interactie met de omgeving. De relaties met het ministerie, met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en met de sectorraad en de partijen die daarin zijn vertegenwoordigd zijn zonder meer goed.

De doelmatigheidseis en de rechtmatigheidseis behoren hand in hand te gaan. Beslissingen worden door de NIWO op een zorgvuldige, tijdige en kenbare wijze genomen, overeenkomstig wet- en regelgeving waarbij gelijke gevallen gelijk behandeld worden en waarbij maatwerk wordt geleverd waar dat nodig is. Dit wordt door de NIWO bewerkstelligd door:

- ▶ Werken vanuit het gedachtegoed van de ‘grondwet’ voor bestuurlijk handelen: de algemene beginselen van behoorlijk bestuur (abbb) en de Algemene wet bestuursrecht (Awb).
- ▶ Voor derden goed kenbare beleidsregels, die elk jaar op actualiteit en bruikbaarheid worden beoordeeld en zo nodig aangepast.
- ▶ Het door de NIWO gebruikte zaakstelsel dat uniformering van werkwijzen borgt.
- ▶ Borgen van het zogenoemde twee paar ogen principe.
- ▶ Goede termijnbewaking.
- ▶ Een goede beveiliging van (persoons)gegevens (verwezen wordt naar het jaarverslag 2019).

Rapporten van de Algemene bestuursdienst (o.a. ‘Werk aan uitvoering’) tonen aan dat kennis van sectorwetgeving (in het geval van de NIWO: de Wet wegvervoer goederen (Wwg) c.a.) bij uitvoerende organisaties ruim voldoende aanwezig is. De kennis en vooral het toepassingsbereik van de abbb en de Awb wil nog weleens tekortschieten. Het is mede vanwege die analyse dat de juridisch geschoolde medewerkers van de NIWO in het verslagjaar de cursus ‘Maatwerk met de Awb’ (die werd georganiseerd door de Landsadvocaat) hebben gevolgd. Het was de bedoeling dat intern aan alle medewerkers een cursus ‘De betekenis van de Awb en de abbb voor ons werk’ te geven, maar door de lockdowns als gevolg van de coronapandemie is het geven van die cursus uitgesteld.

Een aanvraag kan worden ingediend via het digitale ondernemersloket in een daartoe exclusief voor de aanvragende ondernemer beschermde digitale omgeving die alleen toegankelijk is door gebruik te maken van eHerkenning. Ook in 2020 is gebleken dat het gebruik van het digitale loket vrij langzaam toeneemt. Het gebruik

van eHerkenning blijkt de belangrijkste bottleneck te zijn. De Wet digitale overheid zal mogelijk vanaf 1 juli 2021 gefaseerd in werking treden. Deze wet vereist het gebruik van een hoger betrouwbaarheidsniveau eHerkenning. De door het mobiliteitspakket (zie verder) verplichte invoering van het voertuigregister in 2022 zal naar verwachting een beslissende impuls geven aan het gebruik van het digitale ondernemersloket.

Corona

Op 12 maart 2020 gaf het kabinet de eerste persconferentie over het corona-virus. De afgekondigde maatregelen zijn door de NIWO op vrijdag 13 maart voorbereid. Maandag 16 en dinsdag 17 maart zijn gebruikt om te schakelen van uitsluitend op kantoor werken naar vrijwel volledig thuiswerken. Doordat de medewerkers de zojuist aangeschafte pc en beeldschermen van kantoor mee konden nemen naar huis, werd vanuit huis in een beveiligde omgeving gewerkt. Degenen die dat wenselijk vonden konden ook hun Arbo-verantwoorde bureaustoel mee naar huis nemen. Vanaf het begin van de crisis is een kleine groep medewerkers op kantoor blijven werken. De Europese wetgeving eist namelijk dat de NIWO-documenten niet digitaal ter beschikking van de onderneming worden gesteld. De Eurovergunningen en andere documenten moeten dus uitgeprint per post verzonden worden naar de ondernemingen. Ook de ICT-ondersteuning werd veelal vanuit het kantoor verzorgd en er waren meestal twee MT-leden 'in huis'. Ondertussen werd de sociale cohesie in stand gehouden door met Microsoft Teams en later ook met Webex met elkaar te overleggen. Eind maart managede de directie de verwachtingen van de medewerkers door aan te geven dat de situatie met thuiswerken waarschijnlijk niet voor de zomer 2020 zou veranderen.

Tijdens de eerste lockdown werd de telefonische bereikbaarheid geminimaliseerd. Alle vragen werden schriftelijk gesteld en – anders dan normaal – door de juridische medewerkers beantwoord. Vanaf de zomer was de NIWO weer telefonisch bereikbaar, omdat inmiddels corona-maatregelen waren getroffen op kantoor. Zo werden er handgel, wegwerphandschoenen en mondkapjes aangeschaft, spatschermen geplaatst, eenrichtingverkeer doorgevoerd, rond de werkplekken 1,5 meter cirkels op de grond aangegeven, etc. In december werd gestart met het realiseren van automatisch opengaande deuren en met het vervangen van de telefooncentrale, zodat vanaf begin 2021 ook thuis via de computer kan worden gebeld. Per 1 april werd de reiskostenvergoeding stopgezet voor diegenen die niet meer naar kantoor kwamen.

Ondertussen kon de productie op het normale peil worden

gehouden. Dit bleek het hele jaar zo te zijn. In diezelfde periode werd de tijdelijke coulancregeling gepubliceerd (zie elders in dit verslag). Medio april startte het denken over een geleidelijke terugkeer naar de 'normale' situatie in of kort na de zomer. Toen in september de touwtjes wat gevierd konden worden, werd aan alle medewerkers gevraagd om weer twee dagen op kantoor te komen werken in een corona veilige omgeving met - als een van de eerste organisaties - een mondkapjesplicht. Daaraan werkte iedereen mee. Toen in oktober de tweede lockdown werd afgekondigd en iedereen weer thuis moest werken, bleek het nut van elkaar weer een maand lang op kantoor getroffen te hebben. Hoewel bij de NIWO de contacten nooit echt verloren waren gegaan door het gebruik van Microsoft Teams en Webex was op gepaste afstand met elkaar praten toch wel erg fijn. In oktober werd al gecommuniceerd dat naar verwachting de situatie voor de zomer 2021 niet ingrijpend zou veranderen. Tenslotte, in december werd besloten een ongemaktoeslag te verstrekken van 40 euro per maand. Daarbij werd aangesloten bij de berekeningen van het Nibud en de regeling voor rijksambtenaren.

Door de wereldwijde pandemie is de (economische) toekomst en de omvang van het (weg)transport onzeker. Het opstellen van de begroting voor 2021 is daarom een ingewikkeldere opgave geweest dan normaal, voor wat betreft de batenkant. Het aantal vergunningbewijzen bepaalt namelijk een groot percentage van de totale baten (68%). Dus een stevige onderbouwing voor het begrote aantal is geen overbodige luxe. Vandaar dat de gerenommeerde onderzoeksbureaus Policy Research Company (PRC) en Panteia gevraagd zijn gezamenlijk de consequenties van de pandemie op het wegtransport in kaart te brengen. Daarbij is gevraagd vooral te kijken naar de ontwikkelingen bij het aantal in omloop zijnde vergunningbewijzen omdat uit historisch onderzoek gebleken is dat vooral de hoeveelheid benodigde vrachtauto's bij economische tegenwind de onzekere factor is. Een tussenrapport, waarin aangegeven was met hoeveel vergunningbewijzen rekening moet worden gehouden, en een eindrapport dat een nadere studie naar de toekomstverwachting voor het wegtransport betrof, vormden het resultaat. Vier medische scenario's over de ontwikkeling van de corona-epidemie vormden de basis voor een complete doorrekening per scenario van de verwachte ontwikkeling van de 63 sectoren van de Nederlandse economie. Vanuit dit alomvattende sectorbeeld is het effect op het wegtransport en haar deelmarkten, en een blik op de verwachte ontwikkelingen tot en met 2025 in kaart gebracht. Uniek aan de studie is dat de indeling van de deelmarkten is gehanteerd zoals deze door Transport en Logistiek Nederland (TLN) wordt gebruikt.

Bescherming persoonsgegevens

In 2020 heeft de NIWO alle verwerkingen van gegevens, de verwerkersovereenkomsten e.d. opnieuw bekeken en getoetst aan de wet- en regelgeving. Waar nodig zijn verbeteringen doorgevoerd. De NIWO heeft in 2020 het privacy volwassenheidsniveau van 4 uit 5 behouden met betrekking tot het voldoende compliant zijn aan privacy wet- en regelgeving. In 2018 werd dit al vastgesteld door de externe functionaris gegevensbescherming (Privacy Company). Dat is het hoogst haalbare privacy volwassenheidsniveau voor een type organisatie zoals de NIWO. Verder is via de mail aan het privacy bewustzijn van de medewerkers van de NIWO bijgedragen. Er zijn geen datalekken geconstateerd en er zijn geen verzoeken van belanghebbenden ontvangen.

Risicomanagement

De NIWO heeft een interne beheersingsomgeving, conform de geldende wet- en regelgeving. In het verslagjaar is tweemaandelijks door het MT overlegd over de risico's, de benoemde beheersingsmaatregelen om deze risico's zo veel mogelijk te beperken 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 beheerst. Hiertoe zijn ook 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.

Zoals dat bij heel veel organisaties het geval is geweest, is er initieel, bij het inregelen van het systeem, gesproken over het risico van een pandemie, maar daar bleef het bij. Duidelijk is dat de corona-pandemie in 2020 een grote impact heeft gehad op de bedrijfsvoering, met name door de lockdown en het thuiswerken. Hierdoor zijn er diverse aanvullende maatregelen genomen om de gewijzigde risico's te mitigeren. In verband met het thuiswerken zijn bijvoorbeeld computers en laptops verstrekt aan de medewerkers, waardoor deze niet op privé computers hoefden te werken en de beveiliging conform de gestelde eisen bleef. Hierdoor zijn de gevolgen van corona op de bedrijfsvoering voldoende beheerst.

Afgezien van een pandemie zijn de drie risico's die volgens het risicomanagementsysteem de hoogste impact hebben, inclusief de belangrijkste beheersingsmaatregelen, als volgt:

1. Het risico bestaat dat het draagvlak met betrekking tot de vergunningsplicht binnen de sector afneemt:
 - a. Uitvoeren onderzoeken, gegevens uitwisseling met ILT (handhaving);
 - b. Toepassen Wet Bibob en instelling meldpunt;
 - c. Uitdragen activiteiten door zichtbaar te zijn in de sector (beurs, vakbladen) en bij andere publieke dienstverleners.
2. Het risico bestaat dat niet wordt voldaan aan de wetgeving omtrent de AVG. Waaronder het risico dat er datalekken optreden en dat deze niet volgens de juiste procedures worden geregistreerd en doorgegeven aan de Autoriteit Persoonsgegevens:
 - a. Bewustwording creëren bij de medewerkers t.a.v. de AVG en het protocol datalekken;
 - b. Periodieke instructies over de gewenste handelwijze van de medewerkers;
 - c. Instellen van een interne privacy officer en een externe functionaris gegevensbescherming;
 - d. Controle op ongeautoriseerde toegang.
3. Het risico bestaat dat invoerfouten in InProces leiden tot foutieve of onterechte uitgave van vergunningen en/of bewijzen:
 - a. Bewustwording creëren bij de medewerkers van de procedures en periodieke training;
 - b. Geautomatiseerde (invoer)controles in InProces;
 - c. Tweede paar ogen controle op aanvragen en uitgiftes;
 - d. Uitvoeren analyses en verbandscontroles.

De effectiviteit van deze maatregelen wordt periodiek besproken binnen het MT op basis van de uitgevoerde controles. Bovenstaande risico's kunnen een materiële impact hebben op het resultaat en de financiële positie van de NIWO, maar gedurende 2020 hebben bovenstaande risico's geen materiële impact gehad op het resultaat. Gezien de financiering door de jaarlijkse heffing, het aanwezige eigen vermogen en het ontbreken van externe leningen zijn de liquiditeitsrisico's en renterisico's ook in 2020 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, schadeclaims of verzoeken op grond van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob) ontvangen.

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, dat in 2020 is gemoderniseerd. De PVT bestond in het verslagjaar uit vijf leden. De PVT en de directie hebben in 2020 een keer formeel en een paar keer informeel overleg gevoerd. Onderwerpen waren het thuiswerken vanwege corona, de thuiswerkvergoeding, het mogelijk invoeren van een individueel keuzebudget in 2021 en het vormgeven van een thuiswerkregeling in 2021. Ook het pensioendossier is nog besproken (aangezien de NIWO sinds de omvorming van privaat- naar publiekrechtelijke zbo verplicht is aangesloten bij het ABP, worden de mogelijkheden onderzocht voor een eventuele nieuwe voorziening of een waardeoverdracht van de tot 1-1-2017 opgebouwde pensioenen naar het ABP). De ideeën over vitaliteits- en gezondheidsbevorderende maatregelen worden doorgeschoven naar 2021. Vanwege de corona-pandemie is de zittingstermijn van de PVT verlengd. In 2021 vinden de uitgestelde verkiezingen plaats.

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. In 2020 is Wet normalisering rechtspositie ambtenaren (Wnra) in werking getreden, waardoor ook onderdeel 8.1 van deze Gedragscode, het afleggen van de eed of belofte, bij de NIWO is ingevoerd. Vrijwel alle medewerkers hebben in het verslagjaar de eed of belofte afgelegd. Vanwege de lockdowns is dit door een klein aantal nog niet gedaan. Het periodiek overleggen van een VOG blijft gehandhaafd.

Ziekteverzuim

Het ziekteverzuimpercentage over 2020 was 2,8%. Een laag percentage aangezien hierin twee langdurig zieke werknemers zijn meegenomen. Een van deze twee werknemers is inmiddels hersteld. Wat verder opviel is dat, als gevolg van het door de corona-maatregelen verplichte thuiswerken, medewerkers die zich anders wellicht ziekgemeld zouden hebben met bijvoorbeeld griepachtige verschijnselen, thuis wilden en konden doorwerken. Het reguliere ziekteverzuim, dus zonder meetellen van de langdurig zieken, was 1,7%.

Salariëring en Wet normering topinkomens (WNT)

Gedurende het verslagjaar waren gemiddeld 33,8 werknemers in dienst of werkzaam via een uitzendbureau (in 2019 33,25

medewerkers). In 2020 bedraagt de gemiddelde loonsom € 65.731 per werknemer (in 2019 € 63.959). De salariëring bij de NIWO is afgeleid van de bezoldiging van rijksambtenaren en gebaseerd op een werkweek van 40 in plaats van 36 uur. 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 2020 was de loonindexatie 2,6%. De bezoldiging van de directeur van de NIWO - die een fulltime dienstverband heeft van 40 uur - is opgebouwd uit een beloning overeenkomstig schaal 16, de bijtelling voor een leaseauto, een pensioenvoorziening en een premie voor een aanvullende pensioenverzekering. De som hiervan lag in 2020 uiteraard onder het in de WNT bedoelde bezoldigingsmaximum.

Financiële resultaten en vermogenspositie

De jaarrekening 2020 en de toelichting daarop zijn in dit verslag opgenomen. De jaarrekening is gecontroleerd door BDO Audit & Assurance B.V. en voorzien van een controleverklaring, die na de jaarrekening is opgenomen.

Resultaat 2020

De jaarrekening 2020 laat een positief jaarresultaat zien van € 65.956 voor belasting. Dit is een ton lager dan in de begroting voor 2020 was voorzien. Het totaalbedrag aan baten bedraagt € 4.433.041, dat is 3,5% lager dan begroot. Belangrijkste reden van dit verschil is dat het aantal uitgegeven vergunningbewijzen lager was begroot. Het totaalbedrag aan lasten bedraagt € 4.367.085, dat is 1,4% lager dan begroot. Belangrijkste reden van dit verschil vormde de combinatie van door de coronapandemie vertraagd vervullen van vacatures en de niet begrote externe onderzoeken.

Vaststellen jaarstukken 2019 en bestemming resultaat

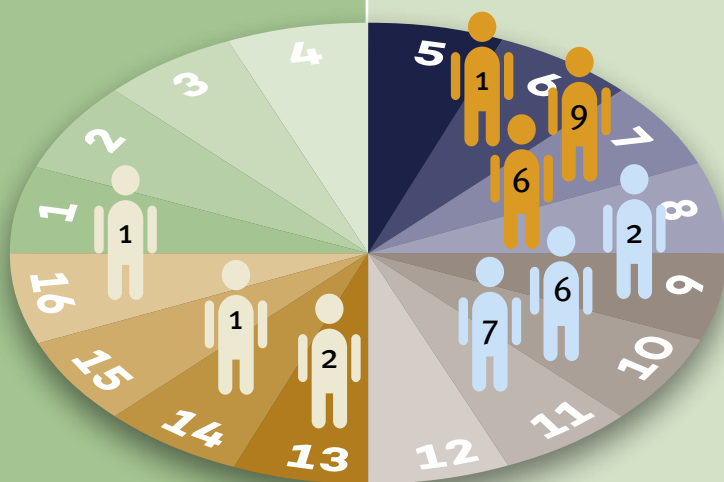
De directie heeft op 5 maart 2020 de balans en de staat van baten en lasten over 2019 vastgesteld. Het bedrijfsresultaat over 2019 van € 157.823 is ten gunste van gebracht van de algemene reserve.

Vermogenspositie

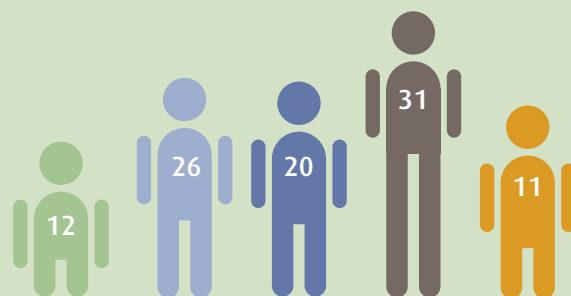
Het vrij besteedbaar vermogen van de NIWO is vastgelegd in de algemene reserve, opgenomen onder het eigen vermogen. Deze reserve heeft als doel om eventuele tekorten in de toekomst op te kunnen vangen. De huidige reserve (exclusief TIR-carnet) bedraagt € 4.310.030 en valt binnen de in 2019 door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vastgestelde bandbreedte, met het maximumbedrag van € 6.000.000.

Personeelsopbouw

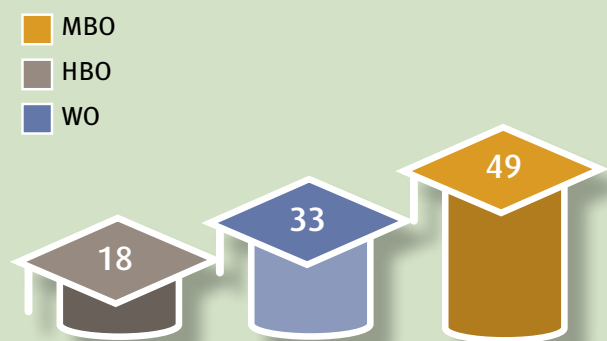
Eind 2020 | Leeftijdsoopbouw in procenten



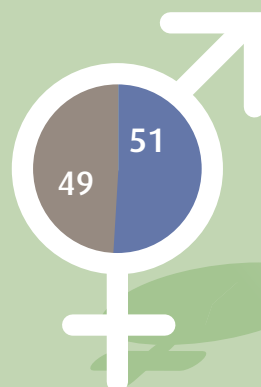
Eind 2020 | Aantal medewerkers per functieschaal



20-30 jaar
31-40 jaar
41-50 jaar
51-60 jaar
> 60 jaar



Eind 2020 | Opleidingsniveau in procenten



Eind 2020 | Percentage mannen en vrouwen

Aantal fte	2018	2019	2020
Directie	1,0	1,0	1,0
Financiële en facilitaire zaken	8,5	7,0	6,5
Vergunningen en documenten	14,7	15,0	17,0
(van wie TIR-carnet)	(0,3)	(0,3)	(0,3)
Beleid, Bezwaar en Beroep	1,4	3,5	3,5
Internationale betrekkingen		0,25	1,7
Totaal (excl. uitzendkrachten)	25,6	26,75	29,7

Tarieven vergunningverlening

De NIWO heeft haar tarieven voor vergunningaanvragen en halfjaarlijkse heffingen in 2020 kunnen handhaven op hetzelfde niveau als in 2019 en daarmee op het niveau van 2011. Gezien de inflatie over deze jaren betekent dit alles dat er, in reële termen gerekend, sprake is van kostenverlaging voor de transportondernemingen.

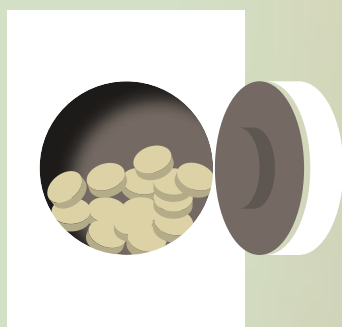
Begroting 2021

De begroting voor 2021 met een negatief resultaat van € 163.500 is door de minister van Infrastructuur en Waterstaat goedgekeurd en aan de directie van de NIWO bekendgemaakt bij brief van 18 november 2020. De begroting is onderdeel van een meerjarenbegroting van vijf jaar, waarbij er rekening houdend met voorspelbare fluctuaties in het zaakaanbod naar gestreefd wordt het gemiddelde saldo budgettair neutraal te laten.



Resultaat 2020 (voor belasting)

€ 65.956



Huidige reserve

€ 4.310.030

Maximaal op te bouwen reserve

€ 6.000.000



Resultaat 2021
begroting

+

-

€ 163.500

Vooruitblik

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 zal de komende jaren het hiervoor weergegeven, ingekaderde takenpakket zo goed mogelijk uitvoeren. In die zin is het meerjarenbeleid voor een publieke organisatie als de NIWO geen - zoals al eerder en ook op andere plekken is beklemtoond - exercitie in het schetsen van wilde vergezichten. Tegelijkertijd staat vast dat de NIWO ambitieus kan en wil zijn als het gaat om het telkens weer verbeteren en digitaliseren van de dienstverlening, waarbij rekening wordt gehouden met veranderende wettelijk eisen die aan het transportdomein én aan publieke organisaties in het algemeen (Wet Open Overheid, digitalisering) worden gesteld.

Omdat de NIWO tarief gefinancierd is, is er normaal gesproken sprake van een transparant en tamelijk goed voorspelbaar beeld van de inkomsten (baten), de kosten (lasten) en uitgaven van de NIWO en de gevolgen daarvan voor de tarieven. De COVID-19 crisis is (ook) in dat verband een heel bijzondere omstandigheid die nadere beschouwing heeft gekregen (zie hiervoor).

Rekening houdend met de pandemie, de daarmee samenhangende financiële onzekerheid en ook in het achterhoofd de wettelijk verplichte evaluatie van de NIWO (en de daarin opgenomen aanbevelingen), zullen 2021 en de daaropvolgende jaren in het teken (blijven) staan van:

- ▶ het blijven bieden van een goede en juridisch juiste dienstverlening met korte doorlooptijden;
- ▶ het (ten opzichte van eerdere planningen vertraagd) invoeren van de voertuigregistratie door die te koppelen aan de verplichtingen die voortvloeien uit het mobiliteitspakket;
- ▶ het (ten opzichte van eerdere planningen verder gefaseerd) intensiveren van onderzoek en het actief bijdragen aan de bestrijding van ondermijning en (druggerelateerde) criminaliteit. Dit wordt gerealiseerd door uitbreiding van de onderzoekscapaciteit naar zes medewerkers. Daarnaast wordt gezien hoe, met behulp van data-analyse, het onderzoek adequater kan worden ingezet om misstanden en misbruiken tijdig te signaleren, zodat daartegen preventief kan worden opgetreden of dat daarop achteraf kan worden ingegrepen;
- ▶ het blijvend inzetten op het versterken van het

internationale netwerk met een sterker accent op het gebruik maken van digitale structuren;

- ▶ het voorbereiden en implementeren van de eisen die voortvloeien uit het zogenoemde mobiliteitspakket en het uitvoeren van de aangescherpte ERRU-regels;
- ▶ het blijvend inzetten op 100% digitale communicatie voor de aanvraag- en bezwaarprocedures;
- ▶ het voorbereiden van de eventuele introductie van digitale documenten;
- ▶ het blijvend aandacht geven aan (de ontwikkelingen van) de medewerkers van wie een deel pas meer recent in dienst is gekomen en het invoeren van een thuiswerkregeling;
- ▶ het vasthouden van de privacy-awareness;
- ▶ het net als de afgelopen tien jaar er succesvol naar streven de tarieven niet te wijzigen;
- ▶ het in overleg met het ministerie regelen dat de informatie over chauffeurs en overig personeel van vervoersondernemingen, overeenkomstig de desbetreffende nieuwe Europese regelgeving, worden verzameld en gekoppeld aan de bij de NIWO beschikbare kennis van de ondernemingen en het wagenpark. De gegevens die de afgifte van de 'verklaring van dienstbetrekking' en de 'verklaring ter beschikkingstelling van chauffeurs door een uitzendbureau' opleveren, bieden mogelijkheden.

www.niwo.nl/film

Rijswijk, 11 maart 2021

mr Gerrit Jan Olthoff, directeur

Raad van advies

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

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

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

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

De raad van advies vergaderde in het verslagjaar vijf maal, waarvan driemaal fysiek bijeen kon worden gekomen (vlak voor de eerste lockdown, en vlak voor en na de zomer toen de maatregelen enigszins waren versoepeld). Uiteraard vonden er naast de vergadering ook bilaterale contacten plaats, vooral tussen de voorzitter en de directeur. De leden van de raad van advies zijn over alle door de directie getroffen corona-maatregelen tussentijds schriftelijk geïnformeerd.

Net als andere jaren kreeg de raad van advies door de verstrekte rapportages, waaronder het informatieve kpi-dashboard, de monitor wegvervoervergunningen en VIHB-registraties en de financiële kwartaalrapportages, een goed beeld van het functioneren en de lopende ontwikkelingen. De raad constateert dat de productie op orde is en er geen achterstanden zijn. Ondanks de omschakeling naar vrijwel volledig thuiswerken was er aan het einde van het jaar een normale werkvoorraad, in die zin dat die bij de NIWO gelijkgesteld is met de instroom van aanvragen van circa 4 weken. De financiële situatie is - ook meerjarig - zonder meer goed en tot genoegen van de raad heeft dat wederom geleid tot gelijkblijvende tarieven. In het verslagjaar heeft de raad van advies in het overleg met de directie extra aandacht besteed aan het starten

en uitvoeren van het onderzoek van PRC en Panteia waarover elders in dit jaarverslag mededelingen worden gedaan. De internationale ontwikkelingen (Brexit, mobiliteitspakket, ERRU, EETS) vormden een vast agendapunt. Ook de af te sluiten huurovereenkomst met een ander zelfstandig bestuursorgaan (dat in de loop van 2020 werd gehuisvest op de tweede verdieping van het NIWO-pand) kreeg de gewenste aandacht.

De raad heeft positief geadviseerd over de wettelijk verplichte en in 2020 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 BDO, de accountant van de NIWO.

Kortom, in zijn vierde 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 het 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, waar-door personen en instellingen die met een 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 van de NIWO 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 2020 slechts eenmaal bijeengewees en heeft (schriftelijk) positief geadviseerd over het jaarverslag 2019, de begroting 2021 en het daarbij behorende tariefvoorstel. De sectorraad heeft ook positief geadviseerd over de voordracht van mevrouw Meijer als nieuwe voorzitter. De meeste leden van de sectorraad waren, buiten de formele vergadering om, betrokken bij de advisering over de ERRU-aanpak en in de vorm van een klankbordgroep bij de totstandkoming van het eindadvies van PRC en Panteia. Daarbij is onder andere een bijdrage geleverd aan de in dat onderzoek opgenomen beleidsvoorstellen. Uitdrukkelijk op verzoek van de sectorraad is het rapport aangevuld met een analyse van de deelmarkten. De meerwaarde van het unieke feit dat alle partijen elkaar bij de NIWO ontmoeten kreeg door deze activiteiten en betrokkenheid, in het verslagjaar op een mooie, natuurlijke wijze vorm en inhoud, ondanks de ‘afstand’ vanwege de pandemie.

(INTER)NATIONALE ONTWIKKELINGEN

Internationaal gezien was 2020 een interessant jaar voor de transportsector en de NIWO, in het bijzonder door de Brexit en het op 9 juli 2020 aangenomen mobiliteitspakket. Deze ontwikkelingen hebben zowel gevolgen voor de NIWO en haar vergunninghouders als de Europese 'zusterorganisaties' van de NIWO. Internationale samenwerking met hen is dan ook van groot belang. Door een goede samenwerking kunnen 'good practices' met elkaar uitgewisseld worden, kan uniformiteit gecreëerd worden in de uitwerking van Europese regelgeving en kunnen grensoverschrijdende problemen gezamenlijk opgelost worden. Ook waren er ontwikkelingen op het gebied van e-CMR, eFTI, ERRU en EETS en nationale ontwikkelingen, zoals de coulanceregeling, de aanpak van ondermijning, de binnenlandse toets en het netwerk van publieke dienstverleners KleinLef.

Brexit

Op 31 januari 2020 is het VK uit de EU getreden. Daarna gold tot en met 31 december 2020 een overgangperiode, waarin het beroepsgoederenvervoer van en naar het VK onder dezelfde voorwaarden kon worden voortgezet. In die periode werd onderhandeld over een mogelijke Brexit deal.

Geldigheid Eurovergunning

Zonder een deal zou de Eurovergunning per 1 januari 2021 niet meer geldig zijn voor vervoer van, naar en door het VK. In dat geval zou de CEMT-vergunning, die beperkt voorradig was, de enige optie zijn om de vervoersactiviteiten op het VK vanaf 1 januari 2021 voort te kunnen zetten. Tot 24 december was niet duidelijk of de onderhandelingen zouden leiden tot een deal. Om chaos en onnodige belemmeringen in het vervoer van, naar en door de VK voor te zijn, wachtte de NIWO de uitkomst van de onderhandelingen niet af. De vergunninghouders zijn al vanaf begin 2020 geïnformeerd over de mogelijke consequenties van de Brexit, door nieuwsbrieven en per e-mail. Ook werd samengewerkt met Get Ready for Brexit en werd samen met TLN deelgenomen aan een webinar over de gevolgen van de Brexit voor de vergunningverlening. Verder opende de NIWO (tijdelijk) haar ondernemersloket voor het indienen van een aanvraag voor een CEMT-vergunning. Al deze inspanningen hebben hun vruchten afgeworpen. Alle tijdig ingediende aanvragen werden ingewilligd. En te laat ingediende aanvragen zijn ingewilligd zolang er nog CEMT-vergunningen voorhanden waren. Hierdoor konden vrijwel alle ondernemingen die vervoer verrichten op het VK worden voorzien van een CEMT-vergunning.



Gelet op de onzekerheid of de CEMT-vergunningen echt nodig waren, beperkte de NIWO de financiële risico's voor de ondernemingen door alleen de behandelingskosten voor de aanvraag in rekening te brengen. De kosten voor de vergunning zelf werden alleen in rekening gebracht als zou blijken dat die vergunning daadwerkelijk nodig was en gebruikt zou worden door de onderneming. Op 24 december 2020 is een deal gesloten waarin onder meer is overeengekomen dat het vervoer van, naar en door het VK kan blijven worden verricht met een Eurovergunning. De CEMT-vergunning bleek dus niet nodig. Ondernemingen konden daarop hun ongebruikte CEMT-vergunning terugsturen. Uit de positieve reacties vanuit de sector blijkt dat de NIWO met de kennis van het moment juist en adequaat heeft gehandeld.

Brits vakdiploma

Veel vergunninghouders maken gebruik van een vervoersmanager die in het bezit is van een Brits vakdiploma. Dat diploma was na afloop van de overgangsperiode van de Brexit niet meer geldig binnen de EU. Hierdoor zouden die vervoersmanagers niet langer de vakbekwaamheid in kunnen brengen, waardoor de vergunninghouders niet meer zouden voldoen aan de eis van vakbekwaamheid. Om te voorkomen dat ondernemingen hierdoor hun vervoersactiviteiten niet konden voortzetten heeft de NIWO in nauwe samenspraak met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) de betrokken vervoersmanagers aangeschreven en meegedeeld dat hen naast het Britse ook een Nederlands vakdiploma wordt verstrekt. Tijdens een daarvoor ingeroepen overgangsperiode van zes maanden (tot en met 1 juli 2021) die verordening 1071/2009 biedt, blijft de vergunning geldig. De ondernemingen en vervoersmanagers hoefden hiervoor niets zelf te doen en de procedure is gratis.

Britse chauffeurs

Een ander gevolg van het uittreden van het VK was dat Britse chauffeurs die in dienst waren van een in Nederland gevestigde onderneming over een bestuurdersattest moeten beschikken. De NIWO heeft in goede samenspraak met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ervoor gezorgd dat de betrokken ondernemingen via het ondernemersloket van de NIWO een aanvraag voor een bestuurdersattest kunnen indienen tot 1 februari 2021.

Mobiliteitspakket

Het afgelopen jaar is het mobiliteitspakket aangenomen. Dit pakket bestaat uit twee verordeningen en één richtlijn, die nieuwe regels opleggen voor de toegang tot het beroep en tot

de markt, de rij- en rusttijden, de tachografen en de handhaving en detachering van bestuurders in de wegvervoersector. Voor de NIWO en haar vergunninghouders is met name verordening 2020/1055 van belang. Deze verordening wijzigd de verordeningen 1071/2009 (toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer) en 1072/2009 (toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg). De belangrijkste wijzigingen voor de vergunningverlening voor het beroepsgoederenvervoer betreffen:

- Het verlagen van de ondergrens van 3,5 ton naar 2,5 ton voor voertuigen. Hierdoor gaan de eisen van vergunningverlening ook gelden voor deze categorie. Deze wijziging heeft geen gevolgen voor NIWO-vergunninghouders, omdat in Nederland al een vergunningplicht bestaat vanaf 500 kg laadvermogen.
- Het verduidelijken wanneer sprake is van een werkelijke en duurzame vestiging om het verschijnsel van de zogenoemde 'brievenbusondernemingen' te bestrijden, en een eerlijke concurrentie en een gelijk speelveld te garanderen. Voor de NIWO-vergunninghouders verandert er relatief weinig omdat de meeste elementen al zijn opgenomen in de beleidsregel van de NIWO.
- Het verbeteren van de (bestuurlijke) samenwerking tussen de lidstaten, door het uitwisselen van overtredingen via het ERRU-systeem en van informatie over de reële vestiging van ondernemingen via het Internal Market Information System (IMI-systeem).

De wijzigingen uit het mobiliteitspakket zullen in de loop van 2021 binnen de Nederlandse wet- en regelgeving, waaronder de NIWO beleidsregel, worden geïmplementeerd. Het mobiliteitspakket bevat nog andere wijzigingen, zoals de aanpassing van cabotageregels en de digitale tachograaf. Deze hebben geen invloed op de werkzaamheden van de NIWO.

Overige (inter)nationale ontwikkelingen

Digitalisering

In het wegvervoer wordt nog veel gebruik gemaakt van papieren transportdocumenten. Door de corona-crisis werd nogmaals duidelijk dat hier nadelen aan verbonden zijn. Ondanks de lockdown moest personeel naar kantoor komen om documenten te printen en te verzenden. Digitalisering is dus ook voor de crisesbestendigheid van de sector van belang. Per type transportdocument is er in meer of mindere mate sprake van digitalisering. Zo is de digitalisering van de papieren vrachtbrief in een vergevorderd stadium en wordt binnen het International Transport Forum gestreefd om in 2023 de digitale CEMT-vergunning te introduceren. Voor sommige documenten kunnen bilaterale afspraken worden

gemaakt over digitalisering, zoals de ritmachtigingen. Dit in tegenstelling tot de Eurovergunning. Voor digitalisering van de Eurovergunning is immers medewerking nodig van de Europese Commissie en alle lidstaten.

Bilaterale onderhandelingen

De NIWO neemt samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Buitenlandse Zaken deel aan bilaterale onderhandelingen in het kader van verdragen over wegvervoer goederen. Zij voert daarmee een toegekende ondersteunende taak uit. Voor 2020 stonden er bilaterale onderhandelingen gepland met Turkije, Wit-Rusland en Kosovo. Vanwege de corona-pandemie vonden deze onderhandelingen geen doorgang.

e-CMR

Jaarlijks worden ongeveer 70 miljoen papieren vrachtbrieven (of 'CMR') uitgegeven binnen de Benelux. Sinds 2017 kunnen transporteurs in een pilot met de Benelux ongelimiteerd gebruik maken van de digitale vrachtbrief (e-CMR), mits zij hun e-CMR's betrekken van één van de dertien in het kader van de proef toegelaten e-CMR aanbieders. In Nederland doen zeven software-aanbieders mee met de pilot. De NIWO heeft in Nederland de bevoegdheid om erkenningen aan softwareleveranciers te geven zodat zij e-CMR's mogen aanbieden aan vervoerders.

De e-CMR wordt gebruikt voor vervoer binnen de Benelux. Het gebruik van het aantal e-CMR's is sinds het begin van de pilot gestegen. Tijdens de corona-crisis nam het gebruik van de e-CMR enorm toe. In de Benelux zijn in het verslagjaar 416.046 e-CMR's uitgegeven, waar dat er in 2019 nog 117.285 waren.

Omdat de eerste pilot goede resultaten heeft opgeleverd, heeft het Benelux Comité van Ministers besloten om de Benelux-pilot, die op 1 december 2020 afliep, te verlengen tot 2025. Een e-CMR bleek, vanuit perspectief van handhaving- en controle, namelijk minstens even veilig en betrouwbaar als een papieren vrachtbrief. Vervoerders kunnen door de verlenging tot 2025 gebruik blijven maken van de voordelen van de e-CMR.

eFTI

De Benelux-pilot is ook verlengd met het oog op de implementatie van de electronic Freight Transport Information verordening (eFTI). Deze is sterk op de Benelux-proef geïnspireerd. Deze verordening verplicht overheden grote delen van de e-CMR digitaal te accepteren vanaf augustus 2025. Om dit mogelijk te maken, en het gebruik van de e-CMR verder te promoten, wordt binnen het kader van de Benelux pilot een Access Point ontwikkeld. Dit maakt het delen van de data tussen overheden,

vervoerders en autoriteiten gemakkelijker. Verwacht wordt dat dit Access Point in 2021 wordt gerealiseerd. Vervoerders merken in eerste instantie niets van deze wijziging: zij kunnen gewoon gebruik blijven maken van de e-CMR zoals zij gewend zijn. Gedurende de looptijd van de pilot kan stapsgewijs uitgebreid worden met bijkomende serviceproviders en bijkomende functionaliteiten.

Via de Benelux-pilot, die als 'living lab' kan fungeren, kunnen de Benelux-landen mede richtinggevend zijn voor de wijze waarop de Verordening geïmplementeerd wordt. Het is de bedoeling dat het e-CMR-platform tegen 2025 uiteindelijk geïntegreerd zal worden in de Europese eFTI platform structuur.

ERRU

ERRU staat voor Electronic Register of Road Transport Undertaking. Sinds de inwerkingtreding van verordening 1071/2009/EG is de overlegging van een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) niet meer genoeg om aan te tonen dat aan de eis van betrouwbaarheid wordt voldaan. Een onherroepelijke veroordeling of sanctie vanwege een zeer ernstige overtreding kan volgens verordening 1071/2009/EG namelijk leiden tot het niet langer voldoen aan de eis van betrouwbaarheid. Met verordening (EU) 2016/403 is de lijst van overtredingen aangevuld. Het gaat nu, naast de categorie zeer ernstige inbreuken, ook om de categorie heel ernstige inbreuken en de categorie ernstige inbreuken.

Elke lidstaat registreert in het elektronisch sanctieregister alle overtredingen (ook buitenlandse) waar onherroepelijke veroordelingen of sancties voor zijn opgelegd jegens haar vervoerders en vervoersmanagers. Aan elke overtreding wordt een aantal strafpunten toegerekend. Omdat de overtredingen per categorie minder zwaar zijn, worden per categorie minder strafpunten toegerekend.

Als een vervoerder of vervoersmanager een bepaalde grenswaarde van het aantal strafpunten overschrijdt, dan wordt hij aan een betrouwbaarheidsonderzoek van de ILT onderworpen. De ILT adviseert de NIWO over een te nemen sanctie en de NIWO besluit of de vervoerder of vervoersmanager de betrouwbaarheid verliest. Verlies van de betrouwbaarheid kan ertoe leiden dat de communautaire vergunning van een vervoerder wordt geschorst of ingetrokken, dat een vervoersmanager ongeschikt wordt verklaard of dat een aanvraag voor een communautaire vergunning wordt afgewezen.

Lidstaten kunnen elkaars elektronisch sanctieregister raadplegen en nagaan of de betrouwbaarheid van een vervoerder of vervoersmanager in een lidstaat is komen te vervallen

door onherroepelijke veroordelingen of sancties. In het verslagjaar zijn de NIWO, de ILT, de RDW en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gestart met de voorbereidingen ter implementatie van deze verordening. De NIWO heeft de relevante beleidsaanpassingen, na nauwe afstemming met de sector, doorgevoerd in een nieuwe beleidsregel die begin 2021 zal worden gepubliceerd en in maart 2021 in werking zal treden. Samen met TLN is de nodige aandacht besteed aan goede communicatie, o.a. in de vorm van een goed bezocht webinar.

EETS

EETS staat voor European Electronic Toll Service. De EETS-richtlijn verplicht iedere lidstaat, met ten minste één EETS-gebied, een bemiddelende instantie aan te wijzen of in te stellen. Dit om bemiddeling mogelijk te maken tussen tolheffers die op het grondgebied van de lidstaat gelegen EETS-gebied actief zijn en EETS-aanbieders die met die tolheffers overeenkomsten hebben gesloten of daarover onderhandelen. De bemiddelende instantie is ontvankelijk voor alle contractuele geschillen tussen tolheffers en EETS-aanbieders, maar met name geschillen die zien op de beginselen inzake vergoedingen voor EETS-aanbieders en op de vraag of de door een tolheffer aan EETS-aanbieders opgelegde contractvoorwaarden niet-discriminerend zijn.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is voornemens de NIWO aan te wijzen in de (aankomende) EETS-wet. Zij verzocht de NIWO om een uitvoeringstoets te doen waarbij de NIWO de taak wordt opgedragen om deze bemiddeling mogelijk te maken, door te fungeren als tussenpersoon, tussen tolheffer en toldienstaanbieder en bemiddelaar, conform de eisen die de EETS-wet hieraan stelt. Deze uitvoeringstoets heeft plaatsgevonden en de NIWO is bereid deze (nieuwe) taak als bemiddelende instantie op zich te nemen. De NIWO wacht het wetgevingstraject af.

Netwerkopbouw zusterorganisaties

Internationale conferentie

Om de internationale samenwerking verder te versterken en het internationale netwerk te onderhouden, heeft de NIWO in 2017 een internationale conferentie georganiseerd in Den Haag waarbij alle Europese ‘zusterorganisaties’ waren uitgenodigd. Wegens het succes van deze conferentie zou eenzelfde conferentie begin 2020 worden georganiseerd. Vanwege de corona-crisis kon deze conferentie (ook later in 2020) helaas niet doorgaan. Zodra de omstandigheden het toelaten, zal de conferentie alsnog plaatsvinden.

Samenwerking zusterorganisaties

Ondanks het annuleren van de internationale conferentie heeft de NIWO de internationale samenwerking met zusterorganisaties versterkt. Er is met hen gesproken over de (gevolgen van de) Brexit, de implementatie van EU-verordening 1071/2009 in de nationale wetgeving, de invoering van het mobiliteitspakket en er wordt onderling regelmatig informatie uitgewisseld. Zusterorganisaties stellen de initiatieven van de NIWO zeer op prijs.

Website Internationaal

In 2020 is gewerkt aan een internationale website (international.niwo.nl). Deze website is een bron van internationale informatie op het gebied van vergunningverlening. Zo worden de ‘zusterorganisaties’ van de NIWO vermeld, is per land een register van vergunninghouders met zoekfunctie opgenomen, zijn per land de belangrijkste organisaties op het gebied van het goederenvervoer over de weg genoemd etc. Ten behoeve van de informatie-uitwisseling met de zusterorganisaties is ook een (beperkt toegankelijk) online discussieplatform opgenomen. De website is actief en zal in de komende jaren verder worden uitgebreid en gevuld worden met informatie die relevant is voor medewerkers van de NIWO, NIWO-vergunninghouders en andere (buitenlandse) stakeholders.

Enkele nationale ontwikkelingen in 2020

Tijdelijke coulanceregeling

De transportsector vervult een essentiële rol in het transporteren van goederen. Het goed functioneren van deze sector is dan ook van cruciaal belang voor de samenleving. De uitbraak van COVID-19 (corona-virus) begin 2020 bracht dit in gevaar. Om te voorkomen dat bestaande ondernemingen als gevolg van die uitbraak hun activiteiten niet konden voortzetten, publiceerde de NIWO na afstemming met het ministerie een tijdelijke coulanceregeling.

Die regeling was alleen van toepassing op verlengingsaanvragen en onderzoeken bij risicobedrijven. Wegtransportondernemingen konden een beroep doen op de regeling indien zij voldeden aan de vereisten van vakbekwaamheid en reële vestiging, maar tijdelijk niet (meer) konden (aantonen te) voldoen aan de vereisten van betrouwbaarheid en kredietwaardigheid, omdat:

- ▶ sprake was van vertraging bij de afgifte van de Verklaring Omtrent het Gedrag;
- ▶ het benodigde risicodragend vermogen (tijdelijk) onvoldoende was;
- ▶ de financiële gegevens niet tijdig geleverd konden worden door toedoen van de financieel deskundige/accountant.

De regeling trad in werking op 20 april 2020 en was geldig tot 1 januari 2021. In totaal is aan 124 bedrijven, waarvan 25 risicobedrijven, coullance verleend.

Ondermijning

De aanpak van ondermijning is een speerpunt van het huidige kabinet. De mediaberichten over betrokkenheid van transportondernemingen bij vermeende cocaïnehandel vanuit de havens blijven onverkort verschijnen.

Ook de NIWO is actief betrokken bij een bredere aanpak tegen ondermijning en wil en kan ook daadwerkelijk bijdragen aan de aanpak hiervan. Zo vinden diverse overleggen plaats tussen de politie, het OM en de NIWO. In die overleggen wordt nagegaan of de handhaving van ondermijnende transportbedrijven ook via het bestuursrecht mogelijk is. Daarnaast wordt de NIWO actief door de politie betrokken bij diverse acties tegen ondermijning. Verder werkt de NIWO al een aantal jaren nauw samen met de Transport Informatie Expertise Centrum (TIEC) partners, zoals de politie, Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (Inspectie SZW) en de ILT. In dit verband worden gezamenlijke acties opgestart binnen de transportsector om schijnconstructies en fraude tegen te gaan.

De NIWO wil blijvend bijdragen aan deze aanpak en juicht de uitwisseling van gegevens o.b.v. de Wet wegvervoer goederen toe en beziet telkens weer de mogelijkheden om bij te dragen aan de aanpak van ondermijning.

Binnenlandse toets

In september 2020 waren er nog 617 transportondernemingen die beschikten over een binnenlandse vergunning. Deze vergunning is voor onbepaalde tijd afgegeven, maar kan sinds 1 mei 2009 niet meer aangevraagd worden. De binnenlandse vergunning vervalt zodra de onderneming niet meer voldoet aan de gestelde vergunningvereisten en er wijzigingen binnen de onderneming zijn. Is dat het geval dan wordt de binnenlandse vergunning ingetrokken. Als een binnenlandse vergunning vervalt kan de onderneming een communautaire vergunning aanvragen. Blijft alles hetzelfde dan kan de binnenlandse vergunning behouden worden.

Om te bepalen of de binnenlandse vergunning vervalt of behouden kan worden, voert de NIWO op grond van artikel 7.1 van de Wet wegvervoer goederen iedere vijf jaar een binnenlandse toets uit. In 2020 was het weer tijd voor die toets. Daarom werden in totaal 617 binnenlandse vergunninghouders in september 2020 aangeschreven met het verzoek om in het kader van de binnenlandse toets documenten aan leveren. Naar aanleiding daarvan gaven 79 ondernemingen aan dat de

vergunning kon worden ingetrokken. Bij 402 ondernemingen is de binnenlandse toets gestart. Daarvan werden 292 toetsen in 2020 afgehandeld, de behandeling van de andere 110 aanvragen liep nog door na 1 januari 2021. Ook dienden 15 ondernemingen een aanvraag voor een communautaire vergunning in. Van 121 ondernemingen ontvingen we tot 1 januari 2021 geen stukken. Bij het uitblijven van een reactie van deze ondernemingen wordt de vergunning begin 2021 ingetrokken. Deze ontwikkeling ligt in lijn met de verwachtingen, gezien het feit dat deze vergunningen al twaalf jaar niet meer worden verstrekt.

Netwerk van Publieke dienstverleners: KleinLef

De NIWO is actief lid van KleinLef. Sinds 2018 is de directeur van de NIWO lid van het dagelijks bestuur van KleinLef. Deze netwerkorganisatie behartigt de belangen van inmiddels 37 publieke uitvoeringsorganisaties waarbij het gaat om kennisdeling, samenwerking, vraagbundeling en belangenbehartiging. De samenwerking met de Manifestgroep en de Rijksbrede benchmarkgroep (RBB) heeft in het verslagjaar een forse impuls gekregen. Via de directeur is de NIWO daardoor intensief aangesloten bij belangrijke discussies over de verbetering van de publieke dienstverlening, bijvoorbeeld door het ontwikkelen en implementeren van ideeën over het leveren van maatwerk in die gevallen die 'daarom vragen'. De directeur was in het verslagjaar 'trekker' van het rijksbrede traject Wet- en regelgeving als onderdeel van het zogenoemde project Werk aan Uitvoering (WAU).



NIEUWSOVERZICHT

2020

31 januari 2020

Brexit: VK verlaat EU

Op 29 januari 2020 stemde het Europese Parlement, na instemming van het parlement van het VK, formeel in met uittreding van het VK uit de EU per 31 januari 2020. Na de uittreding is er een transitieperiode van kracht die moet resulteren in een Brexit deal per 1 januari 2021. Gedurende deze transitieperiode kon het beroepsgoederenvervoer van en naar het VK onder dezelfde voorwaarden worden voortgezet. Daarmee verviel ook de noodverordening van 25 maart 2019 (verordening 2019/501) die voorzag in een verlenging tot en met 31 juli 2020 bij een mogelijke 'no deal Brexit'.



Conclusie: tot en met 31 december 2020 kan beroepsgoederenvervoer worden verricht onder dekking van de communautaire vergunning van en naar het VK.

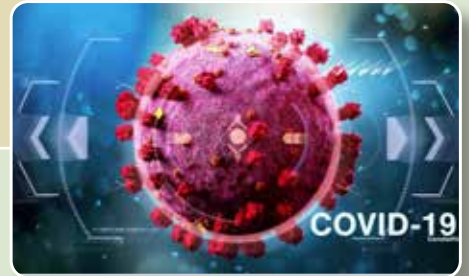
februari 2020

Controle bij verdachte transportbedrijven

Eind februari 2020 vonden onaangekondigde controles plaats bij drie transportbedrijven in de Rotterdamse haven. Samen met de Landelijke Eenheid, de regionale politie en vergunningverlener NIWO onderzocht de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de vergunningen, de registratie van rij- en rusttijden en de arbeidsrelatie met werknemers. De handhavers lazen onder meer tachografen uit van aanwezige vrachtwagens en controleerden papieren van de chauffeurs. Daarbij werden diverse valse vergunningen aangetroffen. In de administratie van de bedrijven werden onregelmatigheden geconstateerd. Eén van de bedrijven kon geen verplichte tachograafdata overleggen. De ILT nam onder meer een deel van de personeels- en ritadministratie in beslag. De ILT wil zo achterhalen of de ondernemingen gebruik maken van legale chauffeurs met arbeidscontracten die aan de regelgeving van de sociale zekerheid voldoen. De controle volgde op diverse signalen en meldingen dat er iets mis zou zijn bij de bedrijven. Vooraf wisselden de samenwerkende handhavende organisaties informatie uit. Nader onderzoek van de in beslag genomen administratie moet uitwijzen welke bestuursrechtelijke en strafrechtelijke sancties de transportondernemingen tegemoet kunnen zien. Met deze gezamenlijke aanpak wil de overheid overtredingen, misstanden en oneerlijke concurrentie in de sector terugdringen. Dit draagt bij aan het welzijn van de chauffeurs, de veiligheid op de weg en een eerlijke concurrentie.

NIWO neemt maatregelen in verband met corona-virus

Het kabinet riep op 12 maart 2020 in een persconferentie heel Nederland op om zoveel mogelijk thuis te werken. De NIWO handelde in lijn met de adviezen vanuit de overheid. Dit betekende dat de NIWO met een beperkt aantal noodzakelijke medewerkers op kantoor open bleef. De overige medewerkers werkten vanaf 16 maart 2020 thuis. Op deze wijze probeerde de NIWO haar belangrijkste taak, namelijk het verlenen van vergunningen, zoveel mogelijk te garanderen en tegelijkertijd om preventief te handelen en besmetting zoveel mogelijk te voorkomen.



16 maart 2020

april 2020

Gebruik Benelux digitale vrachtbrief

Vanwege het corona-virus raadden overheden aan om zoveel mogelijk de digitale vrachtbrief te gebruiken. Deze e-CMR is er voor nationaal en intra Benelux vervoer. In de transportsector wordt veel gewerkt met papieren vrachtbrieven, die van hand tot hand gaan en dus een risico vormen in relatie tot het corona-virus. De NIWO heeft in Nederland erkenningen om e-CMR software te mogen leveren verstrekt aan softwareleveranciers.

Resultaten strijd tegen misstanden in transportsector

In ons land bundelen verschillende organisaties de krachten om een eerlijke transportsector te realiseren, ieder vanuit de eigen expertise. Want wanneer een bedrijf op één aspect de wet overtreedt, is de kans groot dat het op een ander terrein ook een misstap begaat. Controle op de naleving draagt bij aan eerlijke concurrentie, goede arbeidsomstandigheden voor de chauffeurs en veiligheid op de weg. Maar ook onderzoeken naar bijvoorbeeld illegale afvalstromen en ladingdiefstal dragen bij aan een integere transportbranche.



In 2019 hebben de samenwerkende overheidsorganisaties 54 bedrijven gecontroleerd in de strijd tegen misstanden in de transportsector. Daarbij is voor een kleine drie miljoen euro aan boetes opgelegd en zijn 26 vergunningen van transportbedrijven ingetrokken. Verder is er 13 keer een last onder dwangsom opgelegd wegens overbelading en/of vervoer zonder vergunning. Eén transportonderneming is stilgelegd door de last onder bestuursdwang toe te passen. Verder legde de rechter aan 35 transportbedrijven in de mestsector voor 20 miljoen bestuursrechtelijke vorderingen, 3 jaar gevangenisstraf, 50.000 boete en 3 jaar ontzegging tot bedrijfsmatige activiteiten op. Het ging hier om bedrijven die hebben gefraudeerd bij het vervoeren, wegen, bemonsteren en administreren van mesttransporten.

De samenwerkende partners zijn: ILT, Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit, Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid, NIWO, Douane, Openbaar Ministerie en de Landelijke Eenheid van de Politie.

Coulance bij aanvraag verlenging Eurovergunning

Op 15 april 2020 zijn de maatregelen bekend gemaakt die vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn getroffen om Nederland zo veel mogelijk draaiend te houden. De minister heeft de Tweede Kamer per brief geïnformeerd. De maatregelen moesten er onder andere voor zorgen dat belemmeringen om goederen van A naar B te kunnen transporten zoveel mogelijk zouden worden weggenomen. Het op gang houden van transport in deze tijd van crisis is vitaal voor de Nederlandse samenleving. De maatregelen gaan over de geldigheidsduur van rijbewijzen, code 95 en de algemene periodiek keuring (APK) en verruiming van de rij- en rusttijden. Voor de vergunning voor het goederenvervoer over de weg werd door de NIWO een tijdelijke coulanceregeling in het leven geroepen. Op 20 april 2020 is de Coulanceregeling NIWO gepubliceerd in de Staatscourant.

mei 2020

Brexit: wel of geen verlenging overgangperiode?

Gedurende de overgangperiode kon het beroepsgoederenvervoer van en naar het VK onder dezelfde voorwaarden worden voortgezet. Uiterlijk 1 juli 2020 moest worden besloten of deze overgangperiode die geldt tot 31 december 2020 wordt verlengd met maximaal één of maximaal twee jaar. Indien er geen beslissing zou worden genomen over de verlenging en er op 1 januari 2021 geen akkoord zou zijn gesloten tussen de Europese Unie en het Verenigd Koninkrijk, dan zou er per 1 januari 2021 geen goederenvervoer meer kunnen worden verricht onder dekking van een communautaire vergunning. De CEMT-vergunning is dan nog het enige alternatief. Als dat het geval zou zijn, dan zou de NIWO in de maand juli gaan aangeven welke stappen transportbedrijven moeten nemen om het goederenvervoer op het VK onder dekking van een CEMT-vergunning per 1 januari 2021 doorgang te laten vinden. Vooruitlopend hierop trof de NIWO voorbereidingen om ervoor te zorgen dat er voldoende CEMT-vergunningen zijn.

juni 2020

april 2020

Mobiliteitspakket naar Europees Parlement

De aanneming van het mobiliteitspakket is weer een stap dichterbij nu de transportcommissie van het Europees Parlement ook in tweede aanleg akkoord is gegaan met het mobiliteitspakket. Het voltallige Europees Parlement stemt in juli over het mobiliteitspakket. Als het Europees Parlement akkoord gaat, kunnen kort daarna de wetswijzigingen gepubliceerd gaan worden in het Publicatieblad van de Europese Unie. Twintig dagen na publicatie treden de wetswijzigingen in werking. Pas na 18 maanden zijn de nieuwe regels van toepassing.

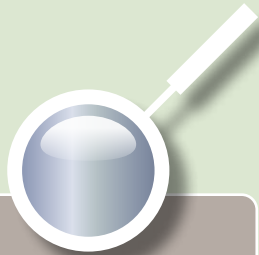


Verleng uw vervoersvergunning tijdig!

Aan het einde van 2020 moeten er veel Eurovergunningen verlengd gaan worden. Veel daarvan zijn vijf jaar geleden verleend aan koeriers en pakketbezorgers na de voorlichtingsbijeenkomsten van de NIWO in samenwerking met de grotere pakketdiensten. Pakketbezorgers werken vaak als zzp'er of subcontractor en hebben een eigen onderneming. Daarom moeten zij zelf een vergunning hebben. Het rijden met een vergunning van een andere onderneming is verboden.

Om tijdige verlenging te garanderen, is het verstandig om de aanvraag ruim voor de aflooptdatum in te dienen, dat kan al zes maanden van tevoren. Voor verlenging van de vergunning gelden dezelfde voorwaarden als voor de eerste aanvraag. Na het indienen controleert de NIWO de aanvraag en de meegestuurde bewijsstukken. Als vastgesteld is dat u nog steeds aan de gestelde voorwaarden voldoet, wordt de Eurovergunning verlengd met een periode van vijf jaar, gerekend vanaf de einddatum van uw huidige geldige Eurovergunning. De documenten zullen voor expiratedatum van de huidige vergunning worden toegestuurd, zodat u ze tijdig kunt omwisselen in de voertuigen.

juni 2020



Onderzoek bij risicobedrijven

In juli 2020 ontvangen ongeveer 1.450 bedrijven die zijn aangemerkt als 'risicobedrijf' een brief van de NIWO. Zij moesten uiterlijk 1 oktober 2020 bewijsstukken aanleveren, waaruit blijkt dat de onderneming nog steeds voldoende financiële draagkracht (vermogen) heeft voor het aantal opgenomen vergunningbewijzen. Er hoeft bij deze stukken geen deskundigenverklaring overlegd te worden. Op grond van Europese regels is de NIWO in 2015 gestart met het classificeren van 'risicobedrijven'. Van een 'risicobedrijf' is sprake als er voor de kredietwaardigheid gebruik wordt gemaakt van een achtergestelde lening, of als de solvabiliteitsratio minder dan 20% is (= eigen vermogen ten opzichte van totale vermogen). De NIWO toetst dit bij het verlenen of verlengen van de Eurovergunning en stelt het bedrijf daarvan op de hoogte.

Een bedrijf dat als 'risicobedrijf' is aangemerkt, voldoet dus aan de vergunningvoorwaarden. Wel controleert de NIWO elk jaar opnieuw de financiële draagkracht. Uit het onderzoek blijkt dat het bedrijf 1) als risicobedrijf blijft aangemerkt, 2) geen risicobedrijf meer is of 3) niet meer voldoet aan de kredietwaardigheid. In dat laatste geval zal de NIWO de vergunning van de onderneming intrekken.

Mobiliteitspakket en invoering voertuigregister

Een van de voorgestelde wetswijzigingen uit het mobiliteitspakket is de verplichting dat de NIWO kentekens moet gaan registreren van voertuigen die ter beschikking staan van een vergunninghouder. Begin 2020 kondigde de NIWO bezig te zijn met (de implementatie van) een voertuigregister. Dit is een module op het NIWO-ondernemersloket voor het opgeven van voertuigen. Als het Europees Parlement het mobiliteitspakket aanneemt, dan zullen vergunninghouders vanaf begin 2022 hun kentekens moeten gaan doorgeven in het voertuigregister. Het niet doorgeven van de kentekens betekent dat de NIWO niet kan vaststellen of de onderneming voertuigen tot haar beschikking heeft. Zonder voertuigen is er geen sprake van een werkelijke en duurzame vestiging, een van de vergunningvoorwaarden. Het niet doorgeven van kentekens, kan dus uiteindelijk leiden tot intrekking van de vergunning.



NIWO-film: Hoe vraag ik een transportvergunning aan?

Wil je een transportbedrijf of koeriersbedrijf starten? In deze eerste animatiefilm van de NIWO leggen we uit wanneer je een vervoersvergunning nodig hebt en hoe je deze vergunning bij de NIWO kunt aanvragen. Bekijk de film van slechts 3 minuten op: www.niwo.nl/eurovergunning.

Mobiliteitspakket aangenomen door Europees Parlement

Het Europees Parlement heeft op 9 juli 2020 het mobiliteitspakket aangenomen. De nieuwe verordening 2020/1055 is op 31 juli gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie. Op 21 augustus 2020 treden de wetwijzigingen in werking. Pas op 21 februari 2022 zijn de nieuwe regels van toepassing. De lidstaten kunnen deze tijd gebruiken om hun eigen wet- en regelgeving daarop aan te passen. Voor Nederland zijn dat de Wet wegvervoer goederen en de NIWO-beleidsregel.



Brexit: Ondernemersloket open voor aanvragen CEMT-vergunning

Het VK heeft aangegeven geen uitstel van de overgangperiode te willen. Als er voor 1 januari 2021 geen (beperkt) handelsakkoord is gesloten, dan kan niet langer vervoer worden verricht onder dekking van een Eurovergunning, en is de CEMT-vergunning nog het enige alternatief. De NIWO stelt het digitale ondernemersloket vanaf 6 juli 2020 tot en met 14 augustus 2020 open voor het aanvragen van een CEMT-vergunning.

juli 2020

juni 2020

ERRU I en II

Met de Europese Verordening 2016/403 (ERRU II) van 18 maart 2016 is de lijst van overtredingen uit Europese Verordening 1071/2009 (ERRU I) aangevuld. Deze overtredingen kunnen leiden tot het verlies van betrouwbaarheid van een vervoersmanager of vervoerder. Waar ERRU I alleen zeer ernstige inbreuken betrof, gaat het bij ERRU II ook om heel ernstige inbreuken en ernstige inbreuken. Omdat de overtredingen uit ERRU II minder zwaar zijn, worden voor deze minder zware overtredingen ook minder strafpunten toegekend. De gevolgen van het bereiken van een maximum aantal strafpunten zijn onveranderd gebleven: de vergunning van de onderneming kan worden ingetrokken, geschorst of de vervoersmanager kan ongeschikt worden verklaard zodat niet meer wordt voldaan aan de eis van betrouwbaarheid. De minister is samen met NIWO en ILT de implementatie van ERRU aan het voorbereiden. ILT is de primaire uitvoerder van ERRU regelgeving in Nederland. De NIWO zal de ERRU-beleidsregel actualiseren.

september 2020

Vijfjaarlijkse binnenlandse toets

Begin september heeft de NIWO de groep bedrijven met een binnenlandse vergunning verzocht om voor 1 december 2020 bewijsstukken te overleggen in het kader van de verplichte vijfjaarlijkse toetsing. Uit deze bewijsstukken moet blijken dat de vergunninghouder nog aan de voorwaarden voldoet en de binnenlandse vergunning mag behouden. Voldoet een bedrijf niet meer aan de voorwaarden of blijft een reactie uit, dan leidt dit tot intrekking van de vergunning voor binnenlands vervoer.



29 september 2020

Beperkte telefonische bereikbaarheid

Conform de richtlijnen van het kabinet zijn de medewerkers van de NIWO direct weer grotendeels vanuit huis gaan werken om verspreiding van het corona-virus tegen te gaan. De NIWO was tijdens de 2e lockdown aanvankelijk telefonisch beperkt bereikbaar. Aanvragen voor vergunningen en documenten dienen zo veel als mogelijk via het ondernemersloket van de NIWO te worden ingediend. Om in te loggen is daarvoor eHerkenning nodig. Het ondernemersloket is 24 uur per dag beschikbaar.

oktober 2020

Kostenontwikkeling wegvervoer 2020/2021

Het Panteia rapport 'Kostenontwikkelingen in het wegvervoer 2020/2021' is verschenen. Niet de NIWO, maar TLN en evofenedex geven sinds 2019 opdracht voor dit onderzoek. Zowel TLN als evofenedex zitten in de sectorraad van NIWO. De rapporten zijn gratis beschikbaar voor alle NIWO-vergunninghouders.



november 2020

Toegekende CEMT-vergunningen worden later gefactureerd

In november was nog steeds onduidelijk of er voor 1 januari 2021 een overeenkomst wordt gesloten tussen het VK en de EU en of de CEMT-vergunning vanaf 1 januari 2021 dan nog nodig is. Gelet op deze onzekerheid en het gegeven dat de NIWO de vergunninghouders geen kosten in rekening wil brengen als dat niet nodig is, heeft de NIWO besloten om de factuur voor het aantal toegekende CEMT-vergunningen pas vanaf 1 januari 2021 te versturen. Vanaf dat moment was zeker dat de CEMT-vergunning echt nodig is en zijn de betrokken ondernemingen het bedrag voor het aantal toegekende CEMT-vergunningen (€ 140 per bewijs) verschuldigd.



november 2020



Laatste vergadering met voorzitter Alexander Sakker

Op 25 november 2020 zat Alexander Sakkers voor de laatste maal de vergadering van de raad van advies van de NIWO voor. Aan het eind van het jaar loopt namelijk zijn tweede en laatste benoemingstermijn af. De NIWO kijkt terug op een fantastische samenwerking met Alexander: inspirerend, meedenkend, nieuwe horizons verkennend, kritisch waar nodig en altijd oog voor de transportsector én voor de medewerkers van de NIWO. Kortom, de leden van de raad van advies, de leden van de sectorraad en het managementteam van de NIWO zullen Alexander missen.

ERRU - Verlies betrouwbaarheid door overtredingen

Een van de voorwaarden voor een Eurovergunning is de eis van betrouwbaarheid. Om te bepalen of een vervoerder of vervoersmanager voldoet aan deze voorwaarde moet een VOG overlegd worden en wordt het ERRU-register geraadpleegd, waar eventueel toegekende strafpunten n.a.v. overtredingen zijn terug te vinden. Bereikt een vervoerder of vervoersmanager een bepaalde grenswaarde van strafpunten, dan voert de ILT een betrouwbaarheidsonderzoek uit. De ILT adviseert de NIWO over een te nemen sanctie met een adviesrapport. De NIWO besluit uiteindelijk of het verlies van betrouwbaarheid een te zware sanctie is of niet. Volgens de Nederlandse wet- en regelgeving kan één onherroepelijke veroordeling of onherroepelijke sanctie niet leiden tot het verlies van de betrouwbaarheid. Dit uitgangspunt is uitgewerkt in de nieuwe ERRU-beleidsregel, die in maart 2021 in werking zal treden. Verder regelt de beleidsregel de wijze waarop de ILT uitvoering geeft aan het betrouwbaarheidsonderzoek. Op 12 januari 2021 organiseert de NIWO samen met TLN een webinar, waarin dit onderwerp uitgebreid wordt besproken.

Gevolgen voor het wegtransport van de pandemie (COVID-19)

Policy Research Corporation (PRC) en Panteia hebben op verzoek van de NIWO een onderzoek uitgevoerd. De gevolgen van het corona-virus op het wegtransport zijn in kaart gebracht. Het rapport bevat aanbevelingen aan de sector als geheel op het gebied van beleid en strategie. Ook zijn er voorspellingen gedaan over het verwachte aantal vergunningbewijzen tot en met het jaar 2025, oftewel hoe ontwikkelt zich het Nederlandse wagenpark de komende jaren. Het eerste deel van het rapport is gebruikt als fundament onder de meerjarenbegroting van de NIWO. Op dit moment worden beleidsvoornemens ontwikkeld en deelsectoranalyses opgesteld. Het eindrapport komt in de loop van december beschikbaar.

Vergunningplicht voor de koeriers- en pakketsector (KEP-sector)

De KEP-sector is groeiende. De laatste jaren neemt de online verkoop van goederen toe en daarmee ook de pakketbezorging. Die groei lijkt door corona nog sneller te gaan, zoals ook blijkt uit het onderzoek van PRC en Panteia. Opvallend is dat de groei van het aantal vergunninghouders in deze sector achterblijft bij de groei van de sector, ondanks dat er een vergunningplicht geldt. De NIWO ontdekte dat minder dan 20% van bedrijven die bij de Kamer van Koophandel als 'koeriersbedrijf' staat vermeld, beschikt over de vereiste vergunning. Dit is onacceptabel en niet goed voor de sector. De NIWO probeert dit percentage op verschillende manieren te verhogen. Zo poogt de NIWO de kennis over de vergunningplicht onder koeriersbedrijven te verbeteren. Verder kaart de NIWO dit probleem aan bij de vier grootste pakketbezorgers. Met hen wordt besproken hoe kan worden voorkomen dat niet alleen de subcontractors voldoen aan de vergunningplicht, maar ook de partijen aan wie de subcontractors het werk uitbesteden. Bovendien werkt de NIWO nauw samen met de diverse inspecties.



Criminele inmenging in het transport

Transportbedrijven raken steeds vaker onbewust of ongewild betrokken bij criminele activiteiten. De NIWO werkt samen met onder andere de politie, het ministerie van Justitie en Veiligheid, de douane en het Openbaar Ministerie om transportbedrijven bewust te maken van de risico's van criminele inmenging.

Ondermijnende criminaliteit is voor het hele bedrijfsleven, maar ook voor de transportsector een probleem. Bij ondermijning vermengt de onderwereld zich met de bovenwereld, waardoor de grenzen tussen de boven- en onderwereld vervagen. Criminelen maken daarbij misbruik van de transportsector. Bijvoorbeeld door een transportbedrijf op te zetten als dekmantel voor drugshandel of drugssmokkel of andere criminelen activiteiten.

december 2020



november 2020

Digitale vrachtbrief voor Benelux vervoer

De proef met de digitale vrachtbrief, de e-CMR, wordt tot 2025 verlengd. Dit heeft het Benelux Comité van Ministers besloten. De e-CMR wordt gebruikt voor vervoer binnen de Benelux en is een veilig en betrouwbaar alternatief voor de papieren vrachtbrief. De eerste pilot heeft goede resultaten opgeleverd: een digitale vrachtbrief bleek, vanuit perspectief van handhaving- en controle, onder bepaalde voorwaarden minstens even veilig en betrouwbaar als een papieren vrachtbrief. De eerste pilot loopt eind 2020 af. Vervoerders kunnen door de verlenging tot 2025 gebruik blijven maken van de voordelen van de e-CMR. Het gebruik van het aantal vrachtbrieven is sinds het begin van de pilot (2017) gestegen. Tijdens de corona-crisis nam het gebruik van de digitale vrachtbrief enorm toe. De e-CMR is een 'touchless' alternatief voor de papieren vrachtbrief die van hand tot hand gaat, en dus een risico vormen in relatie tot het corona-virus.

De pilot is ook verlengd met het oog op de implementatie van de Electronic Freight Transport Information verordening (eFTI). Deze is sterk op de Benelux-proef geïnspireerd. Deze verordening verplicht overheden grote delen van de e-CMR

digitaal te accepteren vanaf augustus 2025. Om dit mogelijk te maken en het gebruik van de e-CMR verder te promoten, wordt binnen het kader van de Benelux pilot een Access Point ontwikkeld. Dit maakt het delen van de data tussen overheden, vervoerders en autoriteiten gemakkelijker. Verwacht wordt dat dit Access Point in 2021 wordt gerealiseerd. Vervoerders merken in eerste instantie niets van deze wijziging: zij kunnen gewoon gebruik blijven maken van de e-CMR zoals zij gewend zijn. Gedurende de looptijd van de proef kan stapsgewijs uitgebreid worden met bijkomende serviceproviders en bijkomende functionaliteiten.

Via de Benelux-proef, die als 'living lab' kan fungeren, kunnen de Benelux-landen mede richtinggevend zijn voor de wijze waarop de Verordening geïmplementeerd wordt. Het is de bedoeling dat het e-CMR-platform tegen 2025 uiteindelijk geïntegreerd zal worden in de Europese eFTI platform structuur.



december 2020

De vrachtbrief (of 'CMR') is een qua aantallen zeer belangrijk document, waarvan er binnen de Benelux jaarlijks ongeveer 70 miljoen worden uitgegeven. Tot 2016 waren vrachtbrieven alleen in papieren vorm toegelaten. Transporteurs kunnen sinds 2017 ongelimiteerd gebruik van de digitale vrachtbrief (e-CMR), mits zij hun e-CMR's betrekken van één van de dertien in het kader van de proef toegelaten e-CMR providers. De NIWO heeft in Nederland erkenningen om e-CMR software te mogen leveren verstrekt aan softwareleveranciers.

Brexit

Het was begin december nog steeds onduidelijk of er voor 1 januari 2021 een Brexit-overeenkomst zou worden gesloten tussen het VK en de EU en dus was ook nog onduidelijk of de CEMT-vergunning vanaf 1 januari 2021 nodig zou zijn. De tijd begon echter te dringen: zonder akkoord of een verlenging van de huidige situatie dienen transportbedrijven immers in het bezit te zijn van de door de NIWO reeds toegewezen CEMT-vergunning(en) zodat zij hun transporten in 2021 naar het VK zouden kunnen voortzetten. Daarom heeft de NIWO, gezien ook de enorme drukte bij pakket- en postbezorging, tijdig alle toegewezen CEMT-vergunningen en de daarbij behorende logboeken verstuurd. Daarmee werd zeker gesteld dat de transportbedrijven voor de kerstdagen en dus voor 1 januari 2021 in het bezit waren van deze bescheiden. Zou het deze maand toch nog komen tot een akkoord of verlenging van de bestaande situatie, dan is de CEMT-vergunning toch niet nodig en zal de NIWO geen kosten voor de aan toegezonden CEMT-vergunningen in rekening brengen.



Brexit: Geldigheid Brits vakdiploma

Omdat het VK uit de EU is getreden en de overgangperiode per 31 december 2020 afloopt, wordt het Britse vakdiploma per 1 januari 2021 niet meer erkend als geldig diploma binnen de EU. Houders van een Brits vakdiploma voldoen per 1 januari 2021 niet langer aan het vergunningvereiste van vakbekwaamheid. Dit heeft tot gevolg dat ondernemingen waarbinnen zij hun vakbekwaamheid inbrengen, niet meer voldoen aan alle vergunningvoorwaarden. In goed overleg met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) is besloten om de houders van een Brits vakdiploma voor 1 juli 2021 (ook) in het bezit te stellen van een Nederlands vakdiploma. Hiervoor worden geen kosten in rekening gebracht en de desbetreffende ondernemingen hoeven zelf niets te doen.

Brexit: Bestuurdersattest voor Britse chauffeurs

Vrachtwagenchauffeurs van buiten de Europese Unie mogen bij een Nederlandse transportonderneming als chauffeurs aan de slag als voor hen aan de desbetreffende transportondernemer een bestuurdersattest is afgegeven. Omdat het VK uit de EU is getreden en de overgangperiode per 31 december 2020 afloopt, moeten Britse chauffeurs die in dienst zijn van een Nederlandse onderneming in het bezit zijn van een bestuurdersattest. Deze bestuurdersattesten voor Britse chauffeurs moeten voor 1 februari 2021 bij de NIWO aangevraagd worden.

De Nederlandse transportonderneming stelt het bestuurdersattest ter beschikking aan zijn Britse chauffeur, wanneer deze een voertuig bestuurt waarmee vervoer wordt verricht onder dekking van de Eurovergunning van deze vervoerder.

Toch nog een Brexit-deal tussen VK en EU

Op de valreep is er op 24 december 2020 een Brexit-deal gesloten. Dit betekent dat:

- In Nederland gevestigde ondernemingen ook na 1 januari 2021 beroepsgoederenvervoer kunnen blijven verrichten naar, van en door het VK met een Eurovergunning.
- Een CEMT-vergunning dus niet nodig is.

Dat er een deal is gesloten verandert niets aan:

- Het Britse vakdiploma. Dit vakdiploma is per 1 januari 2021 niet langer geldig binnen de EU. Ondernemingen die een vervoersmanager in dienst hebben met een Brits vakdiploma zijn op de hoogte gebracht.
- De verplichting van het hebben van een bestuurdersattest voor Britse vrachtwagenchauffeurs die in dienst zijn van een Nederlandse onderneming. De Nederlandse transportonderneming moet een bestuurdersattest voor deze chauffeur aanvragen bij de NIWO.
- Het feit dat het VK per 1 januari 2021 een zogenaamd 'derde land' is. Er moet aan douaneformaliteiten worden voldaan en er gaan persoonscontroles plaatsvinden. Ook gaan er controles op in- en uitgaande goederen plaatsvinden.



24 december 2020

december 2020

Dertje Meijer nieuwe voorzitter raad van advies NIWO

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft Dertje Meijer per 1 januari 2021 benoemd als voorzitter van de raad van advies van de NIWO. Zij volgt Alexander Sakkers op, die het voorzitterschap neerlegt aan het einde van de benoemingstermijn van vier jaar.

Mevrouw Meijer werkt ruim 30 jaar op topniveau bij zowel publieke als private bedrijven en heeft haar sporen verdiend in de transport en logistiek. Zij stond jarenlang als CEO aan het hoofd van Port of Amsterdam en is momenteel onder andere lid van de raad van commissarissen van Groningen Seaports.



Studie: Vervoer pas na 2022 weer op niveau; explosieve groei koerier- en pakketdiensten

In het meest gunstige scenario duurt het tot na 2022 voordat het wegtransport weer op het niveau zit van voor de corona-crisis. In de minder gunstige scenario's zelfs tot na 2025. Daarnaast blijkt de huidige groei van de koerier- en pakketdiensten structureel; de komende vijf jaar wordt een explosieve, structurele groei verwacht van 31% tot 42%. De onderzoekers waarschuwen dat bij deze groeicijfers de bestaande problematiek bij koerier- en pakketdiensten fors zal toenemen en roepen op tot urgentie bij het maken van beleid voor de transportsector, door de sector zelf én door de betrokken ministeries.

Onderzoeksbureaus Policy Research Corporation en Panteia hebben, in opdracht van de NIWO, een studie naar de toekomstverwachting voor het wegtransport gemaakt: "Het wegtransport gedurende COVID-19 en nadien". Vier medische scenario's over de ontwikkeling van de corona-epidemie zijn hierin leidend. Deze vormen de basis voor een complete doorrekening, per scenario, van de verwachte ontwikkeling van de 63 sectoren van de Nederlandse economie. Vanuit dit alomvattende sectorbeeld wordt het effect op het wegtransport en haar deelmarkten tot en met 2025 in kaart gebracht. Uniek aan de studie is het feit dat de indeling van de deelmarkten is gehanteerd zoals deze sinds jaar en dag door Transport en Logistiek Nederland (TLN) wordt gebruikt.

De studie werpt een blik op de verwachte ontwikkelingen in het wegvervoer tot en met 2025. Aan het begin van de corona-crisis zei premier Rutte dat we varen op zicht. Dit lijkt voor veel economische sectoren nog immer het devies. Er zijn maar weinig studies die de economische ontwikkeling op de langere termijn kunnen concretiseren. Waar is terugslag of groei te merken, hoe groot is deze en hoe lang duurt dit?

Resultaten

In het meest gunstige scenario duurt het tot na 2022 voordat de verwachte toegevoegde waarde binnen het wegtransport weer op het niveau zit van voor de corona-crisis. In de minder gunstige scenario's zelfs tot na 2025. In, onder andere, de deelmarkten ferrytransport, autotransport en afvalstoffenvervoer is de initiële krimp fors en het herstel de komende vijf jaar zwak. Daarentegen is er bij de deelmarkten distributie en bouwmaterialenvervoer sprake van een kleinere initiële krimp en sneller herstel. De koerier- en pakketdiensten geven een heel ander beeld, in deze deelmarkt is geen moment sprake geweest van krimp. Door COVID-19 hebben velen de weg gevonden naar e-commerce met, ook op de langere termijn, ongeziene groei voor de pakketdiensten. De verwachte groeicijfers voor de komende vijf jaar schommelen, afhankelijk van het te ontvouwen scenario, tussen 31% en 42%. Prognoses van de studie bevestigen dat de corona-crisis geen structureel antwoord biedt op het chauffeurstekort. Alhoewel er door de vraaguitval in het goederenwegvervoer minder chauffeurs nodig zijn, is de vraaguitval niet dermate groot dat het chauffeurstekort verdwijnt.

Z.O.Z.



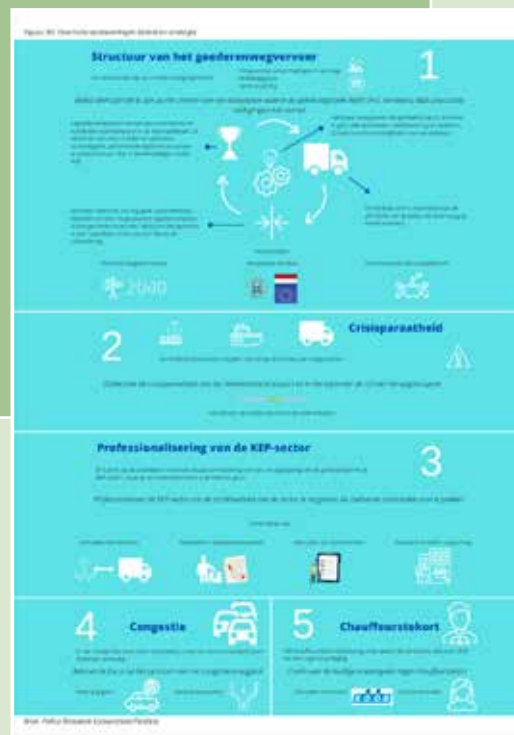
Aanbevelingen

De auteurs van het rapport wijzen naar de verwachte explosieve groei van de koerier- en pakketdiensten wanneer zij stellen dat er urgentie zit bij het maken van beleid voor deze sector. Bezinning over groei van de koerier- en pakketdiensten is op zijn plaats. Zo leidt de groei tot meer uitstoot van CO₂, meer onveilige situaties in het verkeer, extra druk op het wegennetwerk in drukke steden, meer economische activiteit in een weinig transparante markt en meer sociale misstanden. De studie zet uiteen dat een professionaliseringsslag binnen de koerier- en pakketdiensten nodig is en dat hierbij haast geboden is. De studie behandelt bovendien dat een mentaliteitsverandering in het goederenwegvervoer nodig is in de omgang met structurele uitdagingen in de sector (de noodzaak tot verduurzaming, capaciteitsdeling en het verhogen van de beladingsgraad). Een grotere nadruk op innovatie en maatschappelijke verantwoordelijkheid is gewenst in de gehele keten. In het nastreven van deze mentaliteitsverandering zien de onderzoekers een belangrijke rol weggelegd voor logistieke kampioenen. Dit zijn bedrijven die een voortrekkersrol in de sector bekleden door gebruikte technologieën, toegang tot (big) data, gehanteerde logistieke processen en bestaande bedrijfscultuur. In het rapport wordt aanbevolen om de hoofdkantoren van dergelijke bedrijven voor Nederland te behouden of aan te trekken en om actief in te zetten op groei of overname voor bedrijven die een dergelijke voortrekkersrol nog niet kunnen bekleden. Het rapport wijst daarnaast op onderzoek naar de crisisparaatheid van het Nederlandse goederenwegvervoer en behoud, of zelfs intensivering, van maatregelen tegen het chauffeursstekort en congestie.

Volledig rapport

De volledige studie staat op de website van de NIWO.

[Het wegtransport gedurende COVID-19 en nadien.](#)





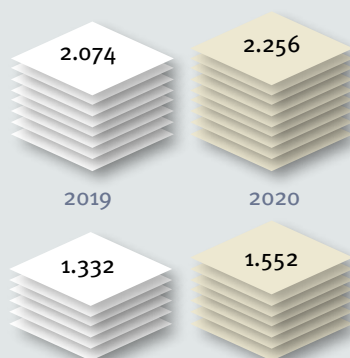
HET JAAR IN

CIJFERS

Ontvangen aanvragen voor Eurovergunning

Ontvangen aanvragen voor verlenging Eurovergunning

Aanvragen en verlengingen Eurovergunning



Groei 8,8%

3.808 aanvragen (+11,8% t.o.v. 2019)

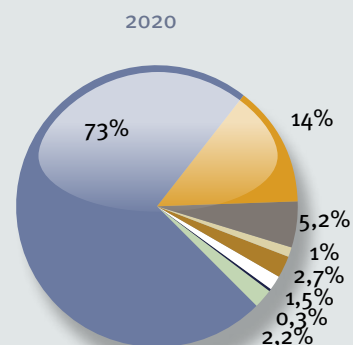
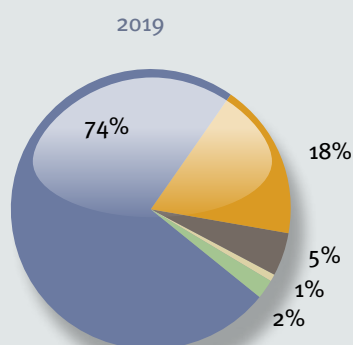
Groei 16,5%

Besliste aanvragen en verlengingen Eurovergunning

3.201 beslissingen

- Verleend
- Verleend risicobedrijf
- Verleend met onderzoek
- Verleend met onderzoek en risicobedrijf
- Verleend met coulance (nieuw 2020 i.v.m. corona)
- Verleend nog geen bewijzen (nieuw 2020)
- Afgewezen
- Buiten behandeling (onvolledige aanvraag)

3.613 beslissingen



Afwijzingen naar afwijzingsgrond

Eén van de gronden is:

Bibob	25%
Reële vestiging	12%
Kredietwaardigheid	25%
Betrouwbaarheid	13%
Vakbekwaamheid	25%



Eén van de gronden is:

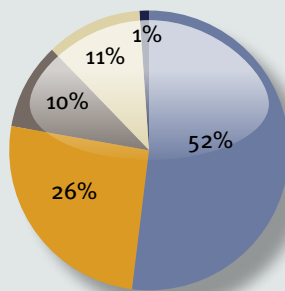
Bibob	0%
Reële vestiging	7%
Kredietwaardigheid	33%
Betrouwbaarheid	40%
Vakbekwaamheid	20%



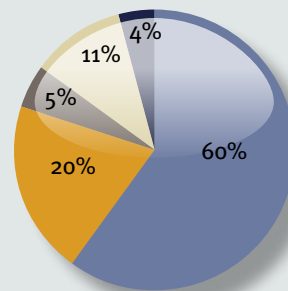
Reden

- Eigen verzoek/bedrijf beëindigd
- Nieuwe vergunning, oude ingetrokken
- Faillissement
- Bibob of voldoet niet meer aan de eisen
- Vervallen: geen reactie op naam/adreswijziging (sinds dec2019)

Intrekking vergunning



2019

968 intrekkingen


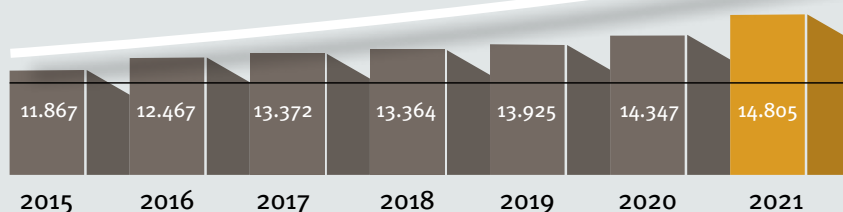
2020

991 intrekkingen

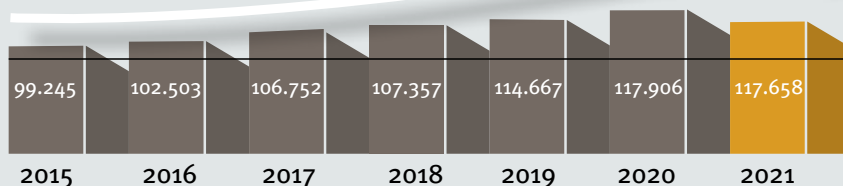
Groei naar 14.805

 waarvan **538**
uitsluitend binnenlands

Aantal vergunninghouders per 1 januari



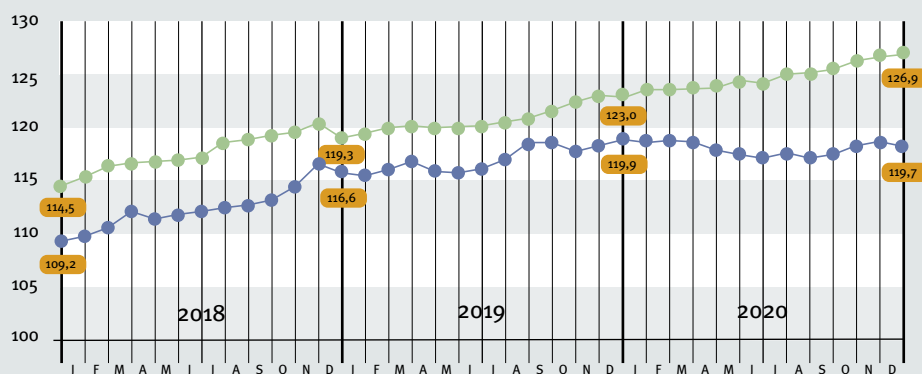
Aantal vergunningbewijzen per 1 januari



Indexcijfers vergunninghouders en -bewijzen per maand

Index 1 januari 2014 = 100

- Vergunninghouders
- Vergunningbewijzen





2020

49X
(-42%)

- 4e kwartaal
- 3e kwartaal
- 2e kwartaal
- 1e kwartaal

Aantal vergunningbewijzen

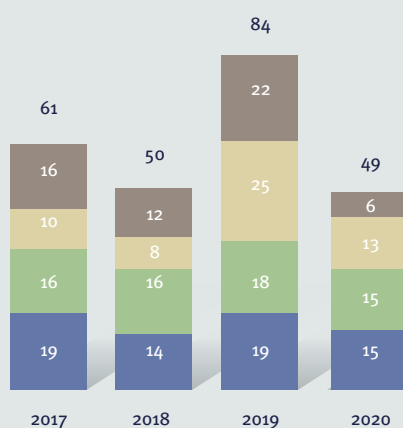
- ≤ 5
- 6 t/m 10
- 11 t/m 20
- 21 t/m 50



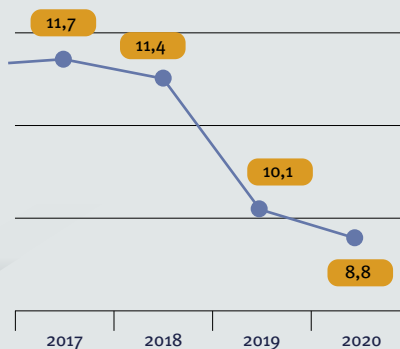
Afgeronde onderzoeken

Faillissementen

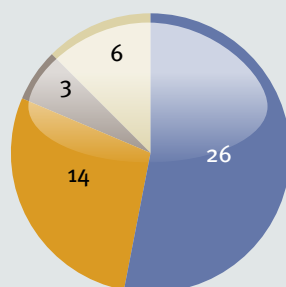
Faillissementen per kwartaal



Gemiddeld aantal vergunningbewijzen bij faillissement

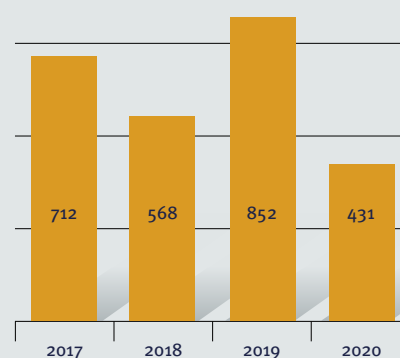


Faillissementen naar bedrijfomvang



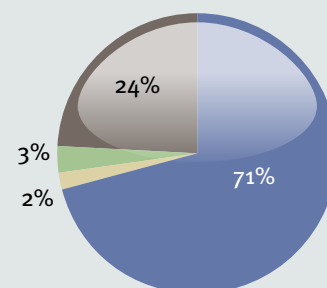
2020

Aantal vergunningbewijzen bij faillissement



Onderzoek risicobedrijven

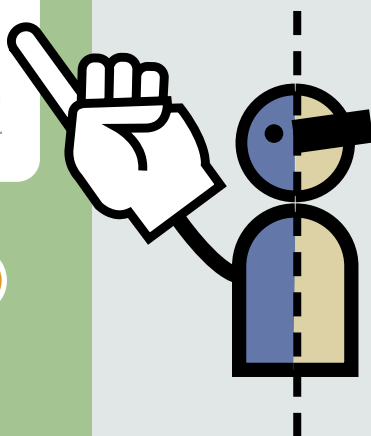
- 299 Geen risicobedrijf meer
- 905 Nog steeds een risicobedrijf
- 25 Niet (volledig) kredietwaardig en voornemen intrekking gestuurd
- 41 Onderneming gestopt





165 Meldingen

Meldpunt misstanden



2020

Bibob zaken



Inclusief lopende zaken uit oudere jaren



Openbaar Ministerie



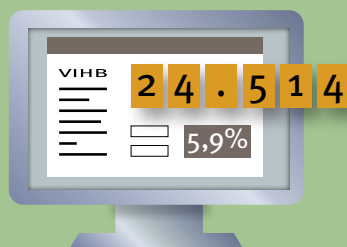
Adviesaanvragen



Eigen **niwo** onderzoek gestart

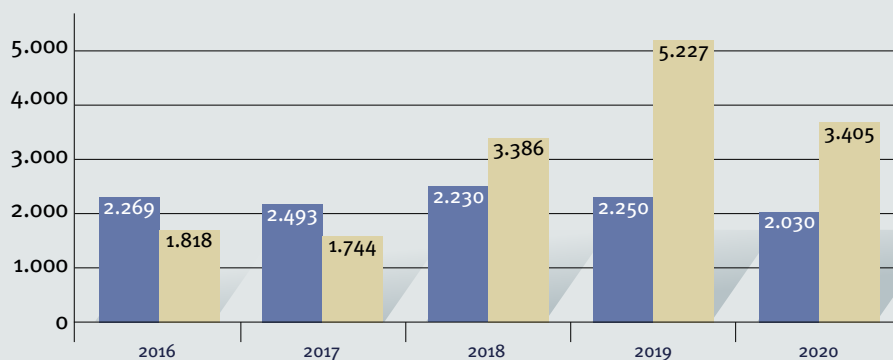
VIHB-registraties

Bedrijven met VIHB registratie



Aanvraag Screening

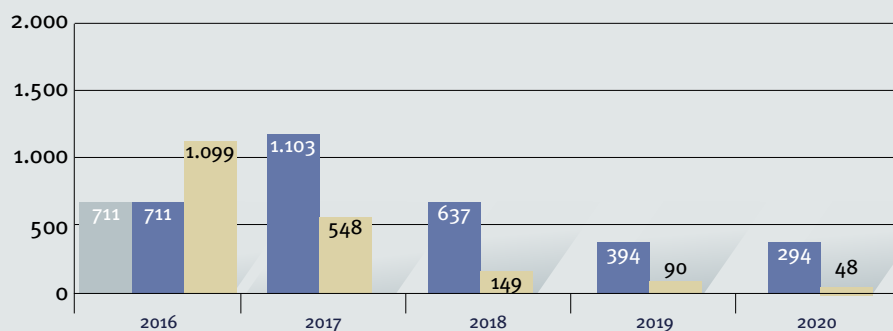
Toegekende aanvragen voor een VIHB registratie



TIR-carnets

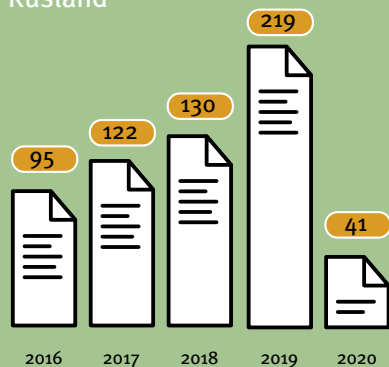


- 4-bladig (afgeschaft per 1 juli 2016)
- 6-bladig
- 14-bladig

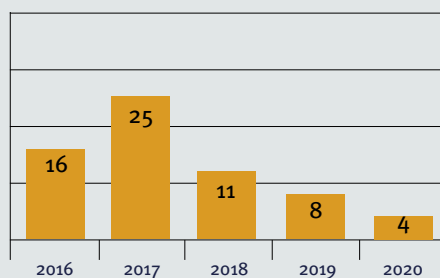


Vervoersdocumenten

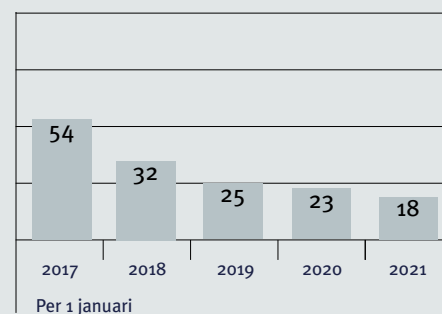
Verstreckte verklaringen
voor visumaanvraag
Rusland



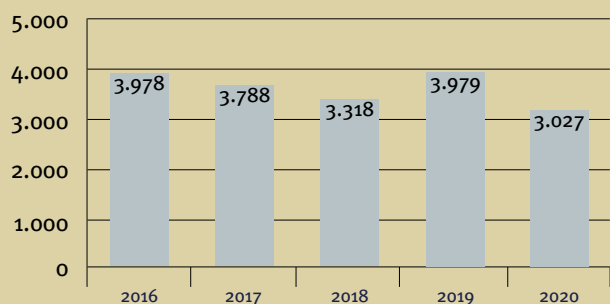
Ontvangen aanvragen
bestuurdersattest goederenvervoer



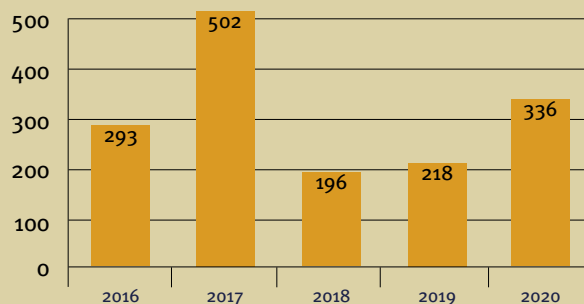
Uitstaande bestuurdersattesten
goederenvervoer



Verstreckte ritmachtigingen

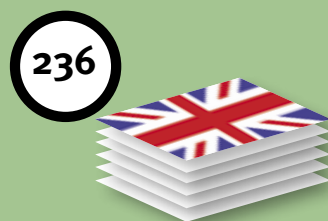


Verstreckte termijnmachtigingen



CEMT-vergunningen

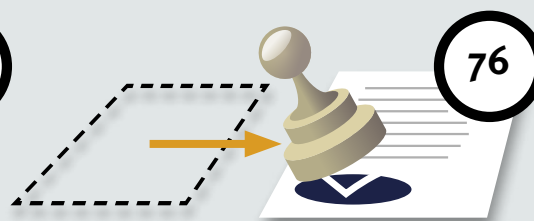
Aanvragen VK



Verstreckte vergunningen



Verstreckte verhuisvergunningen

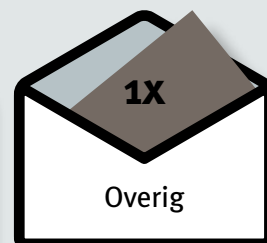
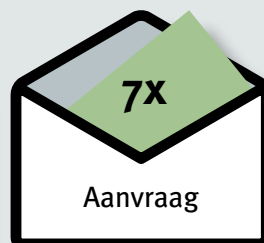
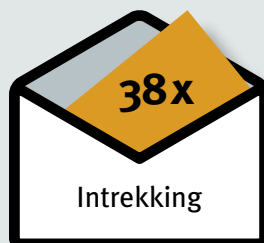


Bezwaar en beroep



Waarvan:

Ontvangen bezwaarschriften



Beslissingen op bezwaar

41

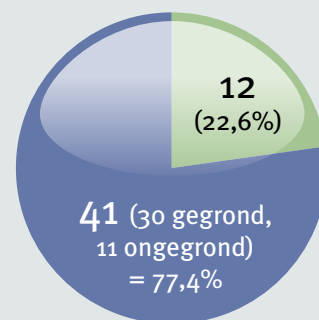
Afgehandelde bezwaarschriften*

Lopende bezwaarschriften

2

Eind 2020

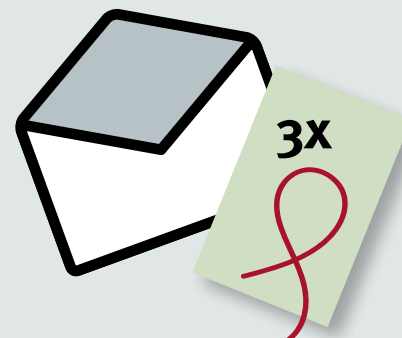
- Beslissing
- Ingetrokken
- Niet ontvankelijk



Ontvangen beroepschriften



Afgehandelde beroepschriften*



Lopende beroepschriften

3

Eind 2020

* Ontvangen 2020 of eerder

JAAARREKENING

2020



1.1 Balans per 31 december (na voorstel resultaatverdeling)

		2020	2019
		€	€
ACTIVA			
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	[1]		
Zaaksysteem		203.466	252.233
Materiële vaste activa	[2]		
Bedrijfsgebouw en terreinen		251.081	313.906
Installaties en inventaris		319.156	386.340
Computerapparatuur		105.129	61.586
Activa in ontwikkeling		26.311	-
		701.677	761.832
Financiële vaste activa	[3]		
Borgstellingen		6.045	31.704
Vlottende activa			
Voorraden	[4]		
Voorraad carnets		9.781	12.387
Vorderingen			
Debiteuren	[5]	16.549	34.400
Belastingen	[6]	2.570	4.396
Overlopende activa	[7]	89.111	181.148
		108.230	219.944
Liquide middelen	[8]	4.286.416	4.162.348
Totaal activazijde		5.315.615	5.440.448

		2020 €	2019 €
PASSIVA			
Eigen vermogen			
Algemene reserve	[9]	4.634.246	4.578.441
Voorzieningen			
Jubileum uitkeringen	[10]	127.838	125.661
Herziening btw	[11]	<u>131.417</u>	<u>190.000</u>
		259.255	315.661
Langlopende schulden			
Depot garantstellingen	[12]	178.000	186.000
Kortlopende schulden			
Handelscrediteuren	[13]	9.537	125.666
Belastingen en sociale verzekeringen	[14]	7.023	41.897
Overlopende passiva	[15]	<u>227.554</u>	<u>192.783</u>
		244.114	360.346
Totaal passivazijde		<u><u>5.315.615</u></u>	<u><u>5.440.448</u></u>

1.2 Staat van baten en lasten

	Begroting 2020	Staat van baten en lasten 2020	Staat van baten en lasten 2019
	€	€	€
BATEN			
Vergoedingen wettelijke publieke taken Wet wegvervoer goederen	4.376.000	4.191.170	3.979.151
Vergoedingen overige publieke taken VIHB	200.000	200.000	220.000
Vergoedingen overige publieke taken TIR-carnet			
- Netto-omzet	37.000	41.594	35.867
- Inkoopwaarde van de omzet	(19.000)	(14.053)	(18.863)
Financiële baten / lasten	-	(258)	-
Vergoeding levering en diensten	-	14.588	-
	<u>4.594.000</u>	<u>4.433.041</u>	<u>4.216.155</u>
LASTEN			
Personeelskosten	3.103.000	2.797.355	2.690.989
Huisvestingskosten	217.000	249.059	257.452
Bureaunkosten	257.000	261.503	263.261
Automatiseringskosten	331.000	355.709	325.350
Overige materiële kosten	154.000	78.409	172.299
Subsidie verlening	187.000	189.103	183.600
Controle- en advieskosten	160.000	143.085	165.793
Onderzoeken -studies	-	280.918	-
Diversen en onvoorzien	20.000	11.944	(412)
	<u>4.429.000</u>	<u>4.367.085</u>	<u>4.058.332</u>
Resultaat voor belasting	165.000	65.956	157.823
AF: Belasting ¹	-	(10.151)	-
Resultaat na belasting	<u>165.000</u>	<u>55.805</u>	<u>157.823</u>

¹ Mutatie heeft betrekking op de boekjaren 2017, 2018 en 2019 voor de dienstverlening uitgifte TIR-carnets.

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 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 onderhandelingsvoorstellen 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.

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

Ten tijde van de opmaak van de jaarrekening is de inschatting van de directie dat op basis van opgestelde scenario analyses de corona-crisis niet zal leiden tot discontinuïteit van de onderneming. Derhalve zijn de waarderingsgrondslagen gebaseerd op duurzame voortzetting van de bedrijfsactiviteiten.

Immateriële vaste activa

De immateriële vaste activa worden gewaardeerd op aanschafwaarde, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen en indien van toepassing, met bijzondere waardeverminderingen. De afschrijvingen worden gebaseerd op de geschatte economische levensduur en worden berekend op basis van een vast percentage van de verkrijgingsprijs, rekening houdend met een eventuele restwaarde. Er wordt afgeschreven vanaf het moment van ingebruikneming. Boekwinsten en verliezen bij verkoop van immateriële vaste activa zijn begrepen onder de afschrijvingen.

Materiële vaste activa

De materiële vaste activa worden gewaardeerd op aanschafwaarde, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen en indien van toepassing, met bijzondere waardeverminderingen. De afschrijvingen worden gebaseerd op de geschatte economische levensduur en worden berekend op basis van een vast percentage van de verkrijgingsprijs, rekening houdend met een eventuele restwaarde. Er wordt afgeschreven vanaf het moment van ingebruikneming. Boekwinsten en verliezen bij verkoop van materiële vaste activa zijn begrepen onder de afschrijvingen.

Financiële vaste activa

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

Voorraad TIR-carnets

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

Vorderingen

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

Eigen vermogen

In 2019 is een vast minimum en een nieuw vast maximum voor het eigen vermogen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat overeengekomen. Deze afspraak vormt het kader

waarbinnen de omvang van het eigen vermogen kan bewegen en betreft ook procesafspraken wanneer het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en NIWO in overleg treden. Het gevoerde overleg in 2019 en de verwachtingen vanuit de meerjarenbegroting tot 2024 hebben geleid tot grenzen van het eigen vermogen van € 3,55 mln. (minimum) en € 6,0 mln. (maximum).

Voorzieningen

Voorzieningen worden gevormd tegen concrete of specifieke risico's en verplichtingen die op de balansdatum bestaan en waarvan de omvang onzeker is doch redelijkerwijs in te schatten. De voorzieningen zijn onder te verdelen in voorziening jubileumuitkeringen en herziening btw.

De jubileumvoorziening betreft een voorziening voor toekomstige jubileumuitkeringen en betreft de contante waarde van de in de toekomst uit te keren jubileumuitkeringen. Medewerkers ontvangen een vergoeding bij:

- ▶ 12,5 jaar ononderbroken dienstverband een gratificatie ter grootte van een half maandsalaris;
- ▶ 25 jaar ononderbroken dienstverband een gratificatie ter grootte van een maandsalaris;
- ▶ 40 jaar ononderbroken dienstverband een gratificatie ter grootte van 2 maandsalarissen;
- ▶ bij pensionering:
- ▶ na een dienstverband van 10 t/m 19 jaar een gratificatie van een half maandsalaris;
- ▶ na een dienstverband van 20 of meer jaren een gratificatie van een maandsalaris;

De berekening is gebaseerd op gedane toezeggingen, de vertrekans (o.b.v. het gemiddelde personeelsverloop), de leeftijd en het U-rendement per 31 december inclusief een opslag van 0,5%. Per berekeningsdatum bedroeg het U-rendement 0 en voorgaand jaar 0,05. Voor het overlijdensrisico is gebruik gemaakt van de Periodetafel GBM & GBV 2014-2019 (2019: 2013-2018).

De voorziening herziening BTW is opgenomen vanwege een (nog steeds) lopende discussie met de Belastingdienst over

de herziening van de BTW per 1 januari 2017 na omvorming van de NIWO van stichting naar publiek ZBO.

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.

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.

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. De niet wettelijke taak uitgifte TIR-carnets is hier een uitzondering op en is wel 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.



1.4 Specificatie van posten op de balans

ACTIVA			
Vaste activa			
[1]	Immateriële vaste activa		
	Zaaksysteem	Activa in ontwikkeling	Totaal
	€	€	€
1 januari 2020			
Aanschaffingswaarden	340.696	61.326	402.022
Cumulatieve afschrijvingen	(149.789)	-	(149.789)
Boekwaarde	<u>190.907</u>	<u>61.326</u>	<u>252.233</u>
Mutaties:			
Afschrijvingen	(48.767)	-	(48.767)
Totaal mutaties	<u>(48.767)</u>	<u>-</u>	<u>(48.767)</u>
31 december 2020			
Aanschaffingswaarden	340.696	61.326	402.022
Cumulatieve afschrijvingen	(198.556)	-	(198.556)
Boekwaarde	<u>142.140</u>	<u>61.326</u>	<u>203.466</u>
Afschrijvingspercentage	14%		

ACTIVA					
[2] Materiële vaste activa					
	Bedrijfs- gebouw en -terreinen	Installaties en Inventaris	Computer- apparatuur	Activa in ontwikkeling	Totaal
1 januari 2020	€	€	€	€	€
Aanschaffingswaarden	2.337.146	746.829	177.998	-	3.261.973
Cumulatieve afschrijvingen	(2.023.240)	(360.489)	(116.412)	-	(2.500.141)
Boekwaarde	<u>313.906</u>	<u>386.340</u>	<u>61.586</u>	<u>-</u>	<u>761.832</u>
Mutaties:					
Investeringsen	-	21.033	80.082	26.311	127.426
Aanschafwaarde desinvesteringen	-	(4.100)	(5.145)	-	(9.245)
Afschrijving desinvesteringen	-	4.100	4.287	-	8.387
Afschrijvingen	(62.825)	(88.217)	(35.681)	-	(186.723)
Totaal mutaties	<u>(62.825)</u>	<u>(67.184)</u>	<u>43.543</u>	<u>26.311</u>	<u>(60.155)</u>
31 december 2020					
Aanschaffingswaarden	2.337.146	763.762	252.935	26.311	3.380.154
Cumulatieve afschrijvingen	(2.086.065)	(444.606)	(147.806)	-	(2.678.477)
Boekwaarde	<u>251.081</u>	<u>319.156</u>	<u>105.129</u>	<u>26.311</u>	<u>701.677</u>
Afschrijvingspercentage	<u>2,5% - 10%</u>	<u>10% - 24%</u>	<u>20% - 33%</u>		
WOZ-waarde (peildatum 1 januari 2020)	1.587.000				
Verzekerde waarde	<u>5.260.085</u>	<u>1.147.080</u>	<u>204.201</u>		

	31-12-2020	31-12-2019
	€	€
[3] Financiële vaste activa		
<i>Borgstellingen</i>		
Depotbedrag postale diensten	6.045	6.045
Borgstelling IRU (TIR-carnet)	-	25.659
	<u>6.045</u>	<u>31.704</u>
Vlottende activa		
[4] Voorraad en voorraadcarnets	<u>9.781</u>	<u>12.387</u>
[5] Debiteuren		
Vergunninghouders (NIWO)	17.059	35.212
TIR-carnet	2.253	2.902
	<u>19.312</u>	<u>38.114</u>
Voorziening dubieuze debiteuren (NIWO)	(2.763)	(3.714)
	<u>16.549</u>	<u>34.400</u>
[6] Belastingen		
Omzetbelasting	-	1.826
Rente Vennootschapsbelasting (2012 - 2016)	2.570	2.570
	<u>2.570</u>	<u>4.396</u>
[7] Overlopende activa		
<i>Nog te ontvangen baten</i>		
- Vergoedingen IRU (TIR-carnet)	19.789	13.790
<i>Vooruitbetaalde kosten</i>		
- Verzekeringen	8.272	21.552
- Contributies/abonnementen	11.583	3.875
- Licenties	8.325	13.559
Overige overlopende activa	41.142	128.372
	<u>89.111</u>	<u>181.148</u>
[8] Liquide middelen		
Kas	817	654
Kruisposten	15.583	4.283
ING Bank Rekening-courant (TIR-carnet)	11.836	11.203
ING Bank Spaar (TIR-carnet)	454.829	500.000
Rekening-courant schatkistbankieren	3.803.351	3.646.208
	<u>4.286.416</u>	<u>4.162.348</u>

PASSIVA		31-12-2020	31-12-2019
		€	€
Eigen vermogen			
[9] Algemene reserve			
Stand per 1 januari		4.578.441	4.420.618
Resultaat		55.805	157.823
Stand per 31 december		<u>4.634.246</u>	<u>4.578.441</u>
Het verloop is als volgt:			
<u>Publieke wettelijke taken</u>			
Stand per 1 januari		4.254.307	4.089.147
Resultaat		55.722	165.160
Stand per 31 december		<u>4.310.029</u>	<u>4.254.307</u>
<u>Publieke niet wettelijke taak (TIR-carnet)</u>			
Stand per 1 januari		324.134	331.471
Resultaat		83	(7.337)
Stand per 31 december		<u>324.217</u>	<u>324.134</u>
Voorzieningen			
[10] Voorziening jubileum uitkeringen		<u>127.838</u>	<u>125.661</u>
Het verloop is als volgt:			
Stand per 1 januari		125.661	113.614
Besteding / uitkering		(7.096)	(5.409)
Dotatie		9.273	17.456
Stand per 31 december		<u>127.838</u>	<u>125.661</u>
[11] Voorziening herziening btw		<u>131.417</u>	<u>190.000</u>
Het verloop is als volgt:			
Stand per 1 januari		190.000	190.000
Dotatie ²		(58.583)	-
Stand per 31 december		<u>131.417</u>	<u>190.000</u>
² Mutatie heeft betrekking op een voorlopige Vpb aanslag (inclusief wettelijke rente) over het kalenderjaar 2016 i.v.m. lopende discussie over de BTW-herziening.			

	31-12-2020 €	31-12-2019 €
Langlopende schulden		
[12] Depot garantstellingen		
Depot garantstelling (TIR-carnet)	178.000	186.000
Kortlopende schulden		
[13] Handelscrediteuren		
Crediteuren	9.537	125.666
[14] Belastingen		
Verlegde omzetbelasting (NIWO)	6.105	-
Omzetbelasting (TIR-carnet)	918	41.897
	7.023	41.897
[15] Overlopende passiva		
Reservering vakantiedagen personeel (incl. sociale lasten)	115.486	89.483
Overige overlopende passiva	112.068	103.300
	227.554	192.783

1.5 Niet uit de balans blijvende verplichtingen

1. Operationeel leasecontract

Mister Green Electric Lease

Het leasebedrag voor de Tesla Model S 75d is € 1.363,25 per maand, exclusief BTW. De looptijd van het contract van het operationeel leasecontract is 60 maanden met ingang van de datum waarop de Tesla is geleverd, te weten 1 december 2018.

2. Ontwikkeling dekkingsgraad pensioenfonds ABP

De risico's van loonontwikkeling, prijsindexatie en beleggingsrendement op het fondsvermogen zullen mogelijk leiden tot toekomstige aanpassingen in de jaarlijkse bijdragen aan het pensioenfonds. De risico's komen niet tot uitdrukking in de op de balans opgenomen voorziening. In geval van een tekort bij het pensioenfonds heeft de onderneming geen verplichting tot het voldoen van aanvullende bijdragen anders dan hogere toekomstige premies. De beleidsdekkingsgraad bij het ABP op 31 december 2020 betreft ruim 92% en is hiermee lager dan de door de DNB vereiste beleidsdekkingsgraad van 128%. De beleidsdekkingsgraad mag bovendien niet langer dan 5 jaar onder de 104,2% liggen. Het pensioenfonds ABP heeft echter een herstelplan opgesteld om deze gewenste dekkingsgraad van 128% in de komende jaren te behalen. Ondanks dat de dekkingsgraad lager is dan 100% zijn geen verdere werkzaamheden zoals het vormen van een voorziening voor toekomstige bijstortingen in het kader van de middelloonregeling verricht.

3. Verzekeringen personeel

Voor de werknemers in dienst bij de NIWO is – als aanvulling op de pensioenregeling bij het ABP – een overlijdensrisicoverzekering afgesloten met een looptijd van 1 januari 2018 tot en met 31 december 2022. De verzekeringspremie komt volledig ten laste van de werkgever en bedraagt ± € 13.000 per jaar.

4. Subsidie verlening

Op 1 juli 2019 heeft de NIWO – conform de gemaakte afspraken in de sectorraad van de NIWO - aan Transport en Logistiek Nederland – die ook evofenedex vertegenwoordigt bij de NIWO - subsidie toegezegd voor het laten uitvoeren van onderzoek naar de kostenontwikkeling in het wegtransportsector voor de periode 2019 tot en met 2023 met een maximum bedrag van € 895.324.

5. Huurcontract

Met de Staat der Nederlanden (Rijksvastgoedbedrijf) is een concept overeenkomst opgesteld voor de verhuur van de tweede etage van het pand van de NIWO aan de Veraartlaan 10 te Rijswijk. De concept huurovereenkomst heeft een looptijd van 1 september 2020 tot 1 september 2025 en de (kale) huur bedraagt per € 43.764 (exclusief BTW) per jaar. De gebruiker van de tweede etage is de Toelatingsorganisatie Kwaliteitsborging Bouw (TloKB). TloKB is een zelfstandig bestuursorgaan zonder rechtspersoonlijkheid en maakt deel uit van de rechtspersoon Staat. De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is verantwoordelijk voor een adequaat toezicht op de TloKB. De TloKB in oprichting (i.o.) is de voorloper van de TloKB. De TloKB i.o. voert een aantal voorbereidende werkzaamheden uit tot de instelling van de TloKB formeel een feit is.

Voor de aanvullende facilitaire dienstverlening aan de Toelatingsorganisatie Kwaliteitsborging Bouw zullen NIWO en de Toelatingsorganisatie Kwaliteitsborging Bouw - na ondertekening van het huurcontract - een dienstverleningsovereenkomst overeenkomen met een gelijke looptijd als die van het huurcontract.

6. Materiële vaste activa in ontwikkeling

In de materiële vaste activa in ontwikkeling is nog een financiële verplichting opgenomen van € 6.328 na balansdatum.

1.6 Specificatie van de staat van baten (begroting/realisatie 2020)

BATEN	Begroting 2020	Staat van baten en lasten 2020	Staat van baten en lasten 2019
	€	€	€
Vergoedingen voor wettelijke publieke taken			
Wet wegvervoer goederen			
Aanvragen Eurovergunningen	423.000	509.545	398.560
Aanvragen verlenging Eurovergunningen	267.000	170.640	167.880
Aanvragen adreswijzigingen	25.000	26.068	22.662
Vergunning bewijzen	843.000	682.330	592.025
Heffing vergunningbewijzen Wwg	2.761.000	2.747.482	2.703.519
Bilaterale documenten	35.000	29.820	30.270
CEMT-vergunningen	16.000	21.615	52.405
Document bestuurdersattest	1.000	1.620	1.080
Verklaring visum Rusland	5.000	2.050	10.750
	4.376.000	4.191.170	3.979.151
Vergoedingen voor overige publieke taken			
Vergoeding VIHB	200.000	200.000	220.000
Uitgifte TIR-carnet			
- netto-omzet	37.000	41.594	35.867
- inkoopwaarde van de omzet	(19.000)	(14.053)	(18.863)
	218.000	227.541	237.004
Financiële baten			
Opbrengst belegde middelen/rentelasten	-	(258)	-
Vergoeding levering en diensten			
Facilitaire dienstverlening	-	14.588	-
Totaal baten	4.594.000	4.433.041	4.216.155

1.7 Toelichting van de staat van baten (begroting/realisatie 2020)

De gerealiseerde baten in 2020 zijn € 160.959 lager dan voor 2020 begroot.

	Begroot €	Realisatie €	Verschil €	
I. Vergoedingen wettelijke publieke taken WWG	4.376.000	4.191.170	(184.830)	-4,22%
II. Vergoedingen overige publieke taken VIHB-registraties	200.000	200.000	-	0,00%
III. Vergoedingen overige publieke taken TIR-carnet				
- netto-omzet	37.000	41.594	4.594	12,42%
- Inkoopwaarde van de omzet	(19.000)	(14.053)	4.947	-26,03%
IV. Financiële baten	-	(258)	(258)	
V. Vergoeding levering en diensten	-	14.588	14.588	
Totaal	4.594.000	4.433.041	(160.959)	-3,50%

Specificaties per rubriek

I. Vergoedingen wettelijke publieke taken WWG

Specificatie van de belangrijkste toename van de baten van de wettelijke publieke taken WWG:

- Het aantal gefactureerde nieuwe aanvragen Eurovergunning is hoger dan begroot. Een gedeelte van deze nieuwe aanvragen is – net als in voorgaande jaren – het gevolg van een niet goed te begroten aantal ‘wijzigingen in de rechtsvorm van de vervoerders’ met als gevolg dat in die gevallen een nieuwe aanvraag moet worden ingediend.
- Het aantal gefactureerde verlengingsaanvragen in 2020 is lager dan begroot. Deze daling komt door de rechtsvormwijzigingen en omdat de verlengingsaanvragen in de loop van 2020 later zijn ingediend dan verwacht met naar verwachting als gevolg een overloop naar het 1e kwartaal 2021.
- Het aantal uitgegeven Eurovergunningbewijzen is lager dan begroot. Belangrijkste oorzaak: het gemiddeld aantal uitgegeven bewijzen per verlening of verlenging is licht gedaald ten opzichte van de begroting.
- De uitgegeven vergunningbewijzen zijn inclusief overbruggingsbewijzen, die worden uitgegeven aan vervoerders waarvan de aanvragen voor een verlenging van de Eurovergunning op expiratiedatum onvolledig was.

Per 1 april 2020 is de overbruggingsregeling tijdelijk vervangen door de COVID-19 coulancregeling. Derhalve zijn er slechts 514 overbruggingsbewijzen uitgegeven i.p.v. het begrote aantal van 1.500 stuks.

- De heffing voor het 1e halfjaar 2020 heeft over 115.799 stuks uitstaande Eurovergunningbewijzen plaatsgevonden en voor het 2e halfjaar 2020 over 116.056.
- In de 2e helft van 2020 zijn 235 aanvragen CEMT-vergunningen voor het VK ingediend met het oog op een harde Brexit. Door de Brexit deal van 24 december 2020 zijn deze CEMT-vergunningen niet nodig gebleken en dus ook niet in rekening gebracht.

II. Vergoedingen overige publieke taken VIHB-registraties

Met ingang van 1 januari 2018 is de wet- en regelgeving die ten grondslag ligt aan de VIHB-registratie aangepast. De registratie voor een bepaalde tijd van vijf jaar is vervangen door een registratie voor onbepaalde tijd. De vijfjaarlijkse vernieuwing is vervangen door een vijfjaarlijkse screening. Het aantal behandelde aanvragen voor een VIHB-registratie in 2020 bedraagt 5.435 stuks. Met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is, onafhankelijk van genoemde aantallen, een vast bedrag afgesproken van € 200.000 voor alle werkzaamheden.

III. Uitgifte TIR-carnets

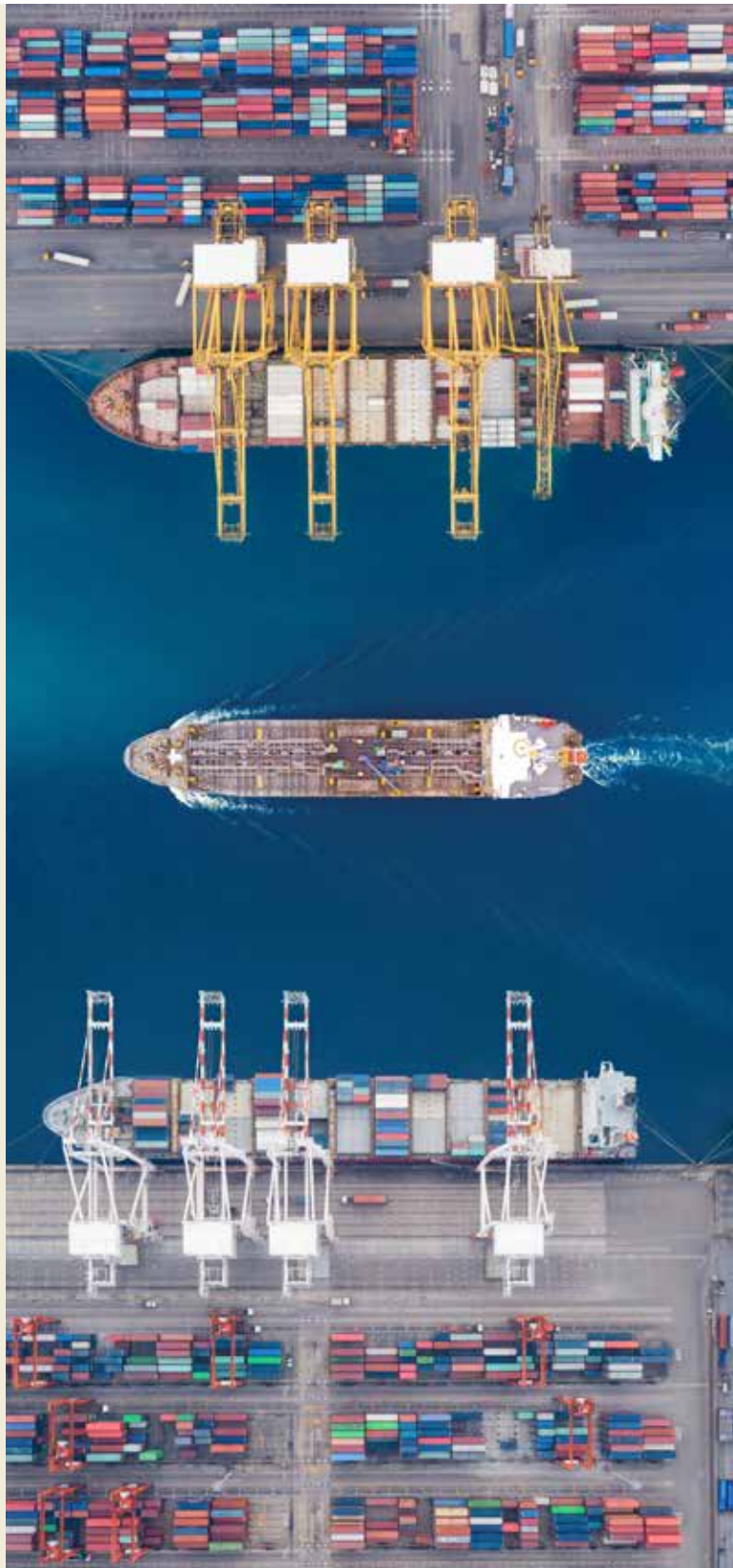
De baten van het aantal uitgegeven TIR-carnets waren in 2020 nog lager dan in 2019. Slechts een kleine groep vervoerders maakt nog gebruik van de TIR-carnets. Een meevaller in 2020 is het ontvangen van een eenmalig compensatie bedrag voor incentives uit voorgaande jaren.

IV. Financiële baten

In het boekjaar 2020 zijn geen financiële baten ontvangen maar is er een negatieve spaarrente betaald.

V. Vergoeding levering en diensten

Per 1 september 2020 wordt de 2e etage van het pand aan de Veraartlaan 10 te Rijswijk verhuurd aan de Toelatingsorganisatie Kwaliteitsborging Bouw i.o. De huurovereenkomst is met het Rijksvastgoedbedrijf overeengekomen voor een periode van 5 jaar.



1.8 Specificatie van de staat van lasten (begroting/realisatie 2020)

LASTEN	Begroting 2020	Staat van baten en lasten 2020	Staat van baten en lasten 2019
	€	€	€
Personeelskosten			
Loonkosten	2.175.000	1.950.530	1.781.353
Pensioenkosten	340.000	325.489	277.751
Sociale lasten	370.000	293.584	285.909
Tijdelijke krachten	-	17.006	158.554
Overige personeelskosten	218.000	210.746	187.422
	3.103.000	2.797.355	2.690.989
Huisvestingskosten			
Afschrijving kantoorpand	63.000	62.825	62.825
Onderhoud en schoonmaakkosten	54.000	57.460	51.441
Overige huisvestingskosten	100.000	128.774	143.186
	217.000	249.059	257.452
Bureaunkosten			
Telefoon- en portiekosten	85.000	82.056	92.144
Afschrijving en onderhoud inventaris	92.000	89.556	88.424
Kantoomateriaal en overige bureaunkosten	80.000	89.891	82.693
	257.000	261.503	263.261
Automatiseringskosten			
Afschrijving zaaksysteem InProces	65.000	48.767	48.767
Afschrijving software	-	-	207
Afschrijvingen hardware	26.000	35.681	23.383
Licenties software	105.000	102.711	92.075
Optimalisatie zaaksysteem InProces	40.000	45.256	39.174
Onderhoudscontracten software / SaaS	20.000	17.323	16.826
Overig onderhoud en ondersteuning	75.000	105.971	104.918
	331.000	355.709	325.350
Overige materiële kosten			
Reis-, verblijf- en representatiekosten	60.000	28.525	36.859
NIWO-publicaties / PR	25.000	26.872	77.945
Mobility package, Brexit en internationale ambities	50.000	5.669	29.575
Lidmaatschappen en abonnementen	8.000	9.793	9.369
Kwaliteitszorgsysteem / archief	5.000	2.723	12.941
Catering	6.000	4.827	5.610
	154.000	78.409	172.299

(Lasten vervolg)

	Begroting 2020 €	Staat van baten en lasten 2020 €	Staat van baten en lasten 2019 €
Onderzoekskosten			
TLN - evofenedex onderzoek kostenontwikkeling in de wegtransportsector	<u>187.000</u>	<u>189.103</u>	<u>183.600</u>
Controle- en advieskosten			
Raad van advies	24.000	20.840	23.797
Juridische bijstand / overige advieskosten	94.000	75.673	84.513
Accountantskosten	<u>42.000</u>	<u>46.572</u>	<u>57.483</u>
	<u>160.000</u>	<u>143.085</u>	<u>165.793</u>
Onderzoeken - studies			
Impact coronacrisis	<u>-</u>	<u>280.918</u>	<u>-</u>
Diversen en onvoorzien			
Afschrijving- en incassokosten debiteuren	15.000	15.744	11.100
Diversen en onvoorzien	<u>5.000</u>	<u>(3.800)</u>	<u>(11.512)</u>
	<u>20.000</u>	<u>11.944</u>	<u>(412)</u>
Totaal lasten	<u>4.429.000</u>	<u>4.367.085</u>	<u>4.058.332</u>
EXPLOITATIERESULTAAT voor belasting	165.000	65.956	157.823
Belasting ²	-	(10.151)	-
RESULTAAT na belasting	<u>165.000</u>	<u>55.805</u>	<u>157.823</u>

²Mutatie heeft betrekking op de boekjaren 2017, 2018 en 2019 voor de dienstverlening uitgifte TIR-carnets.

Per 1 januari 2017 zijn de wettelijke taken van de NIWO niet meer belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting

1.9 Toelichting van de staat van lasten (begroting / realisatie 2020)

De gerealiseerde lasten in 2020 zijn € 61.915 lager dan voor 2020 is begroot.

	Begroot €	Realisatie €	Verschil €	
I. Personeelskosten	3.103.000	2.797.355	(305.645)	-9,85%
II. Huisvestingskosten	217.000	249.059	32.059	14,77%
III. Bureaukosten	257.000	261.503	4.503	1,75%
IV. Automatiseringskosten	331.000	355.709	24.709	7,46%
V. Overige materiële kosten	154.000	78.409	(75.591)	-49,09%
VI. Subsidie verlening	187.000	189.103	2.103	1,12%
VII. Controle- en advieskosten	160.000	143.085	(16.915)	-10,57%
VIII. Onderzoeken - studies	-	280.918	280.918	
IX. Diversen en onvoorzien	20.000	11.944	(8.056)	-40,28%
	4.429.000	4.367.085	(61.915)	-1,40%

Specificaties per rubriek

I. Personeelskosten

De personeelskosten bestaan uit loonkosten, pensioenkosten, sociale lasten, uitzendkrachten en overige personeelskosten.

• Loonkosten

De loonkosten in 2020 zijn lager dan begroot.

Per 1 januari 2020 is een 2,6% prijsindexatie van de lonen doorgevoerd, hetgeen 0,4% lager is dan begroot.

Op 1 januari 2020 was het aantal werkzame medewerkers bij de NIWO 31 personen (28,8 fte) en op 1 januari 2021 was het aantal werkzame medewerkers bij de NIWO 35 personen (31,6 fte) - inclusief een uitzendkracht (1,0 fte). Van de in de begroting 2020 opgenomen vacatures voor 5,3 fte is 2,8 fte gedurende 2020 ingevuld. (Per 1 november 2020 is een uitzendkracht bij de NIWO werkzaam ter vervanging van een langdurig zieke medewerker.)

Door de COVID-19 pandemie is de werving en selectie voor de resterende vacatures gedurende 2020 tijdelijk on-hold gezet.

• Pensioenkosten

De pensioenlasten in 2020 zijn iets lager dan begroot.

- Betaalde premie aan ABP (lopend boekjaar)	€ 438.827
- Werknemersbijdrage totaal	€ -113.338
Totaal	€ 325.489

• Sociale lasten

De sociale lasten zijn lager dan begroot. Dit is het gevolg van een lagere loonsom in 2020 dan in de begroting is opgenomen.

• Uitzendkrachten

Om snel gebruik te kunnen maken van een extra kracht is gekozen om de werving en selectie via een bureau te laten lopen. (zie ook bij loonkosten)

• Overige personeelskosten

De overige personeelskosten zijn lager dan begroot en is mede het gevolg dat een aantal personeelsactiviteiten door COVID-19 niet hebben kunnen plaatsvinden. Over de periode april tot en met december 2020 is een tijdelijke ongemaktoeslag aan de medewerkers – naar rato van de werktijdfactor – uitbetaald.

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

WNT-verantwoording 2020 Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)

De WNT is van toepassing op NIWO. Het voor NIWO toepasselijke bezoldigingsmaximum is in 2020 € 201.000 (algemene bezoldigingsmaximum).

1. Bezoldiging topfunctionarissen

1a. Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking en leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vanaf de 13e maand van de functievervulling

Gegevens 2020	
bedragen x € 1	G.J. Olthoff
Functiegegevens	directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2020	01/01 - 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1
Dienstbetrekking?	Ja
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	146.178
Beloningen betaalbaar op termijn	21.241
<i>Subtotaal</i>	<i>167.419</i>
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	201.000
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	-
Bezoldiging	167.419
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.

Gegevens 2019	
bedragen x € 1	G.J. Olthoff
Functiegegevens	directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2019	01/01 - 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1
Dienstbetrekking?	Ja
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	142.698
Beloningen betaalbaar op termijn	20.249
<i>Subtotaal</i>	<i>162.947</i>
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	194.000
Bezoldiging	162.947

1c. Toezichthoudende topfunctionarissen

Gegevens 2020			
Bedragen x € 1	A.B. Sakkers	J.C.A. Gortemaker	E.D. Osinga
Functiegegevens	voorzitter raad van advies	lid raad van advies	lid raad van advies
Aanvang en einde functievervulling in 2020	01/01 - 31/12	01/01 - 31/12	01/01 - 31/12
Bezoldiging			
Bezoldiging	12.000	4.000	4.000
Individueel toepasselijk bezoldigingsmaximum	30.150	20.100	20.100
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	-	-	-
Bezoldiging	12.000	4.000	4.000
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.

Gegevens 2019			
Bedragen x € 1	A.B. Sakkers	J.C.A. Gortemaker	E.D. Osinga
Functiegegevens	Voorzitter raad van advies	lid raad van advies	lid raad van advies
Aanvang en einde functievervulling in 2019	01/01 - 31/12	01/01 - 31/12	01/02 - 31/12
Bezoldiging			
Bezoldiging	12.000	4.000	3.667
Individueel toepasselijk bezoldigingsmaximum	29.100	19.400	17.725

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. Er zijn geen overige functionarissen met een dienstbetrekking die in 2020 een bezoldiging boven het individueel toepasselijke drempelbedrag hebben ontvangen.

Directie

Het salaris van de directeur van de NIWO, mr. G.J. Olthoff, is gebaseerd op het maximum van schaal 16 van de voor de NIWO geldende salaristabel en een werkweek van 40 uur.

Raad van advies en sectorraad

In 2020 bestond de governance van de NIWO uit een raad van advies en een sectorraad. Voor het uitoefenen van hun functie ontvingen de leden van de raad van advies een vaste – met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2016 overeengekomen – vergoeding. Het lidmaatschap van de sectorraad is onbezoldigd / wordt niet vergoed.

II. Huisvestingskosten

De huisvestingskosten bestaan uit afschrijving, onderhoud- en schoonmaakkosten, groot onderhoud en overige huisvestingskosten.

• Afschrijving

De afschrijvingen gebouw zijn conform de begroting.

• Onderhoud en schoonmaakkosten

De onderhoud- en schoonmaakkosten zijn hoger dan begroot. In 2020 worden ook de leegstaande etages wekelijks onderhouden.

• Overige huisvestingskosten

De overige huisvestingskosten zijn ruim hoger dan begroot door (eenmalige) lasten voor:

- ▶ vervangen verlichting entree, vervangen verlichting trappenhuizen;
- ▶ vervanging stortbakken facilitaire ruimten (alle etages);
- ▶ vervangen waterpomp gasabsorptie unit.

III. Bureaukosten

De bureaukosten bestaan uit telefoon- en portokosten, afschrijving en onderhoud inventaris en kantoormaterialen en overige kantoorkosten.

• Telefoon- en portokosten

De telefoon- en portokosten zijn lager dan begroot voor 2020.

• Afschrijving en onderhoud inventaris

De onderhoud inventariskosten zijn lager dan begroot voor 2020.

• Kantoormaterialen en overige kantoorkosten

De kantoormaterialen en overige kantoorkosten zijn ruim hoger dan begroot. Met de in 2020 alsmaar toenemende kans op een harde Brexit heeft de NIWO vervoerders die op het Verenigd Koninkrijk (VK) rijden de mogelijkheid geboden om bij een harde Brexit gebruik te gaan maken van CEMT-vergunningen. Totaal zijn 1.637 specifieke CEMT-boekjes gemaakt die eind december 2020 na de Brexit deal overbodig werden. De overschrijding van het budget 2020 voor kantoormaterialen en overige kantoorkosten komt door de eenmalige kosten voor het laten opmaken en vervaardigen van deze CEMT-boekjes voor het VK.

IV. Automatiseringskosten

De automatiseringskosten bestaan uit afschrijving hardware, licentiekosten software, optimalisatie zaaksysteem en onderhoudscontracten software / SaaS en onderhoud en ondersteuning.

• Afschrijving zaaksysteem InProces

De afschrijvingskosten zaaksysteem InProces zijn lager dan begroot. De in 2019 opgeleverde module Voertuig Register is door de COVID-19 pandemie in 2020 niet geïmplementeerd en derhalve is er niet op afgeschreven. De planning is om de module Voertuig Register per 1 januari 2022 operationeel te hebben, gelijk met het uitvoeren van het mobiliteitspakket.

• Afschrijving hardware

De afschrijvingskosten hardware zijn in 2020 hoger dan in de begroting zijn opgenomen. Om goed en flexibel te kunnen thuiswerken is de voor december 2020 geplande vervanging van de werkstations naar voren gehaald. De werkstations zijn vervangen door 17" laptops met docking stations. Ook zijn voor medewerkers, om zo comfortabel mogelijk te kunnen thuiswerken, extra beeldschermen aangeschaft en in bruikleen gegeven. In 2020 is het kwalitatief goed kunnen video-bellen noodzakelijk gebleken en is het verouderde wifi-netwerk medio 2020 vervangen.

• Licenties software

De licenties zijn lager dan begroot voor 2020.

- *Optimalisatie zaaksysteem InProces*

In 2020 is de migratie naar een nieuwe user interface van het zaaksysteem InProces gestart. Alle huidige processen zijn opnieuw ingericht voor deze vernieuwde versie van het zaaksysteem. De vernieuwing van de processen is uitgevoerd door functioneel beheerders van de NIWO en voor complexere processen door externe kennis en consultancy. Ultimo 1e kwartaal 2021 zal de nieuwe versie 2.14 met de nieuwe user interface in productie gaan.

- *Overig onderhoud en ondersteuning*

De kosten voor overig onderhoud en ondersteuning zijn in 2020 ruim hoger dan begroot.

In januari 2020 is de implementatie van de Microsoftproducten SharePoint en Teams afgerond. SharePoint en Teams zijn cloud based intranetomgevingen van Microsoft. SharePoint en Teams zijn interne samenwerkingsplatforms waar op een veilige digitale wijze informatie, bestanden en projecten kunnen worden opgeslagen, gedeeld en beheerd. In het eerste kwartaal 2020 is door externe deskundigen dit proces zeer direct begeleid middels floorwalking.

In 2020 is de infrastructuur van Microsoft exchange omgeving door externe specialisten overgezet naar de Microsoft Exchange online (cloud)omgeving.

V. Overige materiële kosten

De overige materiële kosten bestaan uit reis-, verblijf- en representatiekosten, NIWO-publicaties / PR, mobiliteitspakket, Brexit en internationale ambities, lidmaatschappen en contributies, kwaliteitszorgsysteem / archief en catering.

- *Reis-, verblijf-, en representatiekosten*

De COVID-19 pandemie heeft een streep gezet door het fysiek overleggen in binnen- en buitenland. De geplande buitenlandse reizen voor verder internationaliseren van de NIWO hebben dan ook niet plaatsgevonden. Dit is dan ook de reden waarom de kosten in deze rubriek maar 50% van de begroting bedragen.

- *NIWO-publicaties / PR*

De voor 2020 geplande deelnamen aan transportbeurzen hebben door de COVID-19 pandemie niet kunnen plaatsvinden. Het promotiemateriaal voor de deelname

aan beurzen is in 2020 ontvangen en kan de komende jaren gebruikt worden. In 2020 is door een externe partij een animatiefilm over het aanvragen van een Eurovergunning opgeleverd. Via de website van de NIWO is deze animatiefilm te bezien.

- *Mobility package, Brexit en internationale ambities*

De in de begroting opgenomen tweejaarlijkse NIWO-summit - te houden in november 2020 - heeft door de COVID-19-pandemie niet kunnen plaatsvinden.

- *Kwaliteitszorgsysteem / archief*

In 2020 heeft een onafhankelijke externe deskundige de in 2019 door het Nationaal Archief al vastgestelde selectielijst van de NIWO beoordeeld en is het proces formeel afgerond. De selectielijst van de NIWO is op 17 september 2020 door de minister voor Basis- en Voorgezet Onderwijs en Media vastgesteld en op de website van het Nationaal Archief gepubliceerd. In een selectielijst wordt vastgelegd welke gearchiveerde documenten definitief verwijderd moeten worden en welke gearchiveerde documenten permanent bewaard dienen te worden.

- *Catering*

De cateringkosten in 2020 zijn lager dan begroot.

VI. Subsidie verlening

Op 1 juli 2019 heeft de NIWO - conform de gemaakte afspraken in de sectorraad van de NIWO - aan Transport en Logistiek Nederland - die zichzelf vertegenwoordigt jegens de NIWO alsmede evofenedex - subsidie toegezegd voor het laten uitvoeren van onderzoek naar de kostenontwikkeling in de wegtransportsector voor de periode 2019 tot en met 2023.

VII. Controle- en advieskosten

De controle- en advieskosten bestaan uit de kosten van de raad van advies, de juridische bijstand / overige advieskosten en de accountantskosten.

- *Kosten raad van advies*

De raad van advies is in 2020 vijfmaal bijegekomen conform het reguliere vergaderschema. De bezoldiging van de leden van de raad van advies is eind 2016 met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat overeengekomen.

Twee van de drie leden van de raad van advies maken gebruik van KOR regeling, waardoor geen BTW in rekening is gebracht. (zie ook onder Personeelskosten de rubriek Wet normering topinkomens.)

- *Juridische bijstand / overige advieskosten*

De juridische en overige advieskosten zijn lager dan begroot. In 2020 zijn o.a. advieskosten opgenomen van de externe Functionaris voor de gegevensbescherming, HRM adviezen, fiscaal advies voor de discussie met de Belastingdienst over BTW en Vpb en juridisch advies bij bezwaar- en beroepzaken.

- *Accountantskosten*

De accountantskosten in 2020 vallen hoger uit begroot. De controle werkzaamheden van de afstemming van de volledigheid van de omzet in de jaarrekening 2019 waren complexer dan verwacht.

VIII. Onderzoeken - studies

De NIWO wilde in de zomer, ten behoeve van het opstellen van de begroting 2021 e.v. weten hoe de vraag naar wegtransport, de vraag naar koerier-, express- en pakketdiensten (KEP-sector) en daarmee samenhangende omvang van het wagenpark zich de komende jaren ontwikkelt. Met dat inzicht, vanwege de corona-pandemie, in scenario vorm, wilde de NIWO berekenen wat de benodigde capaciteit van de NIWO moet zijn en hoe de inkomstenontwikkeling is. De NIWO beschikt daarvoor over goede rekenmodellen, maar die hebben alleen maar betekenis als duidelijk is (in welk scenario) met welke vraag, respectievelijk met welke omvang van het wagenpark rekening moet worden gehouden. Met het opleveren van het rapport 'De NIWO in tijden van corona' ter onderbouwing van de begroting van de NIWO werd het onderzoek van Policy Research Corporation en Panteia afgesloten. Daarna bleek dat de sectorraad van de NIWO de wens te hebben om een vergelijking te maken met andere onderzoeken in 'corona-tijd' (bijv. van de ING). Door het vergelijken van beschikbaar onderzoek, het benadrukken van de overeenkomsten en analyseren van de oorzaak van verschillen tussen onderzoeken is toen de beschikbare kennis inzichtelijk gemaakt. Daarnaast vond de sectorraad

het belangrijk om meer inzicht te krijgen in de prognoses op deelmarktniveau omdat het helpt om maatwerk te bieden voor de transportsector. En tenslotte hechtten zowel de raad van advies als de sectorraad aan beleidsvoorstellen. Dit alles heeft geleid tot een vervolgonderzoek met als sluitstuk het in december gereed gekomen rapport 'Het wegtransport gedurende COVID-19 en nadien'.

IX. Diverse kosten

De diverse kosten bestaan uit de rubrieken afschrijving- en incassokosten debiteuren en diversen onvoorzien.

- *Afschrijving- en incassokosten debiteuren*

In 2020 is het strakke beleid uit 2019 doorgetrokken. De afschrijving- en incassokosten debiteuren zijn in 2020 mede hierdoor iets hoger uitgekomen dan begroot. De openstaande facturen van vergunninghouders die hun activiteiten zijn gestopt, of waarvan de vergunning werd ingetrokken zijn veelal afgeboekt als niet meer te incasseren.

- *Diversen en onvoorzien*

In deze rubriek zijn de ontvangen vergoedingen uit een last onder dwangsom procedure opgenomen.



1.10 Bijlage inzake baten en lasten uit niet wettelijke publieke activiteiten TIR-carnet

BATEN	Begroot 2020 €	Realisatie 2020 €	Realisatie 2019 €
Netto-omzet			
Uitgifte TIR-carnets			
Documenten (6 bladige & 14 bladige)	30.000	20.856	29.670
Verzekeringen	3.000	2.394	2.662
Verzendkosten	2.000	922	1.344
	<u>35.000</u>	<u>24.172</u>	<u>33.676</u>
Diversen			
Aanvragen toetreden TIR-systeem	-	255	255
Incentives (IRU)	2.000	17.167	1.936
	<u>2.000</u>	<u>17.422</u>	<u>2.191</u>
Totaal netto-omzet	<u>37.000</u>	<u>41.594</u>	<u>35.867</u>
Inkoopwaarde van de omzet			
Uitgifte TIR-carnets			
Documenten (6 bladige & 14 bladige)	(14.000)	(10.761)	(14.438)
Verzekeringen	(3.000)	(2.138)	(2.420)
Verzendkosten	(2.000)	(1.154)	(2.005)
Totaal Inkoopwaarde van de omzet	<u>(19.000)</u>	<u>(14.053)</u>	<u>(18.863)</u>
Totaal baten	<u><u>18.000</u></u>	<u><u>27.541</u></u>	<u><u>17.004</u></u>
LASTEN			
Algemeen			
Bankkosten	100	162	98
Algemene kosten	500	38	5.559
Onvoorzien (inclusief koersverschillen)	250	(1.271)	(1.115)
	<u>850</u>	<u>(1.071)</u>	<u>4.542</u>
Financiële baten en lasten			
Rentekosten	-	258	-
Renteopbrengsten	-	-	-
	<u>-</u>	<u>258</u>	<u>-</u>

	Begroot 2020 €	Realisatie 2020 €	Realisatie 2019 €
Doorbelasting (intern)			
Loonkosten	15.000	13.496	14.654
Overhead	5.000	4.624	5.145
	<u>20.000</u>	<u>18.120</u>	<u>19.799</u>
Totaal lasten	<u>20.850</u>	<u>17.307</u>	<u>24.341</u>
Resultaat voor belasting	<u>(2.850)</u>	<u>10.234</u>	<u>(7.337)</u>
Belasting ³	-	(10.151)	-
Resultaat na belasting	<u>(2.850)</u>	<u>83</u>	<u>(7.337)</u>

³ Mutatie heeft betrekking op de boekjaren 2017, 2018 en 2019.

2 Overige gegevens

2.1 Gebeurtenissen na balansdatum

Er hebben zich geen gebeurtenissen na balansdatum voorgedaan met belangrijke financiële gevolgen voor het verslagjaar 2020.

2.2 Vaststellen en goedkeuren jaarrekening

De directie heeft de jaarrekening 2020 vastgesteld en het positieve resultaat van € 55.805 over 2020 (na belasting) is ten gunste van het eigen vermogen gebracht. Dit resultaat is als zodanig in de jaarrekening verwerkt.

Rijswijk, 11 maart 2021

mr G.J. Olthoff, directeur

Aan: de directie van Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie.

A.Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening 2020

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2020 van Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie 'NIWO' te Rijswijk gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) op 31 december 2020 en van het resultaat over 2020 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW) en de bepalingen van en krachtens de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT).

De jaarrekening bestaat uit:

1. de balans per 31 december 2020;
2. de staat van baten en lasten over 2020; en
3. de toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden vallen, de aandachtspunten voor de accountantscontrole volgens de Regeling en sturing van en toezicht op de NIWO d.d. 5 december 2012 en het Controleprotocol WNT. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

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

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

Naleving anticumulatiebepaling WNT niet gecontroleerd

In overeenstemming met de Regeling Controleprotocol WNT 2019 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6a WNT en artikel 5, lid 1, sub j Uitvoeringsregeling WNT, niet gecontroleerd. Dit betekent dat wij niet hebben gecontroleerd of er wel of niet sprake is van een normoverschrijding door een leidinggevende topfunctionaris vanwege eventuele dienstbetrekkingen als leidinggevende topfunctionaris bij andere WNT-plichtige instellingen, alsmede of de in dit kader vereiste toelichting juist en volledig is.

Benadrukking uitgangspunten verwachte solvabiliteits- en liquiditeitsontwikkeling

Wij vestigen de aandacht op de grondslagen, waarin de gevolgen van het Coronavirus op de te verwachten solvabiliteits- en liquiditeitsontwikkeling, de toekomstige verwachte bedrijfsresultaten en de genomen maatregelen, voor NIWO zijn omschreven. Deze situatie doet geen afbreuk aan ons oordeel.

B. Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

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

- het bestuursverslag;
- de overige gegevens;

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat;
- alle informatie bevat die op grond van Titel 9 Boek 2 BW is vereist.

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

informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in Titel 9 Boek 2 BW en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het bestuursverslag en de overige gegevens in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

C. Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van het bestuur voor de jaarrekening

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW en de bepalingen van en krachtens de WNT. In dit kader is het bestuur verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

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

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

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

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

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

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, de Regeling Controleprotocol WNT 2020, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing;

- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap;
- het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving, en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan;
- het vaststellen dat de door het bestuur gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gereede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een onderneming haar continuïteit niet langer kan handhaven;
- het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen; en
- het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

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

Rijswijk, 12 maart 2021

BDO Audit & Assurance B.V.
namens deze,

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





Aanvraag en verlenging Eurovergunning

De NIWO toetst een aanvraag voor een Eurovergunning of een aanvraag voor verlenging 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). Binnen acht weken na ontvangst van een complete aanvraag moet de NIWO een beslissing hebben genomen.

Bibob

De Wet Bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur (Wet Bibob) is in het leven geroepen om te voorkomen dat de overheid ongewild criminele activiteiten faciliteert. De NIWO is bevoegd om de Wet Bibob te gebruiken om een vergunning te weigeren, intrekken of aanvoorschrift te binden. Het startpunt van Bibob-onderzoeken kan verschillen. Zo kan na een bericht in de media, informatie van toezichthouders, een tip van de officier van justitie of eigen informatie worden geacteerd. Het eigen onderzoek van de NIWO kan leiden tot een adviesaanvraag bij het Landelijk Bureau Bibob (LBB). De Wet Bibob moet de verwevenheid tussen boven- en onderwereld voorkomen en een bijdrage leveren aan een overheid die zuiver en transparant zaken doet. De selectieve toepassing van de wet Bibob als ultimum remedium draagt bij aan de strijd tegen de ondermijning en zorgt voor een veiligere samenleving en vertrouwen in de overheid.

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.

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.

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 voldoen aan de voorwaarden. Het betreft derhalve meestal geen juridische conflicten.

CEMT-vergunning

Voor beroepsgoederenvervoer op of door landen buiten de Europese Unie (EU) is een CEMT-vergunning nodig. Met een CEMT-vergunning kan beroepsgoederenvervoer plaatsvinden tussen 43 landen die bij de CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports) zijn aangesloten. Een CEMT-vergunning kan ingezet 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: 'EuroIV-safe', 'Euro-V-safe' en 'Euro-VI-safe'. Deze 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 steeds op en worden de regels voor omwisseling regelmatig aangepast.

CEMT-vergunningen voor VK

Net als in 2019 zag het er in 2020 lange tijd naar uit dat de Eurovergunning vanaf het nieuwe jaar niet meer voor vervoer op het VK gebruikt kon gaan worden. Onder dekking

van een CEMT-vergunning zou het vervoer door kunnen gaan. Veel transportbedrijven dienden in de zomer van 2020 een aanvraag in voor deze CEMT-vergunning. Begin december werden de toegewezen CEMT-vergunningen voor 2021 verzonden. Uiteindelijk kwam er, een week voor het einde van het jaar, toch nog een deal tussen het VK en EU, waardoor de Eurovergunning gebruikt kan blijven worden. De CEMT-vergunningen zijn dus niet meer nodig voor vervoer op het VK. Vervoerders kunnen de CEMT-vergunningen 2021 terugsturen en hoeven niet te betalen voor ongebruikte CEMT-vergunningen.

CEMT-verhuisvergunning

Speciaal voor internationale verhuizingen bestaan er CEMT-verhuisvergunningen, die een kalenderjaar geldig zijn. Deze verhuisvergunningen zijn bedoeld voor bedrijven die internationale verhuizingen tussen de 43 CEMT-landen uitvoeren en die voor wat betreft personeel en materieel hiertoe speciaal zijn uitgerust. IJsland doet alleen mee aan de CEMT-verhuisvergunning en is het 44e land.

Eurovergunning

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 geldt alleen voor vervoer binnen de EU. Voor vervoer buiten de EU moet aanvullend een CEMT-vergunning of een ritmachtiging gebruikt worden.

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.



Faillissementen

De faillissementscijfers van de NIWO gaan over transportondernemingen die op faillissementsdatum in bezit waren van een (Euro)vergunning voor beroepsgoederenvervoer over de weg. De cijfers zijn gebaseerd op de informatie die op 27 januari 2021 bij de NIWO bekend is.

Last onder dwangsom

De NIWO zet zich actief in bij het terughalen van de vergunning en de bijbehorende vergunningbewijzen. Als de vergunning is ingetrokken of van rechtswege is komen te vervallen, moeten de vervoersdocumenten binnen één week ingeleverd worden. Te denken valt aan situaties waarbij de vergunning is ingetrokken omdat de transportonderneming niet meer over een reële vestiging beschikt of gefailleerd is, maar ook situaties waarbij de vergunning is vervallen omdat de tenaamstelling of het adres is gewijzigd. Om deze vergunningbewijzen op effectieve wijze terug te halen maakt de NIWO wanneer nodig gebruik van haar bevoegdheid om een last onder dwangsom (lod) op te leggen. De dwangsom moet de overtreder ertoe bewegen de vervoersdocumenten alsnog aan de NIWO te retourneren. Op deze manier kan de NIWO een einde maken aan het in omloop blijven (en het illegaal ter beschikking stellen aan derden) van ingetrokken en daarmee dus ongeldig geworden vervoersdocumenten.

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. 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 hier andere partijen als de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) geïnformeerd, met name bij onderneming die geen vergunning (meer) hebben.

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.

Onderzoek risicobedrijven

Een bedrijf wordt risicobedrijf genoemd, als de solvabiliteitsratio minder is dan 20% en/of als er gebruik wordt gemaakt van een achtergestelde lening bij het bepalen van het risicodragend vermogen. Gedurende de vergunningperiode controleert de NIWO deze bedrijven 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.

Ritmachtiging

Voor goederenvervoer op of door 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-, transito 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.

Termijnmachtiging

Voor Rusland, Turkije, Servië, Wit-Rusland en Oekraïne bestaan termijnmachtigingen, waarmee het hele jaar gereden mag worden. Voor Oekraïne zijn deze termijnmachtigingen in 2020 geïntroduceerd. Voor Bosnië-Herzegovina zijn er geen termijnmachtigingen meer.

TIR-carnets

Het TIR-systeem ondersteunt het internationaal transport van goederen onder douaneversluiting. Een TIR-carnet kan gebruikt worden bij het transport van douanegoederen met als doel deze goederen in een derde land in te voeren. Het TIR-carnet is een controledocument dat erkend wordt door de douaneautoriteiten van het land van vertrek, doorgang en bestemming. Afhankelijk van het aantal te passeren douanegrensovergangen, kan de vervoerder bepalen of er een 6- of 14-bladig TIR-carnet nodig is. De NIWO geeft in Nederland de TIR-carnets uit aan beroepsgoederenvervoerders en eigen vervoerders.

Vergunningbewijzen

Een vergunningbewijs is een vervoersdocument dat tijdens het vervoer in het voertuig aanwezig moet zijn. Voor

bedrijven met een Eurovergunning is dat een gewaarmerkt afschrift ('kopie') van de Eurovergunning, ofwel het Eurovergunningbewijs. Voor bedrijven met een binnenlandse vergunning is dat het binnenlandse vergunningbewijs.

Vergunninghouders

Nederlandse transportbedrijven met een vergunning voor beroepsgoederenvervoer over de weg. Bedrijven bezitten een Eurovergunning voor binnenlands en internationaal vervoer of een vergunning voor alleen binnenlands vervoer.

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 staan het doel, de duur en de frequentie van de reizen vermeld.

VIHB-aanvraag

De NIWO beoordeelt de aanvraag voor een VIHB-registratie en stelt vast of het bedrijf aan de gestelde voorwaarden voldoet. Als het bedrijf voldoet, wordt het bedrijf vermeld op de VIHB-lijst. 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.

VIHB-registratie

Bedrijven of gemeenten die in Nederland bedrijfsafvalstoffen of gevaarlijke afvalstoffen inzamelen, vervoeren, verhandelen of erin bemiddelen, moeten vermeld staan op de VIHB-lijst. De vermelding geldt voor een of meerdere activiteiten, waarbij de V staat voor vervoerder, I voor inzamelaar, H voor handelaar en B voor bemiddelaar. Buitenlandse bedrijven, die deze activiteiten uitvoeren op Nederlands grondgebied, moeten ook op de lijst staan. Een VIHB-registratie geldt voor onbepaalde tijd. De VIHB-lijst is te vinden op de website van de NIWO.

VIHB-screening

Een VIHB-registratie geldt sinds 1 januari 2018 voor onbepaalde tijd. Voorwaarde voor het behouden van de VIHB-registratie is dat de onderneming permanent moet voldoen aan de gestelde voorwaarden. De NIWO controleert de ondernemingen periodiek. Deze controle, ook wel screening genoemd, vindt waar mogelijk 'achter de schermen' plaats, dus zonder de onderneming te benaderen. Als het bedrijf niet meer voldoet, wordt de vermelding van het bedrijf geschrapt van de VIHB-lijst.



BIJLAGE 2

TABELLEN

VERGUNNINGEN EN DOCUMENTEN

Ontvangen aanvragen	2016	2017	2018	2019	2020
Eurovergunning	1.664	1.593	1.860	2.074	2.256
Verlenging Eurovergunning	1.163	2.444	1.235	1.332	1.552
Vijfjaarlijkse toetsing binnenlandse vergunning	26	-	-	-	-
Totaal	2.858	4.037	3.095	3.406	3.808

Besliste aanvragen en verlengingen Eurovergunning	2019	2020
Verleend	2.369	2.640
Verleend risicobedrijf	570	509
Verleend met onderzoek	167	189
Verleend met onderzoek + risicobedrijf	36	35
Verleend met coulance (nieuw 2020 i.v.m. corona)	-	96
Verleend nog geen bewijzen (nieuw 2020)	-	55
Afgewezen	7	10
Buiten behandeling gesteld	52	79
Totaal	3.201	3.613

Afwijzingen naar afwijzingsgrond	2019	2020
Een van de gronden is:		
Bibob	2	
Reële vestiging	1	1
Kredietwaardigheid	2	5
Betrouwbaarheid	1	6
Vakbekwaamheid	2	3
Totaal afwijzingen (kunnen meerdere gronden hebben)	7	10

Intrekking vergunning	2019	2020
Intrekking Eurovergunning	911	881
Intrekking binnenlandse vergunning	57	110
Totaal intrekkingen	968	991

Intrekkingen naar reden	2019	2020
Eigen verzoek / bedrijf beëindigd	505	591
Nieuwe vergunning, oude ingetrokken	253	206
Faillissement	92	49
Bibob en niet voldoen aan de eisen	108	106
Vervallen: geen reactie op naam/adreswijziging (sinds dec2019)	10	39
Totaal intrekkingen	968	991

Verstreckte rit- en termijnmachtigingen		2017	2018	2019	2020
Albanië	voor bilateraal- en transitovervoer	49	48	50	47
	voor derdelandenvervoer	41	22	30	27
Azerbeidzjan	voor bilateraal- en transitovervoer	36	41	52	47
	voor derdelandenvervoer	37	29	39	45
Bosnië-Herzegovina	universeel	101	111	97	167
Bulgarije (EU)	voor vervoer op niet EU-landen	9	17	23	11
Duitsland (EU)	voor vervoer op niet EU-landen	40	16	25	33
Finland (EU)	voor vervoer op niet EU-landen	35	12	22	6
Georgië	universeel	78	70	96	63
Iran	universeel	5	6	16	5
Kazachstan	voor bilateraal- en transitovervoer	11	19	10	14
	voor derdelandenvervoer	14	7	6	10
Kirgizië	universeel	1	0	0	1
Macedonië	universeel	175	174	192	123
Marokko	universeel	629	658	579	442
Moldavië	universeel	98	48	77	60
Montenegro	universeel	42	42	34	33
Oekraïne	universeel	331	203	276	247
	termijnmachtigingen				1
Oezbekistan	universeel	8	9	9	10
Oostenrijk (EU)	voor vervoer op niet EU-landen	8	14	13	16
Rusland	universeel	197	159	278	100
	termijnmachtigingen	181	28	52	40
Servië	universeel	676	668	524	388
	termijnmachtigingen	21	22	15	19
Tunesië	universeel	27	14	2	2
Turkije	voor bilateraal- en transitovervoer	406	162	262	315
	voor derdelandenvervoer	571	666	1.070	698
	termijnmachtiging bilateraal- en transitovervoer	127	56	70	131
	termijnmachtiging derdelandenvervoer	130	67	70	128
Wit-Rusland	universeel	157	101	193	114
	termijnmachtigingen	43	23	11	17
Zweden (EU)	voor vervoer op niet EU-landen	6	2	4	3
Totaal		4.290	3.514	4.197	3.363
Totaal ritmachtigingen		3.788	3.318	3.979	3.027
Totaal termijnmachtigingen		502	196	218	336

Stand vergunninghouders	1-1-2017	1-1-2018	1-1-2019	1-1-2020	1-1-2021
Aantal bedrijven met een Eurovergunning	12.377	12.621	13.221	13.699	14.267
Aantal bedrijven met een binl. vergunning	795	743	704	648	538
Totaal	13.172	13.364	13.925	14.347	14.805

Stand vergunningbewijzen	1-1-2017	1-1-2018	1-1-2019	1-1-2020	1-1-2021
Aantal geldige Eurovergunningbewijzen	103.481	104.206	111.651	115.238	115.520
Aantal geldige binnenl. vergunningbewijzen	3.271	3.151	3.016	2.668	2.138
Totaal	106.752	107.357	114.667	117.906	117.658

Toegekende VIHB-aanvragen	2016	2017	2018	2019	2020
VIHB-registratie	2.269	2.493	2.230	2.250	2.030
Vernieuwing / screening VIHB-registratie	1.818	1.744	3.386	5.227	3.405
Totaal	4.087	4.237	5.616	7.477	5.435

Stand VIHB-registraties	1-1-2017	1-1-2018	1-1-2019	1-1-2020	1-1-2021
Aantal bedrijven met een VIHB-registratie	19.573	20.653	22.015	23.152	24.514

Verstekte TIR-carnets	2016	2017	2018	2019	2020
4-bladig (afgeschaft per 1 juli 2016)	717	-	-	-	-
6-bladig	711	1.103	637	394	294
14-bladig	1.099	548	149	90	48
Totaal	2.527	1.651	786	484	342

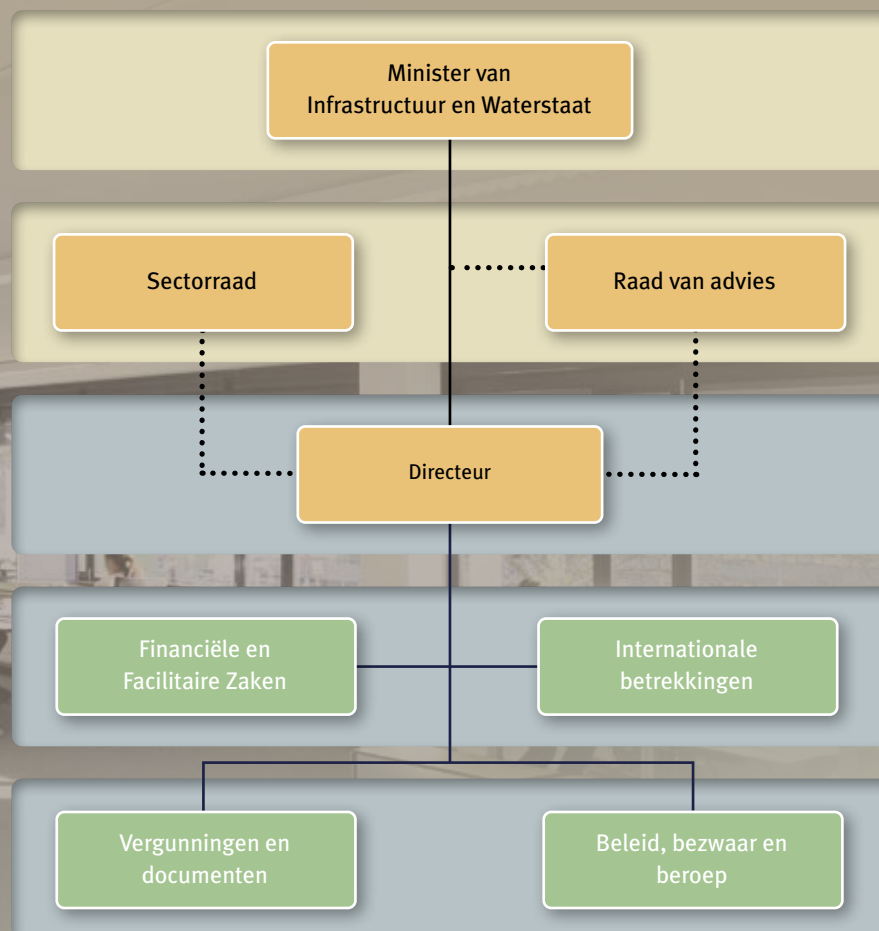
Verstekte documenten	2016	2017	2018	2019	2020
Verklaring visum Rusland	95	122	130	219	41
Bestuurdersattest	16	25	11	8	4
Nationaal certificaat personenvervoer	0	0	0	0	0
CEMT-vergunningen	106	97	111	92	39
CEMT-verhuisvergunning	48	37	17	110	76
Ritmachtigingen	3.978	3.788	3.318	3.979	3.027
Termijnmachtigingen	293	502	196	218	336

Stand bestuurdersattesten	1-1-2017	1-1-2018	1-1-2019	1-1-2020	1-1-2021
uitstaande bestuurdersattesten	54	32	25	23	18



BIJLAGE 3

ORGANISATIE



Organisatieoverzicht

Directie

- dhr. mr. G.J. Olthoff, directeur

Het managementteam bestaat verder uit:

- mw. mr. A.G. Dekker, hoofd vergunningen en documenten
- dhr. mr. R.A. Scherpenisse, aangesteld voor internationale betrekkingen, tevens plv. directeur
- dhr. G. van Witzenburg, hoofd financiële en facilitaire zaken

Raad van advies

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

- mw. drs. D. Meijer, voorzitter

Vanaf:

1-1-2017 tot en met 31-12-2020

1-10-2017

1-2-2019

1-1-2021

Sectorraad

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

- mw. J.G.M. de Rijk-Heeren (per 1-1-2017)
- dhr. E. de Bruin (per 1-1-2017)
- dhr. drs. W.L. Nienhuis RA (per 1-1-2017)

Transport en Logistiek Nederland

- dhr. K. de Waardt (per 1-1-2017)

VERN

- dhr. T. Reitsma (per 1-1-2019)
- dhr. J. Terwijn (per 1-9-2018)

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

evofenedex

- dhr. W. Dijkhuizen (per 1-1-2018)
- Plaatsvervanger: dhr. M. Gorter*

FNV

- dhr. T.J. van Rijssel (per 1-1-2017)
- Plaatsvervanger: dhr. T. Orie*

CNV

BIJLAGE 4

TARIEVEN

De NIWO heeft in 2020 onderstaande tarieven gehanteerd. Per 1-1-2021 is het tarief voor de afgifte van een CEMT-maandvergunning ge(her)introduceerd. De TIR-activiteiten betreffen een niet wettelijke taak van de NIWO waarvoor btw in rekening gebracht moet worden.

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	€	75,00
Afgifte CEMT-jaarvergunning	€	140,00
Afgifte CEMT-maandvergunning (nieuw per 1-1-2021)	€	15,00
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	€	7,00
Verzekering B	€	40,00

Colofon

Tekst, grafieken en foto's

NIWO

Ontwerp, opmaak en beeldbewerking

Zuid44.nl

Foto's

o.a. met medewerking van
mediatheek Rijksoverheid



Bezoekadres
Veraartlaan 10
2288 GM Rijswijk

Correspondentieadres
Postbus 3004
2280 MB Rijswijk
T +31 (0)70 399 20 11
E info@niwo.nl

www.niwo.nl
ondernemersloket.niwo.nl

Kwaliteit in transport begint bij de NIWO