



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Reistijdwaardering van bestelauto's

Notitie

Marlinde Knoope

April 2024

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KIM

Reistijdwaardering van bestelauto's

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses.

De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en de staatssecretaris van IenW weer te geven.

Inhoud

1	Inleiding en aanleiding	4
2	Beschikbare kennis	5
3	Aanbeveling	7

1 Inleiding en aanleiding

RWS-WVL heeft aan het KiM advies gevraagd over welke reistijdwaardering ze moeten toepassen voor bestelauto's. Binnen het LMS worden twee categorieën bestelauto's onderscheiden, namelijk L1 en L2. Onder L1 vallen de bestelauto's die korter dan of gelijk zijn aan 5,6 meter en onder L2 de bestelauto's die langer zijn dan 5,6 meter. In Tabel 1.1 staan de verschillende type bestelauto's en hun kenmerken volgens de indeling van RVO en REVnext (2021). Hieruit blijkt dat L1 bestaat uit kleine en middelgrote bestelauto's en L2 uit grote en extra grote bestelauto's. Tot nu toe werd de zakelijke reistijdwaardering voor de autobestuurder gebruikt voor beide categorieën bestelauto's. De vraag van RWS-WVL is of dit nog steeds de beste manier is om de reistijd van bestelauto's te waarderen.

Tabel 1.1 Overzicht van de verschillende type bestelauto's (gebaseerd op RVO en Revnext, 2021), waarbij klein en middel onder L1 vallen en groot en extra groot onder L2

		Klein	Middel	Groot	Extra groot
Leeggewicht	kg	1.200-1.600	1.600-2.100	1.900-2.400	2.000-2.700
Laadvermogen	kg	600-800	900-1.300	1.000-1.500	800-1.400
Laadvolume	m ³	3-4	5-7	8-11	13-16
Lengte voertuig	m	4,5	5,0-5,5	5,5-6,0	6,0-7,0
Prijsklasse	k€	16-21	26-34	32-41	32-42
CO₂-emissie	g/km	112-126	147-169	180-205	189-214
Voorbeelden		VW Caddy Renault Kangoo Opel Combo Peugeot Partner Citroen Berlingo Nissan NV200	VW Transporter Renault Trafic Opel Vivaro Peugeot Expert Citroen Jumpy Nissan NV300	VW Crafter Renault Master Opel Movano Peugeot Boxer Citroen Jumper Nissan NV400	VW Crafter Renault Master Opel Movano Peugeot Boxer Citroen Jumper Nissan NV400

In deze korte notitie zetten we de beschikbare kennis op een rij en doen we een aanbeveling over de reistijdwaardering voor de twee categorieën bestelauto's.

2 Beschikbare kennis

De zakelijke reistijdwaardering van de autobestuurder komt uit op 21,20 €/uur in prijspeil 2022 (€2022) en is bepaald op basis van enquête-onderzoek (Knoope, 2023). Er is de laatste keer niet expliciet uitgevraagd of ze in een auto of bestelauto reden. Maar op basis van de deel-motieven kan wel een indruk worden verkregen wat voor zakelijke reis werd ondernomen. Van de totale steekproef (zowel panel als intercept) geeft 13% van de zakelijke autobestuurders aan dat ze op locatie arbeid gingen doen (bijv. op een bouwplaats) en 59% geeft aan dat ze kantoorwerk hebben gedaan. De rest (28%) geeft aan een overig motief te hebben. De genoemde redenen hier zijn zeer breed; enkele voorbeelden die meerdere keren genoemd worden zijn klantenbezoek, inspectie, cursus/training volgen, teambuilding en zorg verlenen. Deze analyse toont in ieder geval aan dat de zakelijke reistijdwaardering gebaseerd is op een range aan zakelijke activiteiten. Merk op dat de zakelijke reistijdwaardering geldt voor de bestuurder, eventuele passagiers wordt gewaardeerd met 80% van deze waarde.

In de laatste reistijdwaarderingsstudie is er geen waarderingskengetal afgeleid voor bestelauto's (Knoope, 2023). Echter, de reistijdwaardering voor het goederenvervoer is afgeleid van de kostenkengetallen. En sinds 2018 zijn er ook kostenkengetallen afgeleid voor bestelauto's voor e-commerce doeleinden die pakketten transporten van distributiecentra naar huizen (Panteia, 2023). Merk op deze bestelauto's maar een klein aandeel heeft in het aantal en het totaal kilometrage van bestelauto's. Dit kostenkengetal voor bestelauto's kunnen we op een vergelijkbare manier omzetten naar een reistijdwaardering als de vrachtwagenkosten. De uitwerking hiervan staat in Tabel 1.1.

Tabel 1.1 Berekening van de reistijdwaardering voor bestelauto's die gebruikt worden voor e-commerce gebaseerd op de kostenkengetallen 2021 (Panteia, 2023) en de methode geschetst in Knoope (2023).

Parameter	Eenheid	Waarde
Totale kosten volgens de kostenkengetallen	€ ₂₀₂₁ /uur	37,05
Afstandsafhankelijke kosten volgens de kostenkengetallen	€ ₂₀₂₁ /uur	4,66
Kosten zonder afstandsafhankelijke kosten	€ ₂₀₂₁ /uur	32,39
BTW	%	20%
Goederen Component (GC)	%	10%
CF2021-2022	€ ₂₀₂₂ /€ ₂₀₂₁	1,0635
RKL		1
Reistijdwaardering	€₂₀₂₂/uur per voertuig	45,5

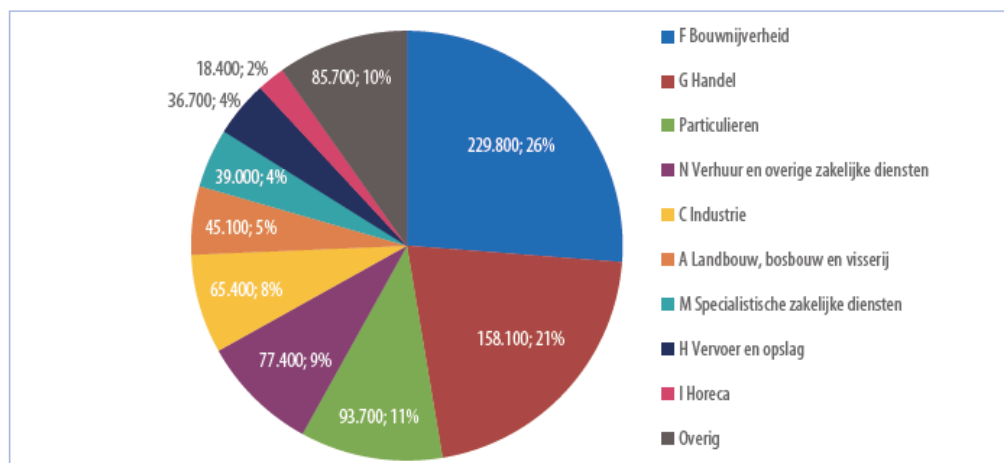
De vraag is welke reistijdwaardering, die van de bestelauto's voor e-commerce of de zakelijke reistijdwaardering van autobestuurders, het meest geschikt is voor de L1 en L2 categorie in het LMS. Om deze keuze te maken, kijken we naar het gebruik

van bestelauto's. Figuur 1.1 laat zien dat veel bestelauto's in de bouwsector en in de handel worden gebruikt. De logistieke dienstverleners (zoals PostNL en DHL) vallen onder de sector vervoer en opslag en die bezit maar een klein aandeel van het totaal aantal bestelauto's (Connekt, 2017).

Uit het Connekt (2017) onderzoek blijkt dat middelgrote bestelauto's (die onder de L1 categorie vallen) oververtegenwoordigd zijn in de bouw.¹ En deze bestelauto's worden ook veel voor 'normaal' woon-werkverkeer worden gebruikt. Normaal woon-werkverkeer heeft een lagere reistijdwaardering dan een autorit voor zakelijke doeleinden, namelijk 10,78 t.o.v. 21,20 €₂₀₂₂/uur per persoon. Echter in andere sectoren (zoals de handel) worden ook middelgrote bestelauto's ingezet en deze worden wel veel meer gedurende de dag gebruikt. Vandaar dat het gebruik van de normale woon-werkverkeer reistijdwaardering tot een onderschatting zou leiden.

De (extra) grote bestelauto's, die onder de L2 categorie vallen, worden voornamelijk gebruikt in de sector handel en door logistieke dienstverleners voor de distributie van kleinere zendingen en door pakketbezorgers (Connekt, 2017). De bestelbussen die in deze sectoren worden gebruikt, rijden verspreid over de dag.

Figuur 1.1 Aantallen bestelauto's in bezit per sector (Connekt, 2017)



¹ In de bouw is ruim 50% een middelgrote bestelauto terwijl dit gemiddeld over alle bestelauto's 46% is.

3 Aanbeveling

Het blijft een lastige keuze om te beslissen welke reistijdwaardering voor L1 en voor L2 moet worden gebruikt. Mede omdat er maar beperkte data beschikbaar is over de verschillende type bestelauto's en hun inzet. Zo is onbekend welke aandeel van de afgelegde afstand van L1 en L2 bestelauto's voor woon-werkverkeer wordt gebruikt en welk deel voor zakelijke afspraken. Ook de afgelegde afstand van de verschillende sectoren voor zowel L1 als L2 is onbekend. Meer inzicht in deze aandelen zou helpen om de reistijdwaardering van L1 en L2 beter in te schatten.

Maar gebaseerd op de uitgevoerde analyse van de beschikbare data, adviseren we:

- om voor bestelautocategorie L1 ($\leq 5,6$ m) de reistijdwaardering van zakelijke autobestuurders te gebruiken (van 21,20 €₂₀₂₂/uur per persoon). Eventuele bijrijders worden met 80% van deze waarde gewaardeerd.
- om voor bestelautocategorie L2 ($>5,6$ m) de reistijdwaardering van bestelauto's voor e-commerce doeleinden te gebruiken (van 45,5 €₂₀₂₂/uur per voertuig).

Deze reistijdwaarderingen zijn relatief onzeker. Het zou goed zijn om gevoeligheidsanalyses uit te voeren in maatschappelijke kosten-batenanalyses met hogere en lagere reistijdwaarderingen. Bij de afgeleide reistijdwaarderingen hebben we 5% hogere en lagere reistijdwaarderingen geadviseerd (Knoope, 2023). Gegeven de grotere onzekerheid omtrent de reistijdwaarderingen voor bestelauto's ten opzichte van de andere modaliteiten, is het goed zijn om hier een grotere onzekerheidsrange te analyseren.

Referenties

Connekt (2017). Gebruikers en inzet van bestelauto's in Nederland. In opdracht van Topsector Logistiek. Delft: Connekt.

Knoope, M. (2023). Nieuwe waarderingskengetallen voor reistijd, betrouwbaarheid en comfort. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Panteia (2023). Cost Figures for Freight Transport – final report. In opdracht van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Zoetermeer: Panteia.

RVO en Revnext (2021). Trendrapport Logistieke Voertuigen. Deel 1: Lichte Bedrijfsauto's (N1) Overzicht van ontwikkelingen tot en met 2020. In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. RVO en Revnext.

Significance (2023). Values of Time, Reliability and Comfort in the Netherlands 2022. New values for passenger travel and freight transport. Technical report. Den Haag: Significance.

Colofon

Dit is een uitgave van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM),
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

April 2024

Auteur:

Marlinde Knoope

Vormgeving en opmaak: IenW

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Bezuidenhoutseweg 20

2594 AV Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 456 1965

Website : www.kimnet.nl

E-mail : info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl
of aan te vragen bij het KiM (via info@kimnet.nl). U kunt natuurlijk ook altijd
contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen op voorwaarde van
bronvermelding: Knoope, M. (2024), Reistijdwaardering van bestelauto's.
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).