

# *opleiding eigen rijder*



- B** *bedrijfsmanagement*
- P** *personeelsmanagement*
- C** *calculatie*
- F** *financieel management*
- Wt** *wegvervoer taxi*
- Wb** *wegvervoer bus (inter)nationaal*
- Ig** *internationaal goederen*
- Wg** *wegvervoer goederen*

## Opleiding eigen rijder

*Bij tlec kunt u terecht voor de opleiding eigen rijder. Wij zijn met name gespecialiseerd in het diploma voor het goederenvervoer, maar uiteraard helpen wij u ook verder voor het ondernemersdiploma in het personenvervoer.*

- ✔ De eigen rijder opleiding voor het goederenvervoer (transport ondernemer)
- ✔ De eigen rijder opleiding voor het personenvervoer (bus ondernemer)
- ✔ De eigen rijder opleiding voor het personenvervoer (taxi ondernemer)

Het starten van je eigen bedrijf in het beroepsgoederen of beroepspersonenvervoer is geen alledaagse stap om te nemen. In de opleiding bij tlec komen alle elementen van bedrijfsvoering aan bod. Hiermee word je niet alleen voorbereid op het examen voor het ondernemersdiploma, maar krijg je de nodige basis elementen voor de dagelijkse praktijk. De cursus van tlec kan ook als prima basis dienen voor je ondernemersplan.

De eigen rijder opleiding voor het ondernemersdiploma is onderverdeeld in losse modules. De modules kunnen in eigen tempo gevolgd worden. Wij raden je bij voorkeur aan om ze één voor één af te werken, maar uiteraard mag je ze ook allemaal tegelijk volgen en in studeren. Zo bepaal je zelf jouw tempo.

Als zelfstandig ondernemer in het beroepsgoederen of beroepspersonenvervoer krijg je te maken met allerlei wettelijke regels. Dit begint al met het gaan starten met de onderneming. Je hebt namelijk een vergunning nodig voor je vervoersactiviteiten. Deze vergunning krijg je als je aan een aantal voorwaarden voldoet: vakbekwaam, kredietwaardig en betrouwbaar zijn. De vakbekwaamheid toon je aan met een erkend Ondernemersdiploma. Het ondernemersdiploma krijg je van het SEB als je slaagt voor de ondernemersexamens.

De eigen rijder opleiding is primair bedoeld voor de startende ondernemer. Maar de complete opleiding voor het ondernemersdiploma, of enkele modules van de opleiding kunnen ook waardevol zijn voor bijvoorbeeld de leergierige chauffeur, planners, bedrijfsleiders, kwaliteitsmanagers of middenkaderpersoneel.

***Met de opleiding van vandaag de kansen van morgen  
kunnen grijpen, vergroot uw kennis en kansen***

## Een transportbedrijf oprichten, eigen rijder worden of ZPP-er transport.

Velen hebben een droom (een missie hebben) en zullen daar ook nog vaak over denken (een visie bepalen). Maar er zijn er maar enkelen die dan ook de daadwerkelijk overstap maken naar het durven (een strategie bepalen) en de uiteindelijke uitvoering (de operatie). Het ondernemerschap is voor veel mensen een droom. Het volgen van de cursus vakbekwaamheid is de eerste stap om van droom en denken naar het daadwerkelijk doen over te gaan. De logica brengt u van A naar B. Maar vergeet niet dat uw verbeelding u overal kan brengen!

In het magazine Truckstar is een artikel verschenen over de eigen rijder. Hier wil ik in aanvulling op dit artikel graag verder uitleg geven.

Bij beleggingen (bijvoorbeeld) moet worden verwezen naar de financiële risico's. Een dergelijke waarschuwing zou op de deur van de kamer van koophandel ook niet misstaan. Let er op dat je wellicht op het punt staat om als ondernemer verder te gaan. Dit brengt ook enorme risico's met zich mee! En het is toch verbazingwekkend hoeveel mensen aan het ondernemerschap beginnen zonder zich af te vragen welke risico's er zijn. Vele bereiden zich niet of te weinig voor op de stap in het ondernemerschap.



## De ZZP-er in de transportwereld

De term ZZP is uitgevonden om aan te geven dat je een zelfstandige bent zonder personeel. In de afkorting is dus een belangrijk woord terug te vinden. Namelijk “zelfstandige”. Dat houdt in dat je een ondernemer bent en dus je als ondernemer moet gedragen, of te wel je hebt de verantwoordelijkheid over een onderneming. Je bent dus geen werknemer meer!

Vaak wil de ZZP-er zich toch nog meer vergelijken met de werknemer dan de ondernemer. Veelal hoor je klagen dat een ZZP in de bouw zich gewoon kan verhuren en in de transportwereld kan dat niet zomaar. Je moet wel in je achterhoofd houden dat je een ondernemer (onderneming) bent en geen werknemer, dus moet je de regels voor de ondernemer (onderneming) volgen.

Om een metselonderneming te zijn moet je geen metseldiploma hebben. Om een transportonderneming te mogen zijn moet je een transportvergunning hebben. Zo is dat nu eenmaal. Dus als ZZP in de metselwereld ben je eigenlijk een metselonderneming en die kan “gewoon” aan de slag. Maar als ZZP in de transportwereld ben je een transportonderneming en die hebben een vergunning nodig.

Vraag aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat

*Mag ik als zelfstandige mij als chauffeur nu wel of niet verhuren aan een beroepsvervoerder, dan wel een eigen vervoerder?*

Het antwoord van de Inspectie Verkeer en Waterstaat

*In uw mail vraagt u of het is toegestaan om u als zelfstandig chauffeur te verhuren aan een beroepsvervoerder. Dit is niet toegestaan, zoals u zelf al interpreteerde uit lid 1 van art. 2.11*

*Daarbij komt dat volgens lid 2a van art. 2.11 het vervoer voor rekening en risico van de vervoerder verricht moet worden.*

*Als u uw diensten ter beschikking stelt van een beroepsvervoerder dan bent u inderdaad zelf als transportonderneming aan het optreden. Op dit moment wordt u volgens lid 2a van art. 2.11 (dat het vervoer voor rekening en risico van de vervoerder wordt verricht) als vervoerder aangemerkt. En moet u over de transportvergunning beschikken. In deze situatie geeft de beroepsvervoerder het vervoer volledig uit handen en treedt u als vervoerder op.*

Voor de ZZP-er zonder eigen auto zijn er nog wel mogelijkheden. Je mag je dus niet zomaar verhuren aan een ander transportbedrijf ! Dit is illegaal ! In de Wet Wegvervoer Goederen, de wetgeving voor de transportwereld, is geregeld dat een transportonderneming geen chauffeurs mag te werk stellen die niet bij hen of bij een transportbedrijf in dienst zijn. Je kunt je dus niet zomaar als chauffeur aan een transportbedrijf verhuren.

Maar een transportbedrijf mag wel opdrachten aan andere transportbedrijven uitbesteden. Met je eigen transportvergunning ben je dus een zelfstandig transportbedrijf. Nu kun je je dus “verhuren” als transportbedrijf. Dat je daarbij geen eigen auto hebt is vergunning technisch geen probleem. De vergunning die je dan zelf hebt is namelijk persoonsgebonden en niet auto gebonden. Je kunt dus perfect de auto huren of in bruikleen krijgen van de opdrachtgever. Onze tip daarbij is dat je dat wel op papier zet (huur of bruikleen overeenkomst maken dus).

Vraag aan de NIWO:

*Mag ik ook mijn vergunning (en 1 bewijs) aanvragen om vervolgens een auto in te zetten die ik bij een verhuurmaatschappij huur. Soms kan ik ook een auto ter beschikking krijgen van een collega vervoerder (die heeft deze soms toch stil staan). Mag ik dit ook doen in plaats van kopen/leasen?*

Antwoord van de NIWO

*Jazeker. Het vergunningsbewijs wat wordt afgegeven is namelijk niet kentekengebonden, maar persoonsgebonden. Dus dit vormt geen enkel probleem voor u. Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.*

### **Wet Wegvervoer Goederen Artikel 2.11**

**Lid 1.** *Het is een vervoerder verboden vervoer te verrichten met gebruikmaking van bestuurders van vrachtauto's die niet bij hem in dienstbetrekking zijn.*

**Lid 6.** *Door overtreding van het verbod, bedoeld in het eerste lid, wordt niet langer voldaan aan de eis van betrouwbaarheid.*

**Definitie "Vervoerder" in de Wet Wegvervoer Goederen: de natuurlijke persoon, de rechtspersoon, de vennootschap zonder rechtspersoonlijkheid of de maatschap voor wiens rekening en risico het beroepsvervoer of het eigen vervoer wordt verricht;**

Je mag dus als transportonderneming geen chauffeurs inzetten die niet bij hem in dienst zijn (of via een uitzendbureau komen). Een transportbedrijf mag dus GEEN zzp-er inzetten. Het toch inzetten van een zzp-er kan grote gevolgen hebben voor het opdrachtgevende transportbedrijf. Het verliezen van de betrouwbaarheid houdt in dat je niet meer voldoet aan de eis van betrouwbaarheid, wat dan weer betekent dat je geen recht meer hebt op de vergunning. De opdrachtgever die een zzp inzet kan dus zijn eigen vergunning kwijt raken!

Hier wil ik bij opmerken dat het eigenlijk geen onderscheid maakt of het een beroepsvervoerder of een eigen vervoerder is die u inhuurt als we de wet bekijken.

Als men een zelfstandig ondernemer is en zich verhuurt als chauffeur aan een vervoerder dan mag men dat in het beroepsvervoer niet doen, dat is redelijk algemeen bekend. Echter hoort men vele zeggen dat als men zich aan een eigen vervoerder verhuurt dat wel zou mogen. Als echter de definitie *vervoerder* gebruikt wordt in artikel 2.11 mag zowel de beroepsvervoerder als de eigen vervoerder dus geen zelfstandige chauffeur inhuren (een chauffeur dus die niet bij hem in dienst is, dan wel via een uitzendbureau komt). Volgens de wet interpretatie mag de zzp-er zich dus ook niet verhuren als chauffeur bij een eigen vervoerder!

### **Eigen vervoer**

Niet alleen geldt het verbod uit 2.11 in het beroepsvoer, maar ook in het eigen vervoer! Je mag dus als vervoerder (of het nu beroepsvervoer of eigen vervoer is) geen gebruik maken van chauffeurs die niet bij je in dienst zijn of via een uitzendbureau komen. De tijdelijke uitleen zonder winstoogmerk, waar velen ook wel eens aan willen refereren, gaat trouwens ook niet op! Hoe wil je zonder winstoogmerk overleven? Je kunt als zzp-er in het transport dus alleen aan de slag als je zelf een vervoersvergunning hebt en daarbij het transport voor jouw rekening neemt.

## De belastingdienst

Merk wel op dat je als ZZP-er voldoende als bedrijf naar buiten treedt. Je moet een eigen identiteit hebben, zelf risico lopen, meerdere opdrachtgevers hebben en dergelijke. Dit zijn eisen die voor elk bedrijf gelden met betrekking tot de belastingdienst. Dus dit is niet iets specifiek voor de ZZP-er die in het transport werkt. Een eigen rijder is eigenlijk een zelfstandig transportondernemer met meestal één vrachtwagen (klein of groot) waarop deze zelfstandige transportondernemer dan ook zelf rijdt.

Lang niet iedereen die ondernemer wil zijn, is ondernemer voor de inkomstenbelasting. De wet en de rechtspraak stellen bepaalde eisen waaraan ondernemers moeten voldoen. Na uw aanmelding als ondernemer beoordeelt de belastingdienst aan de hand van uw omstandigheden of u aan die eisen voldoet. Uw aangifte inkomstenbelasting speelt bij die beoordeling soms ook een rol. Als u aan de eisen voldoet, bent u ondernemer voor de inkomstenbelasting.

De belastingdienst let bij de beoordeling op de volgende punten:

- ✓ *Maak je winst?* Zo ja, hoeveel? Als je alleen marginale winst hebt of structureel verlies lijdt, is het niet aannemelijk dat je winst gaat maken. Er is dan geen sprake van een onderneming.
- ✓ *Hoe zelfstandig is je onderneming?* Als anderen bepalen hoe je de onderneming moet inrichten en hoe je de werkzaamheden uitvoert, dan is er meestal geen sprake van een onderneming.
- ✓ *Beschik je over kapitaal (in de vorm van geld)?* Kapitaal is voor veel ondernemingen noodzakelijk. Je moet investeren in bijvoorbeeld reclame, inhuur van mensen en verzekeringen. Voldoende kapitaal om een onderneming te starten en enige tijd draaiende te houden, wijzen erop dat je mogelijk een onderneming hebt.
- ✓ *Hoeveel tijd steek je in de werkzaamheden?* Als je erg veel tijd aan een activiteit besteedt zonder dat dat rendement oplevert, is er meestal geen sprake van een onderneming. Je moet daarentegen wel voldoende tijd aan de werkzaamheden besteden om deze rendabel te maken.
- ✓ *Wie zijn je opdrachtgevers?* Je streeft ernaar meerdere opdrachtgevers te hebben, onder andere om betalings- en continuïteitsrisico's te verminderen. Wanneer je meerdere opdrachtgevers hebt, neemt je afhankelijkheid van een of enkele opdrachtgevers af en neemt je zelfstandigheid toe. Als je klantenkring echter voornamelijk uit je familie en vrienden bestaat, wordt je niet als ondernemer erkend.
- ✓ *Hoe maak je de onderneming bekend naar buiten?* Je bent voor uw bestaan afhankelijk van opdrachtgevers. Om ondernemer te zijn, moet je je voldoende kenbaar maken, bijvoorbeeld door reclame, een internetsite, een uithangbord of eigen briefpapier.
- ✓ *Loop je 'ondernemersrisico'?* Bestaat er een kans dat je opdrachtgevers niet betalen? Gebruik je de goede naam voor de uitoefening van je werkzaamheden? Bent je afhankelijk van de vraag naar en het aanbod van je producten en diensten? Loop je 'ondernemersrisico', dan heb je waarschijnlijk een onderneming.
- ✓ *Ben je aansprakelijk voor de schulden van je onderneming?* Ben je aansprakelijk voor de schulden van je onderneming, dan bent je ondernemer.

Als je als ZZP-er of eigen rijder dus voor maar één opdrachtgever werkt is het niet onverstandig om dit met de belastingdienst te overleggen. Het is niet onmogelijk om toch als ondernemer aangemerkt te worden door de belastingdienst als je maar voornamelijk één opdrachtgever hebt. Ga altijd in overleg met de belastingdienst hierover. Als je voornamelijk met één opdrachtgever werkt moet je bijvoorbeeld wel kunnen aantonen dat je ondernemers risico loopt en zelf investeringen doet. Als je een eigen auto hebt gekocht ben je toch al een eind op weg dus.

### **Verklaring arbeidsrelatie (VAR)**

Als je voor een opdrachtgever werkzaamheden uitvoert, is het in de praktijk vaak lastig om te bepalen of je een dienstbetrekking hebt, of je ondernemer bent of dat er sprake is van bijverdiensten. De belastingdienst daarom op verzoek mogelijk een 'Verklaring arbeidsrelatie' af. Met deze verklaring kun je vooraf relatieve zekerheid krijgen over de vraag of je inkomen uit een arbeidsrelatie als belastbare winst uit onderneming, belastbaar loon of belastbaar resultaat uit overige werkzaamheden wordt belast. De belastingdienst kan ook een 'Verklaring arbeidsrelatie' afgeven waarin staat dat je de werkzaamheden verricht voor rekening en risico van jouw vennootschap.

Als in de verklaring staat dat je 'winst uit onderneming' hebt of dat jouw 'inkomsten voor rekening en risico van uw vennootschap' zijn, dan hoeft de opdrachtgever over deze inkomsten geen loonbelasting/premie volksverzekeringen in te houden. Je bent dan ook niet verzekerd voor de werknemersverzekeringen.

Als in de verklaring staat dat je 'winst uit onderneming' hebt of dat jouw 'inkomsten voor rekening en risico van uw vennootschap' zijn, dan mag de opdrachtgever erop vertrouwen dat hij geen loonbelasting/premie volksverzekering en bijdrage Zvw hoeft in te houden en af te dragen. Ook niet als achteraf blijkt dat de verklaring onjuist is. Dit tenzij het voor de opdrachtgever overduidelijk is dat de afgegeven verklaring wel onjuist moet zijn, maar hij toch de verklaring heeft toegepast.

## **De rechtsvorm**

Je bedrijf heeft een juridische vorm nodig, een rechtsvorm. Welke rechtsvorm het beste past bij je hangt af van je situatie. Ben je alleen, of met meerdere. Fiscale overwegingen en aansprakelijkheid speelt ook een rol bij de keuze die je maakt. Meestal is de keuze tussen de eenmanszaak, de vennootschap onder firma (vof) of de BV. Er zijn nog andere rechtsvormen, maar deze drie zijn het meest voor de hand liggend. De rechtsvorm die je kiest bepaalt onder andere hoe de aansprakelijkheid bij schulden geregeld is en hoe de belastingen worden afgehandeld.

Bij bepaalde rechtsvormen, bijvoorbeeld de eenmanszaak, ben je als ondernemer met je gehele privé-vermogen aansprakelijk voor schulden van het bedrijf. Kies je voor een rechtsvorm met rechtspersoonlijkheid, zoals een bv, dan is in principe de BV aansprakelijk voor de schulden en jouw privé vermogen komt daarbij niet in het gevaar (zolang je maar netjes volgens de regels blijft werken uiteraard).

Als je kiest voor een rechtsvorm als de eenmanszaak of de vof dan betaal je inkomstenbelasting over de winst die gerealiseerd wordt. Je kunt daarbij vaak profiteren van aftrekregelingen. Een BV betaalt vennootschapsbelasting over de winst. De vuistregel is dat ondernemers met een relatief lage winst fiscaal beter af zijn met een eenmanszaak of vof.

Ben voorzichtig met het instappen in een vof constructie! Als je als eigen rijder samen met andere eigen rijders een vof opzet, of erbij instapt, ben je samen één bedrijf aan het vormen. Je kunt je afvragen in hoeverre je dan zelfstandig bent. Ook moet je je dan realiseren dat als één van de andere vennoten er een zootje van maakt, jijzelf ook in de problemen kunt komen, zelfs privé!

Wat je wel kunt overwegen is het bundelen van de krachten met andere eigen rijders op het gebied van inkopen. Je kunt bijvoorbeeld vaak bij leveranciers kortingen afdwingen bij het inkopen van grote hoeveelheden. Door samen in te kopen kun je ook die voordelen samen delen.

## De vergunning

Er zijn eigen rijders die met een vrachtwagen met een laadvermogen van maximaal 500 kilogram rijden. Deze ondernemer valt dan onder de categorie koeriers. Bij het vervoeren van goederen met een vrachtwagen met een laadvermogen van meer dan 500 kilogram heeft de eigen rijder een vergunning nodig voor het beroepsvervoer. De zogenoemde eurovergunning of communautaire vergunning.



Aan welke eisen moet een eigen rijder (transportbedrijf) in het algemeen voldoen?

- ✓ Hij moet een rijbewijs en chauffeursdiploma bezitten (als hij zelf rijdt)
- ✓ Hij moet een NIWO vergunning bezitten
- ✓ Hij moet ingeschreven staan bij de kamer van koophandel
- ✓ Hij moet een BTW nummer hebben
- ✓ Hij moet eventuele extra diploma's/certificaten bezitten bij bijzondere vormen van transport (denk aan gevaarlijke stoffen, afvalvervoer, dierenvervoer, LZV en zo verder)

Voor de meeste eigen rijders die als zelfstandig transportondernemer aan de slag gaan is het rijbewijs, het chauffeursdiploma en eventueel aanvullende diploma's/certificaten geen probleem, vaak is dat al in hun bezit.

Ook de inschrijving bij de kamer van koophandel en de belastingdienst is enkel een formaliteit.

De NIWO vergunning voor binnen- en/of buitenland 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. Dit startkapitaal moet bestaan uit risicodragend kapitaal, wat wil zeggen dat het geen geleend geld mag zijn bij bijvoorbeeld een bank. Met een verklaring van een accountant toont men dit aan bij de NIWO.

Overigens is de wettelijke eis dan wel € 9.000, in de praktijk moet je wel met meer rekening houden. Ga er gerust van uit dat je als je met een eigen auto aan de start wilt verschijnen je tegen de 60.000 € aan startkapitaal moet hebben! Immers aanschaf wagen (als je gaat leasen zul je ook zo'n 15.000 € tot 20.000 € euro moeten aanbetalen), diverse verzekeringen, brandstoffen en moet je voldoende geld hebben om de eerste 6 tot 8 weken te kunnen overbruggen.

2. Eis van betrouwbaarheid: Je toont dit aan met een integriteitverklaring beroepsvervoer (IVB), een soort verklaring van goed gedrag en zeden, die je via Justitie of de gemeente kunt aanvragen. Dit bewijs mag overigens niet ouder zijn dan 3 maanden

3. Eis van vakbekwaamheid: De bestuurder/eigenaar van een onderneming moet in het bezit zijn van een erkend vakdiploma beroepsgoederenvervoer. Bij de meeste eigen rijders is dat dan hijzelf. Als er sprake is van meerdere bestuurders/eigenaren is de bestuurder/eigenaar die vanuit de vestigingsplaats permanent en daadwerkelijk leiding geeft, degene die aan de vakbekwaamheidseis moet voldoen. Bij eigen rijders staat de NIWO vaak ook toe dat de partner de vakdiploma's kan inbrengen.

Veel eigenrijders laten dan ook hun partner het vakdiploma halen. Hoewel op zich daar niets mis mee is kleven er toch een aantal risico's hieraan. Ten eerste is het halen van een vakdiploma er niet voor niets. De kennis die men opdoet en bewijst via het halen van het examen heeft men nodig in de dagelijkse praktijk. Ten tweede moet de eigen rijder zich wel er wel bewust van zijn dat zijn/haar partner nu wel 'veel macht' heeft gekregen. Als de relatie stuk loopt zijn de gevolgen voor de eigen rijder vaak niet te overzien. Meestal gaat het stuk lopen van een relatie gepaard met ruzie (hoeft niet altijd, maar toch). Bij het wegtrekken van de vakbekwaamheid door de partner staat de eigen rijder dan met letterlijk lege handen, want zonder vakbekwaamheid heeft het bedrijf geen recht op de vergunning en mag dan ook geen transporten meer uitvoeren.

Ook het wegvallen van een partner door overlijden is op zich al geen fijn vooruitzicht, maar ook dan verdwijnt de vakbekwaamheid uit het bedrijf. De eigen rijder heeft nu wel in principe 1 jaar de tijd om in zijn bedrijf opnieuw een vakbekwaamheid in te brengen. Ons advies is dan ook dat de eigen rijder zelf zijn papieren haalt. Bovendien lijkt het ons ook een prettige gedachte dat je als eigen rijder, ondernemer dus, zelf de touwtjes in handen hebt met de daarbij behorende achtergrond kennis. Een eigen rijder is wel degelijk een ondernemer met alle lusten en lasten.

In de huidige trend is te merken dat steeds meer grote bedrijven zich gaan toeleggen op de (logistieke) kernactiviteiten. Het vervoer van hier naar daar past daar vaak niet meer bij. Ook de toenemende loonkosten en het moeilijk kunnen 'afscheid nemen' van personeel maakt het voor bedrijven steeds interessanter om in plaats van eigen voertuigen en chauffeurs een eigen rijder in te zetten. Dit betekent dat er steeds meer charters/eigenrijders komen en er dus een groeiemarkt ontstaat.

## De auto

Een eigen vrachtwagen kopen is misschien wel één van de meest emotionele dingen die een eigen rijder doet. Uiteraard is volgens u natuurlijk Scania (of DAF of Volvo of... ) het merk. Maar wellicht is het toch niet onverstandig om bij andere merken te gaan kijken. Informeren kost je alleen tijd. Maar alleen kiezen voor de goedkoopste optie is ook niet de juiste weg. Maak een afweging tussen waar je je prettig mee voelt (je moet er tenslotte de hele dag of week mee werken) en wat het je kosten gaat. En niet alleen de aanschafprijs speelt een rol. Ook het onderhoud, verbruik en de restwaarde zijn belangrijke factoren. Overigens kun je er eens over denken bij het kopen van een auto om bij de zuider- of oosterburen een auto te kopen. Je kunt (indien je over een btw nummer beschikt) de auto in principe met 0% BTW ICT tarief kopen, scheelt alweer het voorfinancieren van de BTW.



Overigens kun je er eens over denken bij het kopen van een auto om bij de zuider- of oosterburen een auto te kopen. Je kunt (indien je over een btw nummer beschikt) de auto in principe met 0% BTW ICT tarief kopen, scheelt alweer het voorfinancieren van de BTW.

Vergeet ook niet de mogelijkheden voor subsidies en extra aftrekposten. Je accountant en dealer kan je over het een en ander wellicht informeren.

Lease is ook een goede optie vandaag de dag. Je kunt kiezen uit hoofdzakelijk financiële lease (lenen) en operationele lease (huren).

Het is gewoon een kwestie van rekenen en wat wil je? Bij kopen en financiële lease is de auto (uiteindelijk) van jou. Bij operationele lease geef je de auto na de huurperiode weer terug en dus ligt dan het risico van de restwaarde ook bij de leasemaatschappij.

### Operationele lease/huur

Het grote voordeel van deze leasevorm is dat de financiële positie van je onderneming niet negatief beïnvloedt wordt, in tegenstelling tot andere financieringsproducten. Bovendien blijft de ruimte binnen het rekening-courant krediet intact.

Handelspartners van ondernemingen kijken steeds vaker naar de financiële positie van de onderneming waarbij met name de solvabiliteit en cashflow bekeken worden. Operationele lease/huur zorgt voor betere balansratio's en flexibel zakendoen. De maandelijkse huurtermijnen worden vermeerderd met BTW, welke voor je (meestal) fiscaal verrekenbaar zijn. De leasetermijnen worden op de resultatenrekening als kosten geboekt. De auto komt dan ook niet op de activazijde (bezit) van je balans te staan (off balance financiering), maar er komt ook geen schuld op de passiva zijde.

Na afloop van de huurperiode kun je als huurder optioneel de goederen in economisch- en juridisch eigendom verkrijgen tegen een reële restwaarde van tenminste 7,5% van de fiscale kostprijs. De zogenoemde koopoptie is conform de in Nederland geldende leaseregeling.

## **Financiële Lease**

Deze leasevorm heeft het karakter van een geldlening. Je kunt investeren zonder een beroep te doen op je eigen middelen waardoor de liquiditeitspositie van je onderneming sterk blijft. Evenals bij operationele lease/huur is de auto normaal gesproken het onderpand. Banken en leasemaatschappijen koppelen regelmatig andere zekerheden aan de leasetransactie, zodat er toch sprake is van geïntegreerde kredietverlening, hetgeen de financieringsmogelijkheden van je onderneming kan beperken.

Financiële Lease heeft basis dezelfde uitwerking op je balans als een contante betaling waardoor het recht op investeringsaftrek blijft bestaan. De volledige BTW van de investering dien je vaak middels een BTW factuur vooraf aan te voldoen. Uiteraard kun je deze direct met je BTW aangifte verrekenen. Het netto investeringsbedrag neem je op in de balans als schuld waardoor je op de investering kunt afschrijven.

Na afloop van de leaseperiode, als je aan al je verplichtingen uit hoofde van de lease-overeenkomst hebt voldaan, verkrijgt je het volledig eigendom door de vooraf vastgestelde (symbolische) koopsom te voldoen.

## **De opdrachtgever**

Een belangrijke keuze die er gemaakt moet worden is de opdrachtgever. Denk daar niet te licht over, immers deze bepaalt vaak de prijs en zorgt ervoor dat jij aan het werk bent en zorgt daarmee ook je inkomen (en voor je gezin). Dat is redelijk algemeen marketing natuurlijk. Je opdrachtgever is je klant en de klant zorgt voor je boterham. Jij bent afhankelijk van je klanten en de klant niet van jou!

De betalings- en omgangsmoraal van een opdrachtgever is van groot belang. Je klant (opdrachtgever) heeft dezelfde doelstellingen als jij. Zij streven naar een winstmaximalisatie en kostenminimalisatie. Onderhandelen met je opdrachtgever is dus van belang. Normaal gesproken verkoopt een ondernemer zijn producten niet onder kostprijs aan een klant. Jij als dienstverlener zult dus ook niet je diensten onder kostprijs verkopen, toch? Uiteraard zul je wel eens ritten doen tegen kostprijs, net zoals een ondernemer zijn producten ook wel eens tegen kostprijs verkoopt. Maar zorg dan wel dat er een andere rit tegen over staat die goed betaald is. Op je heenrit heb je een goede prijs, op de terugrit een rit tegen kostprijs. Een heen en terugrit tegen of onder kostprijs houdt je niet lang vol!

Om werk te vinden als eigen rijder zijn er een aantal wegen. Uiteraard is de telefoon of een bezoek aan mogelijk bedrijf waar je voor wilt rijden een optie. Bedenk wel dat een eerste indruk dan erg belangrijk is. 15% van het succes hangt af van de kennis en 85% van de eerste indruk. Vergeet daarbij trouwens ook niet dat het 5x meer energie kost om nieuwe klanten te werven dan bestaande klanten te houden. Ben dus zuinig op de klanten die je hebt. Leg ook je oor overal goed te luisteren en zoek eens in je eigen netwerk en buurt, het werk is vaak dichterbij dan je denkt.

Realiseer je dat de gevestigde bedrijven natuurlijk iets betrouwbaarder en stabiel zijn als de net nieuwe bedrijven. Vooral grotere bedrijven zoeken regelmatig een eigenrijder, vandaag de dag kun je in vakbladen en op internet al diverse aanvragen vinden.

Omzet of opbrengst is overigens niet alles! Veel omzet is nog geen winst! Een iets mindere opbrengst is soms beter dan nooit betaald krijgen, maar niet altijd. Het licht uit je ogen rijden kun je bijna overal wel. Maar vraag je af of dat wel de bedoeling is. Als je het niet op een normale manier kunt verdienen, is het misschien eens tijd om te zoeken naar andere opdrachtgevers.

Bij een kleiner bedrijf geeft met vaak een betere prijs en beleeft men meer plezier in het werk, maar het is soms ook met een meer Franse slag geregeld.

Je moet eerst bepalen wat je wilt gaan doen en dan de opdrachtgever erbij zoeken, dus het juiste marktsegment afbakenen. Je mogelijke toekomstige opdrachtgever wil ook graag weten hoe je kennis en kunde is van het segment dat je bedient. Praktijkervaring speelt dus zeker ook een rol.

## Een checklist om na te gaan of je iets kunt betekenen voor elkaar

- ✓ Wat houden de werkzaamheden in en welk soort voertuig is daarvoor nodig
- ✓ Gewichten en volumes
- ✓ Aantal los- laadadressen en los- en laadmethoden.
- ✓ Zijn het dag- of nachtritten. Komt er weekend werk bekijken.
- ✓ Hoe ga je betaald krijg. Per kilometer, per dag, per uur, per opdracht, per ton, per pallet....
- ✓ Zijn er per periode gegarandeerde kilometers of gegarandeerde omzet
- ✓ Let op voor het fenomeen van betalingskortingen als de opdrachtgever je factuur sneller voldoet, dat kost in de regel aardig wat procenten.
- ✓ Vergoedingen die door de opdrachtgever of door jezelf moeten worden voldaan (wachturen, tolwegen, Duitse maut, ferry's/treinen, eurovignet)
- ✓ En vergeet je privé niet! Staat thuis erachter?

## Screen je opdrachtgever!!

- ✓ Check btw nummers en kamer van koophandelnummers
- ✓ Wantrouw allerlei VOF of BV constructies (kijk in het handelsregister van de KvK)
- ✓ Graydon kan ook een (betaalde) bron van informatie zijn
- ✓ Praat met andere eigen rijders, bedrijven, klanten, leveranciers en banken

## Wat kun je verdienen

Je inkomen wordt eigenlijk maar door twee factoren bepaald:

1. Wat is je omzet via je opdrachtgever(s).
2. Welke kosten heb je.

Er zijn eigen rijders, die gewoon niet kunnen (lees willen) rekenen en denken dat hun opdrachtgever de beste is, ook al liggen de betalingen 6 maanden achter ?!

Je moet aan het eind van het jaar een winst kunnen maken met je bedrijf (eenmanszaak) om je zelf loon te kunnen betalen. De winst vult het eigen vermogen van het bedrijf aan en uit het eigen vermogen van het bedrijf kunt je jouw privé onttrekkingen doen.

Bij een BV moet er voldoende geld verdient worden om je loon (zijnde loonkosten voor de BV) te kunnen voldoen.

In het voorbeeld beperk ik me tot een eenmanszaak. In de eenmanszaak is er geen loonkost voor jezelf, maar moet je jouw loon via het eigen vermogen van de zaak kunnen uitkeren. En het eigen vermogen wordt gevoed door de winst. (Bij een BV lees je dan maar in plaats van winst loonkosten voor jezelf).

Als we kijken naar puur het operationele werk (laden, lossen en rijden) moet je met een werkweek van 50-70 uur er toch absoluut wel komen. Heb je een langere werkweek nodig, dan zit er iets fout. Als ondernemer maak je meestal meer uren dan een werknemer, dat is normaal. Maar je moet je basisloon toch wel verdienen met niet al te veel extra uren. De uren die boven de 50-70 komen zijn voor zaken die een werknemer niet heeft, maar een ondernemer wel zoals facturatie, acquisitie en dergelijke.

Laten we er eens vanuit gaan dat je aan het eind van het jaar wil leven van 33.000 euro per jaar. Dat is dan 2.750 euro. Om hier van te leven zul je in ieder geval een winst moeten realiseren van pakweg 55.000 euro. In de tabel hieronder zie je dit opgebouwd:

	winst	voor de belastingdienst	voor jezelf
1e schijf	€ 18.218,00	€ 6.093,92	€ 12.124,08
2e schijf	€ 14.519,00	€ 6.090,72	€ 8.428,28
3e schijf	€ 21.628,00	€ 9.083,76	€ 12.544,24
totalen	€ 54.365,00	€ 21.268,40	€ 33.096,60

Hier moeten ik wel opmerken dat er geen rekening is gehouden met belastingvermindering zoals de heffingskorting en arbeidskorting, startersaftrek, ondernemersaftreken en investeringsaftrekken. Maar aan de andere kant ga ik ook geen rekening houden met het feit dat je nog zelf voor je pensioen moet gaan sparen en je arbeidsongeschiktheid moet regelen.

Dus om 55.000 euro winst te behalen is dat daar al een minimum omzet van 1.145 euro per week nodig. Ik ben er dan uitgegaan dat je 48 weken per jaar gaat rijden. (ga nu niet rekenen met 52 weken, tenzij je geen behoefte hebt aan rust, vakantie, kerstdagen en tijd voor het onderhoud van de auto).

Nu de kosten voor het bedrijf. We tellen met 150.000 kilometer per jaar, wat overeen komt met een gemiddelde van 3.125 kilometer per week. Daar zitten we wel al aardig aan het maximum. Immers bij een gemiddelde snelheid van 60 kilometer per uur en dan 50 rijduren is per week 3.000 kilometer. Wij nemen de gemiddelde brandstofprijzen over de 2009 en 2008. De belangrijkste kosten eens bij elkaar:

150.000 kilometer : 3 = 50.000 liter aan gemiddeld 0,907 = 45.350 euro

Een beetje op je brandstofverbruik letten kan al veel opleveren. Stel je verbruik is niet 3 kilometer per liter, maar 3,3 kilometer per liter:

150.000 kilometer : 3,3 = 45.455 liter aan gemiddeld 0,907 = 41.227 euro

Dus 300 meter zuiniger rijden per liter bespaart je ruim 2.000 euro. Kun je toch mooi van op vakantie lijkt me.

Voor reparatie, onderhoud en banden nemen we een post van 9.000 euro.

De belastingen, het eurovignet en de verzekering 7.000 euro.

Afschrijving van het voertuig 16.000 euro per jaar. (waardevermindering van je auto, dit geld heb je nodig om straks een nieuwe te kopen of nu je lening af te lossen)

Rentekosten 2.500 euro per jaar (vergoeding voor het beschikbaar stellen van geld door jou of door een bank)

Telefoonkosten per jaar 4.000 (dat is maar 80 euro per week ongeveer, let op je belgedrag in het buitenland !)

Kosten verblijf onderweg 7.000 euro (48 weken, 5 dagen, 25 euro per dag) overigens, zie ook [http://www.belastingdienst.nl/zakelijk/verblijfskosten\\_eigen\\_rijders/](http://www.belastingdienst.nl/zakelijk/verblijfskosten_eigen_rijders/)

Je accountant, kantoorkosten, vergunningkosten en onvoorziene kosten 15.000 euro per jaar.

Dus alles bij elkaar zo'n 106.000 euro per jaar aan kosten. (let op je loon is nog niet geteld !). Als we het loon erbij tellen komen we op 161.000 euro per jaar aan omzet wat minimaal nodig is. Bij een inzet van 48 weken, 240 dagen, 150.000 kilometer is dat:

- ✓ 3.354 euro per week
- ✓ 671 euro per dag
- ✓ 1,07 euro per kilometer

De belangrijkste variabele die je hebt is je eigen loon. In de onderste tabel zijn we uitgegaan van de basiskost van 106.000 euro voor het voertuig. Het loon (voor belasting!) hebben we dan in stappen van 5.000 euro verhoogd met de bijbehorende kilometerprijs ernaast. Dus bij een loon voor belasting van 30.000 euro hoort een minimum kilometerprijs van 0,93. Nadat je de belasting over je loon hebt betaald blijft er voor jou van deze 30.000 zo'n 20.000 euro over om van te leven (dat is 1.667 euro per maand).

Loon voor belasting	Kilometerprijs nodig
€ 10.000,00	€ 0,77
€ 15.000,00	€ 0,81
€ 20.000,00	€ 0,84
€ 25.000,00	€ 0,87
€ 30.000,00	€ 0,91
€ 35.000,00	€ 0,94
€ 40.000,00	€ 0,97
€ 45.000,00	€ 1,01
€ 50.000,00	€ 1,04
€ 55.000,00	€ 1,07
€ 60.000,00	€ 1,11
€ 65.000,00	€ 1,14
€ 70.000,00	€ 1,17
€ 75.000,00	€ 1,21
€ 80.000,00	€ 1,24

De gehele berekening hierboven is simpel opgezet! Het is als je gaat rekening houden met allerlei belastingregels een pak ingewikkelder. Op de site [www.tlec.nl](http://www.tlec.nl) staat een spreadsheet met een rekenmodule erin.

Let op dat hier is uitgegaan van een eenmansbedrijf als rechtsvorm. De winst die wordt behaald is uiteindelijk het loon waar jij van moet leven. De belastingdienst kijkt naar je winst en daar betaal je belasting over. Dus als je een winst hebt van 55.000 euro en je zou bij wijze van spreken maar 10.000 euro per jaar uit het bedrijf nemen om van te leven, dan nog reken je met de fiscus af over 55.000 euro en niet over de 10.000 euro!

Een laatste opmerking tenslotte. Merk op dat alle berekeningen zijn gemaakt op 150.000 betaalde kilometers! Er zijn geen lege kilometers opgenomen.

## **Creditfactuur**

Er zijn nog steeds een behoorlijk aantal eigen rijders die een creditfactuur van hun opdrachtgever ontvangen voor hun verrichtte werkzaamheden. Een creditfactuur wil zeggen dat men iemand crediteert. Een opdrachtgever heeft dan nooit geld van een eigen rijder tegoed voor zijn normale werkzaamheden, alleen bij schade aan de lading of andere afspraken die gemaakt zijn. Het is niet mogelijk om als een opdrachtgever niet betaalt deze opdrachtgever na aanmaningen bij een deurwaarder aan te melden als zijnde een wanbetaler.

De deurwaarder stelt dat de opdrachtgever veel geld van u tegoed heeft, gezien dat hij de opdrachtnemer crediteert. Men heeft wettelijk gezien geen enkel recht op betaling van de werkzaamheden die verricht zijn voor de opdrachtgever.

Stuur altijd zelf een factuur naar de opdrachtgever, deze factuur heeft wel rechtskracht. Zet onder de factuur altijd de betalingstermijn, wanneer u dit niet doet, mag de opdrachtgever ook in 2080 betalen of later en is via de rechtbank niet tot betaling van de facturen te dwingen.

Boekhouden is voor de meeste eigen rijders (ondernemers in het algemeen) niet de leukste bezigheid en besteden er dan vaak ook geen of te weinig aandacht aan. Als je het echt niet ziet zitten is het wellicht ook het beste om het uit te besteden. Maar op zijn mist een beetje kennis over boekhouding en jaarstukken kan geen kwaad om je boekhouder dan te controleren.

Maar het zelf voorbereiden van je boekhouding scheelt tijd voor de boekhouder (tijd die jij moet betalen). Je kunt al eens beginnen met alle documenten netjes te ordenen. Maar je kunt vaak zelfs al de meeste dingen zelf in een boekhoudprogramma op een laptop zetten (tijdens wachturen bijvoorbeeld). Het is zo moeilijk niet, met de cursus financieel management krijg je de basis al, bij het kopen van een boekhoudpakket kun je dan vaak ook een cursus volgen hoe het werkt en laat je boekhouder helpen bij het inrichten van het boekhoudpakket. En je zult zien, het valt wel mee. Laat je in het begin vooral helpen en voorlichten door je boekhouder.

## Neem de tijd en bereid je voor

- Zorg voor een goede boekhouder/accountant
- Durf je eigen boekhouding te doen (scheelt weer in de kosten voor de boekhouder), maar laat de boekhouding wel door hem controleren, na een tijdje merk je dat je veel zelf kunt, zelfs de BTW aangifte.
- Let op dat je over de winst belasting betaald, maar die komt meestal later pas, nadat je een definitieve aangifte hebt gedaan. Betaal dus beter vooruit aan de belastingdienst, dan wen je alvast aan die blauwe brieven (hoewel wennen...)
- Wordt niet te afhankelijk van één klant.
- Groeien is gevaarlijk, je hebt er veel geld voor nodig.
- Factureer zo snel mogelijk
- Houdt je banksaldo's en dergelijke in de gaten
- Let op dat het geld op je banksaldo niet allemaal van jou is. Er moet nog btw en inkostenbelasting betaald worden.
- Praat met mensen om je heen, durf advies te vragen
- Blijf luisteren naar je klanten
- Vraag bij de belastingdienst om de brochure handboek ondernemer (<http://www.belastingdienst.nl/download/1042.html>)
- Volg de cursus niet omdat je het papiertje moet halen, maar ook omdat je er veel voor de praktijk van leert
- Wij staan niet alleen tijdens de cursus klaar met raad en daad, ook maar daarna kun je altijd vragen om raad
- Doe de cursus en het examen zelf, laat het niet doen door je partner.
- Denk eens goed na over een brandstofclausule/overeenkomst met je klant
- Wees nooit agressief of onbeleefd tegen ambtenaren, ook al heb je alle gelijk van de wereld.
- Teken bij aflevering aan de geadresseerde van de goederen nooit zelf de vrachtbrief af, want bij diefstal van de goederen, wijst de ontvanger alle verantwoordelijkheid af.
- Sluit altijd de deuren van je vrachtwagen af.
- Neem nooit je origineel mee van je vervoersvergunning, die ligt op kantoor/thuis! In de auto heb je bij je het (originele) gewaarmerkte kopie van de eurovergunning
- Maak een ondernemersplan, niet alleen voor de bank, maar vooral voor jezelf (koop het boekje "zo maak je een ondernemersplan" van Roel Grit Wolters-Noordhoff bijvoorbeeld).
- Onze cursus is eigenlijk een ondernemersplan. Alle elementen zitten erin, pik eruit wat je nodig hebt en stem het af op je eigen onderneming.
- Leg je ondernemersplan aan de bank voor, ook al heb je geen geld van ze nodig, ze kunnen je van de nodige kritiek voorzien
- Vergeet niet dat je nu ondernemer wordt en niet "je hobby voor jezelf gaat uitvoeren" !

## **Wet wegvervoer goederen**

Op 1 mei 2009 trad de nieuwe Wet wegvervoer goederen (WWG) in werking. Uitgangspunt van de nieuwe wet is dat niet meer geregeld wordt dan in Europa is voorgeschreven. De nieuwe wet kwam in de plaats van de Wet goederenvervoer over de weg (WGW). Doelstellingen van de nieuwe wet (WWG):

- ✓ Versobering van de regelgeving;
- ✓ De inschrijvingsplicht van het eigen vervoer wordt geschrapt;
- ✓ Vermindering van de administratieve lasten;
- ✓ Verbetering van de handhaafbaarheid van de regelgeving.

## **Inhoud van de nieuwe wet (WWG)**

- ✓ Regels voor de toegang tot de markt van het binnenlands en het grensoverschrijdend beroepsvervoer en eigen vervoer in Nederland en het grensoverschrijdend beroepsvervoer dat door de in Nederland gevestigde vervoerders wordt verricht.
- ✓ Eisen voor de toegang tot het beroep van beroepsvervoerder voor in Nederland gevestigde vervoerders.
- ✓ Taken, inrichting en financiering van de Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO).
- ✓ Regels voor het toezicht op de NIWO door de minister van Verkeer en Waterstaat.
- ✓ Toezicht op de naleving van de bestuursrechtelijke en strafrechtelijke handhaving van het bij krachtens de Wwg bepaalde.
- ✓ Intrekking van de Wgw met de bijbehorende overgangsbepalingen en met de benodigde aanpassing van andere wetten.

## **Belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige wet (WWG)**

- ✓ Aparte vergunning voor binnenlands vervoer vervalt
- ✓ De Eurovergunning geldt voor binnenlands en grensoverschrijdend vervoer
- ✓ Eis van kredietwaardigheid: minimum wordt verlaagd naar € 9.000
- ✓ Eis van betrouwbaarheid: verklaring omtrent gedrag wordt vervangen door integriteitverklaring
- ✓ NIWO kan last onder dwangsom opleggen
- ✓ NIWO heeft vervoerenquête niet langer als wettelijke taak
- ✓ Inschrijvingsplicht eigen vervoer geschrapt
- ✓ Invoering van mede-aansprakelijkheid van anderen (bijv. verlader, afzender of expediteur) dan de vervoerder

## **Wat wijzigt er niet?**

In het wetsvoorstel was voorgesteld om de vergunningplicht te laten gelden voor vrachtauto's met een maximaal toegelaten gewicht van meer dan 3.500 kg in plaats van het toegestaan laadvermogen van 500 kg zoals dat onder de Wgw geldt. Daarnaast was voorgesteld om de eis van dienstbetrekking voor chauffeurs te laten vervallen. Deze voorstellen zijn echter verworpen.

- ✓ Ondergrens voor vergunningplicht blijft 500 kg laadvermogen voor binnenlands vervoer
- ✓ Eis van dienstbetrekking blijft gehandhaafd
- ✓ Vrachtbrief blijft verplicht

### **Veranderingen voor bedrijven met een Eurovergunning**

De Eurovergunning is vanaf datum inwerkingtreding nieuwe wet geldig voor zowel binnenlands als grensoverschrijdend vervoer. De binnenlandse vergunning van de ruim 10.000 bedrijven met een Eurovergunning vervalt, hetzelfde geldt voor de binnenlandse vergunningbewijzen op de voertuigen. Bedrijven die met een deel van hun wagenpark uitsluitend binnen Nederland rijden en voor dit deel alleen een binnenlands vergunningbewijs op het voertuig hebben liggen, kunnen tegen gereduceerd tarief de binnenlandse bewijzen omwisselen voor Eurovergunningbewijzen. Voor verlenging van de Eurovergunning zal onder de nieuwe wet een tarief gelden van € 120. Een Eurovergunning is vijf jaar geldig.

### **Overgangsregeling voor bedrijven met uitsluitend een binnenlandse vergunning**

Voor bedrijven die vòòr inwerkingtreding van de nieuwe wet uitsluitend over een binnenlandse vergunning beschikken geldt een overgangsregeling. Hun binnenlandse vergunning blijft geldig zolang het bedrijf dezelfde rechtsvorm houdt en de vakbekwame bestuurder van het bedrijf niet verandert. Zodra de vakbekwame bestuurder of de rechtsvorm verandert, dan moet er een Eurovergunning worden aangevraagd, waarvoor zowel het vakdiploma binnenland als het vakdiploma buitenland vereist is. Ongeveer 2.200 bedrijven gaan onder deze overgangsregeling vallen.

### **Verandering voor nieuwe transportbedrijven**

Om een bedrijf te beginnen in het beroepsgoederenvervoer over de weg, moet een vergunning aangevraagd worden bij de NIWO. Dat kan onder de nieuwe wet alleen een aanvraag voor een Eurovergunning zijn, waarmee zowel binnenlands als grensoverschrijdend vervoer gedaan mag worden. De bestuurder van de onderneming moet beschikken over het vakdiploma binnenland en het vakdiploma buitenland.

### **NIWO-vervoerenquête gaat over naar het CBS**

De vervoerenquête is onder de nieuwe wet niet langer een wettelijke taak van de NIWO, de gegevensverzameling is niet opgenomen in de nieuwe wet (WWG). Dit betekent niet dat de vervoerenquête komt te vervallen. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) neemt de vervoerenquête in zijn geheel over van de NIWO. Wel is met het CBS overeengekomen dat de NIWO nog enige tijd de afhandeling van de enquêtes, die in 2008 zijn uitgestuurd, gaat verzorgen.

Met ingang van statistiekjaar 2009 vraagt het CBS de gegevens uit bij de beroepsvervoerder. Het CBS doet dit op basis van de CBS-wet en Europese regelgeving. Deze regelgeving betreft de verplichting van elke lidstaat om communautaire vervoergegevens aan het Europese Bureau voor de Statistiek (Eurostat) door te geven. De oude wet verplichtte beroepsvervoerders gegevens over het verrichte vervoer te verstrekken aan de NIWO. De NIWO verzamelde deze gegevens via de zogenaamde vervoerenquête. Om de administratieve lasten te verlichten is de vervoerenquête in de afgelopen jaren al sterk vereenvoudigd. Verdere stappen ter vereenvoudiging en lastenverlichting hebben binnen het CBS de aandacht en zullen naar verwachting in 2009 worden gezet.

### **Eis van kredietwaardigheid**

Eén van de drie kwalitatieve eisen om voor een Eurovergunning in aanmerking te komen is de kredietwaardigheid, de financiële draagkracht van het bedrijf. De nieuwe wet (WWG) sluit aan bij de Europese norm: € 9.000 voor de eerste vrachtauto en € 5.000 voor iedere volgende vrachtauto. In Nederland moet kapitaal aanwezig zijn in de vorm van eigen vermogen en/of een achtergestelde lening. Dit moet aangetoond worden met een accountantsverklaring. De nieuwe wet (WWG) staat bij verlenging van de vergunning ook andere verklaringen dan een accountantsverklaring toe als bewijs van kredietwaardigheid. De NIWO bepaalt nog welke andere verklaringen dat zullen zijn.

### **Eis van betrouwbaarheid**

Eén van de drie kwalitatieve eisen om voor een Eurovergunning in aanmerking te komen is de betrouwbaarheid van de bestuurder(s) van het bedrijf. Onder de nieuwe wet (WWG) geeft de integriteitverklaring invulling aan de eis van betrouwbaarheid. Niet alleen bij de aanvraag van de vergunning en bij de verlenging van de vergunning om de vijf jaar moet een integriteitverklaring worden overgelegd, maar de NIWO kan ook tussentijds bij twijfel over de betrouwbaarheid van een onderneming een integriteitverklaring opvragen. De integriteitverklaring moet worden ingeleverd door de natuurlijke persoon die permanent en daadwerkelijk leiding geeft aan de vervoerwerkzaamheden of door de rechtspersoon/vergunninghouder. De integriteitverklaring komt grotendeels overeen met de verklaring omtrent het gedrag (vog), die onder de oude wet invulling aan deze eis gaf. De verklaring wordt afgegeven door de Minister van Justitie (Covog). Verschil met de vog is dat bij de integriteitverklaring naast de veroordelingen voor strafbare feiten en overtredingen van de vervoerwetgeving ook gekeken wordt naar vonnissen van de burgerlijke rechter wegens overtreding van de CAO-bepalingen. Covog bepaalt aan de hand van een screeningsprofiel of de ondernemer in aanmerking komt voor een integriteitverklaring.

### **Eis van vakbekwaamheid**

Eén van de drie kwalitatieve eisen om voor een vergunning in aanmerking te komen is de vakbekwaamheid van de bestuurder(s) van het bedrijf. Onder de nieuwe wet (WWG) kan dat alleen een aanvraag voor een Eurovergunning zijn. De bestuurder van de onderneming moet beschikken over het vakdiploma binnenland én het vakdiploma buitenland. Meer informatie over het examen voor het vakdiploma kunt u krijgen bij CCV Ondernemersexamens via telefoonnummer 070 - 372 07 80 of per faxbericht 070 – 372 07 99 of via internet: [www.ccv-examenhuis.nl](http://www.ccv-examenhuis.nl).

### **Last onder dwangsom**

In de nieuwe wet (WWG) is bepaald dat de vervoerder een vervallen of ingetrokken vergunning binnen één week na de vervaldatum of de intrekking moet inleveren bij de NIWO. Hetzelfde geldt voor de op basis van de vergunning afgegeven vergunningbewijzen. De NIWO kan een last onder dwangsom opleggen als niet aan deze verplichting wordt voldaan. Kort gezegd komt een last onder dwangsom erop neer, dat de vervoerder aan de NIWO een bepaald bedrag verschuldigd wordt zolang of zo dikwijls hij niet voldoet aan de verplichting om de vergunning en bewijzen te retourneren. Er zal met terughoudendheid gebruik worden gemaakt van dit instrument. Alleen als er aanwijzingen zijn dat de vergunningbewijzen worden misbruikt, zal worden overgegaan tot het opleggen van een last onder dwangsom.

### **Inschrijvingsplicht eigen vervoer vervalt**

In de nieuwe wet (WWG) is de inschrijvingsplicht voor eigen vervoer niet meer opgenomen. Van eigen vervoer is sprake als vervoer voor eigen rekening wordt verricht en niet voor derden. De inschrijvingsplicht vloeit niet voort uit internationale regelgeving en heeft ook uit het oogpunt van handhaving geen toegevoegde waarde meer. De inschrijvingsplicht was in de oude wet opgenomen om bij controles eigen vervoer van beroepsvervoer te kunnen onderscheiden. Handhavers hebben daar nu andere methoden voor.

## Mede aansprakelijkheid verlader

Via een amendement in de Tweede Kamer is in de nieuwe wet (WWG) de mede-aansprakelijkheid van de verlader opgenomen. De afzender wordt mede-aansprakelijk gesteld voor overbelading indien de afzender een rol heeft gespeeld bij het tot stand komen van de overtreding, doordat hij de vervoerder van onjuiste of onvolledige informatie heeft voorzien, of doordat de afzender bij het laden van het voertuig de aanwijzingen van de vervoerder niet heeft opgevolgd.

Sinds 1 mei 2009 is niet alleen de vervoerder strafrechtelijk aansprakelijk voor het overtreden van de beladingsvoorschriften, maar ook degene die beroepsvervoer doet verrichten in strijd met de beladingsvoorschriften. In artikel 2.6 lid 2 WWG lijkt het 'doen verrichten van overbelading' dezelfde betekenis te hebben als het doen plegen van overbelading ex artikel 47 Sr, waarbij de feitelijke uitvoerder straffeloos is. Uit jurisprudentie en literatuur blijkt echter dat als de delictsomschrijving de terminologie 'doen....' bevat, niet wordt bedoeld op de deelnemingsvorm 'doen plegen'.<sup>[1]</sup> Dit betekent dat zowel de vervoerder als degene die beroepsvervoer doet verrichten naast elkaar strafrechtelijk kan worden aangesproken.

Vervolging ter zake van doen plegen, uitlokken of medeplegen van overbelading blijft mogelijk, maar bewijstechnisch is het eenvoudiger om te transigeren/vervolgen op basis van artikel 2.6 lid 2 WWG omdat dat artikel geen opzet vereist. De deelnemingsvorm 'doen plegen' ex artikel 47 Sr vereist wel een opzet op het doen plegen, dat gericht is op het handelen van de feitelijke uitvoerder. Er moet dus sprake zijn van zogenaamd kleurloos opzet. Daarnaast is de feitelijke uitvoerder niet strafbaar. Het 'doen verrichten van beroepsvervoer in strijd met de beladingsvoorschriften' is dus eenvoudiger te bewijzen dan de deelnemingsvorm 'doen plegen', omdat niet bewezen hoeft te worden dat het opzet is gericht op de gedraging van de feitelijke uitvoerder.

Op grond van de WWG kunnen ook anderen dan de vervoerder verantwoordelijkheid dragen voor de naleving van de beladingsvoorschriften. In artikel 2.6 lid 2 van de WWG staat dat het doen verrichten van beroepsvervoer in strijd met de beladingsvoorschriften is verboden. Onder doen verrichten van beroepsvervoer wordt verstaan het direct of indirect betrokken zijn bij de totstandkoming van de vervoersovereenkomst. Dit is veelal de afzender, verlader en/of de expediteur.

Als er aanknopingspunten zijn die erop wijzen dat een derde medeverantwoordelijk kan worden gehouden voor het overtreden van de beladingsvoorschriften, moet het opsporingsonderzoek niet alleen op de vervoerder, maar ook op die derde worden gericht. Deze aanknopingspunten kunnen tijdens het verhoor van de chauffeur/vervoerder aan het licht komen. In ieder geval kan een derde medeverantwoordelijk worden gehouden voor het overtreden van de beladingsvoorschriften, als de derde laakbaar heeft gehandeld doordat hij o.a:

- ✓ de vervoerder van onjuiste of onvolledige informatie heeft voorzien;
- ✓ de aanwijzingen van de vervoerder niet heeft opgevolgd.

### **Wet Wegvervoer Goederen Artikel 1.2**

**Lid 3.** *Een natuurlijk persoon die goederen vervoert met een communautaire vergunning van een derde of met een vergunning als bedoeld in artikel 7.1, eerste lid, van een derde, verricht beroepsvervoer indien hij de vrachtauto waarmee de goederen worden vervoerd in eigendom heeft of de vrachtauto hem anderszins tegen vergoeding ter beschikking is gesteld.*

Hier verwijst de wet naar de ZZP-er die de auto gebruikt van een opdrachtgever of uit het vermogen van een vennootschap. Het misbruik van ZZP-constructie om onder de vergunningplicht uit te komen, kan met het voorgestelde artikel 1.2, derde lid, worden aangepakt. Een voorbeeld hiervan is het oneigenlijk gebruik van “administratiekantoren” waarbij een aantal ZZP-ers onder dezelfde communautaire vergunning van een administratiekantoor opereren, aan te pakken. Het betreft hier schijnconstructies waarbij een aantal ZZP-ers gebruik maken van een administratiekantoor om niet zelf te hoeven voldoen aan de eisen van vakbekwaamheid. Een aantal ZZP-ers die een vennootschap onder firma of een maatschap vormen dienen de vrachtauto’s in het gemeenschappelijk ondernemingsvermogen in te brengen om onder vergunning van de vennootschap onder firma of van de maatschap beroepsvervoer te kunnen verrichten. Dit is extreem gevaarlijk!

### **Wet Wegvervoer Goederen Artikel 2.7**

- 1.** *Het is de houder van een communautaire vergunning of van een vergunning als bedoeld in artikel 7.1, eerste lid, verboden om een gewaarmerkte kopie van die vergunning al dan niet tegen betaling ter beschikking te stellen aan een derde ten behoeve van het verrichten van beroepsvervoer.*
- 2.** *Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op degene aan wie door de houder van een vergunning een gewaarmerkte kopie van die vergunning ter beschikking is gesteld.*

Dit behoeft weinig toelichting, zowel de “uitlener” als de “inlener” van de vergunning zitten fout.

### **Wet Wegvervoer Goederen Artikel 2.11**

**Lid 1.** *Het is een vervoerder verboden vervoer te verrichten met gebruikmaking van bestuurders van vrachtauto’s die niet bij hem in dienstbetrekking zijn.*

**Lid 6.** *Door overtreding van het verbod, bedoeld in het eerste lid, wordt niet langer voldaan aan de eis van betrouwbaarheid.*

Let vooral op lid 6 van dit artikel. Dit is vooral belangrijk voor de opdrachtgever van een zzp-er. Het verliezen van de betrouwbaarheid houdt in dat je niet meer voldoet aan de eis van betrouwbaarheid, wat dan weer betekent dat je geen recht meer hebt op de vergunning.

## Nieuwe EU verordening

Op 4 december 2009 is er een nieuwe EU-verordening van kracht geworden die van belang is voor het beroepsgoederenvervoer over de weg. Het betreft de EU-verordening nr. 1071/2009 inzake de toegang tot het beroep van vervoerondernemer. De nieuwe Verordeningen zijn nog niet direct van toepassing. De lidstaten moeten uiterlijk twee jaar na inwerkingtreding de nieuwe regels toepassen, dus uiterlijk 4 december 2011.

In de nieuwe verordening toegang tot het beroep wordt geregeld welke eisen gelden voor vergunningverlening en hoe deze eisen worden gehandhaafd. Nieuw ten opzichte van de huidige situatie is, dat expliciet wordt bepaald dat de onderneming feitelijk moet zijn gevestigd in de lidstaat die de vergunning afgeeft en een postbusadres niet volstaat. Verder wordt de rol en positie van de vervoermanager nader omljnd. De vervoermanager is in feite de vakbekwame bestuurder die we nu ook al kennen. Nieuw is echter dat deze vervoermanager zijn betrouwbaarheid kan verliezen als binnen het bedrijf ernstige overtredingen worden begaan van de vervoergerelateerde voorschriften. Een vervoermanager die zijn betrouwbaarheid verliest kan maximaal twee jaar ongeschikt verklaard worden het beroep van vervoermanager uit te oefenen.

De onderneming is als het ware de kredietwaardige (er zit kapitaal in de onderneming). De onderneming zelf is op zich niet vakbekwaam en betrouwbaar, dit is een persoon die namens de onderneming deze onderneming leidt. In het nieuwe EU voorstel wordt deze persoon ook als de vervoersmanager aangehaald. *"vervoersmanager: de door een onderneming tewerkgestelde natuurlijke persoon, of wanneer die onderneming een natuurlijke persoon is, die persoon, of een andere natuurlijke persoon die die onderneming op grond van een overeenkomst heeft aangesteld en die de werkelijke en permanente leiding voert over de vervoersactiviteiten van de onderneming"*

Deze EU richtlijn gaat strengere eisen stellen dan de huidige richtlijnen. Natuurlijke personen die over de vereiste betrouwbaarheid en vakbekwaamheid beschikken, moeten duidelijk worden geïdentificeerd en bij de bevoegde instanties worden aangemeld. Deze personen ("vervoersmanagers") dienen in een lidstaat te zijn gevestigd en het werkelijke en permanente beheer te hebben over de vervoersactiviteiten van de wegvervoerondernemingen. De betrouwbaarheid van een vervoersmanager hangt ervan af, of hij niet veroordeeld is geweest voor een ernstig strafbaar feit en of hem geen sanctie is opgelegd voor zware inbreuken, met name op de communautaire wetgeving inzake het wegvervoer. Wanneer een vervoersmanager of een wegvervoeronderneming in een of meer lidstaten voor zeer ernstige inbreuken van de communautaire wetgeving wordt veroordeeld of een sanctie krijgt opgelegd, zou dat moeten leiden tot verlies van de betrouwbaarheidsstatus, waarbij dient te worden aangetekend dat de bevoegde instantie zich ervan moet hebben vergewist dat een naar behoren afgewikkelde en gedocumenteerde onderzoeksprocedure met inachtneming van processuele grondrechten is gevolgd alvorens haar definitieve beslissing genomen wordt, en dat de nodige beroepsmogelijkheden geboden zijn.

Een hoog niveau van vakbekwaamheid verhoogt de sociaal-economische efficiëntie van het wegvervoer. Daarom is het wenselijk dat kandidaat-vervoersmanagers beroepskennis van hoog niveau bezitten. Vervoersmanagers moeten over de nodige kennis beschikken om leiding te kunnen geven aan zowel binnenlandse als internationale vervoersoperaties.

*Een onderneming die het beroep van wegvervoerondernemer uitoefent, wijst ten minste één natuurlijke persoon aan, de vervoersmanager, die voldoet aan de eisen van betrouwbaarheid en kredietwaardigheid, en die:*

- a) de werkelijke en permanente leiding voert over de vervoersactiviteiten van de onderneming;*
- b) een reële band heeft met de onderneming, bijvoorbeeld als werknemer, directeur, eigenaar of aandeelhouder, of de onderneming beheren, of, indien de onderneming een natuurlijke persoon is, die persoon is; en*
- c) zijn woonplaats in de Gemeenschap heeft.*

*De onder persoon, in zijn hoedanigheid van vervoersmanager, beheert geen vervoersactiviteiten van meer dan vier verschillende vervoersondernemingen met een totaal wagenpark van maximaal 50 voertuigen. De lidstaten mogen een lager aantal ondernemingen en/of kleiner wagenpark vaststellen dat die persoon mag beheren.*

*Indien een vervoersmanager zijn betrouwbaarheid verliest, verklaart de bevoegde instantie hem ongeschikt om de leiding te hebben over de vervoersactiviteiten van een onderneming. Zolang overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van nationaal recht geen rehabilitatiemaatregelen zijn getroffen, is het getuigschrift van vakbekwaamheid van een ongeschikt verklaarde vervoersmanager, in geen enkele der lidstaten meer geldig.*

Volgens de nieuwe verordening moeten de lidstaten een elektronisch register aanhouden, waarin gegevens van de vergunninghouders staan. Het betreft NAW-gegevens van de vergunninghouder, maar ook gegevens van de vervoermanager en gegevens over de vergunningen. Verder moeten de elektronische registers van de lidstaten aan elkaar gekoppeld worden en moet er informatie worden uitgewisseld over ernstige overtredingen en over de betrouwbaarheid van de vervoermanagers.

In de nieuwe verordening is er ook een verandering op het gebied van de vakbekwaamheid. In het bijzonder waar het getuigschrift behaald moet worden, en wel in het lidstaat van verblijf.

#### *Artikel 8 Voorwaarden betreffende de vakbekwaamheidseis*

- 1. Om te voldoen aan artikel 3, lid 1, onder d), moet de betrokken persoon of moeten de betrokken personen de kennis bezitten die overeenstemt met het in bijlage I, deel I, omschreven opleidingsniveau met betrekking tot de genoemde onderwerpen. Die kennis wordt aangetoond door middel van een verplicht schriftelijk examen dat, indien een lidstaat daartoe besluit, kan worden aangevuld met een mondeling examen. Deze examens worden georganiseerd overeenkomstig bijlage I, deel II. Met het oog hierop kunnen de lidstaten de betrokkenen ertoe verplichten voor het examen een opleiding te volgen.*
- 2. De betrokken personen leggen het examen af in de lidstaat waar ze hun gewone verblijfplaats hebben of in de lidstaat waar ze werken.*

"Gewone verblijfplaats" betekent de plaats waar een persoon gewoonlijk leeft, dat wil zeggen gedurende ten minste 185 dagen per kalenderjaar, wegens persoonlijke bindingen die aantonen dat de persoon nauw verbonden is met de plaats waar hij woont.

De gewone verblijfplaats van iemand die zijn beroepsmatige bindingen op een andere plaats heeft dan zijn persoonlijke bindingen en daardoor afwisselend verblijft op verschillende plaatsen gelegen in twee of meer lidstaten, wordt evenwel geacht zich op dezelfde plaats te bevinden als zijn persoonlijke bindingen, op voorwaarde dat hij daar op geregelde tijden terugkeert. Deze laatste voorwaarde vervalt wanneer de

betrokkene in een lidstaat verblijft voor een opdracht van een bepaalde duur. Het feit dat een universiteit of een school wordt bezocht, houdt niet in dat de gewone verblijfplaats wordt verplaatst.

Men geeft de lidstaten zelfs de mogelijkheid om de opleidingsinstituten te gaan erkennen. Ook zou er een mogelijkheid komen om herhalingscursussen in te stellen. De lidstaten kunnen, overeenkomstig door hen vastgestelde criteria, naar behoren instanties machtigen om een opleiding van hoge kwaliteit aan te bieden aan de kandidaten om hen doeltreffend voor te bereiden op de examens, alsmede nascholing aan vervoersmanagers zodat zij desgewenst hun kennis kunnen oprispen. Deze lidstaten controleren geregeld of deze instanties nog steeds voldoen aan de criteria op grond waarvan zij zijn erkend.

*De lidstaten kunnen met tussenpozen van 10 jaar periodieke bijscholing aanmoedigen met betrekking tot de in bijlage I van de EU verordening genoemde onderwerpen, om te waarborgen dat vervoersmanagers op de hoogte blijven van de ontwikkelingen in de sector. De lidstaten kunnen eisen dat personen die over een getuigschrift van vakbekwaamheid beschikken maar gedurende de afgelopen 5 jaar geen onderneming in goederen- of personenvervoer over de weg hebben beheerd, een herscholing volgen om hun kennis over de actuele ontwikkelingen op het gebied van de in deel I van bijlage I vermelde wetgeving bij te werken.*

*Indien een vervoersmanager zijn betrouwbaarheid verliest, verklaart de bevoegde instantie hem ongeschikt om de leiding te hebben over de vervoersactiviteiten van een onderneming. Zolang overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van nationaal recht geen rehabilitatiemaatregelen zijn getroffen, is het getuigschrift van vakbekwaamheid van een ongeschikt verklaarde vervoersmanager, in geen enkele der lidstaten meer geldig.*

De lidstaten aanvaarden als voldoende bewijs van vakbekwaamheid een getuigschrift dat overeenkomt met het modelgetuigschrift in bijlage III van de EU verordening, en dat door de daarvoor naar behoren gemachtigde autoriteit of instantie is afgegeven. Eenmaal behaalde certificaten in het "thuislidstaat" kunnen dus ook gebruikt gaan worden in andere lidstaten.

Een getuigschrift dat vóór 4 december 2011 als bewijs van vakbekwaamheid op grond van de tot die datum geldende bepalingen is afgegeven, wordt gelijkgesteld aan een getuigschrift dat overeenkomt met het modelgetuigschrift in bijlage III, en wordt in alle lidstaten erkend als bewijs van vakbekwaamheid. De behaalde certificaten tot die tijd moeten dus zonder meer worden aanvaard.

### Handige sites.

- ✓ [banken.startpagina.nl](http://banken.startpagina.nl) – Onderdeel van Startpagina.nl over banken
- ✓ [eigenbedrijf.startpagina.nl](http://eigenbedrijf.startpagina.nl) – Onderdeel van Startpagina.nl over een eigen bedrijf
- ✓ [inkoop.startpagina.nl](http://inkoop.startpagina.nl) – Onderdeel van Startpagina.nl over inkoop
- ✓ [marktonderzoek.pagina.nl](http://marktonderzoek.pagina.nl) – Onderdeel van Startpagina.nl over marktonderzoek
- ✓ [ondernemers.startpagina.nl](http://ondernemers.startpagina.nl) – Onderdeel van Startpagina.nl over ondernemers
- ✓ [www.rabobank.nl/bedrijven/advies/starten/](http://www.rabobank.nl/bedrijven/advies/starten/) - oa een ondernemersplan
- ✓ [rabo.ondernemerstest.nl](http://rabo.ondernemerstest.nl) – Rabobank
- ✓ [www.123test.nl](http://www.123test.nl) – Diverse persoonlijkheidstesten
- ✓ [www.abnamro.nl](http://www.abnamro.nl) – Zoek naar: Starters
- ✓ [www.aomb.nl](http://www.aomb.nl) – Algemeen Octrooi- en Merkenbureau
- ✓ [www.bedrijvenloket.nl](http://www.bedrijvenloket.nl) – Ministerie van Economische Zaken
- ✓ [www.belastingdienst.nl](http://www.belastingdienst.nl) – Belastingdienst
- ✓ [www.belastingdienst.nl](http://www.belastingdienst.nl) – Zoek naar: Handboek ondernemen
- ✓ [www.bizzkidz.nl](http://www.bizzkidz.nl) – Voor MBO
- ✓ [www.boip.int](http://www.boip.int) – Benelux merkenbureau
- ✓ [www.businessbox.nl](http://www.businessbox.nl) – Business box
- ✓ [www.businesscompleet.nl](http://www.businesscompleet.nl) – Businesscompleet.nl
- ✓ [www.cbs.nl](http://www.cbs.nl) – Centraal Bureau voor de Statistiek (overheid)
- ✓ [www.deondernemerstest.nl](http://www.deondernemerstest.nl) – E-Scan
- ✓ [www.ez.nl](http://www.ez.nl) – Ministerie van Economische Zaken
- ✓ [www.gaondernemen.nl](http://www.gaondernemen.nl) – Realistische zelfanalyse test KvK Utrecht
- ✓ [www.hcg.net](http://www.hcg.net) – Diverse publicaties o.a. over missie en visie
- ✓ [www.hetbesteideevan.nl](http://www.hetbesteideevan.nl) – Tv programma over ideeën voor nieuwe producten
- ✓ [www.informatiemanagement.noordhoff.nl](http://www.informatiemanagement.noordhoff.nl) – Website bouwen
- ✓ [www.intermediair.nl](http://www.intermediair.nl) – Zoek naar: Testen
- ✓ [www.inzakengaan.nl](http://www.inzakengaan.nl) – In zaken gaan/boekhoudsoftware
- ✓ [www.jongondernemersforum.nl](http://www.jongondernemersforum.nl) – Forum
- ✓ [www.jongondernemen.nl](http://www.jongondernemen.nl) – Jong ondernemen
- ✓ [www.justitie.nl](http://www.justitie.nl) – Wet bescherming persoonsgegevens
- ✓ [www.kvk.nl](http://www.kvk.nl) – Kamer van Koophandel, ondernemerstest
- ✓ [www.leren.nl](http://www.leren.nl) – Allerlei nuttige informatie/algemene voorwaarden
- ✓ [www.leren.nl](http://www.leren.nl) – Zoek naar: Algemene voorwaarden
- ✓ [www.lerenondernemen.nl](http://www.lerenondernemen.nl) – Lerenondernemen.nl
- ✓ [www.mijnwinkel.nl](http://www.mijnwinkel.nl) – Website bouwen
- ✓ [www.mkbnet.nl](http://www.mkbnet.nl) – Mkb-net
- ✓ [www.mkbservicedesk.nl](http://www.mkbservicedesk.nl) – Mkb servicedesk
- ✓ [www.notaris.nl](http://www.notaris.nl) – Rechtsvormen
- ✓ [www.ondernemeninternet.nl](http://www.ondernemeninternet.nl) – Ondernemen & internet
- ✓ [www.ondernemersklankbord.nl](http://www.ondernemersklankbord.nl) – Ervaren ondernemers geven advies
- ✓ [www.ondernemersplein.nl](http://www.ondernemersplein.nl) – Ondernemersplein
- ✓ [www.overleren.nl](http://www.overleren.nl) – Ondernemend leren
- ✓ [www.senternovem.nl](http://www.senternovem.nl) – Onderdeel van Ministerie van Economische Zaken
- ✓ [www.startersinformatiecentrum.nl](http://www.startersinformatiecentrum.nl) – Starters informatiecentrum SIC
- ✓ [www.testheaven.nl](http://www.testheaven.nl) – Diverse persoonlijkheidstesten
- ✓ [www.uitvinders.nl](http://www.uitvinders.nl) – Informatie over o.a. octrooien
- ✓ [www.vaardighedentest.nl](http://www.vaardighedentest.nl) – Vaardighedentest
- ✓ [www.wikipedia.nl](http://www.wikipedia.nl) – Zoek naar: Ondernemingsplan
- ✓ [www.zibb.nl](http://www.zibb.nl) – Over bedrijfsvoering
- ✓ [www.zzp-nederland.nl](http://www.zzp-nederland.nl) – Zelfstandige zonder personeel
- ✓ [www.zzp-er.nl](http://www.zzp-er.nl)

## Voorbeeld inhoudsopgave van een ondernemersplan

- 1 De onderneming
  - 1.1 Zakelijke gegevens
  - 1.2 Het product
  - 1.3 Missie en doelstellingen
  - 1.4 Huisvesting
  - 1.5 Rechtsvorm
  - 1.6 Overheid
  - 1.7 Verzekeringen
  - 1.8 De ondernemer(s)
- 2 De markt
  - 2.1 Bedrijfstakanalyse
  - 2.2 Klantenanalyse
  - 2.3 Concurrentieanalyse
  - 2.4 Leverancieranalyse
  - 2.5 Distributieanalyse
  - 2.6 Analyse omgeving
  - 2.7 Interne analyse
  - 2.8 Marketingstrategie
- 3 Promotie
  - 3.1 Doelgroepen
  - 3.2 Huisstijl
  - 3.3 Website
  - 3.4 Promotieplan
- 4 De organisatie
  - 4.1 Personeel en bevoegdheden
  - 4.2 Productieproces
  - 4.3 Automatisering
  - 4.4 Boekhouding en administratie
- 5 De financiën
  - 5.1 Omzetvoorspelling
  - 5.2 Investeringsbegroting
  - 5.3 Financieringsplan
  - 5.4 Openingsbalans
  - 5.5 Resultatenbegroting
  - 5.6 Liquiditeitsbegroting
  - 5.7 Scenarioanalyse
  - 5.8 Inkomen van de ondernemer(s)
- 6 Bijlagen
  - 6.1 Curriculum Vitae
  - 6.2 Kopieën diploma's
  - 6.3 Referenties
  - 6.4 Voorlopige contracten
  - 6.5 Indeling pand
  - 6.6 Kopie inschrijving KvK
  - 6.7 Kopie inschrijving Belasting
  - 6.8 Algemene voorwaarden
  - 6.9 Ontwerp van huisstijl

## Flexibele opbouw

---

De opleiding is in modules opgebouwd, zodat je de onderdelen kunt volgen wanneer je wilt, waar je wilt, hoe je wilt en tenslotte in de volgorde van jouw keuze. Je kunt daardoor starten op elk gewenst moment. Een branchespecifieke module voor bus, taxi of transport moet altijd samen met de vier algemene modules gevolgd worden om een Ondernemersdiploma Goederenvervoer, Taxi of Bus te krijgen.

Indien je een ondernemersdiploma van een bepaalde branche heeft (transport, bus, taxi) dan kun je vervolgens jouw vakbekwaamheid uitbreiden naar een andere branche. Het volstaat dan om alleen nog de branchespecifieke module te doen.

Van de algemene modules zijn de examens identiek, uitgezonderd personeelsmanagement en calculatie. Bij personeelsmanagement zijn de meeste vragen identiek, echter er is een opsplitsing per branche voor de CAO. Ook het examen calculatie is afgestemd op de branche die je kiest.

## Ondernemersdiploma klassikaal of schriftelijk / e-learning te volgen

---

Bij de schriftelijke / e-learning opleiding studeer je thuis, op het werk of bijvoorbeeld in de vrachtwagen. Je kunt je eigen tempo bepalen, wat handig is als je de studie met thuis en/of het werk moet combineren. Je kunt met de schriftelijke opleiding op elk willekeurig moment starten. De examens worden zeer frequent gegeven. Je werkt dus bij voorkeur één module af en gaat dan op examen voor die module. Daarna kies je een volgende module uit. Zo kun je de studie en het examen geheel zelf indelen.

Tijdens de studie begeleiden we je op verschillende manieren:

- ✔ Het lesboek geeft de lesstof voor het examen weer. Dit lesboek dien je goed door te nemen.
- ✔ Het werkboek heeft per hoofdstuk oefeningen. Deze kun je maken om te toetsen of je een bepaald hoofdstuk goed beheerst.
- ✔ Het werkboek heeft ook oefenexamens. Deze maak je als je alle hoofdstukken van een module hebt doorlopen om te testen of je alle leerstof goed beheerst en of je de verbanden met elkaar kunt leggen.
- ✔ Op de website zijn dan nog aanvullende oefeningen, opdrachten en de antwoorden te vinden.

**Wij kijken geen huiswerk voor je na. Wij leveren het pakket met toegang tot antwoorden en toelichtingen. Je kijkt je huiswerk dus zelf na. Dit is wel zo makkelijk, je hebt namelijk direct feedback over je eigen prestatie. Je hoeft dus geen huiswerk op te sturen en dan te gaan afwachten tot dat onze docent het heeft nagekeken. Wij leveren de antwoorden er altijd bij. Er wordt je niets extra's aangerekend om te kunnen beschikken over de antwoorden !**

Uiteraard kun je, als je verder nog vragen hebt, ons altijd mailen of bellen voor verdere ondersteuning. Wij doen dan ons best om je mail binnen 1 tot 12 uur te beantwoorden.

Wil je ons lesmateriaal zien ? Dat kan.

- ✔ vraag een gratis en vrijblijvende inlogcode aan voor onze website via [info@tlec.nl](mailto:info@tlec.nl)
- ✔ kom eens langs op een cursusdag en snuffel aan onze les-, werkboeken en manier van lesgeven.

## Diverse startdata

---

De schriftelijke opleiding start je direct. De klassikale opleiding kun je ook altijd heel snel starten. Wij hebben in onze planning voor het ondernemersdiploma op diverse locaties de verschillende modules ingepland. Je kunt zelf je volgorde van de modules op de verschillende locaties bepalen. Zo kies je dus zelf wanneer, waar en met welke module je begint.

## Eigen tempo bepalen

---

Via onze planning kun je zelf kiezen welke module je waar doet en wanneer. De volgorde waarin je de modules volgt speelt geen rol. Ook kun je per module een andere locaties kiezen. Op deze flexibele manier kun je dan helemaal zelf je tempo bepalen. Heb je haast, dan plan je de modules kort op elkaar. Heb je wat meer tijd dan verdeel je de modules. Wij adviseren om de modules standaard te verdelen over drie maanden. Dat is een goede verhouding tussen zwaarte van de opleiding en de tijd om erover te doen.

Maar ook tijdens de studie kun je zelfs je tempo wisselen. Gaat het te snel of te langzaam, dan kun je nieuwe lesdagen uitzoeken om je tempo te veranderen. Dit kun je zo vaak doen als je wilt zonder extra kosten !

## Modules apart te volgen

---

Door het modulaire systeem maakt het niet uit welke module je wanneer volgt. De volgorde van de modules is dus willekeurig. Het maakt dan ook niet uit met welke module je gaat beginnen. Wij adviseren om de modules stuk voor stuk af te werken, dan houd je de aandacht iedere keer bij één module.

Je kunt hierdoor ook de modules apart bestellen bij ons, waardoor je de kosten kunt spreiden. Maar je kunt ook de modules voor het ondernemersdiploma in complete pakketten bestellen. Je krijgt dan een korting ten opzichte van de losse modules.

## Start & lesdaggarantie

---

Wij vinden het als opleider onze verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat onze klassen vol zitten. Deze verantwoordelijkheid hoort niet bij de cursist te liggen. Wij verbinden ons er dan ook toe dat de lesdagen die in onze planning altijd doorgaan zodra er één cursist is. Wij gaan dus geen lesdagen annuleren of je verschuiven naar een andere locatie.

## 3 weekse, 10 weekse, 20 weekse, zegt u het maar.

---

De cursus maakt u helemaal zelf op maat. U beslist of u alles snel wil doen in 3 weken, of u kiest ervoor om alles te verdelen over bijvoorbeeld 12 of 30 weken. U heeft het voor het zeggen. Later toch niet zo blij met uw keuze? Toch liever wat langzamer, of juist sneller. Geen probleem.

U kiest zelf de lesdagen en leslocaties voor uw modules uit onze planning. En deze dagen en locaties kunt u later altijd nog kosteloos verzetten.

## Geen vooropleiding noodzakelijk

---

Om deze opleiding (VMBO niveau) te volgen is er geen vooropleiding vereist. Wij verwachten echter wel een aantal zaken van je om deze opleiding met succes te kunnen afronden:

- ✓ goede beheersing van de Nederlandse taal
- ✓ motivatie en inzet

Er zijn misschien mogelijk vrijstellingen voor modules te verkrijgen als je afgeronde hogere opleidingen hebt. Je kunt meer informatie vinden over vrijstellingen voor het ondernemersdiploma op de site onder het menu examens.

## Versnelde opleiding ondernemersdiploma beroepsgoederenvervoer

---

Vaak wordt er gevraagd of wij versnelde opleidingen aanbieden. In principe niet. We zijn geen voorstander van versnelde opleidingen. De cursus is op zichzelf al intensief genoeg. Het combineren van de cursus ondernemersdiploma met privé en thuis is een hele uitdaging. Daarom adviseren wij basis om het niet sneller te doen dan drie maanden.

Wilt u toch sneller, dan kan dat wel uiteraard. Je kunt via onze planning zelf je lesdagen en leslocaties kiezen. Plan je die dicht op elkaar dan kies je vanzelf voor een versnelde opleiding.

## Het cursusmateriaal

---

Voor elk deexamen voor het ondernemersdiploma hebben wij speciaal lesmateriaal ontwikkeld bestaande uit een lesboek en een werkboek. In het lesboek staat de examenstof die nodig is om de juiste kennis te beheersen om het examen voor het ondernemersdiploma te behalen. In de werkboeken hebben we talloze opdrachten gerangschikt per hoofdstuk en daarnaast ook nog proefexamens. De vragen per hoofdstuk geven je een beeld of je die bepaalde leerstof beheerst. De proefexamens geven je een beeld of je alle leerstof beheerst en of je de verbanden kunt leggen.

De les- en werkboeken boeken geven je een duidelijk beeld van wat je moet leren en hoe je moet leren. Maar ook na je cursus zijn de boeken een meerwaarde om bijvoorbeeld je ondernemersplan op te zetten. Bij enkele modules krijg je van het examenbureau wetboeken (naslagwerken) ter beschikking. Wij kunnen je deze naslagwerken ook leveren. Dit doen we op drie manieren. Je kunt ze downloaden van onze website, dat is gratis. Of we kunnen je de naslagwerken leveren in printvorm of in origineel boekvorm, beide tegen betaling.

Tenslotte is er op de website nog veel extra te vinden. Zoals alle antwoorden van onze werkboeken, extra oefeningen, uitgebreide uitleg over rekenvragen, tips voor het examen en nog veel meer.

Voorbeelden van ons lesmateriaal inzien? Vraag de gratis toegangscode voor onze website aan.

## De schriftelijke opleiding voor het ondernemersdiploma

De schriftelijk / e-learning opleiding is goedkoper dan een klassikale opleiding. En is ideaal als het moeilijk is om tijd vrij te maken om naar de les te komen. Dit kost je minder vrije dagen en kunt helemaal zelf het tempo en studiemoment bepalen. Een schriftelijke opleiding vereist, nog meer dan bij de klassikale opleiding, wel een juiste houding, mentaliteit en vooral discipline!

Je kunt bij de schriftelijke opleiding overigens altijd nog later lesdagen bij kopen. Vooral voor de module financieel management en calculatie adviseren wij om de lesdagen te volgen. De docent kan dan de verbanden beter benadrukken, zodat het lampje eerder aangaat.

Je stuurt geen huiswerk naar ons op. Je hoeft dus ook niet te wachten op antwoord van ons op dat huiswerk. Je controleert de opdrachten gewoon zelf via onze antwoordmodellen. Hierdoor heb je direct feedback op je werk. De meeste rekenkundige vragen zijn ook allemaal uitgewerkt zodat je kunt zien waar je de mist in gaat. Zit je toch nog met vragen dan kun je ons die per email of telefoon stellen. In de regel beantwoorden wij een email binnen de 1 en 12 uur.

Het lesmateriaal is op een effectieve manier opgebouwd zodat het logisch is om in te studeren. Het lesmateriaal wordt elk jaar grondig voorzien van de laatste wijzigingen. Door het jaar heen worden kleine wijzigingen via de website kenbaar gemaakt. Evenals examentips. Zo kunnen we je altijd voorzien van up to date lesmateriaal.



## De mondelinge opleiding voor het ondernemersdiploma

---

De mondelinge opleiding kent geen minimum aantal deelnemers ! Hierdoor is er een startgarantie. Zodra er minimaal 1 cursist is gaat de cursus dus gewoon door. Wij vinden het onze verantwoordelijkheid als opleider om de lessen vol te krijgen en willen die verantwoordelijkheid niet door de cursist laten dragen. Als cursist ben je er immers niet mee geholpen als je vrije dagen hebt gevraagd, een lesplan hebt gemaakt, examens hebt aangevraagd om vervolgens te horen dat de les niet doorgaat over verzet wordt. Dat zal je bij ons dus niet gebeuren. De geplande les gaat dus door. Wij zijn hier zo van overtuigd dat wij zelfs in onze algemene voorwaarden hebben opgenomen dat een te weinig aantal deelnemers voor ons geen reden is om in het kader van overmacht of soortgelijk de cursus te annuleren.

Tijdens de mondelinge opleidingen krijg je les van docenten die de praktijk en de theorie kennen, maar bovenal gemotiveerd zijn! Welke mondelinge opleiding termijn het best bij je past hangt volledig van je persoonlijke voorkeur in studietempo en mogelijkheden tot het volgen van bepaalde cursusedagen. Door het modulaire systeem kies je de lesdagen en leslocaties zelf uit onze planning en daarmee kun je helemaal zelf bepalen of je snel of langzaam wilt studeren voor het ondernemersdiploma.

Als je bijvoorbeeld in een korte tijdsperiode en flinke tijdsinvestering kunt doen, kies dan voor een intensieve opleiding door de lesdagen kort op elkaar te plannen.

Heb je meer tijd tot je beschikking, plan je lesdagen ruimer uit elkaar. Hierdoor kun je met meer rust en tijd voor werk en privé de studie perfect combineren.

Gaat het je tijdens je studie te snel of te traag, dan pas je het aan door je lesdagen te verplaatsen. Dit kan volledig kosteloos bij ons.

Als je eens een beeld wilt vormen van hoe wij de cursusedagen verzorgen, kom dan gerust een langs tijdens een cursusedag. Je kunt dan vrijblijvend een lesdag beleven, met de docent en de cursisten praten. Ook het lesmateriaal kun je dan ook zien.

## Waarom tlec ?

---

### **onze kennis + uw motivatie = het moet zeker gaan lukken !**

De visie van tlec is dat de opleiding van vandaag de kansen voor morgen creëert.

Wij willen de grootste worden door klein te blijven. Iedereen heeft zijn eigen kernkrachten. Bij tlec liggen die op het gebied van de vakbekwaamheid cursussen. Het buiten deze kern treden en andere producten aanbieden gaat voor afleiding zorgen op de kernkracht. Wij geloven niet in een organisatie die allerlei cursussen en opleidingen in één pakket aanbieden. Zij moeten hun krachten over meerdere gebieden verspreiden.

Wij willen onze kernkracht de volle aandacht geven, maar daarnaast ook klantwaarde bieden voor tal van andere opleidingen en cursussen. Hiervoor hebben wij samenwerkingsverbanden met andere organisaties die elke hun eigen kernkracht hebben. Door een netwerk van allerlei kleine organisaties die elk op hun eigen gebied hun kernkracht hebben zijn we groot door klein te blijven.

Binnen onze dienstverlening is er een belangrijke plaats voor innovatie en flexibiliteit, door middel van klantgericht denken en het afleveren van betaalbaar en kwalitatief hoogwaardig maatwerk. De docenten waar wij mee werken leveren voor uw cursussen de beste kwaliteit. Zij zijn allen in het bezit van een stevige didactische en theoretische bagage, verrijkt met vele jaren praktijkervaring. De lessen worden gegeven in kleine groepen, zodat persoonlijke aandacht gewaarborgd is.

We zijn betrokken bij de klant, willen je echt verder helpen om niet alleen het examen te halen, maar ook om met een goede bagage aan kennis je bedrijf uit te bouwen. Onze betrokkenheid stopt niet nadat u het leslokaal heeft verlaten. Wij staan 7 dagen op 7, van 8 uur 's morgens tot 21 uur 's avonds ter beschikking voor u via de e-mail of de telefoon.

Wij bieden u flexibiliteit. U bent niet gebonden aan standaard pakketten met cursussen. U kunt binnen onze kernkracht, de cursus vakbekwaamheid, uw eigen wensen doen gelden. U maakt uw eigen standaard pakket van cursus door deze zelf zo flexibel mogelijk in te richten.

Bij ons staat innovatie hoog in het vaandel. Wij zijn continue bezig met het verbeteren en veranderen van onze kernkrachten. Wij proberen ons product en dienst steeds te vernieuwen en beter te laten aansluiten bij de u.

## Wat maakt een TLEC cursus ondernemersdiploma zoveel beter?

---

Bij TLEC studeer je uiteraard flexibel, bijna praktisch waar en wanneer je wilt. Maar een TLEC cursus ondernemersdiploma beroepsgoederenvervoer bestaat uit veel meer dan dat. Je profiteert van een aantal studie-innovaties die je niet altijd vindt bij andere (afstands)opleiders. Van simpelweg beter lesmateriaal tot de laatste internettechnieken. Hieronder vind je ze op een rij:

- ✔ Speciaal ontwikkeld lesmateriaal: nét even beter. Bij TLEC krijg je in plaats van een simpel bestaand boek, lesmateriaal dat speciaal is ontwikkeld voor de cursus vakdiploma beroepsgoederenvervoer. En dát merk je! Lekker leesbaar en extra uitleg precies waar het nodig is.
- ✔ Binnen 24 uur feedback van je docent. Het versturen van vragen tussen jou en je docent gaat direct. TLEC controleert de docenten op snelheid én kwaliteit. En in de regel heb je binnen 24 uur antwoord terugontvangen.
- ✔ Deskundige begeleiding De docenten van TLEC werken ook in de praktijk en hebben jarenlange ervaring. Als je een vraag hebt, geven ze daarom geen standaard antwoorden, maar begeleiding waar je echt wat aan hebt. In je studie en in de praktijk!
- ✔ 7 dagen op 7, van 8.00 uur tot 21.00 uur telefonisch contact mogelijk. En zijn we tijdelijk even niet bereikbaar dan reageren we binnen 2 uur op een ingesproken bericht.
- ✔ Extra informatie en oefeningen via onze website. Regelmatig up to date oefenen voor uw cursus vakdiploma beroepsgoederenvervoer
- ✔ Sneller door je studie met speciale oefenvragen. Door onze bijna ontelbare vragen kunt u zichzelf controleren. U heeft snel in de gaten of u bepaalde kennis voldoende beheerst.
- ✔ Onze kennis, uw motivatie. De unieke combinatie.

**Ontdek zelf dat een TLEC cursus ondernemersdiploma beroepsgoederenvervoer de beste keuze is. Wij zijn ervan overtuigd dat we praktisch de beste (afstands)opleider zijn. Wil jij het bewijs? Test het zelf en vraag een gratis brochure aan, bekijk een deel van ons lesmateriaal online. Uiteraard mag je altijd eens op bezoek komen tijdens een cursus vakdiploma beroepsgoederenvervoer en ervaar het zelf.**

## Compleet pakket of losse modules

---

Wij leveren de cursus als complete pakketten of in losse modules. Wie gespreid wil betalen of maar enkele modules moet doen kiest voor de losse modules. U kunt dan per module bestellen. Maar ook voor mensen die de cursus helemaal naar hun eigen inzicht willen samenstellen en bestellen.

In de complete pakketten zitten alle modules. Het voordeel van een pakket is dat er een korting in is verwerkt ten opzichte van alle modules los bestellen. Er zijn pakketten leverbaar voor zowel de schriftelijke als de klassikale opleiding. De pakketten verschillen in prijs en qua afwerkingsvorm.

Ons lesmateriaal is als volgt opgebouwd:

- ✔ lesboeken en werkboeken in 3 verschillende vormen van kwaliteit/afwerking (A5 zwart wit, A5 kleur en A4 kleur)
- ✔ naslagwerken (wetboeken)
  
- ✔ lesdagen naar keuze via onze planning
- ✔ presentaties (samenvatting) die exclusief voor de cursisten zijn die de lesdagen volgen.
- ✔ bij elke cursus (losse module of compleet pakket) is altijd het antwoordmodel, website toegang en e-mail ondersteuning inbegrepen.

## Compleet pakket voor het Ondernemerexamen

---

We hebben complete pakketten samengesteld voor alle modules van het ondernemersdiploma, zowel schriftelijk als klassikaal. Het voordeel van het compleet pakket ten opzichte van de losse modules is dat er een korting is verwerkt in de prijs.

We hebben de pakketten in 3 categorieën verdeeld. Boeken op A5 formaat in zwart-wit print, boeken op A5 formaat in kleur print en ten slotte boeken op A4 formaat in kleur print. A5 is de helft van A4. Inhoudelijk zijn de boeken gelijk, het is dus de printkwaliteit die verschillend is.

Via het online inschrijfformulier op de website kun je via een aantal stappen heel makkelijk het voor jou geschikte pakket bestellen.

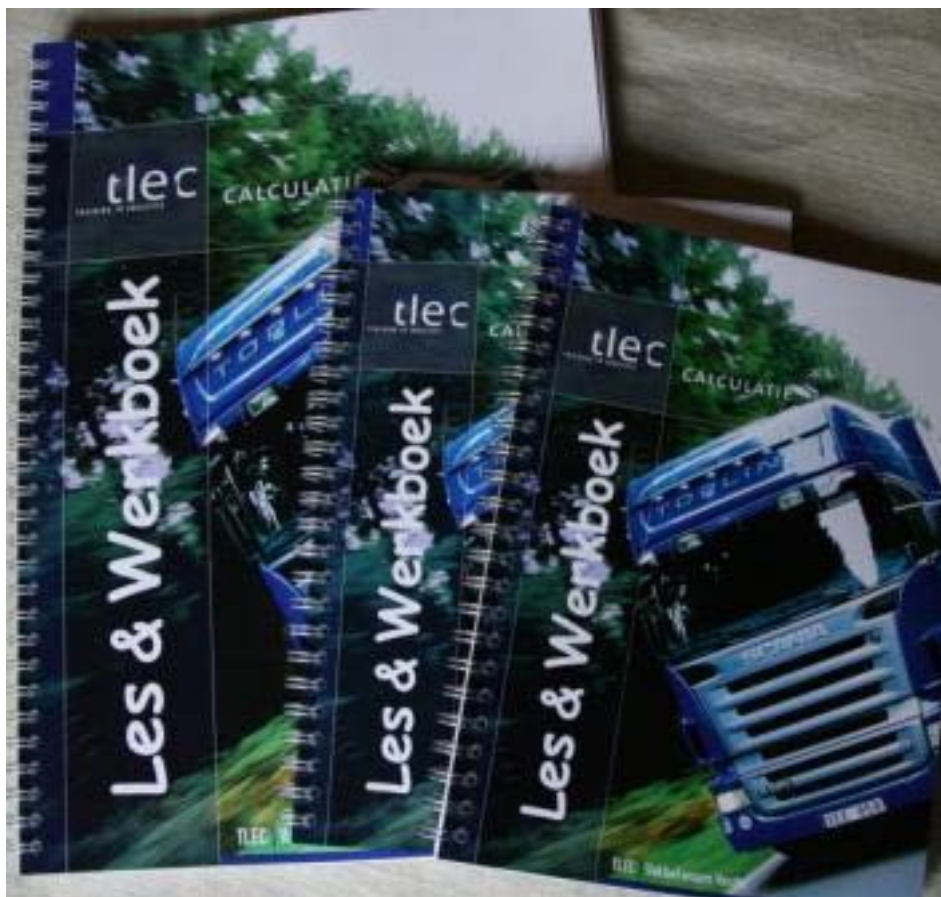
## Losse modules voor het ondernemersdiploma

---

Wie gespreid wil betalen of maar enkele modules moet doen kiest voor de losse modules. Maar ook voor mensen die de cursus helemaal naar hun eigen inzicht willen samenstellen en bestellen.

U stelt hierbij zelf uw keuze samen. U kiest dus zelf uw prijs-kwaliteit verhouding. Per module heeft u dan de keuze uit:

- ✔ lesboeken en werkboeken in 3 verschillende vormen van kwaliteit/afwerking (A5 zwart wit, A5 kleur en A4 kleur)
- ✔ naslagwerken (wetboeken)
- ✔ lesdagen naar keuze via onze planning
- ✔ bij elke module is altijd het antwoordmodel, website toegang en e-mail ondersteuning inbegrepen.



## Contact

---

Email: [info@tlec.be](mailto:info@tlec.be) of [info@tlec.nl](mailto:info@tlec.nl)

Website: <http://www.tlec.be> of <http://www.tlec.nl>

Telefoon

+31 646 266 367

+32 14 72 60 31 (enkel in de avonden tot 21.00 uur)



 TLEC NEDERLAND

Weegschaalstraat 3

5632 CW Eindhoven

BTW NL154598409B01

Kamer van Koophandel 17174285

Rekeningnummer 67 63 74 417

IBAN nummer NL92INGB0676374417

BICcode INGBNL2A.



TLEC BELGIE

Hondseinde 24

2260 Tongerlo

BTW/ONDNERNEMINGSNR BE0819.585.860

Rekeningnummer 363-0514735-93

IBAN nummer BE98363051473593

BICcode BBRUBEBB