



Brandstofclausule transport en distributie

Op alle tarieven van I&L Logistiek is een brandstofclausule van toepassing.

De brandstofprijs waarmee gerekend wordt betreft de adviesprijs van zwavelvrije Diesel aangegeven door BP (via TLN site) voor grootverbruikers. De basis brandstofprijs is in deze brandstofclausule vastgesteld op €1,00 per liter exclusief BTW. De brandstof-correctiefactor wordt maandelijks opnieuw vastgesteld. De gemiddelde brandstofprijs van de voorgaande maand wordt berekend op basis van alle maandagprijzen van een maand.

De systematiek van de brandstofclausule is als volgt:

1. De basisprijs (Pb) voor zwavelvrije diesel bedraagt €1,00
2. De actuele prijs (Pa) wordt vastgesteld op de eerste dag van iedere kalendermaand en levert een gewogen gemiddelde prijs op per maand in euro's (voortschrijdend) van diesel excl. BTW, zoals vermeld op de TLN website.
3. Het aandeel van de brandstofkosten in de kosten (A) is vastgesteld op 20% van het basistarief. Nb: dit is exclusief TOL-kosten en andere toeslagen.
4. De formule voor de stijging respectievelijk daling van de totale kosten / tarieven in procenten (Dt) als gevolg van een prijsverandering van de basisprijs als volgt te berekenen.

$$Dt = \frac{(Pa - Pb) * A}{Pb}$$

Energieclausule opslagactiviteiten en elektrisch vervoer

Op alle opslagtarieven van I&L Logistiek is een energieclausule van toepassing.

De energieprijs waarmee gerekend wordt betreft de energieprijs van elektriciteit 'stroom enkel' aangegeven door Audax Renewables zoals maandelijks [hier](#) gepubliceerd.. De basis energieprijs is in deze clausule vastgesteld op €0,174 per KWh exclusief BTW.

1. De basisprijs (Pb) voor elektriciteit bedraagt €0,174
2. De actuele prijs (Pa) wordt vastgesteld op de eerste dag van iedere kalendermaand en levert een gewogen gemiddelde prijs op per maand in euro's (voortschrijdend) van elektriciteit.
3. Het aandeel van de elektriciteitskosten in de kosten (A) is vastgesteld op 1,67% van het totale distributietarief.
4. De formule voor de stijging respectievelijk daling van de totale kosten / tarieven in procenten (Kv) als gevolg van een prijsverandering van de basisprijs als volgt te berekenen.

$$Kv = \frac{(Pa - Pb) * A}{Pb}$$

Congestieclausule prijsafspraken

Verkeerscongestie is een verstopping in het verkeersnetwerk, veroorzaakt door een (tijdelijke) verkeersvraag die groter is dan het aanbod van de verkeersinfrastructuur. Toenemende congestie op het hoofdwegennet (en steeds meer eveneens op het onderliggende wegennet) en afnemende bereikbaarheid in stedelijk gebied zijn productiviteitsverlagende factoren waarmee een vervoerder wordt geconfronteerd. De effecten daarvan zijn ritafhankelijk en zijn daarom in prijsafspraken (transport, distributienetwerk) niet uitgedrukt in absolute cijfers en dus ook niet meegenomen in de algemene kostenontwikkeling.

Kostenverandering (%) als gevolg van procentuele verandering gemiddelde rijnsnelheid

| Procentuele verandering rijnsnelheid | Aandeel congestiekosten in totale kosten | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 20% | 25% | 30% | 35% | 40% | 45% | 50% | 55% | 60% | 65% | 70% | 75% | 80% |
| - 3,0 % | 0,6 | 0,8 | 0,9 | 1,1 | 1,2 | 1,4 | 1,5 | 1,7 | 1,8 | 2,0 | 2,1 | 2,3 | 2,4 |
| - 2,5 % | 0,5 | 0,6 | 0,8 | 0,9 | 1,0 | 1,1 | 1,3 | 1,4 | 1,5 | 1,6 | 1,8 | 1,9 | 2,0 |
| - 2,0 % | 0,4 | 0,5 | 0,6 | 0,7 | 0,8 | 0,9 | 1,0 | 1,1 | 1,2 | 1,3 | 1,4 | 1,5 | 1,6 |
| - 1,5 % | 0,3 | 0,4 | 0,5 | 0,5 | 0,6 | 0,7 | 0,8 | 0,8 | 0,9 | 1,0 | 1,1 | 1,1 | 1,2 |
| - 1,0 % | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,5 | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,7 | 0,7 | 0,8 | 0,8 |
| - 0,5 % | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,4 |
| 0,0 % | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 0,5 % | -0,1 | -0,1 | -0,2 | -0,2 | -0,2 | -0,2 | -0,3 | -0,3 | -0,3 | -0,3 | -0,4 | -0,4 | -0,4 |
| 1,0 % | -0,2 | -0,3 | -0,3 | -0,4 | -0,4 | -0,5 | -0,5 | -0,6 | -0,6 | -0,7 | -0,7 | -0,8 | -0,8 |
| 1,5 % | -0,3 | -0,4 | -0,5 | -0,5 | -0,6 | -0,7 | -0,8 | -0,8 | -0,9 | -1,0 | -1,1 | -1,1 | -1,2 |
| 2,0 % | -0,4 | -0,5 | -0,6 | -0,7 | -0,8 | -0,9 | -1,0 | -1,1 | -1,2 | -1,3 | -1,4 | -1,5 | -1,6 |
| 2,5 % | -0,5 | -0,6 | -0,8 | -0,9 | -1,0 | -1,1 | -1,3 | -1,4 | -1,5 | -1,6 | -1,8 | -1,9 | -2,0 |
| 3,0 % | -0,6 | -0,8 | -0,9 | -1,1 | -1,2 | -1,4 | -1,5 | -1,7 | -1,8 | -2,0 | -2,1 | -2,3 | -2,4 |

Bron: Tabel 19 uit rapport Panteia Kostenontwikkeling in het wegvervoer 2024-2025

Aan de hand van deze tabel kan worden bepaald welk aandeel van de congestiekosten (loonkosten van de rij-uren) van toepassing is. Het aandeel loonkosten ten opzichte van de totale kosten betreft in onze sector 63%.

Rekenvoorbeeld: bij een afname van de gemiddelde rijnsnelheid van een route met 1,0% en een aandeel van 30% congestiekosten nemen de totale kosten 0,30% toe.

Een universele, onafhankelijke congestie-monitor is op het moment van opstellen van dit document nog in ontwikkeling bij Rijkswaterstaat (Rapportage Rijkswegennet).

Bij het opstellen van prijsafspraken voor transport en distributie houdt I&L Logistiek rekening met planning gebaseerd op een realistisch beeld op basis van de historische files.

Betaalbare, duurzame logistieke oplossingen

I&L Logistiek voert reeds actieve regie op haar transportplanningen en treedt met haar opdrachtgevers in contact om transportopdrachten zoveel als mogelijk buiten de files te laten plaatsvinden. Het openen van een eigen elektrische stadshub in Utrecht (2025) ter bevoorrading van de binnensteden is slechts een zichtbaar onderdeel van onze lange termijn duurzaamheidsstrategie van onze organisatie om hoogwaardige, fijnmazige distributie op het hoogste niveau te borgen en betaalbaar te houden. Met het huidige filebeeld in zicht behouden wij ons voor om indien absoluut noodzakelijk een congestietoeslag door te belasten.

Bij inwerkingtreding van een congestieclausule zullen wij u proactief informeren.