

Vergoeding van pakketbezorgers

Methodologische toelichting bij de berekening van de
minimumvergoeding




FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie

Vooruitgangstraat 50

1210 Brussel

Ondernemingsnummer: 0314.595.348

 0800 120 33 (gratis nummer)

 facebook.com/FODEconomie

 [@FODEconomie](https://twitter.com/FODEconomie)

 linkedin.com/company/fod-economie (tweetalige pagina)

 instagram.com/fodeconomie

 youtube.com/user/FODEconomie

 <https://economie.fgov.be>

Verantwoordelijke uitgever:

Séverine Waterbley

Voorzitter van het Directiecomité

Vooruitgangstraat 50

1210 Brussel

Internetversie

Overzicht van de berekening van de minimumvergoeding per uur voor pakketbezorging

Dit document geeft een overzicht van de berekening van de minimumvergoeding per uur voor pakketbezorging, zowel met een gemotoriseerd voertuig (zoals een bestelwagen) als met een fiets (gewone fiets, elektrische...). Die informatie is bedoeld om ondernemingen te helpen begrijpen hoe die kosten zijn samengesteld.

Waar moet u rekening mee houden?

Houd er rekening mee dat de bedragen in deze methodologische toelichting niet periodiek worden bijgewerkt. De meest actuele cijfers worden steeds gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad (officiële bron) en worden hernomen op de website van de FOD Economie.

Deze berekeningen zijn ontwikkeld door de Universiteit Antwerpen¹ in samenwerking met logistieke spelers en sectorfederaties² om een betrouwbaar kostenmodel te bieden. Alle waarden zijn exclusief btw.

Wat zijn de transportcategorieën?

De minimumkost per uur voor de bezorging van pakjes werd bepaald voor twee transportcategorieën, namelijk het **gemotoriseerd voertuig** en de **fiets**. Onder welke categorie de levering valt, is afhankelijk van het type rijbewijs (een gemotoriseerd voertuig betreft een voertuig waarvoor een rijbewijs van categorie B of hoger vereist is, voor een fiets is ofwel geen rijbewijs vereist ofwel een rijbewijs van categorie A, A1, A2 of AM).

De kostenberekening van het gemotoriseerd voertuig gaat uit van een bestelwagen (type Ford Transit/Peugeot Boxer) op diesel³. Bij de fiets gaat het om een elektrische cargofiets met een aankoopwaarde van 5.500 euro, afgeschreven op 3 jaar.

Welke inputparameters worden gebruikt?

Bij de berekening van beide categorieën wordt verder rekening gehouden met verschillende inputparameters die gebruikt worden voor de omzetting naar een kost per uur:

- het aantal gewerkte uren per dag (respectievelijk 9,32 en 7 uren),
- het aantal gewerkte dagen per maand (20,92 dagen bij beide categorieën),
- het aantal gereden kilometers per dag (respectievelijk 93,21 en 70 kilometers).

De inputparameters werden afgestemd met de sector.

¹ Geraadpleegde literatuur: Anderluh, A., Hemmelmayr, V. C., & Nolz, P. C. (2017). Synchronizing vans and cargo bikes in a city distribution network. *Central European Journal of Operations Research*, 25, 345-376. Arnold, F., Cardenas, I., Sörensen, K., & Dewulf, W. (2018). Simulation of B2C e-commerce distribution in Antwerp using cargo bikes and delivery points. *European transport research review*, 10(1), 1-13. Cárdenas, I., Beckers, J., & Vanelslander, T. (2017). E-commerce last-mile in Belgium: Developing an external cost delivery index. *Research in transportation business & management*, 24, 123-129. Carracedo, D., & Mostofi, H. (2022). Electric cargo bikes in urban areas: A new mobility option for private transportation. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 16, 100705. Fraselle, J., Limbourg, S. L., & Vidal, L. (2021). Cost and Environmental Impacts of a Mixed Fleet of Vehicles. *Sustainability*, 13(16), 9413. Palau J. (2021), Environmental impact and cost price analysis of electric cargo bikes and electric vans for freight transport.

² Het uiteindelijke kostenmodel werd opgesteld op basis van de inzichten in de kostenmodellen van een geschat aandeel van 25-40% van de post- en pakketmarkt.

³ Door de hoge aankoopkosten blijft een elektrisch voertuig op dit moment duurder (bv: Peugeot e-Boxer 62.630€ excl. BTW vs Peugeot Boxer 29.725€ excl. BTW).

Hoe zijn de kostenrubrieken verdeeld?

De minimumkost per uur is samengesteld uit vier kostenrubrieken:

1. de brandstofkost (of energiekost bij de elektrische cargofiets),
2. de arbeidskost,
3. de vaste voertuigkost,
4. de algemene kosten.

De **arbeidskost** is voor beide categorieën hetzelfde en bedraagt 25,5072 euro per uur voor het jaar 2023. Ze is gebaseerd op het paritair comité 140.03 in een bedrijf met 1 tot 9 werknemers. Dit bedrag is de som van het minimumloon inclusief de werkgeversbijdrage (21,70 euro per uur), de ARAB – vergoeding (1,72 euro per uur), de gemiddelde kost voor ziekteverzuim (0,69 euro per uur), betaalde feestdagen (0,58 euro per uur), arbeidsongevallen (0,76 euro per uur) en hospitalisatieverzekering (0,05 euro per uur). De bron voor de kostenberekening is de FOD WASO en de RSZ.

De **algemene kosten** omvatten algemene overheadkosten voor bijvoorbeeld administratie, boekhouding en planning (306,09 euro per maand). Daarnaast ook kledingkosten (200 euro per jaar of 16,67 euro per maand) en kosten voor gsm-aankoop en gsm-gebruik (200 euro per 2 jaar voor de aankoop en 20 euro per maand voor gebruik, ofwel in totaal 28,33 euro per maand). Omgerekend per uur, zijn de algemene kosten voor beide categorieën enigszins verschillend aangezien de inputparameters niet dezelfde zijn. Voor het gemotoriseerd voertuig komen de algemene kosten per uur daarmee uit op 1,80 euro per uur, voor de fiets op 2,40 euro per uur. De weerhouden waarden voor de verschillende kostencomponenten binnen deze rubriek zijn gebaseerd op informatie van het ITLB (het Instituut wegTransport & Logistiek België).

De **vaste voertuigkost** voor beide categorieën bestaat uit een afschrijvingskost (respectievelijk 426,29 en 152,78 euro per maand), een onderhoudskost (respectievelijk 93,33 en 125 euro per maand) en een verzekeringskost (respectievelijk 180 en 9 euro per maand). Specifiek voor het gemotoriseerd voertuig behoren daarnaast ook een bandenkost (28,99 euro per maand), keuringskost (5,57 euro per maand) en de verkeersbelasting (13,58 euro per maand) tot de voertuigkosten. Wanneer deze maandelijks kosten omgezet worden naar een vaste voertuigkost per uur, dan bedraagt deze voor een gemotoriseerd voertuig 3,83 euro per uur en voor een fiets 1,96 euro per uur. De gebruikt waarden in deze kostenrubriek komen voort uit sectorbevraging en/ of literatuuronderzoek⁴.

De **brandstofkost** voor het gemotoriseerd voertuig en de energiekost voor de elektrische fiets worden enigszins anders berekend. De brandstofkost hangt af van de dieselprijs en van het gemiddelde dieselverbruik. De gemiddelde dieselprijs wordt om de 6 maanden geactualiseerd aan de hand van de officiële maximumprijs zoals gepubliceerd op de website van de FOD Economie⁵. Voor het gemiddelde dieselverbruik is gewerkt met 12,50 liter per 100 km. Op basis van de gemiddelde dieselprijs voor de periode december 2023 – mei 2024, bedroeg de brandstofkost per uur hiermee 1,90 euro per uur. Bij de fiets bedraagt het energieverbruik per 100 km 500 w. Bij de initiële berekening bedroeg de elektriciteitsprijs 0,25 euro per kWh en de energiekost per uur kwam zo uit op 0,01 euro per uur. De elektriciteitsprijs voor kmo's wordt gepubliceerd op de website van de CREG⁶.

Wat is de minimumvergoeding?

Rekening houdend met de bovenstaande parameters, komt de minimumvergoeding voor het gemotoriseerd voertuig uit op 33,04 euro per uur, en voor de elektrische cargobike op 29,87 euro per uur⁷.

⁴ Met uitzondering van de keuringkost die gebaseerd is op informatie beschikbaar op autoveiligheid.be.

⁵ <https://economie.fgov.be/nl/themas/energie/energieprijzen/maximumprijzen/officieel-tarief-van-de>

⁶ Meer bepaald de elektriciteitsprijs voor kmo's met een verbruik tot 50.000 kWh. Zie: [Boordtabel | CREG : Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas](#)

⁷ Per km ligt de kost voor de elektrische cargofiets lager dan voor de bestelwagen. De densiteit van de leveringen is echter een fundamentele factor om het verhaal van een fietskoerier te laten kloppen, en dit blijkt in zeer veel gevallen nog moeilijk. Daardoor is de omslag van bestelwagen naar bakfiets verre van vanzelfsprekend.