

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
3 december 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VENW/DGTL/2007/7958	07-VW-B-068
Onderwerp	
Marktaandeel Nederlandse distributiesector	

Geachte voorzitter,

Uw commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft mij verzocht een reactie te geven op de conclusie van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) in haar rapport "De Nederlandse Economie 2006" dat het marktaandeel van de Nederlandse distributiesector terugloopt. Deze reactie doe ik u hierbij toekomen.

Het CBS concludeert dat Nederland marktaandeel verliest waar het fysieke goederenstromen betreft. Het noemt daarbij twee aandachtspunten:

1. De overslag van containers in de Rotterdamse haven nam de afgelopen jaren minder toe dan in de belangrijkste concurrerende havens.
2. Het internationaal wegvervoer wordt meer gedomineerd door andere landen.

## Marktaandeel Rotterdamse haven

Het CBS constateert dat in de periode 2000-2005 de groei van de totale overslag in Rotterdam duidelijk achterblijft bij die van de belangrijkste concurrenten, Hamburg en Antwerpen. In het recente CBS-bericht over 2006 wordt gesteld dat het Rotterdamse marktaandeel in de containeroverslag in de Hamburg-Le Havrerange is teruggelopen van bijna eenderde in 2000 tot ruim een kwart in 2006 (circa -8%). Uit bijgevoegde tabel wordt duidelijk dat het Rotterdamse aandeel is gekrompen van 31,4% naar 26,8% (-4,6%), hetgeen vooral in de periode 2000-2002 zijn beslag kreeg. Het CBS gaat uit van het gewicht van de lading. Het Havenbedrijf Rotterdam meet in bruto gewicht (inclusief de container zelf) en in TEU's (aantallen gestandaardiseerde

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

containers). Volgens een dergelijke, veel gebruikte methodiek is de teruggang in Rotterdams marktaandeel nog beperkter.

Tabel	Marktaandeel Rotterdam containeroverslag in Hamburg – Le Havre range (in %)		
	2000	2002	2006
Netto gewicht (excl. Container)#	31,4	-	26,8
Bruto gewicht (incl. container)*	31,0	27,8	26,8
TEU's (gestandaardiseerd aantal containers)*	30,8	28,8	28,1
# cijfers CBS	* cijfers HbR		

Het teruglopend marktaandeel in de containersector heeft verschillende oorzaken. Allereerst is het zo dat bij een gelijke absolute groei van de overslag, de procentuele groei in een grote haven kleiner is dan in een kleinere haven. Los daarvan geeft het bedrijfsleven aan dat het verlies van aandeel in de containeroverslag vooral te maken heeft met uitbreiding van terminalcapaciteit in omliggende havens (Antwerpen, Bremen/Bremerhaven, Hamburg). Daarnaast heeft met name Hamburg geprofiteerd van de ontwikkelingen in haar natuurlijke achterland, in Oost-Europa. Overigens is, ondanks het dalende marktaandeel, de volumegroei zeer groot geweest. In de periode 2002-2006 is de totale overslag van Rotterdam gegroeid van 329 naar 388 miljoen ton (+18%) en de containeroverslag van 6,5 miljoen TEU naar 9,7 miljoen TEU (+49%).

In het kader van het verbeteren van de bereikbaarheid en het vergroten van de capaciteit van de Rotterdamse haven, en daarmee van de versterking van de concurrentiepositie, zijn diverse maatregelen ingezet:

- Havenbedrijf Rotterdam en ECT vergroten de afhandelcapaciteit door in 2008 de Euromax terminal in gebruik te nemen.
- Rijk, medeoverheden en Havenbedrijf Rotterdam spannen zich in om in 2008 daadwerkelijk te starten met de aanleg van Maasvlakte 2.
- Rijk en marktpartijen zetten in op efficiënter gebruik van de Betuweroute, uitbreiding van de capaciteit en betere benutting van de A15 (inclusief Dynamisch Verkeersmanagement) en modernisering van de vaarwegen.

Recentelijk heb ik met de regionale partners in het kader van het programma Randstad Urgent besloten om onderzoeken te doen naar een tweede westelijke ontsluiting van het havengebied Rotterdam en naar een containertransferium Rotterdam.

De concurrentiekracht van de Nederlandse zeehavens kan daarnaast worden versterkt door in te zetten op duurzaamheid. Steeds vaker immers stellen grote verladers – al dan niet uit marketingoverwegingen - duurzaamheidseisen aan hun supply chains. De Nederlandse haven- en distributiesector kan een voorsprong behalen op de concurrentie door te excelleren in milieuvriendelijke technologieën en processen. Op dit moment verkent mijn ministerie met de sector en maatschappelijke bewegingen hoe bestaande duurzame initiatieven kunnen worden verspreid en geïntensiveerd in de hele havensector. Voor de zomer van 2008 zult u hierover een beleidsbrief ontvangen.

### Logistiek

Parallel hieraan zet ik in op het stimuleren van innovatieve concepten in de vervoerslogistiek. Korthedshalve verwijs ik hiervoor naar de Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains (kamerstuk 29644, nr. 68).

Tijdens de tweede Dag van Maarssen op 1 november j.l. heeft de logistieke sector bij monde van de Commissie van Laarhoven een ambitieuze innovatieagenda gepresenteerd. Ik zie daarin een eerste concretisering van hetgeen met de Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains werd beoogd. Het is aan het bedrijfsleven om deze agenda om te zetten in concrete resultaten en daarmee de toepositie te behouden die Nederland heeft. Waar dat in de rede ligt, zal ik daar samen met mijn collega van EZ mijn bijdrage aan leveren.

Overigens zij hierbij aangetekend dat uit een recent rapport van de Wereldbank ("Connecting to Compete; trade logistics in the global economy") blijkt dat Nederland qua logistieke concurrentiekracht nummer 2 is in de wereld, na Singapore, en nummer 1 in Europa.

### Positie Nederlands wegvervoer

Het Nederlandse marktaandeel in het internationaal wegvervoer loopt inderdaad terug. Deels is dat logisch: door de toename van het aantal EU-lidstaten neemt het aandeel van Nederland af. Toch heeft Nederland nog steeds een bovenproportioneel aandeel in het internationale wegvervoer. Volgens Eurostat bedroeg het Nederlandse aandeel (in tonkm's) in 2005 20% voor cabotage, 13% voor derdelandenvervoer en 10% voor internationaal bilateraal vervoer. Ter vergelijking: ons aandeel in het nationale wegvervoer is slechts 3%. En hoewel het internationale aandeel terug loopt, is er nog steeds sprake van (forse) groei van de door Nederland verrichtte vervoersprestatie. Tussen 2002-2005 nam de door Nederland verrichtte cabotage (in tonkms) toe met 61%, het derdelandenvervoer met 14% en het bilaterale vervoer met 21%. Wederom ter vergelijking: in dezelfde periode nam het nationale wegvervoer toe met 11%.

De verwachting is dat de groei van het goederenvervoer nog sterk zal doorzetten – circa 50% groei in de EU tot 2020 - waardoor de sector voorlopig voldoende werk heeft. Momenteel is er zelfs een tekort aan arbeidskrachten.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings