

# **DE LOGISTIEKE KRACHT VAN NEDERLAND 2009**

---

**Nederland Distributieland (NDL/HIDC)  
TNO Business Unit Mobiliteit en Logistiek**

Deze uitgave is samengesteld in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat

Zoetermeer, 18 juni 2009

ISBN: 978-90-810838-6-7

© Nederland Distributieland (NDL/HIDC) en TNO

Overname van gegevens uit deze publicatie is toegestaan, mits als bron wordt vermeld:  
Nederland Distributieland (NDL/HIDC), TNO, 'De logistieke kracht van Nederland', juni 2009

## **COLOFON**

### **Auteurs**

Drs. C.A. Verweij MTL  
B.J. van der Moolen, M.Sc.

### **Redactie voorwoord**

R. Broekmeulen (Tekst en Training)

### **Eindredactie**

drs. M.M. den Dulk, MCC

### **Uitgever**

Nederland Distributieland (NDL/HIDC)

### **Vormgever**

Vorm Vijf, Den Haag

### **Drukkerij**

RS Drukkerij, Den Haag

### **Besteladres**

Nederland Distributieland (NDL/HIDC)

Postbus 660

2700 AR Zoetermeer

T: 079 – 343 81 10

F: 079 – 347 92 17

info@ndl.nl

www.ndl.nl

# INHOUDSOPGAVE

<b>Voorwoord</b>	<b>5</b>	
<b>Hoofdstuk 1</b>	<b>Belang van logistiek voor de Nederlandse economie</b>	<b>7</b>
1.1	Nederland als handelsland: groeiend belang invoer vanuit Azië	8
1.2	Nederland als handelsland: nieuwe handelspartners	10
1.3	Wederuitvoer via distributiecentra reageert sterk op mondiale trends	12
1.4	Logistieke activiteiten nederland leveren € 40 miljard en 750.000 banen op	14
1.5	In Nederland relatief veel uitgaven aan andere modaliteiten dan wegvervoer	16
1.6	Waarde en draaischijffunctie internationale logistiek groeit door	18
<b>Hoofdstuk 2</b>	<b>Nederland: Gateway to Europe</b>	<b>21</b>
2.1	In 2008 ruim 1,8 miljard ton aan goederenvervoer in Nederland	22
2.2	Nederland onderscheidend in multimodaal vervoer	24
2.3	Leidende rol mainport Rotterdam in Europa	26
2.4	China belangrijkste handelspartner Rotterdam in containeroverslag	28
2.5	Groot aandeel binnenvaart in achterlandvervoer vanuit Rotterdam	30
2.6	Schiphol derde luchtvrachthaven van Europa	
<b>Hoofdstuk 3</b>	<b>Concurrentiepositie Nederlandse logistieke sector</b>	<b>34</b>
3.1	Mainports en greenports zorgen voor ruim € 15 miljard aan toegevoegde waarde	36
3.2	West-Brabant is de logistieke ‘hotspot’ van 2008	38
3.3	Nederland is Europese toplocatie voor distributieactiviteiten	40
3.4	Nederland aantrekkelijke vestigingsplaats voor Chinese distributiecentra	42
3.5	Logistiek is een sterk groeiende markt in Nederland en de Europese Unie	44
3.6	Omzet en werkgelegenheidsgroei in Nederlandse logistieke sector in 2008	46
<b>Hoofdstuk 4</b>	<b>Belang van logistiek voor de Nederlandse samenleving</b>	<b>49</b>
4.1	Efficiënte logistiek is de bloedsomloop van de Nederlandse samenleving	50
4.2	Nieuwe oplossingen nodig om Nederlandse supermarkten te beleveneren	52
4.3	Optimale logistiek belangrijk voor Nederlandse supermarkten	54
4.4	Kosten files voor logistieke sector nemen gestaag toe	56
4.5	Nederlands beroepsgoederenvervoer op weg naar duurzaamheid	58
4.6	Goederenvervoer blijft naar verwachting groeien	60
<b>Hoofdstuk 5</b>	<b>De logistieke concurrentiepositie van Nederland binnen Europa</b>	<b>63</b>
5.1	Arbeid speelt essentiële rol voor Nederland als distributieland	64
5.2	Logistieke sector gebruikt steeds meer innovatieve ICT	66
5.3	Nederlandse logistieke sector werkt aan verkeersveiligheid	68
5.4	Nederlands belastingklimaat nog steeds relatief gunstig	70
5.5	Veerkracht essentiële eigenschap voor logistieke ketens	72
5.6	Recessie zorgt voor tijdelijk dalend volume in goederenvervoer	74
<b>Overzicht gebruikte bronnen</b>		<b>78</b>



# VOORWOORD

*Nederland Handelsland. Dat is meer dan een motto; dat zit in onze genen. Al vanaf de zestiende eeuw bezeilden Nederlandse ontdekkingsreizigers de zeeën op zoek naar nieuwe landen en volken, producten en afzetgebieden. In de ‘Gouden’ zeventiende eeuw had Nederland handelsposten op ieder continent: distributiecentra die dienden als overslagpunt tussen kust en achterland, tussen Nederland en de wereld. Handel floreerde door een combinatie van ondernemerschap, durf en goed logistiek management.*

*Wat we toen deden, doen we nu nog steeds, en zelfs steeds beter: logistiek zit in het DNA van Nederland en de Nederlanders. Mede door dat talent is Nederland dé ‘Gateway to Europe’ geworden. Om die reputatie hoog te houden, om die positie te behouden, nu en in de toekomst, moeten we blijven investeren. Niet alleen in effectieve en efficiënte logistieke stromen, maar ook in ons vestigingsbeleid. Een aantrekkelijk vestigingsklimaat is een belangrijke randvoorwaarde voor een leidende rol van Nederland in de logistieke keten, en daardoor onmisbaar bij het realiseren van onze ambitie om de Europese marktleider te worden in ketenregie. Want dat is wat we willen: van Nederland een goed functionerende draaischijf maken in de mondiale logistieke stromen. Vanuit Nederland zorgen dat goederen wereldwijd op de juiste plaats komen. Via water, weg, spoor of door de lucht. Natuurlijk zo snel mogelijk, maar in ieder geval op tijd. Multimodaal, intelligent én duurzaam.*

*Dat was de ambitie van de Commissie van Laarhoven, dat is de ambitie van Nederland Distributieland (NDL/HIDC) en dat is ook de ambitie van dit kabinet. Niet voor niets heeft het kabinet Logistiek en Supply Chains uitgeroepen tot een belangrijk onderdeel van de nationale innovatieprogrammering. Om vanuit die positie nieuwe deuren te openen, moeten we vooral meer en beter samenwerken.*

*Tussen sector en overheid, maar ook binnen de sector zelf. Daarom is het goed dat zoveel partijen hun krachten hebben verenigd in het Strategisch Platform Logistiek (SPL): leden van de Logistieke Alliantie (LA), EVO, mainports en onderwijsinstellingen. Zo kunnen we samen de volgende stappen zetten richting een innovatieve, duurzame, dus toekomstbestendige logistieke sector, ketenregisseur van wereldfaam.*

*Nederland is daarvoor uitstekend gepositioneerd. Niet alleen geografisch, maar zeker op basis van wat we nu al doen en kunnen. Hoe het daarmee staat kunt u lezen in dit boekje, dat NDL/HIDC heeft samengesteld in samenwerking met TNO Business Unit Mobiliteit en Logistiek. Een bundeling van actuele, objectieve, publieke feiten en cijfers over de maat en de staat van onze logistieke sector.*

*Nederland Distributieland (NDL/HIDC)*

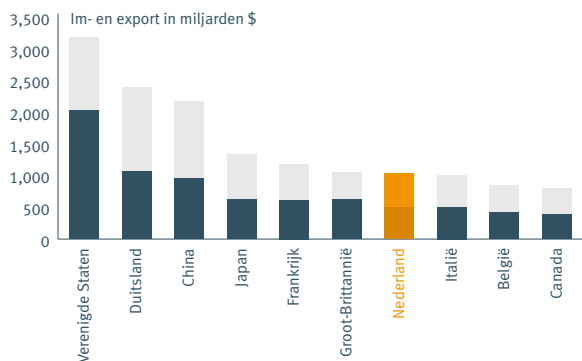
*drs. D. 't Hoof  
Algemeen directeur*



# **1 BELANG VAN LOGISTIEK VOOR DE NEDERLANDSE ECONOMIE**

# 1.1 NEDERLAND ALS HANDELSLAND: GROEIEND BELANG INVOER VANUIT AZIË

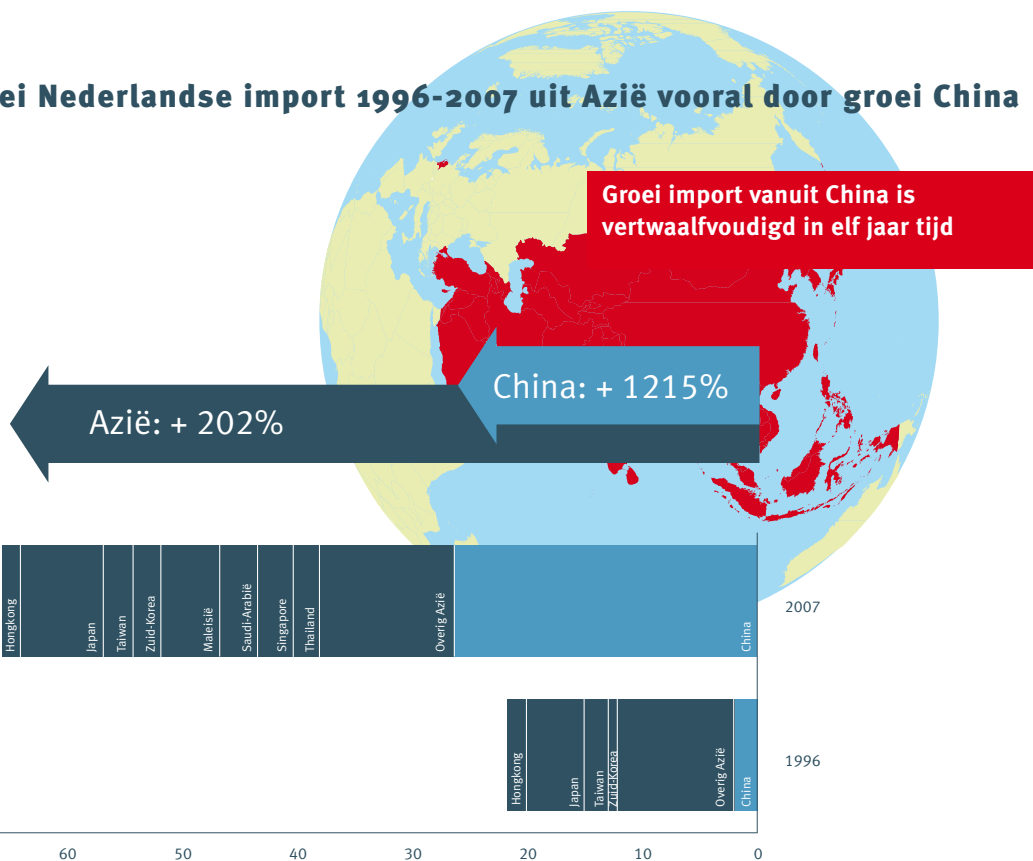
## Aandeel Nederland in wereldhandel 3,7% in 2007



Nederland staat op de wereldranglijst van handelslanden op de zevende plaats

Bron: WTO 2008

## Groei Nederlandse import 1996-2007 uit Azië vooral door groei China



Bron: CBS 2008



# TOELICHTING

## Aandeel Nederland in wereldhandel 3,7% in 2007

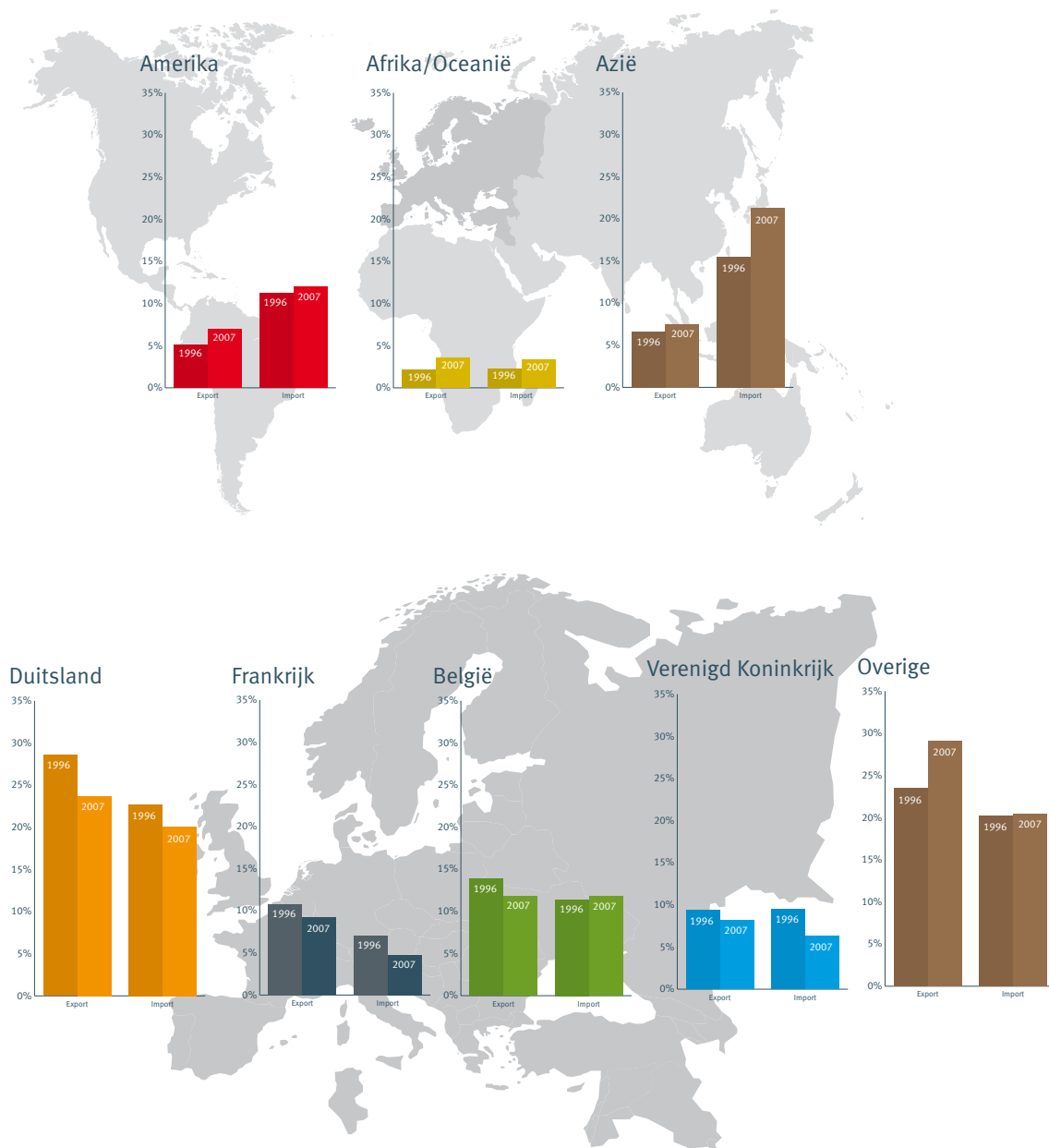
- Nederland had in 2007 een aandeel van 3,7% in de wereldhandel. Dit percentage vertegenwoordigt een waarde van \$ 1.034 miljard en betreft zowel de in- als uitvoer van goederen. Nederland nam hiermee een zevende plaats in op de wereldranglijst, achter Frankrijk en Groot-Brittannië, maar vóór landen als Italië, België en Canada.
- Nederland mag met recht een 'handelsland' worden genoemd. Het aandeel van Nederland in de wereldhandel is 3,7%, terwijl het aandeel van Nederland in de wereldproductie slechts 1% is en maar 0,25% van de wereldbevolking in Nederland woont.
- Nederland is de laatste jaren gestegen op de wereldranglijst van handelslanden. In 2004 stond Nederland met een aandeel van 3,6% een plaatsje lager op nummer 8. In de afgelopen twee jaren is Nederland Italië op de ranglijst gepasseerd.

## Groei Nederlandse import 1996-2007 uit Azië vooral door groei China

- Het aandeel van Aziatische producten binnen de totale Nederlandse import van goederen is in ruim tien jaar tijd met bijna 6% gestegen, van 15,5% in 1996 tot 21,3% in 2007.
- De belangrijkste motor achter deze groei van de totale Nederlandse import is de import vanuit China geweest. Deze import is in elf jaar tijd vertwaalfvoudigd, van € 2 miljard tot € 26,3 miljard. Dit is 8,6% van de totale Nederlandse import.
- De groei van de import uit andere landen uit het Verre Oosten, zoals Japan, Taiwan en Zuid-Korea, is in vergelijking met de groei van de import uit China, de afgelopen elf jaar fors achtergebleven. De import uit Zuid-Korea is in deze periode met 242% gegroeid, de import vanuit Japan en Taiwan groeide slechts met respectievelijk 44% en 24%.
- Wel is een forse groei te zien in importstromen vanuit landen als Maleisië, Singapore en Thailand. Het aandeel van deze landen in de Nederlandse import benadert snel die van Japan, Taiwan en Zuid-Korea.

## 1.2 NEDERLAND ALS HANDELSLAND: NIEUWE HANDELSPARTNERS

Nederlandse im- en export krijgt een steeds mondialer karakter



Bron: CBS 2008

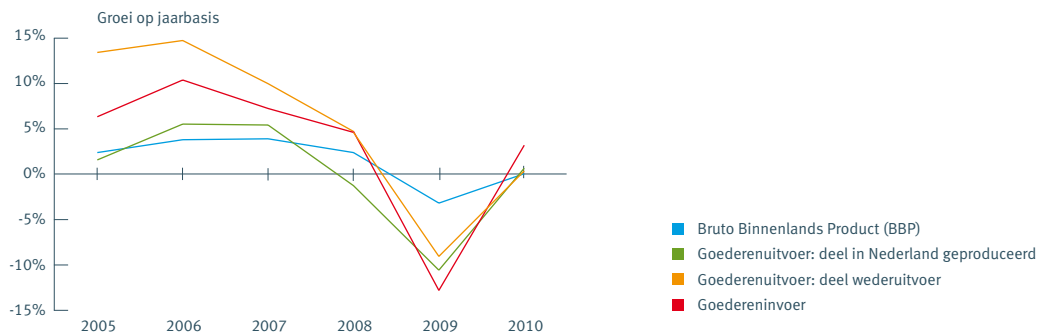
# TOELICHTING

## Nederlandse im- en export krijgt een steeds mondialer karakter

- In de afgelopen elf jaar is het aandeel van de Nederlandse import uit de vier directe 'buurlanden' van Nederland (België, Duitsland, Frankrijk en Verenigd Koninkrijk) gedaald en de import uit de overige landen gestegen.
- Tussen 1996 en 2007 is het aandeel van de import van goederen uit de vier 'buurlanden' met bijna 8% gedaald van 50,7% in 1996 naar 43% in 2007.
- Deze verschuiving wordt veroorzaakt door de groei van het aandeel van de import vanuit Aziatische landen (bijna 6% groei), Amerika (1% groei) en Afrika/Oceanië (1% groei).
- De conclusie is dat de Nederlandse import de afgelopen elf jaar een steeds mondialer karakter heeft gekregen.
- In de afgelopen elf jaar is ook het aandeel van de Nederlandse export naar de vier directe 'buurlanden' van Nederland (België, Duitsland, Frankrijk en Verenigd Koninkrijk) gedaald en die naar de overige landen gestegen.
- Tussen 1996 en 2007 is het aandeel van de export van goederen naar de vier 'buurlanden' met 10% gedaald van 62,7% in 1996 naar 52,7% in 2007.
- Deze daling van de export naar de 'buurlanden' wordt veroorzaakt door de groei van het aandeel van de export naar de overige landen in Europa (ruim 5,5% groei), de Aziatische landen (bijna 1% groei), Amerika (bijna 2% groei) en Afrika/Oceanië (1,5% groei).
- De conclusie is dat ook de Nederlandse export de afgelopen elf jaar een steeds mondialer karakter heeft gekregen.

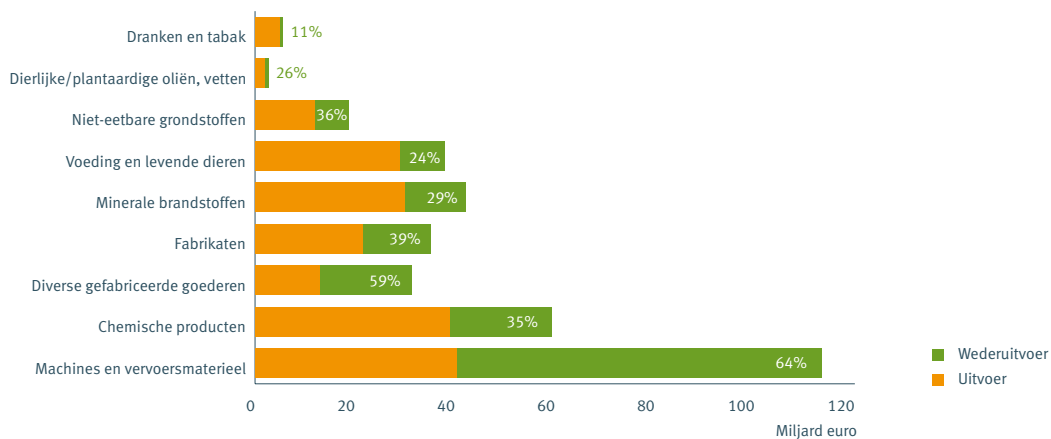
## 1.3 WEDERUITVOER VIA DISTRIBUTIECENTRA REAGEERT STERK OP MONDIALE TRENDS

### Nederlandse productie, invoer en (weder)uitvoer hebben slingereffect op economie



Bron: CPB 2009

### Bijna 45% van Nederlandse export bestaat uit wederuitvoer



Bron: CBS 2008

## TOELICHTING

### Nederlandse productie, invoer en (weder)uitvoer hebben slingerereffect op economie

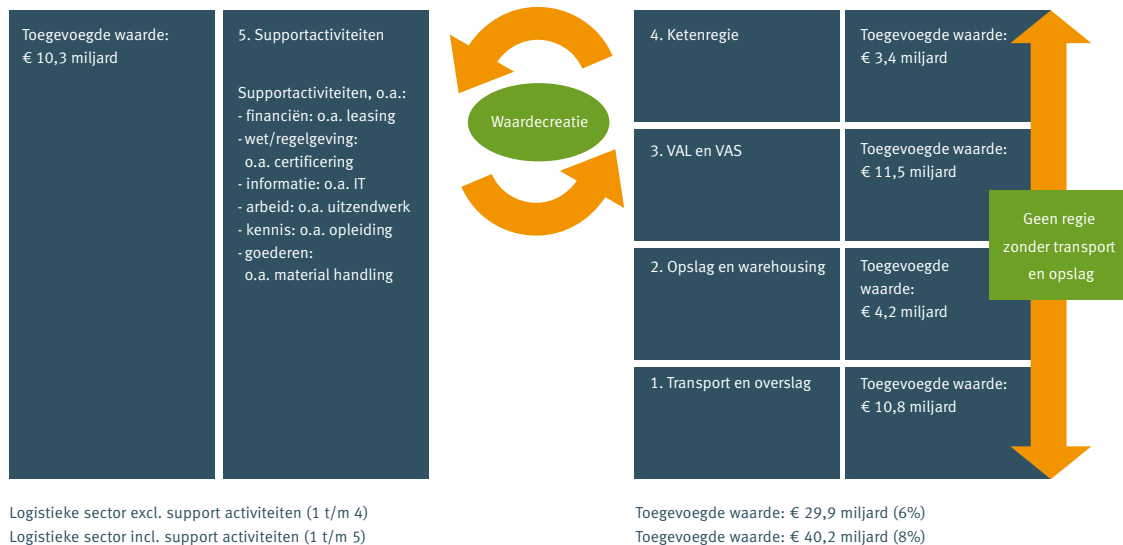
- Onder wederuitvoer verstaan we onder andere de goederen die via de circa 9.000 distributiecentra in ons land worden ingeklaard, bewerkt en vervolgens uitgevoerd naar andere Europese landen. De bewerking kan bestaan uit inpakken, ompakken of labelen, maar ook uit meer complexe logistiek gerelateerde activiteiten zoals assembleren en repareren.
- Het Centraal Plan Bureau (CPB) heeft berekend dat in Nederland 9 eurocent wordt verdiend op elke euro aan omzet die via wederuitvoer ons land verlaat.
- De groei van de wederuitvoer is in de praktijk een goede indicator voor de economische stand van zaken in Nederland. In de periode 2003-2007 groeide de wederuitvoer harder dan de totale export, met uitschieters van 13 en 14% groei in 2005-2006. Op basis van deze groeipercentages heeft het CPB in 2006 verklaard dat de logistieke sector een belangrijke motor is geweest achter het herstel van de Nederlandse economie in die periode.
- Als gevolg van de huidige economische teruggang wordt verwacht dat de wederuitvoer 13% zal krimpen in 2009, waarna in 2010 mogelijk weer een groei van 3% zal ontstaan, mede dankzij de logistieke sector.

### Bijna 45% van Nederlandse export bestaat uit wederuitvoer

- De Nederlandse export bestond in 2007 voor bijna 45% uit wederuitvoer. De wederuitvoer vertegenwoordigde hiermee een waarde van ruim € 155 miljard.
- Bijna de helft van de wederuitvoer (€ 73 miljard, oftewel 47%) bestaat uit vervoer van machines en vervoersmateriaal. In de praktijk zijn dit vooral computers en andere hightech apparatuur. Deze computers worden vaak in distributiecentra in Nederland op maat gemaakt voor de Europese markt.
- De andere grote stromen op het gebied van wederuitvoer bestaan uit chemische producten (ruim € 20 miljard), diverse industriële producten (€ 32 miljard) en minerale brandstoffen (€ 12 miljard).
- Het aandeel van de wederuitvoer in de Nederlandse export groeide van 2006 naar 2007, van 40% naar 45%.

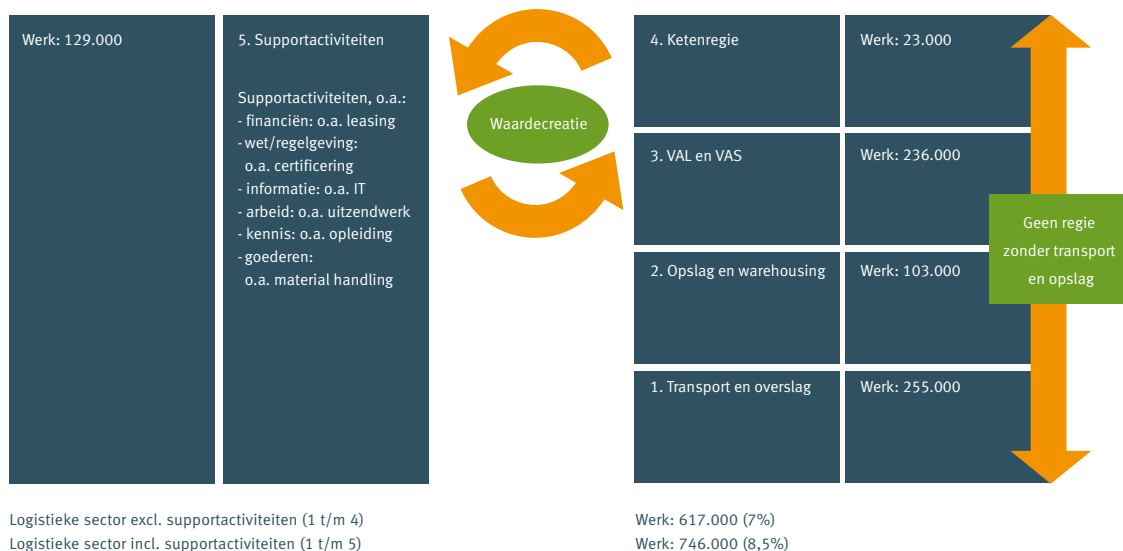
# 1.4 LOGISTIEKE ACTIVITEITEN NEDERLAND LEVEREN € 40 MILJARD EN 750.000 BANEN OP

## Toegevoegde waarde van 'logistiek sectorhuis' ruim € 40 miljard



Bron: TNO 2008

## Het 'logistiek sectorhuis' zorgt voor bijna 750.000 banen



Bron: TNO 2008

# TOELICHTING

## Toegevoegde waarde van 'logistiek sectorhuis' ruim € 40 miljard

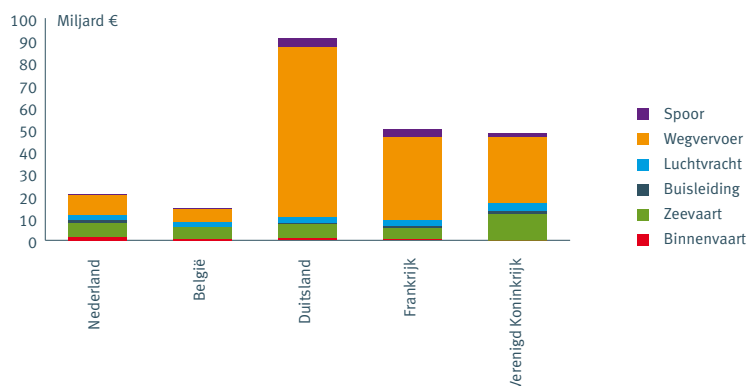
- In 2008 heeft TNO voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Commissie Van Laarhoven de economische betekenis van de logistieke sector voor Nederland in 2007 in kaart gebracht. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen vijf segmenten: transport en overslag, opslag en warehousing, Value Added Logistics en Services (VAL en VAS), ketenregie en logistieke supportdiensten. De activiteiten in deze vijf segmenten vormen samen het zogenaamde 'logistiek sectorhuis'.
- De totale toegevoegde waarde van de Nederlandse logistieke sector in 2007 was € 40,2 miljard. Dit is 8% van de totale toegevoegde waarde in Nederland in dat jaar. Deze toegevoegde waarde wordt vooral gecreëerd in de fysieke transport en overslag, door VAL- en VAS-activiteiten in distributiecentra en door verschillende logistieke supportactiviteiten, zoals leasing, onderhoud, uitzendwerk, certificering, consultancy en opleidingen.
- De creatie van waarde vindt vooral plaats door een wisselwerking tussen de VAL- en VAS-activiteiten, ketenregie en logistieke supportdiensten. Als bedrijven VAL- en VAS-activiteiten willen opzetten of uitbreiden, nemen ze vaak logistieke supportdiensten af. Hierdoor kunnen ze hun regierol in de keten uitbreiden, waardoor ze weer additionele VAL- en VAS-diensten kunnen opstarten, etc. Zo ontstaat een vliegwiel dat telkens meer toegevoegde waarde genereert. Dit vliegwiel kan overigens niet werken zonder een groei in de fysieke transportstromen die van, naar en in ons land lopen.

## Het 'logistiek sectorhuis' zorgt voor bijna 750.000 banen

- TNO heeft in het 'logistiek sectorhuis' naast de toegevoegde waarde ook de werkgelegenheid in kaart gebracht. De logistieke werkgelegenheid in Nederland kwam op 746.000 arbeidsjaren in 2007, hetgeen 8,5% van de totale beroepsbevolking vertegenwoordigt. Deze werkgelegenheid wordt vooral gecreëerd in de transportsector (255.000 arbeidsjaren) en de VAL- en VAS-activiteiten in distributiecentra en andere magazijnen (236.000 arbeidsjaren).

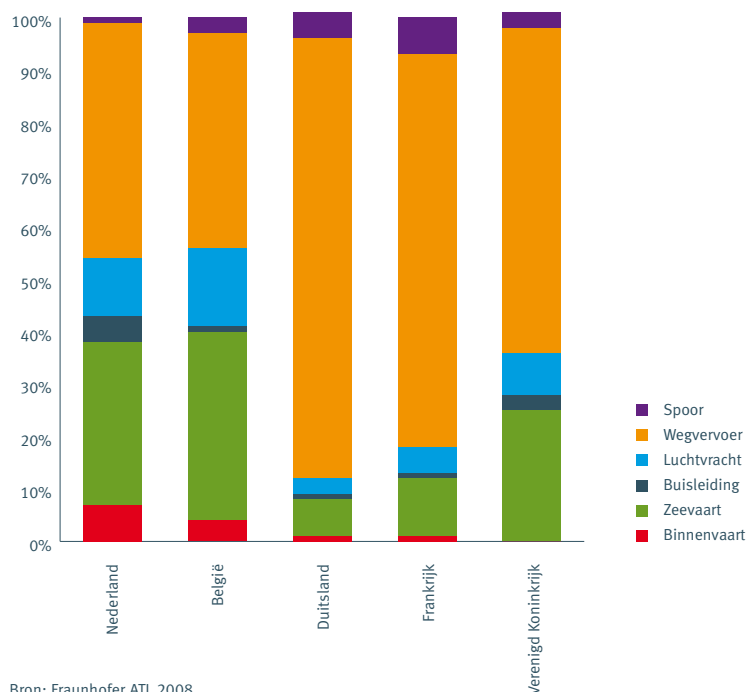
## 1.5 IN NEDERLAND RELATIEF VEEL UITGAVEN AAN ANDERE MODALITEITEN DAN WEGVERVOER

### Omvang Nederlandse transportmarkt bedraagt meer dan € 20 miljard in 2007



Bron: Fraunhofer ATL 2008

### Het aandeel van luchtvaart, binnenvaart en zeevaart in transportomzet Nederland is groot



Bron: Fraunhofer ATL 2008



## TOELICHTING

### Omvang Nederlandse transportmarkt bedraagt meer dan € 20 miljard in 2007

- De Nederlandse transportmarkt had in 2007 volgens het Duitse onderzoeksinstituut Fraunhofer ATL een omvang van iets meer dan € 20 miljard euro. Ongeveer de helft van deze markt bestaat uit wegvervoer met € 9,2 miljard, maar daarnaast heeft ook de zeevaart met € 6,4 miljard en de luchtvracht met € 2,3 miljard een behoorlijk aandeel. Binnenvaart, buisleiding en spoor blijven hier met respectievelijk € 1,4, € 1 en € 0,2 miljard aan omzet bij achter.
- De Duitse, Franse en Engelse transportmarkten waren in 2007 met € 91, € 50 en € 48 miljard veel groter dan de Nederlandse en Belgische. In deze eerste drie markten overheerst het wegvervoer, terwijl de 'modal split' (verdeling tussen de verschillende vervoersvormen of 'modaliteiten') in Nederland en ook in België veel evenwichtiger is.
- In absolute zin zijn de transportmarkten in de Benelux een stuk kleiner dan die in de grotere omliggende landen maar per inwoner wordt in Nederland € 1.230 en in België € 1.380 per jaar uitgegeven aan transport, terwijl dit in Duitsland € 1.110 is en in Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk € 790. Dit verschil ontstaat doordat in Nederland en België relatief veel internationale transportactiviteiten worden uitgevoerd.

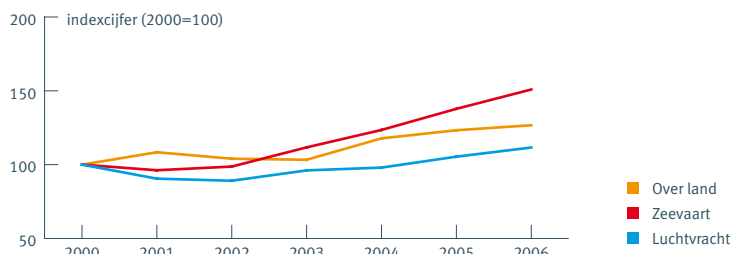
### Het aandeel van luchtvaart, binnenvaart en zeevaart in transportomzet Nederland is groot

- De verdeling van de omzet in de nationale transportmarkt over de verschillende modaliteiten is in de Benelux evenwichtiger dan in de grotere landen Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. Het wegvervoer heeft minder dan 50% omzetaandeel in de transportmarkt in de Benelux, terwijl dit in Duitsland en Frankrijk 75% of meer is.
- Vooral de zeevaart is vanwege de havens Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam en Zeebrugge relatief belangrijker in Nederland en België. Dit blijkt uit de aandelen van 31% en 36% voor de modaliteit zeevaart. In het Verenigd Koninkrijk is deze met 25% uiteraard ook aanzienlijk, maar in Duitsland en Frankrijk blijft het percentage zeevaart achter.
- Het aandeel van de luchtvaart is in de Benelux eveneens hoger dan in de omliggende landen, dit komt mede door de relatief hoge positie van Schiphol, Zaventem en Luik op de Europese luchtvaartranglijsten.
- Tenslotte is ook het aandeel van de binnenvaart binnen de diverse vervoersvormen in Nederland hoger dan in de omliggende landen.

# 1.6 WAARDE EN DRAAISCHIJFFUNCTIE

## INTERNATIONALE LOGISTIEK GROEIT DOOR

### Waarde mondiale zeevaart stijgt met meer dan 50% in zes jaar

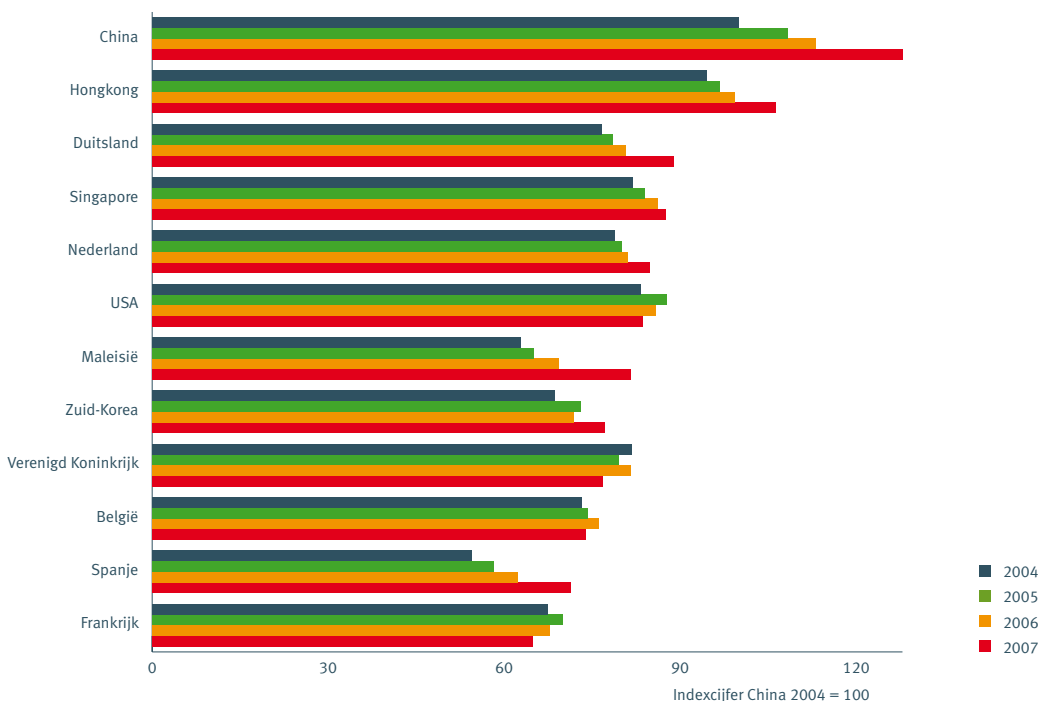


**Gemiddelde waarde mondiale vracht per ton:**

- Luchtvracht \$ 63,184 (+12% t.o.v. 2000)
- Zeevaart \$ 943 (+51% t.o.v. 2000)
- Over land \$ 1,878 (+27% t.o.v. 2000)

Bron: UNCTAD

### Nederland in mondiale top-5 van landen met internationale logistieke draaischijffunctie



Bron: UNCTAD

## TOELICHTING

### Waarde mondiale zeevaart stijgt met meer dan 50% in zes jaar

- Nederland is al sinds de tijd van de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) een handelsland en de gezaghebbende Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR) heeft al in 2003 aangetoond dat we bijna 30% van ons nationaal product verdienen met mondiale handelsactiviteiten.
- Wat is de waarde van de mondiale handelsstromen? Uit recente informatie van de UNCTAD blijft dat een ton luchtvracht in 2006 een gemiddelde waarde had van ruim \$ 63,000, een ton zeevracht een waarde van \$ 943 en een ton vracht over land \$ 1,878. Kortom, luchtvracht was in 2006 gemiddeld 67 x zoveel waard als zeevracht. Opvallend is dat dit verschil de afgelopen jaren aan het teruglopen is. In 2000 was het verschil namelijk nog 91 x, en de gemiddelde waarde van zeevracht is in 2000-2006 met maar liefst 51% gestegen. De waardeverhoging van goederentransport over land en door de lucht is hier met 27% en 12% behoorlijk bij achtergebleven.
- Een gemiddelde waardeverhoging van bijna 10% per jaar voor de zeevaart is fors, en er zijn hier twee verklarende factoren voor. Ten eerste worden door de verdergaande globalisering steeds meer goederen over de zee vervoerd, in toenemende mate ook eindproducten en halffabrikaten. Ten tweede is de prijs van grondstoffen sinds 2004 de lucht in geschoten, vooral olie is hiervan het voorbeeld. Deze stijging van de grondstofprijzen heeft zich sinds eind 2006 versterkt doorgezet, en gecombineerd met de daling van de dollar betekent dit dat de waarde van zeevracht inmiddels een stuk boven de \$ 1,000 per ton zal liggen. Dit creëert ruimte voor Nederlandse logistieke dienstverleners om meer omzet te behalen door de goederenstromen zelf en de informatiestromen er omheen op een onderscheidende wijze te managen.

### Nederland in mondiale top-5 van landen met internationale logistieke draaischijffunctie

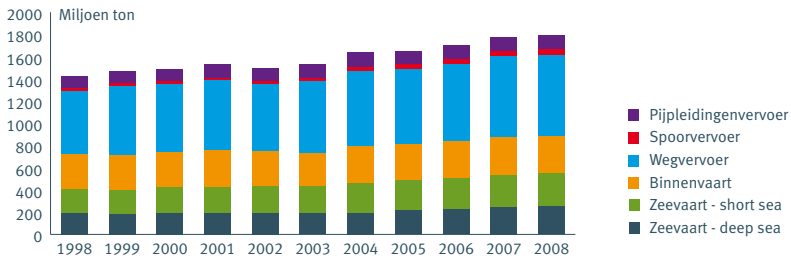
- De Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) die elk jaar gepubliceerd wordt, geeft een aardig beeld van de huidige capaciteit van mondiale havens als logistieke draaischijven. In de index worden vijf componenten meegenomen: (1) het aantal containerschepen dat per jaar een land aandoet, (2) de totale capaciteit van deze schepen, (3) het aantal rederijen dat een land aandoet, (4) het aantal vaste lijndiensten per land en (5) de maximale grootte van de containerschepen. Deze LSCI geeft hiermee in feite aan welke interesse de rederijen in de havens van verschillende landen hebben, kortom: welke landen zij als draaischijf zien.
- Op de LSCI-ranglijst van 2007 staat Nederland op nummer vijf en in de afgelopen drie jaar is Nederland volgens rederijen met 6% gestegen. Hiermee doet Nederland het een stuk beter dan België (op plaats 10 met slechts +1%) en Frankrijk (op plaats 12 met -3%). De grote concurrent als Europese havendraaischijf is echter Duitsland, dat na China/Hongkong op plaats drie komt en 12% in draaischijfcapaciteit is gestegen, dus tweemaal zo veel als Nederland. Een sterk opkomend land in Europa is Spanje, dat de afgelopen drie jaar maar liefst 17% in draaischijfcapaciteit is gegroeid.
- De strategie van Rotterdam is o.a. om zich met het Climate Initiative en Supply Chain Security-initiatieven als logistieke draaischijf te onderscheiden van de concurrenten.



## **2 NEDERLAND: GATEWAY TO EUROPE**

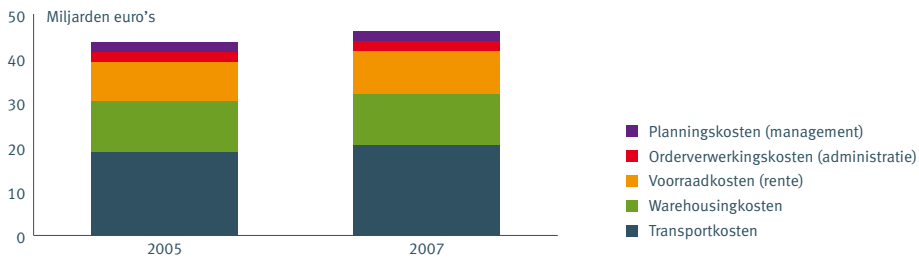
## 2.1 IN 2008 RUIM 1,8 MILJARD TON AAN GOEDERENVERVOER IN NEDERLAND

### Nederlands goederenvervoer groeit 2,5% per jaar in 1998-2008



Bron: KIM 2009 o.b.v. CBS 2008

### Logistieke kosten in Nederland stijgen 2,5% per jaar



Bron: Fraunhofer ATL 2008

# TOELICHTING

## Nederlands goederenvervoer groeit 2,5% per jaar in 1998-2008

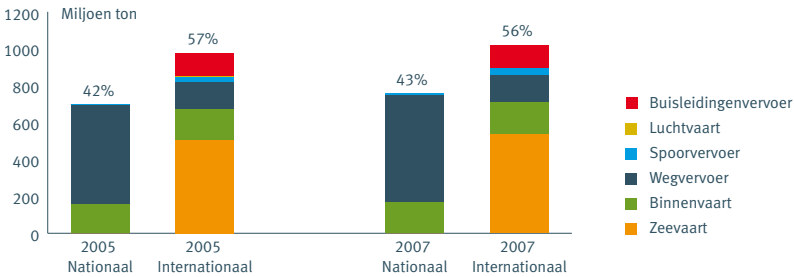
- Volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) en het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) werd in 2008 in Nederland naar schatting 1,8 miljard ton aan goederen vervoerd.
- De laatste zeven jaar is het goederenvervoer van, uit en in Nederland met gemiddeld 2,5% per jaar gegroeid. Deze groei wordt mede veroorzaakt door de veranderende en toenemende vraag van consumenten en door globalisering. In de praktijk betekent dit een toename van kleine zendingen als gevolg van 'just-in-time'-logistiek en 'e-commerce'-activiteiten.
- Het wegvervoer neemt een kleine 41% van het totale goederenvervoer in Nederland voor zijn rekening, dit betekende in 2008 een geschat totaal vervoerd volume van 737 miljoen ton (het vervoer bij producenten/retailers wordt niet systematisch bijgehouden).
- Daarnaast kennen het spoorvervoer en de zeevaart de laatste jaren eveneens een gestage groei.
- Het vervoerde volume via de binnenvaart fluctueert sterk per jaar als gevolg van het feit dat het volume aan vervoerd zand en grind voor bouwprojecten per jaar sterk wijzigt.
- In de praktijk wordt het aandeel van het buisleidingvervoer in deze cijfers onderschat omdat alleen het grensoverschrijdende transport wordt geregistreerd. Een schatting van het totale pijpleidingvervoer in Nederland bedraagt 190 miljoen ton.

## Logistieke kosten in Nederland stijgen 2,5% per jaar

- De totale logistieke kosten die door bedrijven in Nederland voor logistieke activiteiten gemaakt worden, bedroegen in 2007 volgens het Duitse Fraunhofer-ATL iets meer dan € 46 miljard.
- Van deze waarde namen de transportkosten minder dan de helft (€ 20,5 miljard oftewel 43%) voor hun rekening, terwijl de resterende kosten werden veroorzaakt door opslag (€ 11,5 miljard) en vastlagen in voorraden (€ 9,7 miljard). De kosten voor planning en management (o.a. ketenregie) lagen in de buurt van € 5 miljard.
- De logistieke kosten in Nederland stegen in de afgelopen jaren, net als het totale transportvolume in ons land, met gemiddeld 2,5% per jaar.

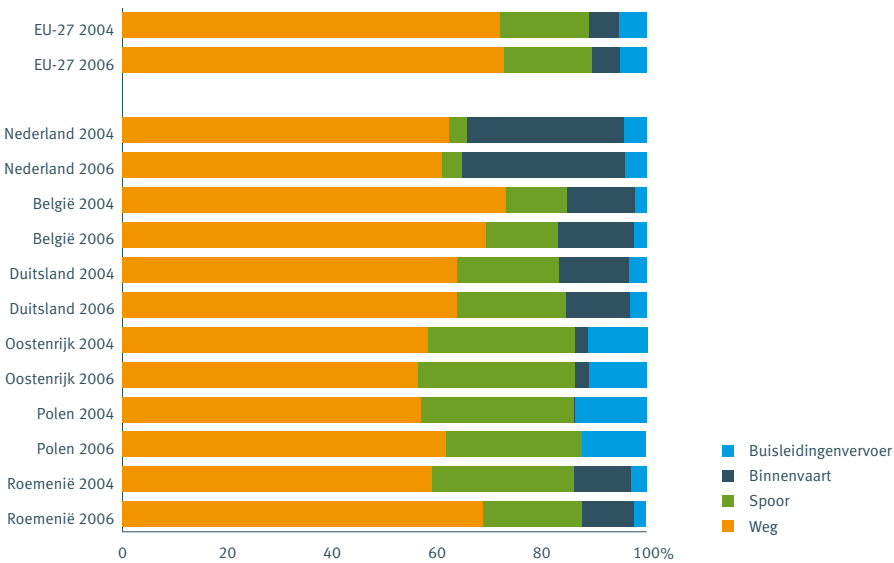
## 2.2 NEDERLAND ONDERSCHIEDEND IN MULTIMODAAL VERVOER

Ruim één miljard ton goederen (56% totaal) vanuit of naar Nederland vervoerd



Bron: KiM 2009 o.b.v. CBS 2008

### Aandeel vervoer via spoor en binnenvaart neemt toe in Nederland



Bron: EUROSTAT 2008



## TOELICHTING

### Ruim één miljard ton goederen (56% totaal) vanuit of naar Nederland vervoerd

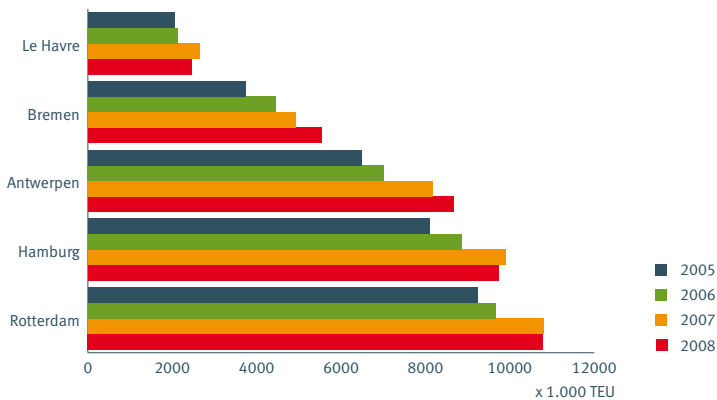
- In 2007 werd ruim één miljard ton aan goederen (56%) vanuit of naar Nederland vervoerd, de overige ruim 700 miljoen ton betrof binnenlands vervoer.
- Het meeste internationale vervoer gaat via de zee (536 miljoen ton), daarna volgen binnenvaart (172 miljoen ton), weg (148 miljoen ton) en buisleiding (125 miljoen ton). Het internationaal spoorvervoer is met 36 miljoen relatief beperkt, maar stijgt sterk sinds de ingebruikname van de Betuweroute.
- Het nationale goederenvervoer gaat voor een groot deel over de weg (582 miljoen ton), en daarnaast via de binnenvaart (166 miljoen ton). Er gaat naar schatting circa 60 miljoen ton aan nationaal vervoer via de buisleiding, maar dit wordt niet apart door het CBS geregistreerd. Het binnenlands spoorvervoer is met ruim acht miljoen ton ook hier relatief beperkt.

### Aandeel vervoer via spoor en binnenvaart neemt toe in Nederland

- In het Europese vervoer onderscheidt Nederland zich duidelijk van andere landen door het relatief grote aandeel van de binnenvaart. Het aandeel van de binnenvaart in Nederland was 31% in 2006 en dit was licht groeiend ten opzicht van de 30% in 2004.
- In alle Europese landen is het wegvervoer de meest gebruikte modaliteit en het aandeel van het wegvervoer in Europa neemt de laatste jaren eerder toe dan af. Het aandeel van het wegtransport in Europa is dan ook gestegen van 72% in 2004 naar 72,7% in 2006. Dit komt vooral door de toename van het wegvervoer in Oost-Europa ten koste van het spoorvervoer. Deze toename compenseert de daling van het wegvervoer in de meeste West-Europese landen.
- Het aandeel van het spoorvervoer is in vrijwel alle Europese landen veel hoger dan in Nederland, alhoewel het spoorvervoer ook hier langzaam maar zeker groeit.

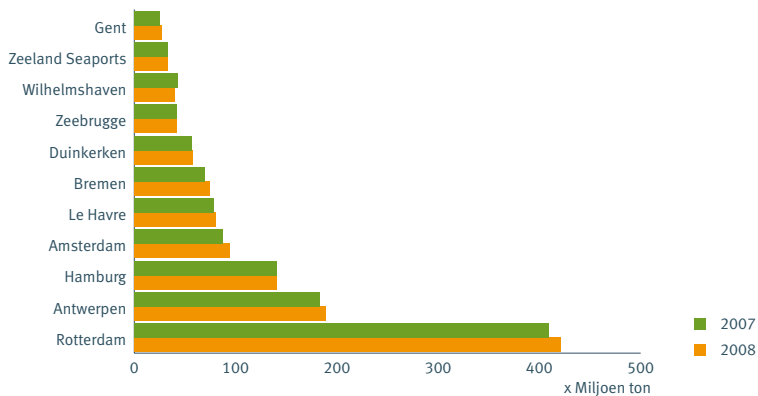
## 2.3 LEIDENDE ROL MAINPORT ROTTERDAM IN EUROPA

### Rotterdam nummer één in Europa op gebied van containeroverslag



Bron: Port of Rotterdam 2008

### Rotterdam veruit nummer één in havenoverslag Europa



Bron: Port of Rotterdam 2008

# TOELICHTING

## Rotterdam nummer één in Europa op gebied van containeroverslag

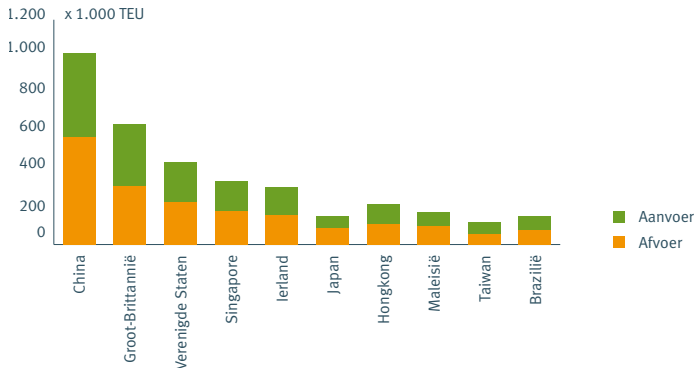
- Op het gebied van containeroverslag is de haven van Rotterdam de nummer één haven in Europa met 10,8 miljoen TEU aan overslag in 2007. 'TEU' staat voor 'Twenty feet Equivalent Unit' en is de internationale standaard eenheid om de lengte van een zeecontainer in uit te drukken.
- De containeroverslag is gestabiliseerd in 'crisisjaar' 2008 op 10,8 miljoen TEU. De groei in de eerste helft van 2008 is precies gecompenseerd door een dalende overslag in de laatste zes maanden van het jaar.
- De havens Hamburg en Antwerpen zijn de nummers twee en drie op het gebied van containeroverslag in Europa, en in de periode 2005-2007 is de overslag in deze havens iets harder gegroeid dan die in Rotterdam. De groei bedroeg respectievelijk 22% en 26% in Hamburg en Antwerpen ten opzichte van 17% in Rotterdam in de periode 2005-2007. Ook in Hamburg en Antwerpen is de containeroverslag gestabiliseerd in 2008.
- De top drie havens Rotterdam, Hamburg en Antwerpen hebben elk een daling van 15-20% in de containeroverslag laten zien in de eerste drie maanden van 2009.

## Rotterdam veruit nummer één in havenoverslag Europa

- De haven van Rotterdam is met 421 miljoen ton aan overslag in 2008 ruim twee keer zo groot als concurrent Antwerpen met 190 miljoen ton. De haven van Hamburg is de derde van Europa met 140 miljoen ton aan overslag.
- De groei van de Rotterdamse haven blijft met 2,9% iets achter op Antwerpen met een groei van 3,6%, maar blijft uitsteken boven de gemiddelde groei van 2,8% van alle havens in de zogenaamde 'Hamburg-Le Havre range'. De haven van Rotterdam groeit wel sneller dan de haven van Hamburg. Deze laatste is in 2008 niet gegroeid.
- De haven van Amsterdam is met een groei van 8,1% in de overslag in 2008 koploper in de Hamburg-Le Havre range.

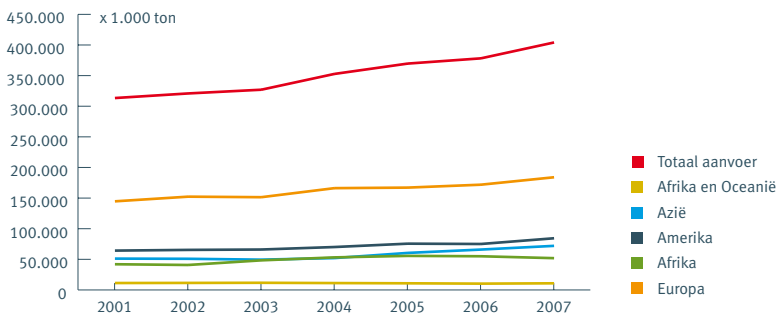
## 2.4 CHINA BELANGRIJKSTE HANDELSPARTNER ROTTERDAM IN CONTAINEROVERSLAG

Ruim één miljoen TEU aan containers uit China in Rotterdam eerste helft 2008



Bron: Port of Rotterdam 2008

Europa is belangrijkste markt voor goederen van en naar Rotterdam



Bron: Port of Rotterdam 2008

## TOELICHTING

### Ruim één miljoen TEU aan containers uit China in Rotterdam eerste helft 2008

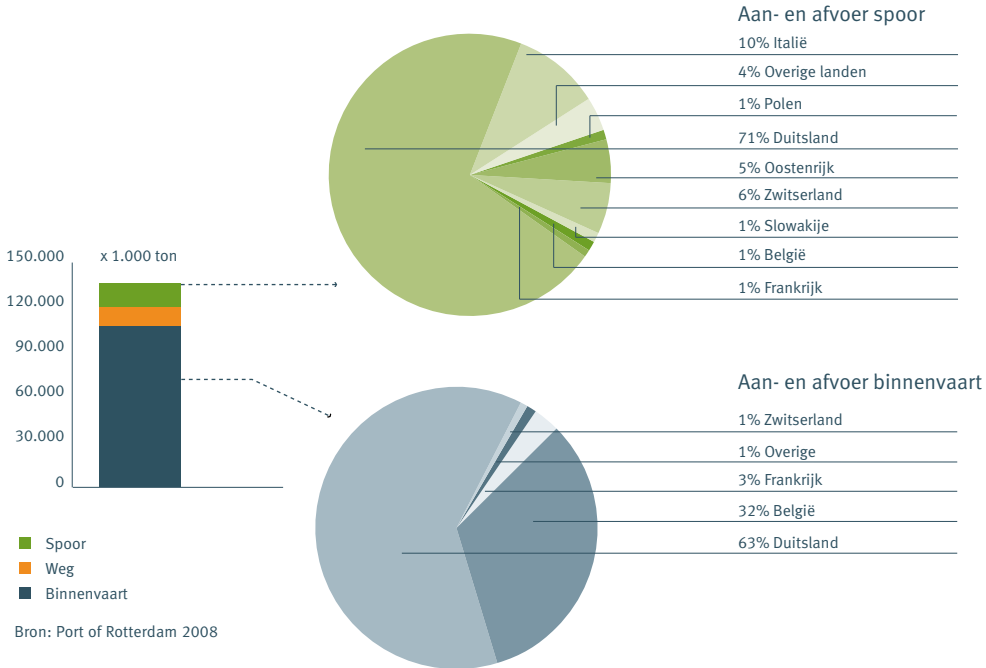
- In Rotterdam werd in de eerste helft van 2008 5,4 miljoen TEU aan containers aan- en afgevoerd. China is het land met het grootste aandeel in deze containerstroom. In totaal is 19% van alle containers die in de eerste zes maanden van 2008 in Rotterdam werden geladen of gelost afkomstig uit China. Dit is 1,03 miljoen TEU.
- Na China volgen het Verenigd Koninkrijk met een aandeel van 12% en de Verenigde Staten met een aandeel van 8% als belangrijkste handelspartners in de containeroverslag voor de Rotterdamse haven.
- De top-tien van landen in de Rotterdamse containeroverslag in de eerste zes maanden van 2008 bestaat voor 60% uit Aziatische landen en regio's: China, Singapore, Japan, Hongkong, Maleisië en Taiwan.
- Voor deze top-tien aan handelspartners zijn in de eerste helft van 2008 1,8 miljoen containers gelost en 1,7 miljoen containers geladen. Dit is 66% van alle containers.
- Bijna 20% van alle geladen en geloste containers in de eerste helft van 2008 in Rotterdam was leeg. Van de afgevoerde containers naar China was 37,5 % leeg. Dit is een teken van de onbalans in de handel tussen China en Europa.

### Europa is belangrijkste markt voor goederen van en naar Rotterdam

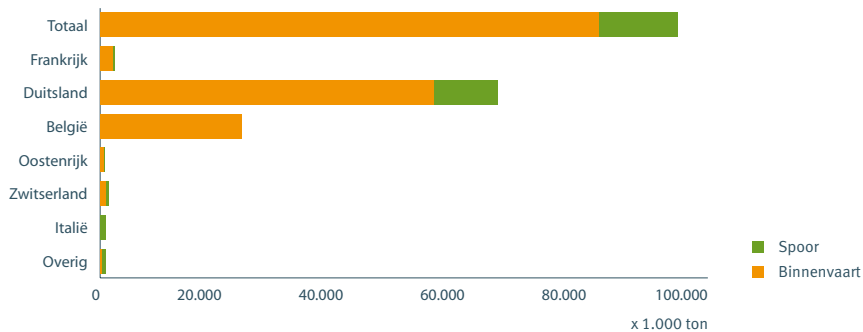
- Met in totaal 184 miljoen ton aan goederenoverslag is Europa van alle continenten veruit de belangrijkste markt voor goederen afkomstig uit de Rotterdamse haven. Daarna volgen de continenten Amerika als tweede met 84 miljoen ton en Azië als derde met 72 miljoen ton.
- Azië is dus als werelddeel slechts derde op de ranglijst voor de totale goederenoverslag, ondanks het feit dat China het grootste land voor de containeroverslag is en zes Aziatische landen in de top-tien van containeroverslaglanden staan.
- Over de laatste zeven jaar is de overslag van lading van en naar Azië met 36,3% het sterkst gegroeid. De overslag van lading van en naar Amerika is met 28,5% toegenomen en die van en naar Europa met 25%. Het totale volume aan overslag van lading in Rotterdam is de afgelopen zeven jaar met 26% toegenomen.

## 2.5 GROOT AANDEEL BINNENVAART IN ACHTERLANDVERVOER VANUIT ROTTERDAM

Internationaal volume vervoer per binnenvaart zes maal zo groot als per spoor



### Binnenvaart vooral naar Duitsland en België, spoor naar meer EU-landen



## TOELICHTING

### Internationaal volume vervoer per binnenvaart zes maal zo groot als per spoor

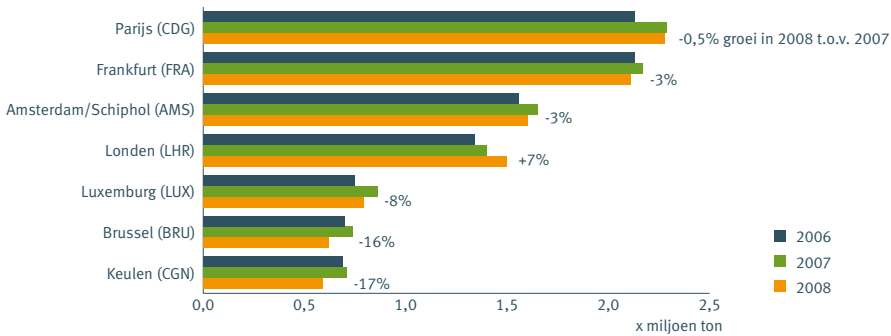
- Als in het internationale achterlandvervoer vanuit de Rotterdamse haven de marktaandelen van de modaliteiten binnenvaart en spoor met elkaar worden vergeleken, blijkt dat de binnenvaart met bijna 82 miljoen ton in 2006 ruim zes maal zo veel aan- en afvoerde als het spoor met 13 miljoen ton.
- Voor het gebruik van binnenvaart en spoor is Duitsland (ruim 65 miljoen ton) het belangrijkste Europese achterland voor Rotterdam, daarna volgen België (ruim 23 miljoen ton), Frankrijk (2,3 miljoen ton), Zwitserland (1,3 miljoen ton) en Italië (ruim 0,9 miljoen, dit is alleen spoorvervoer).
- Er wordt per binnenvaart en spoor veel meer afgevoerd van Rotterdam naar het Europese achterland dan vanuit Europa aangevoerd wordt naar Rotterdam.

### Binnenvaart vooral naar Duitsland en België, spoor naar meer EU-landen

- Deze figuur geeft een verdeling van het volume naar modaliteit aan van aan- en afvoer van internationaal transport van en naar de haven van Rotterdam in 2006, uitgevoerd door Nederlandse transporteurs. Binnenvaart heeft in volume het grootste marktaandeel. Dit is dus exclusief het nationaal vervoer en wat betreft wegvervoer exclusief de in het buitenland geregistreerde voertuigen.
- Inclusief nationaal transport en de in het buitenland geregistreerde voertuigen, zou de verdeling in 2006 uitkomen op 59% wegvervoer, 30% binnenvaart en 11% spoorvervoer. De verschillen zijn zo groot omdat internationaal transport vaak wordt uitgevoerd door een transporteur uit het land van herkomst en omdat de aan- en afvoer van containers van en naar Nederland grotendeels via de weg gaat.
- Wat betreft binnenvaart zijn Duitsland (62%) en België (33%) vrijwel de enige bestemmingen. Wat betreft het spoor is ook daar Duitsland met 71% het belangrijkste land van herkomst en bestemming.

## 2.6 SCHIPHOL DERDE LUCHTVRACHTHAVEN VAN EUROPA

### Schiphol handhaaft derde positie op ranglijst Europese luchtvrachthavens



Bron: Schiphol 2009, diverse luchthavens 2009

### Top-10 luchtvrachtconnecties Schiphol voor groot deel in Verre Oosten



Bron: Districon/Cargonaut 2005



## TOELICHTING

### Schiphol handhaaft derde positie op ranglijst Europese luchtvrachthavens

- Schiphol was in 2008 met 1,6 miljoen ton overslag na Parijs Charles de Gaulle (2,3 miljoen ton) en Frankfurt (2,1 miljoen ton) de derde luchtvrachthaven van Europa, nog voor Londen Heathrow (1,5 miljoen ton).
- Deze positie als derde vrachtluchthaven in Europa is mede te danken aan de sterke positie van Schiphol in het bloemenvervoer en de toename in de periode 2006-2007 van het luchtvervoer vanuit Azië.
- Door de economische crisis was de daling in overslagvolume op Schiphol in 2008 ongeveer 3% ten opzichte van 2007.

### Top-10 luchtvrachtconnecties Schiphol voor groot deel in Verre Oosten

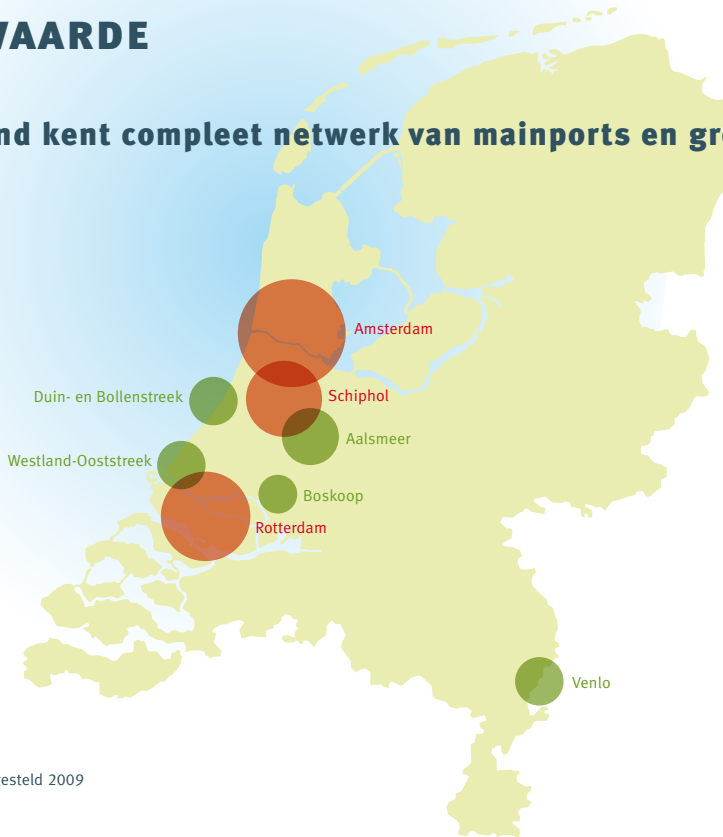
- De belangrijkste herkomst- en bestemmingsrelatie van Schiphol op het gebied van vrachtvervoer in de wereld is Hongkong (77.500 ton in 2005). Ook de tweede en derde herkomst- en bestemmingsrelaties van Schiphol liggen in Azië: Shanghai (38.500 ton) en Tokyo (32.500 ton). Vooral Shanghai heeft de laatste jaren als relatie van Schiphol een sterke groei gekend.
- De rest van de top-10 kent nog vier relaties in Azië en daarnaast is in Afrika Nairobi (vooral bloemen) en in Israël Tel Aviv een belangrijke relatie. In de Verenigde Staten zijn de belangrijkste connecties Chicago en New York.
- In deze top-10 is het transitverkeer niet meegeteld, er is gerekend met oorspronkelijke herkomst- en bestemmingslocaties. Om deze reden zijn de luchthavens van Dubai en Kuala Lumpur als relatie van Schiphol uit de top-10 weggevallen.



# **3 CONCURRENTIEPOSITIE NEDERLANDSE LOGISTIEKE SECTOR**

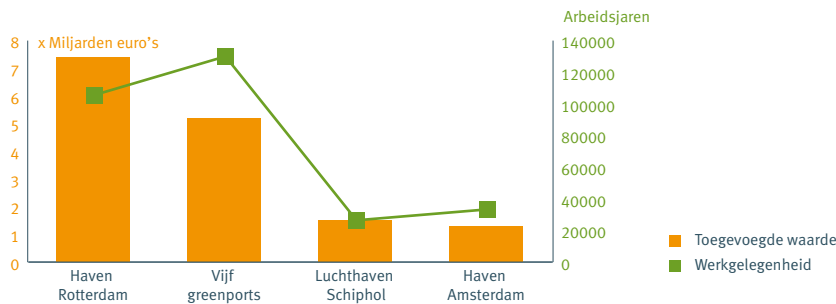
### 3.1 MAINPORTS EN GREENPORTS ZORGEN VOOR RUIM € 15 MILJARD AAN TOEGEVOEGDE WAARDE

Nederland kent compleet netwerk van mainports en greenports



Bron: TNO samengesteld 2009

Mainports en greenports leveren € 15 miljard toegevoegde waarde en 300.000 directe arbeidsplaatsen



Bron: TNO samengesteld 2009

# TOELICHTING

## Nederland kent compleet netwerk van mainports en greenports

- Nederland kent drie mainports voor goederenstromen, namelijk de havens van Rotterdam en Amsterdam en de luchthaven Schiphol.
- Daarnaast zijn er vijf greenports, namelijk Westland-Ooststreek, Aalsmeer, de Duin- en Bollenstreek, Boskoop en Venlo. Deze greenports vormen de spil van de Nederlandse agrologistiek.

## Mainports en greenports leveren €15 miljard toegevoegde waarde en 300.000 directe arbeidsplaatsen

- De mainports Rotterdam, Schiphol en Amsterdam zijn samen goed voor ruim € 10 miljard aan toegevoegde waarde en de vijf greenports genereren ruim € 5 miljard aan toegevoegde waarde. Dit is ongeveer de helft van alle toegevoegde waarde in het tuinbouwcluster. De overige toegevoegde waarde wordt gegenereerd in tuinbouwgebieden elders in Nederland.
- In werkgelegenheid gemeten zijn de mainports en greenports aan elkaar gewaagd: circa 165.000 arbeidsjaren in de drie mainports en 130.000 arbeidsjaren in de vijf greenports. Ook hier is Rotterdam weer de grootste met ruim 105.000 directe en indirecte arbeidsjaren binnen de regio.

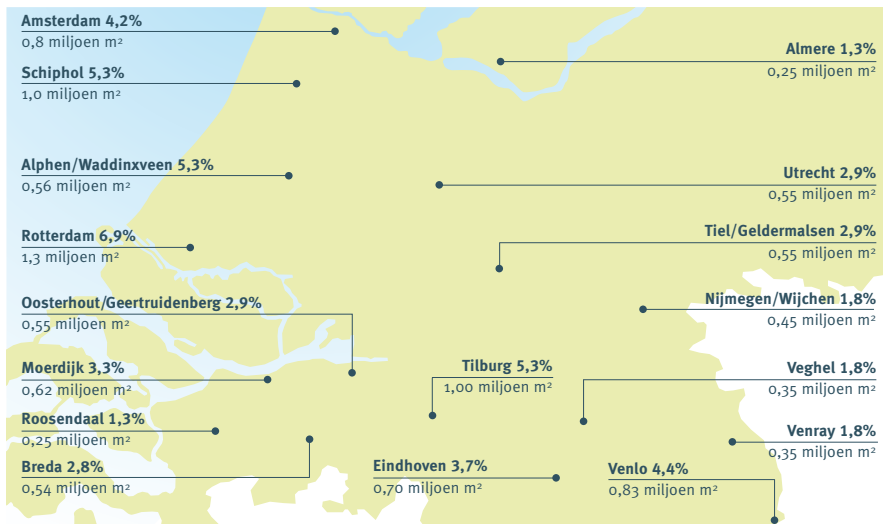
## 3.2 WEST-BRABANT IS DE LOGISTIEKE 'HOTSPOT' VAN 2008

Belangrijkste logistieke 'hotspots' zijn geconcentreerd in Zuid-Nederland



Bron: Vakblad Logistiek 2008

## Ruim 19 miljoen m<sup>2</sup> ruimte in Nederlandse distributiecentra



Overige locaties in Nederland 44,3%  
8,42 miljoen m<sup>2</sup>

Bron: CBRE 2008

# TOELICHTING

## Belangrijkste logistieke 'hotspots' zijn geconcentreerd in Zuid-Nederland

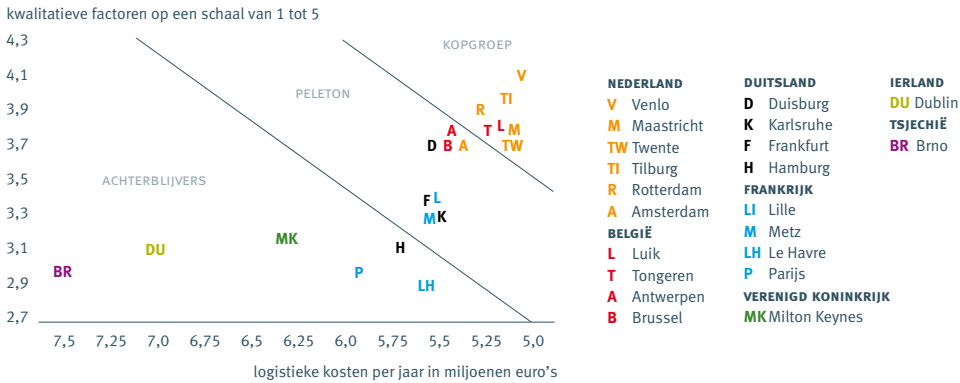
- Het Vakblad Logistiek voert elk jaar een onderzoek uit naar de belangrijkste 'hot spots' voor nieuwe logistieke bedrijvigheid in Nederland. Hiervoor is een groot aantal logistieke experts en bedrijven gevraagd naar hun mening.
- De belangrijkste 'hot spot' voor vestiging van nieuwe buitenlandse distributiecentra bleek in 2008 de regio West-Brabant (Breda/Roosendaal/Moerdijk) te zijn, op de voet gevolgd door de regio's Venlo en Tilburg. De Zuid-Nederlandse regio's scoorden dus hoog op de logistieke hotspot-ranglijst van 2008.
- De mainport Rotterdam staat op nummer vijf van de ranglijst, Amsterdam op nummer tien en de mainport Schiphol komt niet in de top-10 van hot spots voor. Volgens het onderzoek hebben de mainports te maken met relatief dure grond, ruimtegebrek, congestie en uitdagingen bij het vinden en behouden van personeel.

## Ruim 19 miljoen m<sup>2</sup> ruimte in Nederlandse distributiecentra

- In Nederland is ruim 19 miljoen vierkante meter distributieruimte aanwezig, oftewel een oppervlakte van bijna 3.000 voetbalvelden.
- De regio West-Brabant (Breda, Roosendaal, Moerdijk, Oosterhout) kent bijna 2 miljoen m<sup>2</sup> aan distributiecentra, en dit is meer dan Rotterdam met 1,3 miljoen m<sup>2</sup>, Amsterdam en Schiphol met 1,8 miljoen m<sup>2</sup>, Tilburg met 1 miljoen m<sup>2</sup> en Venlo/Venray met 1,2 miljoen m<sup>2</sup>.
- Op Schiphol is distributieruimte het meeste gewild en hier liggen de grondprijzen gemiddeld 20 tot 40 euro per m<sup>2</sup> hoger dan in de rest van Nederland.

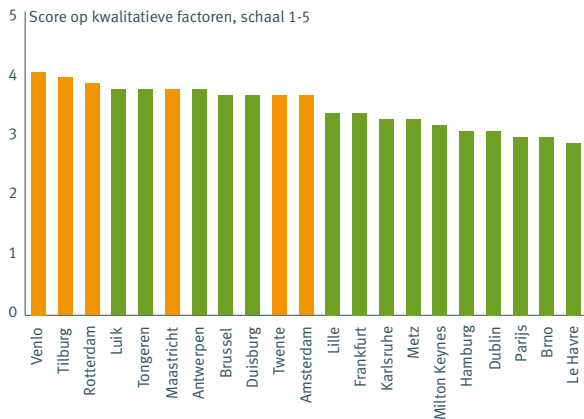
### 3.3 NEDERLAND IS EUROPESE TOPLOCATIE VOOR DISTRIBUTIEACTIVITEITEN

#### Beoordeling 20 logistieke vestigingslocaties voor 'med tech'-operaties in Noordwest-Europa



Bron: Buck 2009

#### Nederland aantrekkelijk voor vestiging medische technologiesector



Bron: Buck 2009



# TOELICHTING

## Beoordeling 20 logistieke vestigingslocaties voor 'med tech'-operaties in Noordwest-Europa

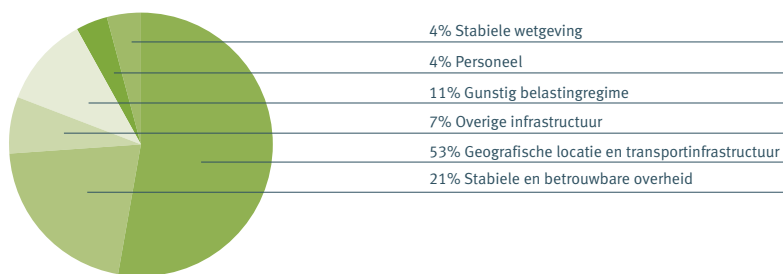
- Buck Consultants International (BCI) heeft voor bedrijven in diverse sectoren (onder andere 'fashion', 'hightech', 'spare parts' en 'healthcare') in kaart gebracht welke logistieke vestigingsplaatsen voor Amerikaanse, Aziatische en Europese bedrijven het aantrekkelijkst zijn. Hierbij zijn de jaarlijkse integrale logistieke kosten en de invloed van kwalitatieve factoren bepaald bij vestiging in een bepaalde regio.
- Het resultaat van deze analyse voor de 'med tech' (medische technologie) -sector is dat de vestigingsplaatsen in de Benelux en in het bijzonder in Nederland op zowel kosten als kwalitatieve factoren aanmerkelijk beter scoren dan die in Frankrijk en Duitsland. Hierbij scoren de Belgische locaties vaak net iets beter op kosten, en de Nederlandse op kwaliteit.
- De Duitse vestigingslocaties zijn duurder dan die in de Benelux. Uit het onderzoek blijkt echter wel dat Duitsland als vestigingsland voor buitenlandse bedrijven steeds aantrekkelijker wordt, en sinds 2007 een sterkere concurrentiepositie heeft verworven.

## Nederland aantrekkelijk voor vestiging medische technologiesector

- Uitgaande van de kwalitatieve factoren scoren alle Nederlandse locaties hoog, de onderlinge verschillen zijn minimaal te noemen.

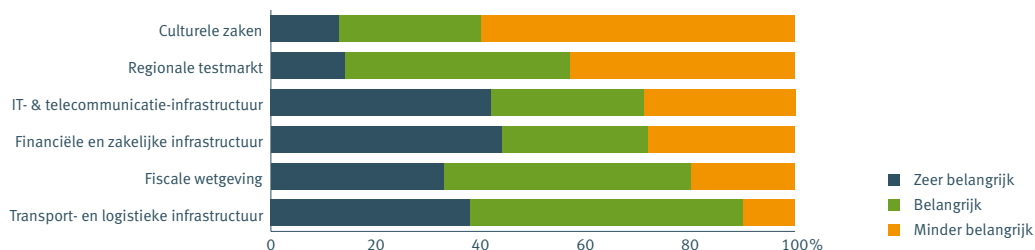
### 3.4 NEDERLAND AANTREKKELIJKE VESTIGINGS- PLAATS VOOR CHINESE DISTRIBUTIECENTRA

#### Onderscheidende factoren van Nederland als 'portal' naar Europa



Bron: KPMG 2009

#### Fiscale wetgeving en zakelijke dienstverlening zijn eveneens selectiecriteria voor buitenlandse bedrijven



Bron: KPMG 2009

# TOELICHTING

## Onderscheidende factoren van Nederland als 'portal' naar Europa

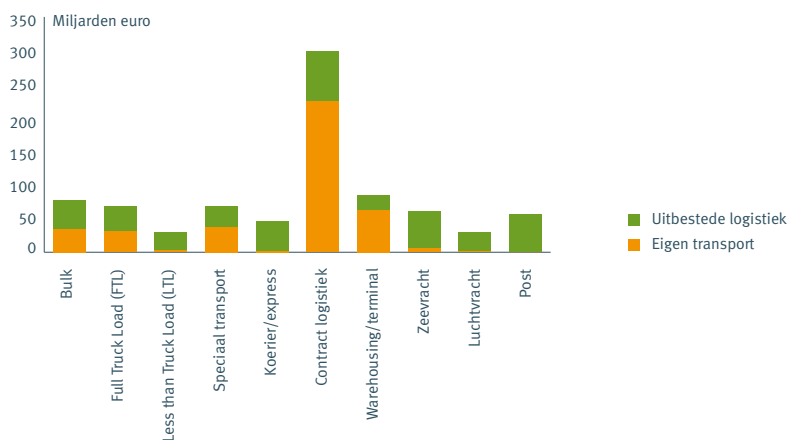
- KPMG heeft in 2009 onderzoek gedaan onder Chinese bedrijven die in Europa willen investeren. Deze Chinese bedrijven kijken vaak naar het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en de Benelux als potentiële vestigingslocatie in Europa.
- Chinese managers noemden in meerderheid de goede geografische locatie en de uitgebreide transportmogelijkheden als een belangrijke troef van Nederland, dit woog voor 53% mee als belangrijke factor in de positie van ons land. Zeker de haven van Rotterdam wordt, naast Hamburg, gezien als de belangrijkste toegangspoort tot de Europese markt.
- Een andere belangrijke factor die genoemd werd in het voordeel van Nederland is de stabiele en betrouwbare politiek en overheid, met een effectieve beleidscultuur en weinig sociale conflicten. Dit woog voor 21% mee.
- Andere factoren die als sterkte van Nederland als de 'portal' naar Europa genoemd werden, waren de infrastructuur (financieel, zakelijk, IT) in het algemeen, het belastingklimaat, de werknemers en stabiele wet- en regelgeving.

## Fiscale wetgeving en zakelijke dienstverlening zijn eveneens selectiecriteria voor buitenlandse bedrijven

- In hetzelfde onderzoek werd de managers van Chinese bedrijven gevraagd welke selectiecriteria ze in het algemeen hanteerden voor keuze van het Europese aanlandingspunt voor distributie. Bijna elke geïnterviewde manager gaf aan dat de transport- en logistieke infrastructuur (zeer) belangrijk waren, in totaal 90%.
- Als tweede factor werd de fiscale wetgeving genoemd (zeker van belang voor de computerindustrie) door 80% van de managers, en als derde de financiële, zakelijke, IT en telecommunicatie infrastructuur met iets meer dan 70%.
- Opmerkelijk was dat culturele zaken maar door 40% van de Chinese managers als (zeer) belangrijk werden ervaren. De reden kan zijn dat Nederland zich op dit vlak maar beperkt onderscheidt van andere landen in Europa.

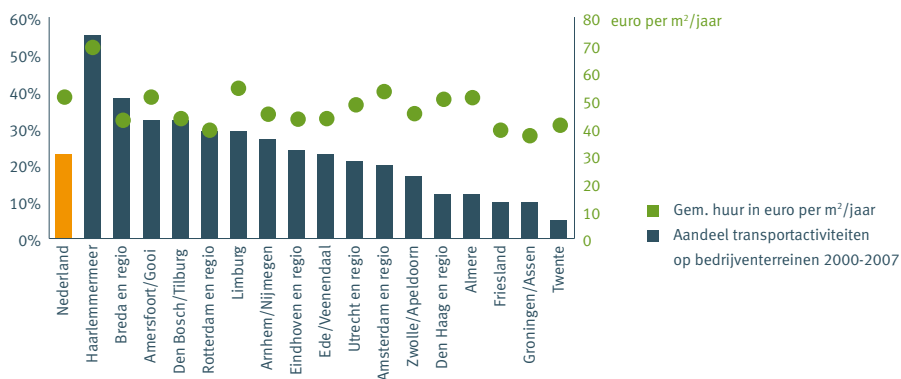
## 3.5 LOGISTIEK IS EEN STERK GROEIENDE MARKT IN NEDERLAND EN DE EUROPESE UNIE

### Europese logistieke markt is € 860 miljard in 2007



Bron: ATL Fraunhofer 2008

### Logistieke activiteiten hebben groot aandeel op Nederlandse bedrijventerreinen



Bron DTZ Zadelhoff 2008

# TOELICHTING

## Europese logistieke markt is € 860 miljard in 2007

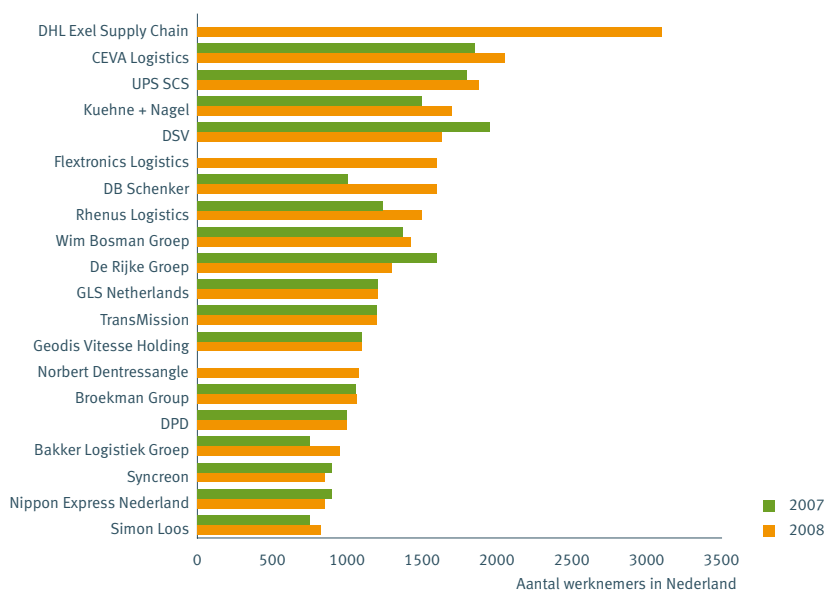
- Het Duitse ATL Fraunhofer heeft ingeschat dat de totale logistieke markt in Europa in 2007 ongeveer € 860 miljard groot is. Deze markt is voor iets meer dan de helft (51%, oftewel € 440 miljard) uitbesteed.
- De grootste deelmarkt in de Europese logistiek is die van de zogenaamde contractlogistiek, waarin in 2007 in totaal € 313 miljard omging. Het grootste deel van de logistiek in deze deelmarkt werd door verladers (producenten) zelf verricht, namelijk € 235 miljard.
- De meeste andere deelmarkten kennen een groter aandeel aan uitbestede activiteiten, zoals in de bulkmarkt (55%), de groupage- en LTL(Less than Truck Load)-markt (91%) en de koerier- en expressmarkt (96%). De post is een markt met 100% uitbestede activiteiten.

## Logistieke activiteiten hebben groot aandeel op Nederlandse bedrijventerreinen

- De bedrijventerreinen in de Nederlandse regio's kennen in oppervlakte gemeten relatief veel bedrijvigheid in het transport. De gemeente Haarlemmermeer, met Schiphol binnen de gemeentegrenzen, kent bijvoorbeeld 55% aan transportactiviteiten op al haar bedrijventerreinen. De logistieke hotspot Breda is de tweede op de ranglijst met 38% aan transportactiviteiten op haar bedrijventerreinen, terwijl Amersfoort/het Gooi (voor nationale distributie) en 's Hertogenbosch/Tilburg met elk 32% transportactiviteiten op de gedeelde derde plaats staan.
- In Friesland, Twente, Groningen en Assen zijn 10% of minder van de activiteiten op de bedrijventerreinen gerelateerd aan transport.
- De kosten voor de huur van een vierkante meter opslagruimte in deze regio's per jaar bedragen tussen de € 37 (Twente) en € 54 (Rotterdam), behalve voor Schiphol, daar ligt de huurprijs op € 69 per vierkante meter per jaar.

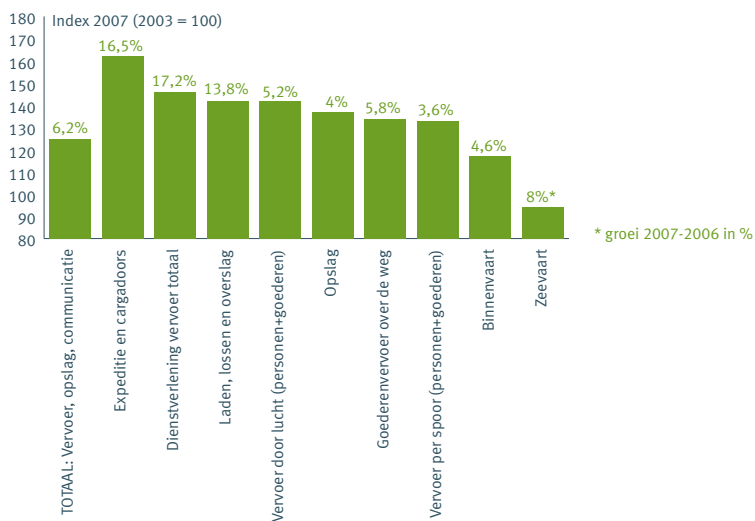
## 3.6 OMZET EN WERKGELEGENHEIDSGROEI IN NEDERLANDSE LOGISTIEKE SECTOR IN 2008

### Top-50 biedt ondanks economische crisis meer werkgelegenheid



Bron: Vakblad Logistiek 2009

### Hoogste omzetgroei vooral in logistieke dienstverlening



Bron: CBS 2007

# TOELICHTING

## Top-50 biedt ondanks economische crisis meer werkgelegenheid

- De economische crisis en de sterk gestegen dieselprijs in de eerste helft van 2008 hebben gezorgd voor aanzienlijke verschuivingen in de logistieke Top-50, een overzicht van in Nederland actieve logistieke dienstverleners, jaarlijks samengesteld door TNO, NDL/HIDC en het vakblad Logistiek.
- In de Top-50 van 2009 staat DHL Exel Supply Chain op nummer één. De Duitse dienstverleners DB Schenker en Rhenus zijn de sterke stijgers en krijgen daarmee in Nederland een steeds groter marktaandeel.
- Ondanks de crisis die werd gevoeld in het laatste gedeelte van het jaar, biedt de Top-50 van logistieke dienstverleners opnieuw meer werkgelegenheid dan het voorgaande jaar, al is deze groei beperkt tot +1%.
- Een opmerkelijke verandering vindt plaats bij de dienstverleners in de foodsector. Zij zien nagenoeg zonder uitzondering hun positie wat betreft het aantal werknemers sterk verbeteren. Dit in tegenstelling tot logistieke dienstverleners in het segment 'automotive' en bouw. De crisis treft bedrijven in deze laatste twee sectoren bijna zonder uitzondering.
- Vooral logistieke dienstverleners die zich onderscheiden door het uitvoeren van Value Added Services (VAS), Value Added Logistics (VAL) en het realiseren van onderscheidende product/marktcombinaties hebben succes in de markt.

## Hoogste omzetgroei vooral in logistieke dienstverlening

- Tussen 2003 en 2007 is de omzet in de gehele sector vervoer, opslag en communicatie met 25% gegroeid. In 2007 bedroeg de groei 6,2%.
- Opmerkelijk is dat juist de logistieke dienstverlening het meest is gegroeid. Bij de expediteurs en cargadoors is de groei tussen 2003-2007 bijvoorbeeld 62% geweest en bij de totale logistieke dienstverlening 46%. De activiteiten laden, lossen, overslag en opslag zijn slechts met 42% gegroeid in de periode 2003-2007, terwijl de verschillende vervoerswijzen tussen de 37% groei (luchtvaart) en 6% daling (zeevaart) in omzet in de periode 2003-2007 noteerden.

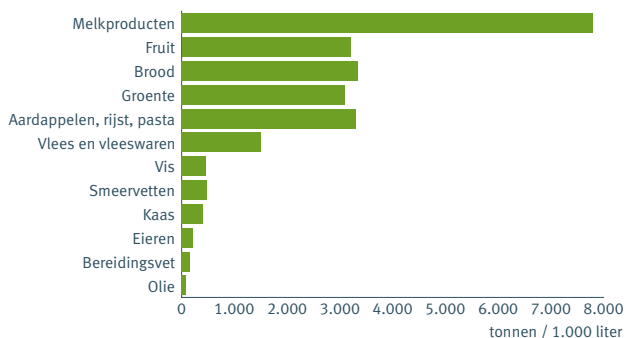




## **4 BELANG VAN LOGISTIEK VOOR DE NEDERLANDSE SAMENLEVING**

## 4.1 EFFICIËNTE LOGISTIEK IS DE BLOEDSOMLOOP VAN DE NEDERLANDSE SAMENLEVING

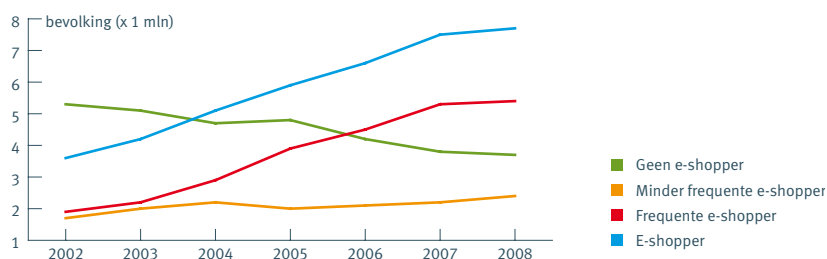
### Dagelijks 25.000 ton aan agrologistieke beleveringen supermarkten



In totaal gaat het om 25.000 ton aan agrologistieke goederen voor consumptie per dag. Dit zijn tenminste 2500 grotere vrachtwagens met ieder 10 ton lading, alleen al om de supermarkten te bevoorraden. Aan intermediaire leveringen komt hier nog een veelvoud bij.

Bron: CBS 2008

### Forse groei in 'e-shopping' in Nederland



Bron: CBS 2009

# TOELICHTING

## Dagelijks 25.000 ton aan agrologistieke beleveringen supermarkten

- Dagelijks ontvangen supermarkten tenminste 25.000 ton aan agrologistieke producten. We staan er niet vaak bij stil in de supermarkt, maar de dagelijkse behoefte aan voedsel in een klein en dichtbevolkt land is enorm. Uitgaande van de aanbevolen dagelijkse hoeveelheid per product, leeftijd, geslacht en aantal inwoners is er bijvoorbeeld dagelijks behoefte aan ruim vier miljoen broden in Nederland. Dit betekent voor een dagvers product als brood een aanzienlijke logistieke operatie. De broden moeten van bakkerijen naar winkels worden vervoerd en ingrediënten weer naar de bakkerijen. De bakkers moeten immers ook de volgende dag weer 4,2 miljoen broden kunnen bakken.
- Om deze agrologistieke producten op het juiste tijdstip op de juiste plek te krijgen, zijn voor de bevoorrading van supermarkten alleen al tenminste 2.500 vrachtwagenritten nodig waarbij in elke vrachtwagen 10 ton producten zit. Meestal zijn de vervoerde hoeveelheden lager en worden bijvoorbeeld ook kleinere voertuigen ingezet. Daarnaast is er een veelvoud aan intermediaire leveringen in de agrologistiek tussen producent en industrie, industrie en supermarkt en/of handelaar, handelaar naar horeca, etc.

## Forse groei in 'e-shopping' in Nederland

- Nederland is koploper in 'e-shopping' in Europa. Meer dan 86% van de Nederlandse huishoudens heeft toegang tot internet en daarvan doet bijna 60% online aankopen. Zowel met het percentage huishoudens dat toegang heeft tot internet als het percentage dat online aankopen doet, is Nederland koploper binnen de Europese Unie.
- In 2008 hebben 7,7 miljoen personen één of meerdere aankopen gedaan via het internet. In totaal 66% van de hoger opgeleiden is een frequente 'e-shopper' en koopt regelmatig via het internet. De groep internetgebruikers die niet koopt via het internet, is van 5,3 miljoen in 2002 gedaald tot 3,7 miljoen in 2008.
- De omzet die bedrijven halen uit elektronische transacties is gestegen tot 12% in 2007. Producten of diensten gerelateerd aan vervoer, opslag en communicatie laten de sterkste stijging zien. 20% van de verkoopwaarden van deze producten of diensten komt voort uit elektronisch zaken doen. In 1999 was dit nog slechts 2%.

## 4.2 NIEUWE OPLOSSINGEN NODIG OM NEDERLANDSE SUPERMARKTEN TE BELEVEREN

### Toenemend aantal gemeenten voert milieuzones in voor vrachtverkeer

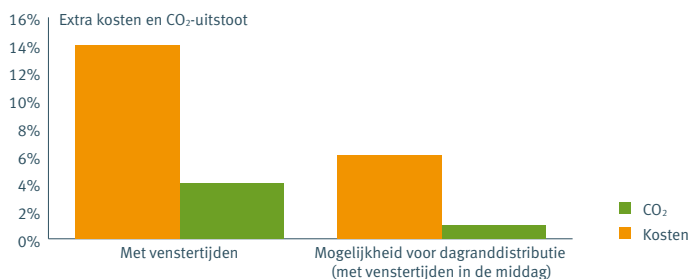


Bron: Ministerie van V&W 2009

- Gemeenten met milieuzone
- Gemeenten met vergevorderde plannen

### Restricties voor stedelijke distributie leiden tot extra transportkosten en meer CO<sub>2</sub>-uitstoot

#### Stedelijke distributie met venstertijden



Bron: Quak 2009

# TOELICHTING

## Toenemend aantal gemeenten voert milieuzones in voor vrachtverkeer

- Naast de al bestaande voertuigbeperkingen en venstertijden die in meer dan de helft van de Nederlandse gemeenten van kracht zijn, groeit het aantal gemeenten dat een milieuzone in heeft gevoerd of van plan is in te voeren.
- Vanaf 2010 mogen alleen voertuigen die voldoen aan de Euro-4 norm (en Euro-3 met roetfilter) een milieuzone in.
- De regels voor milieuzones zijn in alle gemeenten uniform op basis van het convenant 'Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering'. Dit in tegenstelling tot de uniformiteit in gemeentelijke voertuigrestricties en venstertijden, waar het ontbreekt aan een eenduidig beleid. Dit maakt het lastig om distributieactiviteiten efficiënt uit te voeren.

## Restricties voor stedelijke distributie leiden tot extra transportkosten en meer CO<sub>2</sub>-uitstoot

- Gemeentelijke venstertijden dwingen retailketens om de distributie vooral in de ochtenden uit te voeren. Er zijn aanzienlijke besparingen te behalen als er (met stil materiaal) gedurende de 'randen' van de dag kan worden gereden.
- Dagrandidistributie leidt bijvoorbeeld tot aanzienlijke kostenbesparingen voor een nationaal opererende supermarktketen door besparingen in brandstof, tijd en betere benutting van het materieel (tot € 5 miljoen op jaarbasis).
- Dagrandidistributie leidt ook voor andere retailketens, zoals modewinkels, drogisterijen en warenhuizen, tot een halvering van de extra kosten als gevolg van stedelijke distributierestricties en tot een vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot.

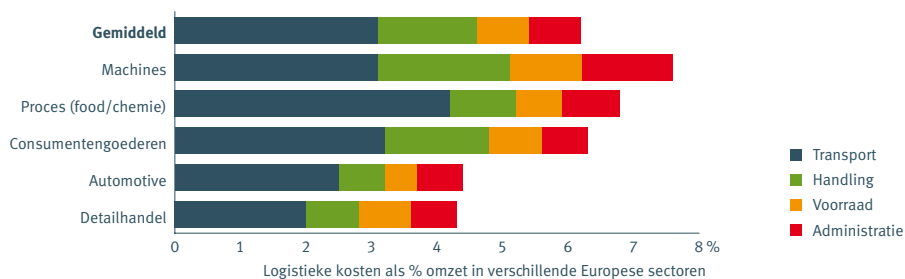
## 4.3 OPTIMALE LOGISTIEK BELANGRIJK VOOR NEDERLANDSE SUPERMARKTEN

### Top-2 ergernissen consument in supermarkten zijn logistiek gerelateerd



Bron: EMFI Business School 2009

### Logistieke kosten verschillen sterk per sector



Bron: ELA/AT Kearney 2004

# TOELICHTING

## Top-2 ergernissen consument in supermarkten zijn logistiek gerelateerd

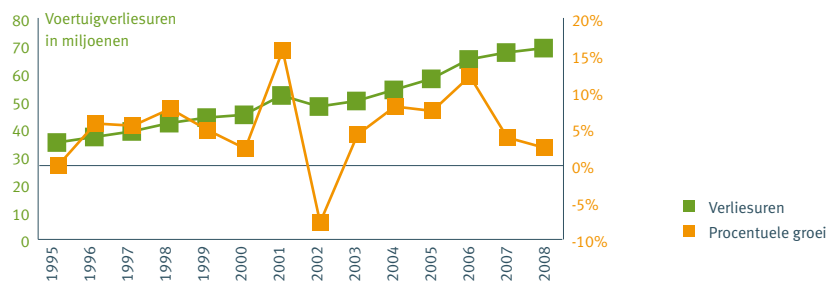
- De twee grootste ergernissen van de consument in de supermarkt zijn logistiek gerelateerde ergernissen. Op de eerste plaats staat het aantreffen van lege schappen en op de tweede plaats het vullen van de schappen. Iedereen geeft de voorkeur aan een goedkope supermarkt met een zo groot mogelijk assortiment en we vinden een leeg schap onacceptabel. Het resultaat is dat de supermarkt meer producten per m<sup>2</sup> aanbiedt, lagere voorraadniveaus per product aanhoudt en een hoogfrequente beleving realiseert.
- Daarnaast is de omzet van supermarkten de afgelopen jaren met meer dan 26% gestegen. Deels door de verkoop van duurdere producten, maar ook omdat de consument meer koopt.
- Tien jaar geleden was Albert Heijn de eerste die volgens het 'vandaag voor morgen'-concept dagelijks haar supermarkten beleverde. Nu is dit in de retailsector eerder regel dan uitzondering. Eind jaren negentig werden supermarkten gemiddeld twee tot drie keer per week beleverd, nu soms twee tot drie keer per dag.
- De invoering van de meest recente generatie kassasystemen heeft het mogelijk gemaakt om verkopen direct te registreren en de mutaties te koppelen aan het voorraadniveau van de supermarkt. Dat wil zeggen dat verkochte producten direct worden besteld en de volgende dag (meestal) worden geleverd.

## Logistieke kosten verschillen sterk per sector

- De gemiddelde logistieke kosten als aandeel van de totale omzet in Europa bedroegen volgens organisatie ELA/AT Kearney 6,2% in 2003. Het onderzoek wordt elke vijf jaar herhaald en is voor 2008 nog in bewerking. Recente gegevens zijn nog niet gepubliceerd. De kosten bestaan uit transportkosten, handling-kosten in magazijnen, voorraadkosten en administratieve kosten.
- De logistieke kosten in de detailhandel als aandeel van de omzet zijn vanwege de hoge volumes relatief laag met 4,3%. De 'automotive' sector doet hier met 4,4% nauwelijks voor onder.
- De sector met verhoudingsgewijs de hoogste logistieke kosten is de machinesector met 7,6%. Dit komt vooral door de hoge handling- en administratieve kosten.

## 4.4 KOSTEN FILES VOOR LOGISTIEKE SECTOR NEMEN GESTAAG TOE

### Economische verliesuren goederenwegvervoer nemen toe in 2008



Bron: Ministerie van V&W 2008

### Verliesuren wegvervoer geconcentreerd in Randstad



Bron: Rijkswaterstaat 2009



# TOELICHTING

## Economische verliesuren goederenwegvervoer nemen toe in 2008

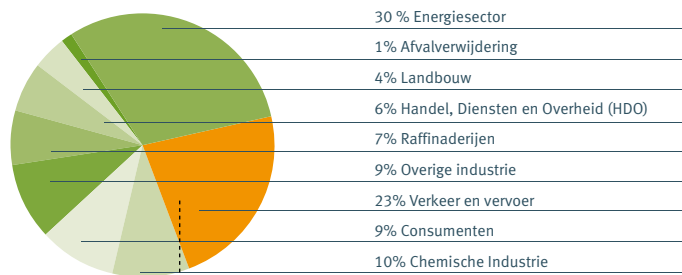
- Over de afgelopen jaren was de procentuele groei van het aantal verliesuren als gevolg van files gemiddeld 6%, met een uitschieter in 2001 (+ 15,6% t.o.v. 2000) en in 2006 (+12,1% t.o.v. 2005). Ten opzichte van 2006 en 2007 is de stijging beperkt gebleven tot net iets meer dan 3%.
- De directe economische schade over heel 2008 (69,1 miljoen uur) is ten opzichte van 2007 (67,5 miljoen uur) licht gestegen. 69,1 miljoen verliesuren wil zeggen dat ongeveer 9,5% van de totale reistijd op het hoofdwegennet met vertraging wordt afgelegd.
- De totale filekosten voor 2007 op de snelwegen als gevolg van logistieke activiteiten in Nederland, worden geschat op € 2,7 á 3,6 miljard. Dit is ongeveer 0,5% van het Bruto Binnenlands Product (2008: € 594,1 miljard). Naar schatting wordt de helft van de totale filekosten gedragen door het bedrijfsleven en wel in het bijzonder door het bedrijfsleven in de Randstad, waar 80% van de verliesuren ontstaat.
- De bereikbaarheid op het hoofdwegennet is het laatste kwartaal van 2008 t.o.v. van 2007 verbeterd. De filezwaarte is sterk gedaald (-6,1%) terwijl de verkeersprestatie met slechts 1% is afgenomen. Filezwaarte is de gemiddelde filelengte maal de gemiddelde duur van de file. De verkeersprestatie is de door alle motorvoertuigen afgelegde afstand op het hoofdwegennet. Een kleine daling in de verkeersprestatie lijkt dus een groot effect te hebben op filezwaarte.

## Verliesuren wegvervoer geconcentreerd in Randstad

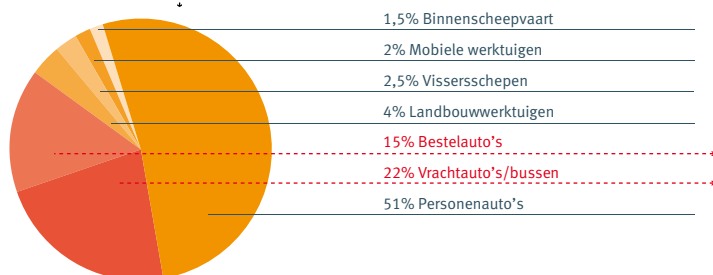
- De in de illustratie fel rood gekleurde locaties leveren de grootste bijdrage aan de groei van de economische schade, uitgedrukt in voertuigverliesuren. Op blauw gekleurde locaties is de economische schade afgenomen. In de kaart staat de verandering aangegeven van het aantal voertuigverliesuren per kilometer weglengte over één jaar berekend tot en met december 2008.
- De file op de A2 tussen Amsterdam en Utrecht vóór Utrecht-Centrum draagt het meest bij aan de groei van de filezwaarte (+43%) . Dit wordt veroorzaakt door de wegwerkzaamheden aan de landhoofden voor het spoorviaduct en door de aansluiting met Utrecht-Centrum (Hooggelegen).
- De file op de A2 tussen 's Hertogenbosch en Utrecht voor Kerkdriel daalt het snelst. Dit komt door een andere fasering van de werkzaamheden op de A2 (-23%).

## 4.5 NEDERLANDS BEROEPSGOEDERENVERVOER OP WEG NAAR DUURZAAMHEID

### Beroepsvervoer verantwoordelijk voor 8,4% van CO<sub>2</sub>-emissies in Nederland



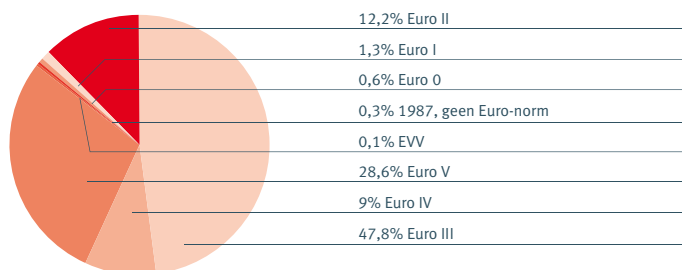
### Emissiebron CO<sub>2</sub> 'Verkeer en vervoer'



**Aandeel beroepsvervoer in de totale CO<sub>2</sub>-emissie in Nederland is 8,4%**

Bron: Planbureau Leefomgeving 2009

### Steeds meer schone motoren in vrachtwagens Nederland



Bron: TLN 2009

# TOELICHTING

## Beroepsvervoer verantwoordelijk voor 8,4% van CO<sub>2</sub>-emissies in Nederland

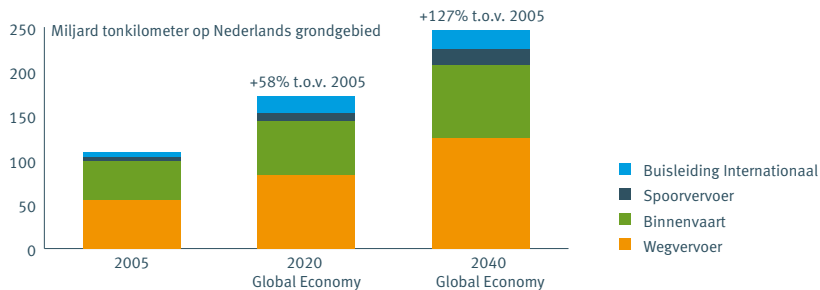
- De opwarming van de aarde is een probleem met gevolgen waarvan we de effecten nog lang niet kunnen overzien. De uitstoot van koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>) speelt een belangrijke rol bij de klimaatverandering. Maatregelen om de uitstoot van dit broeikasgas te beperken, zijn volgens deskundigen noodzakelijk om de opwarming te remmen.
- Veel maatregelen concentreren zich rondom verkeer en vervoer en dan in het bijzonder het beroepsgoederenvervoer. De bijdrage van verkeer en vervoer aan de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot is 23% en daarvan is 38% toe te wijzen aan bestelauto's (15%), bussen en vrachtwagens (23%). Dit komt neer op een bijdrage van het beroepsgoederenvervoer aan de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van iets minder dan 9%.

## Steeds meer schone motoren in vrachtwagens Nederland

- Nederlandse transporteurs rijden met relatief modern en schoon materieel. In 2007 voldeed 38% van de zware bedrijfsvoertuigen aan de Euro-4 norm of rijdt schoner.
- Vanaf 1 oktober 2008 moeten alle nieuwe vrachtwagenmotoren voldoen aan de Euro-5 norm. Stimuleringsregelingen en een korting op de Duitse MAUT (kilometerbeprijzing voor het vrachtvervoer), hebben de introductie van de schonere Euro-5 motoren versneld. In 2006 was 60 % van de nieuw verkochte vrachtwagens (zwaarder dan 3,5 ton) reeds voorzien van een Euro-5 motor, in 2007 ongeveer 70% en in 2008 is dat aandeel opgelopen tot 100%.
- Ten opzichte van de Euro-3 motor is de emissie van een Euro-5 motor voor CO (koolstofmonoxide) 28% lager, voor NOx (stikstofoxide) 43% lager, voor HC (koolwaterstof) 30% lager en voor PM (roet) 80% lager.

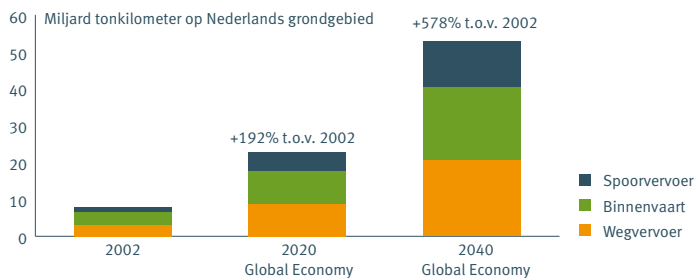
## 4.6 GOEDERENVERVOER BLIJFT NAAR VERWACHTING GROEIEN

### Verwachte groei goederenvervoer Nederland in 2040 afhankelijk van ontwikkelingen wereldeconomie



Bron: CPB, MNP, RPB, CBS 2006

### Containervervoer Nederland naar verwachting vervijfvoudigd in 2040



Bron: CPB, MNP, RPB, CBS 2006

## TOELICHTING

### Verwachte groei goederenvervoer Nederland in 2040 afhankelijk van ontwikkelingen wereldeconomie

- In 2006 hebben het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), het Centraal Plan Bureau (CPB) en het Ruimtelijk Plan Bureau (RPB) een studie uitgevoerd naar de verwachte ontwikkeling van de goederenmobiliteit richting 2040. Hierbij zijn vier scenario's uitgewerkt, waarbij het hoogste groeiscenario 'GE' (Global Economy) wordt genoemd. In de jaren 1990-2005 is de goederenmobiliteit in Nederland volgens dit scenario toegenomen.
- In 2002 is er in totaal 100 miljoen tonkilometers op Nederlands grondgebied afgelegd, en in 2005 109 miljoen tonkilometers. De verwachte groei in het GE-scenario is een ontwikkeling naar 172 miljoen tonkilometers in 2020 en 247 miljoen tonkilometers in 2040. Dit laatste betekent een groei van 127% ten opzichte van het basisjaar 2002.
- In 2040 zal in het GE-scenario vooral het gebruik van buisleiding (+284%) en spoor (+260%) zijn toegenomen, de groei van wegtransport (+126%) en binnenvaart (+92%) blijft hierbij achter.

### Containervervoer Nederland naar verwachting vervijfvoudigd in 2040

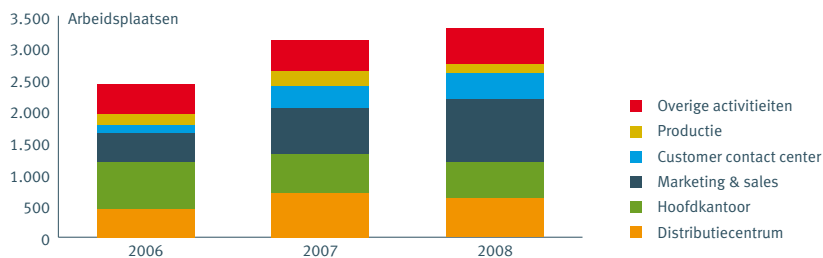
- Eveneens in 2006 heeft het CPB onderzocht wat de verwachte ontwikkeling is in het vervoer van containers richting 2040. Hierbij zijn wederom vier scenario's uitgewerkt, waarbij het hoogste groeiscenario 'GE' (Global Economy) wordt genoemd.
- In 2002 is er in totaal 7,8 miljoen tonkilometers met containers op Nederlands grondgebied afgelegd. De verwachte groei in het GE-scenario voor containervervoer is naar 22,8 miljoen tonkilometers in 2020 en 52,9 miljoen tonkilometers in 2040. Dit laatste betekent een groei van 578% ten opzichte van het basisjaar 2002.
- In 2040 zullen in het GE-scenario voor het Nederlandse containervervoer de aandelen van de drie vervoersmodaliteiten weg, spoor en binnenvaart grotendeels gelijk blijven.



# **5 DE LOGISTIEKE CONCURRENTIEPOSITIE VAN NEDERLAND BINNEN EUROPA**

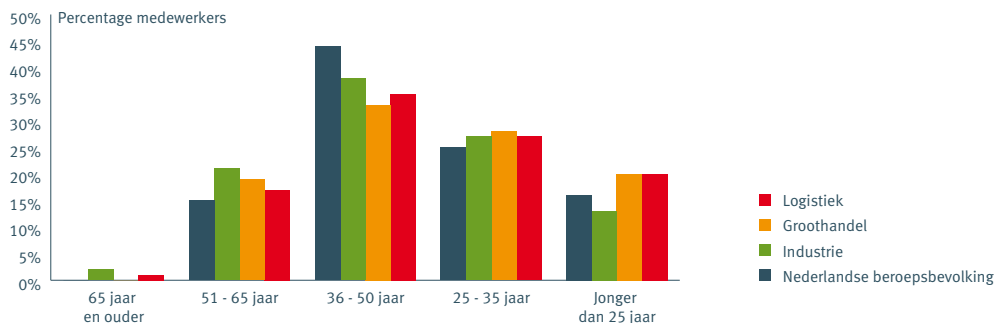
## 5.1 ARBEID SPEELT ESSENTIËLE ROL VOOR NEDERLAND ALS DISTRIBUTIELAND

### Meer arbeidsplaatsen in Nederland door vestiging van buitenlandse bedrijven



Bron: NFIA 2009

### Vergrijzing bedreiging voor toekomst logistieke sector



Bron: Tempo-Team, NDL/HIDC 2008



# TOELICHTING

## Meer arbeidsplaatsen in Nederland door vestiging van buitenlandse bedrijven

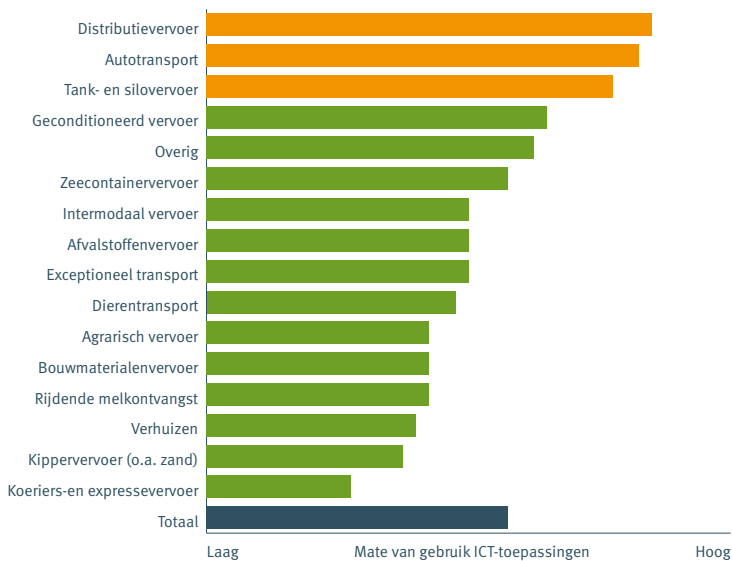
- De NFIA (Netherlands Foreign Investment Agency) is een onderdeel van het ministerie van Economische Zaken en helpt en adviseert buitenlandse bedrijven die zich in Nederland willen vestigen om vanuit Nederland Europa te bedienen. In 2006 zijn er 3.300 arbeidsplaatsen in Nederland gecreëerd als gevolg van vestiging van een buitenlands bedrijf in Nederland na bemiddeling van de NFIA. Het totaal aantal arbeidsplaatsen kan dus groter zijn.
- Van het totaal aantal gecreëerde arbeidsplaatsen over de jaren 2004-2006 is ongeveer 20% gelieerd aan de vestiging van een Europees Distributie Centrum. Dit is ongeveer gelijk aan het aantal gecreëerde arbeidsplaatsen in Marketing en Sales (ongeveer 24%) en de vestiging van een hoofdkantoor (ook ongeveer 20%).
- Nederland lijkt voor Marketing en sales-activiteiten in combinatie met een Europees Distributie Centrum en een gunstig belastingsklimaat, aantrekkelijk te zijn voor buitenlandse bedrijven.
- NDL/HIDC, de logistieke partner van de NFIA, realiseerde in 2008 45 contracten met een totale investeringswaarde van € 29 miljoen. Dit leverde 463 arbeidsplaatsen op. Daarnaast realiseerde NDL/HIDC 30 logistieke contracten die niet directe investeringen of arbeidsplaatsen opleveren maar wel een bijdrage leveren aan de omzet van logistieke dienstverleners. NDL/HIDC bracht tevens 21 contracten tot stand voor logistieke en fiscale adviesbureaus.

## Vergrijzing bedreiging voor toekomst logistieke sector

- Werkgeversorganisaties en de politiek maken zich zorgen over de vergrijzing en de teruglopende instroom van jonge medewerkers. In diverse sectoren probeert men jonge mensen te werven door het aanbieden van opleidingen en een aantrekkelijke loopbaan.
- Door de huidige economische situatie lijkt het structurele personeelstekort in de logistieke sector op de korte termijn minder relevant. Echter, op de langere termijn zal de situatie verergeren omdat de mogelijkheden om jonge medewerkers aan te trekken gering zijn.
- De groep van werknemers tussen de 36 tot 50 jaar vormt met 35% de hoofdmoot van de beroepsbevolking in de logistieke sector. De gemiddelde leeftijd bij indiensttreding is 30 jaar en bij uitdiensttreding 51 jaar. De gemiddelde leeftijd in de logistieke sector is 38 jaar.
- De stichting 'Nederland is logistiek' heeft inmiddels een campagne gelanceerd waarbij logistiek gepositioneerd wordt als de kunst van het slim organiseren. Doel van de campagne is om de beeldvorming rond logistiek te verbreden en de sector aantrekkelijk te maken als werkveld en studierichting voor hoogopgeleiden en (aankomend) studenten.

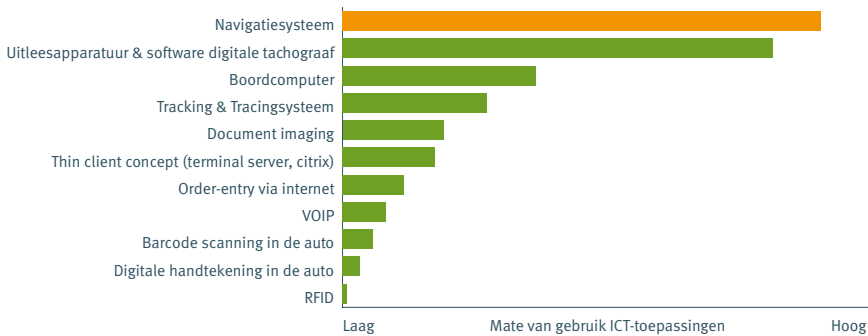
## 5.2 LOGISTIEKE SECTOR GEBRUIKT STEEDS MEER INNOVATIEVE ICT

### ICT-systemen onmisbaar voor Nederlandse wegvervoerder



Bron: TLN 2008

### Navigatiesystemen zijn de norm in wegvervoer



Bron: TLN 2008

# TOELICHTING

## ICT-systemen onmisbaar voor Nederlandse wegvervoerder

- Het gebruik van ICT-systemen in voertuigen en op kantoor is essentieel voor logistieke bedrijven. De mate waarin gebruik wordt gemaakt van ICT-oplossingen in de logistiek is sterk afhankelijk van de deelsector. Zo maakt meer dan 60% van de transporteurs in de autobranche gebruik van een zogenaamd 'tracking and tracing'-systeem, terwijl dit in de bouw nog geen 6% is.
- Gezien de aard van het werk is het niet verwonderlijk dat er relatief veel gebruik wordt gemaakt van ICT-oplossingen in de deelsector distributievervoer. Een deelsector die opvallend veel gebruik maakt van 'tracking and tracing'-systemen is het tank- en silovervoer. Recente innovaties in deze sector maken het mogelijk om op afstand de inhoud van de tank of silo 'uit te lezen'. Hierdoor kan het verbruik op afstand worden bijgehouden zodat niet het bestelgedrag bepalend is voor de leverfrequentie en hoeveelheid, maar het daadwerkelijke verbruik.

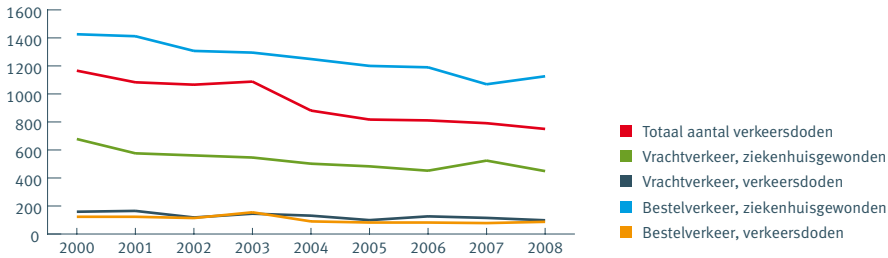
## Navigatiesystemen zijn de norm in wegvervoer

- Navigatiesystemen zijn, ondanks het feit dat sommige transporteurs uitsluitend leveren op vaste adressen, inmiddels de norm in het Nederlandse wegvervoer. 65% van de Nederlandse transportbedrijven heeft aangegeven dat hun voertuigen zijn uitgerust met een navigatiesysteem.
- De grootste groei vindt plaats op het gebied van implementatie van transportmanagementsystemen (TMS) als hulpmiddel voor de administratieve organisatie bij een wegvervoerder. Als dit gerealiseerd is, volgt vaak de koppeling met een ritplanningssysteem. De grotere transportbedrijven hebben hierin enkele jaren geleden al het voortouw genomen. De stijging zien we dan ook vooral bij bedrijven met een wagenpark van tussen 20 en 50 voertuigen.
- Het gebruik van boordcomputersystemen neemt vanaf 2000 jaarlijks toe met ongeveer 2%.
- Onder andere als gevolg van de toegenomen internationale concurrentie, congestie en brandstofkosten, is de noodzaak om efficiënter te opereren alleen maar toegenomen. Door middel van de diverse ICT-oplossingen is het voor Nederlandse vervoerders mogelijk om efficiënter te werken en ritten beter te plannen en op die manier de concurrentie voor te blijven.

## 5.3 NEDERLANDSE LOGISTIEKE SECTOR WERKT AAN VERKEERSVEILIGHEID

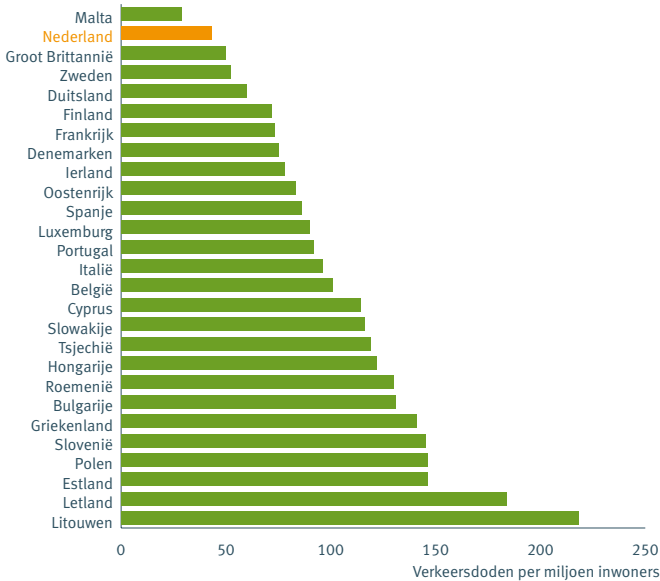
### Verkeersveiligheid wegvervoer in Nederland neemt toe

Aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden



Bron: Rijkswaterstaat 2009

### Nederland nummer twee op Europese ranglijst verkeersveiligheid



Bron: Ministerie van V&W 2008

# TOELICHTING

## Verkeersveiligheid wegvervoer in Nederland neemt toe

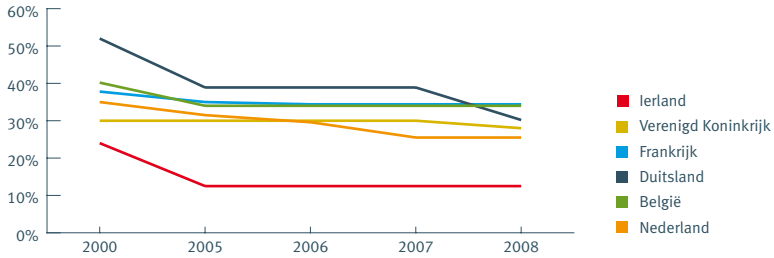
- Nederland kent op het gebied van verkeersveiligheid, in vergelijking met andere landen, een effectief beleid. Alleen in Malta vallen per jaar minder verkeersdoden per miljoen inwoners. Het relatief lage aantal verkeersdoden in Nederland is uitzonderlijk, omdat Nederland één van de dichtstbevolkte landen ter wereld is.
- De afgelopen tien jaar is het aantal dodelijke verkeersslachtoffers afgenomen met 30% en het aantal ziekenhuisgewonden met meer dan 11%. De doelstelling van de Nederlandse overheid (Nota Mobiliteit) is om het aantal verkeersdoden in 2010 terug gebracht te hebben tot 750 en in 2020 tot maximaal 580. Het lijkt er op dat de doelstelling voor 2010 wat betreft het terug dringen van het aantal verkeersdoden met een dodelijke afloop reeds is gehaald. Het aantal ziekenhuisgewonden zal teruggebracht moeten worden tot 17.000 in 2010 en maximaal 12.250 in 2020.
- Volgens de Nota Mobiliteit zal het vrachtverkeer tot 2020 groeien, afhankelijk van de internationale en economische ontwikkelingen met een percentage van tussen de 15 en 80%. Als gevolg van deze ontwikkelingen zal het vrachtverkeer harder groeien dan het personenverkeer. Ondanks het feit dat vrachtverkeer relatief minder vaak betrokken is bij een ongeval, beïnvloedt het groeiend aandeel vrachtverkeer de verkeersveiligheid in negatieve zin. Dit komt omdat de gevolgen voor de betrokken personen vaak ernstiger zijn.
- Het aantal verkeersdoden als gevolg van een ongeval met een bestel- of vrachtauto is minder snel gedaald dan het totaal. Het aantal ziekenhuisgewonden als gevolg van een ongeval met een vrachtauto is zelfs iets gestegen, ondanks dat in de branche veiligheidsmaatregelen worden genomen zoals de introductie van dodehoekspiegels.
- Het aantal slachtoffers als gevolg van rechts afslaan door de invoering van de dodehoekspiegel wel een dalende lijn zien. Zo is het aantal slachtoffers afgenomen van 13 in 2007 tot 9 in 2008.

## Nederland nummer twee op Europese ranglijst verkeersveiligheid

- Nederland staat op de tweede plaats als het gaat om het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners. Alleen Malta scoort beter. Deze cijfers bevestigen dat de Nederlandse aanpak van de transportveiligheid in samenwerking met de sector vruchten afwerpt.

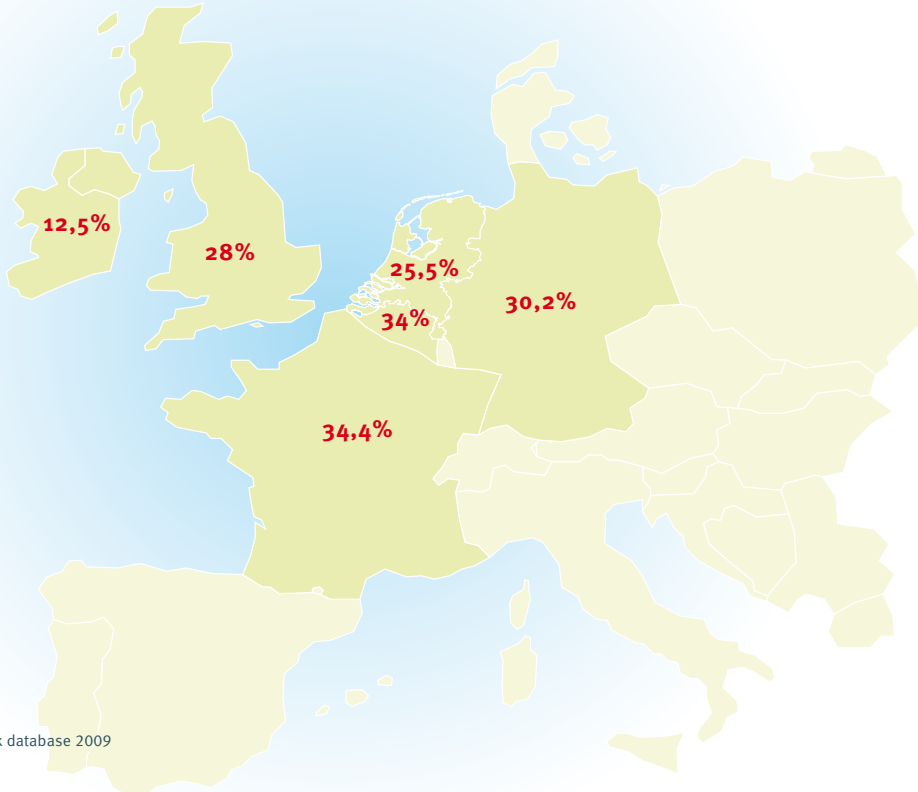
## 5.4 NEDERLANDS BELASTINGKLIMAAT NOG STEEDS RELATIEF GUNSTIG

### Vennootschapsbelasting Noord-West Europa daalt de laatste jaren



Bron: OECD Tax database 2009

### Nederland op Ierland na laagste vennootschapsbelasting



Bron: OECD Tax database 2009

# TOELICHTING

## Vennootschapsbelasting Noord-West Europa daalt de laatste jaren

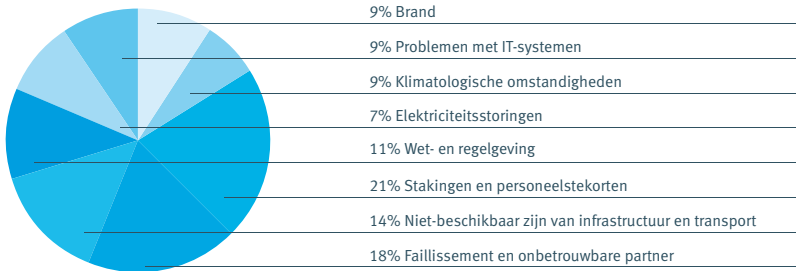
- Het vennootschapsbelastingtarief in Nederland is de laatste jaren geleidelijk verlaagd van 35% in 2000 tot 25,5% in 2007 en 2008. Nederland is daarmee binnen Europa een land gebleven met een fiscaal gunstig vestigingsklimaat. Dit is niet alleen het gevolg van de lage vennootschapsbelasting maar ook van de open opstelling van de Nederlandse Belastingdienst. Zo zijn fiscale consequenties niet alleen bespreekbaar, maar is het zelfs mogelijk om invoerheffingen uit te stellen tot het moment van de economische transactie. Onder bepaalde voorwaarden hoeft er over de voorraad dus geen invoerbelasting betaald te worden.
- Ook de omliggende landen in Europa hebben hun vennootschapsbelastingen de laatste jaren flink verlaagd om onder andere buitenlandse bedrijvigheid aan te trekken. Ten opzichte van 2007 heeft Groot-Brittannië het tarief verlaagd van 30% naar 28% en Duitsland van 38,9% naar 30,2%.

## Nederland op Ierland na laagste vennootschapsbelasting

- Op Ierland na (12,5%) heeft Nederland nog steeds het laagste vennootschapsbelastingtarief (25,5%) in vergelijking met België (34%), Duitsland (30,2%), Frankrijk (34,4%) en Groot-Brittannië (28%).

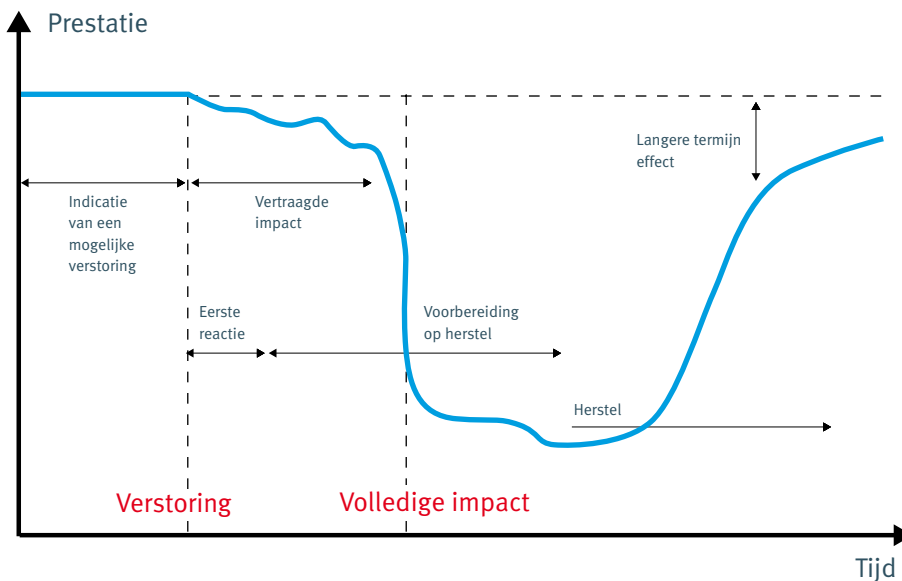
## 5.5 VEERKRACHT IS ESSENTIËLE EIGENSCHAP VOOR LOGISTIEKE KETENS

### Logistieke verstoringen vooral veroorzaakt door personeelstekorten en faillissementen



Bron: TNO 2008

### Logistieke netwerken erg gevoelig voor onverwachte verstoringen



Bron: Sheffi 2005



## TOELICHTING

### Logistieke verstoringen vooral veroorzaakt door personeelstekorten en faillissementen

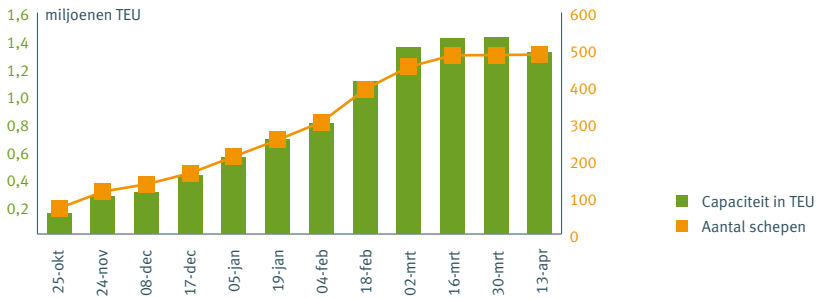
- Wereldwijd leiden onverwachte verstoringen in logistieke ketens geregeld tot aanzienlijke schadeposten. Zo besloot de Amerikaanse regering na 11 september 2001 het luchtruim en de landsgrenzen af te sluiten. Het resultaat was dat onder andere bedrijven zoals Toyota en Ford bijna direct hun assemblagelijnen moesten stil zetten, omdat het inkomend transport van onderdelen sterk was vertraagd. In Nederland heeft de stroomstoring in de Bommeler- en Tielerwaard een hele regio recentelijk nog lam gelegd. Ook de invoering van een nieuw ERP-systeem in 2007 bij Coca-Cola heeft gevolgen gehad voor vrijwel elke supermarkt. Dergelijke verstoringen zijn nationaal of zelfs internationaal nieuws.
- Uit een onderzoek onder 35 verladere en transporteurs in Nederland in 2007/2008 is gebleken dat de oorzaak van een logistieke verstoring in Nederland veelal te wijten is aan stakingen en personeelstekorten (21%), faillissementen en onbetrouwbare partners (18%) en het niet-beschikbaar zijn van infrastructuur en transport (14%).
- Na een daling van het aantal faillissementen vanaf het eerste kwartaal in 2006, is er vanaf het laatste kwartaal van 2008 weer een sterke stijging van het aantal faillissementen. Men verwacht dat deze stijging zich in 2009 zal doorzetten. Logistieke verstoringen door het wegvallen van producenten en dienstverleners zullen dus naar verwachting toenemen.

### Logistieke netwerken erg gevoelig voor onverwachte verstoringen

- Supply chains zijn de afgelopen jaren complexer geworden om klanten sneller te kunnen beleveren, de flexibiliteit van de keten te maximaliseren en de kosten te minimaliseren. Het adagium was: 'Lean leaner, leanst.' Het nadeel van de zogenaamde 'lean supply chains' is dat logistieke netwerken veel gevoeliger zijn geworden voor verstoringen en dat de hersteltijd vaak langer is dan gedacht. Bedrijven die in staat zijn om snel te anticiperen op verstoringen in de keten, kunnen de prestatie van hun bedrijf op niveau houden zodat directe en indirecte schade kan worden beperkt. Professor Sheffi van het gerenommeerde Amerikaanse instituut MIT heeft via onderzoek in kaart gebracht wat de verschillende fasen bij verstoringen in de logistieke keten zijn.
- Logistieke verstoringen kunnen worden ingedeeld in drie categorieën; bedrijfsintern (productieproces en controle op het proces), bedrijfsextern maar binnen de keten (vraag en aanbod) en bedrijfsextern buiten de keten (omgeving, bijvoorbeeld het begin van de financiële crisis in Amerika).

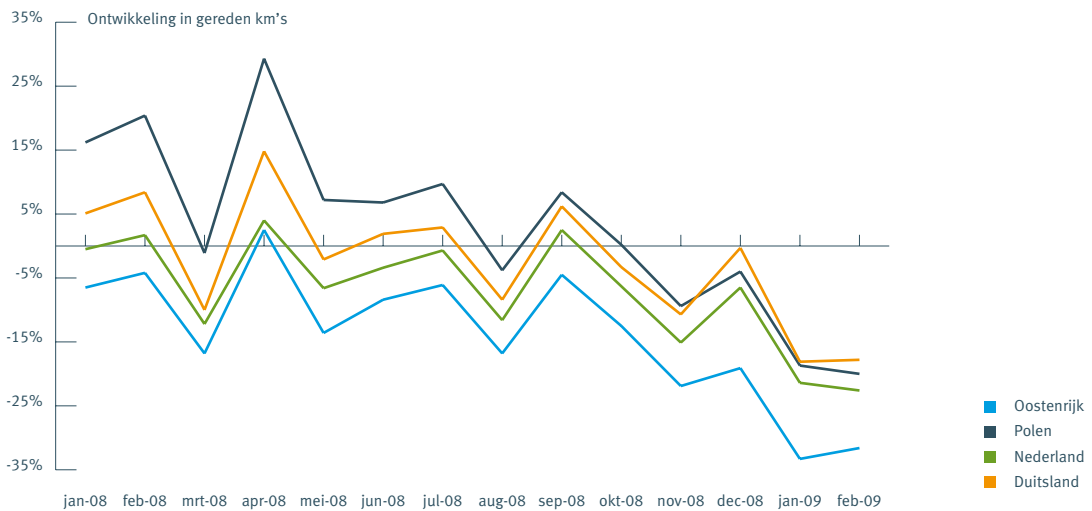
## 5.6 RECESSIE ZORGT VOOR TIJDELIJK DALEND VOLUME IN GOEDERENVERVOER

### Meer dan 10% containerschepen uit de vaart in maart 2009



Bron: AXS Alphaliner 2009

### Sterke daling gereden vrachtkilometers op Duitse snelwegennet in 2009



Bron: Bundesverkehrsamt 2009

# TOELICHTING

## Meer dan 10% containerschepen uit de vaart in maart 2009

- Eind maart 2009 kwam de wereldhandelorganisatie WTO met de voorspelling dat de wereldhandel dit jaar met 9% zal inzakken. Dit is de grootste daling sinds de Tweede Wereldoorlog en dat terwijl de wereldhandel in 2008 nog met 2% groeide. Uiteraard heeft deze verwachte daling ook zijn impact op de containermarkt.
- De overslag van containers is in Rotterdam en Antwerpen al met zo'n 15-20% gedaald in het eerste kwartaal van 2009 en veel schepen varen dus met minder containers rond op de wereldzeeën. Sommige rederijen gaan nog verder, en halen een deel van hun containervloot uit de vaart. Het Franse bedrijf AXS-Alphaliner houdt hier cijfers van bij.
- Medio april 2009 hadden de rederijen maar liefst 486 containerschepen uit de vaart gehaald. Dit betrof een totale capaciteit van 1,31 miljoen TEU, oftewel ruim 10% van de wereldwijde vloot van 12,6 miljoen TEU. Het is hard gegaan, want in oktober 2008, nog maar zes maanden geleden, was met 70 schepen en 150.000 TEU nog maar 1,2% van de scheepscapaciteit uit de vaart genomen. Vooral de kleinere schepen tot 3.000 TEU zijn uit de vaart genomen, namelijk 335. Slechts tien van de uit de vaart genomen schepen hebben een capaciteit van 7.500 TEU en meer.

## Sterke daling gereden vrachtkilometers op Duitse snelwegennet in 2009

- Medio vorig jaar heeft de Bondsraad besloten om per 1 januari 2009 de LKW Maut-tarieven (Duitse kilometerbeprijzing voor het vrachtverkeer) op de Duitse snelwegen met ruim 40% te verhogen. Een Euro-4 of -5 vrachtwagen moet in 2009 tussen de 14,1 en 18,3 eurocent per kilometer betalen, terwijl dit in 2008 nog tussen de 10 en 13 cent per kilometer was. Deze maatregel lijkt op een ongunstig moment te komen. Zoals de laatste cijfers van het Bundesamt für Güterverkehr (BAG) laten zien, heeft deze verhoging in 2009 een enorm effect gehad.
- In zowel januari als februari 2009 werd iets minder dan 1,9 miljard kilometers afgelegd door vrachtwagens op het Duitse snelwegennet, terwijl dit in januari en februari 2008 nog ruim 2,3 miljard kilometers was. Dat is een forse, nog niet eerder vertoonde daling van 18,5% in beide maanden.
- Het ineensstorten van het wegvervoer in Duitsland in 2009 komt niet uit het niets. In de tweede helft van 2008 waren de alarmbellen al aan het rinkelen, met een daling van 1,9% in gereden kilometers terwijl er in de eerste helft van 2008 nog een stijging van 4,6% was. Hierbij kregen West-Europese landen als Nederland de hardste klappen, terwijl Oost-Europese landen aan de winnende hand waren. Het aantal kilometers door Nederlandse vrachtwagens op Duitse snelwegen is in 2008 met 4,7% gedaald ten opzichte van 2007. Oost-Europese landen zoals Polen (+6,8%), Tsjechië (+4,9%) en Roemenië (+24,1%) wonnen in 2008 marktaandeel ten koste van Nederland, Oostenrijk (-10,5%) en België (-10,1%). Dit is echter in 2009 voorbij, want zowel Oost- als West-Europese landen boeken nu dalingen in gereden kilometers van tussen de 15 en 30%. Het lijkt er dus op dat de Mautstijging vooral impact heeft op Oost-Europese wegvervoerders en dat het de Nederlandse concurrentiepositie een heel klein beetje goed doet.



# OVERZICHT GEBRUIKTE BRONNEN

paragraaf	auteur(s)	titel	Jaar
1.1	WTO	International Trade Statistics 2008	2008
	CBS	De internationale handel in goederen van Nederland in 2007	2008
1.2	CBS	De internationale handel in goederen van Nederland in 2007	2008
1.3	CPB, MNP, RPB, CBS	Centraal Economisch Plan	2009
	CBS	De internationale handel in goederen van Nederland in 2007	2008
1.4	TNO	Logistiek en supply chains: visie en ambitie voor Nederland (data van TNO)	2008
1.5	Fraunhofer ATL	Die Top 100 der Logistik, Ausgabe 2008/2009	2008
1.6	UNCTAD	UNCTAD Transport Newsletter, nr. 40	2008
	UNCTAD	UNCTAD Transport Newsletter, nr. 37	2007
2.1	KiM en CBS	KiM 2009 (nog ongepubliceerd) o.b.v. CBS data 2008	2009
	Fraunhofer ATL	Die Top 100 der Logistik, Ausgabe 2005 en 2008/2009	2005/2008
2.2	KiM	KiM 2009 (nog ongepubliceerd) o.b.v. CBS data 2008	2009
	EUROSTAT	EUROSTAT, Modal split in the inland transport of the EU, freight and passenger transport up to 2006	2008
2.3	Port of Rotterdam	Havenbedrijf Rotterdam, jaarverslag 2008	2009
2.4	Port of Rotterdam	Port of Rotterdam website o.b.v. CBS-statistieken	2008
2.5	Port of Rotterdam	Port of Rotterdam website o.b.v. CBS-statistieken	2008
2.6	ACI, diverse luchthavens	Air freight traffic statistics, aangevuld met informatie 2008 van diverse luchthavens	2009
	Districon/Cargonaut	Ketenrelatie Schiphol en achterland	2005
3.1	TNO	Samengesteld o.b.v. diverse bronnen	2009
	TNO	Samengesteld o.b.v. diverse bronnen (o.a. Havenraad 2009, ECORYS 2005, diverse greenports)	2005/2009
3.2	Vakblad Logistiek	Logistiek, nummer 14, 2008	2008
	CBRE	Understanding logistics property in the Netherlands	2008
3.3	Buck Consultants International	High quality, competitive costs. Benchmarking the Netherlands as Gateway to Europe 2009 (nog ongepubliceerd)	2009
3.4	KPMG	High growth markets, the position of the Netherlands as a business partner, issue no 2: the Netherlands	2009
3.5	ATL Fraunhofer	Die Top 100 der Logistik, Ausgabe 2008/2009	2008
	DTZ Zadelhoff	Nederland compleet	2008
3.6	Vakblad Logistiek	Logistiek, nummer 9, 2009, nummer 10, 2008	2008/2009
	CBS	Statline online database	2008

paragraaf	auteur(s)	titel	Jaar
4.1	TNO	Schatting op basis van gegevens LEI en CBS	2008/2009
	CBS	De digitale economie	2008
4.2	Ministerie Verkeer en Waterstaat	Website Expertise Centrum Milieuzones	2009
	H. Quak, Erasmus Universiteit	Proefschrift: Sustainability of Urban Freight Transport	2008
4.3	EMFI Business School	ConsumentenTrends 2008	2008/2009
	ELA/AT Kearney	Excellence in Logistics	2005
4.4	Ministerie Verkeer en Waterstaat	KiM, File-facts	2008
	Rijkswaterstaat	Kwartaalmonitor bereikbaarheidsontwikkeling hoofdwegenet	2009
4.5	Planbureau Leefomgeving	Website emissieregistratie	2009
	TLN	Transport in cijfers 2008	2008
4.6	CPB, MNP, RPB, CBS	Welvaart en leefomgeving, een scenariostudie voor Nederland in 2040	2006
	CPB	Aanpassing WLO-scenario's voor het containervervoer	2006
5.1	NFIA	Informatie van website NFIA	2009
	Tempo-Team/NDL	Logistics Labour Survey 2008	2008
5.2	TLN	Informatie van website TLN	2009
5.3	Rijkswaterstaat	Kerncijfers Verkeersveiligheid	2009
	Ministerie Verkeer en Waterstaat	Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020	2008
5.4	OECD Tax database	Website informatie	2009
5.5	TNO	Risicomanagement en logistiek	2009
	Sheffi en Rice	MIT Sloan Management Review	2005
5.6	AXS Alphaliner	Diverse online nieuwsbrieven	2008/2009
	Bundesverkehrsamt	Website informatie	2009

