

## Wat is een eigen rijder?

Een eigen rijder is een zelfstandig transportondernemer met vaak slechts één transportmiddel waarop de ondernemer ook zelf rijdt.

Wij beschouwen de eigen rijder nog als eigen rijder als:

- hij/zij slechts één transportmiddel heeft;
- hij/zij tot maximaal vijf transportmiddelen heeft en zelf ook rijdt;
- hij/zij tot maximaal vijf transportmiddelen heeft en zelf niet de planning uitvoert.

Er is nog een ander onderscheid: de eigen rijders in het koerierswerk en eigen rijders zwaar transport. De ERK (eigen rijder koerier) mag niet meer vervoeren met zijn transportmiddel dan 500kg (inclusief hemzelf), oftewel het ledig gewicht van de auto + 500kg en dat is dan ook direct het op het kenteken maximale treingewicht. Mag je dus volgens kenteken wel meer dan 500kg vervoeren, dan heb je al een probleem. Wordt er meer vervoerd, of is het laadvermogen te hoog, dan is een vergunning nodig. Wij richten ons met name op de ERZ (eigen rijder zwaar transport). De 500kg eis gaat naar 3500kg in de loop van 2008

Aan welke eisen moet een ERZ (eigen rijder zwaar transport) voldoen?

- \* Hij moet in het bezit zijn van een geldig (vrachtauto- en aanhanger/oplegger) rijbewijs;
- \* Hij moet veelal een ADR-certificaat bezitten;
- \* Hij moet behalve bepaalde ouderen in het bezit zijn van het CCV-B/CCV-C diploma (chauffeursdiploma);
- \* Hij moet een NIWO vergunning bezitten.

De eis van een geldig rijbewijs en diploma is voor de meeste chauffeurs geen probleem. De NIWO-vergunning daarentegen is een stuk lastiger. De NIWO (afkorting voor Stichting Nationaal en Internationaal Wegvervoer Organisatie) hanteert een aantal criteria waaraan moet worden voldaan voordat een vergunning wordt afgegeven:

1. Eis van kredietwaardigheid: De aanvrager moet een startkapitaal hebben van €9.000,- voor de eerste vrachtauto en €5.000,- voor iedere volgende vrachtauto met een minimum van €18.000,- en de beginbalans moet vergezeld gaan van een verklaring van een accountant, waarin deze verklaard dat het minimaal benodigde (risicodragende) kapitaal ook daadwerkelijk aanwezig is. Voor dit geld mag niet geleend worden. De minimale eis van €18.000,- vervalt waarschijnlijk in de loop van 2008;

2. Eis van betrouwbaarheid: De aanvrager moet een bewijs van goed gedrag kunnen overleggen. Dit bewijs mag niet ouder zijn dan 3 maanden;

3. Eis van vakbekwaamheid: De aanvrager moet in het bezit zijn van een erkend vakdiploma. Deze eisen gelden ten aanzien van de bestuurder van de onderneming. Als er sprake is van meerdere bestuurders is de bestuurder die vanuit de vestigingsplaats permanent en daadwerkelijk leiding (minimaal 20 uren) geeft, degene die aan de vakbekwaamheidseis moet voldoen. Ook de partner kan de vakdiploma's inbrengen. Het vakdiploma is verplicht, er voor (gaan) leren is niet voldoende. Overigens wordt ook een buitenlands vakdiploma geaccepteerd, als deze aan de, binnen de EU afgesproken, richtlijn voldoet.

Periodiek (om de vijf jaar) vindt een hertoets plaats. Er wordt dan ook gelet op overtredingen op het gebied van rij- en rusttijden, APK en CAO-overtredingen en punten op het rijbewijs. In de praktijk hebben we hier overigens nog weinig van gezien. Uiteraard moet dan ook het minimale kapitaal nog aanwezig zijn. Dit is soms wel wat moeilijker. Eventuele overwaarde in onroerend goed -ook al is dit privé- telt dan overigens wel mee.

## Wie/wat is het Eigen Rijders Centrum?

Het Eigen Rijders Centrum (ERC) is een bedrijf dat eigen rijders begeleid in het uitvoeren van hun eigen bedrijf en met name de bedrijfsmatige activiteiten van dat eigen bedrijf buiten het daadwerkelijk rijden van A naar B, zeg maar de kantoorfunctie.

Het ERC is opgericht in 1995 door een relatie van Boersma Adviseurs te Sint Nicolaasga (FrI). In 1997 heeft Boersma Adviseurs het ERC overgenomen omdat de eigenaar geen administratieve achtergrond had en Boersma Adviseurs toch al vanaf midden 1996 alle werk deed.

Het ERC is als een aparte divisie toegevoegd aan Boersma Adviseurs.

Boersma Adviseurs op zijn beurt is een belastingadvies- en administratiekantoor wat al weer sinds 1984 bestaat en intussen werk biedt aan negen mensen. Boersma Adviseurs is ondermeer aangesloten bij de NOAB, wat u een zekere garantie geeft voor kwaliteit. De NOAB kent, behalve toelatingseisen aan een lidmaatschap, gedrag- en beroepsregels en bij klachten kan een beroep worden gedaan op het onafhankelijke geschillencollege of tuchtcollege.

Een gegeven was en is dat veel chauffeurs graag voor zichzelf willen beginnen. Hindernissen zijn het benodigde vakdiploma en de weerstand om alle bedrijfsmatige activiteiten te organiseren. Een ander gegeven is de opkomst van specialisatie binnen de hele logistieke branche. Het is belangrijk voor bedrijven in de logistiek zich toe te leggen op de zogenaamde kernactiviteiten. Het vervoer van A naar B hoort daar in toenemende gevallen niet meer bij. Dit gegeven, gekoppeld aan de hoge loonkosten bij werknemers van transportondernemers, leidt tot het veelvuldig uitbesteden van het vervoer van A naar B. Dit betekent dat er steeds meer charters komen en er dus een groeimarkt ontstaat voor .....de eigen rijder. Door nu een concept te bieden, welke de weerstanden van de chauffeur om eigen rijder te worden wegneemt, kan een passend antwoord voor de uitbestedingsgroei in de transportbranche worden gevonden.

Wat doet het ERC nu eigenlijk?

1. Uitvoeren van: boekhouding, facturering, betalingen, kwartaalrapportage, aangifte belastingen en jaarrekening (elke ondernemer heeft een jaarrapport nodig);
2. Collectief regelen van verzekeringen, brandstof etc. ;
3. Maar ook: vrachtacquisitie, startbegeleiding, debiteurenbewaking, debiteurenonderzoek, relatiebeheer en contractbeheer;
4. En niet te vergeten: vast aanspreekpunt/vertrouwensman/bedrijfsadvies oftewel klankbord;
5. Additioneel: voorkomen van stilstand bij: ziekte, verlof en vakantie alsmede bij wegvallen van vrachtopdrachten.

Bovenal staat het ERC de relaties bij met het verstrekken van allerhande raad en advies. Het helpt natuurlijk wel dat het ERC de branche kent.

Waarom zou een eigen rijder (u?) gaan samenwerken met het ERC?

Allereerst omdat hij daarmee tijd over heeft voor het doen van de dingen waar hij goed in is en waarmee hij zijn geld kan verdienen: het rijden van vracht van A naar B.

Daarnaast bespaart de eigen rijder zich een hoop geld door te profiteren van de collectieve afspraken op het gebied van aanschaf van brandstof, verzekeringen, etc.

Ten derde biedt het ERC een stuk meer zekerheid ten aanzien van de slagingskansen van de nieuwe transportonderneming, iets waar met name uw bank en leasemaatschappij gelukkig mee zijn.

Ook kan de eigen rijder profiteren van de contacten die het ERC heeft met vergunningverlenende instanties (NIWO), rijksverkeersinspectie, banken, garage's, leasemaatschappijen en verladers.

Tenslotte sluit de eigen rijder zich feitelijk aan bij een club van eigen rijders, waardoor kennis en ervaringen kunnen worden uitgewisseld. De eigen rijder is gewoon wat minder alleen en heeft in het ERC een vertrouwensman.

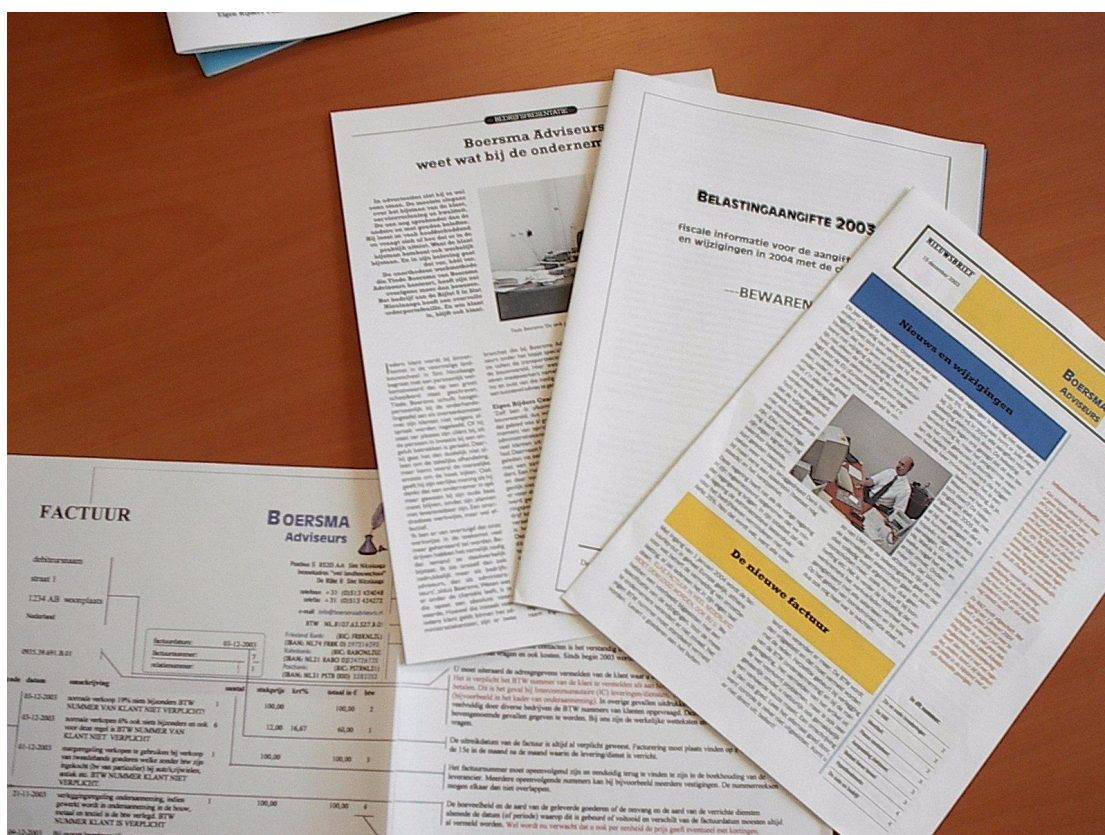
# Verkorte informatie voor de eigen rijder (www.erc.nl)

Wat zijn nu de kosten van de werkzaamheden van het ERC?

Het ERC werkt -indien gewenst- met vaste tarieven welke beginnen bij € 164,50 (tarief 2008) per maand exclusief BTW. De tariefstelling is geheel afhankelijk van wat u wilt en wordt vooraf schriftelijk vastgelegd. Het meest gangbare tarief waarbij we alles voor u doen, behalve de betalingen (u moet zelf nog wel uw rekeningen betalen) ligt over 2008 op € 328,- per maand excl. BTW. U krijgt dan extra bijvoorbeeld kwartaalrapportage en klankbord. Let wel we hebben het hier over één auto bij maximaal 3 opdrachtgevers. In de beginfase kunnen overigens nog wel wat extra kosten komen en ook bij de hertoets.

In de beginfase adviseren we niet het laagste tarief te kiezen. U heeft ons dan nog wel eens nodig. Althans de meeste. We hebben er echter eigen rijders bij, die al na enige maanden op eigen benen staan en die we maar een paar keer per jaar aan de telefoon hebben. Al snel kan dan overgegaan worden naar een lager tarief, maar dan wordt uiteraard het werk door ons te verrichten ook minder. Voor de meeste geldt echter: het opstarten van een onderneming is geen sinecure en enige hulp is dan wel gewenst.

In ieder geval zijn de kosten berekend door het ERC advieskosten en daardoor bij iedere onderneming aftrekbaar als zijnde bedrijfskosten. Als u daarnaast bijvoorbeeld nog een brandstofpas heeft van het ERC en hiermee 50.000 liter per jaar tankt in Nederland dan kan op de basisprijs van de brandstof ca. € 4.500,- worden verdiend (omdat het ERC collectief nogal wat korting krijgt), daarmee zijn de kosten van het ERC al volledig terugverdiend!



## De werkzaamheden van het E.R.C. per onderdeel

### Bedrijfsadvisering

Alle advisering op het gebied van investeren, keuze opdrachtgever(s), personeelskwestie's, kwartaalrapportage, incasso, juridische zaken. Kortom, alles wat met het bedrijf te maken heeft, dat is wat we in het kort verstaan onder bedrijfsadvisering.

En zo zijn er natuurlijk diverse momenten dat overleg gunstig is. Als u dat wenst dan gaan we in overleg met de garage etc. Dit gebeurt soms ook op ons initiatief, bijvoorbeeld als de auto wel heel veel onderhoud vraagt, dan is een gesprek met de importeur op z'n minst gewenst.

De keuze van een opdrachtgever is wellicht de belangrijkste keuze waar een eigenrijder voor komt te staan. Immers deze bepaalt de prijs en regelt in feite voor een belangrijk deel uw werk en daarmee ook uw resultaat. Als deze opdrachtgever dan failliet gaat is uw financiële situatie ook niet beter geworden en dan drukken we ons voorzichtig uit. Kortom de betalings- en omgangsmoraal van uw opdrachtgever is doorslaggevend voor uw succes.

De meeste opdrachtgevers van eigenrijders zijn grotere transportbedrijven en deze leiden in het algemeen verlies, althans dat blijkt steeds maar weer uit macro onderzoeken. Ze zullen dus proberen hun kosten te drukken en alleen daarom al zal de eigenrijder goed moeten onderhandelen. Het is nu al zo dat een gemiddelde eigen rijder zo'n 10 tot 20% goedkoper is dan een chauffeur in loondienst. Dit moet niet nog meer worden. Waar moet u op letten, wie is er goed en vooral waar moet u geen zaken mee doen. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat een bedrijf, wat nog geen vijf jaar bestaat in basis geen goede opdrachtgever is en dat geldt vooral voor bevrachtingskantoren (geen transportbedrijven), omdat deze zonder verdere noemenswaardige investering een onderneming kunnen beginnen en de eigenrijder veelal gebruiken als bank.

Een belangrijk controlemiddel is de kwartaalrapportage, die we elk kwartaal maken indien dat in de overeenkomst zo is bepaald. Er komt dan een vergelijking met voorgaande kwartalen of als die er niet zijn, met het ondernemersplan en wat dacht u van een vergelijkend overzicht van meerdere eigenrijders? Elk jaar maken we een dergelijk overzicht per 15 eigenrijders, uiteraard geheel anoniem en vaak wisselende collega's op de overzichten, zodat uw cijfers niet op straat liggen.

Ook de keuze voor de ondernemingsvorm hoort bij bedrijfsadvisering.

Als u gaat investeren kijk dan ook even op de pagina eerst informeren voor investeren

### Fiscaal advies

Of het nu gaat over inkomsten-, vennootschaps-, dividend-, omzet-, loon-, kapitaal- of overdrachtsbelasting, successie- of schenkingsrecht, zowel voor uw bedrijf als uzelf als particulier: We hebben de kennis op dit gebied en kunnen u hierin adviseren en vertegenwoordigen tot aan de Hoge Raad toe.

We zijn als bedrijf geregistreerd belastingconsulent en er zijn twee gediplomeerde en erkende Fiscaal Adviseur s (FA) bij ons werkzaam.

Het ERC is onderdeel van Boersma Adviseurs (zie [www.boersmadviseurs.nl](http://www.boersmadviseurs.nl)) en vanuit dat bedrijf worden de fiscale adviezen gegeven.

Waar de eigenrijder nog wel de boekhouding zelf zal kunnen doen, zal hij wel echt veel kennis moeten hebben om ook de diverse aangiften naar de belastingdienst te doen. Dit moet bovendien sinds 1 januari 2005 ook nog elektronisch (behalve voor dividendbelasting, alsmede successie- en schenkingsrecht), dus je moet er ook nog de apparatuur voor hebben.

## Verkorte informatie voor de eigen rijder (www.erc.nl)

Elke dag krijgen we bij ons op kantoor e-mail binnen (www.fiscanet.nl) waarin de relevante wijzigingen op de wetten en uitspraken van de rechters staan. Die ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Het is ondoenlijk dat als ondernemer bij te houden. Het is zelfs voor ons een hele klus, waardoor ook de meeste aangiften die we versturen, door minimaal twee mensen worden bekeken.

Dit laatste is vooral van belang bij uw jaarlijkse aangifte inkomstenbelasting, want we willen graag dat u veel belasting betaald (want dan gaat het u goed), maar ook zeker niet te veel.

### Begeleiding startende eigen rijder

We helpen bij de gehele opstart van ondernemersplan tot inschrijving bij NIWO en KvK en van aanschaf van de vrachtauto tot advisering bij de keuze van leasemaatschappij. Met name in de beginfase komen er veel vragen. We zijn het eerste aanspreekpunt op vrijwel alle vlak.

We werken met een min of meer standaard ondernemersplan, waarmee we u snel op weg kunnen helpen. Wij weten hoe u zich moet inschrijven bij het handelsregister en hoe u uw vergunning beroepsgoederenvervoer moet verkrijgen en helpen bij de aanvraag daarvan.

We maken een enkele keer nog mee, dat een eigenrijder de vrachtauto al heeft gekocht, maar gelukkig niet zo vaak meer, want hoewel die Scania (of vul uw eigen voorkeur in) volgens u natuurlijk het merk is, is het toch wel heel verstandig ook even te kijken bij de andere merken. Onderhandelen over de prijs is ook van wezenlijk belang en niet alleen over de aankoop prijs. Ook voor de lease is overleg gewenst.

En zo zijn er natuurlijk diverse momenten dat overleg gunstig is. Als u dat wenst dan gaan we in overleg met de garage etc. Dit gebeurt soms ook op ons initiatief, bijvoorbeeld als de auto wel heel veel onderhoud vraagt, dan is een gesprek met de importeur op z'n minst gewenst.

De keuze van een opdrachtgever is wellicht de belangrijkste keuze waar een eigenrijder voor komt te staan. Immers deze bepaalt de prijs en regelt in feite voor een belangrijk deel uw werk en daarmee ook uw resultaat. Als deze opdrachtgever dan failliet gaat is uw financiële situatie ook niet beter geworden en dan drukken we ons voorzichtig uit. Kortom de betalings- en omgangsmoraal van uw opdrachtgever is doorslaggevend voor uw succes.

De meeste opdrachtgevers van eigenrijders zijn grotere transportbedrijven en deze leiden in het algemeen verlies, althans dat blijkt steeds maar weer uit macro onderzoeken. Ze zullen dus proberen hun kosten te drukken en alleen daarom al zal de eigenrijder goed moeten onderhandelen. Het is nu al zo dat een gemiddelde eigen rijder zo'n 10 tot 20% goedkoper is dan een chauffeur in loondienst. Dit moet niet nog meer worden. Waar moet u op letten, wie is er goed en vooral waar moet u geen zaken mee doen. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat een bedrijf, wat nog geen vijf jaar bestaat in basis geen goede opdrachtgever is en dat geldt vooral voor bevrachtungskantoren (geen transportbedrijven), omdat deze zonder verdere noemenswaardige investering een onderneming kunnen beginnen en de eigenrijder veelal gebruiken als bank.

Een belangrijk controlemiddel is de kwartaalrapportage, die we elk kwartaal maken indien dat in de overeenkomst zo is bepaald. Er komt dan een vergelijking met voorgaande kwartalen of als die er niet zijn, met het ondernemersplan en wat dacht u van een vergelijkend overzicht van meerdere eigenrijders? Elk jaar maken we een dergelijk overzicht per 15 eigenrijders, uiteraard geheel anoniem en vaak wisselende collega's op de overzichten, zodat uw cijfers niet op straat liggen.

Ook de keuze voor de ondernemingsvorm hoort bij bedrijfsadviesing.

Als u gaat investeren kijk dan ook even op de pagina eerst [informereren voor investeren](#)

### Uitvoering boekhouding en facturering

Boekhouden vinden de meeste ondernemers niet de leukste bezigheid. Als u dit wilt uitbesteden dan kan dat bij ons volledig. U krijgt een lijst wat we willen hebben en een antwoordnummer waarheen u alles kunt zenden (kan alleen vanuit Nederland). Wij doen de rest.

## Verkorte informatie voor de eigen rijder (www.erc.nl)

Boekhouden is niets anders als het gestructureerd opbergen van de administratieve bescheiden zoals deze er zijn bij elke onderneming om ze daarna in een geordende en consequente manier kort weer samen te vatten. Dit gestructureerd opbergen kan bij heel kleine ondernemingen in een mapje, waar dan gemakkelijk een rapportje bij kan worden gemaakt, maar in de praktijk is vrijwel iedereen wel wat groter en worden de diverse inkoop- en verkoopfacturen al in aparte mappen opgeborgen en worden deze facturen geboekt in een administratief pakket, waardoor per factuur kan worden gevolgd wat voor soort kosten het waren (bijvoorbeeld onderhoud van trekker X) en wanneer de factuur is betaald en bij welke bank. Voor de aangifte bij de belastingdienst, maar ook voor bijvoorbeeld uw kredietverstrekkers (de bank bijvoorbeeld) is een goede boekhouding, waarin alles gemakkelijk en snel terug te vinden is noodzakelijk. Het is daarbij ook wettelijk verplicht.

Echter met gebruik van een administratief pakket, is het wel mogelijk het (deels) ook zelf te doen. Bedenk er wel bij, dat wij er wel enige jaren voor geleerd hebben. Het is net als met het vrachtauto rijbewijs. Je kunt wel een auto rijbewijs hebben, het rijden van een vrachtauto is toch net even anders. Wij werken overigens met SnelStart (zie [www.snelstart.nl](http://www.snelstart.nl)) en zijn u als u dat zelf wilt doen uiteraard wel behulpzaam. Het eerste jaar zal het u wellicht geen voordeel opleveren, maar daarna kunt u als u er een beetje gevoel voor heeft, wel wat aan verdienen.

### Uitvoering facturering

Met zegt wel zonder transport staat alles stil en dat is ook zo, maar hetzelfde geldt voor geld. Op tijd factureren is zeer belangrijk. Wij kunnen dat volledig voor u doen. U krijgt het geld uiteraard op eigen rekening en de factuur wordt uit uw naam gestuurd. Als u in het weekend thuis komt is de factuur van de vorige week weg. Een belangrijk voordeel is bovendien dat de factuur direct in de boekhouding is verwerkt. Als u de facturering zelf wilt doen, dan kan dat uiteraard, maar als u niet zelf de boekhouding doet, dan is het voordeel maar marginaal, omdat we nog steeds de facturen moeten inboeken.

### Samenstellen jaarrekening

Als ondernemer ontkomt u er niet aan. Elk jaar moet er een jaarrekening worden samengesteld, waarin uw balans en verlies- en winstrekening met toelichtingen. Zowel voor de fiscus als voor de bank, maar niet te vergeten voor uzelf.

Wij zijn aangesloten bij de Nederlandse Orde van Administratie- en Belastingdeskundigen, ook wel NOAB (zie ook [www.NOAB.nl](http://www.NOAB.nl)) genoemd en kunnen u daarmee een zekere kwaliteit waarborgen voor de jaarrekening. We werken al enige tijd met eigen richtlijnen en werkschema's, die een hoog niveau van door ons samengestelde cijfers garanderen.

In Nederland is de samenstelling van jaarrekeningen vrij oftewel u mag het ook zelf doen. De belastingdienst wil een exemplaar, maar met ingang van 1 januari 2005 moet de jaarrekening volgens hun voorschriften op elektronische wijze worden aangeleverd en dan spreken we over winstaangifte, want een jaarrekening is dat niet meer echt.

De jaarrekening wordt echter vooral voor u gemaakt. Een jaarrekening bestaat minimaal uit een balans (geeft de positie van het bedrijf per een bepaalde dag) en een winst- en verliesrekening (de gerealiseerde winst over een op die bepaalde dag afgesloten periode, veelal een jaar). Een jaarrekening moet worden samengesteld volgens algemeen aanvaarde regels, welke vrijwel geheel ook verankerd zijn in diverse wetten en regels en behoort ook een bepaalde vorm te hebben, zodat de diverse jaarrekeningen van verschillende bedrijven in zijn algemeenheid kunnen worden vergeleken. Voor eenmanszaken en VOF'en is er overigens wettelijk vrij weinig geregeld.

Met een goede jaarrekening kan door iedereen bepaald worden hoe uw bedrijf ervoor staat en of ze veel risico lopen om met u zaken te doen. De bank en/of financieringsmaatschappij (lease!) willen daarom vaak een exemplaar. Een jaarrekening is echter niet altijd zo gemakkelijk te lezen. Onze jaarrekeningen zijn uitgebreid met zowel een fiscaal- (volgens de regels die de belastingdienst toelaat) als een commercieel (volgens de regels van goed koopmansgebruik en zakelijk handelen, wat vaak overeen

## Verkorte informatie voor de eigen rijder (www.erc.nl)

komt met het gevoel en dit is dan ook de werkelijke balans) deel, met een uitgebreide toelichting, vergelijkingen met voorgaande jaren en na enige jaren ook met grafieken.

Bepaalde ondernemers, zoals de besloten vennootschappen (BV) zijn verplicht hun jaarrekening te deponeren bij het handelsregister, zodat het voor derden gemakkelijker wordt om risico's in te schatten. Bij eenmanszaken etc speelt dat minder, omdat deze ondernemers hoofdelijk (= met hun gehele vermogen) aansprakelijk zijn.

### Verzorgen aangiften

Annex aan boekhouding en jaarrekening zit de verzorging van fiscale aangifte's en dan hebben we meestal over de aangifte inkomstenbelasting en indien noodzakelijk aangifte vennootschapsbelasting (bij een BV).

Maar er zijn meer aangifte's die verzorgd moeten worden. U kunt daarbij denken aan:

dividendbelasting (bij winstuitkeringen van een besloten vennootschap);  
omzetbelasting (bij de meeste ondernemers moet elk kwartaal of maand aangifte worden gedaan);  
loonheffingen (als u personeel heeft dan moet u de ingehouden loonbelasting afdragen);

Er zijn echter nog veel meer aangiften, soms kunt u het beter zelf doen (bijvoorbeeld de jaarlijks terugkomende CBS-NIWO papieren, waarbij u moet aangeven wat u heeft gereden), maar de meeste aangiften stuurt u naar ons en wij handelen het af.

Overigens kunnen we sinds augustus 2004 de meeste aangiften elektronisch verzenden aan de belastingdienst (inclusief omzetbelasting). Voor de meeste aangiften is het sinds 1 januari 2005 verplicht om ze elektronisch te verzenden aan de belastingdienst. Vanaf 1 januari 2006 moet ook de aangifte loonheffingen etc. (bij personeel) via de elektronische snelweg worden doorgegeven.

### Klankbord

Een eigen rijder zit vaak alleen op de "bak", veelal ook nog in het buitenland en dat is knap alleen. Dan is het goed dat er iemand is met wie je kunt praten en die je helpt met alles wat je zoal tegenkomt. Soms alleen om even een aardigheidje uit te wisselen, maar soms ook om die rondtollende (zakelijke) gedachten even met iemand te bespreken.

Het is natuurlijk niet de bedoeling dat de eigenrijder elke dag belt en de meeste horen we eigenlijk alleen als er problemen zijn of er wat wijzigt, zoals een nieuwe vrachtauto of een andere opdrachtgever. Maar dan vinden we het ook heel normaal dat er gebeld wordt. Achteraf constateren dat er een verkeerde opdrachtgever is gekozen, is wel heel vervelend en het gebeurt echt veel meer dan u denkt. De meeste opdrachtgevers zijn van goede wil, maar met de meeste opdrachtgevers gaat het niet goed in financieel opzicht en dan is natuurlijk het hemd nader als de rok, oftewel die opdrachtgevers zijn geneigd om de eigenrijder slechter te gaan betalen. Ook komen in verhouding veel oplichters voor binnen de transportbranche. Niet dat wij het altijd weten, maar twee weten meer dan één en we hebben al veel ellende meegemaakt....



## Het vinden van werk: hoe en waar doe je dat?

Adverteren helpt niet om maar met de deur naar binnen te vallen. Transportondernemers die een eigen rijder zoeken gaan niet zoeken in bladen. Ook aanschrijven heeft weinig zin leert de ervaring.

Om (ander) werk te krijgen is nog steeds de telefoon de ingang. Grotere bedrijven zoeken natuurlijk regelmatig een eigenrijder, maar de inbreng van die eigenrijder is daar wel duidelijk minder, als er al sprake is van inbreng. Voor u lukraak gaat bellen, legt u uw oor te luisteren.

Een iets mindere opbrengst is beter dan niet betaald krijgen en je wel kunnen houden aan de arbeidstijdenwet (rij- en rusttijden) is natuurlijk verre te prefereren boven de ellende van niet kunnen voldoen aan de wet en het risico van echt torenhoge boeten tegenwoordig, die notabene ook achteraf kunnen worden opgelegd (tot wel 50.000 euro voor een eigenrijder)

In zijn algemeenheid geldt ook dat een kleiner bedrijf (tot 50 transporteenheden) een betere prijs geeft, het plezier in het werk hoger is, maar ook dat het er minder goed geregeld is, dan bij de grotere bedrijven.

U moet eerst bepalen wat u wilt gaan doen en dan de opdrachtgever erbij zoeken. Dat werkt omgekeerd ook zo: uw toekomstige opdrachtgever gaat u zeker vragen wat u eerder heeft gedaan. Als u dan antwoord dat u altijd in het stukgoed heeft gezeten, dan is het niet logisch nu plotseling bulk te gaan rijden. U krijgt de opdracht niet.

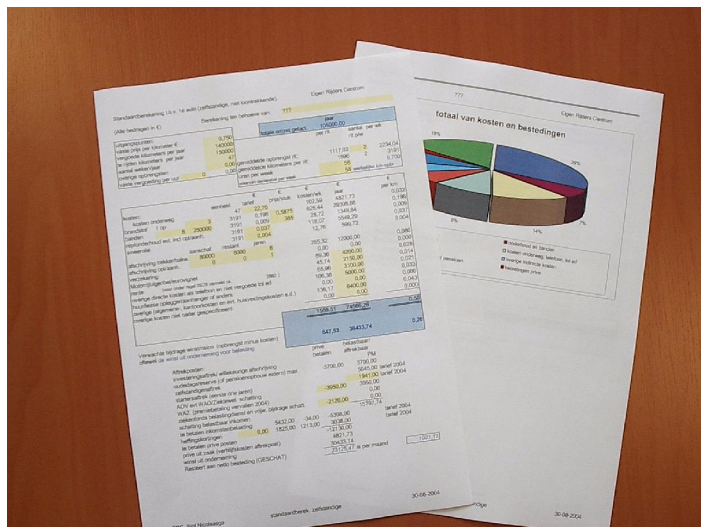
Wat moet u in ieder geval weten van de opdrachtgever om te kunnen rekenen en te bepalen of het iets voor u is:

- kilometerprijs en/of prijs per uur of vrachtprijs;
- soort afrekensysteem (alle kilometers, alleen volle kilometers, eigen kilometers, kilometers volgens computer);
- gegarandeerde kilometers of gegarandeerde omzet; waarschijnlijke kilometers;
- soort werk en op welke landen gaat u rijden (gevaarlijke stoffen?);
- vergoedingen (wachturen, extra losadressen, tolwegen, maut, ferry's, eurovignet etc.);
- wat voor vrachtauto (alleen trekker of met oplegger of combi etc.);
- wanneer wordt betaald;
- inschatting van te besteden uren, uitgesplitst naar overdag, 's avonds, zaterdags en overige;
- hoeveel weekenden wordt gereden;
- extra voorwaarden (als auto in kleuren van opdrachtgever en wanneer bellen) en wie dit betaald;
- gemiddeld gewicht per vracht;
- globale opgave over het aantal los- en laadadressen per opdracht de te rijden kilometers per opdracht;
- aantal te rijden weken per jaar, etc.

U zoekt uw opdrachtgever eerst in uw eigen omgeving. Ook wordt er wel eens iets gevraagd in Truckstar e.d., maar bedenk wel dat bedrijven die steeds vragen een lage prijs zullen geven en denk niet dat als een ander er voor kan rijden dat u dat dan ook wel kan. Als uw vriend in de sloot springt, doet u dat ook niet. Ook kiest u in principe niet voor een opdrachtgever die nog minder dan vijf jaar bestaat en al helemaal niet als dat een bevrachtingskantoor is (dus zonder eigen transportmiddelen). Tegenwoordig zijn op het prikbord van de VERN wel eens wat opdrachtgevers die wat zoeken. Het is een openbaar prikbord, waar iedereen op mag schrijven, dus zitten er ook echt slechte opdrachtgevers tussen: laat eventueel de opdrachtgever screenen maar bovenal wees voorzichtig!



## Wat verdienen eigen rijders en wat krijgen ze?



Het inkomen van de meeste eigenrijders wordt bepaald door hun opdrachtgever, maar wat er nu precies wordt betaald, is zelden bekend gegeven in de markt. Wij maken uiteraard bij onze klanten een kwartaaloverzicht en jaarrekening waarin het precies staat, maar om dat nu aan de grote klok te hangen, daar is geen klant van mij toe bereid. Algemeen bent u het echter wel met mij eens dat u te weinig ontvangt en meer verdient! In onze boekjes reiken we een aantal manieren aan, maar de markt bepaalt toch voor een belangrijk deel de prijs, maar die markt is niet transparant. Zelfs bij dezelfde opdrachtgever worden wel eens verschillende prijzen gerekend. Vervelend is ook dat er collega eigen rijders zijn, die gewoon niet kunnen rekenen en denken dat hun opdrachtgever het het beste met hun voor heeft, wat soms ook zo is, maar

veelal ook niet. De transport-sector staat er al jaren beroerd voor en wil een beetje transportbedrijf nog wat verdienen, dan moet hij eigen rijders inschakelen. Een eigen rijder verdient dus automatisch al minder dan een chauffeur in loondienst, maar loopt wel aanzienlijk meer risico's en houdt weliswaar netto -als alles goed gaat- wel wat meer over als een chauffeur in loondienst, maar heeft wel aanzienlijk meer kopzorgen en werkt aanzienlijk meer uren.

Globaal geven we onderstaand een overzicht van wat wij vinden dat u zou moeten ontvangen per kilometer en per jaar bij een aantal kilometers en uren. Ik beperk me maar tot de chauffeurs met de grotere trekkers. De vrachtauto's, solo of met aanhanger en de koerier-achtigen (niet beledigend bedoeld, maar de meeste eigen rijders hebben alleen een trekker) laat ik hier even buiten beschouwing. Ik vraag uitdrukkelijk om commentaar. Dit commentaar wordt nergens gepubliceerd, in ieder geval niet zonder toestemming en uw commentaar mag zo anoniem als u wilt. Ik wil gewoon weten wat u nu zoal verdient per werkelijk verreden kilometer en hoeveel kilometers u nu rijdt etc.

## Wat moet u verdienen?

We gaan er gewoon vanuit dat u aan het einde van het jaar een bepaald bedrag netto moet hebben overgehouden en dat bedrag moet bij een 50 à 60-urige werkweek toch wel een jaarbedrag zijn van € 35.000,-, of per week € 675,-. Daar moet dan nog wel het eten van worden betaald, al is dat (deels) een aftrekpost, maar de belasting is al betaald, pensioen, ziekenfonds en zieketwet (AOV) ook, oftewel te vergelijken met een chauffeur in loondienst.

En wat verdient een chauffeur in loondienst eigenlijk? Er wordt veel geklaagd en inderdaad is het basissalaris niet overbemeten, maar bij het genoemde aantal uren is een salaris netto haalbaar van € 30.000,- per jaar en voorwaarde: dat is wel een directeur-salaris hoor! Oké als de overuren wegvallen dan is het vaak minder dan € 20.000,-, maar dan heb je nog steeds een heel vrije baan waarbij je veel van de wereld kunt zien, weinig kopzorg hebt en bij het laatste bedrag ook nog volop vrije tijd. De praktijk is wel eens anders, ik weet het.

Terugkomende op ons netto bedrag wat de eigen rijder zou moeten verdienen (netto € 35.000,-). Het komt helaas niet zoveel voor. De meeste mogen blij zijn als ze een netto loon van € 25.000,- overhouden. Om direct nu eens iets te noemen wat je kunt nalezen in de eigen jaarrekening, de winst uit onderneming moet ongeveer € 33.000,- bedragen om genoemde € 25.000,- over te houden. LET WEL het is bij iedereen anders, staar je er dus niet geheel blind op!

## Verkorte informatie voor de eigen rijder (www.erc.nl)

Maar dat was niet wat je zou moeten verdienen. We hadden het over €35.000,- per jaar en de winst uit onderneming is dan veel hoger (meer belasting en in verhouding minder aftrekposten). Deze zal dan ongeveer moeten uitkomen op €45.000,-.

Bij 50 à 60 uren per week en 47 weken en een gemiddelde van 60 km/uur (normaal bij internationale ritten) komen we op 155.000 km per jaar (Degene die meer kilometers rijden maken dus meer uren of meer weken of beide).

Normaal bestaat ongeveer een derde van de omzet uit brandstof. Eveneens ongeveer een derde wordt overgehouden, dus loon, maar dit is wel heel grof. We doen het wat preciezer.

### Brandstof:

We weten het aantal kilometers, dan weten we ook wat we ongeveer aan brandstof kwijt zijn. We zijn ongeveer 50.000 liter kwijt (ongeveer 1 op 3) en dat gaat je dus ongeveer €46.000,- kosten (stijging in een jaar van €6.000,- overigens (2007-2008));

### Onderhoud:

Reparatie, onderhoud en banden vertegenwoordigen bij alleen een trekker ook al gauw 5 cent per kilometer en bij 155000 km is dat dus €7.750,-;

Verzekering, belasting:

Dan is er nog verzekering, belasting en eurovignet. Dit kost je per jaar ongeveer €6.500,-;

### Afschrijving:

Op de trekker moet worden afgeschreven. Bij een auto van €85.000,- en zes jaar afschrijven hebben we het over een dikke €12.500,- (Na zes jaar brengt hij ook nog wat op, dus dat hoeft je niet af te schrijven);

### Financiering:

Het ding moet gefinancierd worden. Dit kost u over vijf jaar per jaar al gauw €3.000,- per jaar;

### Telefoon:

Bellen en andere communicatie is toch duur geworden. Reken maar een bedrag per jaar van €4.000,-;

### Reis- en verblijfskosten:

Je moet wat eten onderweg. Er is een vast bedrag voor internationaal aftrekbaar en nationaal kunnen de bonnen worden overlegd. Het komt al gauw in de buurt van €4.500,- per jaar;

### Indirecte kosten:

Blijven nog over de kantoorkosten en wat algemene kosten. Is het mogelijk om zelf de boekhouding te doen? Met een laptop en de vele wachturen eigenlijk best wel als je er een beetje gevoel voor hebt, maar nu we toch zoveel verdienen: we besteden het maar uit en we sponsoren ook de plaatselijke voetbalvereniging. De bank wil ook nog wat kostenvergoeding voor de betalingen op de rekening-courant (nou ja, dat is tegenwoordig ook niet weinig meer). Dit kost dan in totaliteit nog eens €7.000,- per jaar.

Nu we alle kosten hebben en weten wat we willen verdienen komen we op een bedrag per kilometer: immers salaris €45.000,- + brandstof €46.000,- + onderhoud €7.750,- + verzekeringen etc €6.500,- + afschrijvingen €12.500,- + financiering €3.000,- + telefoon €4.000,- + eten €4.500,- + indirecte kosten €7.000,- =

**€136.250,-** jaarmzet bij **155.000 km** of per km **€0,879.** (stijging 5,2% vorig jaar)

En dan houden we ongeveer €33.500,- netto over, maar daar moet het eten onderweg wel van worden betaald.

Werkelijke vergoeding wel te verstaan en werkelijke kilometers. Wordt er gereden tegen computerkilometers, dan wel rekenen met de kilometerteller en niet met het gefactureerde. Als nu bijvoorbeeld 145.000 km vergoed worden dan is plotseling al het netto te besteden bedrag gedaald tot €28.900,- per jaar.

Als er kosten worden gemaakt voor een (eigen?) trailer, voor tol etc., moet dat allemaal ook weer bij de omzet op om toch hetzelfde resultaat te krijgen. De meeste eigen rijders halen echter het aantal kilometers niet. Ze blijven steken bij 130.000 km en dan moet de vergoeding per kilometer al aanzienlijk

## Verkorte informatie voor de eigen rijder (www.erc.nl)

hoger zijn om hetzelfde resultaat te halen. We geven onderstaand een staffeltje. Dit is naar de situatie van januari 2008 voor een kale trekker zoals boven aangegeven en bij privé wordt geen rekening gehouden met extra aftrek voor een huis bijvoorbeeld:

Aantal km = minimale omzet = per kilometer

om toch een netto resultaat van € 33.500,- te behalen:

<b>100.000 km</b>	<b>= € 119.000,-</b>	<b>= € 1,19</b>
<b>120.000 km</b>	<b>= € 126.000,-</b>	<b>= € 1,05</b>
<b>140.000 km</b>	<b>= € 133.280,-</b>	<b>= € 0,952</b>
<b>160.000 km</b>	<b>= € 138.400,-</b>	<b>= € 0,865</b>
<b>180.000 km</b>	<b>= € 143.640,-</b>	<b>= € 0,798</b>

Overigens bij 180.000 km en 47 weken onderweg per jaar maakt u rijdend ongeveer 53 uren (gemiddeld 60 km/uur). U heeft een probleem met de arbeidstijdenwet en die digitale tachograaf blijft maar piepen..

Let wel nogmaals verreden kilometers is ook gedeclareerde kilometers en bij dit netto bedrag is wel de arbeidsongeschiktheidsverzekering, het pensioen en de ziektekostenverzekering betaald!

U kunt altijd bij ons een adviesgesprek aanvragen. Er zijn kosten aan verbonden, maar u weet dan veel beter waar u om moet denken. Kijk eens op uw reactie.

We hebben een rekenblad in de aanbieding waarmee u uw eigen situatie ook kunt berekenen.

Wilt u nog niets bestellen maar wel even snel rekenen? Kan gedurende 2008 nog op de website.

[10 februari 2004](#) , [gewijzigd maart 2005](#), [gewijzigd februari 2007](#) en [weer januari 2008](#).

# Verkorte informatie voor de eigen rijder (www.erc.nl)

## Investeren is informeren!

Het is altijd verstandig voor het aankopen van bijvoorbeeld een nieuwe trekker toch eens te vragen: Moet de aanschaf nu via operationele lease of financiële lease en wat is eigenlijk het verschil?

En als we dan toch bezig zijn: Als we dan kiezen voor financiële lease, wat in 80% van de gevallen DE oplossing is bij een eigenrijder:  
Krijgen we nog ergens subsidie op?

Al jaren kennen we in Nederland de kleinschaligheids investeringsaftrek voor de inkomsten- en vennootschapsbelasting. Bij een trekker is dit al gauw 21% belastingaftrek van de aanschafwaarde. Voorbeeld: U koopt een trekker voor een redelijke prijs nieuw: € 85.000,-. Dan krijgt u een extra kleinschaligheidsaftrek van 21% (tarief 2008 en als u verder niet teveel investeert in het jaar), dus extra € 17.850,- aftrek.

Is de trekker uitgevoerd met een EURO-5 motor dan kunt u ook nog Milieu-investeringsaftrek claimen, maar die is wellicht over 2008 vervallen. Uw garage weet hoe het zit.

Even uitgaande van de genoemde investering en zonder extra aftrek voor de EURO-5 motor en u zit in de 42% belastingsschijf, levert dit een werkelijke belastingbesparing op van € 7.497,-. Het kan natuurlijk wel altijd minder zijn doordat u bijvoorbeeld in een lagere schijf zit en de pot kan leeg zijn, maar regelmatig ook zijn er andere extra investeringsaftrekmogelijkheden.

Dus wel informeren, want het is al moeilijk genoeg in transport.

Zie ook eens op de site van de belastingdienst. Onze vaste klanten kunnen de aanvraagformulieren en lijsten vinden op de besloten pagina.

## U was nog geen vaste klant?

U heeft mogelijk al gelezen wat we zoal doen, maar u heeft al een boekhouder en ook al een goede belastingadviseur of u doet het wellicht zelf. We bieden ook de mogelijkheid om alleen toegang te krijgen tot het besloten gedeelte. U heeft dan automatisch de beschikking over de laatste gegevens uit de boekjes (zie Informatie bestellen) en ook het rekenblad en de vervoersovereenkomst kunt u downloaden en ook gebruiken.

Dat echter niet alleen: u krijgt ook informatie over diverse andere zaken met vaak de praktische oplossingen, zoals (blanco) rittenstaten, hoe een kilometeradministratie te voeren voor de privé auto en of eigenlijk die auto nu op de zaak moet of niet. Als u personeel heeft: berekening van de werkelijke loonkosten en de onbelaste CAO vergoedingen. Ook is wellicht niet onbelangrijk voor u dat we in de loop van 2008 verdachte bedrijven en personen (gaan) vermelden en hoe u een slechte opdrachtgever herkent. Regelmatig wordt dit alles aangevuld en uitgebreid uiteraard.

Wat u daarbij wel nodig heeft is in ieder geval het programma Microsoft Excel en Adobe Acrobat Reader.

Bij een abonnement bieden we bovendien de mogelijkheid om vraagstukken aan ons voor te leggen, die we tegen gereduceerd tarief (uurtarief € 48,- excl. BTW (2008)) in behandeling nemen. Een eerste (redelijke en enkelvoudige) vraag per jaar is overigens altijd gratis.

U krijgt als u zich daarvoor aanmeldt een toegangscode, welke een jaar geldig zal zijn. U sluit dan een abonnement af met ons. U kunt u hiervoor aanmelden op de bestelpagina. NA betaling ontvangt u dan per e-mail een toegangscode. Een abonnement kost € 74,50 exclusief btw per jaar.

We registreren wie er met deze code inlogt. Als blijkt dat er meerdere IP-nummers (unieke nummers, waarmee herkomst is te traceren van iemand die inlogt) met uw toegangscode toegang vragen, dan

## Verkorte informatie voor de eigen rijder (www.erc.nl)

loopt u het risico dat we u zonder verdere kennisgeving verwijderen. Besloten moet tenslotte wel besloten blijven.

U kunt wel via e-mail een vraag aan ons stellen. Wij zullen die beantwoorden binnen een redelijke termijn. Als u geen vaste klant bent, dan is die mogelijkheid wel beperkt overigens, maar dat begrijpt u ook wel.

U kunt met het reactie formulier ook vragen om een gesprek. Hier zijn wel kosten aan verbonden. We rekenen voor een gesprek €235,- inclusief btw, doch exclusief eventuele reizen/-kosten (per reisuur €54,= inclusief btw). Een gesprek heeft als voordeel dat u zich een goed beeld kunt vormen of het nu wel of niet iets voor u is (bij starters), maar ook als er problemen zijn en een extern advies wel eens mag. We gaan rekenen tijdens dat gesprek en die gegevens krijgt u uiteraard en u krijgt gratis ook een jaar toegang tot het besloten deel van de website, waardoor alle informatie en rekenmogelijkheden tot uw beschikking staan. U kunt het advies ook bestellen via de bestelpagina.

## INFORMATIE?

Het Eigen Rijders Centrum geeft een tweetal informatieve boekjes uit, gericht op de startende eigen rijder en op de eigen rijder algemeen, onder de namen "HOE KUNT U EIGEN RIJDER WORDEN?" en "EEN EIGEN RIJDER IS EEN ONDERNEMER". Aan het eerste boekje is een vragenlijst toegevoegd waarmee men zich eventueel kan aanmelden of nadere informatie kan vragen. Daarnaast is een standaard VERVOERSOVEREENKOMST leverbaar in zowel Word, als Wordperfect formaat en uiteraard op papier. Sinds maart 2004 wordt tevens een WERKBLAD VOOR EXCEL GELEVERD, WAARMEE GECALCULEERD kan worden wat nu een vrachtauto kost, zowel als eigen rijder maar ook met een personeelslid.

Inhoud "**hoe kunt u eigen rijder worden?**" (17 pagina's A4):

- Waarom kiezen voor vrij ondernemerschap?
  - Wat is een eigen rijder?
  - De start als eigen rijder (wat moet ik doen).
  - Wie en wat is het Eigen Rijders Centrum? - Wat kan een eigen rijder verdienen?
- Met aanmeldingsformulier tevens aanvraag maken ondernemersplan

Inhoud "**Een Eigen Rijder is een Ondernemer!**" (45 pagina's A4):

- Inleiding
- 1. De ondernemingsvorm van uw bedrijf.
- 2. Het ondernemersplan: Marktanalyse, marketing en organisatie.
- 3. Het ondernemersplan en de financiële onderbouwing.
- 4. Het uitgewerkte ondernemersplan.
- 5. De financiële quick scan.
- 6. De kostprijscalculatie.
- 6-b De kostprijsberekening, een praktijkgeval.
- 7. De tweede auto
- 8. De vervoersovereenkomst
- 9. Verzekeringen.

De **standaard vervoersovereenkomst** is door u vrij te wijzigen.

De meeste mogelijkheden komen aan bod, waaronder uiteraard een brandstofclausule. Bedenk wel dat u dit alleen nodig heeft als u daadwerkelijk een overeenkomst gaat sluiten. Wat belangrijk is staat ook in het bovenvermelde boekje.

De **kostprijsberekening** geeft aan hoeveel u gaat verdienen bij een bepaalde omzet en kosten. Ook is de berekening bij uitstek geschikt voor het berekenen of nu wel of niet een tweede auto met een personeelslid moet worden overwogen. Het unieke is dat de berekening tot aan het netto te besteden bedrag per maand doorgaat. Wilt u even snel rekenen? Dat kan op onze website.

U kunt deze artikelen bestellen op de internetpagina [www.erc.nl/bestelpagina.html](http://www.erc.nl/bestelpagina.html). Hier zijn kosten aan verbonden, deze hebben we er bij vermeld.



## Verkorte informatie voor de eigen rijder (www.erc.nl)

Het boekje hoe kunt u eigen rijder worden mag u overigens ook gratis ophalen van het kantoor van het ERC.

Eigen Rijders Centrum  
Postbus 5  
8520 AA Sint Nicolaasga  
De Rijlst 8  
8521 NH Sint Nicolaasga  
tel. 0513-434146  
fax 0513-434272  
e-mail: [info@erc.nl](mailto:info@erc.nl)



kantoor Eigen Rijders Centrum van boven gezien

U kunt ook verzoeken om een eerste vrijblijvend gesprek zoals al eerder vermeld. Dit kan gewoon op een zaterdag of een avond. Hier zijn kosten aan verbonden (€235,- exclusief eventuele reiskosten, maar inclusief btw en een internet jaarabonnement op het besloten deel) en kan zowel bij ons op kantoor (geen reiskosten) als bij u (wel reiskosten).

Gewoon even bellen en vragen naar Tiede Boersma of Irma Alkema.