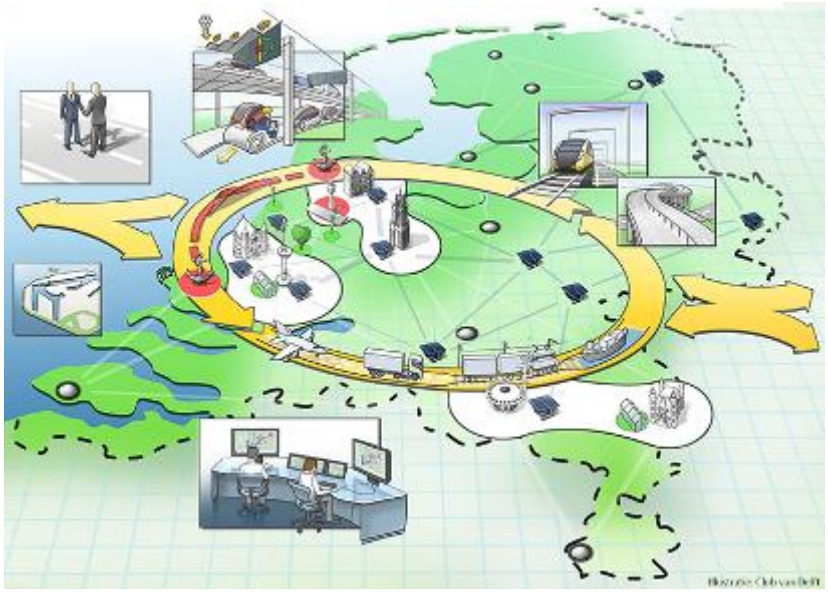
Buck Consultants International



Monitor Logistiek & Goederenvervoer voor Nederland 2016

Update oktober 2016

Uitgevoerd in opdracht van:
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

EINDRAPPORTAGE

Nijmegen/Den Haag, **7 oktober 2016**

Inhoudsopgave

Buck Consultants International

1 **Doel en inhoud Monitor Logistiek & Goederenvervoer (L&G)** (slides 2-6)

2 **Samenvatting resultaten Monitor** (slides 7-27)

3 **Uitwerking Monitor L&G in 6 thema's** (slides 28-245):

- A Omvang goederenstromen in Nederland en in de provincies
- B Omvang goederenstromen in havens en inland terminals
- C Gebruik ruimte en infrastructuur voor goederenstromen in Nederland
- D Omvang internationale goederenstromen in Nederland
- E Waarde logistiek en goederenstromen voor Nederland
- F Internationale logistieke concurrentiepositie van Nederland

© Buck Consultants International, 2016

1 Aanleiding, doel en inhoud Monitor

Aanleiding Monitor Goederenvervoer & Logistiek

- Deze Monitor geeft via 47 complementaire indicatoren een overzicht van omvang en belang van goederenvervoer en logistieke activiteiten voor de Nederlandse economie en maatschappij. Deze activiteiten worden naast logistieke dienstverleners ook bij andere sectoren uitgevoerd, zoals bij verladers, groot- en detailhandel-, bouw- en andere bedrijven. Een excellente afwikkeling van goederenvervoer en logistiek is van groot belang voor handhaving van sterke mondiale concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven.

- De stand van zaken in het goederenvervoer is via o.a. statistieken van het CBS bekend, maar over de stand van zaken in logistiek zijn minder statistieken beschikbaar. Deze Monitor wil meer inzicht geven in het gecombineerde belang van goederenvervoer en logistiek voor Nederland, en de verwevenheid van activiteiten op deze twee gebieden laten zien. Hierbij lichten we specifieke logistieke trends en ontwikkelingen uit.

- De eerste versie van deze Monitor is gepubliceerd in mei 2015. Het afgelopen jaar zijn er updates van diverse statistieken en publicaties geweest, o.a. voor de modaliteiten en de concurrentiepositie. Deze updates zijn verwerkt in deze tweede uitgave voor 2016.

© Buck Consultants International, 2016

Doel en aanpak

- Doel van deze Monitor Logistiek & Goederenvervoer is om een samenhangend overzicht van relevante feiten en cijfers te geven over de ontwikkeling van goederenvervoer en logistiek in Nederland. Deze feiten en cijfers moeten meer inzicht verschaffen in de omvang en waarde van deze activiteiten voor Nederland.

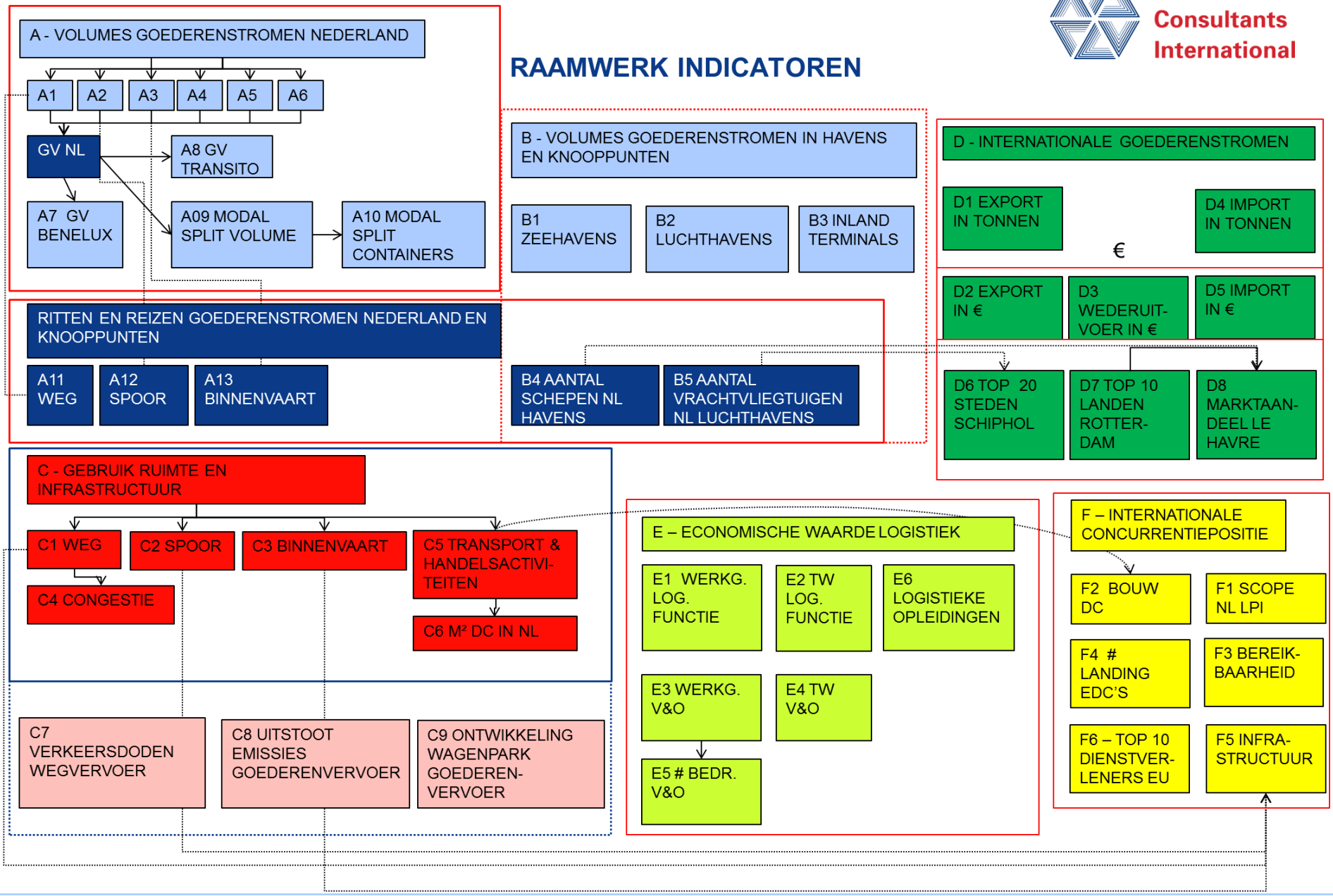
- Dit overzicht wordt gegeven via een raamwerk met 47 indicatoren die zijn onderverdeeld in 6 thema's. Deze 6 thema's zijn:

  A Omvang goederenstromen en aantal ritten/reizen per modaliteit in Nederland
  B Omvang goederenstromen en aantal ritten/reizen op knooppunten in Nederland
  C Gebruik ruimte en infrastructuur voor transport en warehousing in Nederland
  D Omvang internationale goederenstromen van en naar Nederland
  E Economische waarde logistiek en goederenstromen voor Nederland
  F Internationale logistieke concurrentiepositie van Nederland

© Buck Consultants International, 2016

Buck Consultants International

RAAMWERK INDICATOREN



© Buck Consultants International, 2016

Opzet/inhoud van raamwerk

Buck Consultants International

A Omvang goederenstromen en aantal ritten/reizen per modaliteit in Nederland, inclusief modal split.

B Omvang goederenstromen per knooppunt in Nederland, dit zijn zee-, luchthavens en inland terminals. Tevens overzicht van aantal zeeschepen en vrachtvliegtuigen dat Nederland aandoet.

C Gebruik van ruimte en infrastructuur voor goederenstromen in Nederland: Focus op netwerk infrastructuur en distributiecentra in Nederland en per provincie. Hierbij wordt gekeken naar beschikbare ruimte, congestie en uitstoot van emissies.

D Omvang internationale goederenstromen in Nederland: Omvang goederenstromen per modaliteit in volume en Euro voor Nederland, inclusief marktaandeel van mainports in Noordwest Europa.

E Waarde logistiek en goederenstromen voor Nederland: Werkgelegenheid en toegevoegde waarde activiteiten voor Nederlandse economie, ook per provincie. Ook wordt inzicht gegeven in ontwikkeling aantal studenten aan logistieke opleidingen.

F Internationale logistieke concurrentiepositie van Nederland: Deze positie wordt gemeten op basis van de score van Nederland in diverse internationale ranglijsten.

© Buck Consultants International, 2016

Bronnen en gebruik Monitor L&GV

- Bij het opstellen van de Monitor is gebruik gemaakt van verschillende databronnen. De CBS statistieken waren een belangrijke basis, maar deze zijn aangevuld met statistieken van o.a. Eurostat, de Mainports, de Wereldbank, het WEF en ATL Fraunhofer. Het uitgangspunt is om bronnen te gebruiken die een regelmatige (liefst jaarlijkse) update krijgen. Dit maakt het mogelijk om ook regelmatig een update van deze monitor L&GV te publiceren. Alle indicatoren zijn in deze uitgave bijgewerkt t/m 2015, behalve voor de indicatoren waar (nog) geen data voor 2015 ter beschikking waren.

- Deze tweede uitgave van de Monitor geeft een cijfermatig overzicht van de stand van zaken in goederenvervoer en logistiek in Nederland. Daarbij wordt aangesloten op de eerste Monitor Logistiek en Goederenvervoer die uitgebracht is in 2015. Daarnaast wordt waar mogelijk aangesloten op onderstaande onderzoeken/publicaties:

  - Beleidsdoelen Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Topsector Logistiek
    - Meerjarenprogramma (MJP) 2015 – 2020 van de Topsector Logistiek
  - Aanpak Jaarlijks Mobiliteitsbeeld KIM (onderdeel goederenvervoer)
  - Opzet KPI’s en streefwaarden Topsector Logistiek
  - Aanpak Goederenvervoermonitor RWS (lopend tot 2010)
  - Jaarlijkse Havenmonitor en Maritieme Monitor

© Buck Consultants International, 2016

2 Samenvatting Monitor Log en GV

Buck Consultants International

Samenvatting bevat 16 indicatoren, in 4 groepen van 4 indicatoren

1. Belang logistieke activiteiten groot voor Nederland (slides 8-12)
2. Meer goederenstromen duurzaam afgewikkeld (slides 13-17)
3. Groei goederenvervoer internationaal en in logistieke knooppunten (hubs) (slides 18-22)
4. Groeiend belang logistieke activiteiten op maatschappij (slides 23-27)

© Buck Consultants International, 2016

S1 Belang logistieke activiteiten groot voor Nederland

Buck Consultants International

1 Belang logistieke activiteiten is relatief groot en groeit in Nederland

- 1-1: Logistieke activiteiten zorgden voor **9,4% werkgelegenheid en 62 miljard Euro aan toegevoegde waarde in 2014**. De toegevoegde waarde en werkgelegenheid in logistieke activiteiten groeide in 2010-2014 bovendien sneller dan het Nederlandse gemiddelde. De logistieke werkgelegenheid steeg tussen 2010 en 2014 met 7,3%, en de toegevoegde waarde steeg met maar liefst 23,2%. De deelsector Ketenregie & Supply Chain Management kent in toegevoegde waarde de meeste groei, en heeft de doelstelling van de Topsector Logistiek nu al bereik. (*indicator E1*)
- 1-2: Nederland stond in 2016 op nr. 4 op de mondiale logistieke ranglijst, en staat sinds 2007 in de top-5 van de wereld. Tussen 2014 en 2016 nam de waardering toe, maar directe concurrenten groeiden sterker, waardoor NL zakte op de ranglijst van de 2de naar de 4de plek. De integrale logistieke infrastructuur van Nederland wordt door het mondiale bedrijfsleven als zeer concurrerend gezien, maar de concurrentie met onze buurlanden is groot. Topsector Logistiek heeft de ambitie om in 2020 de nr. 1 positie in Europa te behalen. *(indicator F1*)
- 1-3: De mondiale waardering voor transportinfrastructuur in Nederland is de laatste 5 jaar fors gestegen. Nederland staat in 2015-16 in de mondiale top-3, dit was 5 jaar geleden nog plek 7. De zeehaveninfrastructuur wordt mondiaal als beste gezien, terwijl de waardering voor de weginfrastructuur de laatste 5 jaar spectaculair is toegenomen (van nr. 27 naar nr. 2). (*indicator F2*)
- 1-4: Het aantal nieuw aangetrokken Europese distributie operaties in Nederland volgens opgave van NDL fluctueert elk jaar tussen de 75 en 105 per jaar tussen 2008 en 2015. De trend in die periode is licht stijgend. De doelstelling vanuit de Topsector Logistiek om in 2020 structureel 100 logistieke landingen te realiseren wordt nog niet bereikt. *(indicator F4*)

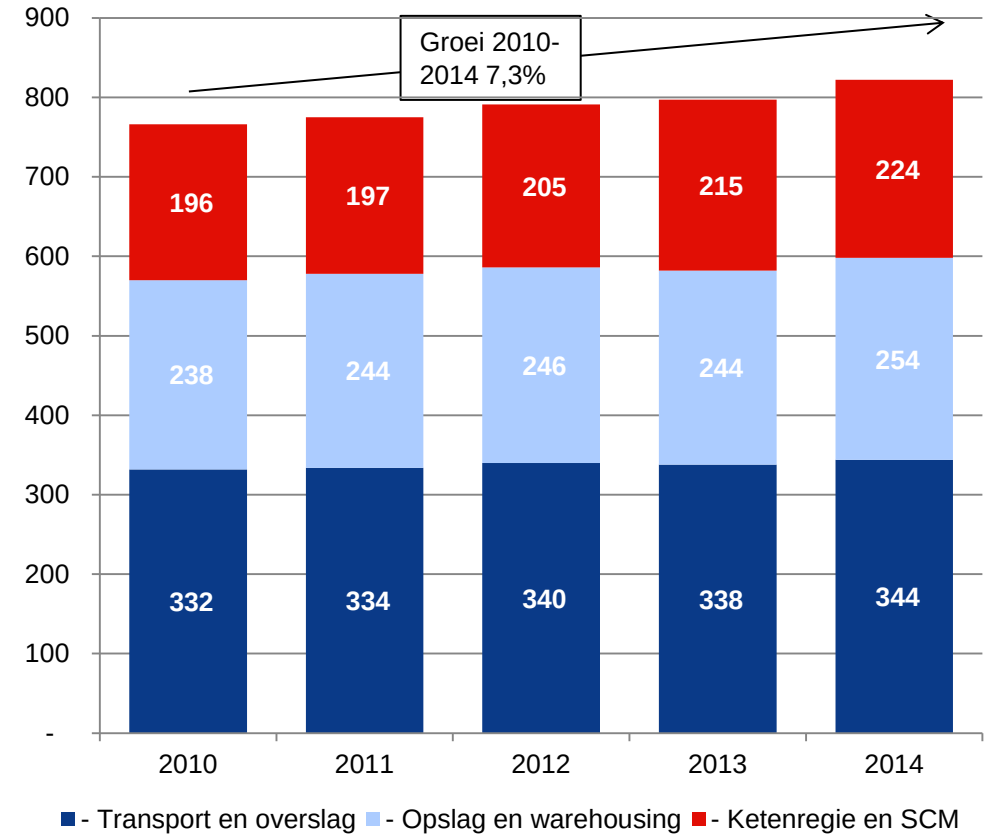
© Buck Consultants International, 2016

1-1 Werkgelegenheid en toegevoegde waarde logistieke functie Nederland

Buck Consultants International

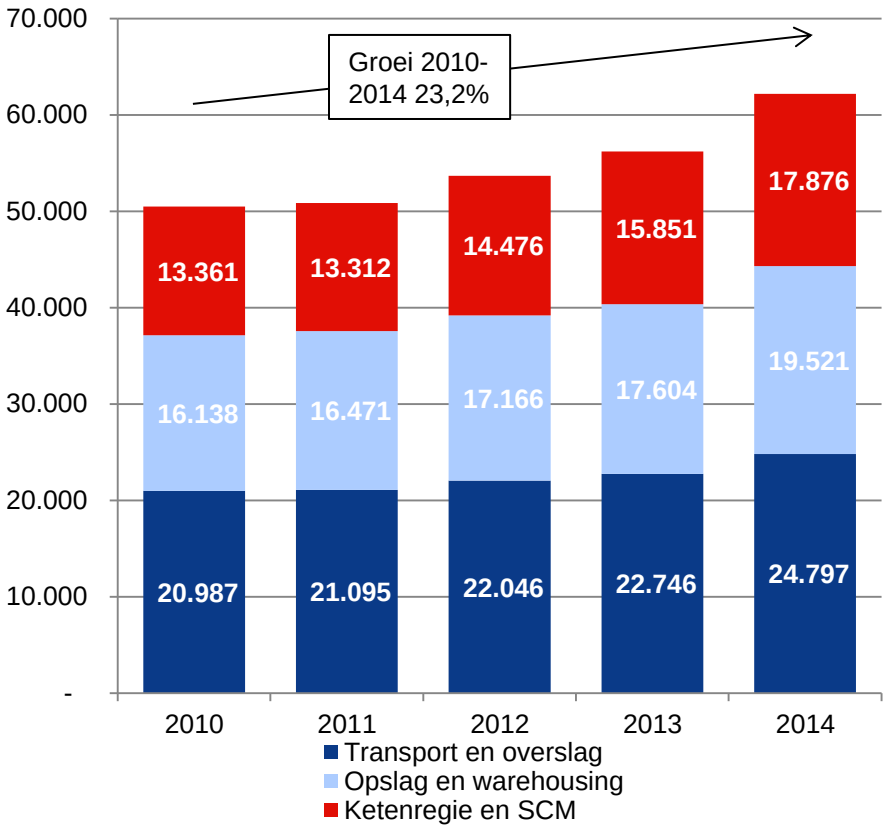
Werkgelegenheid logistieke functie in Nederland 2010-2014

Werkgelegenheid: aantal werknemers x 1.000.
Groei werkgelegenheid logistieke functie 2010-2014 7,3%, heel NL daling 0,8%
Bron: CBS Monitor Topsectoren 2015



Toegevoegde waarde logistieke functie in Nederland 2010-2014

Toegevoegde waarde in miljoen Euro
Groei toegevoegde waarde logistieke functie 2010-2014 23,2%, heel NL 5,2%. Doel Topsector: Ketenregie & SCM € 17,3 mrd. in 2020. Bron: CBS Monitor Topsectoren



© Buck Consultants International, 2016

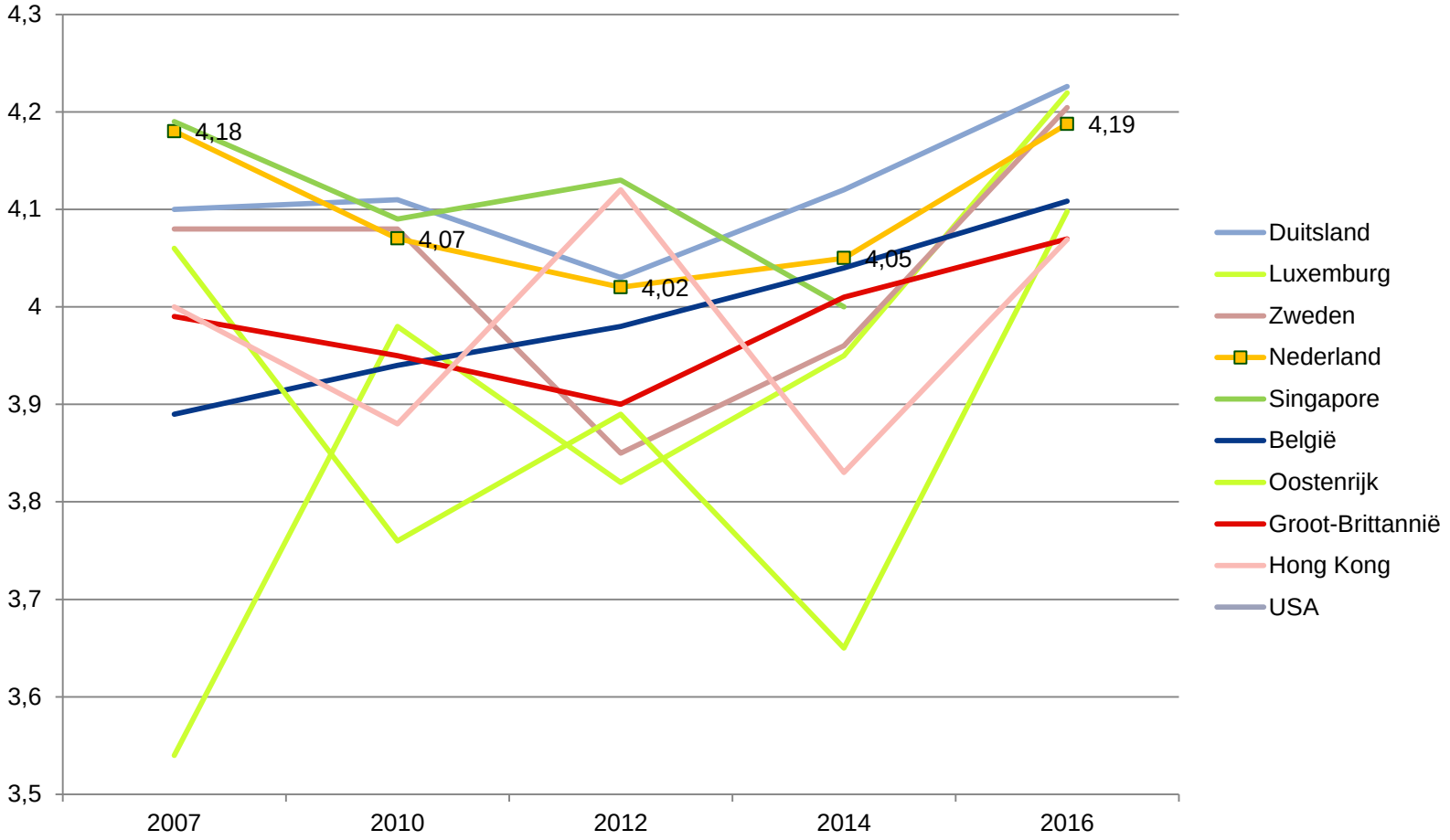
1-2 Score Nederland mondiale logistiek ranglijst

Buck Consultants International

Score Logistics Performance Index 2007-2016

Nederland mondiaal nr. 4 in 2016, na Duitsland, Luxemburg en Zweden

Bron: World Bank 2007-2016



© Buck Consultants International, 2016

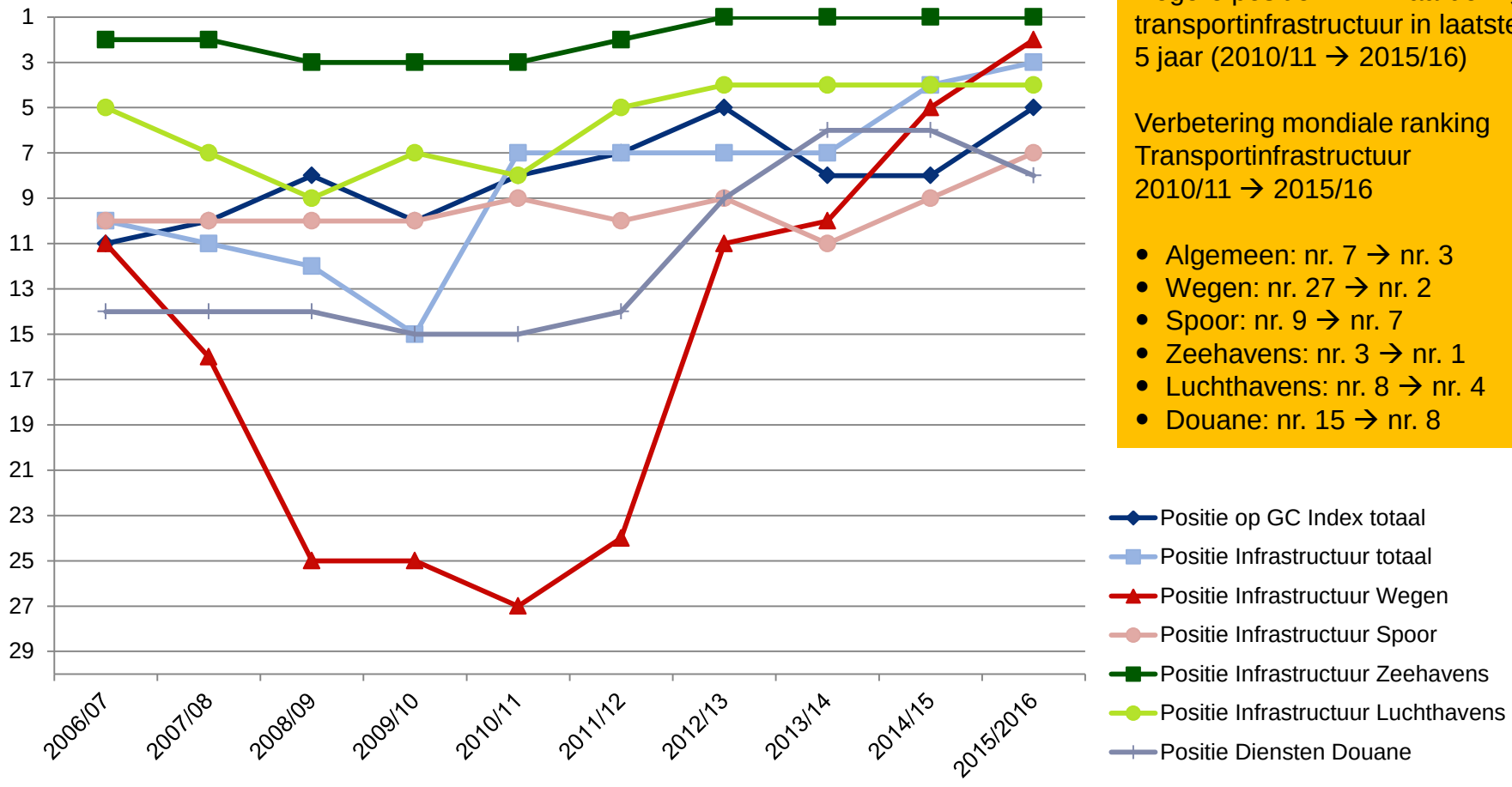
1-3 Hogere mondiale waardering voor transportinfrastructuur Nederland

Buck Consultants International

Positie Nederland op GCI ranglijst 2006 tot 2015

Plaats Mondiale ranglijst GCI algemeen en voor infrastructuur

Bron: Global Economic Forum, okt 2015



Hogere positie NL in waardering transportinfrastructuur in laatste 5 jaar (2010/11 → 2015/16)

Verbetering mondiale ranking Transportinfrastructuur 2010/11 → 2015/16

- Algemeen: nr. 7 → nr. 3
- Wegen: nr. 27 → nr. 2
- Spoor: nr. 9 → nr. 7
- Zeehavens: nr. 3 → nr. 1
- Luchthavens: nr. 8 → nr. 4
- Douane: nr. 15 → nr. 8

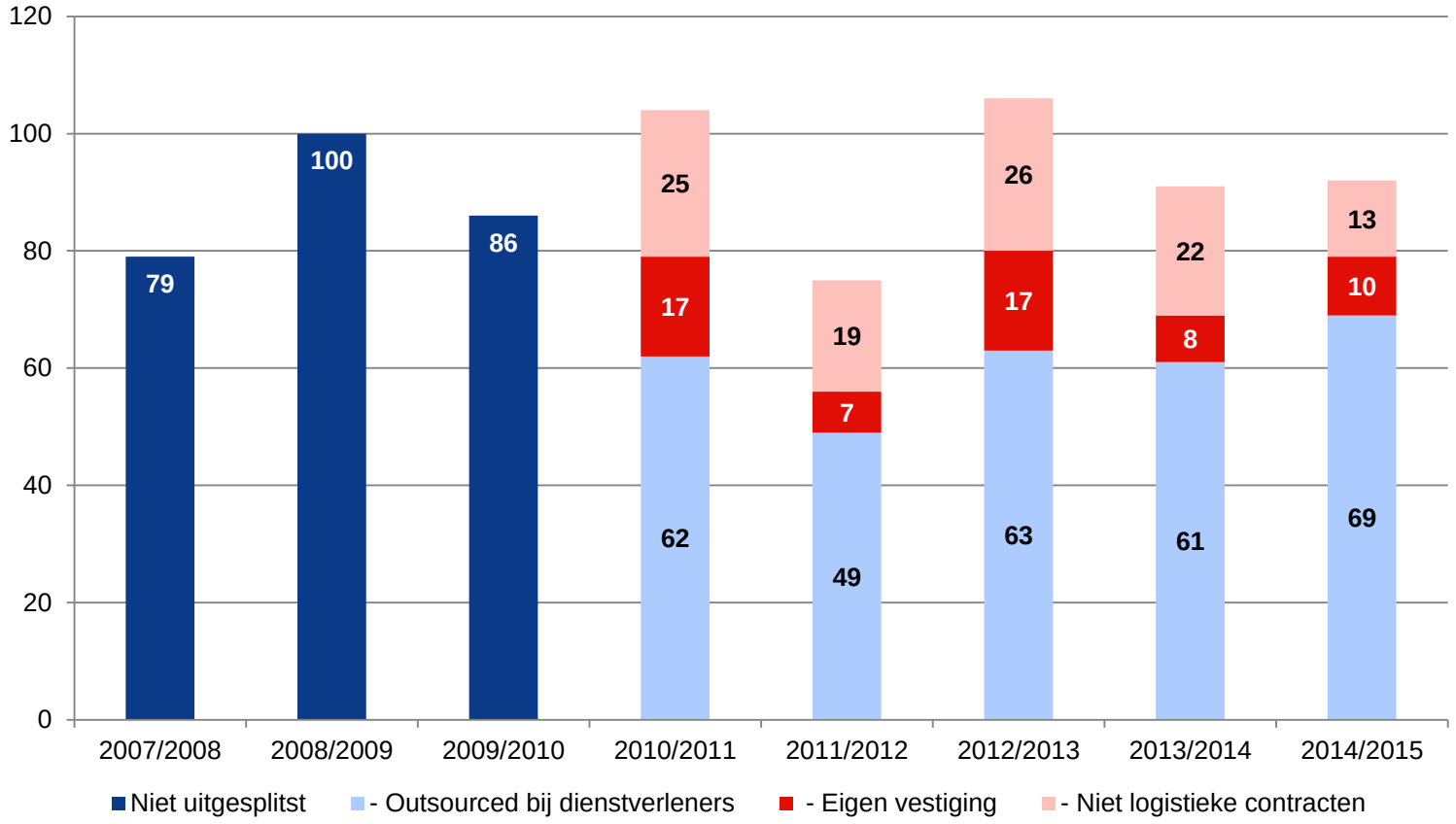
© Buck Consultants International, 2016

1-4 Nieuwe Europese DC operaties in Nederland 2007-2015

Buck Consultants International

Aantal nieuwe logistieke ladingen/contracten in Nederland

Logistieke landingen/contracten van buitenlandse verladers, registratie door NDL
Bron: NDL 2008-2015



© Buck Consultants International, 2016

S2 Meer goederenstromen duurzaam afgewikkeld

Buck Consultants International

2 Volume behandelde goederenstromen groeit weer, via verschillende modaliteiten

- 2-1: Er was 5,1% groei in het volume aan goederenvervoer voor 2006-2015 in alle modaliteiten. Groei volume was van 1,68 miljard ton in 2006 naar bijna 1,77 miljard ton aan vervoerde goederen. Bij het continentale vervoer neemt het aandeel gebruik binnenvaart (26,8% in 2015 t.o.v. 24,4% in 2006) en spoor (3,4% in 2015 t.o.v. 3.1% in 2006) t.o.v. weg licht toe, maar een grote verandering in modal split blijft nog achterwege. *(indicator A9*)
- 2-2: In achterlandvervoer containers van/naar Rotterdam is tussen 2006 en 2015 een duidelijke toename van modal split aandeel binnenvaart (36,2% in 2015 t.o.v. 30,5% in 2006) zichtbaar. Het aandeel zee-zee doorvoer is in deze periode ook sterk gestegen (van 23,9% naar 30,5%), maar neemt de laatste 5 jaar wel weer af. *(indicator A10)*
- 2-3: De importwaarde vanuit China is tussen 2008-2015 met 29% fors toegenomen, en China passeert bijna België als tweede import handelspartner van Nederland. Ook de exportwaarde van Nederland naar China is tussen 2008-2015 meer dan verdubbeld. Duitsland en België zijn als buurlanden nog de belangrijkste handelspartners, maar hun gezamenlijke belang daalt naar iets meer dan 1/3de van alle im- en export van en naar Nederland. (*indicators D2 en D5*)
- 2-4: De uitstoot van emissies in het goederenvervoer daalde fors tussen 2009-2014 (en de jaren daarvoor), maar in 2014 (het laatste jaar waarover data bekend zijn) lijkt er stagnatie op te treden. De daling van de emissies in het goederenverkeer in 2009-2014 was 41% voor SO_2 , 25% voor PM_{10}, 13% voor NO_x en 3% voor CO_2. Bij drie van de vier emissiedalingen heeft het goederenvervoer over de weg een forse bijdrage geleverd. Echter, het resultaat voor 2013-2014 is minder gunstig: de uitstoot van SO_2 en PM_{10} is gestagneerd, terwijl de uitstoot van NO_x en CO_2 met een paar procent is toegenomen. *(indicator C8*)

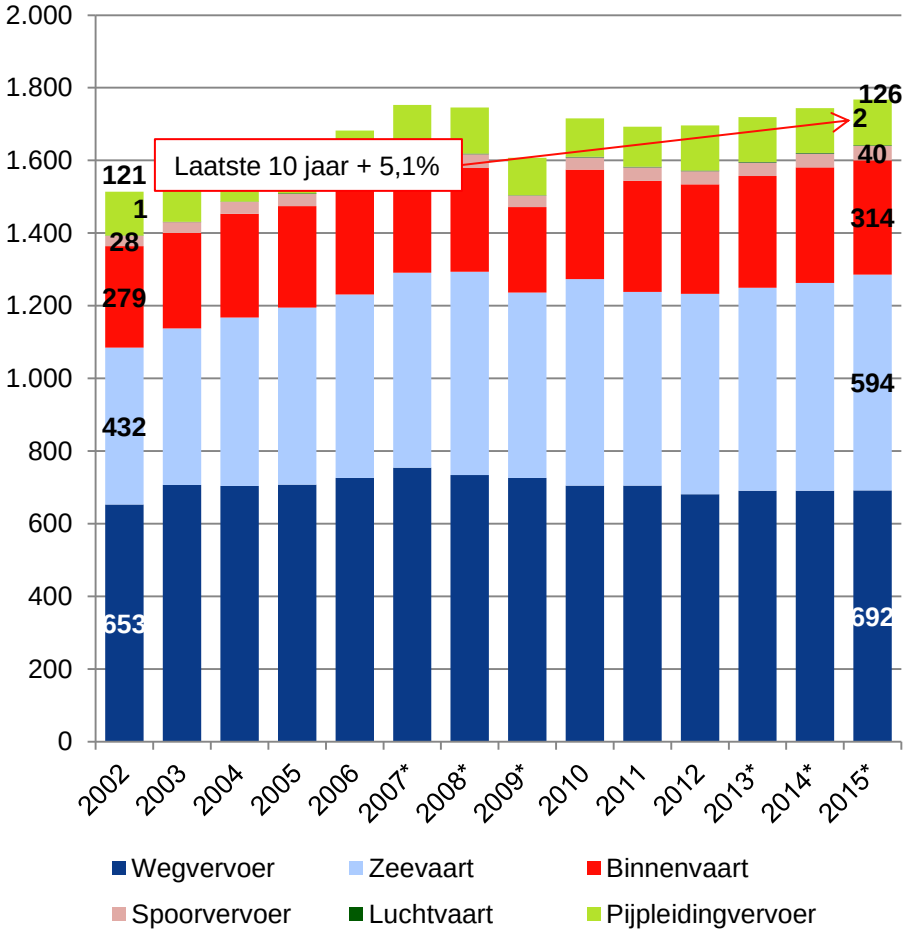
© Buck Consultants International, 2016

2-1 Langjarige groei goederenvervoer en modal split (6-modes)

Buck Consultants International

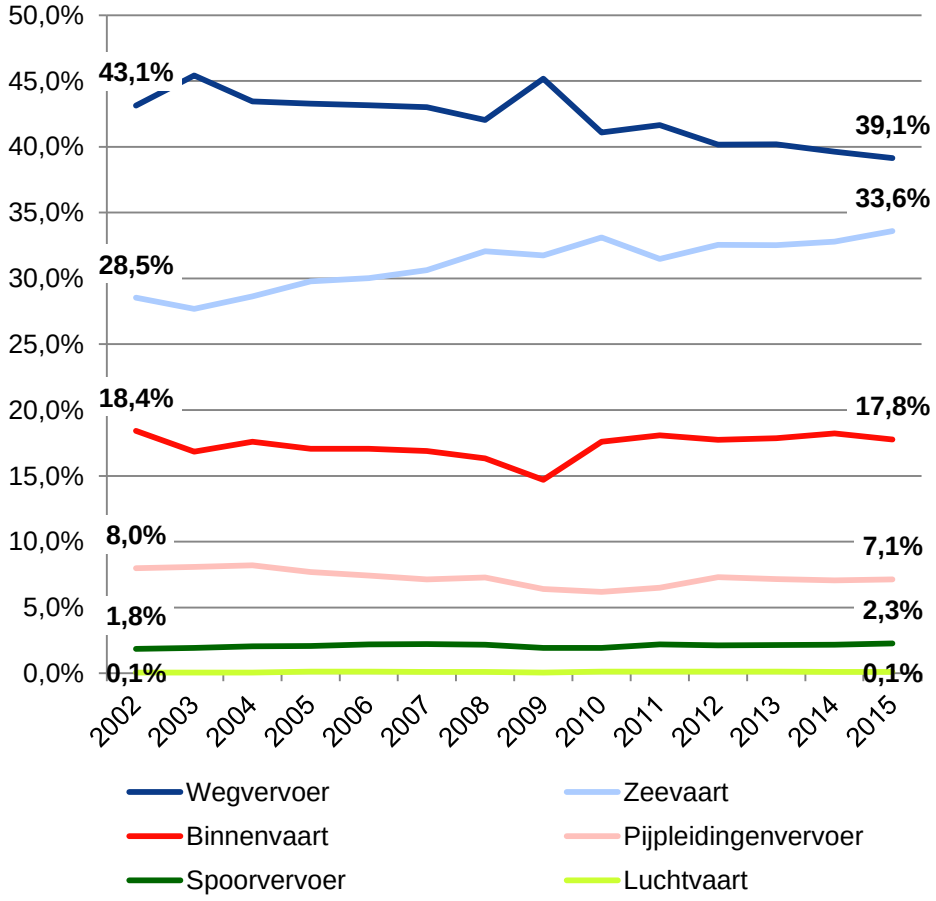
Groei goederenvervoer in Nederland

Nederlandse én buitenlandse vervoermiddelen in relatie tot het Nederlands grondgebied met laad- of losplaats in Nederland.
o.b.v. volume x miljoen ton, 6 modes bron: CBS 2016



Modal Split goederenvervoer in Nederland

Nederlandse én buitenlandse vervoermiddelen in relatie tot het Nederlands grondgebied met laad- of losplaats in Nederland. o.b.v. volume x miljoen ton, 6 modes bron: CBS 2016



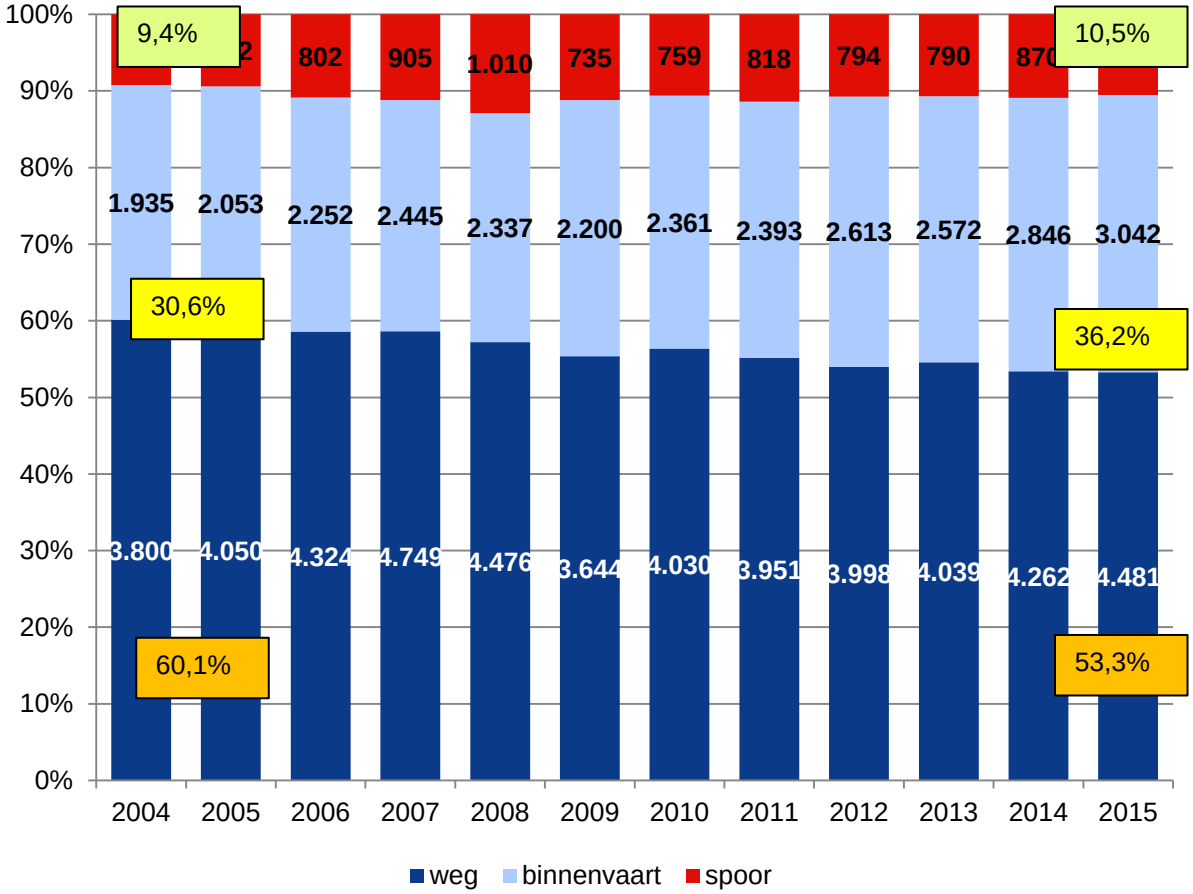
© Buck Consultants International, 2016

2-2 Modal split achterlandvervoer containers Rotterdam

Buck Consultants International

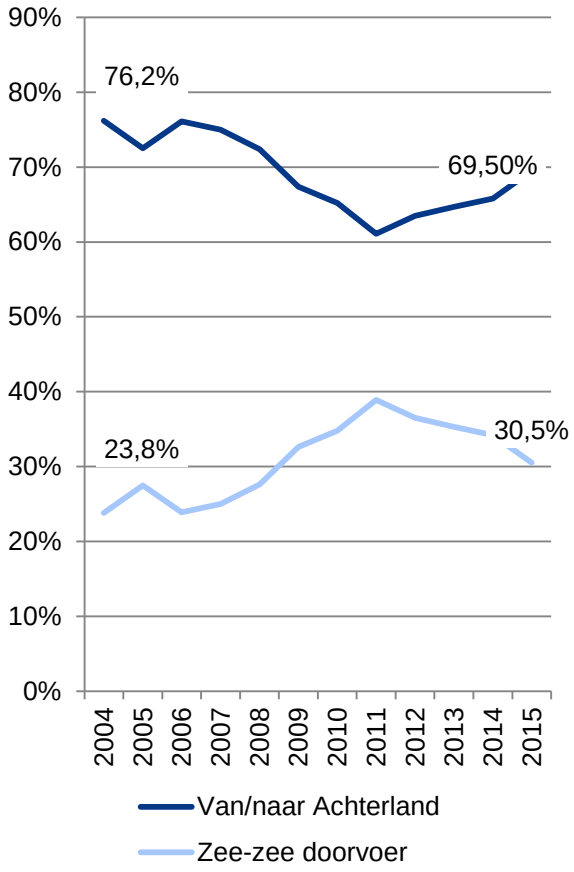
Modal split Landzijdige aan/afvoer containers

x 1.000 TEU Rotterdam, bron: Port of Rotterdam 2016
(via KIM) Toename 2005-2015 overslag spoor + 40%, binnenvaart + 48%, weg +11%. Totale groei overslag 25%



Verhouding aan/afvoer containers zee-zee en van/naar achterland

Rotterdam, bron: havenbedrijf Rotterdam (via KIM 2016)



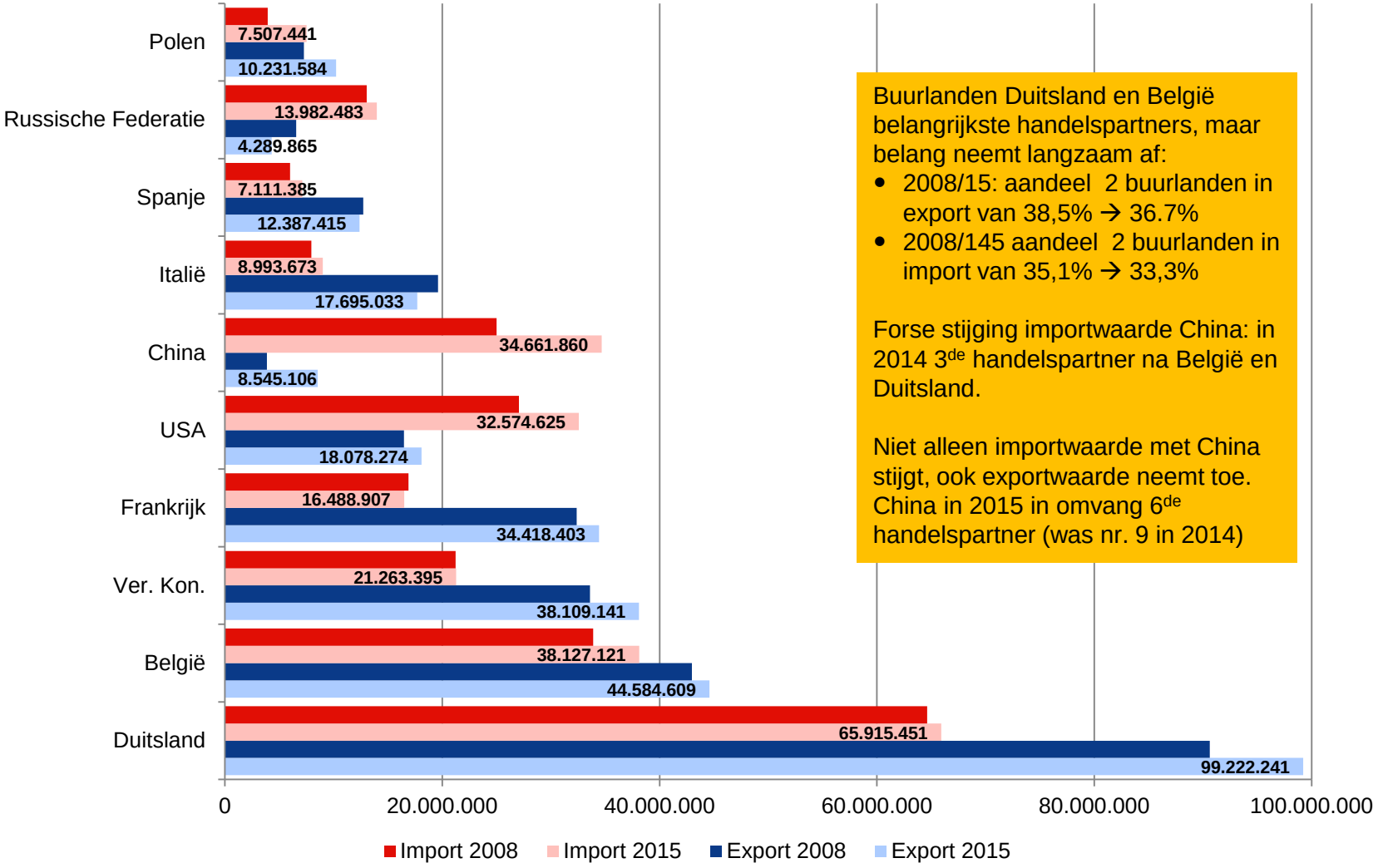
© Buck Consultants International, 2016

2-3 Meer goederenstromen van en naar China

Buck Consultants International

Top 10 landen handelslanden import- en exportwaarde 2008-2015

x 1.000 Euro, Bron CBS 2016



Buurlanden Duitsland en België belangrijkste handelspartners, maar belang neemt langzaam af:

- 2008/15: aandeel 2 buurlanden in export van 38,5% → 36.7%
- 2008/145 aandeel 2 buurlanden in import van 35,1% → 33,3%

Forse stijging importwaarde China: in 2014 3de handelspartner na België en Duitsland.

Niet alleen importwaarde met China stijgt, ook exportwaarde neemt toe. China in 2015 in omvang 6de handelspartner (was nr. 9 in 2014)

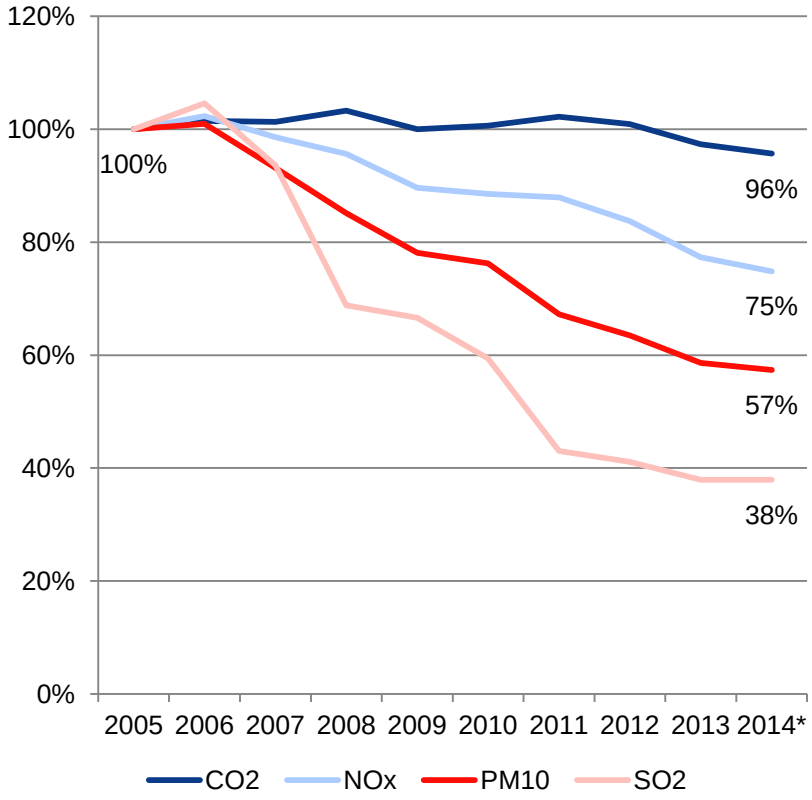
© Buck Consultants International, 2016

2-4 Emissies goederenvervoer en verduurzaming Wagenpark beroepsgoederenvervoer

Buck Consultants International

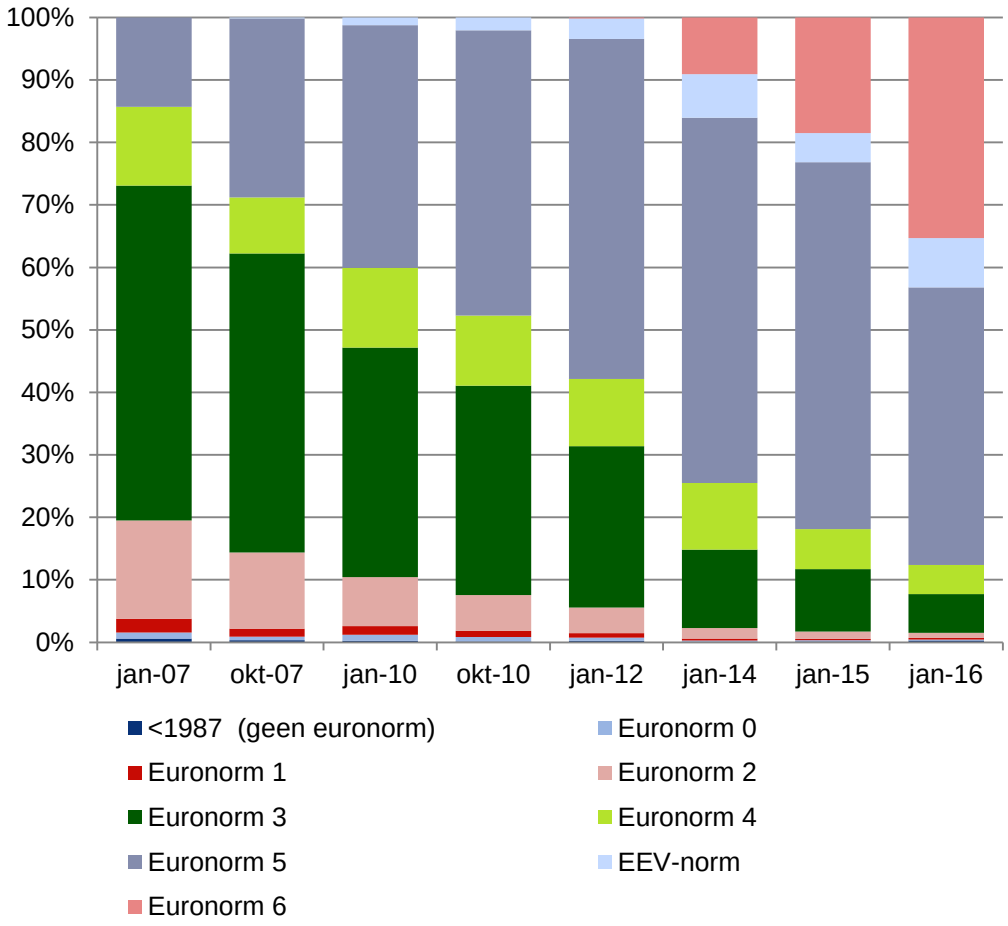
Ontwikkeling uitstoot emissies goederenvervoer

2005-2014, index o.b.v. feitelijke uitstoot
Wegverkeer vracht, binnenvaart vracht, spoor vracht, lucht, zeevaart
Bron: CBS 2015.



Ontwikkeling gebruik motoren voor beroepsgoederenvervoer

Wagenpark naar euronormen/milieuklassen 2007-2016
Bron: TLN, 2015



© Buck Consultants International, 2016

S3 Groei goederenvervoer internationaal en logistieke knooppunten (hubs)

Buck Consultants International

3 Mainports zijn pijlers waarop logistieke activiteiten verder uitgebouwd worden

- 3-1: Nederlandse zeehavens groeien in overslagvolume als internationale knooppunten en logistieke draaischijf sneller dan NL gemiddelde. Relatief sterkste groei bij de export van goederen over zee: in 2002-2015 79%, terwijl het importvolume met 24% groeide. *(indicator B1)*
- 3-2: Het gebruik en het belang van inland terminals voor goederenvervoer in Nederland neemt toe. Tussen 2012-2014 nam de overslag van containers via de binnenvaart in de belangrijkste inland terminals met 29% toe. Ook containeroverslag in de havens en vervoer per spoor groeide in deze periode. Tussen 2009 en 2014 nam de overslag en vervoer van containers per spoor met 135.000 TEU toe. *(indicator B3)*
- 3-3: In de luchtvracht profiteerde luchthaven Schiphol de afgelopen jaren van een aantrekkende economie. Tussen 2014 en 2015 daalde de overslag echter met 0,7% tot ruim 1,6 miljoen ton. De toename van de overslag wordt vooral gerealiseerd op “dedicated” vrachtvliegtuigen. Daarnaast gaan goederen ook mee in de “buik” van passagiersvliegtuigen. Gemiddeld wordt 3,6 ton aan goederen per vlucht vervoerd. *(indicator B4)*
- 3-4: De groei in logistiek heeft ook ruimtelijke impact, vooral in logistieke hotspots. Van iedere 10 hectare grond die wordt uitgegeven is in 2005-2015 bijna 6 hectare uitgegeven aan een transport of handelsbedrijf. In logistieke hotspots kan dit oplopen tot meer dan 70%. (*indicator C5*)

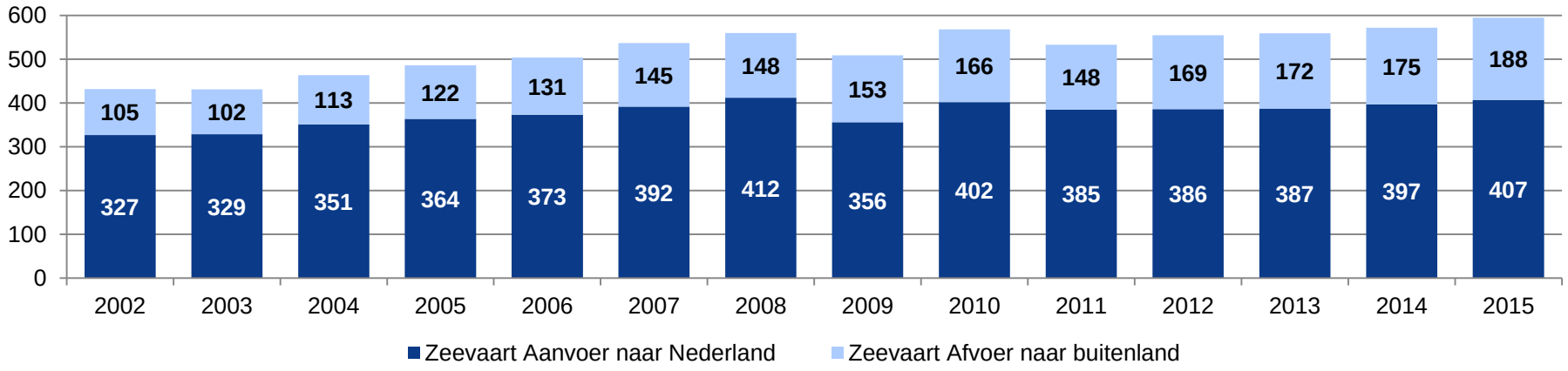
© Buck Consultants International, 2016

3-1 Groei zeehavens als internationale knooppunten en draaischijf

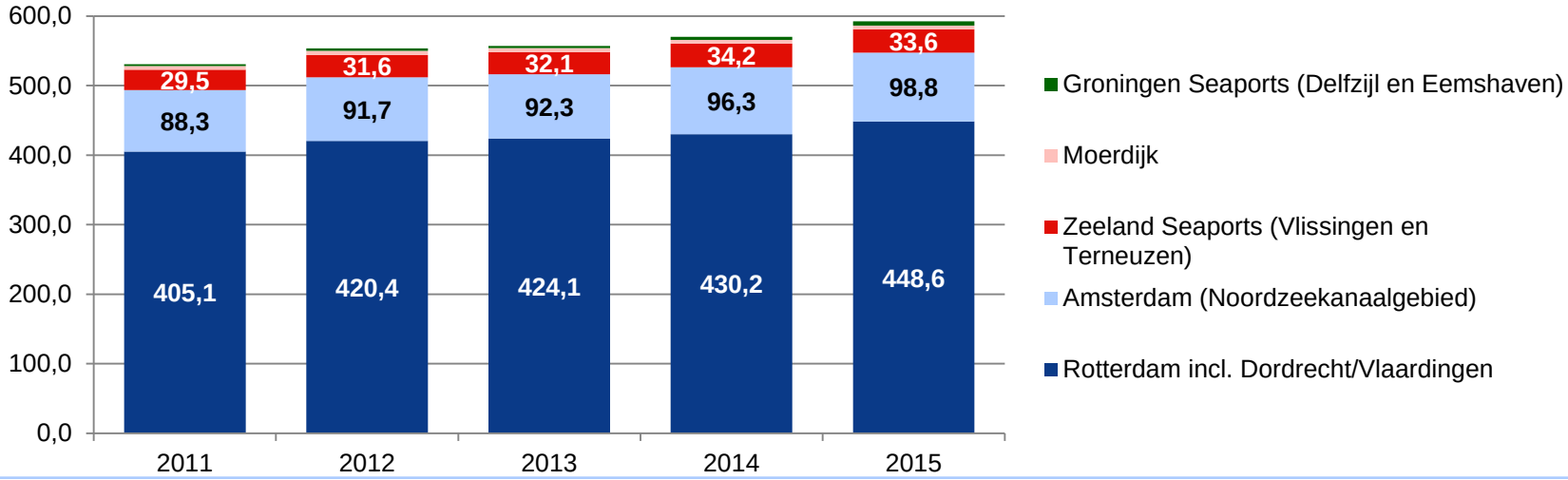
Buck Consultants International

Groei afvoer 2002-2015 + 79%
Groei aanvoer 2002-2015 +24%.

Overslagvolume NL Zeehavens
x miljoen ton, bron: CBS 2016



Totaal volume zeevaart top-5 zeehaven regio's
x 1.000 ton, o.b.v. bruto-gewicht, bron: CBS 2016



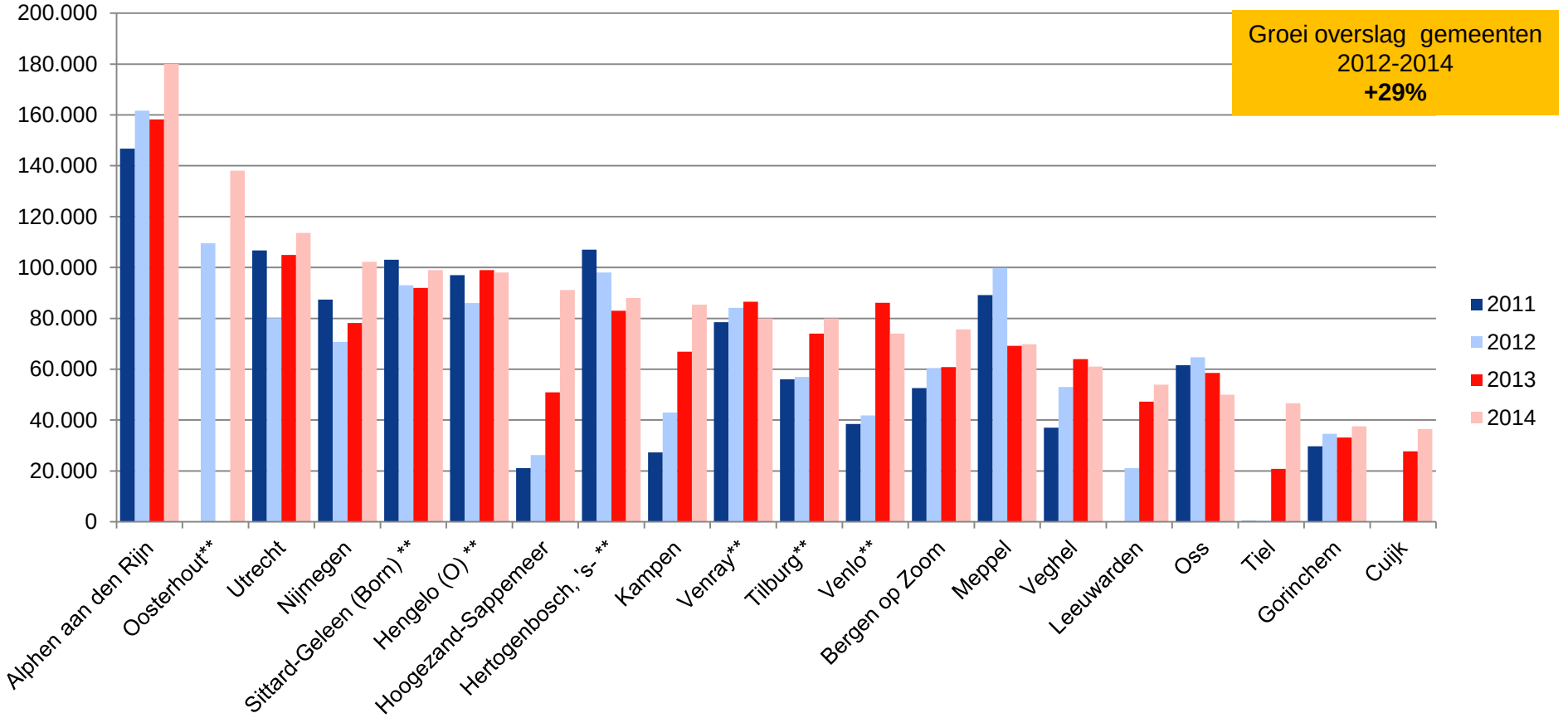
© Buck Consultants International, 2016

3-2 Toenemend belang en gebruik inland terminals

Buck Consultants International

Binnenvaartoverslag via Inland Terminals

Bron: CBS Maatwerk / RWS Sluistellingen NIS.
Gemeenten met Inland terminal en meer dan 35.000 TEU overslag in 2014.



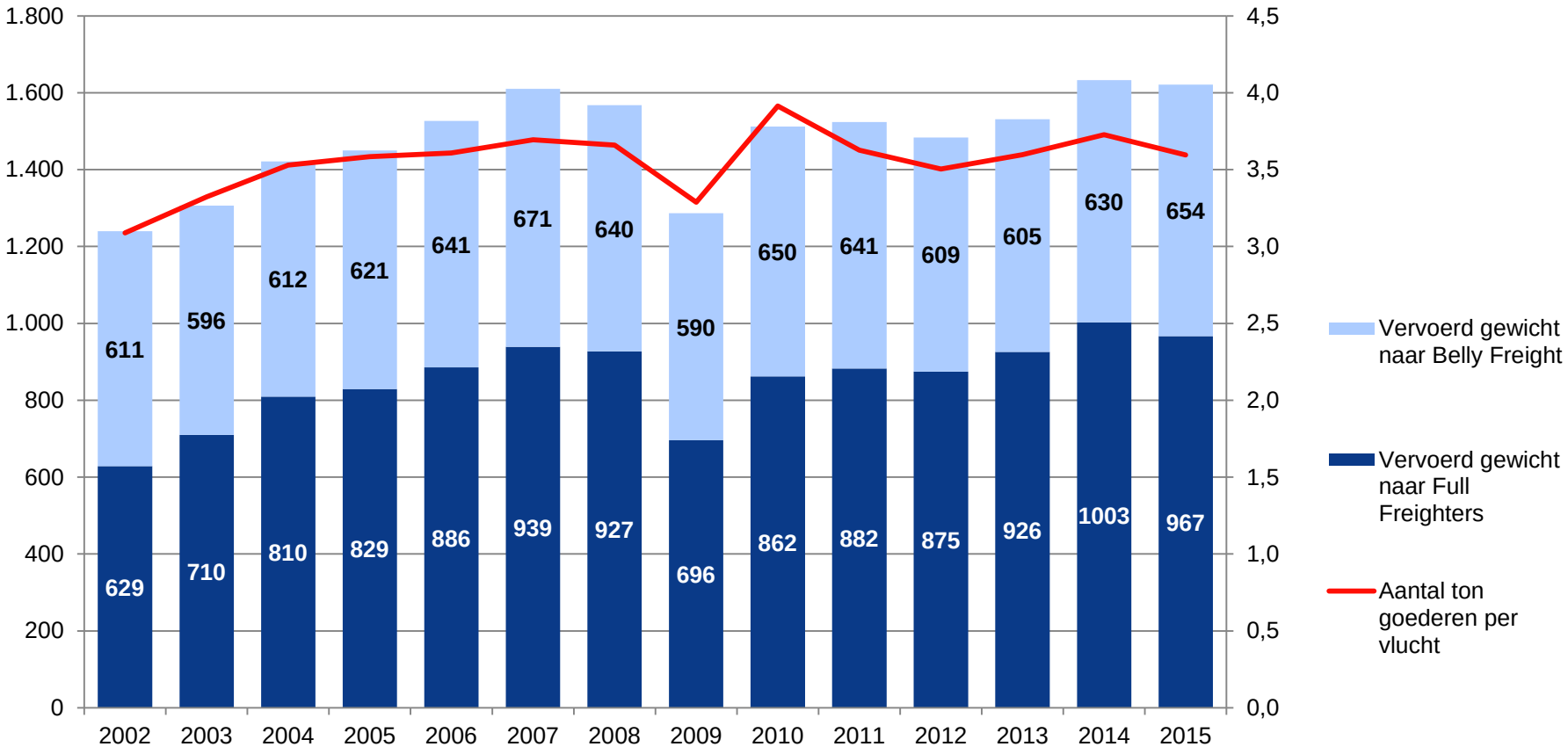
© Buck Consultants International, 2016

3-3 Sterke groei luchtvracht via Schiphol

Buck Consultants International

Belading vliegtuigen en verhouding belly freight/full freight

x 1.000 tonnen, bron CBS 2016, Traffic Review 2015



© Buck Consultants International, 2016

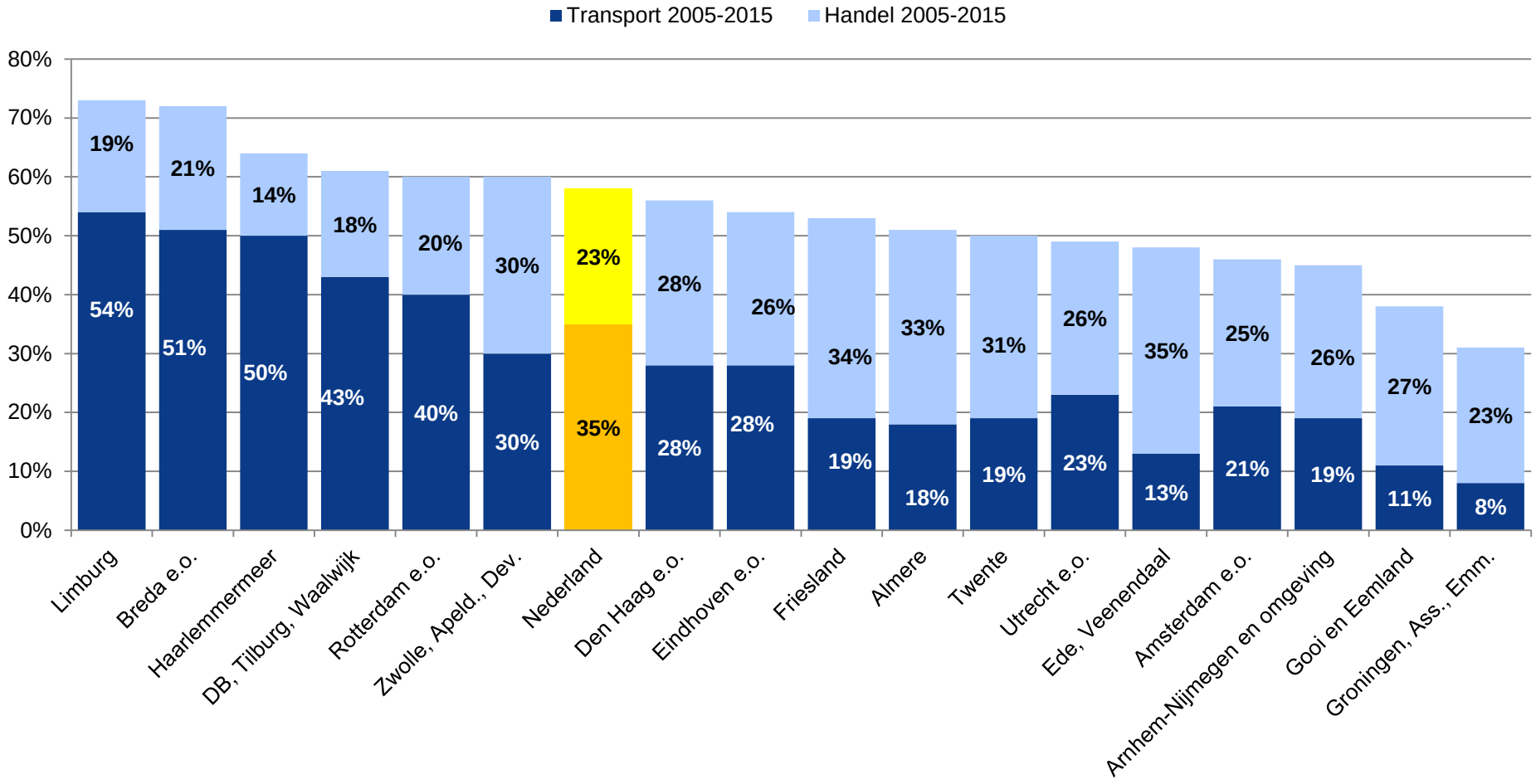
3-4 Ruimtelijke impact groei logistiek

Buck Consultants International

Aandeel van afzet m² bedrijfsruimte op bedrijventerreinen 2005-2015

Bron: DTZ Zadelhoff 2016

Handel & Transport nemen ongeveer 60% van alle m² af op bedrijventerreinen. Van iedere 10 ha verkocht bedrijventerrein is ca. 6 ha uitgegeven aan een handels- of transportbedrijf



© Buck Consultants International, 2016

S4 Groeiende impact logistiek op maatschappij

Buck Consultants International

4 Groeiend belang logistiek impact op maatschappij: ruimte, file, opleiding, arbeid

- 4-1: Voorraad aan logistieke vastgoed is in de periode 2004-2014 met 47% gestegen, tot ruim 25 miljoen m². Dit zijn ruim 3.000 voetbalvelden. De meeste groei van het aantal m² distributiecentra vond die periode plaats in Limburg (+86%) en Noord-Brabant (+50%). *(indicator C6*)
- 4-2: De economische schade door congestie nam in 2013-2014 weer toe met 7% tot 754 miljoen euro, nadat deze in 2010-2013 gedaald was. Door meer lading per rit te vervoeren kan de logistieke efficiency verder worden vergroot. *(indicator C4)*
- 4-3: Met de groei van het vervoerde volume en het aantal m² distributiecentra neemt het belang van goed opgeleid logistiek personeel sterk toe. De jaarlijkse instroom van studenten aan logistieke opleidingen is in 2010-2015 toegenomen met 29% bij HBO Economie en Logistiek en met 17% bij de Engelstalige opleiding Logistics Engineering. Na een piek in 2013 nam de instroom in 2014 en 2015 echter weer fors af. De topsector Logistiek heeft de ambitie om in 2020 de instroom van logistieke HBO studenten met 50% te hebben verhoogd. Ongeveer 600 studenten hebben hun opleiding in 2014 afgerond met een HBO diploma logistiek. *(indicator E6)*
- 4-4: De totale waarde van de wederuitvoer voor Nederland is tussen 2007 en 2015 gestegen met 16% tot ruim 180 miljard euro. In 2013 werd een piek bereik van 199 miljard euro, maar de laatste twee jaar is er een daling van bijna 10% tot 180 miljard zichtbaar. Dit werd veroorzaakt door een afname van de wederuitvoer van minerale brandstoffen (-17 miljard euro in 2013-2015) . De positie van Nederland als draaischijf wordt hiermee onderstreept, maar de invloed van de sector (fossiele) brandstoffen op de wederuitvoer is groot, en bepaalt de trend van de afgelopen jaren. *(indicator D3)*

© Buck Consultants International, 2016

4-1 Spreiding Distributie Centrum (DC) locaties in NL

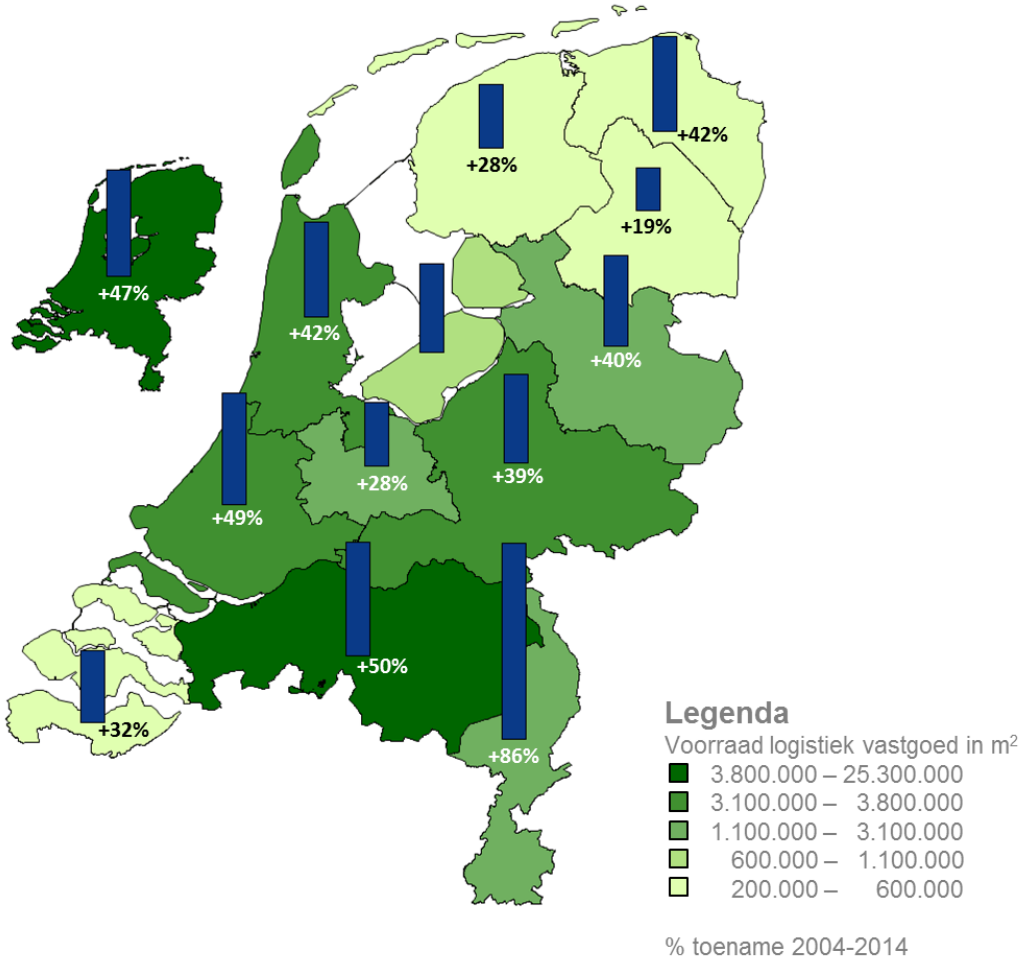
Buck Consultants International

Voorraad logistiek vastgoed NL en per provincie

Toename vastgoed 2004-2014 in %

NL: 25,2 mln.. m² aan voorraad logistiek vastgoed eind 2014

Bron: NVM Logistiek Vastgoed In cijfers, diverse jaren



© Buck Consultants International, 2016

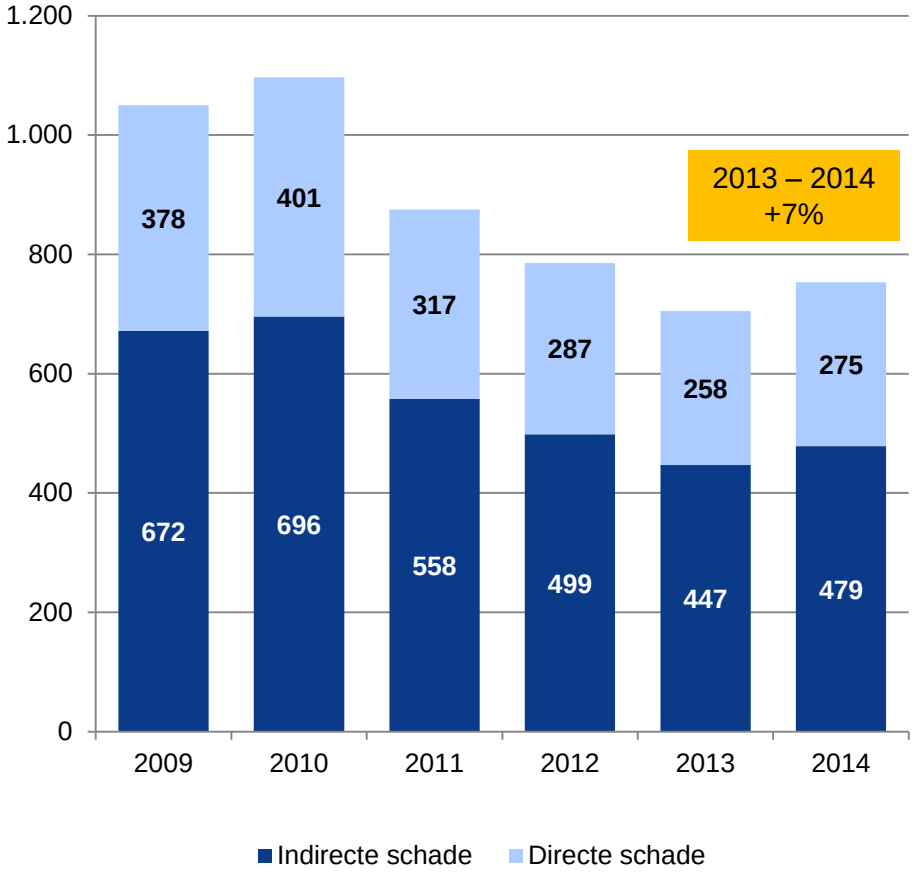
4-2 Economische schade door congestie voor wegverkeer

Buck Consultants International

Total economische schade congestie voor wegvervoer op snelwegennet

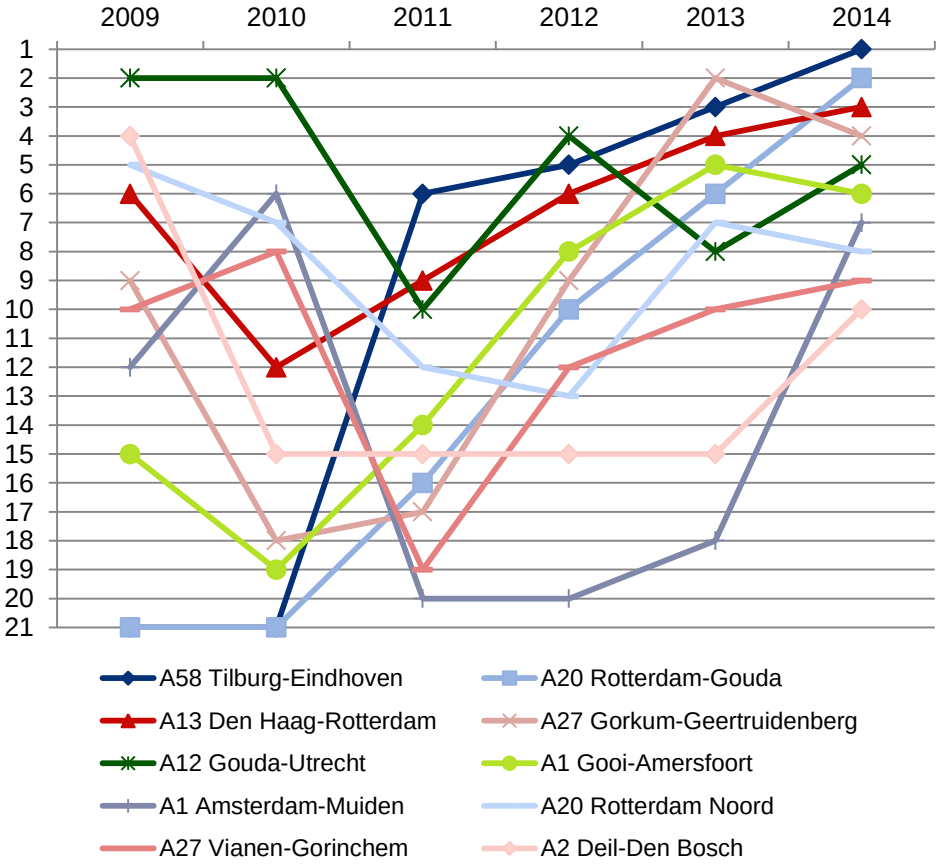
x miljoen euro

Bron: TNO, Economische wegwijzers 2010-2015



Top-10 snelwegvakken met hoogste economische schade congestie voor wegvervoer

Bron: TNO, Economische wegwijzers 2010-2015

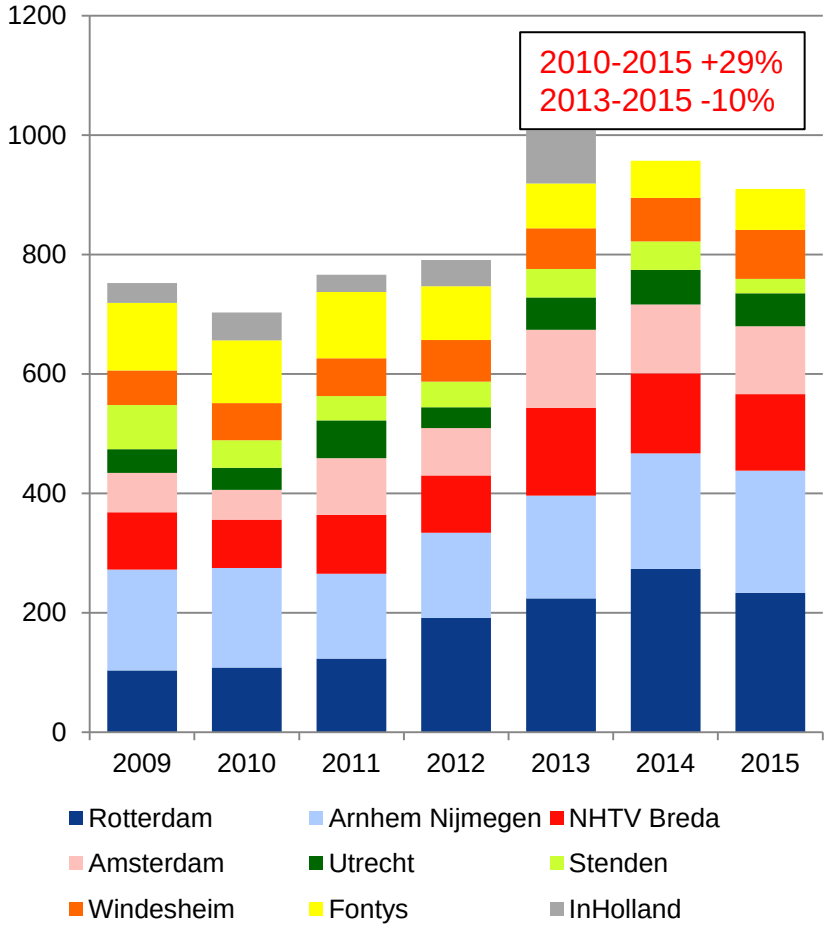


© Buck Consultants International, 2016

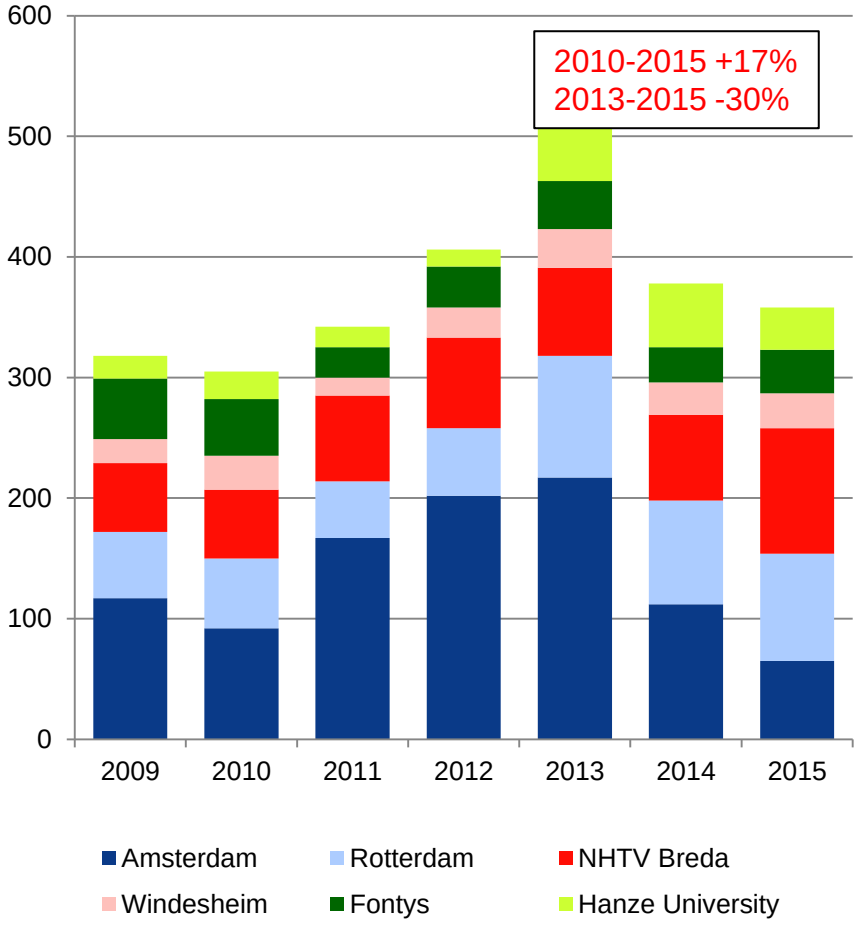
4-3 Belang van instroom logistieke studenten

Buck Consultants International

Instroom studenten HBO Logistiek en Economie
Bron: HBO Raad, 2016



Instroom studenten HBO Logistics Engineering
Bron: HBO Raad, 2016



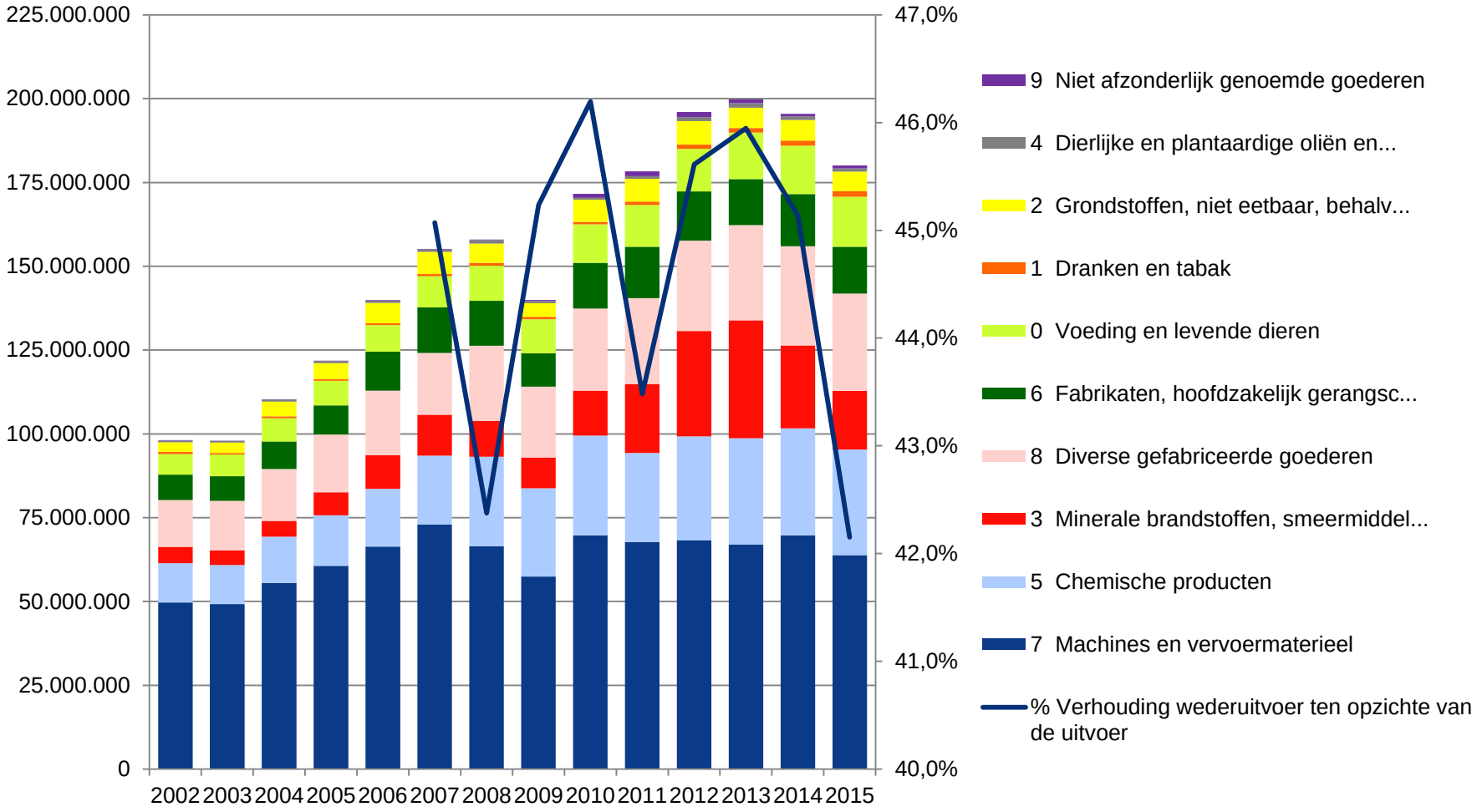
© Buck Consultants International, 2016

4-4 Waarde wederuitvoer per jaar

Buck Consultants International

Waarde wederuitvoer Nederland per NSTR goederengroep

x 1.000 euro, bron: CBS 2016

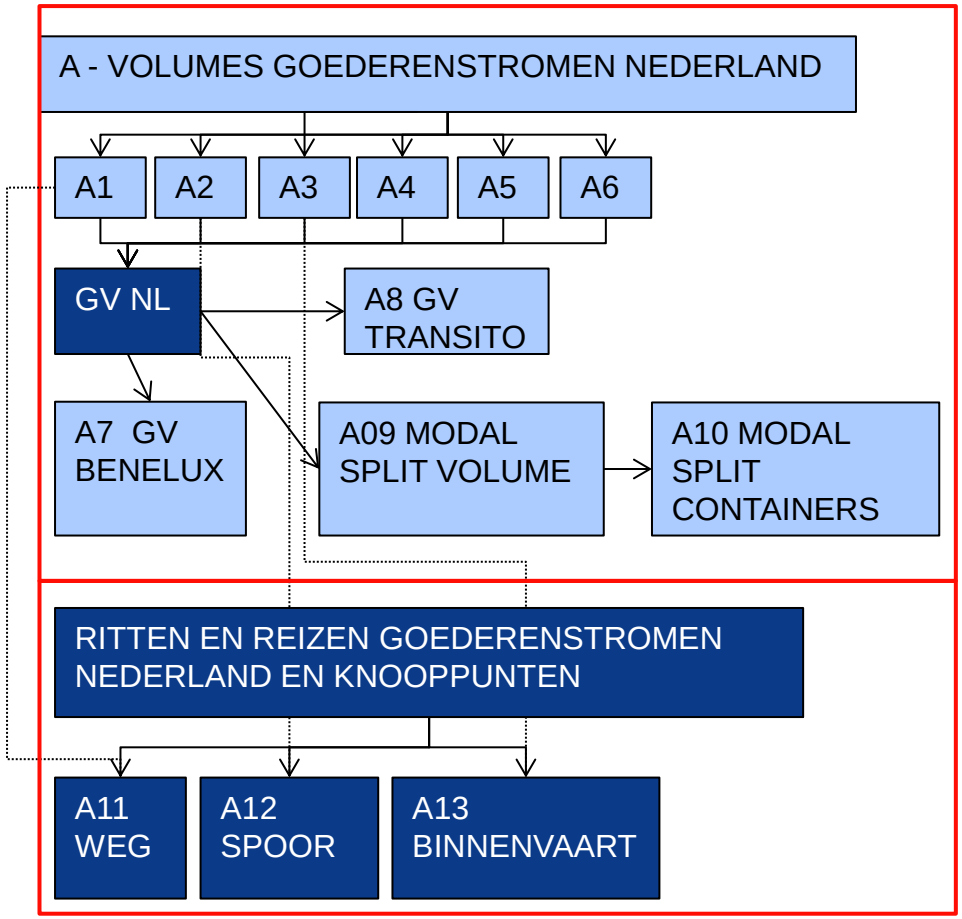


© Buck Consultants International, 2016

3 Uitwerking Monitor L&G per indicator

A Omvang goederenstromen en aantal ritten/reizen per modaliteit in Nederland

- Indicatoren:
  1. Omvang wegvervoer per jaar
  2. Omvang spoorvervoer per jaar
  3. Omvang binnenvaart per jaar
  4. Omvang zeevaart per jaar
  5. Omvang luchtvaart per jaar
  6. Omvang buisleidingenvervoer per jaar
  7. Omvang goederenvervoer Benelux
  8. Omvang doorvoer/transito per jaar
  9. Modal split transport per jaar
  10. Modal split containertransport per jaar
  11. Aantal ritten wegvervoer per jaar
  12. Aantal treinen spoorvervoer per jaar
  13. Aantal sluispassages containervaart per jaar



© Buck Consultants International, 2016

A1 Omvang wegvervoer per jaar

- *Toelichting*
  - De omvang van het wegvervoer in ons land bestaat uit vier componenten: (1) binnenlands/nationaal vervoer door Nederlandse ondernemingen, (2) internationaal vervoer door Nederlandse ondernemingen, (3) aan- en afvoer naar/van Nederland door buitenlandse ondernemingen en (4) derde landen vervoer door buitenlandse ondernemingen (door Nederland). Het wegvervoer door Nederlandse ondernemingen is verdeeld in eigen vervoer (door o.a. verladers) en beroepsgoederenvervoer. Dit Nederlandse wegvervoer kan ook worden uitgesplitst naar goederensoort en provincie.
- *Inhoud*
  - De totale omvang van het wegvervoer in Nederland wordt in deze Monitor gemeten op basis van het vervoerde gewicht door Nederlandse vervoerders (incl. buitenlandse ritten), in 1.000 ton.
  - Het wegvervoer per provincie is gebaseerd op het totale geladen en geloste gewicht per provincie door Nederlandse en buitenlandse vervoerders. Dit levert dubbeltellingen op als laden en lossen in dezelfde provincie plaatsvindt. Door de wijze van registratie is het niet mogelijk deze dubbeltelling te verwijderen.
- *Bronnen*
  - Diverse databronnen van CBS, zowel gebruik van Statline als maatwerk. Cijfers voor het totale volume wegvervoer zijn jaarlijks vanaf 2002 t/m 2015 beschikbaar. De verdeling van dit volume naar provincie en naar NSTR goederengroep is ook t/m 2015 inzichtelijk. Verdere verdieping over het goederenvervoer over de weg kan o.a. worden gevonden in de jaarlijkse editie van Transport en Logistiek Nederland (TLN), Transport in Cijfers.

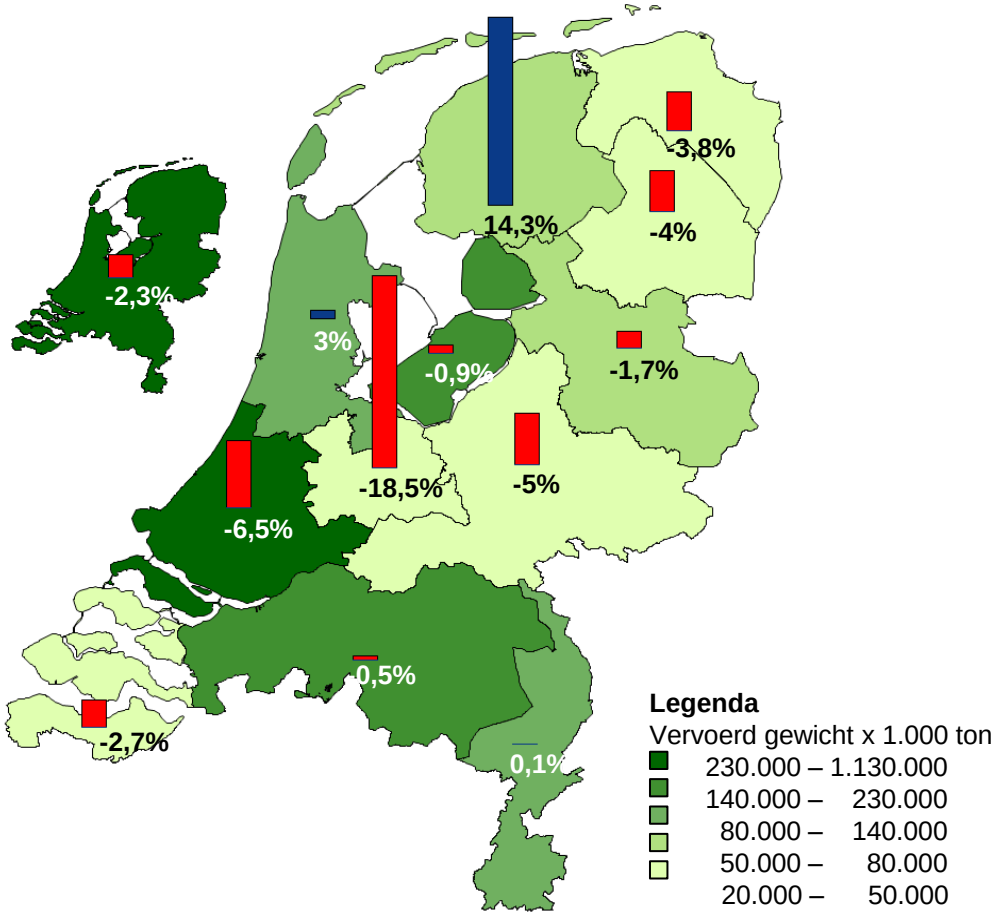
© Buck Consultants International, 2016

Omvang goederenvervoer per weg 2002-2015

Buck Consultants International

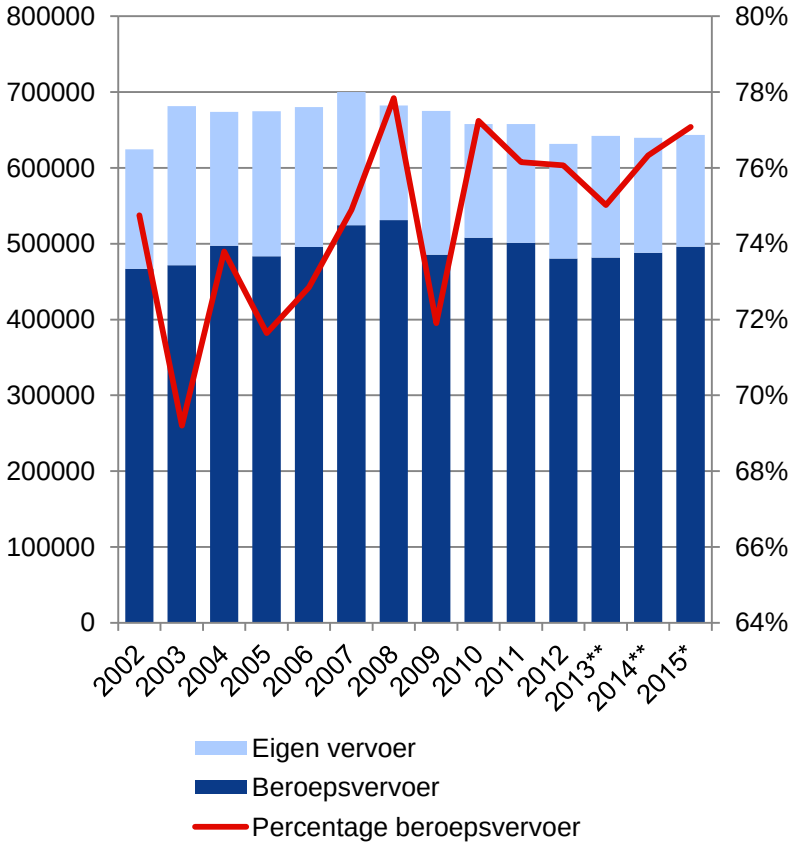
Totaal geladen en gelost volume wegvervoer

Volume laden/lossen NL en buitenlandse vervoerders per provincie (x 1.000 ton) in 2015 incl. % verandering 2010-2015, bron: CBS 2016



Wegvervoer: vervoerd gewicht door Nederlands vervoer, en aandeel beroepsvervoer 2002-2015

Volume x 1.000 tonnen. Betreft alle vervoerde goederen door Nederlandse ondernemingen incl. buitenlandse ritten, bron CBS 2016



© Buck Consultants International, 2016

Volume wegvervoer NL ondernemingen 2006-2015, Wegvervoer naar NSTR goederengroep 2010-2015

Buck Consultants International

Jaar	Totaal gewicht	Jaarlijkse toe/afname	Beroeps-vervoer	Eigen vervoer
2006	680.409	+0,8%	495.676	184.733
2007	700.291	+2,9%	524.446	175.846
2008	682.134	-2,6%	530.989	151.145
2009	675.315	-1,0%	485.601	189.714
2010	657.702	-2,6%	508.001	149.701
2011	657.859	0,0%	500.985	156.874
2012	631.705	-4,0%	480.511	151.194
2013	642.050	+1,6%	481.647	160.403
2014	639.692	-0,4%	488.280	151.411
2015	643.363	+0,6%	495.912	147.450

Volume x 1.000 ton, brutoplus gewicht

Noot: Volume incl. Cabotage en derde landen vervoer NL ondernemingen

Bron: CBS 2016

Wegvervoer naar NSTR-groep	2010	2015	% 2010-2015
TOTAAL	**657.702**	**643.363**	**-2,2%**
• NSTR 0: landbouwproducten; levende dieren	66.741	63.019	-5,6%
• NSTR 1: voedingsproducten; veevoeder	117.792	125.488	6,5%
• NSTR 2: vaste brandstoffen	1.597	2.271	42,2%
• NSTR 3: aardolie en aardolieproducten	27.317	16.493	-39,6%
• NSTR 4: Ertsen en metaalresiduen	6.498	4.542	-30,1%
• NSTR 5: Metalen en halffabricaten	18.930	14.397	-23,9%
• NSTR 6: Ruwe mineralen: bouwmaterialen	128.785	128.258	-0,4%
• NSTR 7: Meststoffen	23.240	28.516	22,7%
• NSTR 8: Chemische producten	76.626	71.480	-6,7%
• NSTR 9: Ov. Goederen en fabricaten	190.176	188.898	-0,7%

Volume x 1.000 ton, brutoplus gewicht

Noot: Nl voertuigen, incl. cabotage en derde landen vervoer NL ondernemingen

Bron: CBS 2016

© Buck Consultants International, 2016

Omvang wegvervoer, van/naar provincies tussen 2010-2015

Buck Consultants International

	Totaal geladen en gelost volume in miljoen ton totaal en naar provincie x miljoen tonnen				
Provincie	2010	2013	2014	2015	Procentuele toe/afname 2010-2015
Nederland	**1.148.300**	**1.114.163**	**1.112.833**	**1.122.175**	**-2%**
• Groningen	48.160	42.158	43.326	46.344	-4%
• Friesland	44.718	49.274	53.581	51.128	+14%
• Drenthe	41.097	43.706	37.929	39.466	-4%
• Overijssel	79.638	73.412	70.638	78.245	-2%
• Gelderland	24.924	22.184	25.932	23.670	-5%
• Flevoland	144.999	131.910	141.651	143.755	-1%
• Utrecht	60.931	64.026	55.837	49.645	-19%
• Noord-Holland	129.892	128.015	131.845	133.839	+3%
• Zuid-Holland	246.603	227.088	226.874	230.670	-6%
• Zeeland	36.157	31.744	33.773	35.183	-3%
• Noord-Brabant	198.618	202.268	201.158	197.619	-1%
• Limburg	92.563	98.378	90.289	92.611	0%

Noot: Binnenlands vervoer wordt als geladen en gelost in provincies meegeteld, dus wordt in volume 2x meegeteld, buitenlands vervoer wordt maar 1x in volume meegeteld. Omvang wegvervoer betreft zowel Nederlandse als buitenlandse voertuigen.

Bron: CBS 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
A1 Omvang wegvervoer per jaar

Buck Consultants International

- Het vervoerde gewicht door het Nederlandse beroeps- en eigen vervoer over de weg is tussen 2007 en 2012 met -10% sterk afgenomen. Een belangrijke reden is de economische crisis, maar ook het toenemend aandeel van buitenlandse vervoerders speelt een rol. Het beroepsvervoer over de weg kende een forse dip in 2009, het eigen vervoer volgde een jaar later in 2010.
- Sinds 2012 is er een licht herstel voor het vervoerde volume voor de Nederlandse wegvervoerders ingetreden. Het volume over 2015 is 1,8% hoger dan op het dieptepunt in 2012, maar het herstel is nog broos. In 2014 daalde het volume weer licht ten opzichte van 2013, maar in 2015 is dit weer hersteld. Het aandeel van het beroepsvervoer was in 2015 77%, en is weer stijgende ten opzichte van het eigen vervoer.
- Vergeleken naar goederensoort valt op dat het vervoerde volume in de voedingssector tussen 2010 en 2015 is gestegen met 7%. Het vervoer van chemische producten daalde in dezelfde periode echter met eveneens 7%.
- Bij vergelijking van de cijfers voor het wegvervoer naar provincie tussen 2010 en 2015 zijn er grote verschillen zichtbaar in de ontwikkeling van geladen en gelost volume. In de twee provincies met veel goederenvervoer, Zuid-Holland (-6%) en Noord-Brabant (-1%), was er een daling in het volume. Dit vertaalde zich in een daling van het totale volume wegvervoer in Nederland met 2% over deze periode. Het volume aan wegvervoer daalde in 2010-2015 in de meeste provincies, met als uitschieter Utrecht met 19% daling. In twee provincies was er echter sprake van een stijging in het volume aan wegvervoer, namelijk in Noord-Holland (+3%) en Friesland (+14%).

© Buck Consultants International, 2016

A2 Omvang spoorvervoer per jaar

- *Toelichting*
  - Het goederenspoorvervoer in Nederland betreft zowel nationaal als internationaal spoorvervoer. Verreweg het meeste goederenspoorvolume is internationaal. De markt van goederenspoorvervoer is verdeeld in twee deelmarkten: (1) bulkvervoer, waarbij vaak complete treinen voor een opdrachtgever worden ingericht (bijvoorbeeld kolen, erts, tank, hout) en (2) intermodaal vervoer, waarbij vaak shuttles in dienstregeling rijden waarop containers en wissellaadbakken kunnen worden ingeboekt.

- *Inhoud*
  - De totale omvang van het spoorvervoer in Nederland per jaar wordt gemeten aan de hand van het vervoerd ladinggewicht in 1.000 tonnen. Daarnaast wordt in deze Monitor extra inzicht gegeven in de deelmarkt intermodaal vervoer, uitgedrukt in TEU. De vervoersprestatie van het spoorvervoer, uitgedrukt in tonkilometers wordt in indicator A10 weergegeven.

- *Bronnen*
  - Er is gebruik gemaakt van databronnen van CBS via Statline. Vervoerde spoorvolumes wordt in deze monitor in een langere tijdreeks gegeven tot en met 2015, terwijl specifiek inzicht in af- en aanvoer van containers vanaf 2009 gegeven wordt. Verdere verdieping rondom het spoorgoederenvervoer kan o.a. via het jaarlijkse onderzoek van Railcargo, Spoor in Cijfers.

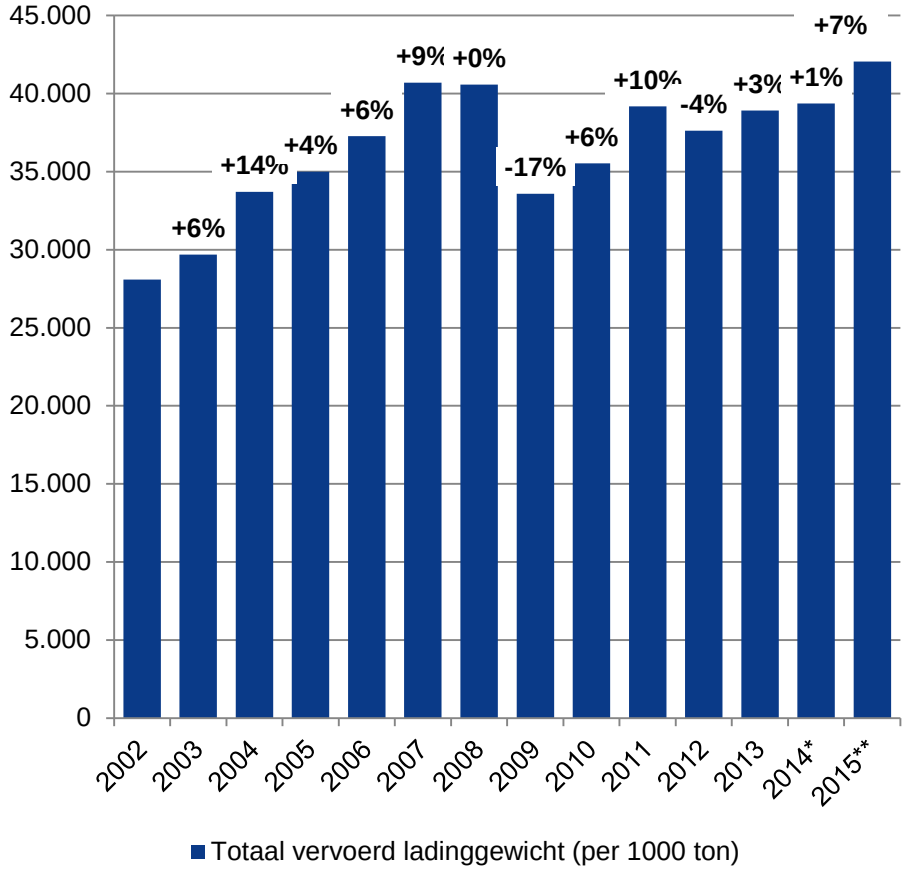
© Buck Consultants International, 2016

Omvang goederenvervoer per spoor 2002-2015

Buck Consultants International

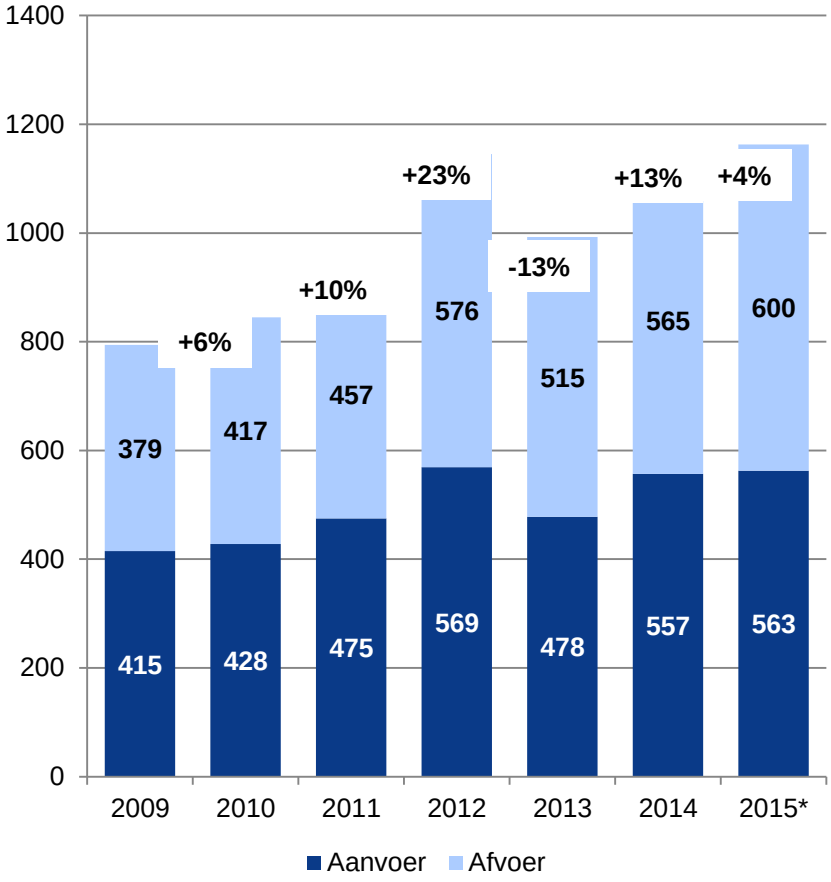
Spoorvervoer, totaal vervoerde lading 2002-2015

x 1.000 tonnen, bron: CBS 2016



Aantal vervoerde containers per spoor 2009-2015

x 1.000 TEU, bron: CBS 2016



© Buck Consultants International, 2016

Omvang goederenvervoer per spoor 2002-2015

Totaal vervoerd ladinggewicht		
Jaar	Volume x 1.000 ton	Procentuele toe/afname
2002	28.097	
2003	29.697	5,7%
2004	33.709	13,5%
2005	35.009	3,9%
2006	37.267	6,4%
2007	40.700	9,2%
2008	40.569	-0,3%
2009	33.594	-17,2%
2010	35.536	5,8%
2011	39.174	10,2%
2012	37.627	-3,9%
2013	38.927	3,5%
2014	39.367	1,1%
2015*	42.059	6,8%

Ladinggewicht in bruto-plus gewicht (incl. wagons)

Bron: CBS 2016

Vervoerde containers x 1.000 TEU				
	Aanvoer	Procentuele toe/afname	Afvoer	Procentuele toe/afname
2009	415		379	
2010	428	3,1%	417	10,0%
2011	475	11,0%	457	9,6%
2012	569	19,8%	576	26,0%
2013	478	-16,0%	515	-10,6%
2014	557	16,5%	565	9,7%
2015*	563	1,1%	600	6,2%

Ladinggewicht in bruto-plus gewicht (incl. wagons)

Bron: CBS 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
A2 Omvang spoorvervoer per jaar

Buck Consultants International

- Het goederenvervoer per spoor nam in 2002-2008 toe van 28,1 naar ruim 40,5 miljoen ton, maar in 2009 was er een grote dip naar 33,6 miljoen ton (-17%). In de jaren 2010 t/m 2015 is er een volledig herstel opgetreden, en in 2015 werd met 42,1 miljoen ton voor het eerst het niveau van vòòr de economische dip overtroffen. De groei sinds 2009 wordt grotendeels gerealiseerd in het internationaal vervoer, en wordt gefaciliteerd door de Betuweroute. Het binnenlandsvervoer (beperkt in omvang, 8% van het totaal) is sinds 2012 afgenomen tot 3,3 miljoen ton in 2015.
- Voor het containervervoer per spoor geldt dat in de periode 2009-2015 de export (+58%) van containers sterker is gestegen dan de import (+36%). Dit heeft deels te maken met de groei van de containeroverslag in Rotterdam en de grotere ladingpakketten die van/naar Europa vervoerd worden. Rotterdam kent een grotere uitgaande dan inkomende containerstroom richting Duitsland, mede door de Betuweroute. Opvallend is de daling van 11% in het containervervoer per spoor in 2013. Dit heeft mogelijk te maken met lastige marktomstandigheden t.o.v. andere modaliteiten in dat jaar. Het containervervoer is in 2014 en 2015 weer gestegen met resp. 13% en 4%, en heeft zich dus weer kunnen herstellen. In 2015 werd 1,16 miljoen TEU vervoerd, iets meer als in 2012.
- De belangrijkste markt – gemeten in gewicht - voor het spoorvervoer is het vervoer van niet-identificeerbare goederen (grotendeels in container), gevolgd door het vervoer van kolen en ertsen. De afgelopen jaren (2009-2015) is het vervoer van niet-identificeerbare goederen gestegen met 13%, terwijl het totale volume in de spoormarkt gestegen is met 25%. Dit lijkt op het eerste gezicht merkwaardig gezien de sterkere groei van het containervervoer, de reden is dat sinds 2015 beter bekend is welke goederen er in containers zitten. Het vervoer van kolen en ertsen is in 2015 40% hoger dan in 2009. Het havenbedrijf Rotterdam verwacht dat op korte termijn het vervoer van kolen (per spoor) stabiel blijft, maar acht de kans groot dat het volume op lange termijn daalt.

© Buck Consultants International, 2016

A3 Omvang binnenvaartvervoer per jaar

- *Toelichting*
  - Het binnenvaartvervoer in Nederland betreft zowel nationaal als internationaal vervoer. Ruim de helft van het binnenvaart vervoer is nationaal. De binnenvaartmarkt is verdeeld in twee deelmarkten, met vaak aparte haveninrichtingen en terminals: (1) bulkvervoer, waarbij vaak complete schepen voor een opdrachtgever worden ingezet (bijvoorbeeld kolen, erts, graan, brandstof) en (2) intermodaal vervoer, waarbij schepen in dienstregeling varen en containers en wissellaadbakken kunnen worden ingeboekt.

- *Inhoud*
  - De omvang van de binnenvaart per jaar wordt gemeten in tonnen en de deelmarkt containervervoer wordt bovendien in TEU gegeven, voor Nederland en per provincie. Er is voor het totale binnenvaartvervoer een onderverdeling gemaakt in diverse stromen: binnenlands vervoer, en internationale aanvoer, afvoer en doorvoer.

- *Bronnen*
  - Er is gebruik gemaakt van databronnen van CBS, zowel via Statline als via maatwerk. Cijfers zijn jaarlijks beschikbaar en in deze Monitor voor de periode 2010 - 2015. Er zitten enkele witte vlekken in de registratie, dit vanwege de vertrouwelijkheid van data. Tot slot zijn provinciale cijfers over de binnenvaart beschikbaar vanaf 2011 tot en met 2014. De regionale cijfers over de overslag van containers betreft alleen zeecontainers. Verdieping is onder andere te vinden in de jaarlijkse publicatie van waardevol transport van Bureau Voorlichting Binnenvaart.

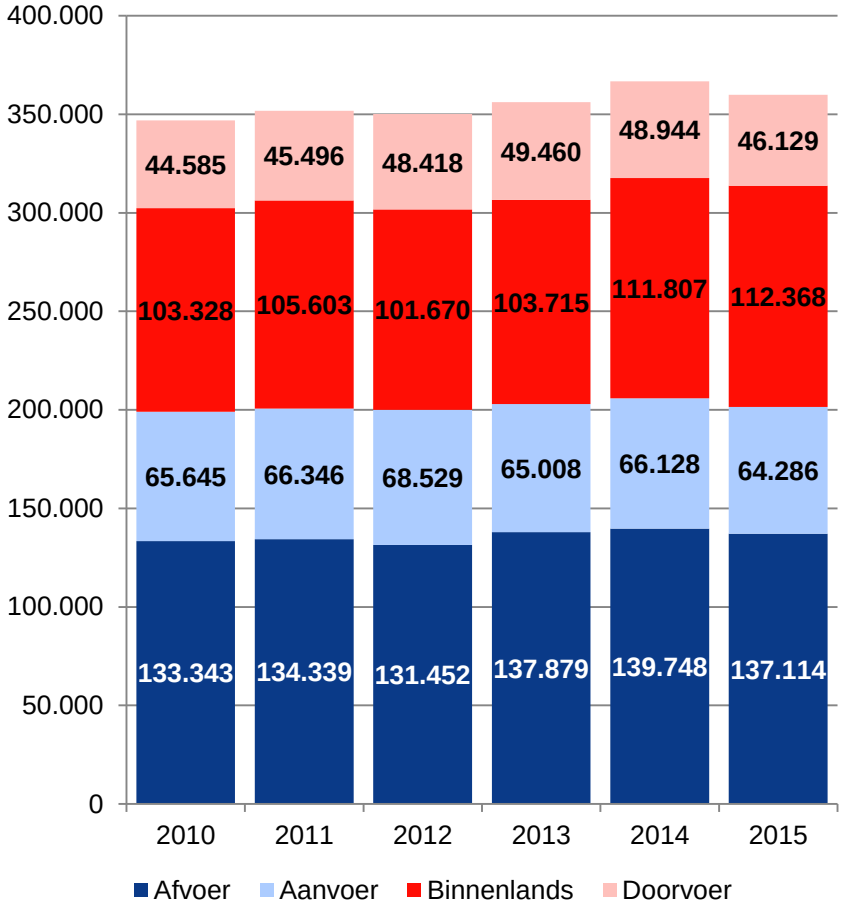
© Buck Consultants International, 2016

Omvang binnenvaartvervoer 2010-2015, totaal en TEU

Buck Consultants International

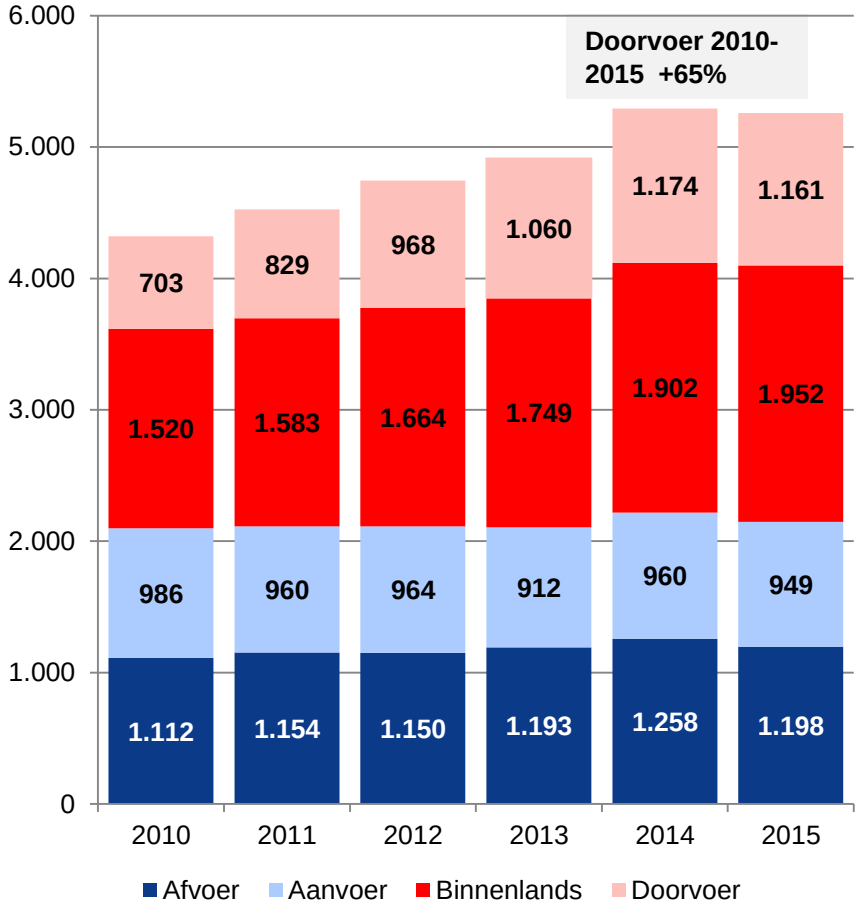
Binnenvaart, vervoerd ladinggewicht 2010-2015

x 1.000 ton, bron: CBS 2016



Binnenvaart, vervoerd aantal containers 2010-2015

x 1.000 TEU, bron: CBS 2016



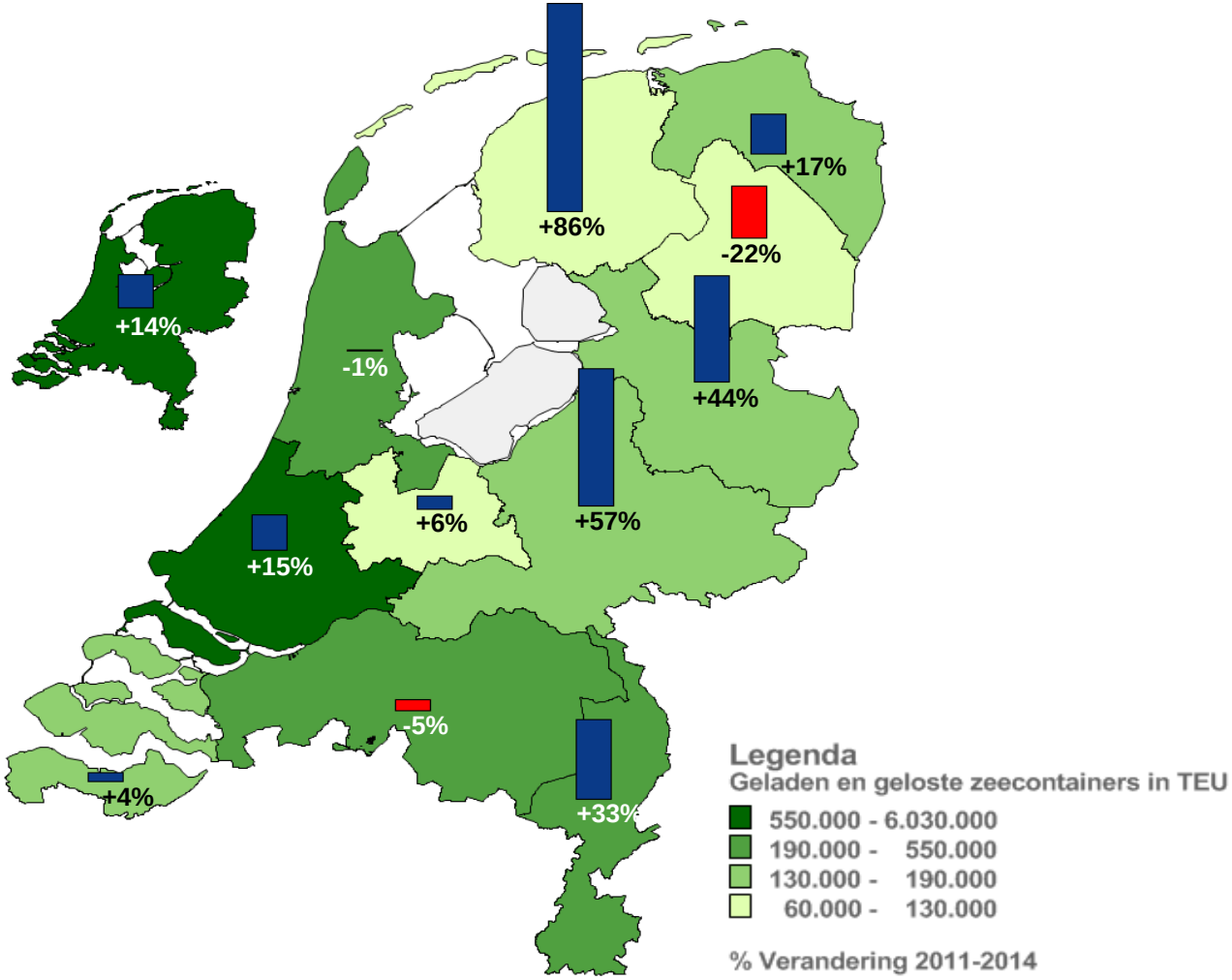
© Buck Consultants International, 2016

Omvang containerbinnenvaart 2011-2014

Buck Consultants International

Totaal geladen en geloste zeecontainers 2011-2014

Geladen en/of gelost in NL en provincie
o.b.v. tonnen in 2014 met % verandering 2011-2014, bron: CBS 2015



© Buck Consultants International, 2016

Omvang binnenvaart per categorie 2010-2015

Buck Consultants International

	Vervoerd ladinggewicht x1.000 ton						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	% 2010-2015
Totaal	346.901	351.783	350.069	356.062	366.627	359.897	+3,7%
• Binnenlands	103.328	105.603	101.670	103.715	111.807	112.368	+8,7%
• Aanvoer	65.645	66.346	68.529	65.008	66.128	64.286	-2,1%
• Afvoer	133.343	134.339	131.452	137.879	139.748	137.114	+2,8%
• Doorvoer	44.585	45.496	48.418	49.460	48.944	46.129	+3,5%

Ladinggewicht in bruto-plus gewicht

Bron: CBS 2016

	Vervoerde containers x1.000 TEU						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	% 2010-2015
Totaal	4.321	4.527	4.745	4.914	5.295	5.260	+21,7%
• Binnenlands	1.520	1.583	1.664	1.749	1.902	1.952	+28,4%
• Aanvoer	986	960	964	912	960	949	-3,8%
• Afvoer	1.112	1.154	1.150	1.193	1.258	1.198	+7,7%
• Doorvoer	703	829	968	1.060	1.174	1.161	+65,1%

Ladinggewicht in bruto-plus gewicht

Bron: CBS 2016

© Buck Consultants International, 2016

Omvang binnenvaart per provincie 2011-2014

Buck Consultants International

	Totaal geladen en geloste gewicht x miljoen ton					Totaal geladen en geloste zeecontainers x 1.000 TEU				
Provincie	2011	2012	2013	2014	% 2011-2014	2011	2012	2013	2014	% 2011-2014
NEDERLAND	411,9	403,4	408,8	429,5	**4,3%**	5.282	5.442	5.603	6.024	**14,0%**
Drenthe	2,8	3,0	2,8	3,1	**13,5%**	89	100	69	70	**-21,6%**
Flevoland	6,8	6,1	9,0	12,8	**88,6%**	0	0	0	0	
Friesland	6,8	7,2	7,4	8,3	**21,8%**	49	62	89	92	**86,1%**
Gelderland	21,3	20,1	17,8	21,6	**1,7%**	105	86	112	165	**57,3%**
Groningen	9,4	9,1	9,8	10,8	**14,3%**	114	136	143	133	**16,9%**
Limburg	25,6	22,7	23,3	25,6	**-0,4%**	262	252	282	347	**32,8%**
Noord-Brabant	40,2	36,9	35,1	34,5	**-14,1%**	576	522	545	546	**-5,3%**
Noord-Holland	68,6	70,5	72,1	77,7	**13,3%**	342	329	314	340	**-0,7%**
Overijssel	13,1	12,0	13,0	13,5	**3,2%**	132	137	170	190	**43,8%**
Utrecht	11,1	9,9	9,3	10,4	**-5,5%**	107	80	105	114	**6,3%**
Zeeland	35,5	36,7	36,9	35,4	**-0,2%**	162	209	188	169	**4,4%**
Zuid-Holland	170,8	169,0	172,2	175,7	**2,8%**	3.343	3.529	3.584	3.858	**15,4%**

Ladinggewicht in bruto-plus gewicht voor containers
Dubbeltellingen mogelijk

Bron: CBS 2015

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
A3 Omvang binnenvaart per jaar

Buck Consultants International

- Het totaal vervoerde volume in de binnenvaart is tussen 2010 en 2015 gestegen met 3,7% tot 360 miljoen ton. Dit is een jaarlijkse beperkte groei van iets minder dan een procent. Vooral de totale volume aan binnenlands vervoer (+8,7%) nam sterk toe, het internationale vervoer en de doorvoer groeiden minder snel.
- In de deelmarkt intermodaal/containers is er in de periode 2010-2015 een veel sterkere stijging van het volume geweest: namelijk bijna 22% in 5 jaar. Dit is ruim 4% per jaar.
- In het marktsegment containers geldt dat vooral de doorvoer sterk gestegen is (+65% groei) in deze vijf jaar. Verklaring is vooral de toename van binnenvaart tussen België en Duitsland via Nederland. Ook het binnenlands vervoer van containers via de binnenvaart is met 28% in vijf jaar sterk gestegen. De internationale aan- en afvoer groeide minder sterk in deze vijf jaar. De aanvoer naar Nederland is gedaald met ruim 4% en de afvoer gestegen met 8%. Net als het spoorvervoer is hierin ook het volume van de afhandeling in de Rotterdamse haven bepalend.
- Per provincie verschilt het (relatieve) gebruik van de binnenvaart in 2010-2014 sterk. De provincies Noord-Brabant en Utrecht lijken niet te kunnen profiteren van het toegenomen vervoer per binnenvaartgewicht. De volumes naar deze provincies daalden in de periode 2011-2014 met resp. 14% en 6%. Ook in de container markt zijn er grote provinciale verschillen, waarbij de daling van het aantal overgeslagen containers in de provincie met het meeste volume, Noord-Brabant, opvalt (-5%). Opvallend is verder de robuuste toename van containeroverslag in de provincies Overijssel, Gelderland en Limburg. In deze provincies nam de overslag (in TEU) met meer dan 50.000 TEU toe in deze periode. Een verklaring voor de toename van de binnenvaartoverslag in deze provincies is de ingebruikname en uitbreiding van container terminals in deze jaren, zoals Container Terminal Tiel, Twente, Nijmegen, Wanssum en Cuijk. Bij indicator B3 wordt specifiek ingegaan op de omvang van de binnenvaart per container terminal.

© Buck Consultants International, 2016

A4 Omvang zeevaart per jaar

Buck Consultants International

- *Toelichting*
  - De zeevaart betreft de aan- en afvoer via zee per jaar voor alle Nederlandse zeehavens, waarbij de focus op de vijf grootste zeehavenregio's ligt. Dit zijn Rotterdam-Rijnmond (incl. Dordrecht), Amsterdam/Noordzeekanaalgebied, Zeeland Seaports (Vlissingen en Terneuzen), Moerdijk en Groningen Seaports (Delfzijl en Eemshaven).

- *Inhoud*
  - De zeevaart overslag wordt gemeten in miljoen ton, verdeeld naar zeehaven/zeehavenregio. Voor de belangrijkste zeehavenregio's wordt tevens inzicht gegeven in het volume per verschijningsvorm (droge, natte bulk, containers, roro-eenheden en stukgoed/ overig). Deze havenregio's slaan meer dan 99% van het zeevaartvolume over in Nederland. Buiten deze 99% vallen bijvoorbeeld de zeehavens Vlaardingen, Den Helder en Scheveningen.
  - In 2011 is de verwerkingsmethodiek van het CBS gewijzigd. Tot en met 2010 rapporteert CBS de overslag in bruto-plus gewicht (incl. containers) en vanaf 2011 in brutogewicht. Door deze wijziging in de methodiek is er sprake van een onderschatting van ca. 6% tot 8% ten opzicht van de data van zeehavens zelf.

- *Bronnen*
  - Voor de totale overslag van Nederlandse zeehavens tussen 2002 en 2015 is gebruik gemaakt van CBS Statline. Naast het CBS rapporteren de zeehavens ook afzonderlijk over de overslag. Verdieping daarover is te vinden voor Rotterdam en Amsterdam en op de afzonderlijke websites van de overige zeehavens.

© Buck Consultants International, 2016

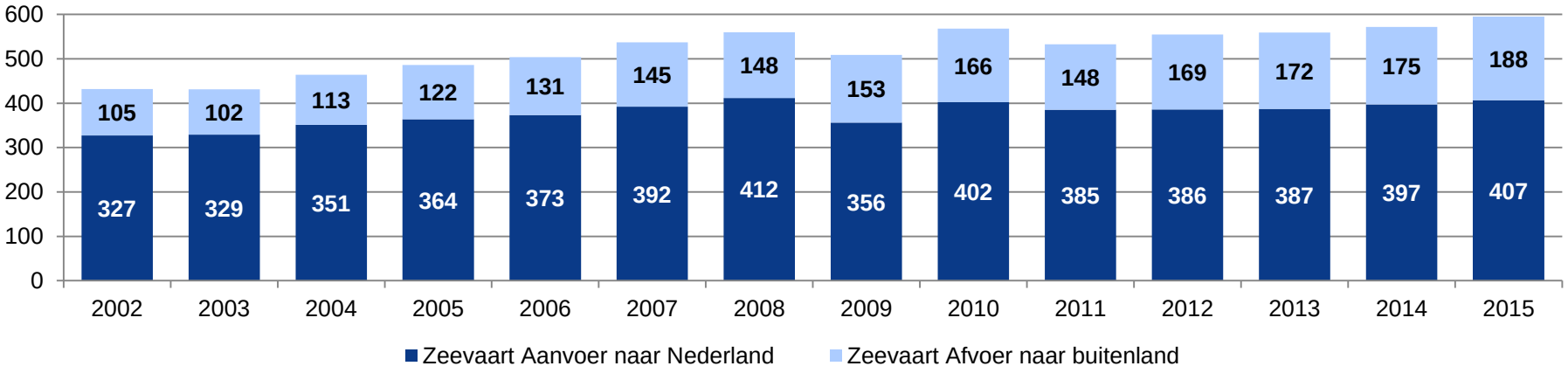
Omvang overslag zeevaart 2002-2015

Buck Consultants International

Groei afvoer 2002-2015 + 79%
Groei aanvoer 2002-2015 +24%.

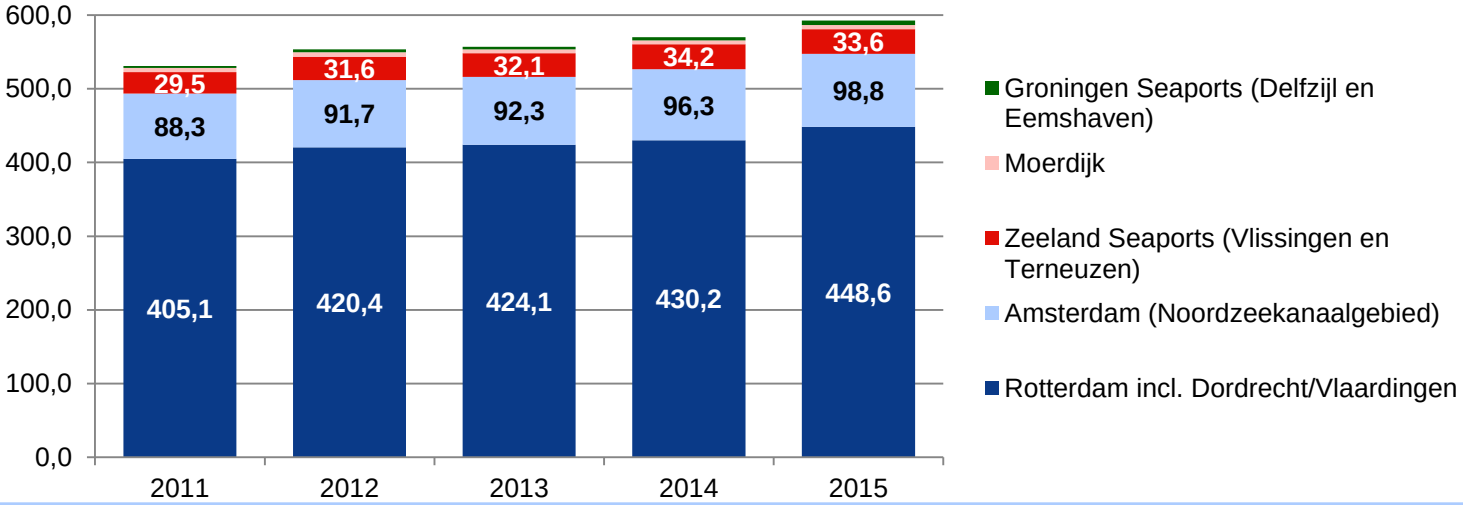
Overslagvolume NL Zeehavens

x miljoen ton, bron: CBS 2016



Totaal volume zeevaart top-5 zeehaven regio's

x 1.000 ton, o.b.v. bruto-gewicht, bron: CBS 2016



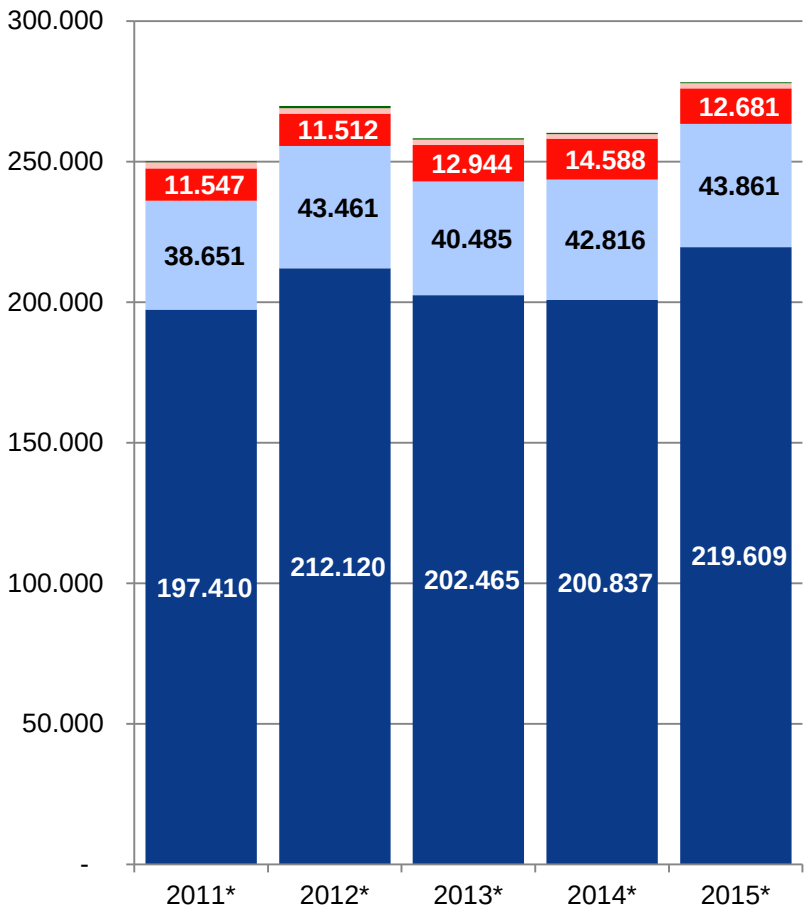
© Buck Consultants International, 2016

Overslag zeevaart top 5-regio's per categorie

Buck Consultants International

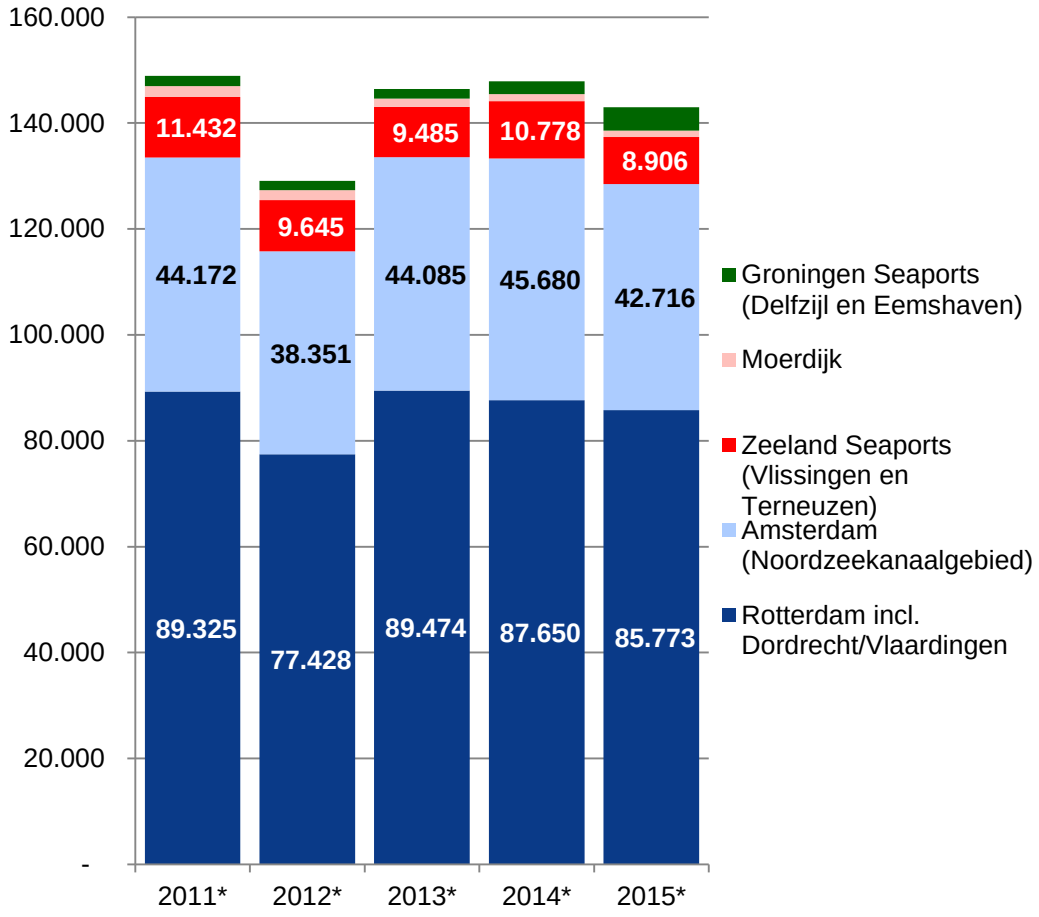
Aan en afvoer Natte bulk

Top vijf zeehavens regio's x 1.000 ton, bron CBS 2016



Aan en afvoer Droge bulk

Top vijf zeehaven regio's x1.000 ton, bron: CBS 2016



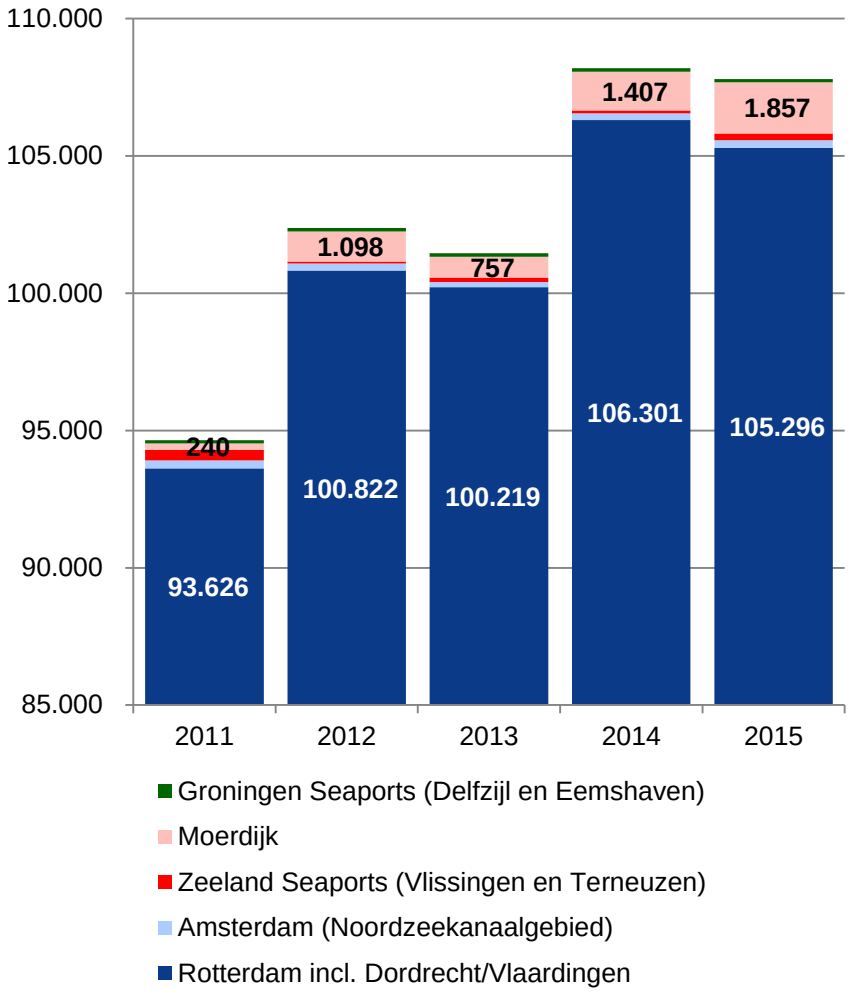
© Buck Consultants International, 2016

Overslag zeevaart top 5-regio's per categorie

Buck Consultants International

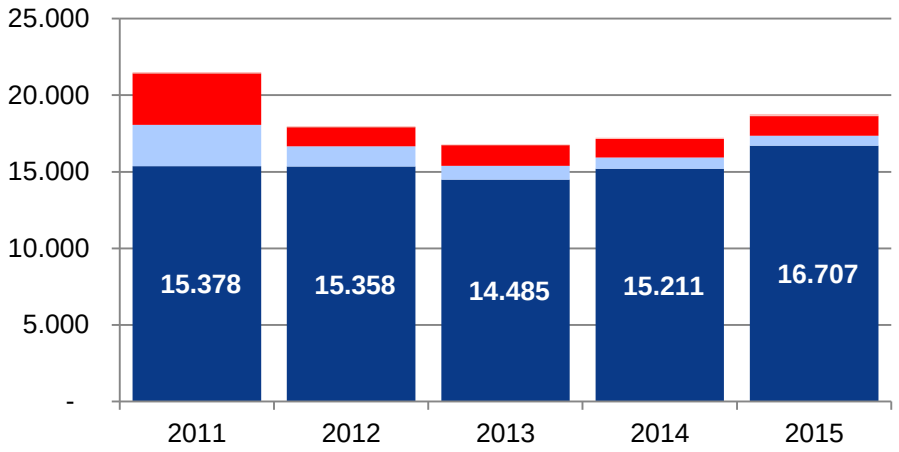
Aan en afvoer Containers

Top vijf havenregio's x 1.000 ton, bron CBS 2016



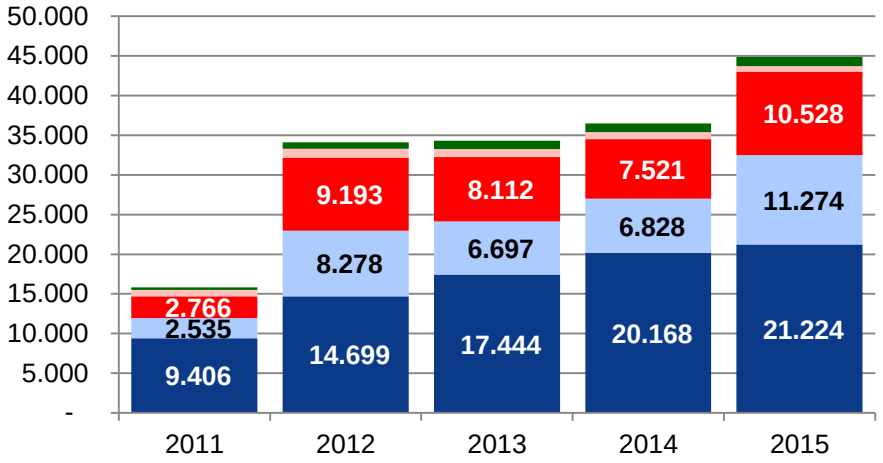
Aan en afvoer Roro-eenheden

Top vijf zeehavenregio's x 1.000 ton, bron CBS 2016



Aan en afvoer stukgoed en ov. goederen

Top vijf zeehaven regio's x 1.000 ton, bron: CBS 2016



© Buck Consultants International, 2016

Omvang zeevaart (top-5 zeehavenregio's)

Buck Consultants International

Overslag volume NL zeevaart x miljoen ton			
	Totaal vervoerd gewicht	Aanvoer naar Nederland	Afvoer naar buitenland
2002	432	327	105
2003	431	329	102
2004	464	351	113
2005	487	364	122
2006	505	373	131
2007	537	392	145
2008	560	412	148
2009	510	356	153
2010	568	402	166
2011	532	385	147
2012	555	386	169
2013	559	387	172
2014	572	397	175
2015	595	407	188

Bron: CBS 2016, in brutogewicht

Overslagvolume Zeevaart top-5 zeehaven regio's x miljoen ton				
	2011	2013	2014	2015
Rotterdam incl. Dordrecht/Vlaardingen	405,1	424,1	430,2	448,6
Amsterdam (Noordzeekanaalgebied)	88,3	92,3	96,3	98,8
Zeeland Seaports (Vlissingen en Terneuzen)	29,5	32,1	34,2	33,6
Moerdijk	5,4	5,3	5,3	5,6
Groningen Seaports (Delfzijl en Eemshaven)	2,7	3,5	4,1	6,1

Bron: CBS 2016, in brutogewicht

Overslagvolume zeevaart top-5 zeehaven regio's x miljoen ton (aan- en afvoer)																				
	Droge bulk				Natte Bulk				Container				Roro-eenheid				Stukgoed/Overig			
	2011	2013	2014	2015	2011	2013	2014	2015	2011	2013	2014	2015	2011	2013	2014	2015	2011	2013	2014	2015
R'dam incl. Dordr/Vla	89,3	89,5	87,7	85,8	197,4	202,5	200,8	219,6	93,6	100,2	106,3	105,3	15,4	14,5	15,2	16,7	9,4	17,4	20,2	21,2
A'dam (NZKG)	44,2	44,1	45,7	42,7	38,7	40,5	42,8	43,9	0,3	0,2	0,2	0,3	2,7	0,9	0,7	0,7	2,5	6,7	6,8	11,3
Zeeland Seaports	11,4	9,5	10,8	8,9	11,5	12,9	14,6	12,7	0,4	0,2	0,1	0,3	3,3	1,4	1,2	1,3	2,8	8,1	7,5	10,5
Moerdijk	2,1	1,6	1,4	1,2	2,2	1,9	1,6	1,8	0,2	0,8	1,4	1,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	1,0	0,9	0,7
Groningen Seaports	1,9	1,8	2,4	4,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,3	1,0	1,1	1,2

Bron: CBS 2016, in brutogewicht

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
A4 Omvang Zeevaart per jaar

Buck Consultants International

- Tussen 2002-2015 is de export vanuit de havens sterk gestegen (+79%), terwijl de import (+24%) minder is gegroeid. Dit verminderde de onbalans, want ongeveer iets meer dan 70% is aanvoer (naar NL) en iets minder dan 30% afvoer (naar buitenland). Het belang van de export voor de Nederlandse Zeehavens nam dus toe.
- De groei in de overslag in alle zeehavens liet in de periode 2011-2015 een gemiddelde groei zien van ongeveer 2%. Deze groei zit tussen het hoge en het lage groeiscenario in van de onlangs gepubliceerde WLO groeicijfers (Cahier Mobiliteit, PBL, 2015)
- In de haven van Rotterdam nam de overslag tussen 2011 en 2015 toe met 11% tot 448 miljoen ton aan goederen. De groei wordt vooral gerealiseerd dankzij natte bulk, containers en stukgoed. Droge bulk kende daarentegen een daling van 3,5 miljoen ton.
- De toename van overslag van ruim 10 miljoen ton in het NZKG in 2011-2015 komt vooral door de toename van de overslag van natte bulk (+5 miljoen ton) en stukgoed/overig (+8 miljoen ton). De overslag bij de overige verschijningsvormen daalden in het Noordzee kanaalhaven gebied.
- Naast Rotterdam en Amsterdam kenden de havens van Zeeland en Moerdijk een groei van resp. 14% en 3%. In Moerdijk groeide de containeroverslag fors de laatste jaren. Groningen Seaports kende in 2011-2015 een groei van 127% naar ruim 6 miljoen ton overslag.
- Deze conclusies zijn gebaseerd op de gegevens van het CBS. Er is er een significant verschil tussen de CBS cijfers en de overslagcijfers van de havens bij de categorieën roro en stukgoed/overig. Detailgegevens kunnen binnen de CBS statistiek niet altijd worden toegekend aan een reis waardoor de post overig/stukgoed hoger is dan bij de zeehavens. Ter vergelijking wordt opgemerkt dat het havenbedrijf van Amsterdam in 2014 zelf 6,4 mln.. ton aan stukgoedoverslag rapporteert. Ook het Havenbedrijf van Rotterdam rapporteert lagere cijfers, namelijk 6 mln.. ton in 2014.

© Buck Consultants International, 2016

A5 Omvang luchtvaart per jaar

- *Toelichting*
  - De luchtvaart betreft de aan- en afvoer van goederen via de lucht per jaar voor alle Nederlandse luchthavens, waarbij Schiphol verreweg de belangrijkste is. Naast Schiphol zijn er (zeer) beperkte vrachtvolumes in Rotterdam/Den Haag, Groningen-Assen, Maastricht Aachen en Eindhoven.

- *Inhoud*
  - De overslag in de luchtvaart per jaar wordt gemeten in tonnen. Het gaat om het vervoerde gewicht op verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen in het handelsverkeer, exclusief post en passagiers-bagage. Dit kunnen vracht- of passagiersvliegtuigen zijn. Het overgrote deel van als 'luchtvracht' geboekte vracht binnen Europa gaat in de praktijk over de weg (onder luchtvrachtcondities), dit volume is niet meegerekend bij deze indicator.
  - Het goederenvervoer per luchtvaart is grensoverschrijdend. Naast het totale volume wordt ook inzicht gegeven in geladen en geloste goederen en wordt de procentuele groei of krimp van de luchtvrachtoverslag gegeven.
  - Bij enkele indicatoren wordt een nadere verbijzondering gegeven voor het volume aan luchtvracht op Schiphol.

- *Bronnen*
  - Er is gebruik gemaakt van databronnen van CBS, via Statline. Cijfers zijn jaarlijks beschikbaar vanaf 2002 t/m 2015.

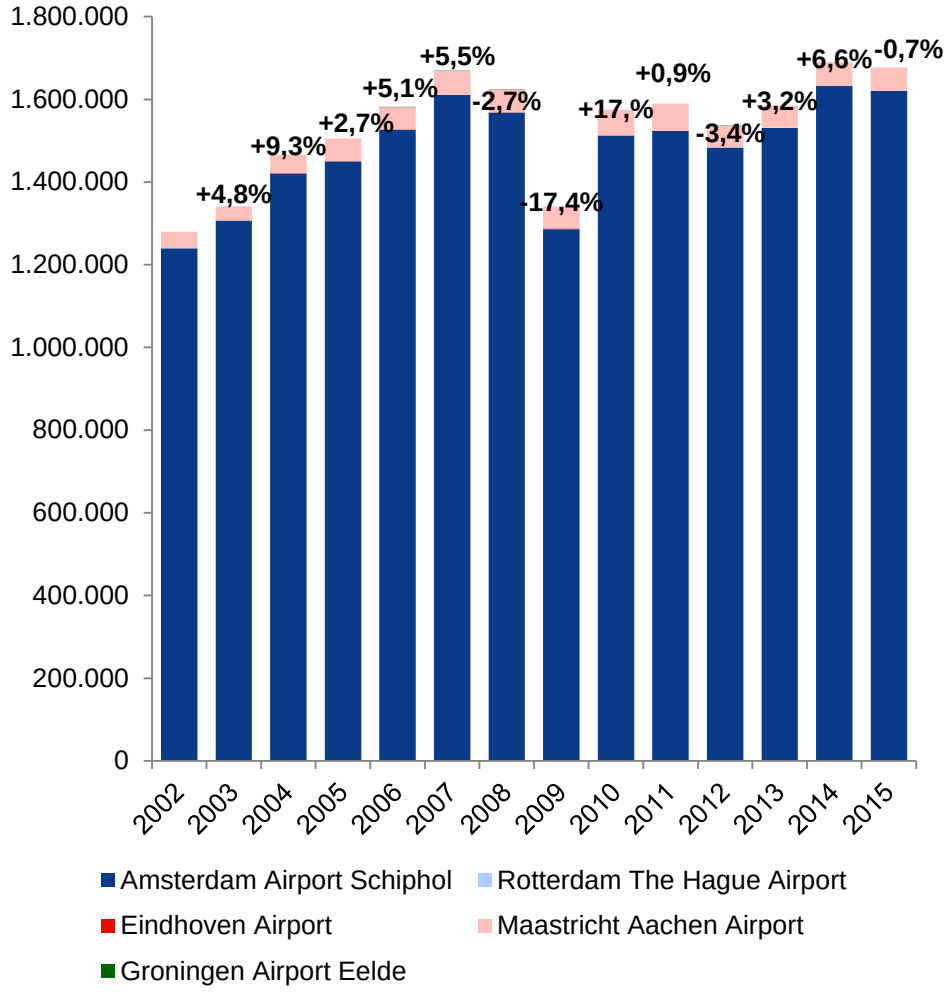
© Buck Consultants International, 2016

Omvang luchtvaart 2002-2015

Buck Consultants International

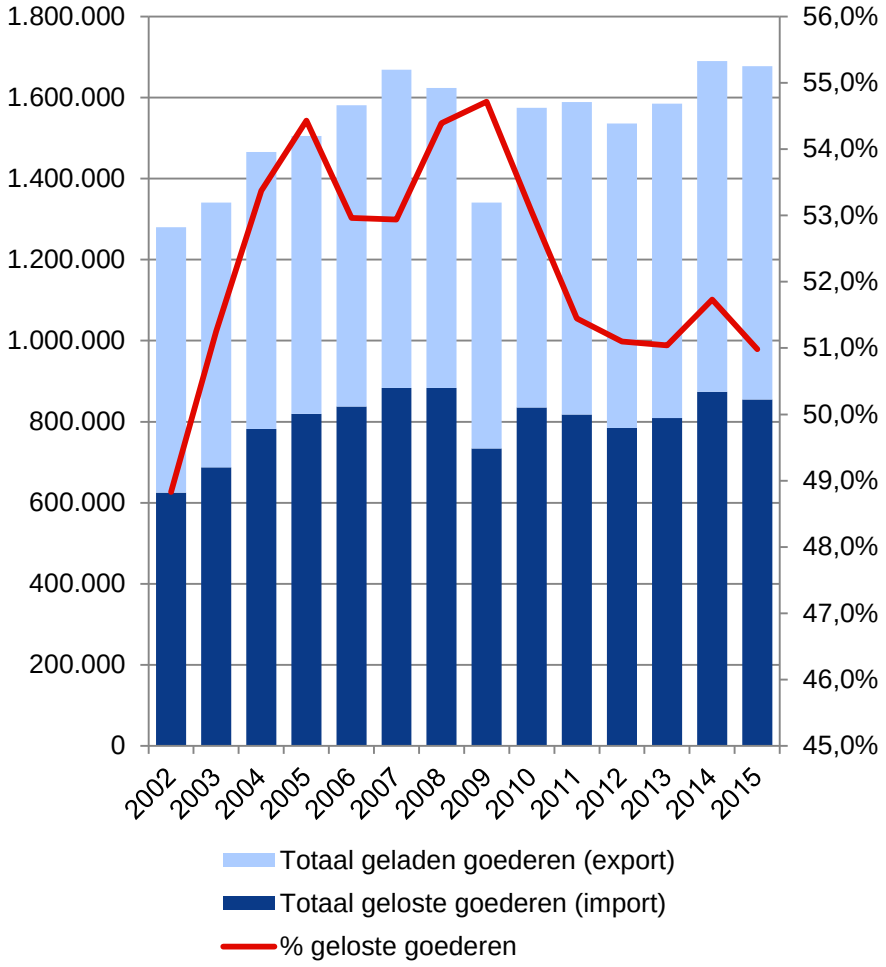
Totaal goederenvervoer per luchthaven

x tonnen, bron CBS 2016



Luchtvracht overslagvolume NL

Geladen en gelost, x tonnen, bron: CBS 2016



© Buck Consultants International, 2016

Omvang luchtvaart 2006-2015 (Nederland)

Buck Consultants International

	Totale omvang goederenvervoer via luchthavens van nationaal belang x tonnen									
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Amsterdam-Schiphol	1,527 mln.	1,610 mln.	1,568 mln.	1,286 mln.	1,512 mln.	1,524 mln.	1,483 mln.	1,531 mln.	1,633 mln.	1,621 mln.
Rotterdam	15	18	15	5	21	47	46	54	91	80
Eindhoven	571	473	663	1.031	351	0	0	0	0	0
Maastricht	54.152	57.898	55.383	53.351	61.975	65.402	52.562	54.029	56.693	56.622
Groningen	16	2	6	0	0	0	1	0	0	0

Bron: CBS 2016

	Totale omvang NL x tonnen				
Jaar	Totaal goederenvervoer	% verandering	Totaal geloste goederen	Totaal geladen goederen	% geloste goederen
2006	1.581.305	+5,1%	837.508	743.796	53,0%
2007	1.668.673	+5,5%	883.374	785.299	52,9%
2008	1.623.778	-2,7%	883.230	740.548	54,4%
2009	1.340.756	-17,4%	733.638	607.117	54,7%
2010	1.574.598	17,4%	835.426	739.172	53,1%
2011	1.589.253	+0,9%	817.634	771.619	51,4%
2012	1.536.055	-3,3%	784.910	751.146	51,1%
2013	1.585.170	+3,2%	809.063	776.107	51,0%
2014	1.689.976	+6,6%	874.222	815.754	51,7%
2015	1.677.452	-0,7%	855.204	822.249	51,0%

Bron: CBS 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
A5 Luchtvaartvervoer per jaar

Buck Consultants International

- Vrijwel alle goederenvervoer via de lucht in Nederland gaat via Schiphol, in totaal 96,5%. In 2015 was dit 1,62 miljoen ton, dit is een stabilisatie ten opzichte van 2014 (1,63 miljoen ton). Enkele jaren geleden heeft de luchtvracht een dip in de overslag gehad door de crisis, deze is inmiddels overwonnen.
- De overige 3,5% aan overslag wordt vrijwel geheel op de luchthaven Maastricht afgehandeld. Door de jaren heen hebben andere luchthavens (Rotterdam/Den haag, Eindhoven, Groningen) een zeer beperkte hoeveelheid lading overgeslagen, maar dit is nu afgebouwd. De goederenoverslag in Maastricht was in 2015 ook stabiel met ca. 57 duizend ton.
- De luchtvaart kende in het crisisjaar 2009 een forse daling van het vervoerd gewicht, maar het volume herstelde zich voor een groot deel al in 2010. De overslagcijfers laten in 2014 een sterke toename zijn (+7%), die in 2015 weer is gestabiliseerd (-1%).
- De hoeveelheid geladen en geloste luchtvrachtlading in Nederland is ongeveer in balans, waarbij er iets meer wordt gelost/geïmporteerd dan geladen/geëxporteerd.

© Buck Consultants International, 2016

A6 Omvang Buisleidingenvervoer per jaar

Buck Consultants International

- *Toelichting*
  - Het vervoer per buisleiding in Nederland is van grote omvang. Per jaar gaan er grote stromen water, gas en afvalwater door specifieke buisleidingnetwerken (incl. riolering), Hierbij gaat het om ruim 2 miljard ton per jaar als alle stromen meegenomen worden, maar deze stromen zijn relatief weinig zichtbaar. Voor deze Monitor is ervoor gekozen om alleen specifieke internationale productstromen in de (petro-)chemische industrie via buisleiding op te nemen, mede omdat het CBS bij het jaarlijks verzamelen van data over goederenvervoer hier ook de focus op legt.

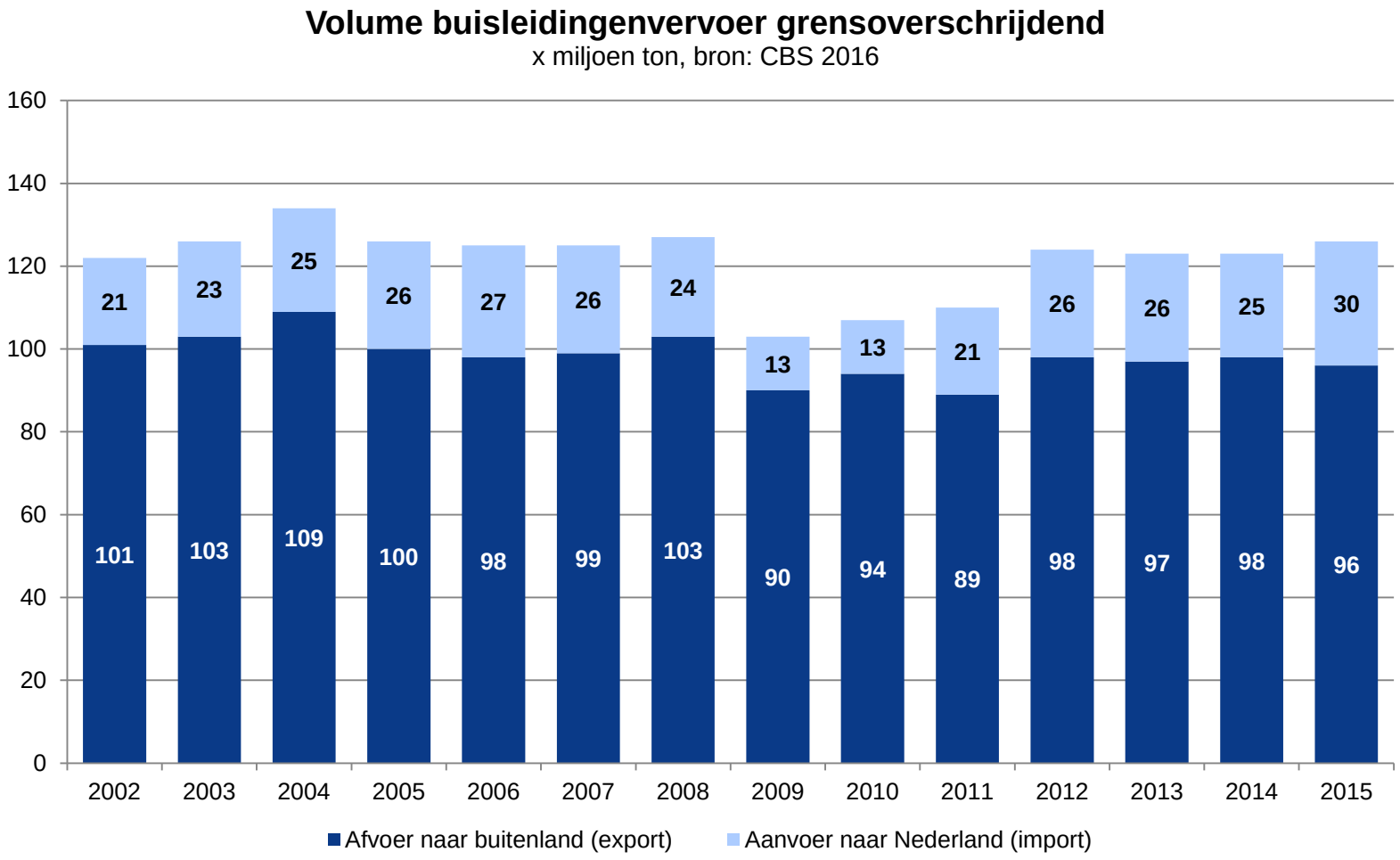
- *Inhoud*
  - De omvang van het buisleidingenvervoer per jaar wordt gemeten per miljoen ton. De focus ligt in deze Monitor op het grensoverschrijdende vervoer van vloeibare en gasvormige lading via buisleidingen (hoofdzakelijk transport van aardolie, aardolieproducten en gassen). De volumes aan nationale stromen via buisleidingen worden niet systematisch door CBS gepubliceerd.

- *Bronnen*
  - Er is gebruik gemaakt van databronnen van CBS, via Statline. Voor de internationale aan en afvoer zijn cijfers vanaf 2002 t/m 2015 beschikbaar.

© Buck Consultants International, 2016

Omvang Buisleidingenvervoer 2002-2015 (Nederland)

Buck Consultants International



© Buck Consultants International, 2016

Omvang Buisleidingenvervoer 2002-2015

Buisleidingvervoer grensoverschrijdend aardolie, aardolieproducten en gassen x miljoen ton			
	Totaal	Aanvoer naar Nederland	Afvoer naar buitenland
2002	121	21	101
2003	126	23	103
2004	133	25	109
2005	126	26	100
2006	125	27	98
2007	125	26	99
2008	127	24	103
2009	103	13	90
2010	106	13	94
2011	110	21	89
2012	124	26	98
2013	123	26	97
2014	123	25	98
2015*	126	30	96

Bron: CBS 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
A6 Buisleidingenvervoer per jaar

Buck Consultants International

- De omvang van het internationale buisleidingenvervoer van en naar Nederland nam tussen 2002 en 2008 toe van 121 miljoen ton naar 127 miljoen ton. In 2009 was er een enorme teruggang naar 103 miljoen ton (een procentuele daling van 19%). Sindsdien is het volume weer gestegen naar 126 miljoen ton in 2015.
- De afvoer van aardolie, aardolieproducten en gassen naar het buitenland is ca. driekwart van het totale volume dat grensoverschrijdend wordt vervoerd. De reden is dat vooral in Rotterdam veel aardolie wordt aangevoerd en aardolieproducten en gassen worden geproduceerd, die vervolgens worden geëxporteerd.
- De aan- en afvoer gaat voor het overgrote gedeelte van/naar Rotterdam via de buisleidingstraat door West-Brabant naar/van Antwerpen. Via Antwerpen kan vervolgens het buisleidingennetwerk naar Oost-Vlaanderen, Limburg en Duitsland worden gebruikt. Ook vanuit Zeeland en Limburg zijn er internationale aansluitingen.
- Het meeste buisleidingenvervoer betreft export, maar de laatste jaren stijgt het aandeel import in de internationale stromen weer licht, met een maximum van 30 miljoen ton in 2015.
- Het volume aan water, afvalwater en aardgas in het nationale netwerk is met ruim 2 miljard ton vele malen groter, maar deze volumes worden niet systematisch door CBS gepubliceerd.

© Buck Consultants International, 2016

A7 Omvang goederenstromen in, van en naar Benelux

Buck Consultants International

- *Toelichting*
  - De Benelux landen liggen in Europa strategisch gelegen aan diverse TEN-T corridors (weg, water, spoor) en vervoeren naar verhouding (ten opzichte van de EU-28) relatief veel via zeevaart, luchtvaart en binnenvaart. In deze indicator wordt inzicht gegeven in het aandeel van de Benelux in de Europese goederenstromen voor de continentale modaliteiten weg, binnenvaart en spoor.

- *Inhoud*
  - De omvang van het vervoer is gemeten in miljoen tonnen voor het jaar 2013. De focus ligt op het internationale vervoer tussen de 3 landen onderling (internationale vervoer) en vervoer tussen Benelux-landen en Duitsland en Frankrijk. Voor het wegvervoer is ook inzicht gegeven in het aandeel binnenlandse voertuigen (BE, NL, LU) en overige landen. Tot slot wordt het aandeel Benelux vervoer afgezet tegen de totale omvang van het goederenvervoer voor Europa (EU-28).

- *Bronnen*
  - De samenstelling van de resultaten is gebaseerd data van Eurostat, en de nationale statistische bureaus van België, Nederland en Luxemburg, te weten: Statbel, CBS en Statec.

© Buck Consultants International, 2016

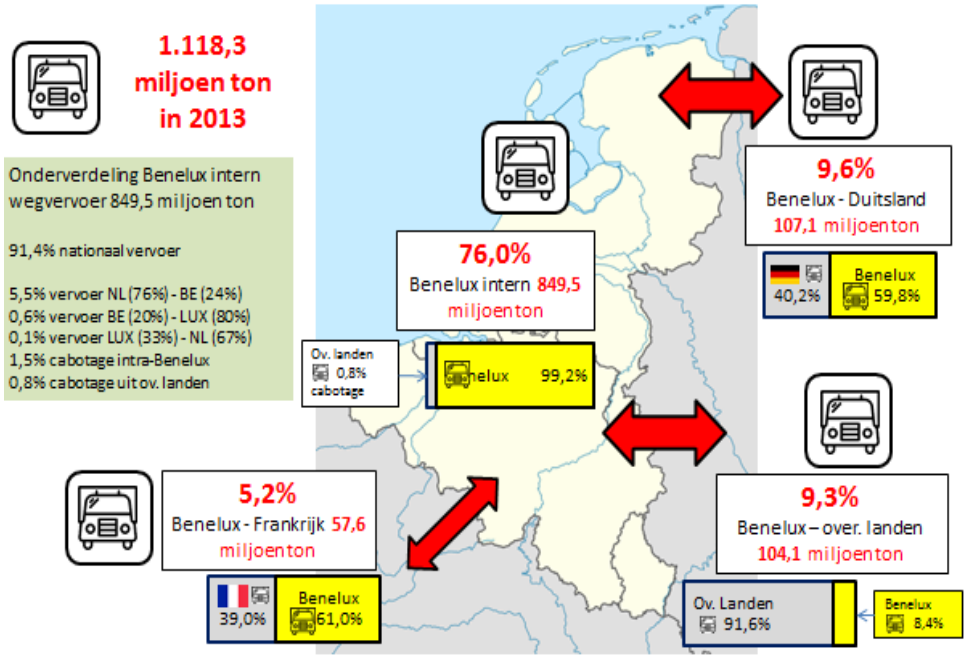
Omvang goederenstromen Benelux

Buck Consultants International

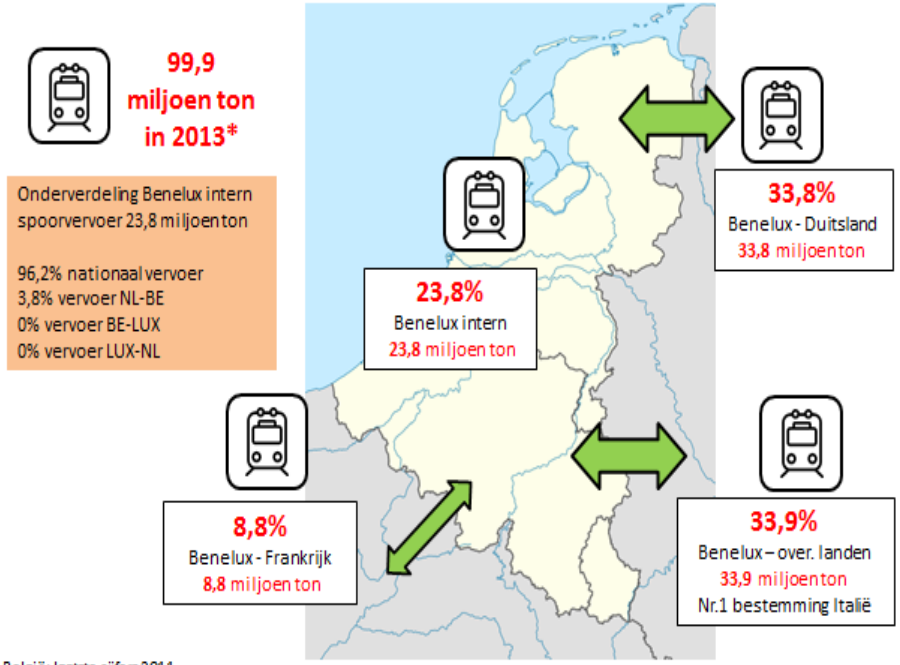
Nationaal en internationaal weg en spoorvervoer Benelux, incl. relatie Duitsland en Frankrijk

Omvang Weg en spoorvervoer 2013. Benelux beschouwd als één interne markt.
Bronnen: Eurostat, Statbel, Statec, CBS 2015.

Wegvervoer: ruim 1,1 miljard ton



Spoorvervoer: bijna 100 miljoen ton



België: laatste cijfers 2011

© Buck Consultants International, 2016

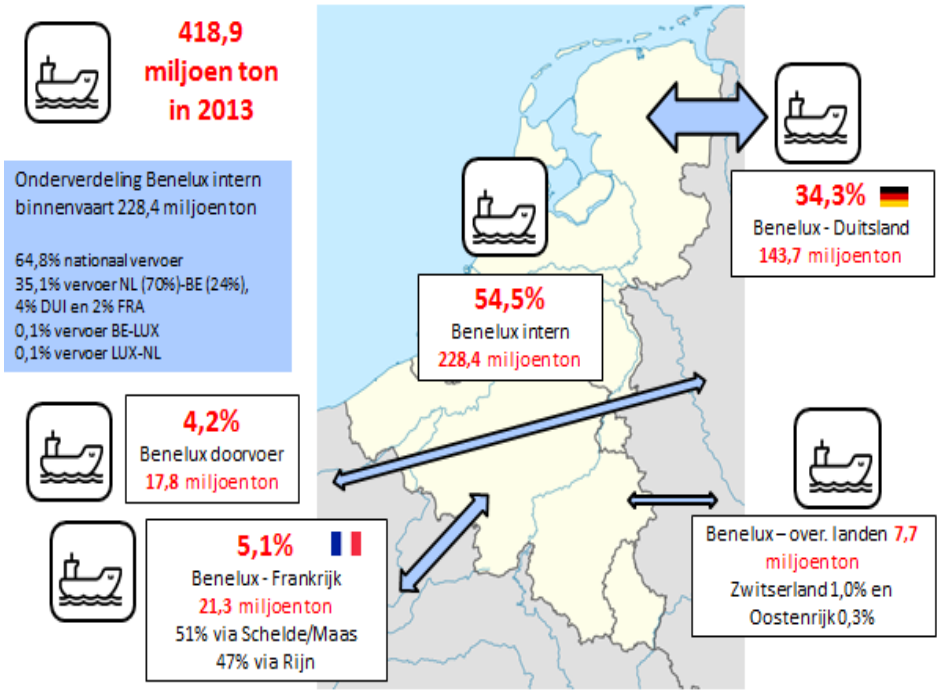
Omvang goederenstromen Benelux

Buck Consultants International

Nationaal en internationaal binnenvaart Benelux, incl. relatie Duitsland en Frankrijk

Omvang Weg en spoorvervoer 2013. Benelux beschouwd als één interne markt.

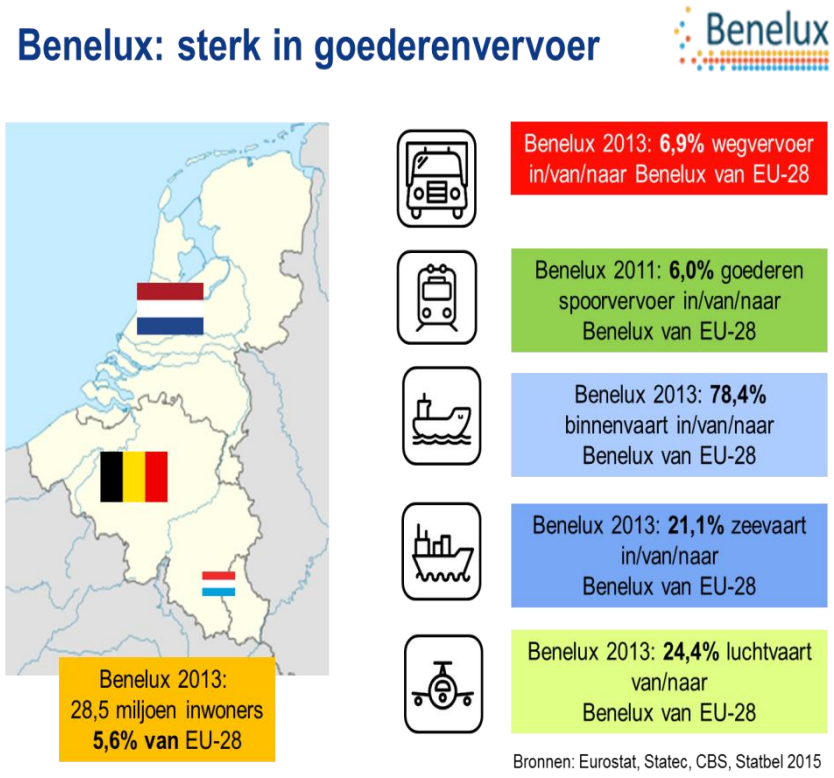
Bronnen: Eurostat, Statbel, Statec, CBS 2015.



Verhouding Benelux vervoer en EU-28

Aandeel weg, binnenvaart, luchtvaart, zeevaart en spoorvervoer Benelux vs. EU-28.

Bronnen: Eurostat, Statbel, Statec, CBS 2015.



© Buck Consultants International, 2016

Omvang goederenstromen Benelux

Buck Consultants International

Omvang goederenvervoer Benelux (x miljoen ton) 2013			
	Wegvervoer	**Binnenvaart**	**Spoorvervoer**
Totaal	1.118,3	418,9	99,9
• Benelux intern	849,5	228,4	23,8
• Benelux Duitsland	107,1	143,7	33,8
• Benelux Frankrijk	57,6	21,3	8,8
• Benelux overig	104,1	7,7	33,9
• Doorvoer	n.v.t.	17,8	n.v.t.
Aandeel Benelux in EU-28	6,9%	78,4%	6%

Bronnen: Eurostat, Statbel, Statec, CBS 2015 en 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
A7 Omvang goederenstromen Benelux

Buck Consultants International

- Allereerst valt op dat de Benelux landen een dominante positie hebben binnen de Binnenvaart. Maar liefst 78,4% van al het goederenvervoer dat in Europa (EU-28) wordt vervoerd per binnenvaart heeft een herkomst of bestemmingsrelatie met één van de Benelux landen.
- De Benelux kent ook een sterk marktaandeel voor het luchtvrachtvervoer (24,4%) en de zeevaart (21,1%). Dit is te verklaren door de sterke positie van de lucht- en zeehavens in Nederland en België.
- Van de drie landmodes (weg, spoor en binnenvaart) is het wegvervoer in omvang de voornaamste modaliteit (1,1 miljard ton), gevolgd door de binnenvaart (420 mln.. ton) en het spoorvervoer met 100 mln.. ton. Van deze drie modaliteiten blijft het wegvervoer vooral (beperkt) tot de Benelux landen (76% van het wegvervoer is Benelux vervoer). Bij de binnenvaart is dit aandeel lager, namelijk 54,5% en het spoor is het meest gericht op ritten buiten de Benelux, slechts 23,8% is een Benelux rit. Dit beeld past bij het feit dat m.n. het spoorvervoer vooral over langere afstanden (>200 km) rendabel wordt ingezet en daarmee dus eerder de Benelux grenzen oversteekt.
- Opvallend is verder de sterke relatie met Duitsland, vooral in verhouding tot Frankrijk. Tussen de Benelux landen en Duitsland wordt 284 mln.. ton aan goederen vervoerd. Dit is ongeveer 4x zo veel als tussen Frankrijk en de Benelux landen (nl. 68 mln.. ton)

© Buck Consultants International, 2016

A8 Aandeel doorvoer per jaar

Buck Consultants International

- *Toelichting*
  - Als *'Gateway to Europe'*, met de grote zeehavens Rotterdam en Amsterdam/NZKG, kent Nederland een relatief groot aandeel aan doorvoer. Deze doorvoer bestaat uit goederen die (vrijwel) in onbewerkte staat Nederland weer verlaten en hierbij gaat het relatief veel om bulkproducten zoals kolen en aardolie. De doorvoer is een belangrijke indicator om de draaischijffunctie van Nederland voor Europa in kaart te brengen.

- *Inhoud*
  - De doorvoer wordt berekend op basis van het bruto geschat gewicht goederen in miljoen ton uit de internationale handelsstatistieken van het CBS. Het volume aan doorvoer wordt vergeleken met het jaarlijks volume in- en uitvoer in Nederland. Ook is ook de omvang van de wederuitvoer als onderdeel van de uitvoer inzichtelijk. Bij doorvoer blijft het eigendom van de goederen in het buitenland. Bij wederuitvoer wordt het eigendom (tijdelijk) overgedragen aan een NL'se ingezetene. Beide goederenstromen zijn relevant voor de logistieke functie van NL. Doorvoer dat zonder overlading Nederland doorkruist wordt in deze statistieken niet meegenomen.

- *Bronnen*
  - Er is gebruik gemaakt van data van CBS, verkregen via Statline. De data is voor de periode 2007 t/m 2014 beschikbaar, er zijn op het moment van publicatie (nog) geen cijfers voor 2015 beschikbaar.

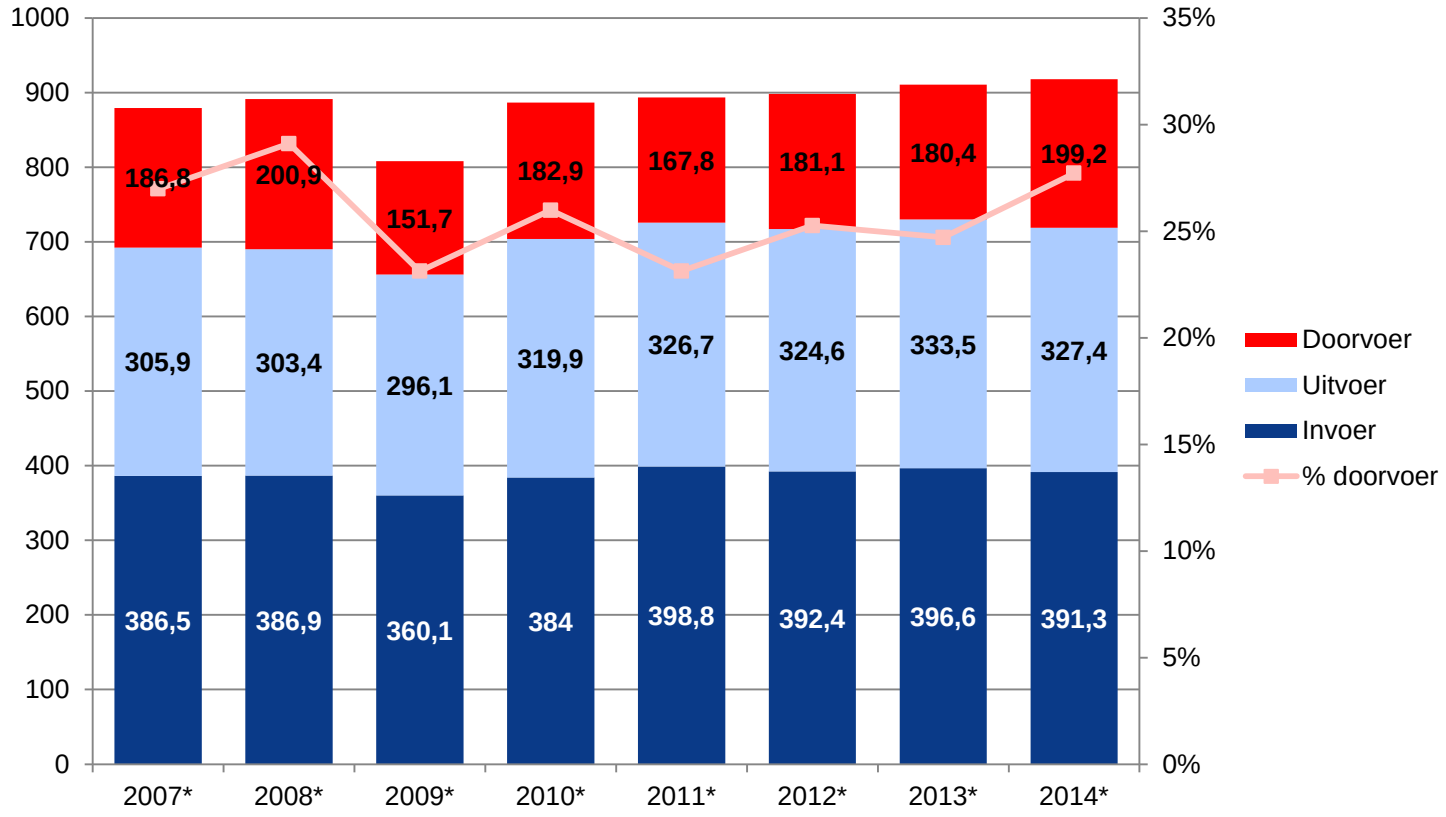
© Buck Consultants International, 2016

Aandeel Doorvoer omvang per jaar

Buck Consultants International

Omvang goederen doorvoer NL, vergeleken met in-/uitvoer

Totaal invoer, uitvoer en doorvoer, en % aandeel doorvoer
x miljoen ton, bron: CBS 2015



© Buck Consultants International, 2016

Omvang Doorvoer 2007-2014 en aandeel in totaal

Buck Consultants International

Omvang en aandeel van doorvoer in Nederland x miljoen ton						
	Invoer	Uitvoer	Waarvan wederuitvoer	Wederuitvoer als % van de uitvoer	Doorvoer	% doorvoer op invoer en uitvoer
2007	386,5	305,9	97,1	31,7%	186,8	27%
2008	386,9	303,4	81,6	26,9%	200,9	29%
2009	360,1	296,1	81,4	27,5%	151,7	23%
2010	384	319,9	93,5	29,2%	182,9	26%
2011	398,8	326,7	101,7	31,1%	167,8	23%
2012	392,4	324,6	115,7	35,6%	181,1	25%
2013	396,6	333,5	123,1	36,9%	180,4	25%
2014	391,3	327,4	110,3	33,7%	199,2	28%

Tussen 2012/2013 is een methodebreuk ingetreden. De invoer- en uitvoercijfers over 2013 zijn niet helemaal vergelijkbaar met de cijfers over 2012, omdat in de cijfers over 2013 een verbeterde schattingsmethode voor de 'bunkering van goederen' (de levering van brandstof voor de internationale scheepvaart en voor de internationale luchtvaart) zijn intrede doet. Door de methodebreuk komt de export in 2013 bijna 5 miljard euro hoger uit dan 2012.

Bron: CBS 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
A8 Aandeel doorvoer per jaar

Buck Consultants International

- De totale doorvoer in Nederland is in de periode 2007 – 2014 van 169 miljoen ton toegenomen tot 199 miljoen ton. Dit is een toename van 7%. Doorvoer heeft een sterk herstel laten zien na 2009 na een dip in 2008, de groei bedroeg in de periode 2009-2014 31%.
- Het procentuele aandeel van de doorvoer in de Nederlandse invoer en uitvoer schommelt tussen de 23% in 2009 en 2011 en 29% in 2008. In 2014 bedroeg het aandeel 28%.
- Sinds 2015 is binnen de internationale handelsstatistieken van het CBS ook het aandeel wederuitvoer inzichtelijk als onderdeel van de uitvoer. Zowel wederuitvoer als doorvoer zijn relevante indicatoren voor de logistieke functie van Nederland. Een belangrijk verschil is het eigendom dat bij doorvoer in handen is door een niet-ingezetene van Nederland, terwijl bij wederuitvoer het eigendom wel (evt. tijdelijk) een NL'se ingezetene is.
- De wederuitvoer cijfers laten een wisselend beeld zien, waarbij opvallend is dat in 2008 de wederuitvoer al sterker daalde dan de uitvoer. De uitvoer van Nederlandse producten steeg in dat jaar nog. De wederuitvoer daalde dan ook zeer beperkt in 2009 en herstelde zich in 2010 en is daarna doorgezet. In 2013 bedroeg de wederuitvoer 123 miljoen ton. In 2014 is de wederuitvoer gedaald naar 110 miljoen ton. Over de gehele periode (2007-2014) groeide de wederuitvoer 2x zo hard als de doorvoer, namelijk 14% t.o.v. 7%.
- Opvallend is tot slot dat, terwijl de wederuitvoer in 2014 t.o.v. 2013 daalde, de doorvoer nog toenam met 10%.

© Buck Consultants International, 2016

A9 Modal split transportvolume

- *Toelichting*
  - De modal split geeft aan wat de verhouding in het gebruik van de belangrijkste vervoerswijzen voor het goederenvervoer is en is een belangrijke beleidsindicator in Nederland op het gebied van bereikbaarheid en duurzaamheid. Er wordt inzicht gegeven in zowel de modal split voor de continentale landmodaliteiten (weg, binnenvaart, spoor, pijpleidingen) als de modal split voor alle modaliteiten (weg, binnenvaart, zeevaart, lucht, spoor en pijpleidingen) in Nederland.

- *Inhoud*
  - Inzicht in de modal split wordt gegeven op basis van volumes en voor de continentale landmodes vanaf 2010 ook op basis van tonkilometers.

- *Bronnen*
  - Er is gebruik gemaakt van databronnen van CBS, via Statline. De gebruikte cijfers zijn voor de periode 2002 t/m 2015 beschikbaar. De cijfers voor het wegvervoer en pijpleidingenvervoer wijken af van de cijfers die het KIM jaarlijks publiceert in het mobiliteitsbeeld. Dit wordt verklaard doordat het KIM naast ruwe aardolie en andere aardolieproducten ook andere vervoersstromen meerekent v.w.b. het pijpleidingenvervoer. Voor het wegvervoer gaat het CBS uit van het vervoerd gewicht van Nederlandse vervoerders, maar incl. buitenlandse ritten (km 's). Het KIM registreert alle ritten (door Nederlandse en buitenlandse voertuigen) maar alleen op het NL grondgebied.

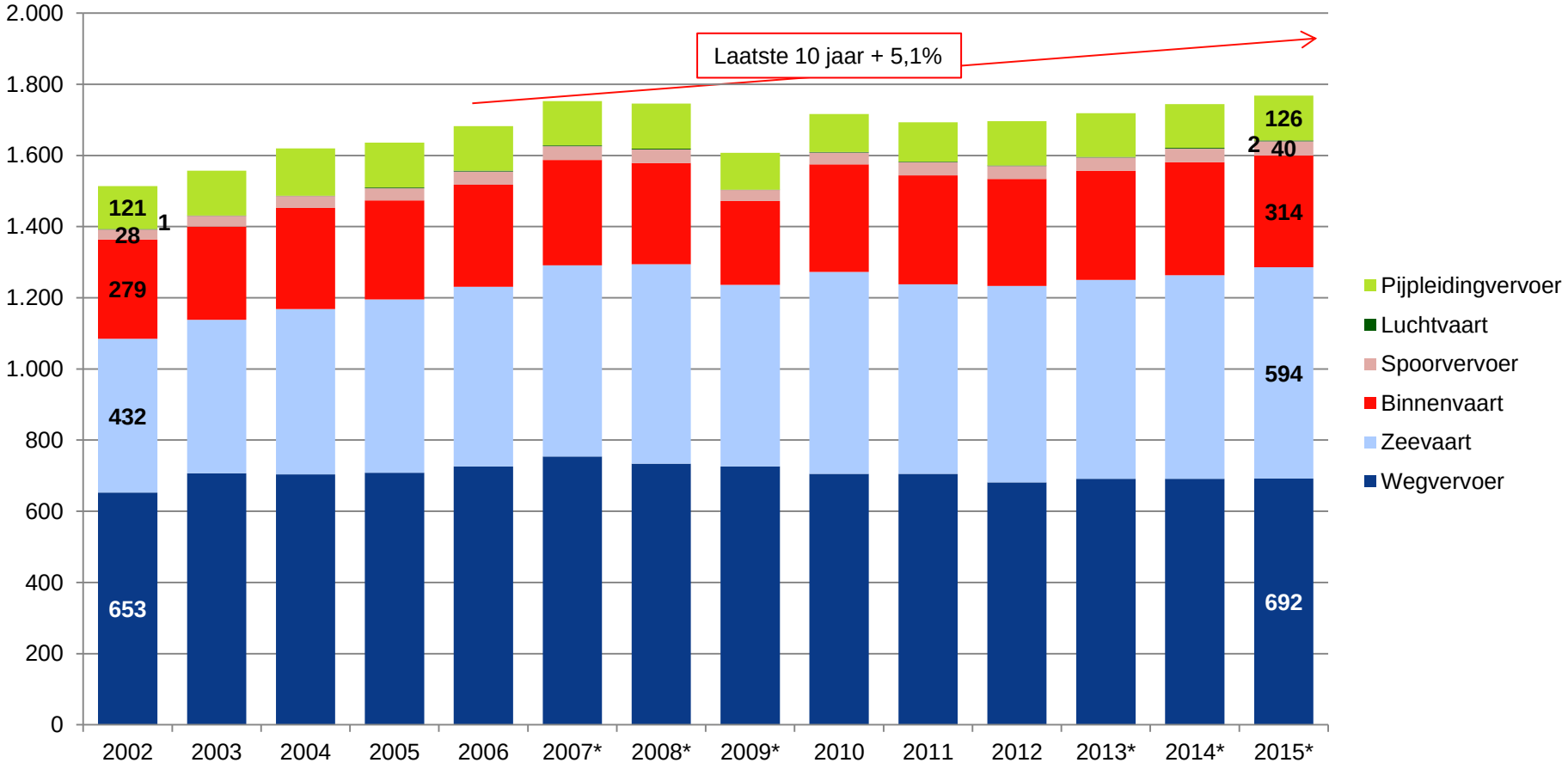
© Buck Consultants International, 2016

Modal split goederenvervoer in Nederland 2002-2015

Buck Consultants International

Ontwikkeling volume en modal split goederenvervoer in Nederland

Nederlandse én buitenlandse vervoermiddelen in relatie tot het Nederlands grondgebied met laad- of losplaats in Nederland.
o.b.v. volume x miljoen ton, 6 modes bron: CBS 2016



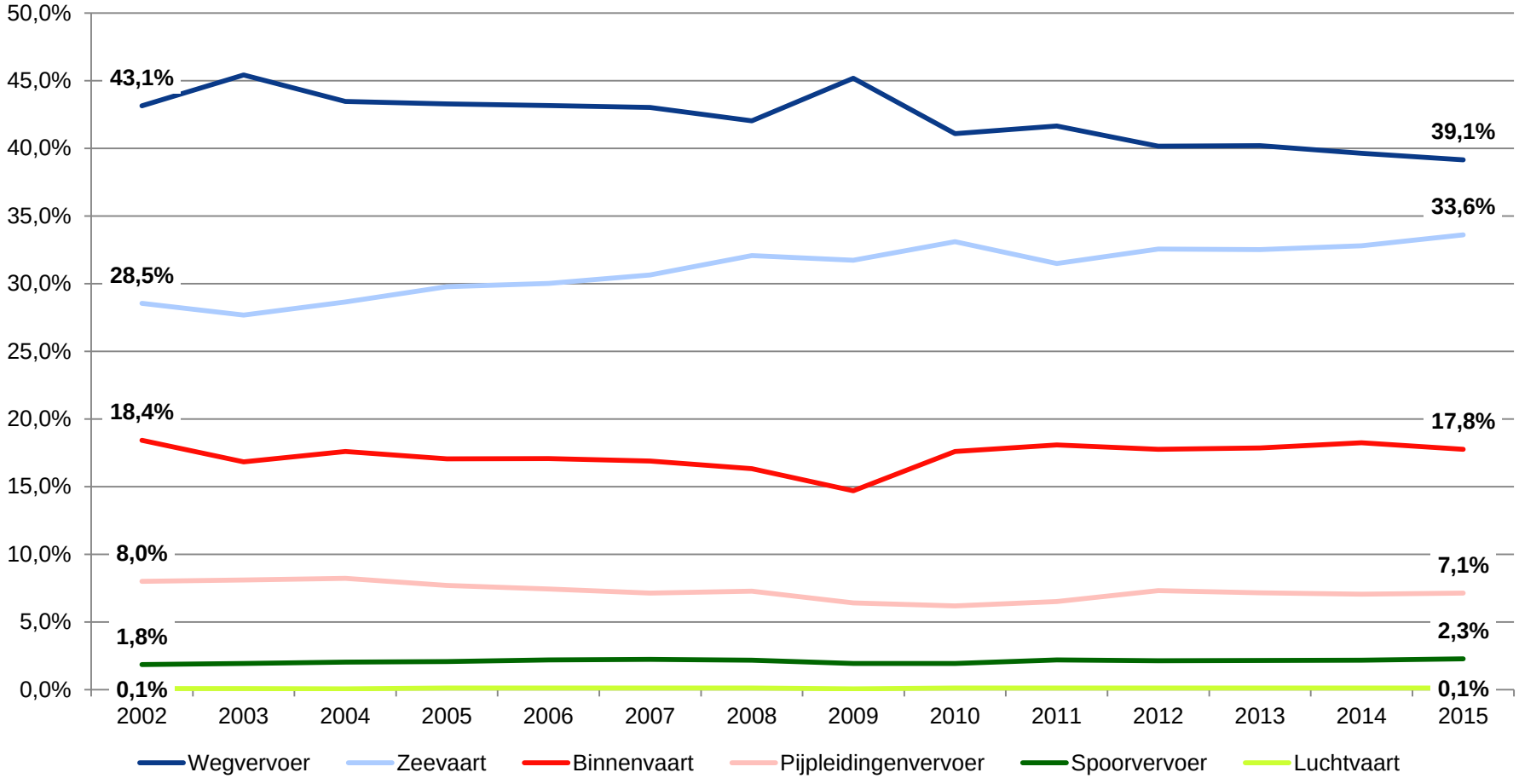
© Buck Consultants International, 2016

Modal split goederenvervoer in Nederland

Buck Consultants International

Ontwikkeling Modal Split goederenvervoer in Nederland

Nederlandse én buitenlandse vervoermiddelen in relatie tot het Nederlands grondgebied met laad- of losplaats in Nederland.
o.b.v. volume x miljoen ton, 6 modes bron: CBS 2016



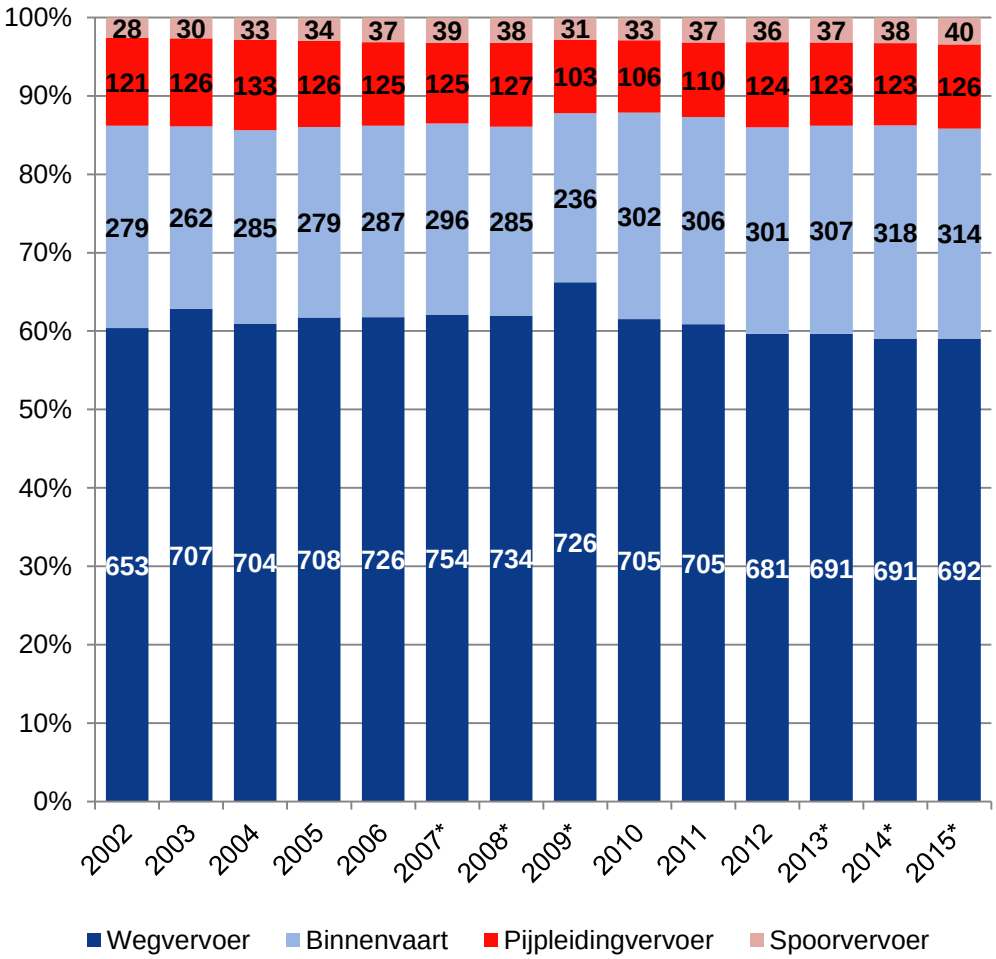
© Buck Consultants International, 2016

Modal split continentaal goederenvervoer

Buck Consultants International

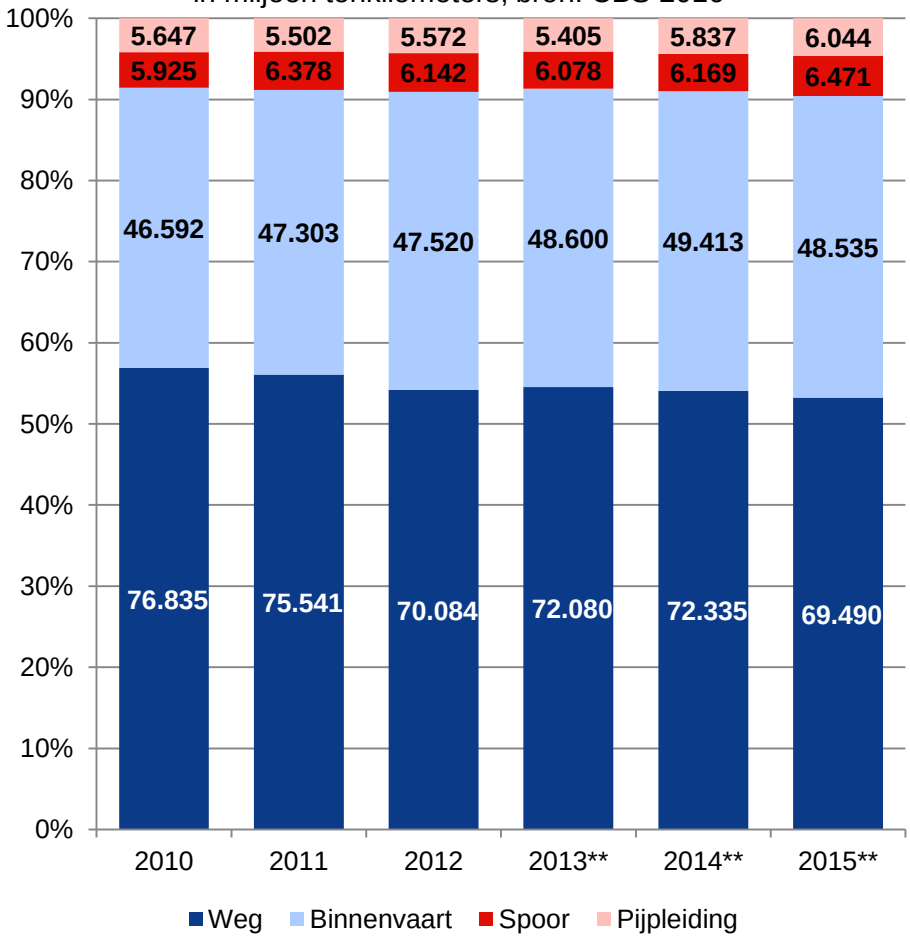
Ontwikkeling continentale Modal Split

o.b.v. volume x miljoen ton, 4 landmodes bron: CBS 2016



Modal split continentaal o.b.v. tonkilometers

in miljoen tonkilometers, bron: CBS 2016



© Buck Consultants International, 2016

Modal split Nederland in tabellen

Buck Consultants International

Modal split in volumes 6 modes													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Zeevaart	27,7%	28,6%	29,8%	30,0%	30,6%	32,1%	31,7%	33,1%	31,5%	32,5%	32,5%	32,8%	33,6%
Binnenvaart	16,8%	17,6%	17,1%	17,1%	16,9%	16,3%	14,7%	17,6%	18,1%	17,7%	17,9%	18,2%	17,8%
Wegvervoer	45,4%	43,5%	43,3%	43,2%	43,0%	42,0%	45,2%	41,1%	41,6%	40,2%	40,2%	39,6%	39,1%
Spoorvervoer	1,9%	2,0%	2,1%	2,2%	2,2%	2,2%	1,9%	1,9%	2,2%	2,1%	2,2%	2,2%	2,3%
Luchtvaart	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Pijpleidingen-vervoer	8,1%	8,2%	7,7%	7,4%	7,1%	7,3%	6,4%	6,2%	6,5%	7,3%	7,2%	7,1%	7,1%

Bron: CBS 2016. Alle cijfers tot en met 2012 zijn definitief, behalve voor binnenvaart voor de jaren 2007-2009. Cijfers 2013-2015 hebben een voorlopig karakter. O.b.v. bruto-plus gewichten.

Modal split in volumes in landmodes (4 modes)													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Binnenvaart	23,3%	24,7%	24,3%	24,4%	24,4%	24,1%	21,5%	26,4%	26,4%	26,4%	26,5%	27,2%	26,8%
Wegvervoer	62,8%	61,0%	61,7%	61,8%	62,1%	62,0%	66,2%	61,5%	60,9%	59,6%	59,7%	59,1%	59,0%
Spoorvervoer	2,7%	2,9%	3,0%	3,1%	3,2%	3,2%	2,8%	2,9%	3,2%	3,2%	3,2%	3,2%	3,4%
Pijpleidingen-vervoer	11,2%	11,5%	11,0%	10,6%	10,3%	10,7%	9,4%	9,2%	9,5%	10,9%	10,6%	10,5%	10,8%

Bron: CBS 2016. Alle cijfers tot en met 2012 zijn definitief, behalve voor binnenvaart voor de jaren 2007-2009. Cijfers 2013-2015 hebben een voorlopig karakter. O.b.v. bruto-plus gewichten.

Modal split transportvolume per jaar x tonkilometers								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	% verandering modal split 2010-2015	Modal split aandeel
Weg	76.835	75.541	70.084	72.080	72.335	69.490	-9,6%	53,2%
Binnenvaart	46.592	47.303	47.520	48.600	49.413	48.535	+4,2%	37,2%
Spoor	5.925	6.378	6.142	6.078	6.169	6.471	+9,2%	5,0%
Pijpleiding	5.647	5.502	5.572	5.405	5.837	6.044	+7,0%	4,6%
Totaal	134.999	134.724	129.318	132.163	133.754	130.540		

Bron: CBS 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
A9 Modal split transportvolume per jaar

Buck Consultants International

- Tussen 2002 en 2015 hebben de modaliteiten zeevaart en spoorvervoer een toename laten zien in de modal split. Het belang van deze modaliteiten nam in deze periode met resp. 18% en 22% toe tot een aandeel van 33,6% en 2,3% in het totale volume. Het aandeel in de modal split van binnenvaart, pijpleidingenvervoer en wegvervoer nam in deze lange tijdsreeks af. Het totale volume aan vervoer van, naar en in Nederland nam in 2006-2015 met ruim 5% toe. Alle modaliteiten kenden in deze periode wel een groei in het vervoerde volume, maar de ene modaliteit groeide sterker dan de andere.
- Als naar het continentale vervoer gekeken wordt, is tussen 2006-2015 een afname van het aandeel wegvervoer van 62% naar 59% te zien, terwijl het aandeel binnenvaart stijgt van 24% naar 27%. Als naar modal split van het continentale vervoer in tonkilometers is deze verandering nog sterk merkbaar.
- Bij de interpretatie van de omvang van het wegvervoer en de vervoersprestatie van deze modaliteit (tonkm) dient rekening gehouden te worden met een trendbreuk vanaf 2013. Dit komt doordat het steekproefdesign bij CBS is gewijzigd. Ook zijn de cijfers van 2013-2015 (nader) voorlopige cijfers. De vervoersprestatie nam in 2015 t.o.v. 2010 af met 3,3%. Dit is opvallend omdat in dezelfde periode het vervoerd gewicht wel is toegenomen.
- Ook is opvallend dat voor alle modaliteiten geldt dat het CBS uit gaat van de vervoersprestatie op NL grondgebied, maar bij de bepaling van de vervoersprestatie van het wegvervoer er ook rekening wordt gehouden met buitenlandse ritten. Dit zorgt voor een overschatting van het wegvervoervolume. Daarentegen neemt het CBS de vervoersprestatie van buitenlandse voertuigen op NL grondgebied niet mee, hierdoor wordt het totaal volume weer onderschat.

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
A9 Modal split transportvolume per jaar

Buck Consultants International

- De daling van het aandeel van de binnenvaart in de totale modal split (van 18,4% naar 17,8%) volume is opvallend, en kan een vertekend beeld geven wanneer wordt gekeken naar alle modaliteiten. Als alleen naar de continentale stromen gekeken wordt neemt de omvang van de binnenvaart toe, en wel zo dat het aandeel in de modal split over de gehele periode met 4% is toegenomen van 25,8% tot 26,8%. Op basis van het totale volume kan geconcludeerd worden dat de forse stijging van het zeevrachtvolume een vertekend beeld kan geven voor het trekken van conclusies over de continentale modal shift.
- Het trekken van conclusies over continentale modal shift enkel op basis van tonnage zou ook onvolledig zijn, omdat bij het gebruik van modaliteiten als spoor en binnenvaart ook voor- en/of natransport (met vrachtauto) nodig is. Daarom moet bij het analyseren van de modal split en mogelijke modal shift ook gekeken worden naar de afstand waarover goederen worden vervoerd. Dit is de vervoersprestatie. De vervoersprestatie voor continentale landmodes zijn vanaf 2010 voor alle modaliteiten onderling vergelijkbaar. De modal split is in deze periode voor het wegvervoer afgenomen met 9,6%. De andere modaliteiten profiteerden hiervan, namelijk: binnenvaart +4,2%, spoorvervoer +9,2%, pijpleidingenvervoer +7,0%. In 2015 bedroeg de modal split resp. 53,2%, 37,2%, 5,0% en 4,6%. Geconcludeerd kan worden dat in deze 6 jaren de modal split beperkt is gewijzigd (beperkte modal shift), maar dat er wel een trend zichtbaar is waarin het aandeel van het wegvervoer onder druk staat. Investeringen in spoor- en binnenvaart infrastructuur, voorzieningen en logistieke diensten kunnen ertoe leiden dat de vervoersprestatie van spoor en binnenvaart verder toeneemt t.o.v. het wegvervoer. De modal split ambities van de zeehavens (m.n. in Rotterdam en Amsterdam) kunnen dit proces versterken.

© Buck Consultants International, 2016

A10 Modal split containers per jaar

- *Toelichting*
  - Naast de modal split voor het hele Nederlandse goederenvervoer op basis van volume kan ook inzicht gegeven worden in de modal split bij de landzijdige aan- en afvoer van intermodale laadeenheden, dit zijn vaak containers of wissellaadbakken. Hierbij wordt vaak gerekend in TEU (Twenty Feet Equivalent Units)). Het percentage vervoerde containers in TEU wordt voor 3 modaliteiten (weg, binnenvaart en spoor) weergegeven. Naast dit inzicht wordt ook de verhouding zee-zee doorvoer en van/naar achterland inzichtelijk gemaakt. Verreweg het meeste containervervoer is van of naar de haven van Rotterdam. Tot slot wordt het percentage afgevoerde containers dat per weg vanaf Maasvlakte richting het achterland wordt vervoerd weergegeven.

- *Inhoud*
  - Deze modal split wordt gegeven op basis van de overslagcijfers van de haven van Rotterdam. In de haven van Rotterdam het overgrote deel van de Nederlandse zeecontainers overgeslagen.

- *Bronnen*
  - Er is gebruik gemaakt van de publicaties van de Port of Rotterdam, verzameld door het KIM. Cijfers zijn jaarlijks beschikbaar vanaf 2004 tot en met 2015. De jaarlijkse prestatie van de modal split doelstellingen voor de Maasvlakte zijn gebaseerd op de voortgangsrapportages van de Havenvisie 2030 van het Havenbedrijf Rotterdam, die regelmatig worden uitgebracht.

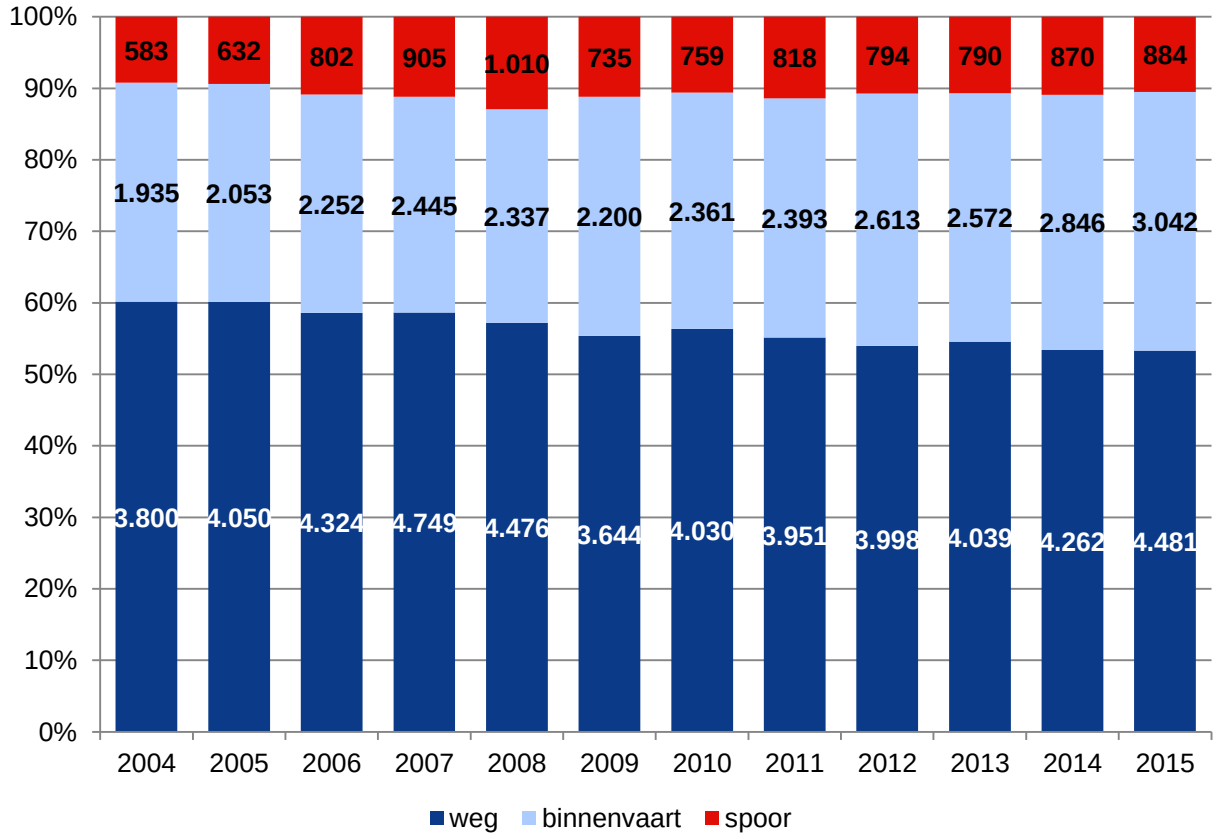
© Buck Consultants International, 2016

Ontwikkeling modal split containers van/naar Rotterdam

Buck Consultants International

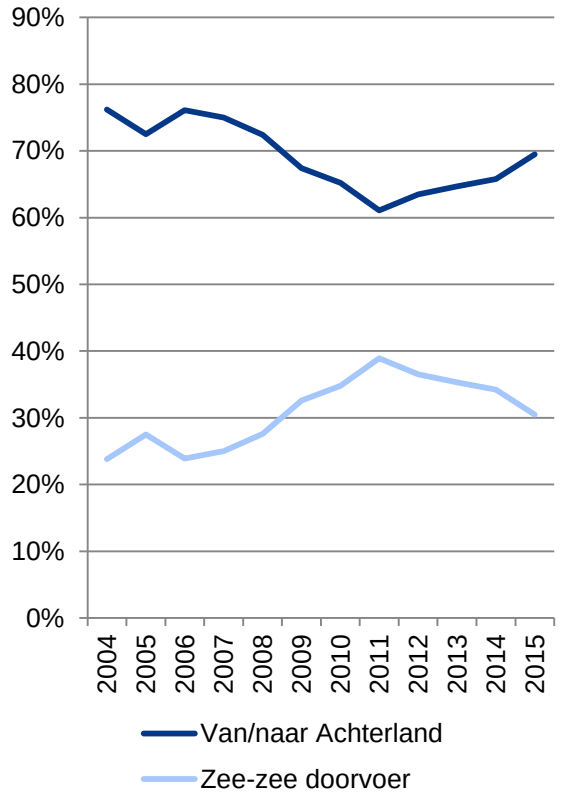
Modal split continentale aan/afvoer containers

x 1.000 TEU Rotterdam, bron: Port of Rotterdam 2016 (via KIM)
Toename 2005-2015 overslag spoor + 40%, binnenvaart + 48%, weg +11%. Totale groei overslag 25%



Verhouding landzijdige aan/afvoer containers Rotterdam

Over land of via shortsea, bron: havenbedrijf Rotterdam (via KIM 2016)



© Buck Consultants International, 2016

Ontwikkeling modal split containers van/naar Rotterdam

Buck Consultants International

Modal split maritieme containers in TEU voor de haven van Rotterdam, bron: Port of Rotterdam 2015 (via KIM)													
Absoluut (x 1.000 TEU)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	% 2005-2015
• Weg	3.800	4.050	4.324	4.749	4.476	3.644	4.030	3.951	3.998	4.039	4.262	4.481	+11%
• Binnenvaart	1.936	2.053	2.252	2.445	2.337	2.200	2.361	2.393	2.613	2.572	2.846	3.042	+48%
• Spoor	583	633	802	905	1.010	735	759	818	794	790	870	884	+40%
Totaal	6.319	6.736	7.379	8.099	7.823	6.579	7.150	7.162	7.405	7.401	7.978	8.407	+25%
Relatief	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	%2005-2015
• Weg	60,1%	60,1%	58,6%	58,6%	57,2%	55,4%	56,4%	55,2%	54,0%	54,6%	53,4%	53,3%	-11%
• Binnenvaart	30,6%	30,5%	30,5%	30,2%	29,9%	33,4%	33,0%	33,4%	35,3%	34,8%	35,7%	36,2%	+19%
• Spoor	9,2%	9,4%	10,9%	11,2%	12,9%	11,2%	10,6%	11,4%	10,7%	10,7%	10,9%	10,5%	+12%
Realisatie aandeel wegvervoer modal split containers afvoer Maasvlakte → achterland													
• Wegvervoer				49,8%	46,9%	45,7%	47,2%	46,4%	44,3%	45,3%	45.6%	46,2%*	
Verhouding Zee-zee doorvoer en van/naar Achterland													
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
• Achterland	76,2%	72,5%	76,1%	75,0%	72,4%	67,4%	65,2%	61,1%	63,5%	64,7%	65,8%	69,5%	
• Zee-zee	23,8%	27,5%	23,9%	25,0%	27,6%	32,6%	34,8%	38,9%	36,5%	35,3%	34,2%	30,5%	
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

Bron: KIM 2016, Havenbedrijf Rotterdam

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
A10 Modal split containers per jaar

Buck Consultants International

- De Modal split in containervervoer van en naar Rotterdam is in de periode 2005-2015 langzaam maar zeker veranderd. Het aandeel wegvervoer is in die periode gedaald van 60,1% naar 53,3%. Hiervan profiteerde vooral de binnenvaart (van 30,6% naar 36,2%), maar ook het spoorvervoer nam als aandeel in de modal split toe (9,2% naar 10,5%). Het containervervoer van en naar Rotterdam betreft voor het overgrote deel maritieme containers, daarnaast ook een klein deel continentale wissellaadbakken die 'meeliften' op maritieme stromen.
- Opvallend is dat het aantal overgeslagen en landzijdige afgehandelde maritieme containers in 2015 met 8,4 miljoen TEU boven het pré-crisis volume van 8,1 miljoen TEU in 2008 is gekomen. Sinds 2014 is een deel van de Tweede Maasvlakte operationeel, en wordt ingezet op beleid om in 2033 een modal split aandeel te realiseren van 35% voor het wegvervoer, 45% via binnenvaart en 20% via spoorvervoer. De cijfers gepresenteerd in deze indicator betreffen de gehele Rotterdamse haven en geven mogelijk een vertekend beeld t.a.v. deze doelstellingen. Daarom is ook het percentage wegvervoer van vervoerde containers dat vanuit de Maasvlakte wordt vervoerd naar het achterland weergegeven. Dit aandeel is tussen 2007 en 2014 met ruim 4% afgenomen tot 46,2%. Indien deze gemiddelde afname wordt doorgezet komt het doel van 35% via de weg binnen bereik. Echter, opgemerkt moet worden dat de laatste 2,5 jaar (2013, 2014, eerste helft 2015) het aandeel niet is gedaald en zelfs is toegenomen.
- Tot slot valt op dat het aandeel zee-zee doorvoer via shortsea ten opzichte van het continentale achterlandvervoer tussen 2004 en 2011 fors in belang was toegenomen, maar in 2011-2015 weer is gedaald. Het zee-zee aandeel in 2004 was 23,8%, en in 2011 toegenomen tot 38,9%. Dit is hoofdzakelijk feeder-verkeer, dat gegroeid is omdat steeds grotere deepsea container schepen Rotterdam aandoen. Opvallend is dat de groei in de periode 2011-2015 niet heeft doorgezet en dat er zelfs sprake is van een afname van de zee-zee doorvoer. In 2015 bedroeg het aandeel 30,5%.

© Buck Consultants International, 2016

A11 Aantal ritten wegvervoer per jaar

- *Toelichting*
  - Het aantal beladen ritten voor het wegvervoer geeft inzicht in de ontwikkeling van de beladingsgraad. Een rit is (onderdeel van) een verplaatsing die met één vervoerwijze plaatsvindt en die eindigt wanneer men de plaats van bestemming bereikt of wanneer men van vervoerwijze verandert.

- *Inhoud*
  - Het aantal beladen ritten wordt weergegeven voor het vrachtvervoer van meer dan 3,5 ton. Het aantal ritten wordt voor het beroeps- en eigen vervoer onderverdeeld naar binnenlands-, bilateraal, cabotage en derde landen vervoer. Daarnaast wordt inzicht gegeven in de verhouding van het aantal ritten van zowel het beroepsvervoer als het eigen vervoer. Tot slot wordt het vervoerd volume voor het wegvervoer gedeeld door het aantal ritten, waarmee een indicatie van de beladingsgraad gegeven wordt.

- *Bronnen*
  - De publicaties van het CBS via Statline zijn gebruikt voor de periode 2004 t/m 2015. Opgemerkt dient te worden dat in 2010 en in 2013 wijzigingen in de waarneming van CBS hebben plaatsgevonden. Bij de interpretatie van de jaar-op-jaar ontwikkeling van de variabele ton/rit in deze periode dient daar rekening mee gehouden worden. De ontwikkeling over een langere periode laat wel plausibele trends zien. Vanaf 2013 is de waarneming wel weer constant.

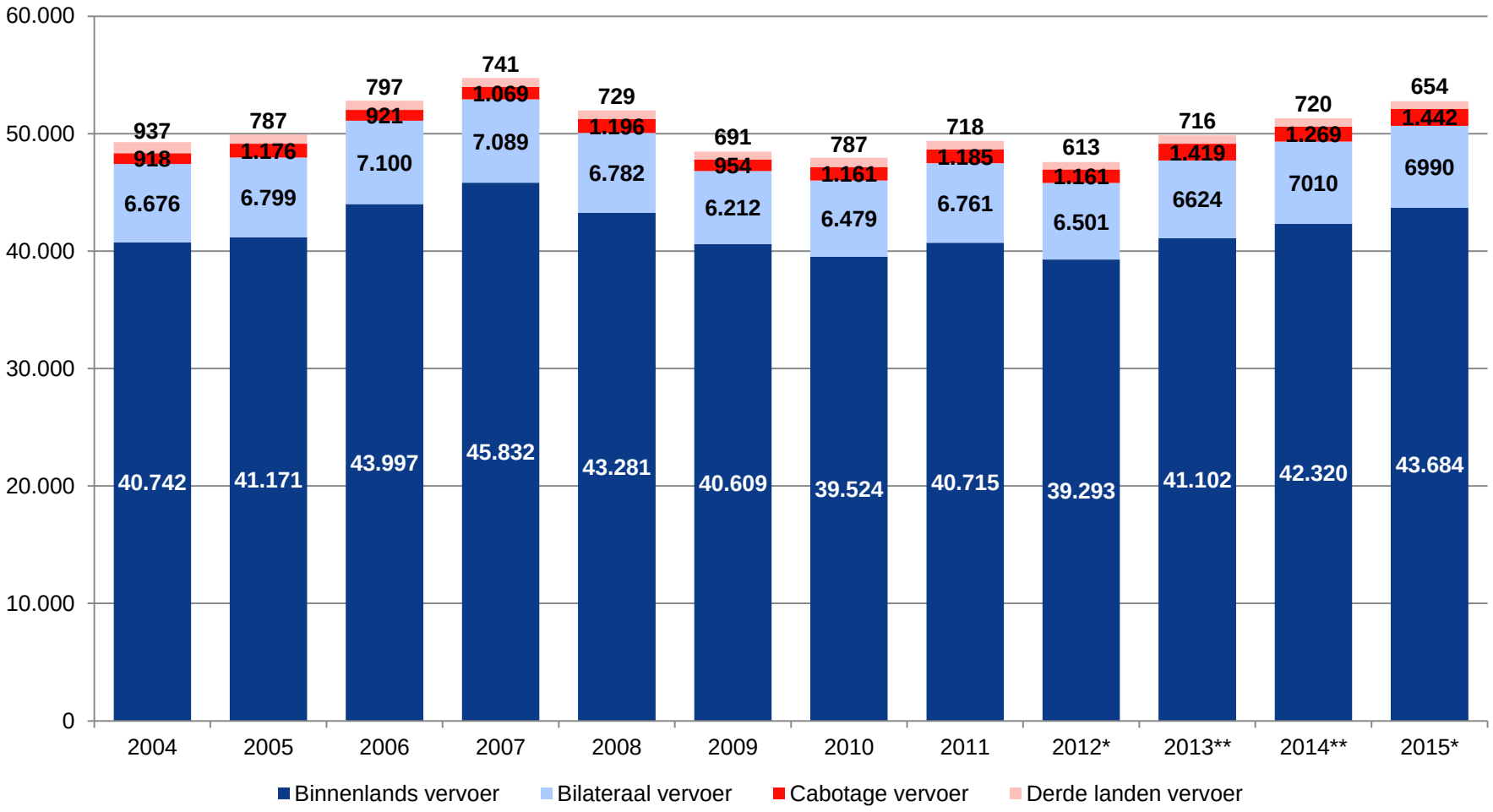
© Buck Consultants International, 2016

Aantal ritten wegvervoer per jaar

Buck Consultants International

Wegvervoer: aantal beladen ritten beroeps- en eigen vervoer

x 1.000 ritten van Nederlandse vervoerders, bron: CBS 2016



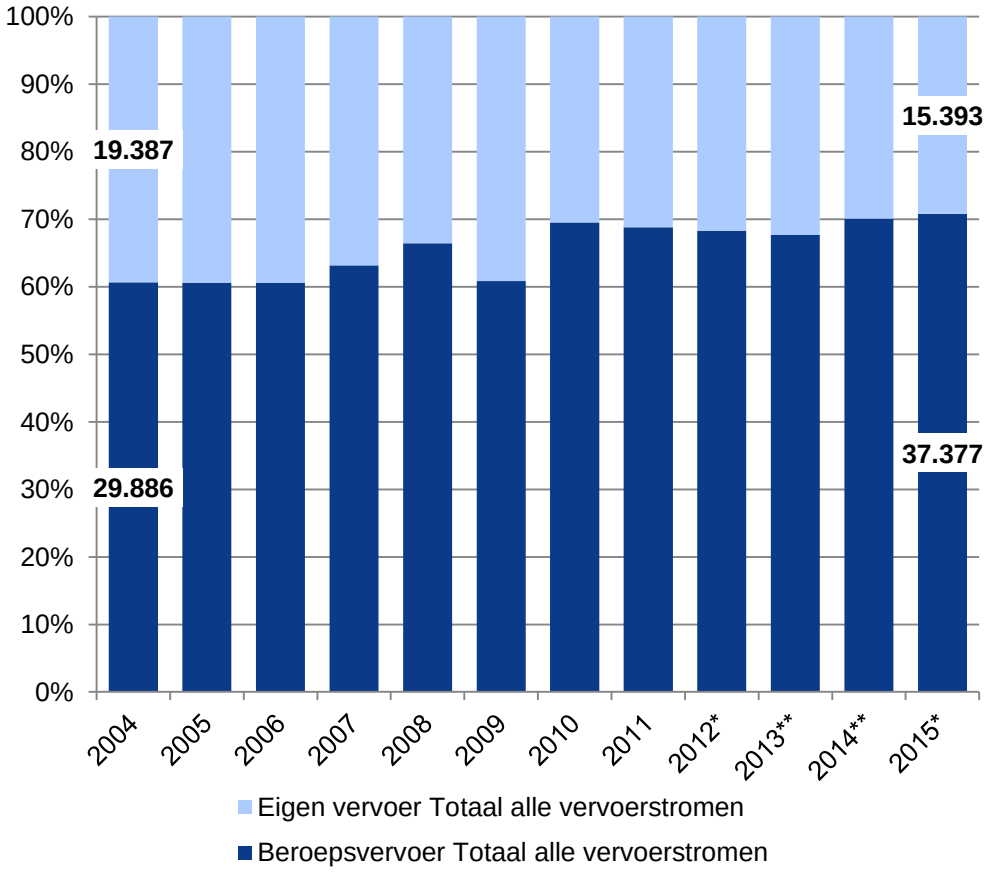
© Buck Consultants International, 2016

Aantal ritten wegvervoer per jaar

Buck Consultants International

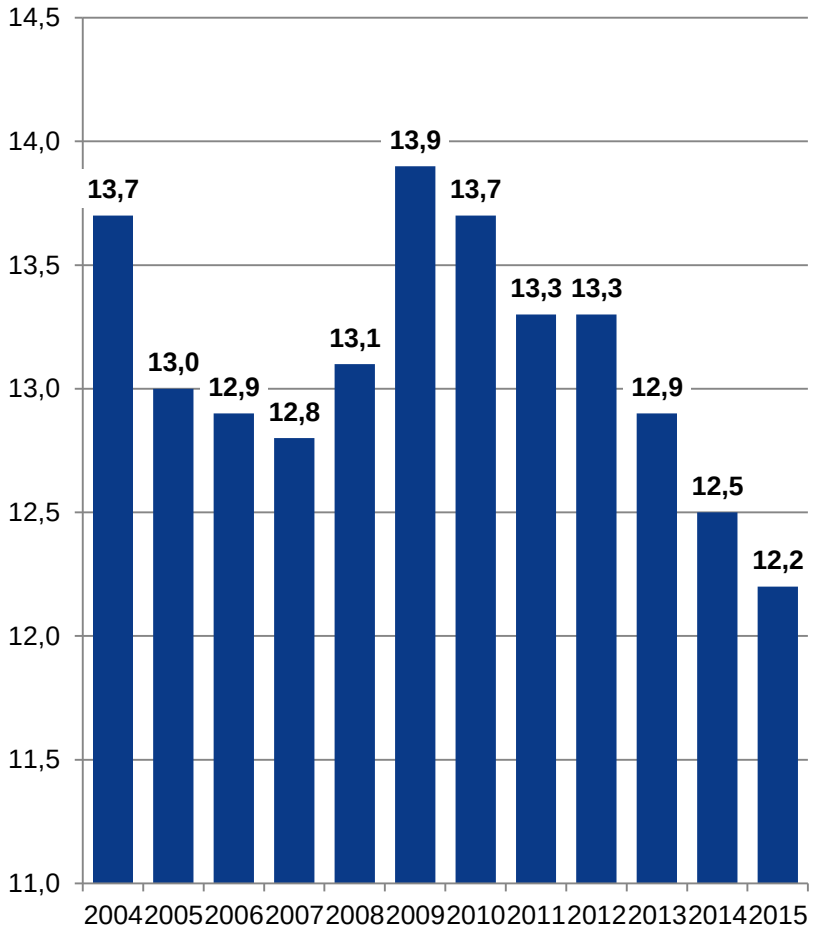
Wegvervoer: verhouding ritten Eigen Vervoerders en Beroepsgoederenvervoer

Bron: CBS 2016



Gemiddelde beladingsgraad

x tonnen per rit, bron: CBS 2015



© Buck Consultants International, 2016

Aantal ritten wegvervoer per jaar

Buck Consultants International

Aantal beladen wegvervoerritten door Nederlandse bedrijven													
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	% 2004-2015
Binnenlands vervoer	40.742	41.171	43.997	45.832	43.281	40.609	39.524	40.715	39.293	41.102	42.320	43.684	7,2%
Bilateraal vervoer	6.676	6.799	7.100	7.089	6.782	6.212	6.479	6.761	6.501	6.624	7.010	6.990	4,7%
Cabotage vervoer	918	1.176	921	1.069	1.196	954	1.161	1.185	1.161	1.419	1.269	1.442	57,1%
Derde landen vervoer	937	787	797	741	729	691	787	718	613	716	720	654	-30,2%
Totaal	**49.273**	**49.933**	**52.815**	**54.731**	**51.988**	**48.466**	**47.951**	**49.379**	**47.568**	**49.861**	**51.319**	**52.770**	**7,1%**
% groei per jaar		1,3%	5,8%	3,6%	-5,0%	-6,8%	-1,1%	3,0%	-3,7%	4,8%	2,9%	2,8%	

Bron: CBS 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
A11 Aantal ritten wegvervoer per jaar

Buck Consultants International

- Het grootste aandeel ritten in het beroeps- en eigen vervoer is binnenlands vervoer, dit is ongeveer 82%.
- Waar voor de crisis het eigen vervoer nog verantwoordelijk was voor ca. 40% van het aantal ritten, is dit na de crisis terug gelopen tot ca. 30%. Deze daling lijkt structureel. Bij het begin van de crisis in 2009 daalde in eerste instantie het aantal ritten beroepsvervoer, waardoor het eigen vervoer nog een absolute en relatieve stijging mee maakte in het aantal ritten. Echter, het eigen vervoer had een jaar later, in 2010, ook te maken met een teruggang.
- De crisis lijkt daarmee voor verladers de aanleiding te zijn geweest om zich te beperken tot de kerntaken en het vervoer (de logistiek) uit te besteden aan specialisten (beroepsvervoer) en daarmee de logistieke efficiency te verhogen. Mogelijk is ook meer horizontale samenwerking tussen verladers een reden voor de afname van het aantal beladen ritten.
- De gemiddelde beladingsgraad van een vrachtwagen (op basis van tonnen en beladen ritten) is de laatste jaren dalende naar 12,2 ton per rit in 2015. Inspanningen om de beladingsgraad te verhogen zijn in deze macro cijfers niet direct zichtbaar, de reden is wellicht dat er meer e-commerce vervoer is of voor de klant het belang van sneller transport toeneemt. Opgemerkt dient te worden dat de beladingsgraad op diverse manieren kan worden berekend (waaronder in m^3) en dat het niet eenvoudig is conclusies te trekken over “dé beladingsgraad”. In de rapportage “Begrippenlijst wegtransport en logistiek” van het CBS is verdere verdieping mogelijk in de verschillende definities van belading(sgraad).

© Buck Consultants International, 2016

A12 Aantal treinen spoorvervoer per jaar

Buck Consultants International

- Toelichting
  - Het aantal goederentreinen over het Nederlandse spoornet per jaar wordt niet bijgehouden in de CBS-statistiek, maar wel het aantal treinkilometers van het (beladen) spoorgoederenvervoer over het Nederlandse spoornet. Dit is dus exclusief het spoorvervoer zonder lading (rangeren e.d.). Hiermee kan indirect een inschatting gemaakt worden van het aantal goederenvervoer spoorritten per jaar.

- *Inhoud*
  - Het merendeel van het Nederlandse goederenspoorvervoer betreft internationale afvoer van goederen vanuit de havens Rotterdam en Amsterdam. Het CBS publiceert data over de afgelegde treinkilometers en daarnaast wordt ook het vervoerd gewicht en het aantal tonkilometers gepubliceerd, beiden zowel nationaal als internationaal. Tevens wordt door CBS inzicht gegeven in de gemiddelde belading van een trein.

- *Bronnen*
  - Er is gebruik gemaakt van CBS data. De gebruikte data is voor de periode 2004 t/m 2015. Verdieping over bijv. het aantal gereden treinen over de Betuweroute en goederensoorten kan gevonden worden in de recente rapportage *Spoor in Cijfers*, 2015 van Railcargo en het onderzoek van Prorail *Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland, 2014 vergeleken met 2013*.

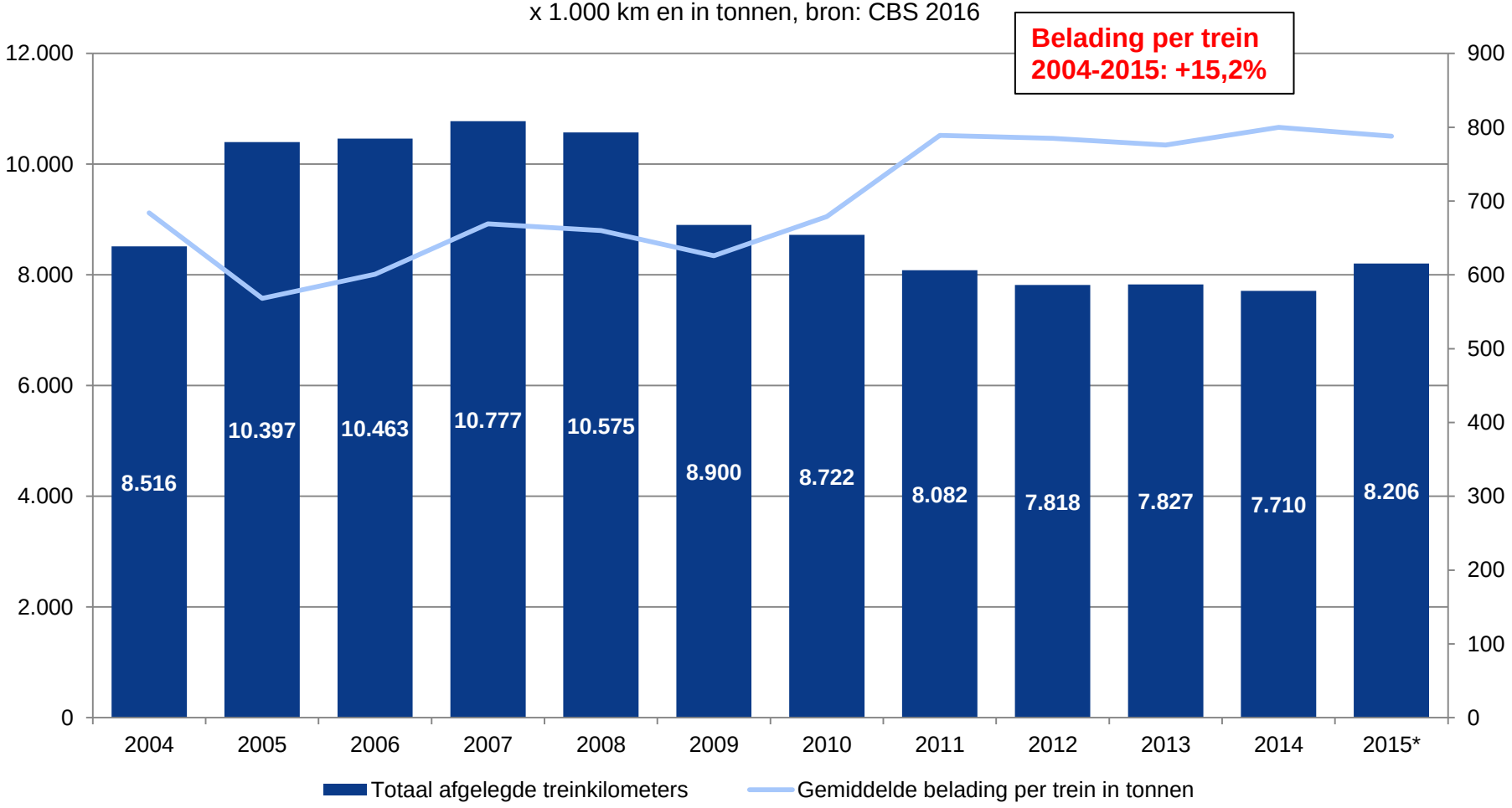
© Buck Consultants International, 2016

Ontwikkeling aantal treinkilometers spoorvervoer en gemiddelde belading 2004-2015

Buck Consultants International

Totaal afgelegde treinkilometers door goederentreinen en gemiddelde belading per trein in Nederland

x 1.000 km en in tonnen, bron: CBS 2016



© Buck Consultants International, 2016

Aantal treinen en gemiddelde belading spoorvervoer 2004-2015

Buck Consultants International

Jaar	Totaal afgelegde treinkilo-meters		Binnenlands	Aanvoer	Afvoer	Door-voer	Binnen-lands	Aanvoer	Afvoer	Doorvoer	Gemiddelde belading per trein
	x 1.000 km	% ontwik-keling	x 1.000 ton	x 1.000 ton	x 1.000 ton	x 1.000 ton	x mln.. tonkm	x mln.. tonkm	x mln.. tonkm	x mln.. tonkm	x tonnen
2004	8.516		5.988	7.159	20.042	520	1.236	1.128	3.415	52	**685**
2005	10.397	22,1%	6.213	8.242	20.012	542	1.073	1.348	3.439	55	**569**
2006	10.463	0,6%	5.880	8.223	22.611	553	1.116	1.292	3.824	58	**601**
2007	10.777	3,0%	5.553	8.940	24.734	1.473	1.195	1.456	4.358	206	**669**
2008	10.575	-1,9%	5.395	9.051	23.926	2.197	1.059	1.420	4.119	386	**660**
2009	8.900	-15,8%	4.558	7.487	19.361	2.188	941	1.082	3.194	361	**627**
2010	8.722	-2,0%	4.733	7.869	20.677	2.257	950	1.153	3.453	369	**679**
2011	8.082	-7,3%	5.568	8.301	23.478	1.827	971	1.220	3.863	324	**789**
2012	7.818	-3,3%	3.219	8.172	24.458	1.778	612	1.212	4.000	318	**786**
2013	7.827	0,1%	3.247	7.902	25.932	1.846	538	1.115	4.124	300	**776**
2014	7.710	-1,5%	3.267	8.519	26.251	1.330	542	1.243	4.159	226	**800**
2015	8.206	+6,4%	3.972	9.347	26.800	1.939	473	1.392	4.301	306	**788**

Gewichten o.b.v. bruto-plus gewichten

Bron: CBS 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
A12 Aantal treinen spoorvervoer per jaar

Buck Consultants International

- Het aantal afgelegde kilometers door goederentreinen op het Nederlandse spoornet is sinds 2008, mede door de economische dip, afgenomen van 10,6 (2008) naar 8,2 miljoen km in 2015. Dit is een daling van 22%. Deze daling vond vooral plaats in 2009, daarna is de teruggang verminderd. Een daling van het aantal gereden kilometers wordt niet alleen veroorzaakt door de economische crisis, maar ook door de opening van de Betuweroute. De afstand tussen R'dam en de Duitse grens is daardoor verkort met 25% doordat minder gebruik gemaakt hoeft te worden van de Brabantroute. In 2015 is enig herstel opgetreden, het aantal afgelegde kilometers nam ten opzichte van 2014 met 6,4% toe.
- Het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per beladen rit is ongeveer 155 km en dit zou betekenen dat er in 2015 ongeveer 52.000 spoorgoederenritten zijn gemaakt.
- Het gemiddeld aantal afgelegde kilometers daalt sinds 2008 sterker dan het volume aan spoorgoederenvervoer. Dit betekent dat het tonnage per rit de laatste jaren stijgende is. In de periode 2004 – 2014 is de gemiddelde belading van een trein met 17% toegenomen tot 800 ton. Dit kan meerdere redenen hebben, zoals een stijging van de beladingsgraad door bundeling, het staken van minder rendabele ritten en een groter aandeel (relatief zwaar) erts & kolenvervoer via het spoor (Betuweroute). In 2015 nam het tonnage per trein beperkt af tot 788 ton, waarschijnlijk door routering via de Brabantroute.
- Het aantal ritten op de Betuweroute is de laatste jaren gestagneerd op ca. 450-500 ritten per week, in totaal is dit bijna de helft van het aantal spoorgoederenvervoerritten in Nederland. Door werkzaamheden aan het spoor in Duitsland t.b.v. het derde spoor zijn er tijdelijk capaciteitsproblemen op de Betuweroute en wordt een deel van het goederenvervoer gerouteerd via andere grensovergangen bij Venlo en Oldenzaal. Dit zou vanaf 2015 hebben moeten leiden tot een stijging van het aantal gereden km 's en dit is in de statistiek zichtbaar.

© Buck Consultants International, 2016

A13 Aantal sluispassages containerbinnenvaart per jaar

Buck Consultants International

- *Toelichting*
  - Het aantal passages van container binnenvaartschepen bij de verschillende sluizen in Nederland wordt door Rijkswaterstaat jaarlijks bijgehouden.

- *Inhoud*
  - Deze indicator geeft inzicht in het aantal passages in de periode 2005 t/m 2014 op basis van RWS data. De cijfers betreffen de passages van container binnenvaart schepen. Overzicht wordt gegeven in een aantal relevante sluizen binnen het binnenvaart netwerk met een (internationale) corridorfunctie. Het figuur toont het verschil in sluispassages tussen 2013 en 2014 en geeft de grootteklasse weer. In de tabel staan de passages tussen 2005 en 2014 in detail weergegeven, de gegevens voor 2015 zijn nog niet beschikbaar.

- *Bronnen*
  - Gebruik wordt gemaakt van jaarlijkse publicaties van het aantal sluistellingen van Rijkswaterstaat op basis van het NIS systeem. De publicaties worden doorgaans niet openbaar gepubliceerd, maar zijn opvraagbaar. De data zijn tot en met 2014 beschikbaar.

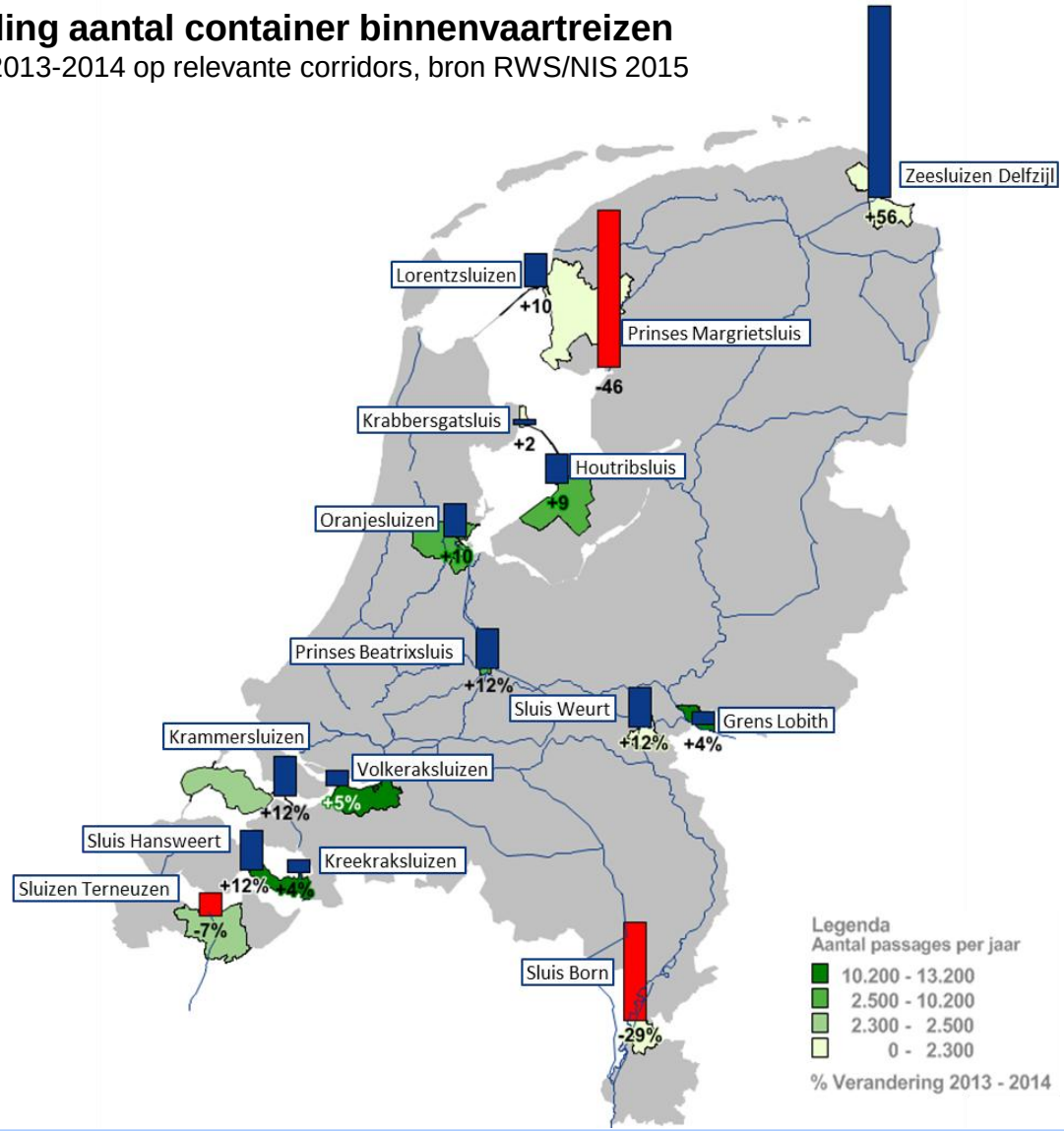
© Buck Consultants International, 2016

Ontwikkeling aantal container binnenvaartreizen per jaar 2013/2014

Buck Consultants International

Ontwikkeling aantal container binnenvaartreizen

Ontwikkeling 2013-2014 op relevante corridors, bron RWS/NIS 2015



© Buck Consultants International, 2016

Ontwikkeling sluispassages container binnenvaart per jaar

Buck Consultants International

Telpunt	Vaarwegnaam	Aantal scheepspassages container binnenvaart schepen										
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2005-2014
Rijnroute												
Lobith grens	Boven-Rijn	10.093	9.782	9.454	8.512	8.302	10.347	11.204	10.525	10.213	10.651	6%
Vaarroute Amsterdam – Delfzijl												
Zeesluizen Delfzijl	Eemskanaal	537	459	357	259	272	282	338	316	332	518	-4%
Prinses Margrietsluis	Prinses Margrietkanaal	1.087	911	731	542	587	737	1.097	1.327	1.574	856	-21%
Houtribsluis	IJsselmeer	1.987	1.760	1.263	1.106	1.127	1.240	1.768	2.053	2.328	2.526	27%
Oranjesluizen	Binnen-IJ	2.349	2.495	2.076	1.641	1.637	1.501	2.120	2.388	2.667	2.921	24%
Krabbersgatsluis	IJsselmeer	221	292	207	147	164	128	140	161	148	151	-32%
Lorentzsluizen	IJsselmeer	197	301	210	226	297	172	209	278	307	339	72%
Vaarroute Amsterdam - Antwerpen/Gent												
Prinses Beatrixsluis	Lekkanaal	6.450	6.596	5.916	5.308	5.288	5.128	5.705	5.284	4.911	5.484	-15%
Volkeraksluizen	Schelde-Rijnverbinding	13.704	13.350	13.175	11.668	11.999	12.619	13.255	12.432	12.467	13.151	-4%
Kreekraksluizen	Schelde-Rijnverbinding	11.690	11.333	11.040	9.962	9.924	10.535	11.147	10.073	9.834	10.221	-13%
Krammersluizen	Schelde-Rijnverbinding	1.420	2.000	2.149	1.489	1.523	1.555	1.416	1.958	2.056	2.301	62%
Sluis Hansweert	Kanaal door Zuid-Beveland	2.056	2.024	2.156	1.484	1.538	1.553	1.421	1.966	2.058	2.298	12%
Sluizen Terneuzen	Kanaal Gent-Terneuzen	3.304	3.410	2.982	2.256	2.332	2.561	2.712	2.817	2.501	2.338	-29%
Maasroute												
Sluis Weurt	Maas-Waalkanaal	1.139	1.154	1.455	1.389	1.168	1.481	1.492	1.556	2.024	2.261	99%
Sluis Born	Julianakanaal	70	105	65	26	33	45	94	104	102	72	3%
Totale corridor passages		56.304	55.972	53.236	46.015	46.191	49.884	54.118	53.238	53.522	56.088	-0,4%

Bron: RWS 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies A13 Aantal sluispassages binnenvaart containerschepen

Buck Consultants International

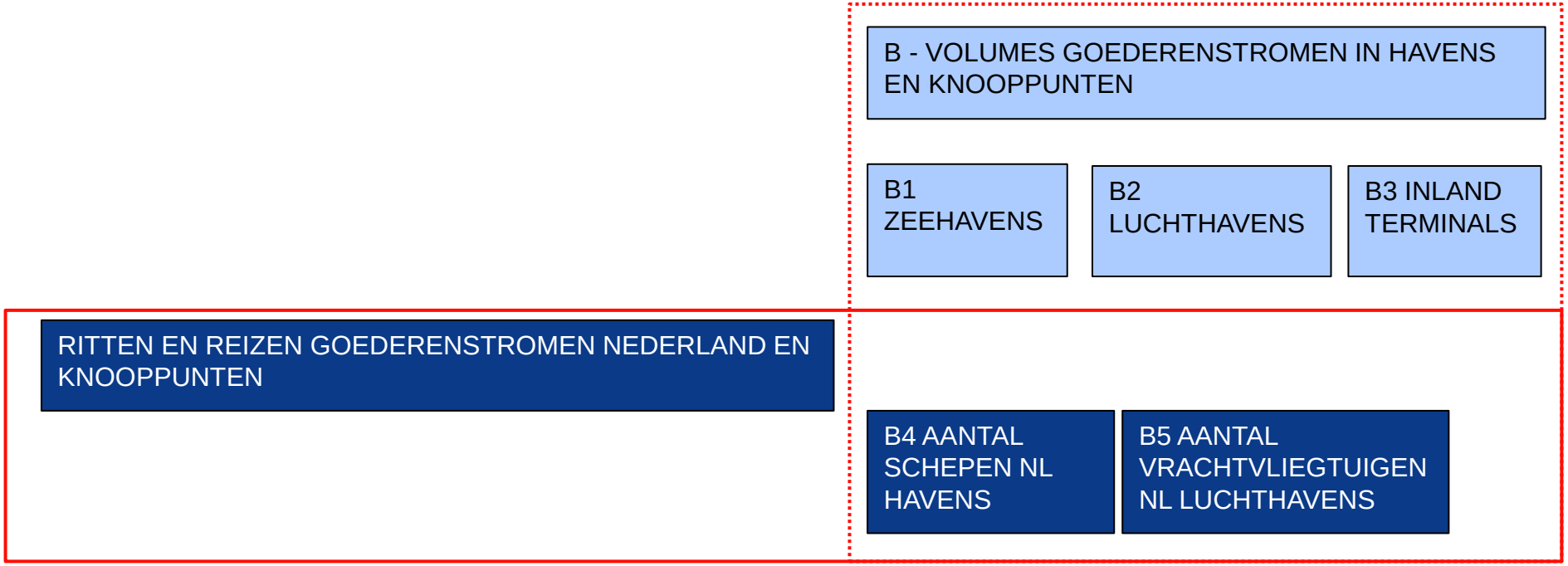
- Het aantal sluispassages van container binnenvaart schepen in relatie tot totaal aantal vervoerde containers per binnenvaart (zie A.4) geeft informatie over mogelijke schaalvergroting in de binnenvaart. Tussen 2005 en 2014 is bij de gekozen telpunten gemiddeld gezien een zeer beperkte daling van het aantal passages van container schepen gemeten. In een aantal tussenliggende jaren (2007-2010) was het aantal passages wel beduidend lager.
- Het totaal aantal vervoerde containers per binnenvaart van en naar Rotterdam nam tussen 2005 en 2014 met ongeveer 30% toe. Dit is een eerste indicatie dat het totaal aantal vervoerde containers per binnenvaartschip (scheepspassage) is toegenomen. Dit kan wijzen op een efficiëntere benutting van de schepen, maar ook een toegenomen schaalgrootte van de schepen.
- Er zijn wel grote verschillen in passages van containerschepen tussen verschillende sluizen Opvallend is de verdubbeling van het aantal passages bij de Sluis Weurt. Sluis Weurt is een belangrijke verbinding tussen de Maas en de Waal. Een mogelijke verklaring voor de verdubbeling is de realisatie van diverse container inland terminals langs de Maasroute en aan de Brabantse kanalen die het Maas-Waal kanaal gebruiken voor import- en exportstromen.
- Langs de vaarroute Amsterdam – Antwerpen – Gent zijn de Volkeraksluizen en Kreekraksluizen in aantal passages de meest gebruikte sluizen. Het totaal aantal passages bij deze sluizen is echter wel met respectievelijk 4% en 12% gedaald.
- Op de vaarroute Amsterdam – Delfzijl zijn in omvang de Oranjesluizen en de Houtribsluis de belangrijkste sluizen met de 2.000 à 3.000 containerbinnenvaart passages per jaar. Deze sluizen hebben in de periode 2005-2014 ook een stijging gekend van ongeveer 25%.
- In 2014 zijn diverse container terminals in Antwerpen verplaatst van de westoever naar de oost oever. Aangezien schepen die de oostoever moeten bereiken via het Nederlands kanaal Kreekraksluizen gaan heeft dit een positieve invloed op het aantal scheepspassages.

© Buck Consultants International, 2016

B Omvang goederenstromen in havens en terminals

Buck Consultants International

- Indicatoren:
  1 Overslagvolumes in zeehavens Benelux per jaar
  2 Overslagvolume luchthavens per jaar
  3 Overslagvolume inland terminals per jaar
  4 Aantal schepen in NL havens per jaar
  5 Aantal vrachtvliegtuigen op NL luchthavens per jaar



© Buck Consultants International, 2016

B1 Goederenstromen in de zeehavens Benelux

Buck Consultants International

- *Toelichting*
  - In de monitor van 2014 is in deze indicator o.a. inzicht gegeven in de omvang van de overslag in de zeehavens Amsterdam en Rotterdam op basis van NSTR. Deze tabellen zijn per 2010 door het CBS stopgezet. Sinds 2011 is de overslag naar verschijningsvorm inzichtelijk en deze zijn voor de Nederlandse zeehavens in indicator A4 weergegeven.
  - In deze Monitor zal voor de belangrijkste Benelux zeehavens - dit zijn Amsterdam/NZKG, Rotterdam, Antwerpen, Gent, Zeeland en Zeebrugge – het overslagvolume worden gegeven, onderverdeeld naar verschijningsvorm (droge bulk, natte bulk, containers, ro-ro/stukgoed).
- *Inhoud*
  - Allereerst wordt inzicht gegeven in aandeel overslag per zeehaven naar verschijningsvorm, door het totale tonnage per verschijningsvorm op te tellen en te delen door de totale overslagcijfers van de haven. Hiermee ontstaat per zeehaven een specialisatie naar verschijningsvormen. Daarnaast is als uitgangspunt de verschijningsvorm genomen en is de omvang per zeehaven opgeteld.
  - Daarnaast wordt in een infographic weergegeven hoe per zeehaven de ontwikkeling van het goederenvervoer tussen 2009 en 2015 is geweest. Ook zijn de totale volumes per verschijningsvorm opgeteld en wordt daarmee een generiek beeld gegeven van de overslagvolumes in alle Benelux havens. Het marktaandeel van de zeehavens wordt in indicator D8 voor de gehele Le-Havre range weergegeven.
- *Bronnen*
  - Er is gebruik gemaakt van de publicaties van de zeehavens zelf, de volumes die de havens publiceren zijn hoger dan Eurostat, omdat zeehavens het bruto-plus gewicht als maatstaf hanteren voor de overslag.

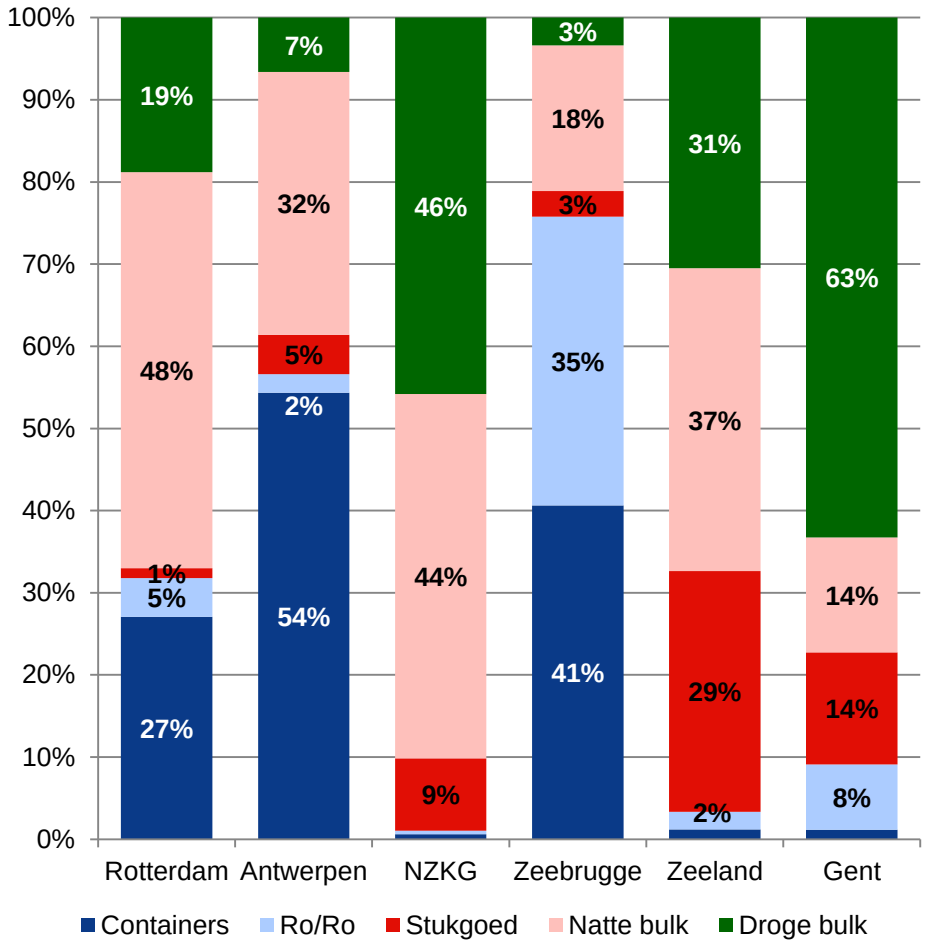
© Buck Consultants International, 2016

Overslagvolume Benelux zeehavens 2015

Buck Consultants International

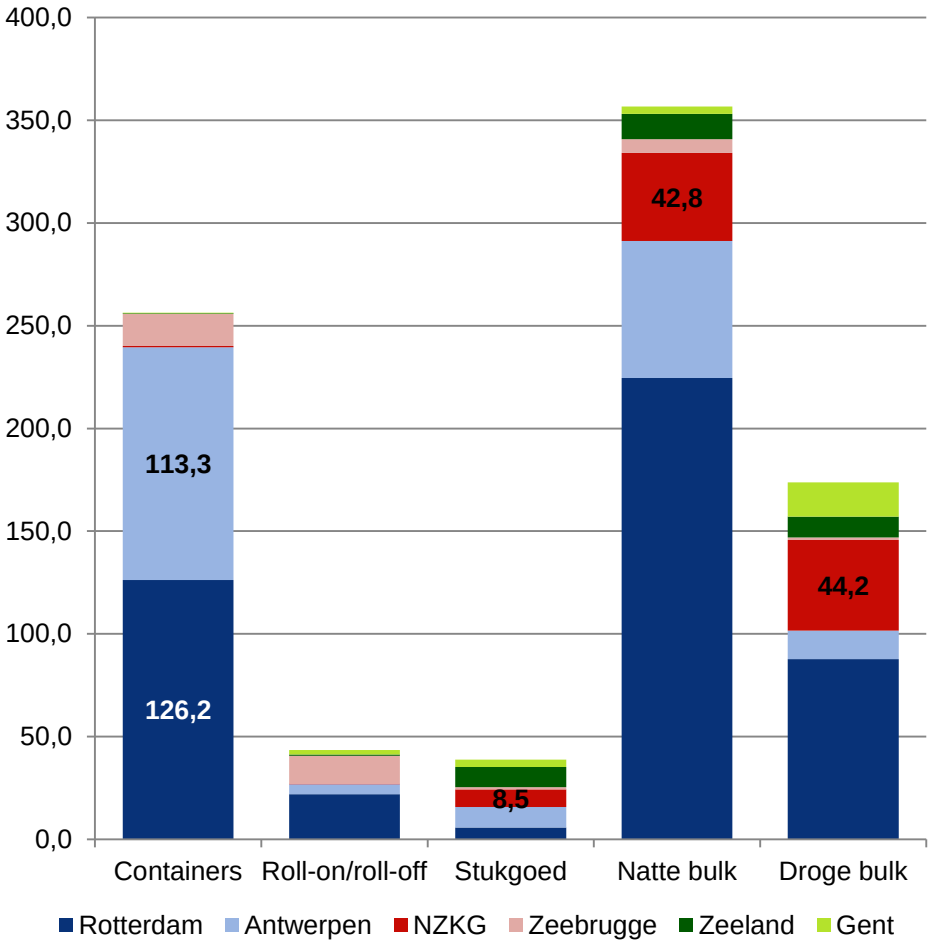
Aandeel verschijningsvorm in overslag per Benelux-haven 2015

Bron: Diverse zeehavens 2015



Aandeel verschijningsvorm in overslag per Benelux-haven in 2015

x mln. ton, bron: diverse zeehavens 2015



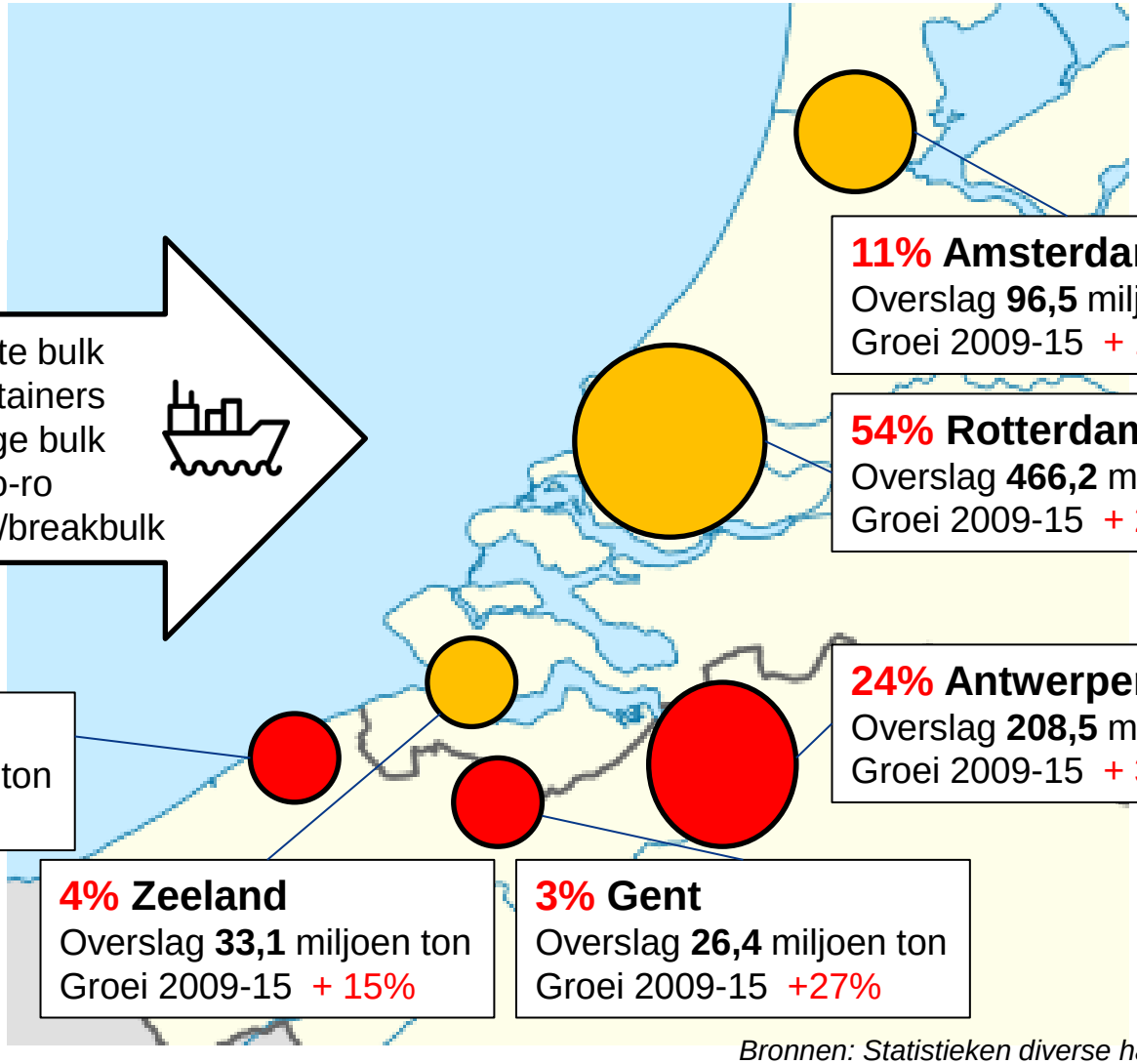
© Buck Consultants International, 2016

Overzicht trend groeiende overslag zeehavens Benelux

Buck Consultants International

869,1 miljoen ton in 2015*

41% Natte bulk
30% Containers
20% Droge bulk
5% Ro-ro
4% stukgoed/breakbulk



11% Amsterdam/NZKG
Overslag **96,5** miljoen ton
Groei 2009-15 + 11%

54% Rotterdam
Overslag **466,2** miljoen ton
Groei 2009-15 + 21%

24% Antwerpen
Overslag **208,5** miljoen ton
Groei 2009-15 + 32%

4% Zeebrugge
Overslag **38,4** miljoen ton
Groei 2009-15 - 14%

4% Zeeland
Overslag **33,1** miljoen ton
Groei 2009-15 + 15%

3% Gent
Overslag **26,4** miljoen ton
Groei 2009-15 +27%

** Volumes zeehavens hoger dan Eurostat omdat zeehavens gewicht containers e.d. meetellen in overslag*

Bronnen: Statistieken diverse havens 2015

© Buck Consultants International, 2016

Overslagvolume Benelux zeehavens

Buck Consultants International

Overslag in zeehavens, x mln. ton in 2015							
	Rotterdam	Antwerpen	NZKG	Zeebrugge	Zeeland	Gent	Totaal
Containers	126,2	113,3	0,6	15,6	0,4	0,3	256,4
Roll-on/roll-off	22,0	4,7	0,4	13,5	0,7	2,1	43,4
Stukgoed	5,7	10,0	8,5	1,2	9,7	3,6	38,7
Natte bulk	224,6	66,7	42,8	6,8	12,2	3,7	356,8
Droge bulk	87,7	13,8	44,2	1,3	10,1	16,7	173,8
Totaal 2015	466,2	208,5	96,5	38,4	33,1	26,4	869,1
	54%	24%	11%	4%	4%	3%	
Aandeel verschijningsvormen in overslag zeehavens 2015							
	Rotterdam	Antwerpen	NZKG	Zeebrugge	Zeeland	Gent	
Containers	27%	54%	1%	41%	1%	1%	
Ro/Ro	5%	2%	0%	35%	2%	8%	
Stukgoed	1%	5%	9%	3%	29%	14%	
Natte bulk	48%	32%	44%	18%	37%	14%	
Droge bulk	19%	7%	46%	3%	31%	63%	
Totaal 2015	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

Bron: diverse zeehavens 2015

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
B1 Overslagvolume Benelux zeehavens

Buck Consultants International

- Door per Benelux zeehaven de omvang van de overslag per verschijningsvorm te analyseren ontstaat een beeld van de focus die een zeehaven heeft. Zo valt op dat de zeehaven van Gent een sterke focus heeft in het droge bulk segment (63%). Naast de haven van Rotterdam heeft Zeeland een sterke focus op natte bulk. Zeeland kent ook een sterke focus op het stukgoed. Roro-verkeer is het speerpunt van de haven van Zeebrugge. Dit is niet vreemd, omdat de auto-industrie meer dan gemiddeld vertegenwoordigd is. Zo heeft Zeebrugge een dedicated terminal voor Toyota.
- Wanneer gekeken wordt naar de containeroverslag valt op dat Antwerpen en Rotterdam meer dan 93% van de totale overslag van containers voor hun rekening hebben. De positionering van de haven is mede bepalend voor de groei van de havens.
- Alle havens, behalve Zeebrugge, kennen tussen 2009 en 2015 een groei in overslag. Zo valt bij Zeebrugge bijvoorbeeld op dat er fors meer roro-verkeer (en in beperkte mate stukgoed) de haven heeft aangedaan, maar dat alle andere verschijningsvormen zijn afgenomen.
- Zowel Rotterdam als Antwerpen hebben sterk kunnen profiteren van de aantrekkende containermarkt. In Rotterdam nam daarnaast de droge bulk sterk toe. In Antwerpen steeg de natte bulk in dezelfde periode sterk. Ook in Amsterdam is de groei van het volume voor de helft toe te wijzen aan een toename van de overslag van droge bulk.
- Wanneer alle verschijningsvormen voor de Benelux zeehavens worden opgeteld valt op dat de overslag (o.b.v. tonnage) 41% natte bulk betreft, gevolgd door containers (30%) en droge bulk 20%. Roro en stukgoed/breakbulk maken resp. 5% en 4% deel uit. In 2015 realiseerden de Benelux havens een totale overslag van 869,1 miljoen ton. Ten opzichte van EU-28 (data 2014) hebben de Benelux havens een marktaandeel in de totale overslag van 23%.

© Buck Consultants International, 2016

B2 Overslagvolume luchthavens per jaar

Buck Consultants International

- *Toelichting indicator*
  - Het grootste gedeelte van het vervoer per lucht in Nederland gaat via de luchthaven Schiphol (97%). In deze indicator wordt een nadere verbijzondering gegeven van de behandelde luchtvracht via Schiphol

- *Inhoud*
  - In deze indicator wordt gefocust op de belangrijkste herkomst en bestemmingsrelaties die Schiphol wereldwijd heeft op het gebeid van vracht, en de ontwikkelingen over de tijd in deze herkomst- en bestemmingsrelaties.

- *Bronnen*
  - Er is gebruik gemaakt van databronnen van CBS via Statline.
  - Tevens is gebruik gemaakt van de gepubliceerde gegevens van luchthaven Schiphol via Traffic Review en de Verkeer en Vervoerscijfers.
  - Cijfers vanaf 2002 t/m 2015 zijn hierbij gebruikt.

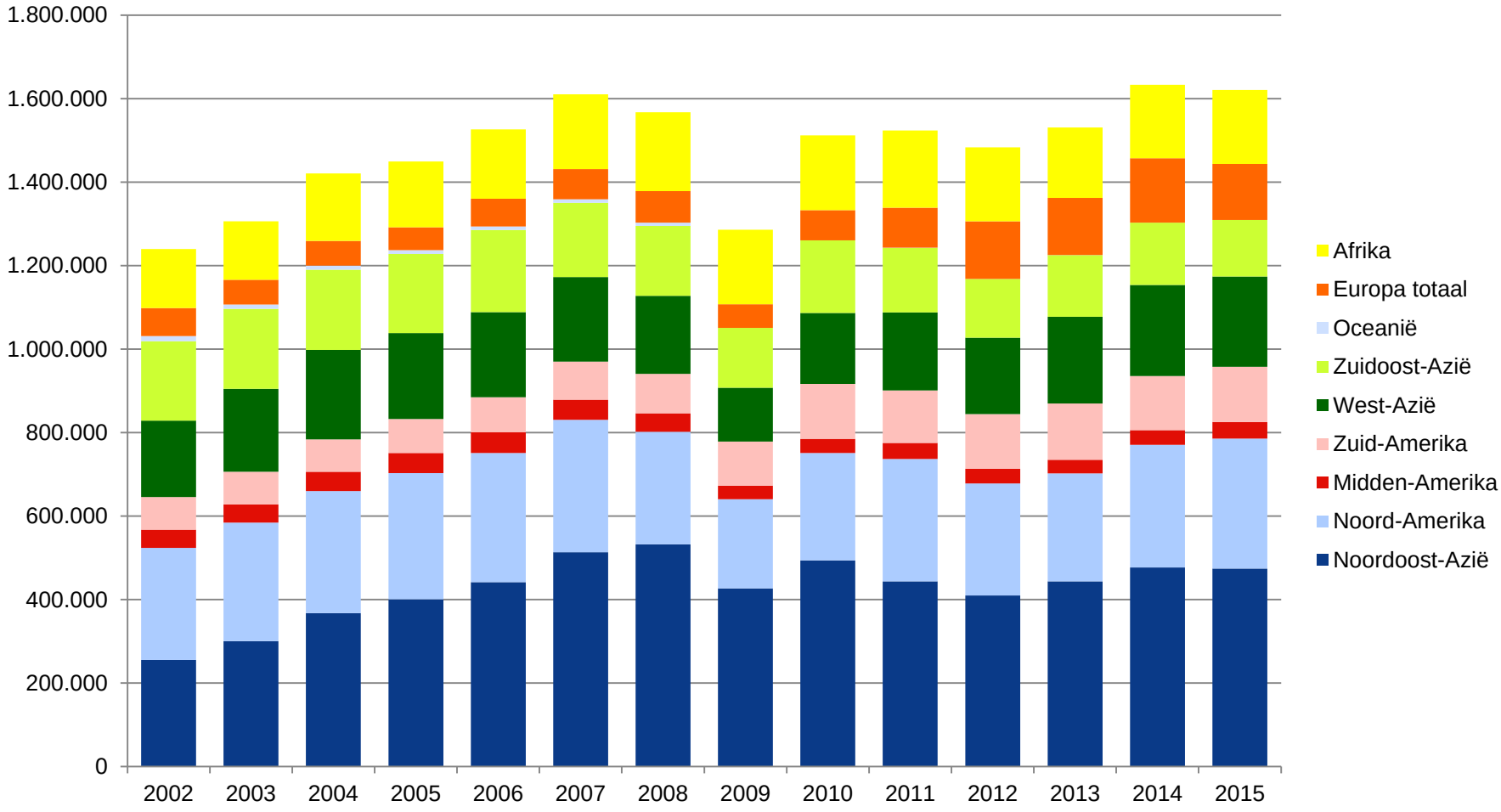
© Buck Consultants International, 2016

Herkomst / Bestemmingen goederen Schiphol naar werelddelen

Buck Consultants International

Herkomst / bestemming luchtvracht goederen op Schiphol per regio 2002-2015

x tonnen, bron CBS 2016



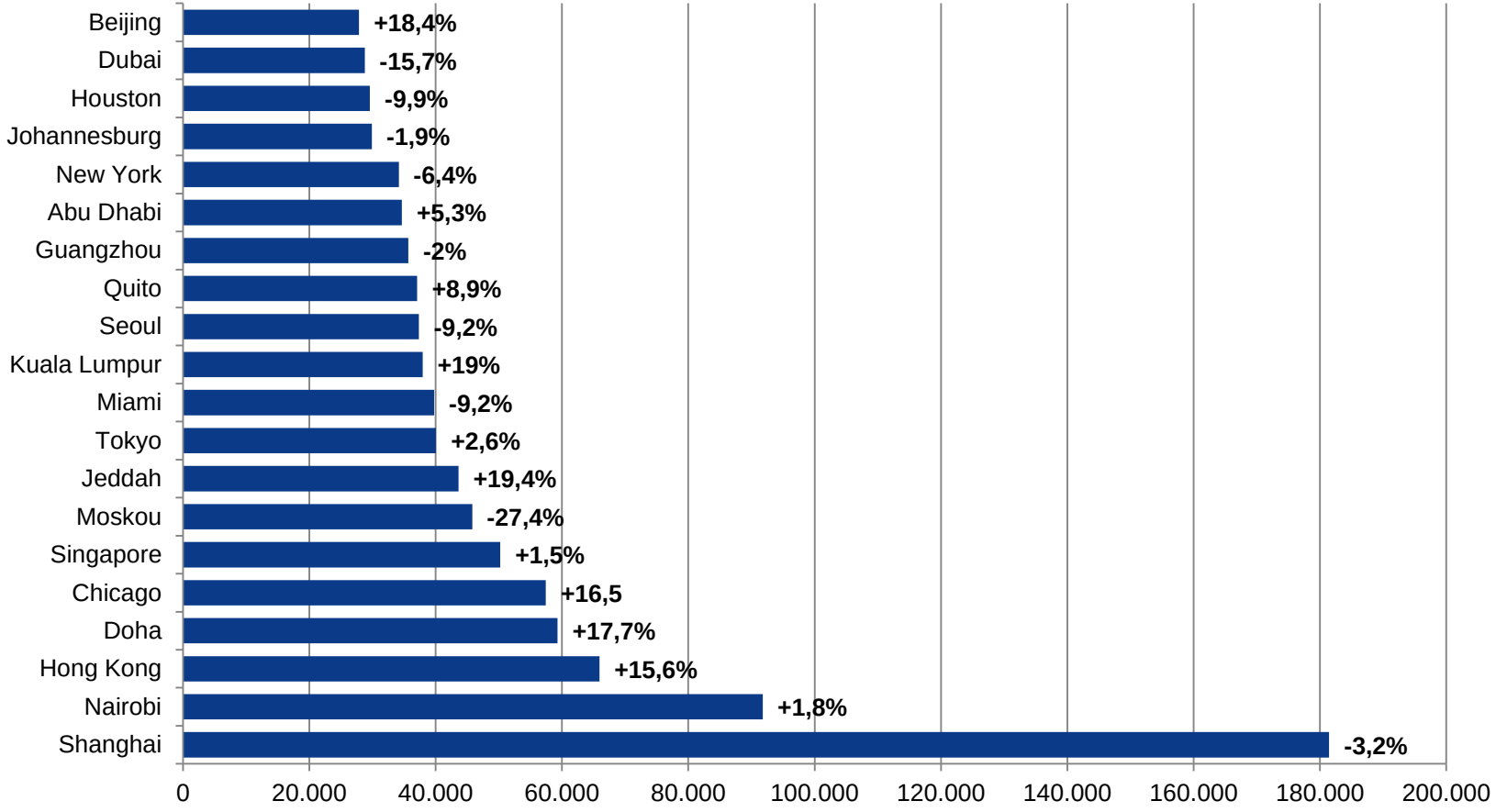
© Buck Consultants International, 2016

Herkomst / Bestemmingen goederen Schiphol top 20 steden

Buck Consultants International

Top-20 van belangrijkste herkomsten/bestemmingen luchtvracht Schiphol 2015

In tonnen en % wijziging t.o.v. 2014, bron: Schiphol Traffic Review 2015



© Buck Consultants International, 2016

Belangrijkste herkomst/bestemmingen vracht Schiphol naar (delen van) continenten

Buck Consultants International

X 1.000 ton	Alle goederen naar herkomst/ bestemming	Europa totaal	Afrika	Noord-Amerika	Midden-Amerika	Zuid-Amerika	West-Azië	Zuidoost-Azië	Noordoost-Azië	Oceanië
2002	1.240	67	141	269	43	48	183	191	255	12
2003	1.306	59	140	284	44	45	198	192	301	10
2004	1.421	59	162	293	46	51	215	192	367	9
2005	1.450	55	158	302	48	47	206	190	401	9
2006	1.527	67	166	310	50	51	204	197	442	8
2007	1.610	73	179	317	48	60	202	178	514	8
2008	1.568	75	189	270	44	60	187	167	532	8
2009	1.286	57	179	213	33	50	129	144	427	-
2010	1.512	72	179	257	34	58	170	174	494	0
2011	1.524	96	185	293	38	56	187	154	444	0
2012	1.483	138	177	268	35	46	183	140	410	-
2013	1.531	137	169	259	32	42	208	148	444	0
2014	1.633	154	176	294	35	44	218	149	477	-
2015	1.621	134	177	311	39	44	216	135	475	0

Hoeveelheid x 1.000 ton

Bron: CBS 2016

© Buck Consultants International, 2016

Herkomst bestemmingen Schiphol naar top 20 steden

Buck Consultants International

Ranking 2015	Vliegveld	Volume in tonnen	% wijziging t.o.v. 2014
1	Shanghai	181.453	-3,2%
2	Nairobi	91.771	1,8%
3	Hong Kong	65.921	15,6%
4	Doha	59.290	17,7%
5	Chicago	57.435	16,5%
6	Singapore	50.224	1,5%
7	Moskou	45.780	-27,4%
8	Jeddah	43.608	16,4%
9	Tokyo	40.052	2,6%
10	Miami	39.753	-9,2%
11	Kuala Lumpur	37.928	19,0%
12	Seoul	37.356	-9,2%
13	Quito	37.073	8,9%
14	Guangzhou	35.660	-2,0%
15	Abu Dhabi	34.663	5,3%
16	New York	34.156	-6,4%
17	Johannesburg	29.897	-1,9%
18	Houston	29.586	-9,9%
19	Dubai	28.781	-15,7%
20	Beijing	27.852	18,4%

Bron: Traffic Review 2015

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
B2 Overslagvolume luchthavens per jaar

Buck Consultants International

- Het luchtvrachtvolume, verdeeld in herkomst en bestemmingsrelaties is in de periode 2002 – 2015 structureel gewijzigd. De groei van het luchtvrachtvervoer wordt vooral buiten Europa gerealiseerd. Binnen Europa nam de groei van het luchtvrachtvervoer tussen 2002 en 2015 toe met ongeveer 67.000 ton. Buiten Europa groeide het luchtvrachtvervoer ruim 3x zoveel, namelijk 267.000 ton. Binnen Europa kwam de groei bijna volledig op het conto van niet EU-landen. Toch neemt het aandeel Europees vervoer toe van 5% aandeel in 2002 tot 8% aandeel in 2015. Europa blijft dus een belangrijke herkomst of bestemming voor vrachtvervoer.
- Buiten Europa wordt de groei vooral gerealiseerd in Noordoost Azië. Het relatieve belang van deze regio groeide van 21% in 2002 tot 29% in 2015. Ook West-Azië nam in omvang toe tot 216 duizend ton goederen, maar groeide minder dan gemiddeld. Zuidoost-Azië kent sinds 2007 een sterke daling en is de laatste jaren redelijk stabiel rond 140 duizend ton aan goederen. Een mogelijke verklaring voor de afname van het goederenvervoer is de Aziatische financiële crisis. Echter is het opvallend dat nog geen herstel is opgetreden aangezien landen als Maleisië en Vietnam de laatste jaren een BBP groei laten zien van ongeveer 5%.
- 2014 was voor Schiphol qua omvang het beste jaar ooit. In 2015 nam het vrachtvolume met een kleine 1% af. De daling werd vooral veroorzaakt door een daling van de overslag van en naar Europa en Zuidoost Azië. Significante groei werd gerealiseerd op routes van en naar Noord-Amerika. De aantrekkende economie in Noord-Amerika kan daarbij een factor zijn.
- Wanneer gekeken wordt naar de top-20 van individuele steden als luchtvrachtherkomst of -bestemming blijkt dat Shanghai in omvang de belangrijkste handelspartner is met ruim 181 duizend ton. De nummer twee, Nairobi, volgt op afstand met ruim 91 duizend ton. De relatie met Nairobi is groot vanwege de bloemenimport. De top drie wordt gecomplementeerd met Hong Kong. De grootste daler is de handel op Moskou. In 2015 waren de economische sancties ingesteld en dit effect is direct zichtbaar (-27,4%). De meeste overige Europese luchtvracht wordt getruckt.

© Buck Consultants International, 2016

B3 Overslagvolume inland terminals per jaar

Buck Consultants International

- Toelichting indicator
  - Inland terminals zijn belangrijke schakels in de intermodale logistieke keten. Via deze indicator wordt inzicht gegeven in de ontwikkeling van het overslagvolume van Inlandterminals. Overslag op inland terminals betekent in Nederland vooral spoor en binnenvaart overslag, vaak naar de weg voor het voor/natransport naar de eindbestemming.

- *Inhoud*
  - De overslag op terminals voor de binnenvaart in TEU zijn bepaald aan de hand van de jaarlijkse publicatie van CBS Maatwerk en de sluistellingen van Rijkswaterstaat via het NIS systeem. Het NIS systeem prevaleert boven CBS Maatwerk.
  - Voor het overslagvolume op spoorterminals zijn de aantallen containers omgerekend naar TEU's door middel van de omrekenfactor x1,8. Er is geen systematische inzage in het bulkvolume dat per spoor via inlandterminals wordt overgeslagen.

- *Bronnen*
  - Om te bepalen welk volume in inlandterminals via het spoor wordt overgeslagen is gebruik gemaakt van Rail Cargo, Spoor in Cijfers 2015. Deze cijfers zijn jaarlijks beschikbaar vanaf 2009. Er zijn van enkele spoor terminals geen overslagcijfers bekend (Amsterdam, Moerdijk). Ook wordt geen rekening gehouden met de spoorterminals net over de grens met Duitsland, namelijk Emmerich en Bad-Bentheim, die wel een sterk Nederlands verzorgingsgebied kennen.
  - Voor de binnenvaartoverslag in TEU is gebruik gemaakt van CBS Maatwerk. De gegevens zijn daarnaast aangevuld met sluistellingen van RWS/NIS. Cijfers zijn jaarlijks beschikbaar vanaf 2011.

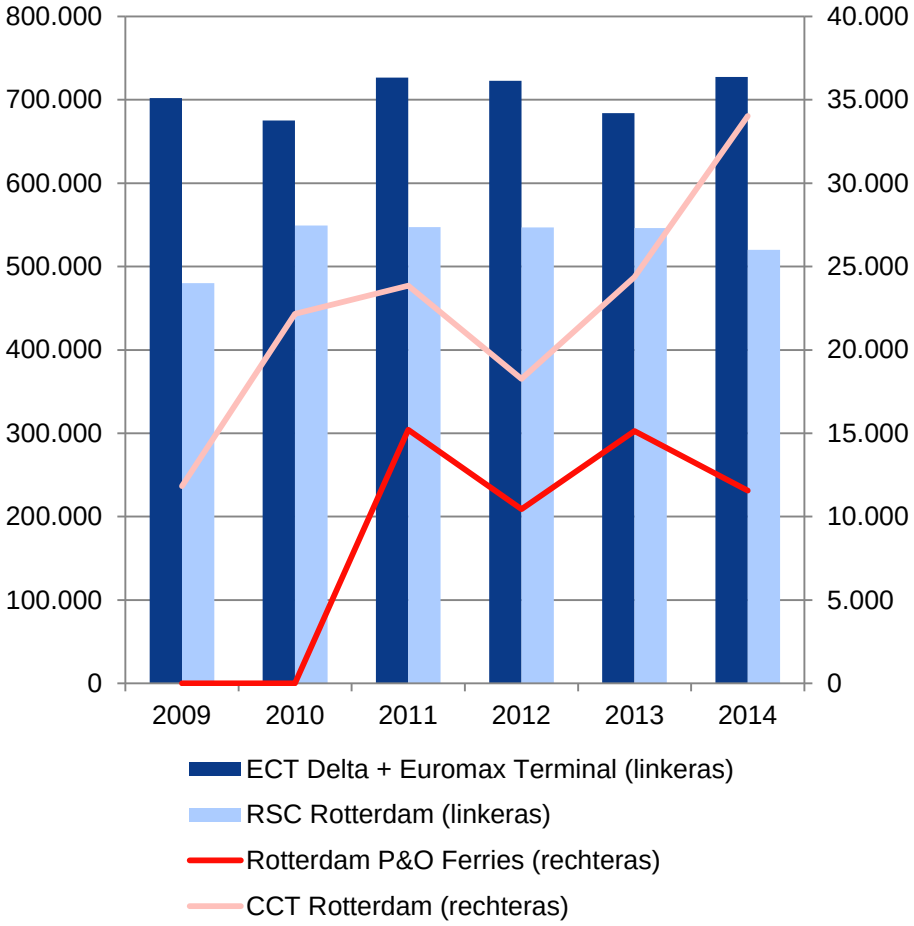
© Buck Consultants International, 2016

Overslag Spoorvervoer via Inland Terminals

Buck Consultants International

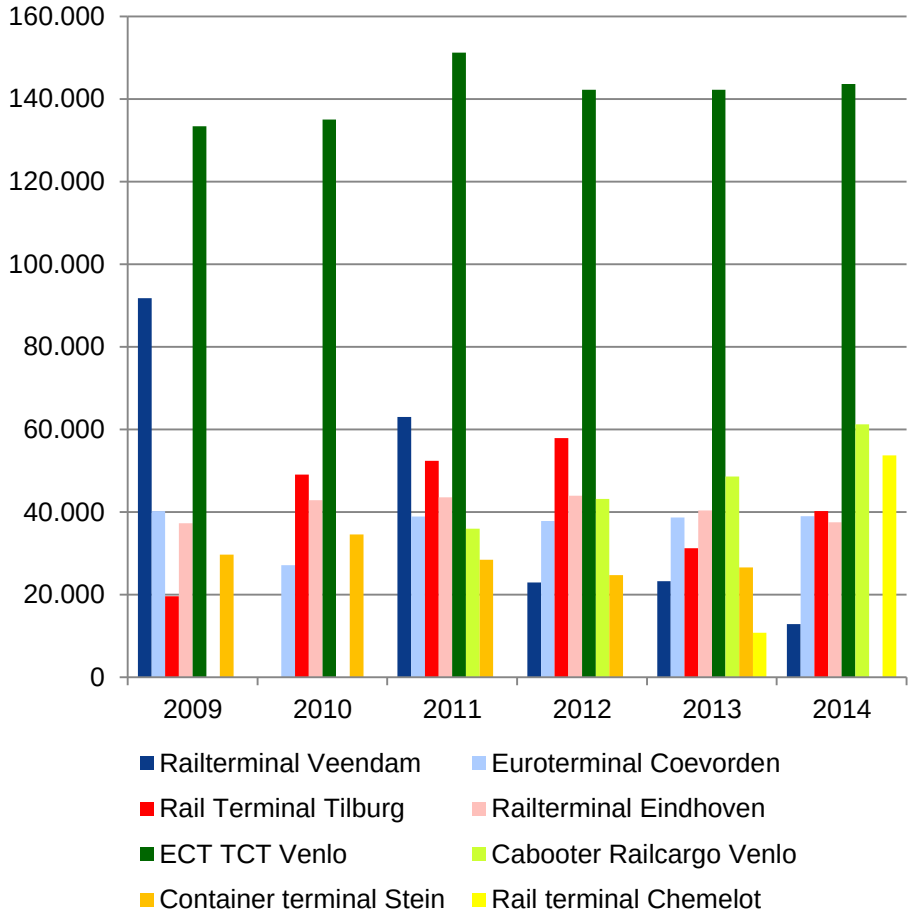
Intermodaal spoorvervoer via Inland Terminals in haven Rotterdam

Rotterdamse terminals x TEU
Bron: Railcargo, spoor in cijfers 2015



Intermodaal vervoer via Inland Terminal in achterland

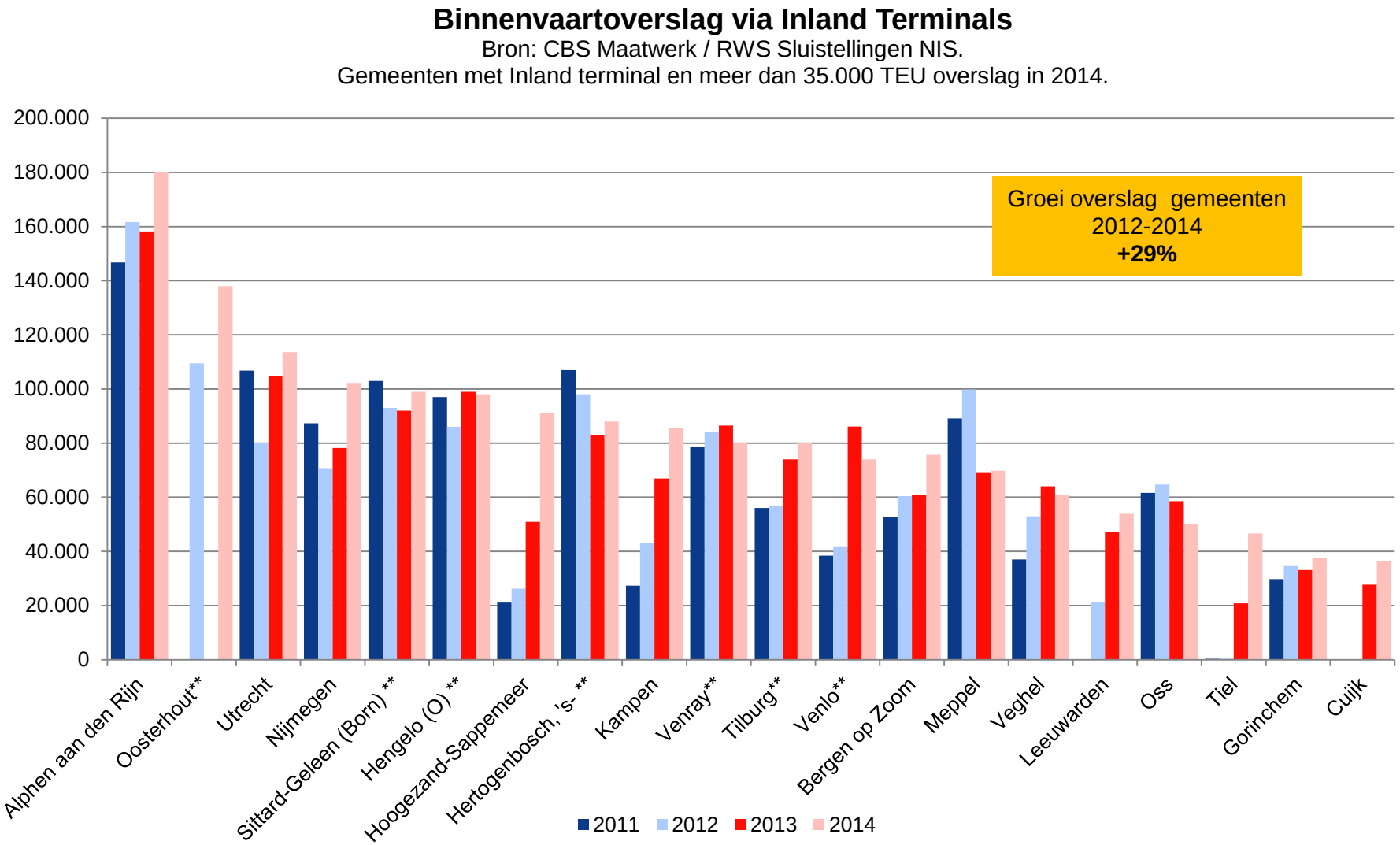
x TEU
Bron: Railcargo, spoor in Cijfers 2015



© Buck Consultants International, 2016

Overslag Binnenvaart via Inland Terminals

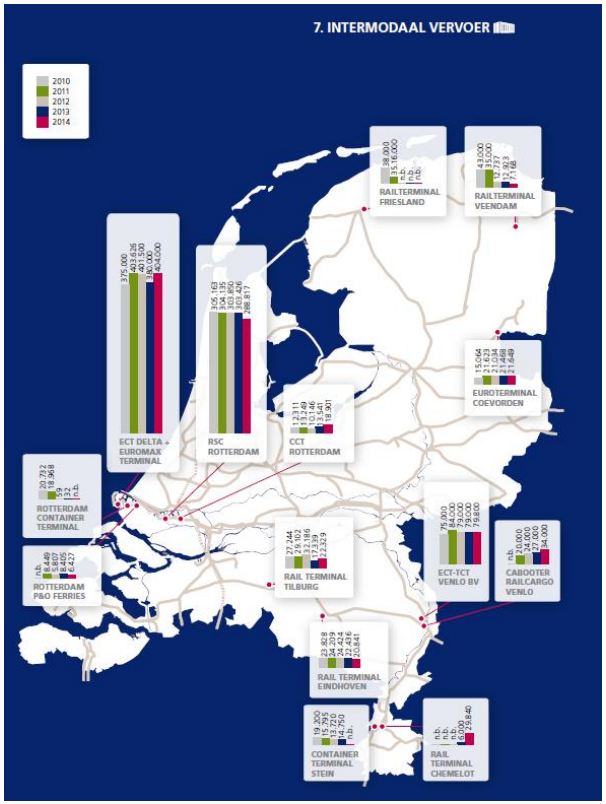
Buck Consultants International



© Buck Consultants International, 2016

Overslag Spoorvervoer via Inland Terminals

	Intermodaal spoorvervoer (in TEU's)					
Terminal	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
ECT Delta + Euromax Terminal	702.000	675.000	726.527	722.700	684.000	727.200
RSC Rotterdam	480.085	549.293	547.443	546.930	546.167	519.871
CCT Rotterdam	11.826	22.160	23.848	18.263	24.374	34.022
Railterminal Veendam	91.800	n.b.	63.000	22.927	23.261	12.902
Euroterminal Coevorden	40.248	27.115	38.921	37.861	38.642	38.968
Rail Terminal Tilburg	19.642	49.039	52.384	57.935	31.210	40.192
Railterminal Eindhoven	37.312	42.890	43.576	43.963	40.385	37.514
ECT TCT Venlo	133.380	135.000	151.200	142.200	142.200	143.640
Rotterdam P&O Ferries	n.b.	n.b.	15.208	10.453	15.129	11.569
Container terminal Stein	29.700	34.560	28.431	24.696	26.550	n.b.
Cabooter Railcargo Venlo		n.b.	36.000	43.200	48.600	61.200
Rail terminal Chemelot	0	n.b.	0	0	10.800	53.712
Totaal	**1.545.993**	**1.535.058**	**1.726.538**	**1.671.127**	**1.631.318**	**1.680.790**



Bron: Railcargo, Spoor in Cijfers 2015

© Buck Consultants International, 2016

Overslag Binnenvaart via Inland Terminals

Buck Consultants International

Overslag Binnenvaart in TEU's inland terminals					
	2011	2012	2013	2014	% binnenvaart 2012-2014
Alphen aan den Rijn	146.771	161.616	158.183	180.045	+23%
Oosterhout**	n.b.	109.500	n.b.	138.000	+26%
Utrecht	106.753	80.101	104.888	113.567	+6%
Nijmegen	87.362	70.764	78.195	102.260	+17%
Sittard-Geleen (Born) **	103.000	93.000	92.000	99.000	-4%
Hengelo (O) **	97.000	86.000	99.000	98.000	+1%
Hoogezand-Sappemeer	21.140	26.243	50.938	91.109	+331%
Hertogenbosch, 's- **	107.000	98.000	83.000	88.000	-18%
Kampen	27.342	42.982	66.952	85.432	+212%
Venray**	78.532	84.125	86.521	80.000	+2%
Tilburg**	56.000	57.000	74.000	80.000	+43%
Venlo**	38.468	41.875	86.152	74.000	+92%
Bergen op Zoom	52.580	60.447	60.848	75.682	+44%
Meppel	89.116	99.782	69.222	69.855	-22%
Veghel**	37.000	53.000	64.000	61.000	+65%
Leeuwarden	0	21.189	47.217	53.894	+114%
Oss	61.603	64.728	58.511	50.015	-19%
Tiel	353	405	20.875	46.586	+123%
Totaal	1.139.895	1.285.402	1.361.371	1.660.498	+29%

Opgenomen zijn gemeenten met inland terminal en meer dan 35.000 TEU overslag in 2014.
(**) Cijfers o.b.v. Sluistellingen RWS/NIS 2015

Bron: CBS Maatwerk (2015), aangevuld met sluistellingen RWS/NIS, 2015.

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
B3 Overslagvolume inland terminals per jaar

Buck Consultants International

- Zoals bij indicator A2 is opgemerkt is het spoorvervoer in Nederland vooral internationaal georiënteerd. Het binnenlands spoorvervoer maakt minder dan 10% uit van het totale spoorvervoer. Inlandterminals fungeren als schakel om deze stromen te verwerken. Voor het spoorvervoer is een indeling gemaakt van (1) Rotterdamse terminals, die vooral gericht zijn op de internationale stromen (m.n. Euromax en RSC) en grote volumes behandelen, en (2) het intermodale spoorvervoer vanuit achterlandterminals, waarbij binnenlands spoorvervoer vaak een groter deel uitmaakt.
- Het is niet goed mogelijk om uitspraken te doen m.b.t. de totale omvang van de goederenstromen voor alle inland terminals, omdat er teveel data ontbreken of niet volledig zijn. Er is geen duidelijke trend waarneembaar o.b.v. de data die wel beschikbaar is. Wat spoor betreft kennen de terminals in Friesland en Veendam sinds 2015 geen overslag meer, maar er zijn nieuwe spoordiensten opgezet in Venlo (Cabooter) en Chemelot. Ook heeft het Havenbedrijf Rotterdam aangekondigd te starten met een specifiek incubatorprogramma om bedrijven te faciliteren met het ontwikkelen van spoordiensten. Rotterdam wil met name de Zuid-Duitse markt beter bedienen en ziet kansen voor het spoorproduct. Tussen 2009 en 2014 is de omvang van het overgeslagen aantal TEU's van alle spoor inland terminals toegenomen met ongeveer 135.000 TEU tot bijna 1,7 miljoen TEU.
- Naast het spoorvervoer behandelen inlandterminals ook binnenvaartvolumes. In totaal is de overslag in TEU binnen de top 18 gemeenten met een inland terminal tussen 2012 en 2014 met 29% toegenomen. Recent nieuwe initiatieven en investeringen in bijvoorbeeld Tiel, Kampen, Cuijk en Nijmegen stuwen deze ontwikkeling, en de groei van de markt lijkt nog niet verzadigd.

© Buck Consultants International, 2016

B4 Aantal schepen in haven Rotterdam per jaar

- *Toelichting indicator*
  - Bij indicator A.4 is inzicht gegeven in de omvang van de zeevaart voor Nederland en voor de 5 grootste zeehavens. Bij indicator B1 is ingegaan op de zwaartepunten van Benelux havens naar verschijningsvorm. In deze indicator wordt ingegaan op de ontwikkeling van het aantal en type schepen dat de haven van Rotterdam aan doet.

- *Inhoud*
  - Door de omvang van de zeevaart te delen door het aantal scheepsreizen kan een indicatie worden gegeven voor de belading(sgraad) van de zeevaart. De indeling van het aantal en type schepen vindt plaats naar verschijningsvorm van de vervoerde goederen (containers, droge en natte lading en break bulk/roll-on roll-off).

- Bronnen
  - CBS publiceert via Statline het aantal reizen van schepen nog niet structureel. Wel is in 2014 een maatwerktabel opgeleverd dat inzicht geeft in de schaalvergroting van de zeevaart. Daarnaast publiceert de haven van R'dam zelf vanaf 2012 cijfers over het aantal reizen (calls) naar verschijningsvorm en grootteklasse. Een aanname is dat schaalvergroting het eerste zichtbaar is in R'dam. Eventuele conclusies over mogelijke schaalvergroting kunnen echter niet 1 op 1 worden gegeneraliseerd voor alle zeehavens.

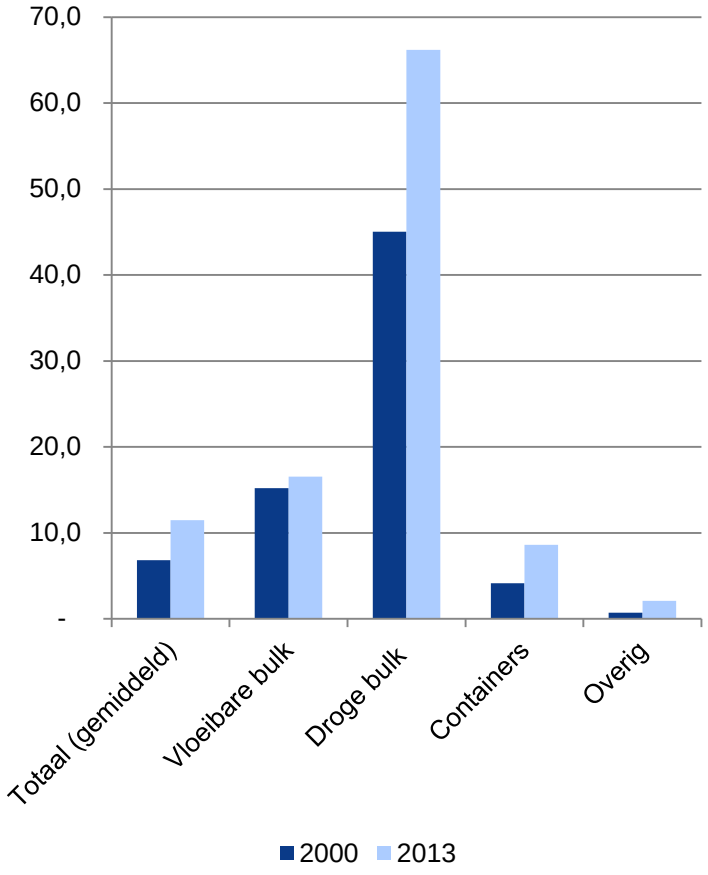
© Buck Consultants International, 2016

Indicatie belading Zeeschepen van /naar Rotterdam

Buck Consultants International

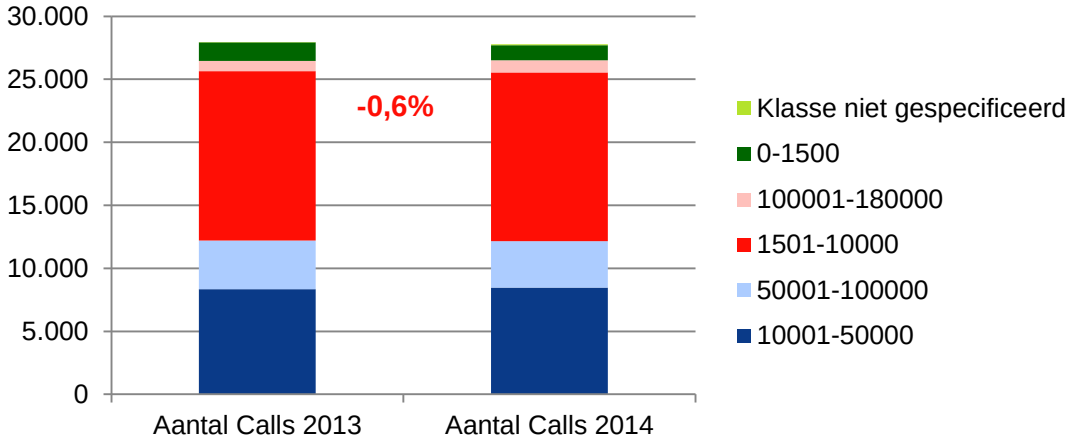
Aangevoerd gewicht per binnengekomen zeeschip Rotterdam

2000-2013, in 1.000 ton, bron: CBS maatwerk 2014



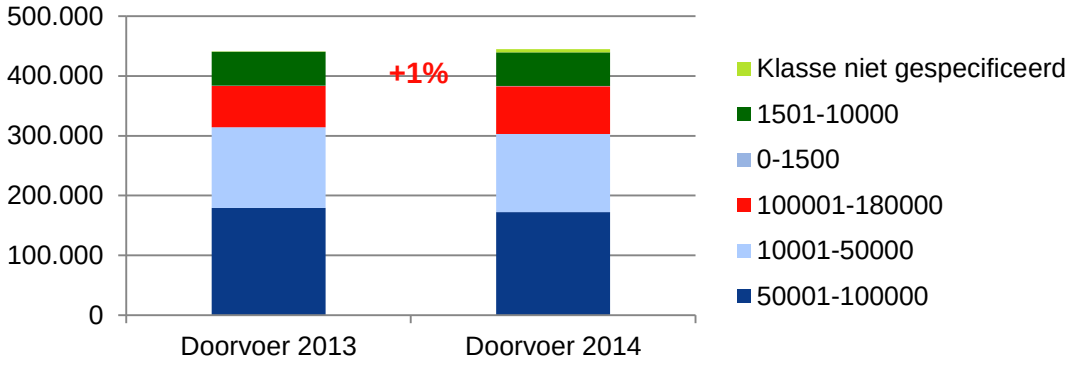
Aantal Calls schepen in Rotterdam

Naar vaarklasse (GT-class) o.b.v. totaal zeegaande schepen
Bron: Port of Rotterdam 2015



Aantal calls schepen op doorvoer in Rotterdam

x 1000 ton naar vaarklasse (GT-class) o.b.v. totaal zeegaande schepen
Bron: Port of Rotterdam 2015



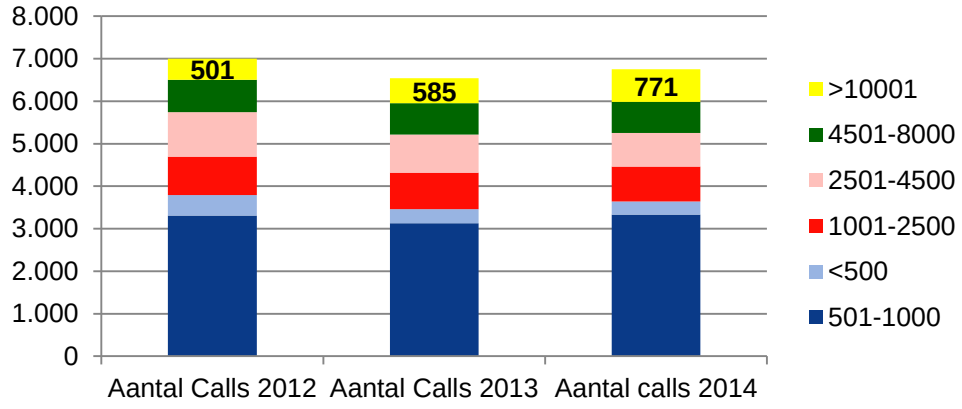
© Buck Consultants International, 2016

Aantal schepen naar verschijningsvorm Rotterdam

Buck Consultants International

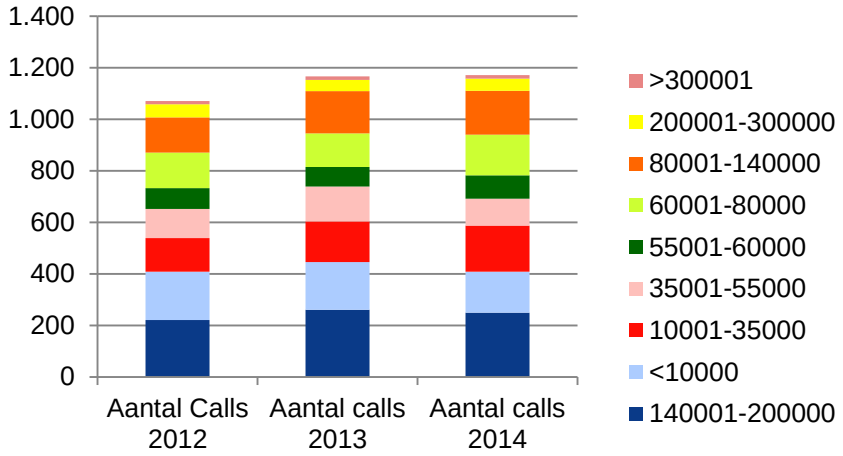
Aantal calls Containerschepen naar Scheepsgrootte Rotterdam

Naar TEU klasse, bron: Port of Rotterdam 2015



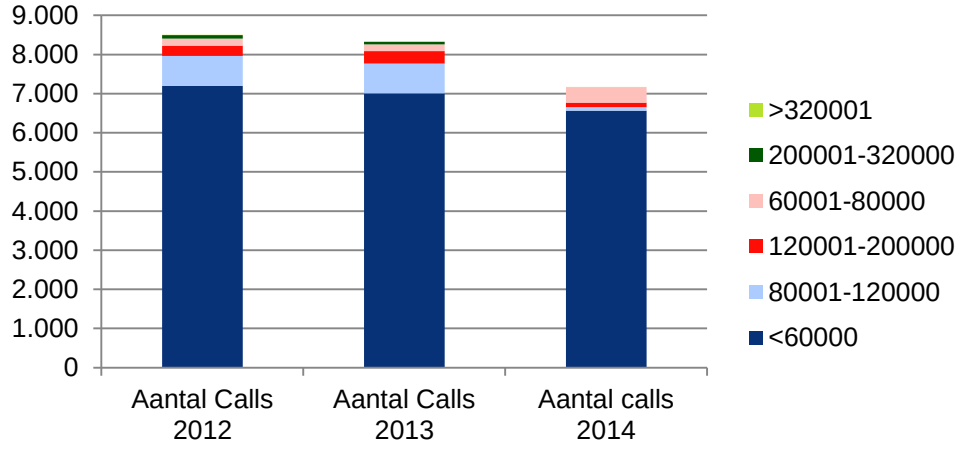
Aantal calls schepen Droge Lading

Naar DWT-klasse, bron: Port of Rotterdam 2015



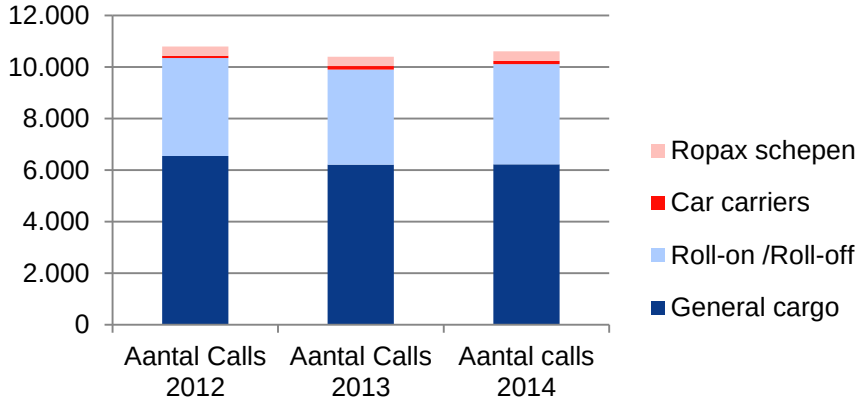
Aantal calls schepen Vloeibare bulk

Naar DWT-klasse, bron: Port of Rotterdam 2015



Aantal Calls schepen Break bulk en Roll-on Roll-off

Bron: Port of Rotterdam 2015



© Buck Consultants International, 2016

Gemiddeld gewicht lading zeeschepen Rotterdam

Buck Consultants International

Aangevoerd gewicht per binnengekomen schip, 2000 en 2013 (NL)					
	Totaal (gemiddeld)	Vloeibare bulk	Droge bulk	Containers	Overig
	Gewicht x1.000 ton				
2000	6,8	15,2	45,1	4,1	0,7
2013	11,5	16,5	66,2	8,6	2,1
% toename aangevoerd gewicht	68,2%	8,7%	46,9%	109%	186,6%

Bron: CBS 2014, maatwerk

Aantal schepen in haven Rotterdam	2013		2014	
Klasseindeling	Aantal Calls	Doorvoer	Aantal Calls	Doorvoer
Gross Tonnage Class		x 1.000 ton		x 1.000 ton
• 0-1.500	1.467	686	1.199	634
• 1.501-10.000	13.455	56.351	13.396	55.909
• 10.001-50.000	8.352	134.661	8.458	130.801
• 50.001-100.000	3.845	179.309	3.697	172.293
• 100.001-180.000	808	69.398	959	79.679
• Klasse niet gespecificeerd	19	59	81	5.418
Totaal	27.947	440.464	27.790	444.733

Bron: Port of Rotterdam 2015

© Buck Consultants International, 2016

Aantal schepen (in calls) naar verschijningsvorm Rotterdam

Buck Consultants International

Containers	Scheepsgrootte naar TEU klasse		
	Aantal Calls		
Klasseindeling	2012	2013	2014
<500	484	333	306
501-1.000	3.311	3.129	3.333
1.001-2.500	899	858	827
2.501-4.500	1.047	897	791
4.501-8.000	761	737	724
8.001-10.000	630	546	494
>10.001	501	585	771
Totaal	7.633	7.085	7.246

Droge Lading	Droge lading naar DWT-klasse 2012-2014		
	Aantal Calls		
Klasseindeling	2012	2013	2014
<10.000	187	185	160
10.001-35.000	131	157	178
35.001-55.000	113	136	105
55.001-60.000	81	76	90
60.001-80.000	138	131	158
80.001-140.000	137	164	171
140.001-200.000	221	261	249
200.001-300.000	50	43	47
>300.001	13	14	13
Totaal	1.071	1.165	1.171

Vloeibare bulk	Vloeibare bulk naar DWT-klasse 2012-2014		
	Aantal Calls		
Klasseindeling	2012	2013	2014
<60.000	7.193	7.008	6.562
60.001-80.000	173	171	388
80.001-120.000	770	762	96
120.001-200.000	266	316	112
200.001-320.000	96	64	688
>320.001	5	14	5
Totaal	8.503	8.335	7.851

Break bulk en roll-on/roll-off 2012-2014			
	Aantal Calls		
Klasseindeling	2.012	2.013	2014
Car carriers	94	128	128
Roll-on /Roll-off	3.800	3.695	3.895
General cargo	6.548	6.214	6.223
Ropax schepen	363	363	367
Totaal	10.805	10.400	10.613

Bron: Port of Rotterdam 2015

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
B4 Aantal schepen in NL havens per jaar

Buck Consultants International

- Het gemiddeld aangevoerd gewicht per binnengekomen zeeschip naar Nederlandse zeehavens is tussen 2000 en 2013 met gemiddeld 68% meer gewicht sterk toegenomen. De schepen zijn groter geworden, en vervoeren nu 11.500 ton per call in plaats van 6.800 ton zoals in 2000. De sterkste groei zat bij de schepen die containers vervoeren. Het gewicht per binnengekomen zeeschip is hier meer dan verdubbeld (+109%) naar 8.600 ton per call gemiddeld. Ook het gewicht van droge bulk schepen is sterk toegenomen met ruim 47% naar 66.200 ton per call. Het gewicht dat natte bulk schepen in 2013 vervoerden is in verhouding relatief beperkt gestegen. De totale groei van aangevoerd gewicht per binnengekomen zeeschip steeg slechts 9% naar 16.500 ton per call.
- Deze tendens voor de containervaart is ook zichtbaar in de haven van Rotterdam. Het aantal calls van de zwaarste zeeschepen (met meer dan 10.001 TEU) is toegenomen van 501 calls in 2012 tot 771 calls in 2014. Ook het aantal calls met de kleinste zeeschepen (<500 TEU) neemt af van 484 in 2012 tot 306 in 2014. Voor de segmenten droge bulk, break bulk en natte bulk is het beeld onduidelijk.
- Bij vloeibare bulk is het aantal calls van de kleinste zeeschepen weliswaar afgenomen met ongeveer 10%, maar namen de calls in totaal voor de natte bulk ook met ongeveer 8% af. In totaal nam de overslag in dezelfde periode voor natte bulk met 7% af. Er is voor deze verschijningsvormen meer lange termijn data nodig om voor Rotterdam te kunnen concluderen dat bij deze verschijningsvormen de zeeschepen grotere call sizes krijgen.

© Buck Consultants International, 2016

B5 Aantal vrachtvliegtuigen NL luchthavens per jaar

Buck Consultants International

- *Toelichting indicator*
  - Bij indicator A.5 is inzicht gegeven in de omvang van de luchtvaart voor Nederland. In indicator B.2. is inzicht gegeven in de handelsrelaties die Schiphol heeft met steden en regio's op basis van volume. Bij deze indicator wordt ingegaan op de gemiddelde belading van de handelsvluchten en het aantal en type vrachtvliegtuigen dat ingezet wordt.

- *Inhoud*
  - De omvang van de luchtvaart (in tonnen) op Schiphol wordt gedeeld door het aantal handelsvluchten. Dit zijn zowel de passagiersvluchten (belly freight) waar goederen in het ruim mee worden vervoerd, als volledige "dedicated" vrachtvliegtuigen (full freighters). Deze berekening geeft een indicatie van de belading(sgraad) van de luchtvaart. Naast het aantal vluchten wordt inzicht gegeven in het type vliegtuig dat ingezet wordt voor dedicated vrachtvluchten.

- *Bronnen*
  - CBS publiceert het aantal tonnen en het aantal handelsvluchten dat uitgevoerd wordt. De cijfers van 2002 t/m 2015 zijn gebruikt voor de analyse. De luchthaven Schiphol publiceert zelf cijfers (via Traffic Review) van het type vrachtvliegtuig dat wordt ingezet en het aantal bewegingen van dat type vliegtuig.

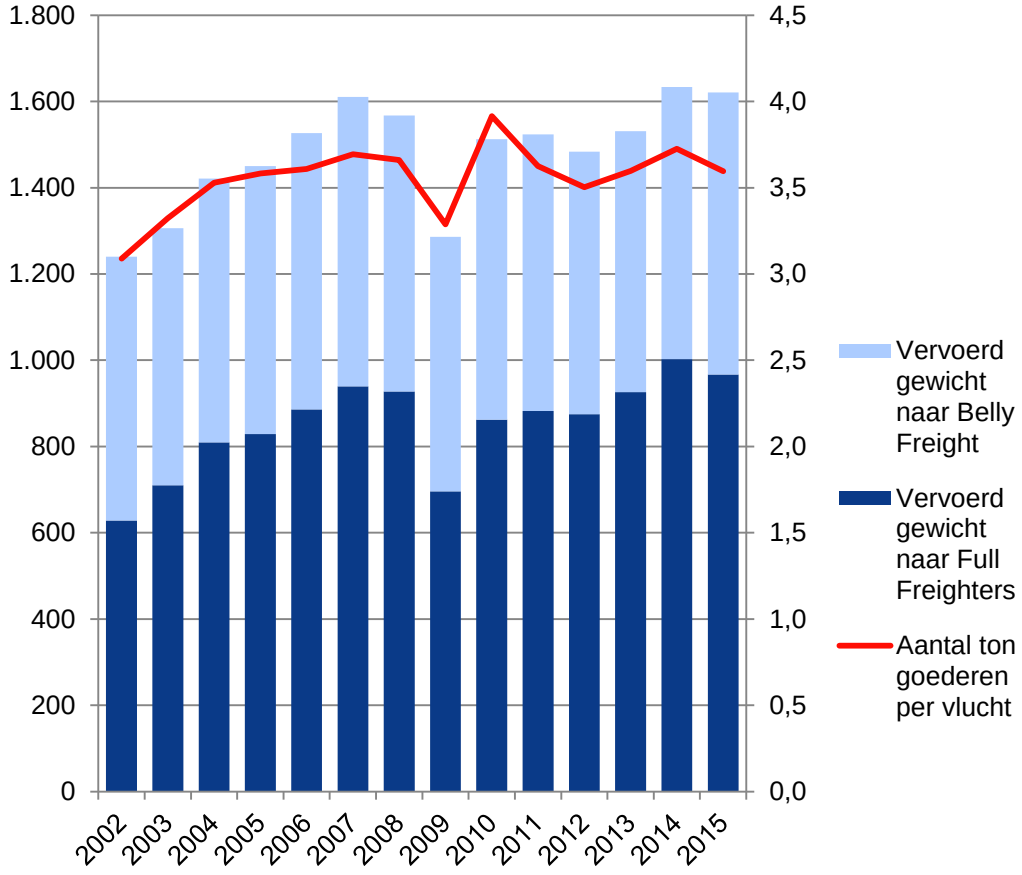
© Buck Consultants International, 2016

Belading handelsreizen en type vrachtvliegtuigen op Schiphol

Buck Consultants International

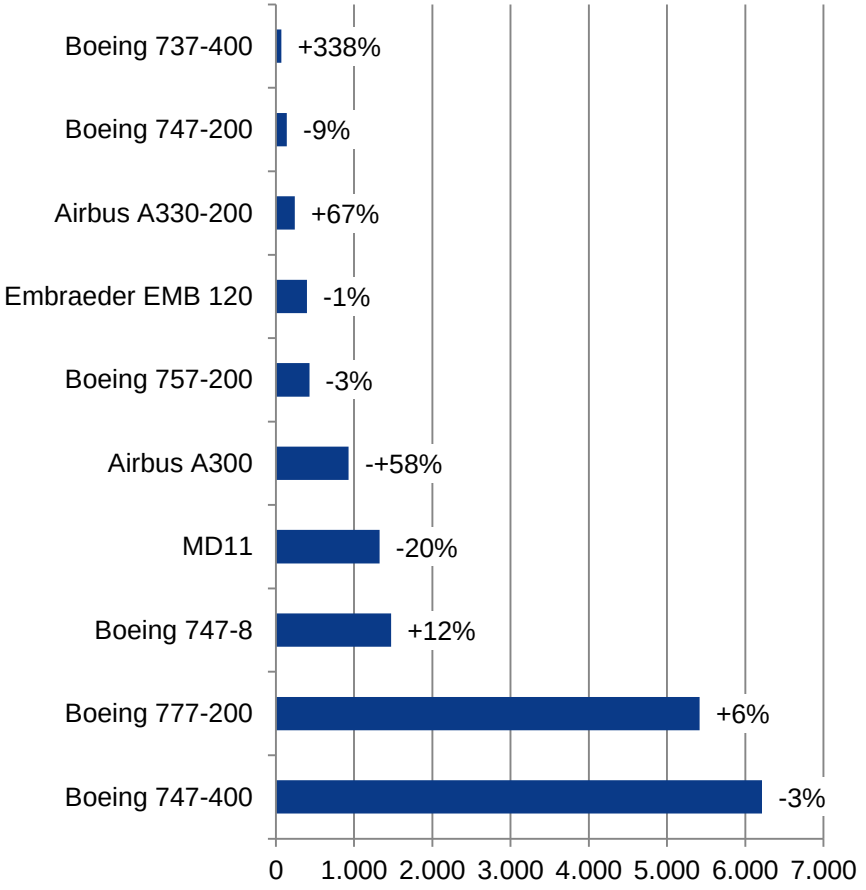
Belading vliegtuigen en verhouding belly freight/full freight vliegtuigen op Schiphol

x 1.000 tonnen, bron CBS 2016, Traffic Review 2015



Type vrachtvliegtuigen gelost op Schiphol

Dedicated vrachtvliegtuigen naar aantal bewegingen top 10 in 2015, bron: Traffic Review 2015



© Buck Consultants International, 2016

Belading handelsvluchten en type vrachtvliegtuigen op Schiphol

Buck Consultants International

	Totaal goederen-vervoer in tonnen	Vervoerd gewicht naar Full Freighters x 1.000 ton	Vervoerd gewicht naar Belly Freight x 1.000 ton	Totaal aantal vluchten handels-verkeer	Aantal ton goede-ren per vlucht
2002	1.239.900	628,5	611,4	401.385	3,1
2003	1.306.155	710,2	596,0	392.996	3,3
2004	1.421.115	809,5	611,6	402.738	3,5
2005	1.449.855	829,1	620,7	404.594	3,6
2006	1.526.552	885,7	640,8	423.122	3,6
2007	1.610.282	939,3	671,0	435.972	3,7
2008	1.567.712	927,4	640,3	428.332	3,7
2009	1.286.369	696,3	590,0	391.265	3,3
2010	1.512.251	862,2	650,0	386.316	3,9
2011	1.523.803	882,4	641,4	420.245	3,6
2012	1.483.446	874,7	608,8	423.405	3,5
2013	1.531.086	926,0	605,0	425.565	3,6
2014	1.633.192	1.002,8	630,4	438.295	3,7
2015	1.620.750	967,0	654,0	450.679	3,6

Bron: CBS 2016, Traffic Review 2015

Type vrachtvliegtuig naar aantal bewegingen 2015				
Ran-king	Type Vliegtuig	Gemiddeld opstijggewicht	Aantal bewe-gingen	% stijging / daling t.o.v. 2014
1	Boeing 747-400	400	6.216	-3%
2	Boeing 777-200	348	5.417	6%
3	Boeing 747-8	447	1.471	12%
4	MD11	286	1.326	-20%
5	Airbus A300	159	930	58%
6	Boeing 757-200	105	428	-3%
7	Embraeder EMB 120	12	396	-1%
8	Airbus A330-200	234	240	67%
9	Boeing 747-200	379	141	-9%
10	Boeing 737-400	74	70	338%

Bron: Traffic Review 2015

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies B5 Aantal vrachtvliegtuigen in NL luchthavens per jaar

Buck Consultants International

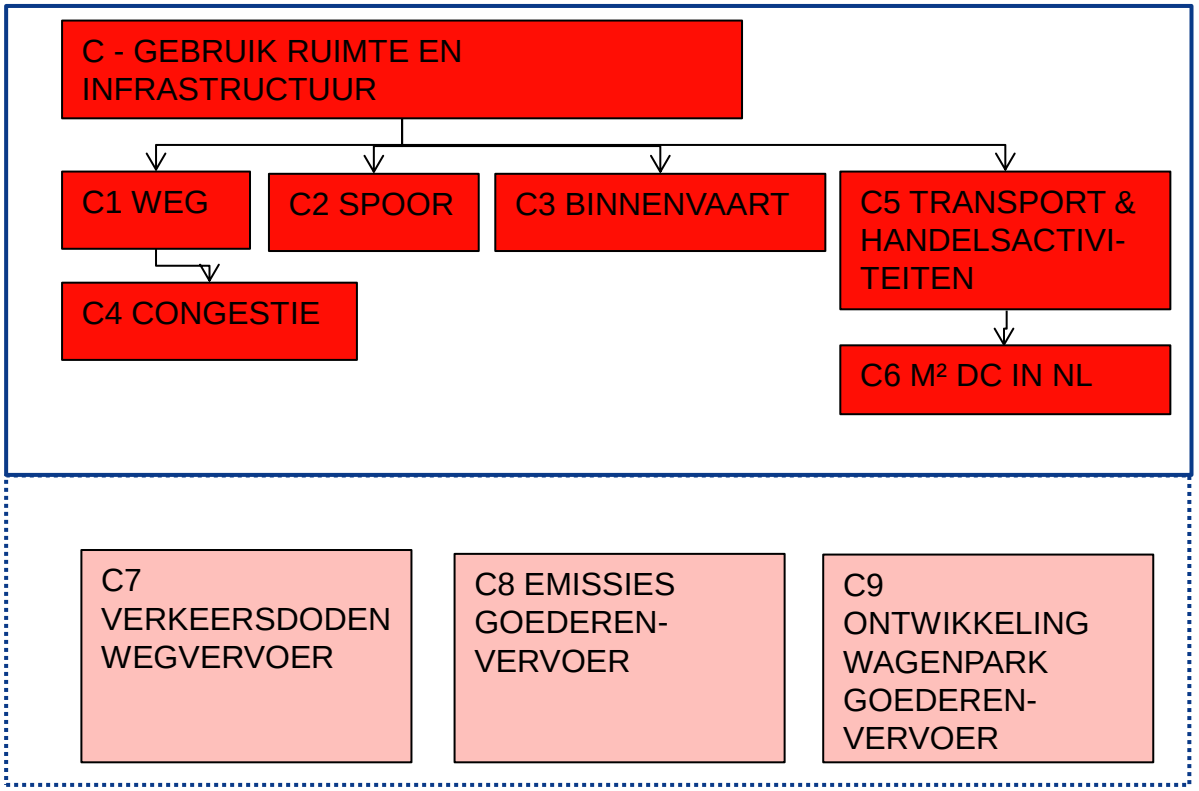
- Het gemiddeld gewicht aan goederen dat per handelsvlucht door de lucht van of naar Schiphol mee gaat (zowel passagiers- als goederenvluchten) is toegenomen van 3,1 ton in 2002 per vlucht naar 3,6 ton (+16%) in 2015. D
- Dit geeft echter een vertekend beeld, vanwege het grote aantal passagiersvluchten. Om dit te verhelderen is inzicht nodig in het vervoerd gewicht verdeeld naar “full freighters” en “belly freighters”. Een groot deel van de toename van het vervoerd gewicht via Schiphol wordt veroorzaakt door de sterke groei van het vrachtvolume via dedicated freighters. Tussen 2002 en 2015 nam de omvang hiervan met 54% toe, tegenover een toename van het vrachtvervoer via passagiersvluchten (belly freight) van 7%.
- Opvallend is dat tussen 2014 en 2015 het vervoer per dedicated vrachtvoertuig met 3,6% afnam, tegenover een toename van 3,7% bij het gecombineerde bellyfreight vervoer. Een mogelijke verklaring is de afbouw van de vloot van dedicated vrachtvliegtuigen bij een aantal luchtvaartmaatschappijen.
- In het dedicated vrachtvervoer wordt 70% van de top 10 vluchten uitgevoerd met een Boeing 747-400 of een Boeing 777-200.

© Buck Consultants International, 2016

C Gebruik ruimte en infrastructuur voor goederenstromen

Buck Consultants International

- Indicatoren:
  1. Aantal strekkende kilometers hoofdwegennet per jaar
  2. Aantal strekkende kilometers spoornet per jaar
  3. Aantal strekkende kilometers vaarwegennet per jaar
  4. Congestie op snelwegennet per jaar
  5. Aandeel transport- en handelsactiviteiten op bedrijventerreinen per jaar
  6. Aantal m^2 distributiecentra in Nederland per jaar
  7. Ongevallen goederenvervoer per jaar
  8. Emissies goederenvervoer per jaar
  9. Ontwikkeling wagenpark goederenvervoer per jaar



© Buck Consultants International, 2016

C1 Aantal Strekkende km hoofdwegennet per jaar

Buck Consultants International

- *Toelichting indicator*
  - De aanwezigheid en het gebruik van Infrastructuur is een van de belangrijkste vestigingsplaatsfactoren voor logistieke operaties. In deze indicator wordt inzicht gegeven in de ontwikkeling van het wegennet in Nederland in de laatste jaren. Daarnaast wordt het mogelijk verband tussen het aantal kilometers weglengte aan wegennet en de locatie van logistieke hotspots wordt verkend.

- *Werkwijze*
  - De totale (absolute) lengte van het wegennet in kilometers wordt weergeven voor Nederland, met daarbij een onderscheid naar het hoofdwegennet van provinciale- en rijkswegen en het onderliggende wegennet. Er wordt hierbij geen rekening gehouden met de mogelijke verbreding van wegen. De groei van de lengte van het wegennet over de laatste jaren wordt per provincie weergeven. Voor de top 3 logistieke hot spots uit de jaarlijkse verkiezing van Logistiek.nl wordt de gemiddelde landelijke toename in de periode 2001-2015 van het wegennet afgezet tegen de regionale (o.b.v. COROP gebieden). Dit zijn de regio's Venlo/Venray, Tilburg/Waalwijk en West-Brabant.

- *Inhoud*
  - CBS publiceert jaarlijks de weglengte. Deze cijfers zijn beschikbaar van 2001 t/m 2015. De top 3 logistieke hotspots komen uit de logistieke hotspotverkiezing van logistiek.nl. Deze verkiezing wordt jaarlijks gehouden.

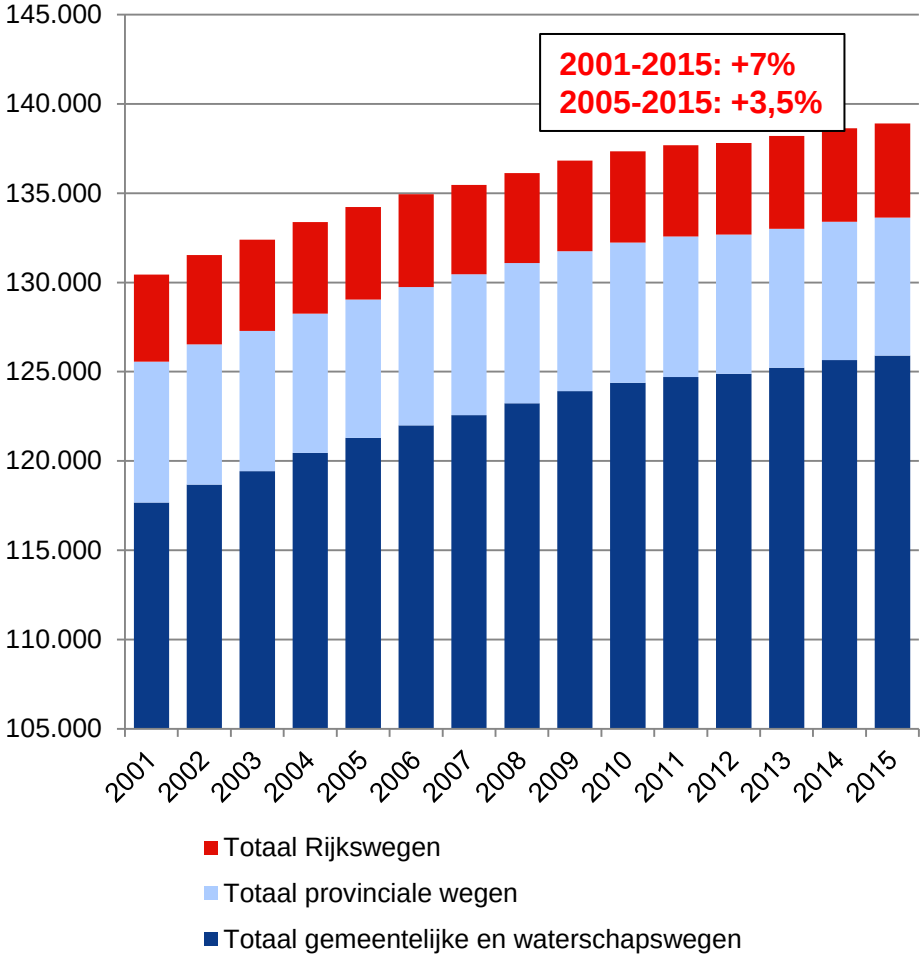
© Buck Consultants International, 2016

Weglengte NL, voor provincies en logistieke hotspots

Buck Consultants International

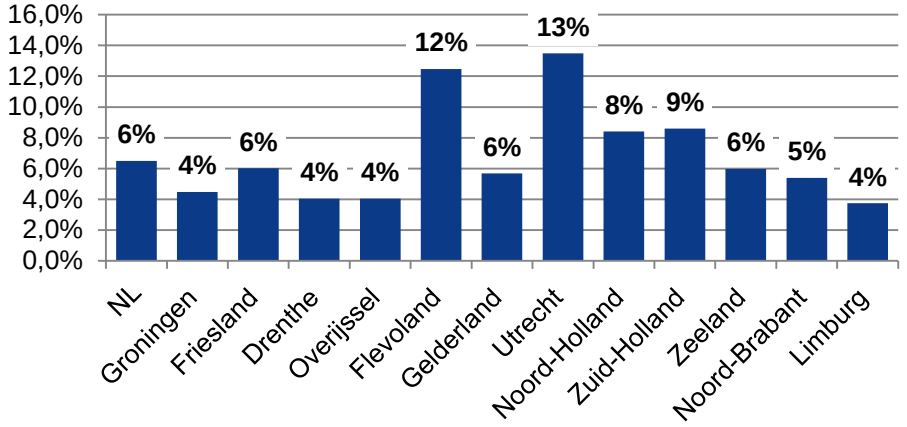
Totale lengte wegennet Nederland

x kilometers, bron: CBS 2016



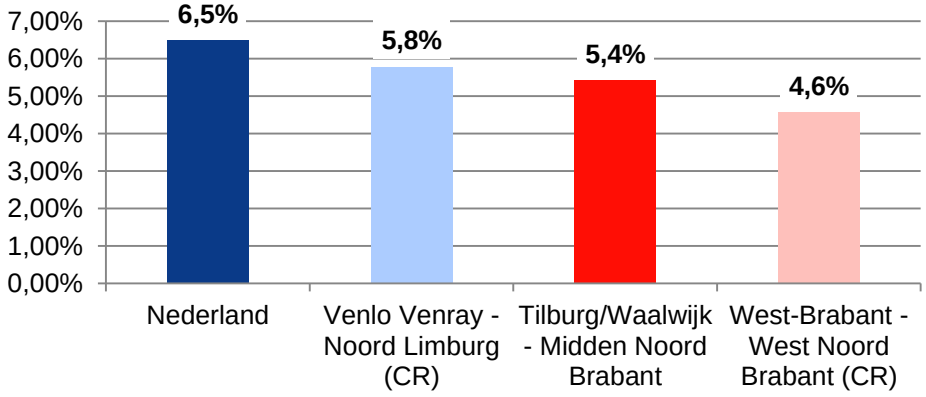
Groei lengte wegennet 2001-2015

NL en per provincie, bron: CBS 2015



Groei lengte wegennet 2001-2015 in Logistieke Hotspots

Bron: CBS 2015 en Logistiek.nl



© Buck Consultants International, 2016

Weglengte NL en provincies in km

Buck Consultants International

Inkm	Totale lengte hoofd wegennet	Totaal gemeentelijke en waterschaps-wegen	Totaal provinciale wegen	Totaal Rijkswegen
2001	130.446	117.669	7.885	4.892
2002	131.531	118.667	7.866	4.997
2003	132.397	119.437	7.856	5.104
2004	133.383	120.447	7.799	5.136
2005	134.218	121.297	7.743	5.178
2006	134.948	121.999	7.745	5.204
2007	135.470	122.559	7.899	5.012
2008	136.135	123.237	7.848	5.050
2009	136.827	123.914	7.836	5.076
2010	137.347	124.377	7.861	5.109
2011	137.692	124.707	7.863	5.121
2012	137.804	124.882	7.802	5.120
2013	138.199	125.230	7.778	5.191
2014	138.641	125.650	7.749	5.242
2015	138.912	125.895	7.738	5.279

Bron: CBS 2015

	Weglengte in km 2015	Procentuele stijging 2001-2015 weglengte NL en per provincie
NL	138.912	6,5%
Groningen	6.684	4,5%
Friesland	8.933	6,0%
Drenthe	7.582	4,0%
Overijssel	7.582	4,0%
Flevoland	3.725	12,5%
Gelderland	20.500	5,7%
Utrecht	6.978	13,5%
Noord-Holland	13.367	8,4%
Zuid-Holland	16.461	8,6%
Zeeland	6.980	6,0%
Noord-Brabant	22.700	5,4%
Limburg	11.457	3,7%

Bron: CBS 2014

Procentuele stijging 2001-2015 weglengte NL en top 3 logistieke hotspots		
NL		6,5%
Regio Logistiek.nl	Corop-regio	
Venlo/Venray	Noord-Limburg (CR)	5,8%
Tilburg/Waalwijk	Midden-Brabant (CR)	5,4%
West-Brabant	West--Brabant (CR)	4,5%

Bron: CBS 2015, logistiek.nl

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies C1 Aantal Strekkende km hoofdwegennet per jaar

Buck Consultants International

- De toename van het aantal kilometers weglengte (excl. verbreding) in NL wordt vooral verklaard door de toename van de gemeentelijke en waterschapswegen en het rijkswegennet. Het provinciaal weggennet neemt af.
- De landelijke toename van de weglengte (6,5%) over de periode 2001-2015 is afgezet tegen die in de provincies. Daarbij zijn verschillen zichtbaar. Uitschieters zijn Flevoland (+12,5%) en Utrecht (+ 13,5%). In provincie Utrecht wordt dit vooral verklaard door een toename van het rijkswegennet (+ 8 km) en dan specifiek het type verbindingsbaan (+67 km). Tussen 2005 en 2015 is het Nederlandse wegennet met 3,5% uitgebreid.
- Gezocht is naar een verband tussen de toegenomen weglengte en de logistieke hotspots. Een direct positief verband (op NL niveau) tussen toegenomen weglengte in logistieke hotspots is niet gevonden, want de groei van het wegennet is in alle drie de hot spots in 2001-2015 minder dan het gemiddeld. Mogelijk kennen de hotspots van oudsher al een relatief dicht wegennet. Daarbij dient opgemerkt te worden dat de CBS data geen inzage geven in de mogelijke verbreding van wegen. Enige uitschieter is de regio Venlo waarbij het snelwegennet met 5,8% is uitgebreid t.o.v. een provinciale toename van 3,8%. Tevens dient opgemerkt te worden dat een toename van weglengte in een andere regio ook ten gunste kan komen voor de bereikbaarheid van (naastgelegen) logistieke hotspots.

© Buck Consultants International, 2016

C2 Aantal Strekkende km spoornet per jaar

- *Toelichting indicator*
  - De aanwezigheid van infrastructurele netwerken speelt mee als vestigingsplaatsfactor voor logistieke operatie, en dit geldt ook voor het spoornet. Het gebruik van goederenvervoer per spoor in tonnen en tonkm gemeten in Nederland neemt toe, en het aandeel van spoorgoederenvervoer in de modal split stijgt de laatste jaren ook. Met deze indicator wordt inzicht gegeven in de ontwikkeling van de lengte van het spoorwegennet in Nederland. Nederland heeft internationaal gezien een zeer druk bereden spoornet, dus uitbreiding van het spoornet kan van belang zijn als vestigingsplaatsfactor.

- *Inhoud*
  - De totale (absolute) spoorweglengte in kilometers wordt weergeven voor Nederland met daarbij een onderverdeling in elektrisch en niet elektrisch vervoer op dit net. De relatieve toe/afname van het spoornet in de laatste jaren wordt daarnaast per provincie weergeven.

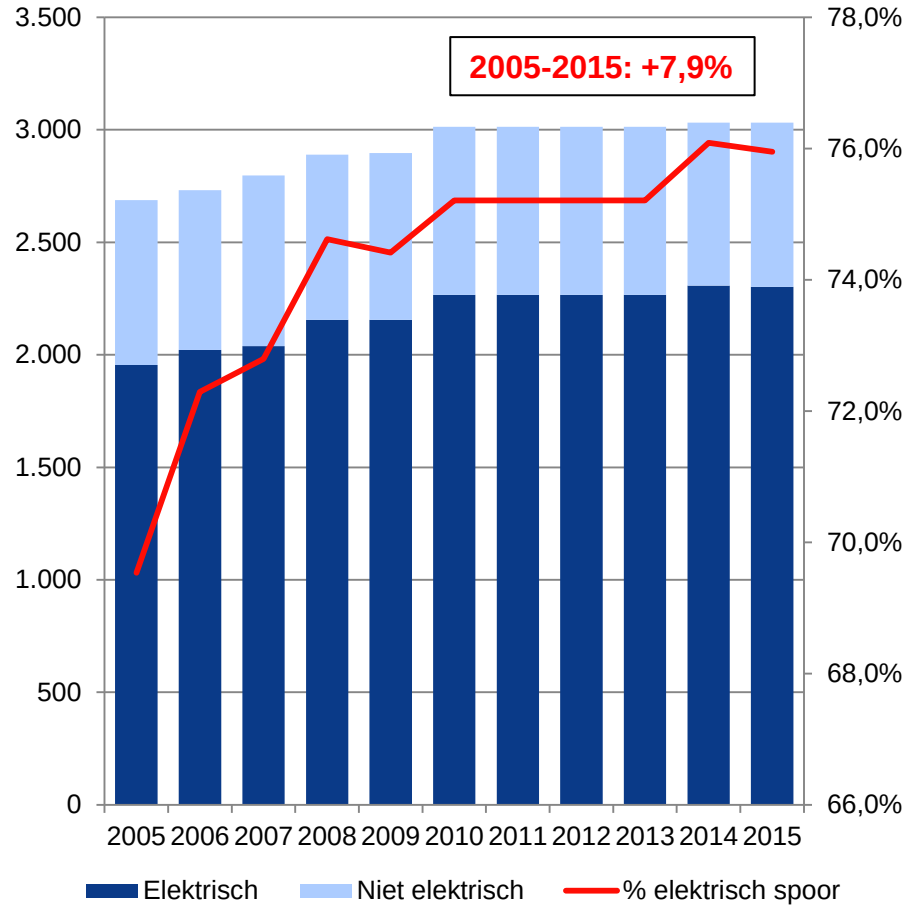
- *Bronnen*
  - CBS publiceert jaarlijks de spoorweglengte. Deze cijfers zijn beschikbaar van 2005 t/m 2015.

© Buck Consultants International, 2016

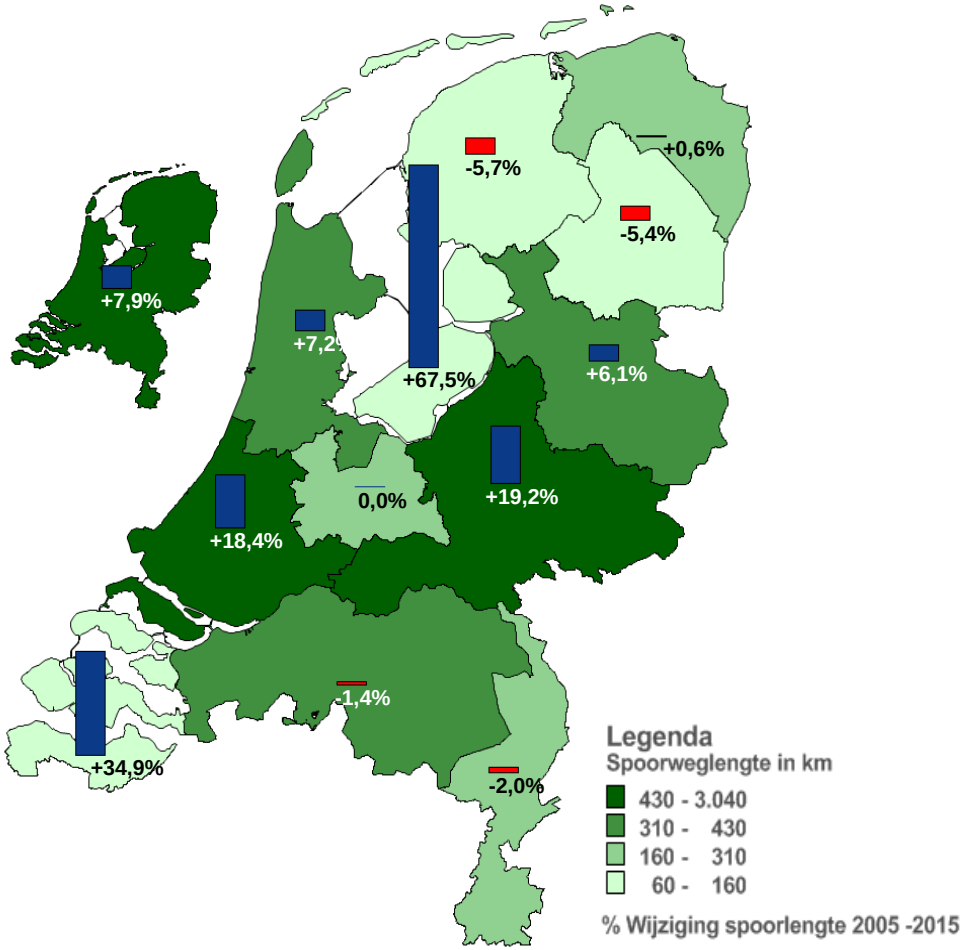
Spoorweglengte in Nederland en per provincie

Buck Consultants International

Lengte spoorwegennet in Nederland
in kilometers, bron CBS 2016



Ontwikkeling spoorlengte NL en provincies
Ontwikkeling 2005-2015, bron CBS 2016



© Buck Consultants International, 2016

Spoorweglengte NL en provincies

	Totale spoorweglengte in km	Elektrisch	Niet elektrisch
2005	2.810	1.954	734
2006	2.797	2.022	709
2007	2.801	2.039	758
2008	2.888	2.155	734
2009	2.896	2.155	741
2010	3.013	2.266	747
2011	3.013	2.266	747
2012	3.013	2.266	747
2013	3.013	2.266	747
2014	3.032	2.307	725
2015	3.031	2.302	729

Toe/afname spoornet in kilometers 2005-2015	
Nederland	+7,9%
Groningen	+0,6%
Friesland	-5,7%
Drenthe	-5,4%
Overijssel	+6,1%
Flevoland	+67,5%
Gelderland	+19,2%
Utrecht	0,0%
Noord-Holland	+7,2%
Zuid-Holland	+18,4%
Zeeland	+34,9%
Noord-Brabant	-1,4%
Limburg	-2,0%

Bron: CBS 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
C2 Aantal Strekkende km spoornet per jaar

Buck Consultants International

- Het aantal strekkende kilometers spoorwegennet is in de periode 2005 – 2015 in Nederland met 7,9% toegenomen. Dit komt bijna volledig door de oplevering van de Betuweroute (+ 150 km) in 2010. Deze toename is dan ook geconcentreerd in provincies Gelderland (+19%) en Zuid-Holland (+18%). De procentuele toename In Flevoland (68%) is vooral door de Hanzelijn die in 2014 is geopend (lengte 50 km).
- De toename van het spoorwegennet in 2005-2015 was procentueel meer dan het dubbele (7,9%) van de toename van het wegennet (3,5%) in dezelfde periode.
- In de periode 2005-2014 is een deel van het spoornet verder geëlektrificeerd. In 2005 was 69% van het spoornet elektrisch. In 2014 is dit opgelopen tot 76%.
- Het valt niet uit te sluiten dat dit aandeel in de toekomst verder zal stijgen, omdat diverse regionale overheden de ambitie hebben of plannen uitvoeren om het spoornet te elektrificeren. Voorbeelden zijn planstudies in Gelderland en de elektrificatie van de lijnen Zwolle-Wierden en Roermond – Nijmegen. Door het wegvallen van de rode Diesel is elektrificatie voor veel overheden nu interessant(er) in de exploitatie van een lijn.

© Buck Consultants International, 2016

C3 Aantal Strekkende km vaarwegennet per jaar

- *Toelichting indicator*
  - De aanwezigheid van infrastructurele netwerken speelt mee als vestigingsplaatsfactor voor logistieke operatie. Ook het gebruik van de binnenvaart neem toe in Nederland en het aandeel van de binnenvaart in de modal split stijgt de laatste jaren navenant. In deze indicator wordt inzicht gegeven in de ontwikkeling van de vaarweglengte voor Nederland en de provincies.

- Inhoud
  - De totale (absolute) vaarweglengte voor alle vaarwegklassen (0 t/m Vlc) in kilometers wordt weergeven voor Nederland voor de periode 2005 t/m 2015. De relatieve toe/afname van de vaarweglengte wordt daarnaast per provincie weergeven. Tot slot wordt voor Nederland de vaarweglengte onderverdeeld naar bevaarbaarheid volgens CEMT klasse.

- *Bronnen*
  - CBS publiceert jaarlijks de vaarweglengte voor heel Nederland en per provincie.

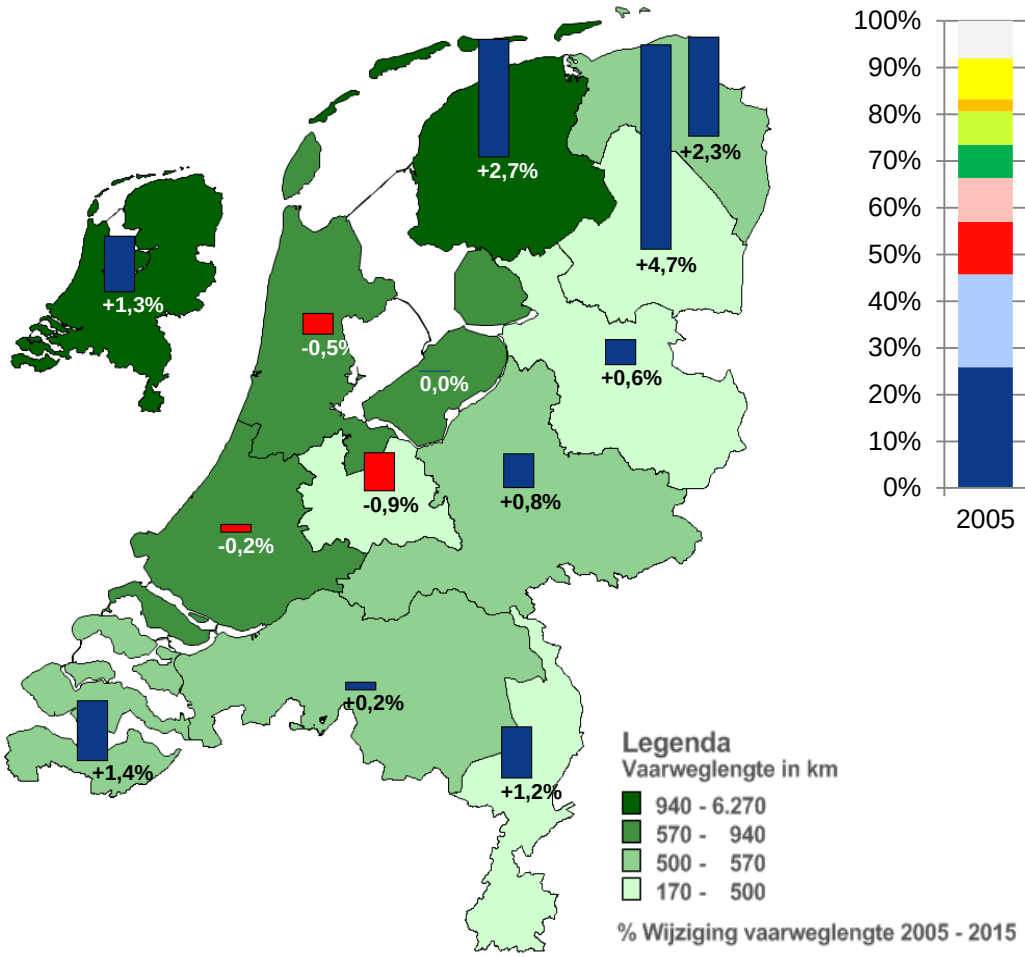
© Buck Consultants International, 2016

Vaarweglengte NL en provincies

Buck Consultants International

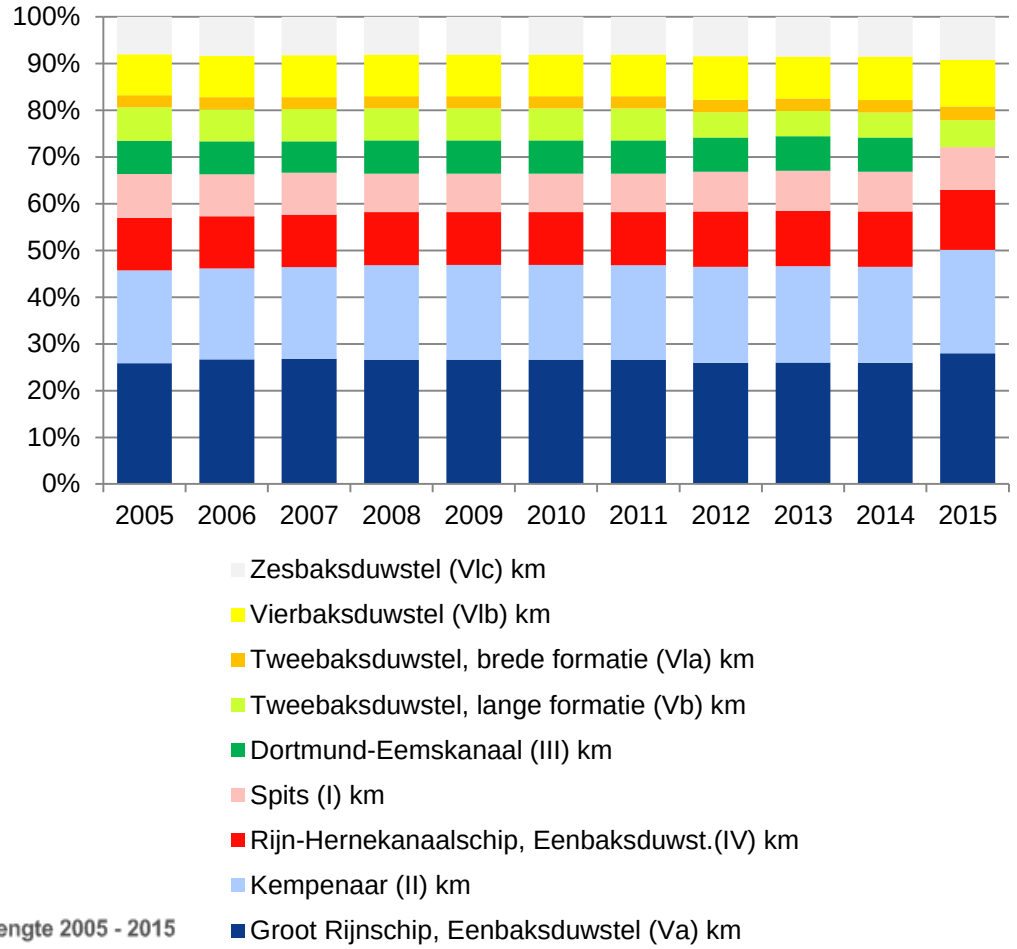
Ontwikkeling vaarweglengte NL en per provincie

In km 2005-2015, bron CBS 2015



Procentuele verdeling vaarwegennet naar klasse

Excl. recreatievaart (CEMT 0), bron: CBS 2015



© Buck Consultants International, 2016

Vaarweglengte, voor Nederland en provincies

Buck Consultants International

Totale vaarweglengte Nederland (incl. klasse 0) in km	
2005	6.183
2006	6.211
2007	6.215
2008	6.215
2009	6.214
2010	6.220
2011	6.219
2012	6.237
2013	6.242
2014	6.251
2015	6.261

Bron: CBS 2016

% Toe/afname vaarweglengte in kilometers 2005-2015	
Nederland	1,3%
Groningen	2,3%
Friesland	2,7%
Drenthe	4,7%
Overijssel	0,6%
Flevoland	0,0%
Gelderland	0,8%
Utrecht	-0,9%
Noord-Holland	-0,5%
Zuid-Holland	-0,2%
Zeeland	1,4%
Noord-Brabant	0,2%
Limburg	1,2%

Bron: CBS 2016

Onderverdeling vaarweglengte naar CEMT Klasse (lengte in km)										
	Kleine vaartuigen (0)	Klasse I	Klasse II	Klasse III	Klasse IV	Klasse Va	Klasse Vb	Klasse Vla	Klasse Vlb	Klasse Vlc
2005	1.542	406	862	309	488	1.121	309	111	382	346
2006	1.557	408	882	322	508	1.212	310	118	401	379
2007	1.552	408	883	301	507	1.213	313	116	404	371
2008	1.556	372	920	322	516	1.205	313	116	404	366
2009	1.559	372	920	322	515	1.206	313	116	404	366
2010	1.560	372	920	322	515	1.206	313	116	404	366
2011	1.562	372	920	322	515	1.204	313	116	404	366
2012	1.551	371	893	318	515	1.127	236	116	404	366
2013	1.553	371	893	318	514	1.124	236	116	388	366
2014	1.553	371	893	317	515	1.126	233	116	404	369
2015	1.553	371	893	317	515	1.126	233	116	404	369

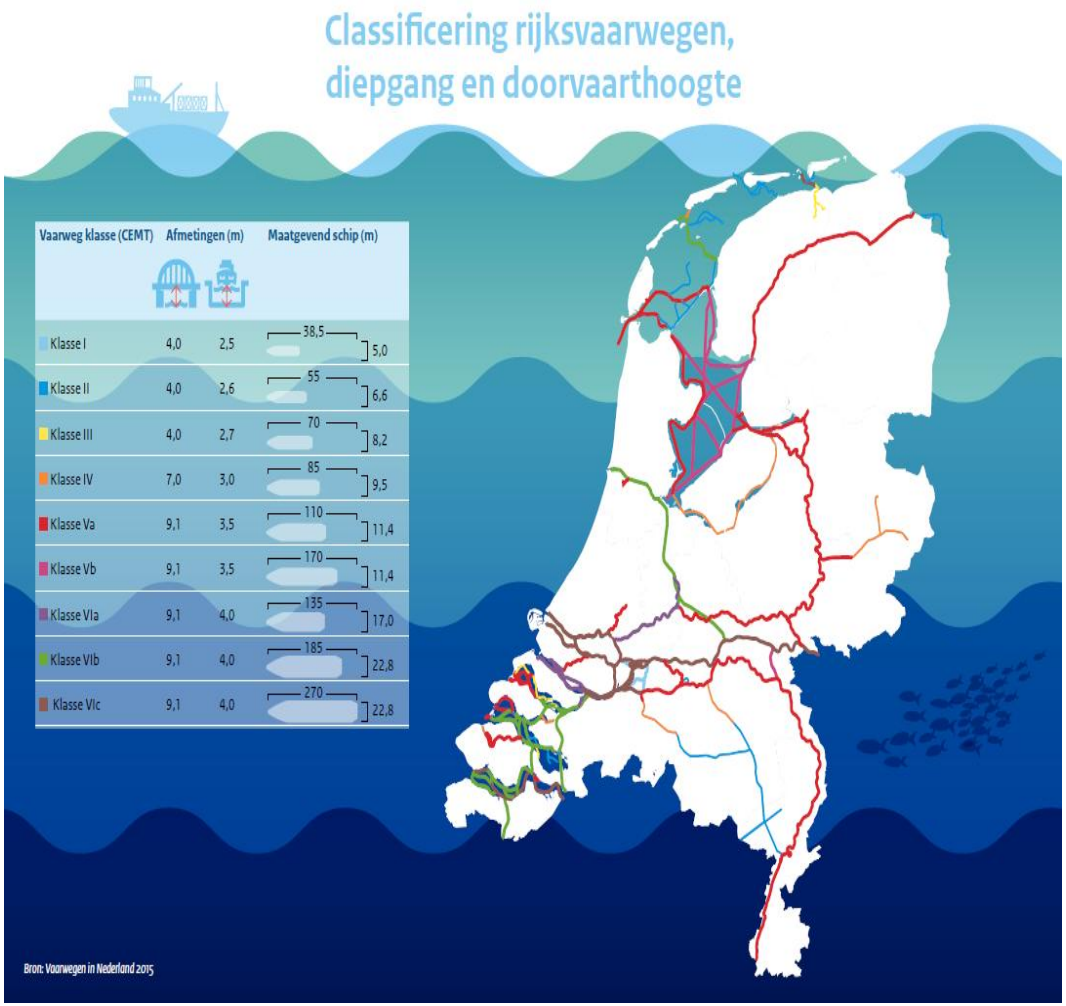
Bron: CBS 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies C3 Aantal Strekkende km vaarwegennet per jaar

Buck Consultants International

- De totale vaarlengte in Nederland is in de periode 2005-2015 zeer beperkt toegenomen (+1,3%). De grootste absolute toename vond plaats in Friesland (+25km). De grootste relatieve toename van het aantal vaarwegkilometers is in Drenthe (4,7%, 8 km).
- In dezelfde periode is zowel het spoorwegennet (+7,9%) als het wegennet (+3,5%) procentueel meer toegenomen.
- De verwachting is dat in de toekomst delen van vaarwegen nog worden opgewaardeerd om grotere binnenvaartschepen te kunnen accommoderen. Een voorbeeld hiervan is delen van Brabantse- en de Twente kanalen. De vaarweglengte zelf zal zeer beperkt blijven toenemen.



© Buck Consultants International, 2016

C4 Schade congestie voor wegvervoer Nederland

Buck Consultants International

- *Toelichting indicator*
  - De schade van congestie op het rijkswegennet kan per wegvak per jaar in filezwaarte worden uitgedrukt. Deze filezwaarte is het aantal gewachte kilometerminuten. Deze kan voor het wegvervoer apart berekend worden en in Euro worden uitgedrukt. TNO berekent deze schade van de congestie op het goederenwegvervoer in Nederland de laatste 6 jaar in opdracht van TLN/EVO op basis van data van Rijkswaterstaat.

- *Mate van detail*
  - TNO berekent jaarlijks de directe schade van congestie op het snelwegennet in Nederland op basis van de filezwaarte op verschillende snelwegvakken. Deze schade over alle wegvakken wordt opgeteld tot de directe schade. Daarnaast wordt de indirecte schade van congestie voor het wegvervoer berekend, zoals het niet tijdig aankomen bij de klant (wachttijd en mogelijk oponthoud proces bij klant).

- **Bronnen**
  - TNO in opdracht van TLN/EVO, "Economische wegwijzer 2015" en jaren daarvoor.

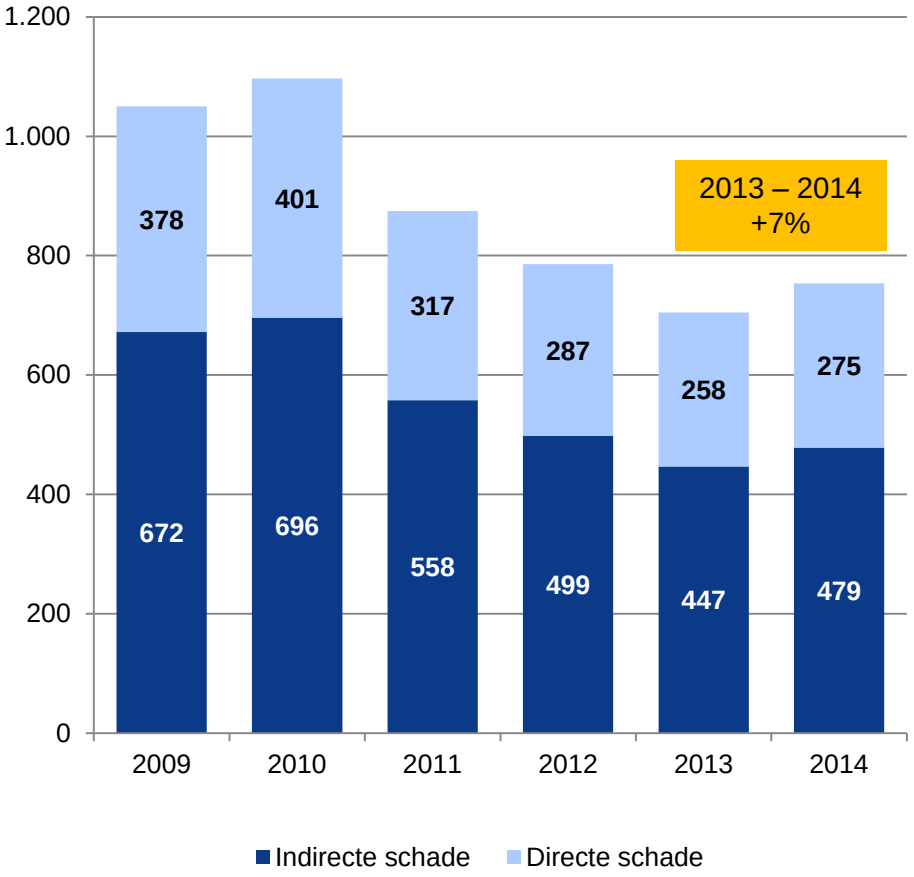
Economische schade congestie voor wegvervoer

Buck Consultants International

Total economische schade congestie voor wegvervoer op snelwegennet

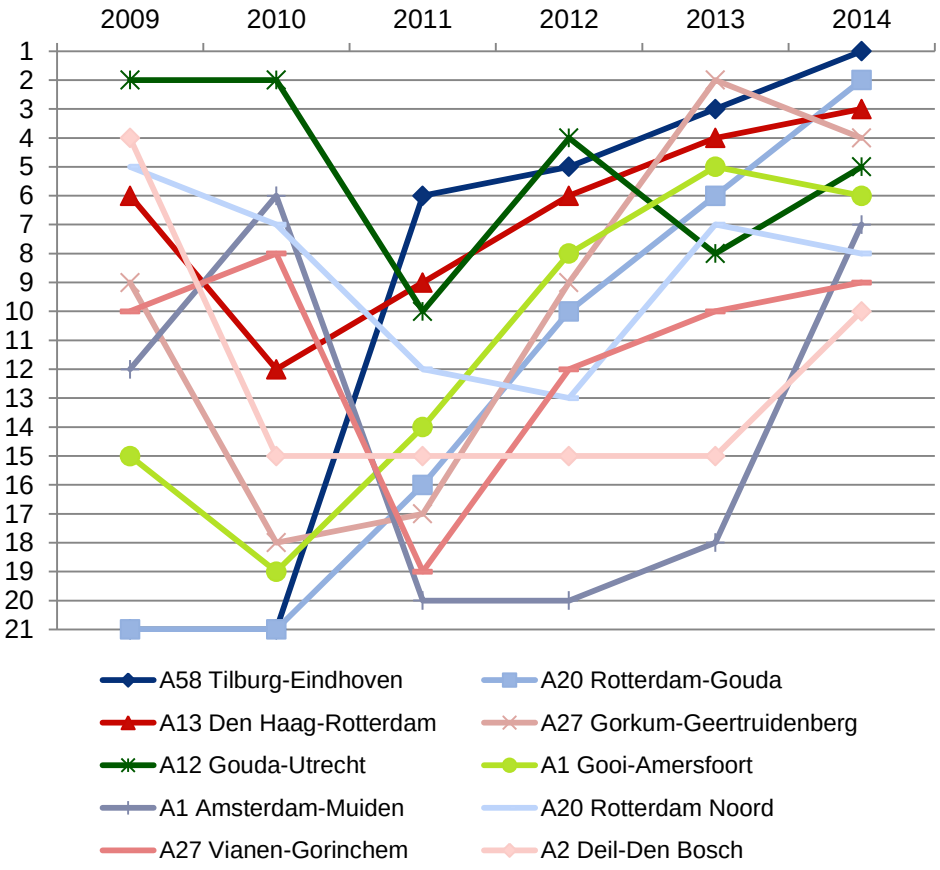
x miljoen Euro

Bron: TNO, Economische wegwijzers 2010-2015



Top-10 snelwegvakken met hoogste economische schade congestie voor wegvervoer

Bron: TNO, Economische wegwijzers 2010-2015



© Buck Consultants International, 2016

Economische schade congestie voor wegvervoer

Buck Consultants International

Economische schade congestie	2009	2010	2011	2012	2013	2014
• Directe schade	378	401	317	287	258	**275**
• Indirecte schade	672	696	558	499	447	**479**
Totaal	1.050	1.097	875	786	705	**754**
Meer/minder schade		+6%	-21%	-9%	-10%	**+7%**

Noot: Bedragen in miljoen Euro

Bron: TLN/EVO, Economische wegwijzers 2010-2015

Plaats Top-20 wegvakken met economische schade wegvervoer door congestie	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Mln €
A58 Tilburg-Eindhoven	21	21	6	5	3	1	**8,4**
A20 Rotterdam-Gouda	21	21	16	10	6	2	**7**
A13 Den Haag-Rotterdam	6	12	9	6	4	3	**6,9**
A27 Gorkum-Geertruidenberg	9	18	17	9	2	4	**6,5**
A12 Gouda-Utrecht	2	2	10	4	8	5	**6,4**
A1 Gooi-Amersfoort	15	19	14	8	5	6	**6,4**
A1 Amsterdam-Muiden	12	6	20	20	18	7	**6,4**
A20 Rotterdam Noord	5	7	12	13	7	8	**6,4**
A27 Vianen-Gorinchem	10	8	19	12	10	9	**6,1**
A2 Deil-Den Bosch	4	15	15	15	15	10	**3,8**
A15 Ridderkerk - Aansluiting N3						11	**3,7**
A2 Eindhoven Zuid				19	16	12	**3,2**
A2 Vianen-Deil	7	4				13	**3,1**
A2 Amsterdam-Utrecht	1	1	18			14	**3**
A16 Klaverpolder - Zonzeel						15	**2,8**
A15 Papendrecht-Gorinchem	16	9	5	7	9	16	**2,7**
A1 Deventer-Twente (Azelo)					13	17	**2,7**
A12 Maanderbroek - Grijsoord						18	**2,6**
A12 Arnhem-Zevenaar			11	18	17	19	**2,5**
A16 Rotterdam Oost	13					20	**2,3**

Noot: Bedragen in miljoen Euro

Bron: TLN/EVO, Economische wegwijzers 2010-2015

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
C4 Economische schade congestie

Buck Consultants International

- De economische schade van congestie voor het goederenwegvervoer op het snelwegennet is mede door de economische crisis tussen 2010 en 2013 gedaald van 1.097 miljoen Euro in 2010 tot 705 miljoen Euro in 2013. Ook de directe schade (wachttijden voor wegvervoer in files) daalde in deze periode, van 401 miljoen Euro in 2010 naar 258 miljoen Euro in 2013.
- Vanaf 2014 is de economische schade van congestie voor het goederenwegvervoer op het snelwegennet weer gestegen met 7% tot 754 miljoen Euro.
- De belangrijkste veroorzakers van de economische schade zijn de A58 tussen Tilburg en Eindhoven (€8,4 mln..), de A20 tussen Rotterdam en Gouda (€7 mln..) en de A13 tussen Den Haag en Rotterdam (€6,9 mln..). De totale top-20 droeg voor 93 miljoen euro bij aan directe schade.
- Door gerichte investeringen zijn enkele notoire knelpunten uit de top-20 verdwenen, bijvoorbeeld de A15 R'dam Zuid dat relatief veel havenverkeer trof. Echter het wegvak A15 Ridderkerk-Papendrecht is met "stip" op plaats 11 met € 3,1 mln.. binnengekomen. Een deel van de file lijkt zich dus oostelijk te verplaatsen.

© Buck Consultants International, 2016

C5 Transport- en handelsactiviteiten op bedrijventerreinen

- *Toelichting Indicator*
  - De sectoren transport en handel nemen relatief veel m2 af op de Nederlandse bedrijventerreinen. Vastgoedmakelaar DTZ brengt elk jaar in kaart hoeveel m² bedrijfsruimte door bedrijven uit verschillende sectoren wordt afgenomen op de bedrijventerreinen in Nederland. Transport en Handel zijn twee sectoren die hierbij specifiek worden onderscheiden.

- *Mate van detail*
  - Het aantal nieuwe m² aan bedrijfsruimte op bedrijventerreinen wordt elk jaar berekend voor meerdere sectoren. Het % aan ruimte per sector kan voor het meeste recente jaar 2014-2015 worden berekend en ook voor de laatste 10 jaar samen (2005-2015). Voor deze indicator is het aandeel van de sectoren transport en handel poer regio berekend,

- *Bronnen*
  - Er is gebruik gemaakt van het jaarlijkse overzicht "Nederland Compleet 2016" van DTZ Zadelhoff.

© Buck Consultants International, 2016

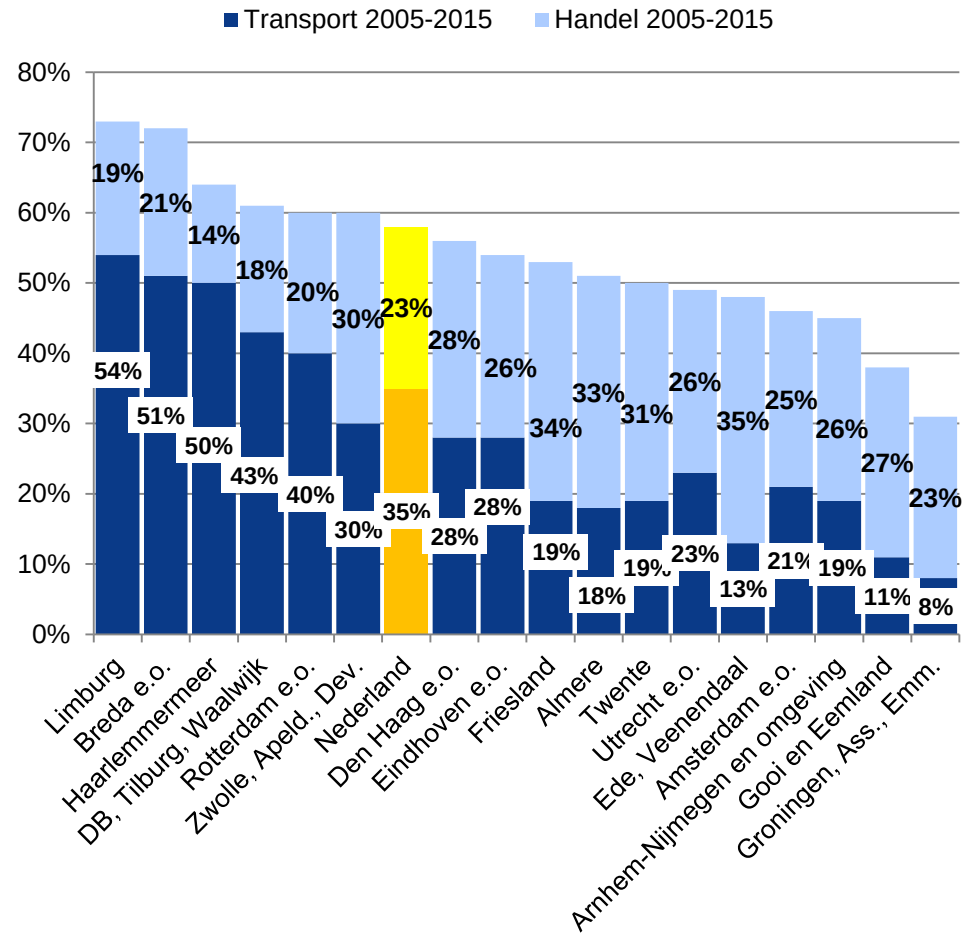
Aandeel transport en handel in afzet m² ruimte

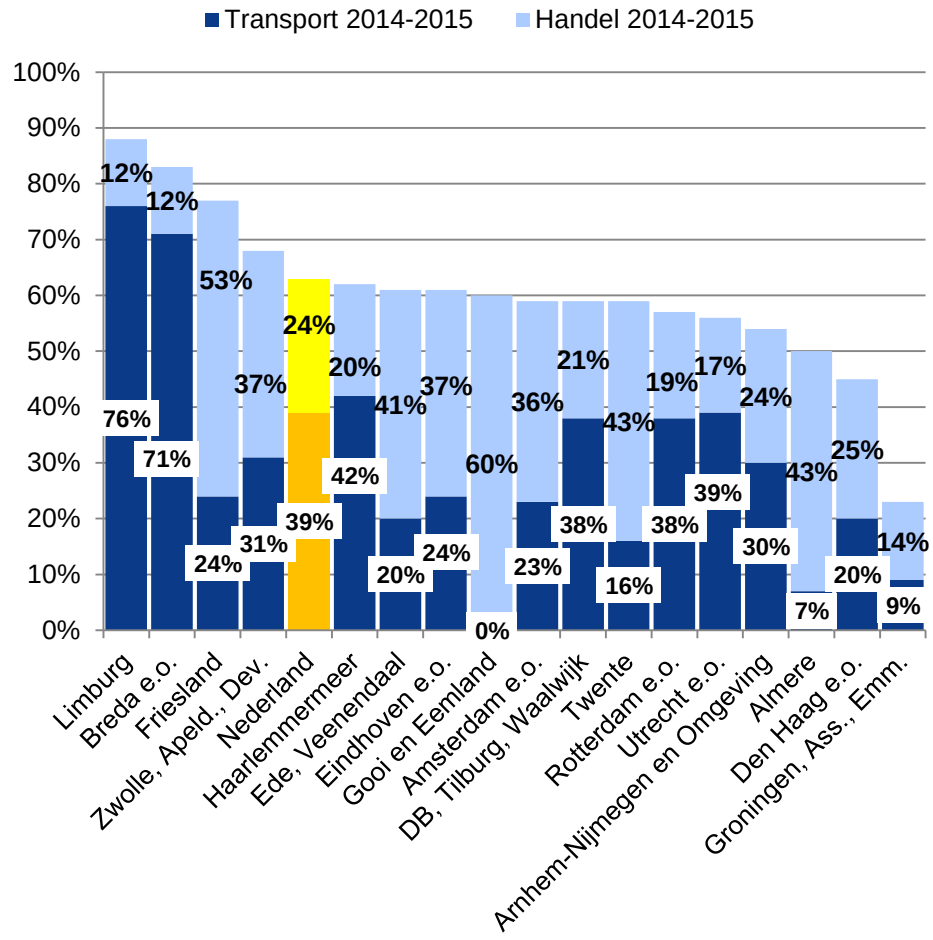
Buck Consultants International

Aandeel van afzet m² bedrijfsruimte op bedrijventerreinen 2005-2015 en 2014-2015

Bron: DTZ Zadelhoff 2016

Handel & Transport nemen ongeveer 60% van alle m² af op bedrijventerreinen





© Buck Consultants International, 2016

Aandeel transport en handel in afzet m² ruimte (tabel)

Buck Consultants International

Regio's	Transport 2005-2015	Handel 2005-2015	Totaal Transport en Handel 2005-2015
Limburg	54%	19%	73%
Breda e.o.	51%	21%	72%
Haarlemmermeer	50%	14%	64%
DB, Tilburg, Waalwijk	43%	18%	61%
Rotterdam e.o.	40%	20%	60%
Zwolle, Apeld., Dev.	30%	30%	60%
Nederland	35%	23%	58%
Den Haag e.o.	28%	28%	56%
Eindhoven e.o.	28%	26%	54%
Friesland	19%	34%	53%
Almere	18%	33%	51%
Twente	19%	31%	50%
Utrecht e.o.	23%	26%	49%
Ede, Veenendaal	13%	35%	48%
Amsterdam e.o.	21%	25%	46%
Arnhem-Nijmegen e.o.	19%	26%	45%
Gooi en Eemland	11%	27%	38%
Groningen, Ass., Emm.	8%	23%	31%

Regio's	Transport 2014-2015	Handel 2014-2015	Totaal Transport en Handel 2014-2015
Limburg	76%	12%	88%
Breda e.o.	71%	12%	83%
Friesland	24%	53%	77%
Zwolle, Apeld., Dev.	31%	37%	68%
Nederland	39%	24%	63%
Haarlemmermeer	42%	20%	62%
Ede, Veenendaal	20%	41%	61%
Eindhoven e.o.	24%	37%	61%
Gooi en Eemland	0%	60%	60%
Amsterdam e.o.	23%	36%	59%
DB, Tilburg, Waalwijk	38%	21%	59%
Twente	16%	43%	59%
Rotterdam e.o.	38%	19%	57%
Utrecht e.o.	39%	17%	56%
Arnhem-Nijmegen e.o.	30%	24%	54%
Almere	7%	43%	50%
Den Haag e.o.	20%	25%	45%
Groningen, Ass., Emm.	9%	14%	23%

Bron: DTZ, Nederland Compleet 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies C5 Transport- en handelsactiviteiten op bedrijventerreinen

Buck Consultants International

- Transport en handel zijn samen verantwoordelijk voor 58% van de opname aan m² bedrijfsruimte op de bedrijventerreinen van de belangrijkste stedelijke regio's in Nederland in de laatste 10 jaar (2005-2015). Het laatste jaar is dit met 63% zelfs iets meer geworden. De sectoren Transport (35%) heeft qua opname van m² ruimte de laatste 10 jaar de overhand (23% handel).
- 73% van het aantal afgenomen (verkocht/gehuurde) hectares bedrijventerreinen in de Limburg in de afgelopen 10 jaar is een transport of handelsbedrijf geweest. Transport had hierbij de overhand met een aandeel van 54%. Limburg wordt op voet gevolgd door de regio Breda e.o. (72%). Op enige afstand volgt de regio Haarlemmermeer (Schiphol) met 64%. De regio Groningen, Assen, Emmen kende met 31% de minste vestiging van transport/handel op bedrijventerreinen.
- Als alleen naar 2014-2015 gekeken wordt valt het relatief hoge aandeel van de provincie Friesland op (77%). Het betreft hier vooral de vestiging van handelsactiviteiten. Ook in het meest recente jaar heeft Limburg haar positie weten te versterken met een afname van 88%.De regio Breda e.o. volgt hier op een iets grotere afstand, namelijk 83%.
- Dat de Zuidelijke regio's in Nederland gewild zijn voor de realisatie van logistiek vastgoed is in meer onderzoeken aangetoond. De regio's zijn o.a. gewild als locatie voor de vestiging van grootschalige logistieke distributiecentra.

© Buck Consultants International, 2016

C6 Aantal m^2 distributiecentra in Nederland per jaar

Buck Consultants International

- *Toelichting Indicator*
  - Een belangrijke maatstaf voor de logistieke aantrekkelijkheid van een regio is het aantal m2 aan Distributiecentra dat daar gevestigd is. De voorraad, de nieuwbouw en de vraag naar Distributiecentra geeft inzicht in de ontwikkeling van logistieke handelsactiviteiten op bedrijventerreinen, en het belang van logistieke activiteiten voor provincies en regio's.

- *Mate van detail*
  - Sinds een aantal jaar is het aantal m^2 distributiecentra voor geheel Nederland en per provincie inzichtelijk. Er is hierbij alleen gekeken naar gebouwen met meer dan 2.500 m^2 aan oppervlak, en naar gemeenten met meer dan 10.000 m2 aan Distributiecentra.

- *Bronnen*
  - Er is gebruik gemaakt van het onderzoek Logistiek Vastgoed in Cijfers 2015 uit 2016 dat in opdracht van de NVM jaarlijks wordt opgesteld. De data is beschikbaar voor de jaren 2004 t/m 2014. De peildatum voor het bepalen van de voorraad is ieder jaar op 31 december.

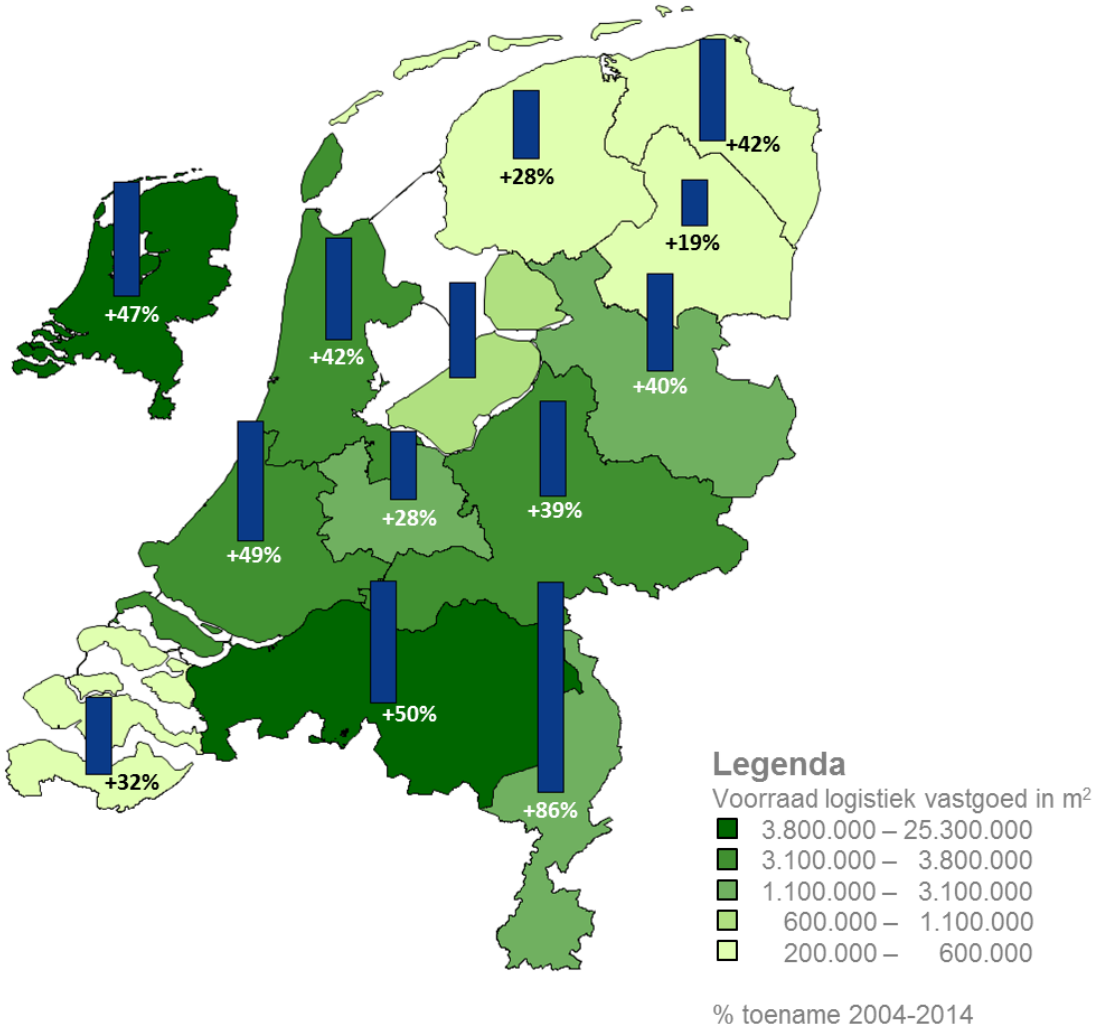
© Buck Consultants International, 2016

Aantal m² Distributie Centra in Nederland per jaar (grafiek)

Buck Consultants International

Voorraad logistiek vastgoed in m2 Distributiecentra, voor NL en per provincie

Toename vastgoed 2004-2014, bron: NVM Logistiek Vastgoed In cijfer, diverse jaren



© Buck Consultants International, 2016

Aantal m² Distributie Centra in Nederland per jaar (tabel)

Buck Consultants International

Voorraad logistiek vastgoed per provincie (in m²)											
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	% 2004 - 2014 toename
Totaal NL	**18.074.000**	**18.925.000**	**19.785.000**	**21.283.000**	**22.144.000**	**23.064.000**	**23.177.500**	**24.148.000**	**24.161.000**	**25.238.000**	**47,4%**
Groningen	170.500	187.500	185.000	210.500	208.000	210.500	208.000	216.000	208.000	230.500	**42,3%**
Friesland	299.500	300.000	322.500	323.000	335.500	336.000	335.500	382.000	335.500	382.000	**27,8%**
Drenthe	311.500	311.500	329.500	329.500	329.500	354.500	361.000	367.000	367.000	367.000	**19,2%**
Overijssel	826.000	844.500	839.000	868.000	927.000	981.500	1.029.000	1.041.500	1.036.000	1.102.500	**40,0%**
Gelderland	2.388.500	2.454.500	2.468.500	2.702.000	2.884.000	2.931.000	2.947.500	3.052.000	3.051.000	3.141.000	**39,2%**
Utrecht	1.144.500	1.184.000	1.213.000	1.256.000	1.221.500	1.232.000	1.302.500	1.339.000	1.328.000	1.406.000	**28,1%**
Flevoland	464.000	476.000	482.500	519.000	581.000	627.000	587.000	613.000	573.000	629.500	**38,5%**
Noord-Holland	2.570.500	2.696.000	2.821.000	2.923.000	3.013.000	3.213.500	3.208.000	3.287.500	3.274.000	3.365.000	**42,1%**
Zuid-Holland	2.731.000	2.926.500	2.983.000	3.366.000	3.374.000	3.480.500	3.495.000	3.590.500	3.567.000	3764500	**49,0%**
Zeeland	180.500	190.000	189.500	199.000	189.500	199.000	189.500	211.000	210.000	225.000	**31,6%**
Noord-Brabant	5.291.000	5.543.000	5.874.000	6.274.000	6.646.000	6.897.000	6.921.500	7.342.000	7.397.000	7.693.500	**50,3%**
Limburg	1.696.500	1.811.500	2.077.500	2.313.000	2.435.000	2.601.500	2.593.000	2.706.500	2.814.500	2.931.500	**86,1%**

Alleen gebouwen > 2.500 m2 geïnventariseerd
NL kende ultimo 2014 1.608 logistieke gebouwen

Bron: Reeks Logistiek vastgoed in cijfers

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
C6 M² Distributie Centra in Nederland per jaar

Buck Consultants International

- De voorraad aan logistiek vastgoed in Nederland is in 2004 t/m 2014 met 47% toegenomen tot ruim 25 miljoen m^2. Dit zijn ruim 3.000 voetbalvelden. Per jaar bedroeg de relatieve groei ca. 4,5%. Hiermee is de voorraad logistieke vastgoed relatief sneller gegroeid dan de Nederlandse economie.
- De nieuwbouw aan logistieke vastgoed in 5 provincies (Noord-Brabant, Noord-Holland, Zuid-Holland, Gelderland en Limburg) beslaat meer dan 84% van de totale nieuwbouw in Nederland.
- Procentueel werd de hoogste groei gerealiseerd in Limburg. Daar steeg het aantal m^2 voorraad logistieke vastgoed met 86%. De nummer 2, Noord-Brabant, volgde met 50% op grote afstand, maar heeft absoluut gezien wel de meeste vierkante meters DC ruimte. Drenthe kende in de periode 2004-2014 de laagste groei met 19%.
- De conclusie lijkt dat de groei in logistieke vastgoed zich concentreerde in de hot spots. Voor een verdere verdieping biedt het onderzoek *Logistiek vastgoed in cijfers 2015,* ook een nadere verbijzondering naar steden en gemeenten.

© Buck Consultants International, 2016

C7 Verkeersdoden wegvervoer

Buck Consultants International

- Toelichting indicator
  - De verkeersveiligheid van het goederenwegvervoer kent per jaar een onderverdeling naar vrachtverkeer en bestelverkeer. Het aantal dodelijke slachtoffers van ongelukken waarbij vracht- of bestelauto's bij betrokken zijn wordt jaarlijks geregistreerd. Het jaarlijks aantal dodelijke slachtoffers in het spoorvervoer wordt in de Trendanalyse Railveiligheid bijgehouden door de NSA, maar hierin wordt goederenvervoer per spoor niet specifiek onderscheiden. Ook het jaarlijkse aantal ongelukken in de zee-, binnen- en luchtvaart wordt door de Inspectie leefomgeving en Transport (ILT) bijgehouden, maar de splitsing in goederen en personenvervoer niet.

- Mate van detail
  - Het aantal verkeersdoden op de weg kent per jaar een onderverdeling naar de betrokkenheid van vrachtverkeer en bestelverkeer bij ongelukken, waarbij ook onderscheid wordt gemaakt naar inzittenden en de tegenpartij.

- Bronnen
  - Het Ministerie van I&M heeft op basis van politiedata een database opgesteld, die continu wordt geüpdatet. SWOV publiceert regelmatig de jaarlijkse cijfers o.b.v. deze database. In deze monitor zijn de gegevens van 2001 t/m 2014 verkregen.

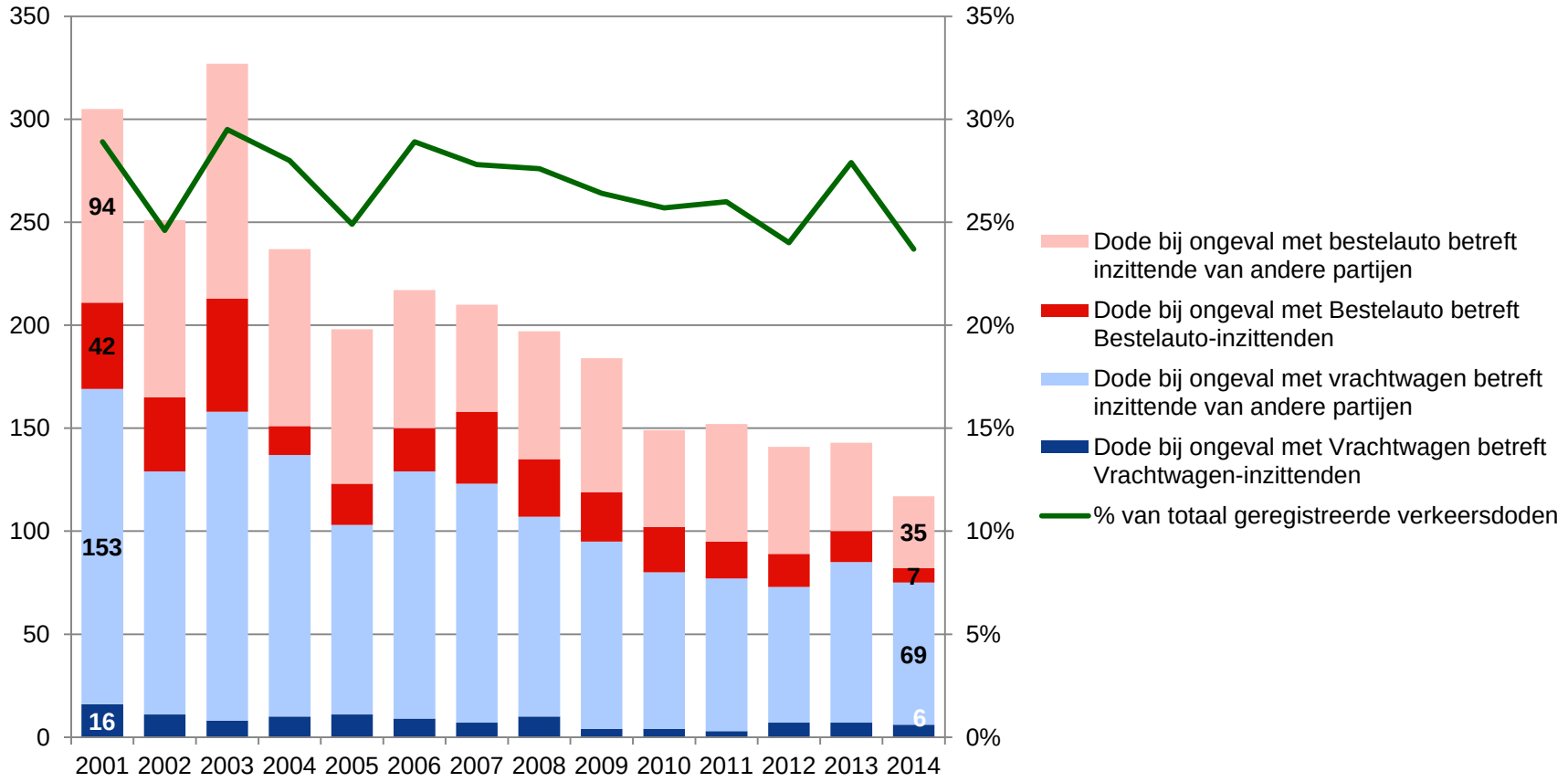
© Buck Consultants International, 2016

Verkeersdoden in weggoederenvervoer (grafiek)

Buck Consultants International

Aantal verkeersdoden op de weg waarbij vracht- en bestelauto's bij betrokken zijn 2001-2014

Bron: CBS en SWOV 2016



© Buck Consultants International, 2016

Verkeersdoden in weggoederenvervoer (tabel)

Buck Consultants International

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Doden in ongeval met Vrachtwagen:	169	129	158	137	103	129	123	107	95	80	77	73	85	75
Dode bij ongeval met Vrachtwagen betreft Vrachtwagen-inzittenden	16	11	8	10	11	9	7	10	4	4	3	7	7	6
Dode bij ongeval met vrachtwagen betreft inzittende van andere partijen	153	118	150	127	92	120	116	97	91	76	74	66	78	69
Doden in ongeval met Bestelauto:	136	122	169	100	95	88	87	90	89	69	75	68	58	42
Dode bij ongeval met Bestelauto betreft Bestelauto-inzittenden	42	36	55	14	20	21	35	28	24	22	18	16	15	7
Dode bij ongeval met bestelauto betreft inzittende van andere partijen	94	86	114	86	75	67	52	62	65	47	57	52	43	35
Vracht en/of Bestel	287	243	303	225	187	211	197	187	170	138	142	135	133	113
% van totaal geregistreerde verkeersdoden	28,9%	24,6%	29,5%	28%	24,9%	28,9%	27,8%	27,6%	26,4%	25,7%	26%	24%	27,9%	23,7%

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu - Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) / SWOV 2016.

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies C7 Verkeersdoden wegvervoer

Buck Consultants International

- Het aantal verkeersdoden waarbij vrachtwagens of bestelauto's betrokken zijn daalt al jaren, eveneens het totaal aantal verkeersdoden op de weg. Echter, het aantal verkeersdoden waarbij vrachtwagens of bestelauto's betrokken zijn (primaire botsers) daalt relatief nog harder. Zo was een bestel- of vrachtauto in 2001 bij 28,9% van de geregistreerde verkeersdoden betrokken. Dit aandeel is in 2014 gedaald naar 23,7%. Het totaal aantal doden met betrokkenheid van vracht- of bestelwagens was 113 in 2014, terwijl dit nog 133 in 2013 en 287 in 2001 was.
- De verkeersdoden waarbij vrachtwagens betrokken zijn vallen voor het overgrote deel bij de tegenpartij, namelijk tussen de 90 en 95%. Het aantal doden waarbij vrachtwagens bij betrokken zijn neemt over het algemeen elk jaar af, van 169 in 2001 naar 75 in 2014.
- Het aantal verkeersdoden met bestelauto's is niet onderverdeeld tussen passagiers- en goederenvervoer. Dit aantal doden daalde fors van 136 in 2001 naar 42 in 2014.
- Wanneer gekeken wordt naar de laatste paar jaren (2012-2014) valt op dat in 2013 opvallend veel verkeersdoden zijn gevallen waarbij een vracht- of bestelauto is betrokken. Bij bijna 28% van de geregistreerde verkeersdoden was een vrachtauto of bestelauto betrokken. Dit lijkt een uitschieters, want zowel in 2012 als 2014 was dit 24%.
- Naast het wegvervoer vielen er in 2014 op het spoor 9 doden (excl. suïcides, ca. 200 p/j) en 10 doden op Nederlandse koopvaardijschepen.

© Buck Consultants International, 2016

C8 Emissies goederenvervoer per jaar

- *Toelichting indicator*
  - Het goederenvervoer in Nederland zorgt voor uitstoot van emissies, die schadelijk kunnen zijn op nationaal en lokaal niveau. De vier belangrijkste emissies zijn stikstofoxiden (NO_x), fijnstof (PM_{10}), zwaveldioxide (SO_2) en koolstofdioxide (CO_2). In het kader van duurzaamheid voeren bedrijven en overheid gezamenlijk beleid om de schadelijke effecten van deze emissies terug te dringen. Dit kan op vele manieren, bijvoorbeeld door minder transportkilometer af te leggen, gebruik van schonere brandstoffen of modal shift naar meer duurzame modaliteiten.

- *Mate van detail*
  - Er wordt inzicht gegeven in het absolute volume aan emissies door het goederenvervoer in Nederland per jaar voor de 4 belangrijkste emissies, verdeeld over modaliteiten.

- *Bronnen*
  - Er is gebruik gemaakt van databronnen van CBS via Statline. De data voor 2002 t/m 2014 zijn gebruikt.

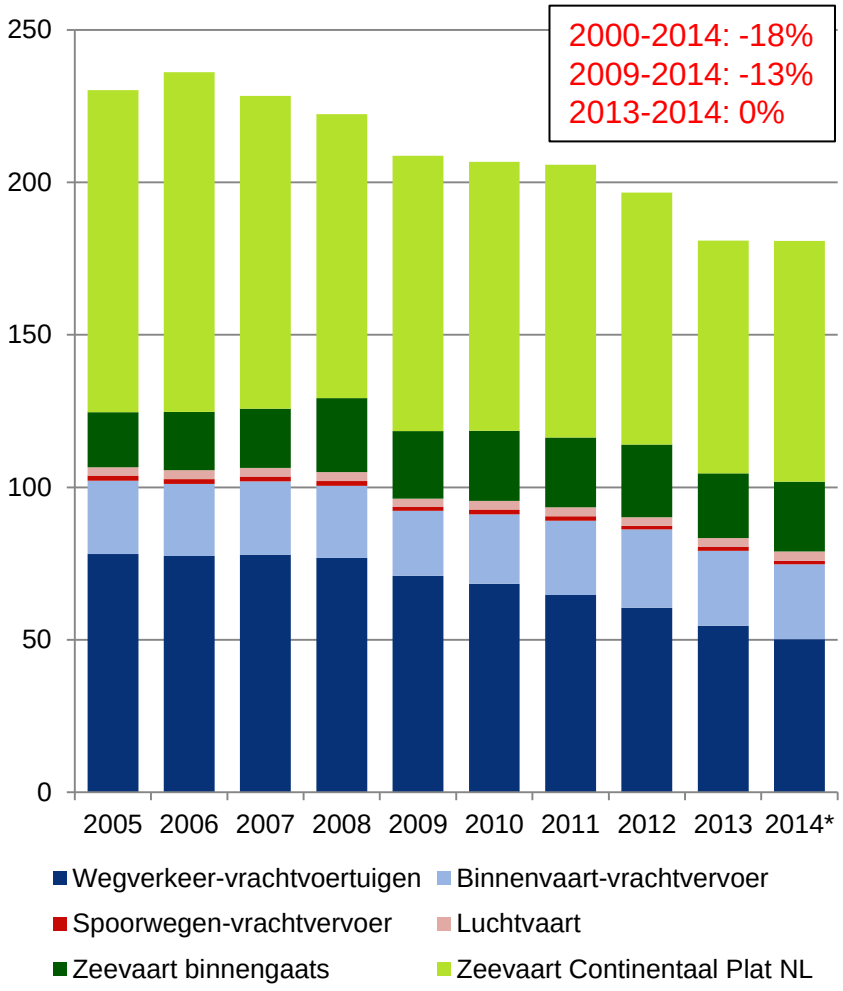
© Buck Consultants International, 2016

Emissies goederenvervoer per jaar (grafiek)

Buck Consultants International

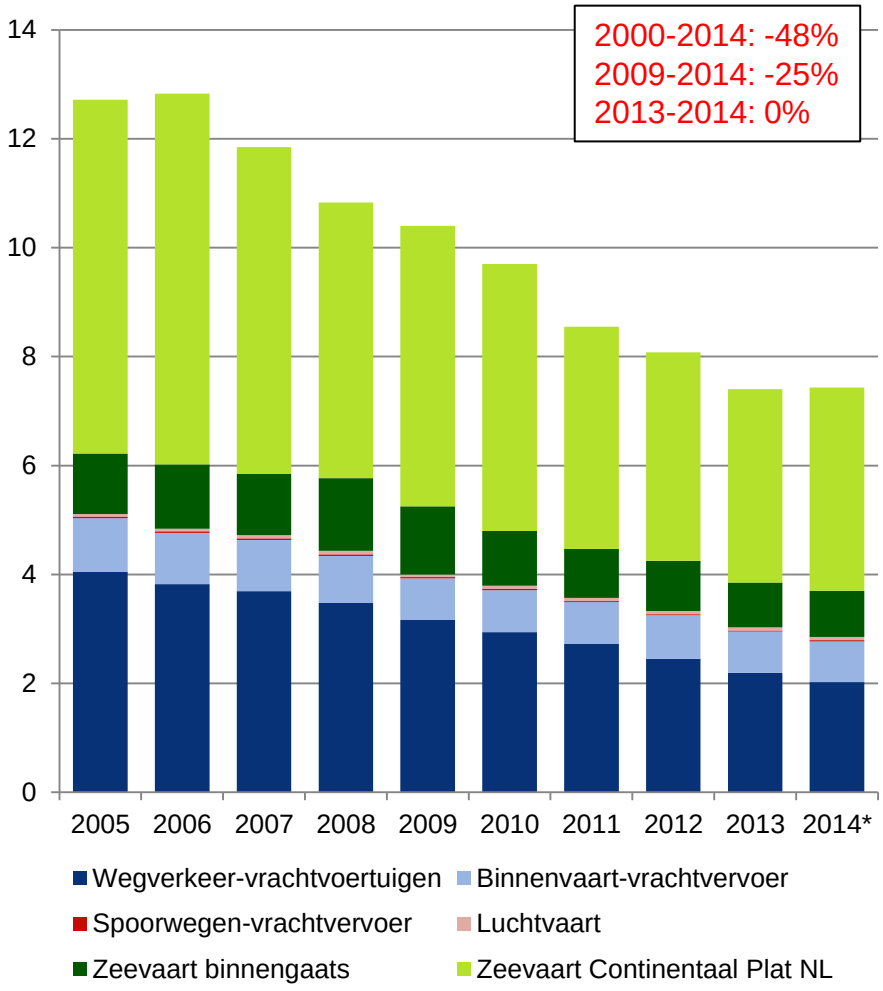
Feitelijke emissie NOx

x miljoen kilo, bron CBS 2016



Feitelijke emissie PM10

x miljoen kilo, bron CBS 2016



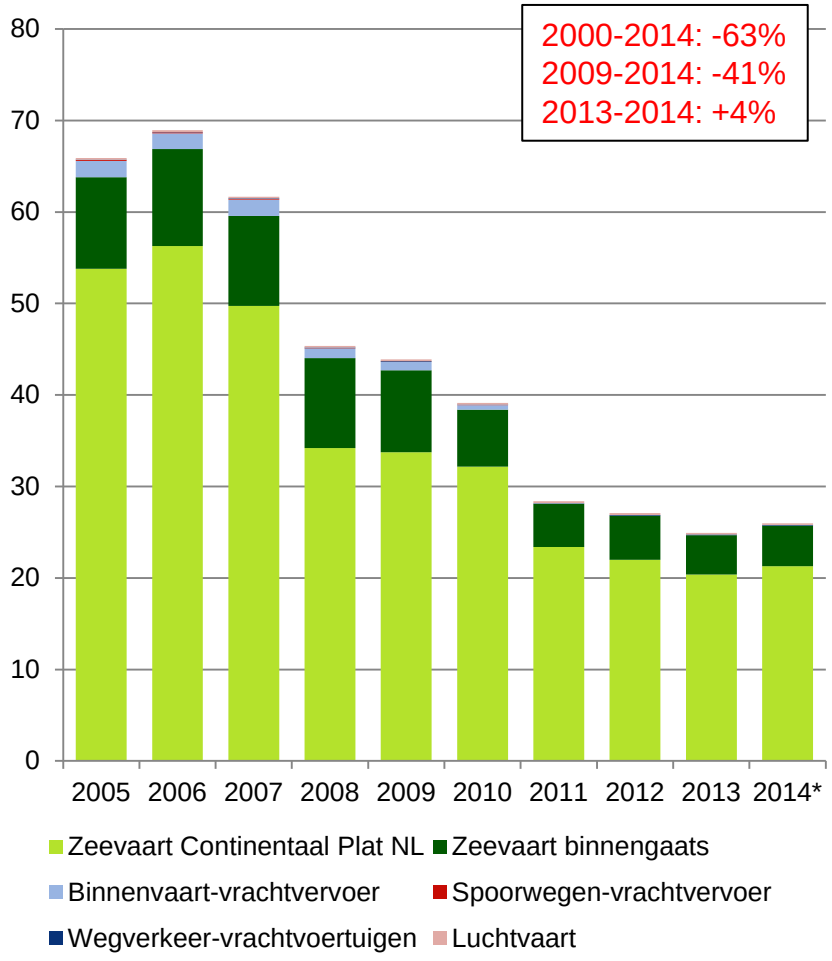
© Buck Consultants International, 2016

Emissies goederenvervoer per jaar (grafiek)

Buck Consultants International

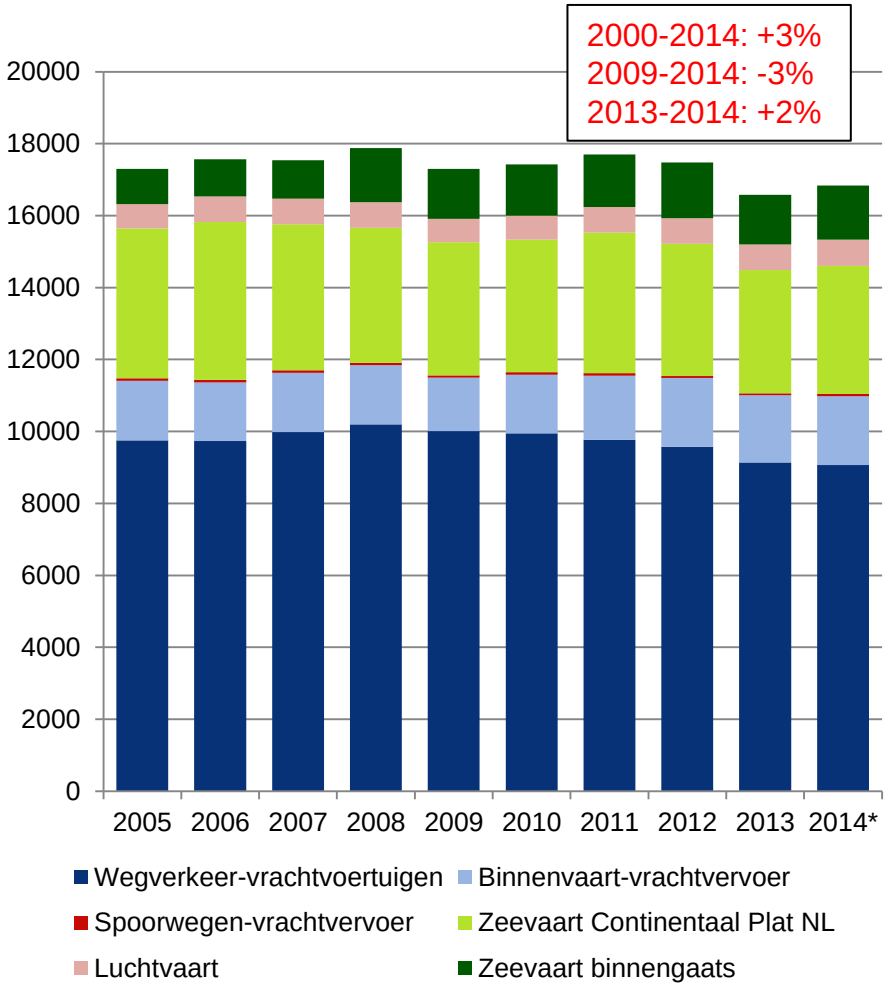
Feitelijke emissie SO2

x miljoen kilo, bron CBS 2016



Feitelijke emissie CO2

x miljoen kilo, bron CBS 2016



© Buck Consultants International, 2016

Emissies goederenvervoer per jaar (tabel)

Buck Consultants International

Emissies goederenvervoer Stikstof (NO_x), Fijnstof (PM_{10}), Zwaveldioxide(SO_2), Koolstofdioxide (CO_2). Periode 2000 – 2014. Emissies in 1.000 ton									
Emis-sie	Period-en	Wegverkeer -vracht-voertuigen	Binnenvaart -vracht-vervoer	Spoorwegen -vracht-vervoer	Luchtvaart	Zeevaart binnengaats	Zeevaart op Nederlands Continentaal Plat	Totaal	% verandering emissies 2000-2014
NO_x	2000	80,4	26	1,6	2,4	16,4	94,4	221,2	-18%
NO_x	2014	50,2	24,5	1,2	3,1	22,8	79	180,8	
PM_{10}	2000	5,21	1,17	0,03	0,05	1,23	6,49	14,18	-48%
PM_{10}	2014	2,02	0,75	0,02	0,06	0,85	3,73	7,43	
SO_2	2000	1,57	1,93	0,08	0,19	10,05	55,4	69,22	-63%
SO_2	2014	0,05	0,01	0	0,2	4,46	21,27	25,99	
CO_2	2000	9.260	1.800	80	610	880	3.670	16.300	+3%
CO_2	2014	9.070	1 910	60	740	1.510	3.530	16.840	

Bron CBS 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
C8 Emissies goederenvervoer per jaar

Buck Consultants International

- De vier belangrijkste emissies in het goederenvervoer zijn die van CO_2 en SO_2, die op landelijke/mondiale schaal merkbaar zijn, en NO_x en PM_{10} (fijn stof) die regionaal en lokaal merkbaar zijn. De Nederlandse overheden proberen samen met bedrijven en burgers de laatste decennia voor alle modaliteiten deze emissies te reduceren.
- Het resultaat voor 2000-2014 is dat de emissies van SO_2 (-63%) en PM_{10} (-48%) sterk zijn teruggedrongen. De emissie van NO_x is ook teruggedrongen met 18%, terwijl de emissie van CO_2 de laatste 14 jaar met 3% is toegenomen. De emissie van SO_2 wordt anno 2014 vrijwel geheel veroorzaakt door de zeevaart. Ook de stijging van CO_2 uitstoot wordt grotendeels verklaard door de binnengaatse zeevaart. Ook de CO2 emissie van de binnenvaart is toegenomen. Diverse CCR reguleringen die de NO_x en PM_{10} uitstoot hebben verminderd in het wegvervoer hebben geleid tot een hoger verbruik van diesel en daarmee CO_2 (de zgn. NO_x paradox).
- Ook in de laatste 5 jaar (2009-2014) zijn de emissies verminderd, namelijk 41% voor SO_2 , 25% voor PM_{10}, 13% voor NO_x en 3% voor CO_2. Bij drie van de vier emissiedalingen heeft het goederenvervoer over de weg een forse bijdrage geleverd.
- Echter, het resultaat voor 2013-2014 is minder gunstig: de uitstoot van SO_2 en PM_{10} is gestagneerd, terwijl de uitstoot van NO_x en CO_2 met een paar procent is toegenomen. In alle 4 de gevallen komt dit door een toename van de uitstoot van de zeevaart. Het wegvervoer kent nog steeds een daling van de emissies. Het is een open vraag of de stagnatie in de daling van emissies door het goederenvervoer in 2014 eenmalig is of veroorzaakt wordt door een trendbreuk. Voor verdere dalingen van de emissies is het van groot belang dat de trend van toenemende emissies in de zeevaart wordt doorbroken.

© Buck Consultants International, 2016

C9 Ontwikkeling Wagenpark goederenvervoer

Buck Consultants International

- *Toelichting indicator*
  - Zoals in indicator C8 naar voren is gekomen is de uitstoot van lucht emissies in het wegvervoer de laatste 10 tot 15 jaar relatief sterk gereduceerd. Dit komt mede door het schoner wordende wagenpark. Onlangs heeft TLN onderzoek gedaan naar de verdeling van vrachtauto's naar milieuklassen voor het beroepsgoederenvervoer over de weg.

- *Mate van detail*
  - Er wordt inzicht gegeven in de verdeling van het wagenpark naar Euronormen per 1 januari van de jaren 2007, 2010, 2012 en 2014 t/m 2016. Het onderzoek van TLN wordt jaarlijks uitgevoerd in het kader van Transport in Cijfers.

- Bronnen
  - Gebruik is gemaakt van de brondata van TLN dat een goede indicatie geeft over de vlootverdeling van het gehele Nederlandse wagenpark. Voor het onderzoek hebben 1.100 bedrijven meegewerkt, deze bedrijven hebben een wagenpark van 16.000 vrachtauto’s en trekkers. Het betreft data van beroepsgoederenvervoerders.

© Buck Consultants International, 2016

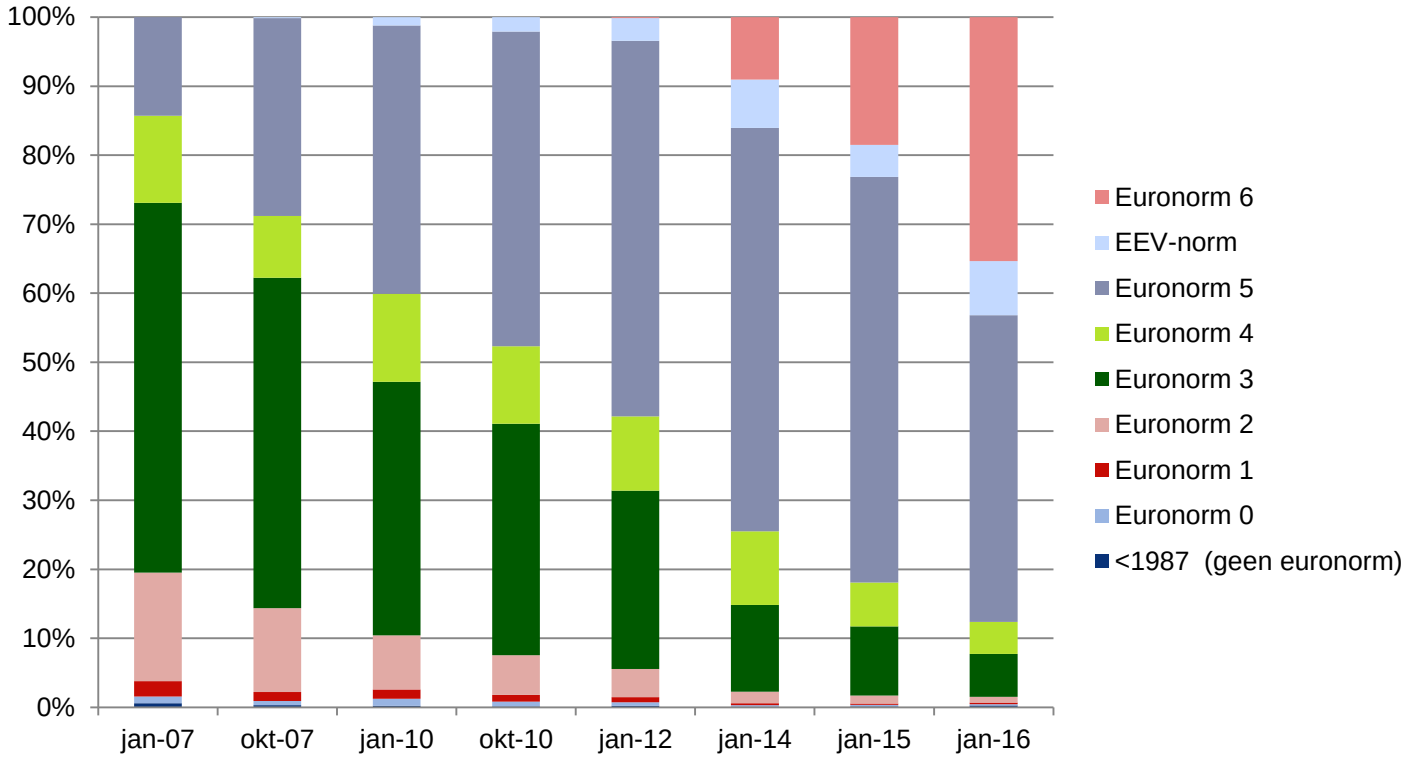
Ontwikkeling wagenpark beroepsgoederenvervoer naar milieuklassen 2007-2016

Buck Consultants International

Ontwikkeling gebruik motoren voor beroepsgoederenvervoer

Wagenpark naar euronormen/milieuklassen 2007-2016

Bron: TLN, 2015



© Buck Consultants International, 2016

Ontwikkeling beroepsgoederenvervoer naar milieuklassen 2007-2016

Buck Consultants International

Verdeling vrachtauto's beroepsgoederenvervoer over de weg naar milieuklassen										
	Ingangsdatum nieuwe types	Ingangsdatum nieuwe registraties	jan-07	okt-07	jan-10	okt-10	jan-12	jan-14	jan-15	jan-16
<1987 (geen euronorm)			0,6%	0,3%	0,2%	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%	0,3%
Euronorm 0	1-7-1988	1-10-1990	0,9%	0,6%	1,0%	0,7%	0,5%	0,2%	0,2%	0,2%
Euronorm 1	1-7-1992	1-10-1993	2,2%	1,3%	1,4%	1,0%	0,7%	0,3%	0,2%	0,2%
Euronorm 2	1-10-1995	1-10-1996	15,7%	12,2%	7,8%	5,8%	4,1%	1,7%	1,1%	0,8%
Euronorm 3	1-10-2000	1-10-2001	53,6%	47,8%	36,8%	33,5%	25,8%	12,5%	10,0%	6,2%
Euronorm 4	1-10-2005	1-10-2006	12,6%	9,0%	12,8%	11,2%	10,8%	10,7%	6,4%	4,7%
Euronorm 5	1-10-2008	1-10-2009	14,3%	28,6%	38,8%	45,6%	54,4%	58,4%	58,8%	44,4%
EEV-norm			-	0,1%	1,2%	2,1%	3,3%	7,0%	4,6%	7,9%
Euronorm 6	31-12-2013	31-12-2013	-	-	-	-	0,2%	9,1%	18,5%	35,3%

Bron: TLN 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
C9 Ontwikkeling Wagenpark goederenvervoer

Buck Consultants International

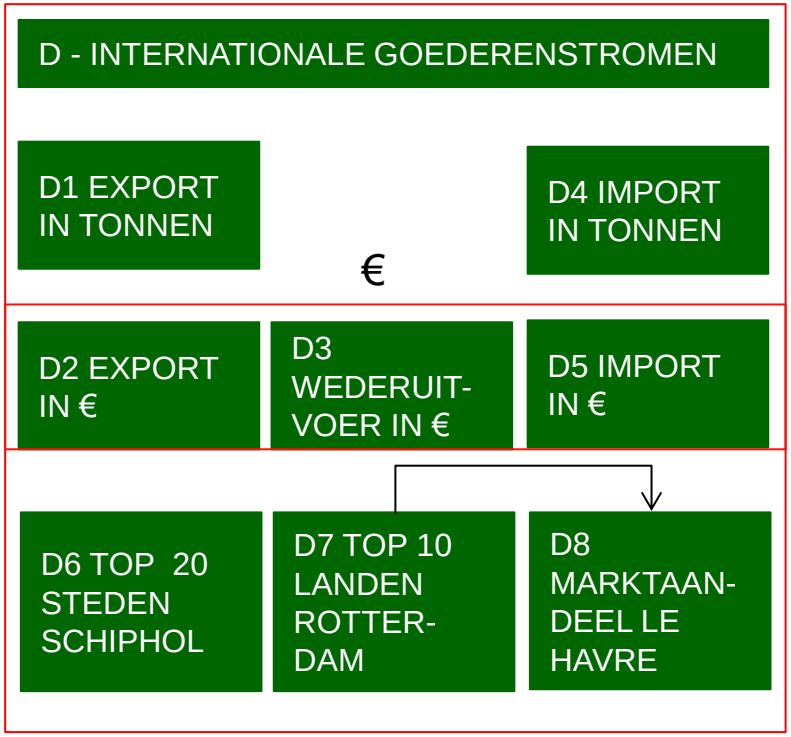
- Het Nederlands wagenpark staat bekend als een relatief schoon wagenpark.
- TLN heeft onlangs een onderzoek uitgevoerd naar verdeling van het wagenpark bij haar leden naar emissienorm. Sinds 1 januari 2014 is de EURO 6 norm de geldende norm voor alle nieuwe voertuigen. Per 1 januari 2016 voldeed al ruim 35% aan deze norm.
- Dit laat zien dat het wagenpark snel vernieuwd. Mogelijk wordt de opname van Euro 6 voertuigen versneld door diverse eisen vanuit verladers en overheden (emissiezones).
- Ruim 44% bestaat nog uit EURO 5 voertuigen die in de komende jaren uitgefaseerd zullen worden. Ook bestaat nog een beperkt deel van de vloot uit EEV voertuigen. Deze “tussennorm” is nooit echt aangeslagen.
- Van de oudere en vervuilendere voertuigen (EURO 4 en ouder) mag worden aangenomen dat de economische levensduur is verstreken, maar dat de voertuigen nog vaak tot aan de technische levensduur worden gebruikt. De cijfers laten zien dat het wagenpark van deze voertuigen afneemt, maar nog steeds bestaat zo’n 1,5% uit voertuigen die meer dan 20 jaar oud zijn.

© Buck Consultants International, 2016

D Omvang internationale goederenstromen

Buck Consultants International

- Indicatoren:
  1. Omvang export per jaar in tonnen
  2. Waarde export per jaar in Euro
  3. Waarde wederuitvoer per jaar in Euro
  4. Omvang import per jaar in tonnen
  5. Waarde import per jaar in Euro
  6. Omvang Import/export landen luchtvracht per jaar in tonnen
  7. Omvang Import/export landen droog/nat massagoed per jaar in tonnen
  8. Marktaandeel havens Hamburg - Le Havre range in overslag in tonnen



© Buck Consultants International, 2016

D1 Omvang export per jaar in tonnen

- Toelichting Indicator
  - De export omvat alle leveringen van goederen aan het buitenland vanuit Nederland. Het betreft goederen die in Nederland zijn voortgebracht of vervaardigd (uitvoer). Onder de uitvoer vallen ook de goederen die via Nederland vervoerd worden en daarbij (tijdelijk) eigendom worden van een ingezetene, zonder dat er een significant industriële bewerking plaatsvindt (wederuitvoer).
  - Als open economie is Nederland een belangrijke draaischijf voor Europa. Het aandeel van de export/uitvoer in de Nederlandse economie is dan ook groot.

- Mate van detail
  - De export kan worden uitgedrukt in volume (miljoen ton). Er wordt inzicht gegeven in de omvang van de export naar geografie en naar NSTR goederengroep.

- Bronnen
  - Er is gebruik gemaakt van databronnen van CBS via Statline. De data is beschikbaar voor de periode 2007-2014. De data over 2015 zijn nog niet beschikbaar. De cijfers zijn voorlopig en kunnen naderhand worden bijgesteld.

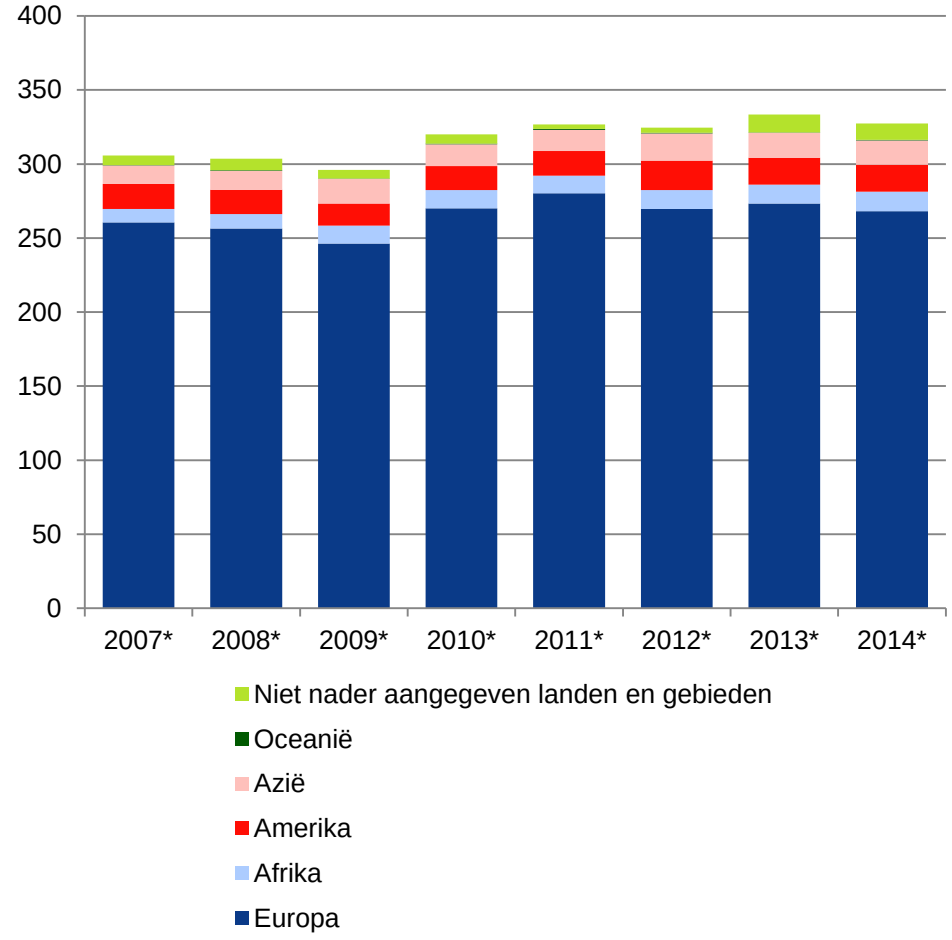
© Buck Consultants International, 2016

Omvang export Nederland per jaar in tonnen

Buck Consultants International

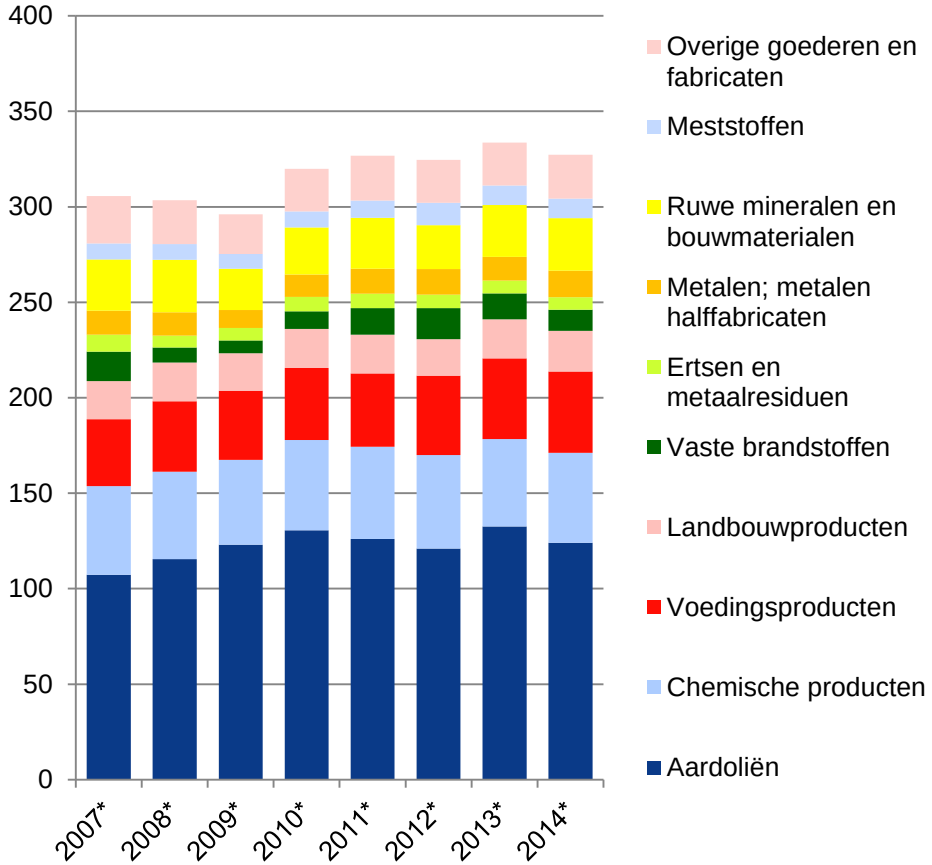
Volume uitvoer naar werelddeel

x mln. ton, bron CBS 2015



Volume uitvoer naar NSTR Goederengroep

Totale uitvoer, x mln. ton, bron: CBS 2015



© Buck Consultants International, 2016

Omvang export Nederland per jaar in tonnen

Buck Consultants International

	Totale uitvoer naar werelddeel in miljoen ton en marktaandeel												
	Totaal	Afrika volume	%	Amerika volume	%	Azië volume	%	Europa volume	%	Oceanië volume	%	n.b	%
2007*	305,9	9	2,9%	16,8	5,5%	12,6	4,1%	260,6	85,2%	0,3	0,1%	6,5	2,1%
2008*	303,4	9,7	3,2%	16,4	5,4%	12,9	4,3%	256,4	84,5%	0,4	0,1%	7,7	2,5%
2009*	296,1	12,1	4,1%	15	5,1%	16,5	5,6%	246,3	83,2%	0,3	0,1%	5,9	2,0%
2010*	319,9	12,4	3,9%	16,2	5,1%	14,8	4,6%	270	84,4%	0,4	0,1%	6,2	1,9%
2011*	326,7	11,9	3,6%	16,6	5,1%	14,4	4,4%	280,2	85,8%	0,5	0,2%	3	0,9%
2012*	324,6	12,6	3,9%	20	6,2%	18,3	5,6%	269,7	83,1%	0,5	0,2%	3,5	1,1%
2013*	333,5	12,7	3,8%	18,1	5,4%	16,8	5,0%	273,4	82,0%	0,4	0,1%	12	3,6%
2014*	327,4	13,1	4,0%	18,2	5,6%	16,4	5,0%	268,1	81,9%	0,5	0,2%	11	3,4%
Toename 2007-2014	+7%	+45,6%		+8,3%		+30,2%		+2,9%		+66,7%		+69,2%	
Toename 2013-2014	-1,8%	+3,2%		+0,6%		-2,4%		-1,9%		+25%		-8,3%	

Bron: CBS 2015

	Totale uitvoer wereld naar NSTR goederengroep in miljoen ton										
	Totaal, alle goederen	Landbouw-producten; dieren	Voedings-producten; veevoeder	Vaste brand-stoffen	Aardoliën; aardolie-producten	Ertsen en metaal-residuen	Metalen; metalen half-fabricaten	Ruwe mineralen en bouw-materialen	Mest-stoffen	Chemi-sche producten	Overige goederen en fabricaten
2007*	305,9	19,9	35,1	15,4	107,3	8,9	12,6	26,9	8,3	46,4	24,9
2008*	303,4	20,2	37	8	115,5	6,1	12,2	27,6	8,2	45,7	22,9
2009*	296,1	19,6	36,2	6,7	123	6,5	9,5	21,6	7,6	44,5	20,9
2010*	319,9	20,4	37,7	9,2	130,6	7,6	11,7	24,7	8,4	47,3	22,2
2011*	326,7	20,4	38,3	13,9	126	7,5	13	26,8	9	48,4	23,5
2012*	324,6	19,1	41,5	16,3	121,1	7	13,5	23	11,7	48,9	22,5
2013*	333,5	20,4	42,3	13,6	132,6	6,7	12,4	27,2	10,1	45,8	22,6
2014*	327,4	21,4	42,6	11	124	6,6	13,8	27,6	10,2	47,1	23

Bron: CBS 2015

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
D1 Omvang export per jaar in tonnen

Buck Consultants International

- De totale omvang van de Nederlandse export is tussen 2008 en 2015 gestegen van 306 naar 327 miljoen ton. Dit is een groei van 7%. Tussen 2013 en 2014 nam de omvang wel af met ongeveer 2%. Dit wordt vooral verklaard door de afname van de export van aardoliën/aardolieproducten en vaste brandstoffen.
- Het overgrote deel (82%) van onze export (in uitvoer) is naar landen binnen Europa en neemt relatief gezien in de periode 2007-2014 geleidelijk aan af. Deze focus op Europa komt deels voort uit onze draaischijffunctie. De export naar Afrika en Azië nam met 1% punt toe, terwijl de export naar Amerika stabiel bleef.
- Als de export wordt verdeeld naar NSTR goederengroepen, valt op dat de exporten van sectoren aardolie (producten), chemische producten en voedingsproducten samen een relatief groot volume betreffen. Tezamen zijn zij goed voor ongeveer 2/3de van het uitvoervolume van Nederland. Dit is te verklaren uit het feit dat in deze sectoren vooral veel bulkproducten geëxporteerd worden.
- Tussen 2007 en 2014 stuwden de voedingsproducten (veevoeder) en aardolieproducten de groei van de export met resp. 16% en 21%. Chemie nam beperkt toe met 2%. Vaste brandstoffen (-29%) en ertsen (-26%) nam sterk af na respectievelijk 2012 en 2013.

© Buck Consultants International, 2016

D2 Omvang export per jaar in Euro

- Toelichting Indicator
  - De exportwaarde omvat de waarde van alle leveringen van goederen door Nederlandse bedrijven aan het buitenland in euro. Dit is de waarde van de goederen inclusief vracht- en verzekeringskosten tot aan de Nederlandse grens. Het betreft ook hier goederen die in Nederland zijn voortgebracht of vervaardigd (uitvoer), of eerder in Nederland zijn ingevoerd en via Nederlands eigendom zonder significante aanpassing (direct) worden uitgevoerd (wederuitvoer).

- Mate van detail
  - De exportwaarde wordt uitgedrukt in duizenden Euro. Er wordt inzicht gegeven in de export van Nederland naar verschillende werelddelen en naar de top 10 handelsrelaties voor 2008, 2013, 2014 en 2015, zowel absoluut (in Euro) als relatief (% aandeel).

- Bronnen
  - Er is gebruik gemaakt van databronnen van CBS via Statline. De gebruikte data is van de periode 2008-2015. De cijfers worden ongeveer 7 maanden na afloop van het verslagjaar gepubliceerd.

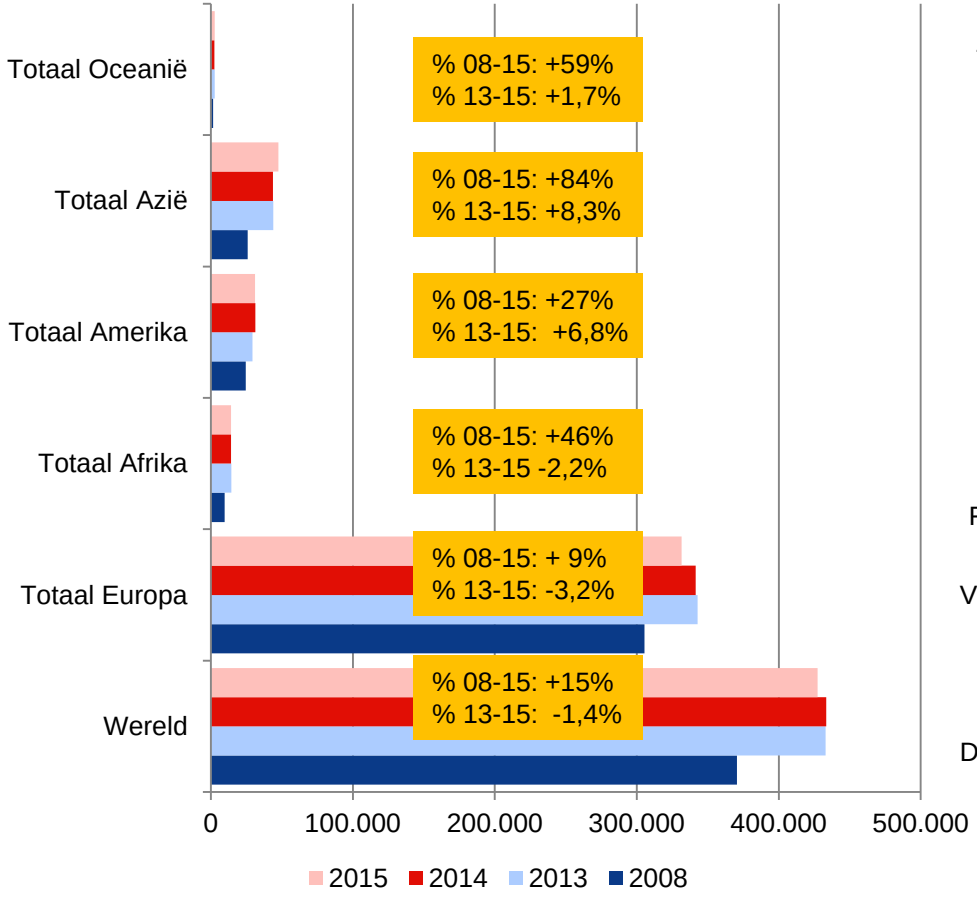
© Buck Consultants International, 2016

Omvang exportwaarde Nederland per jaar in Euro

Buck Consultants International

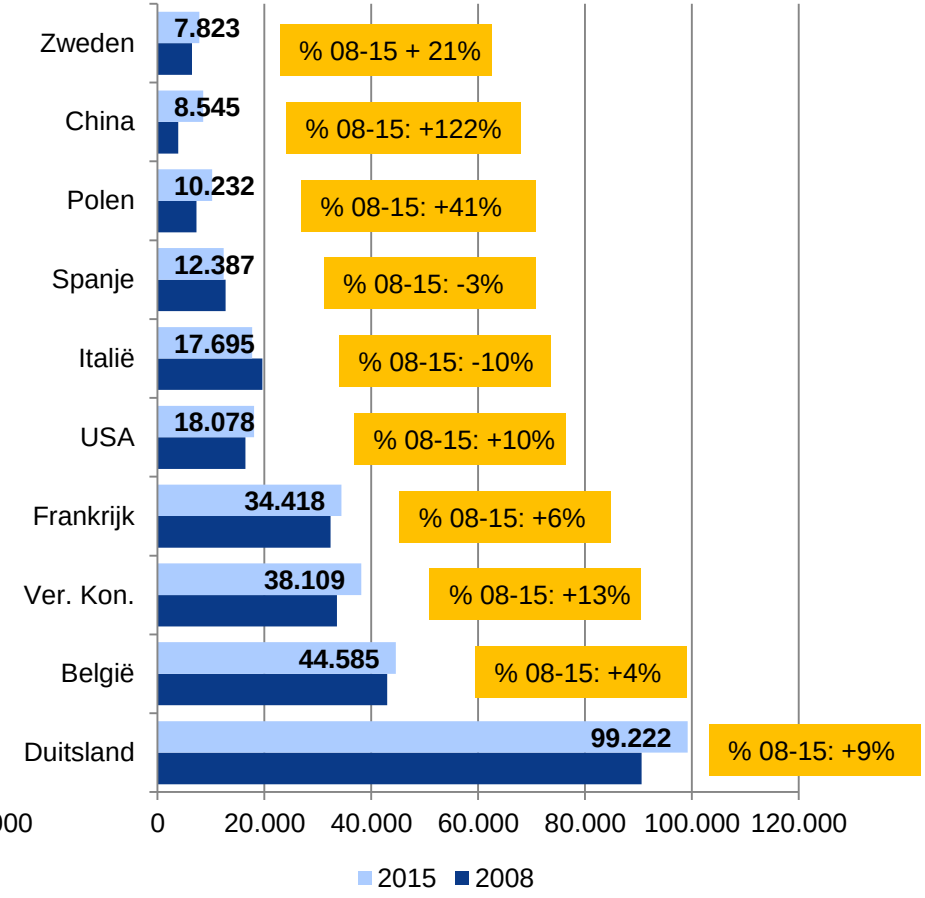
Uitvoerwaarde naar werelddeel 2008 en 2013-2015

x miljoen Euro, Bron; CBS 2016



Uitvoerwaarde naar top 10 landen 2008-2015

x miljoen Euro, bron: CBS 2016



© Buck Consultants International, 2016

Omvang export per jaar in Euro

Buck Consultants International

	Exportwaarde naar werelddeel (x miljard Euro)				% stijging exportwaarde	
Werelddeel	2008	2013	2014	2015	% groei 2008-2015	% groei 2013-2015
Wereld	370,5	433,1	433,4	427,3	15,3%	-1,3%
Totaal Europa	305,4	342,8	341,4	331,6	8,6%	-3,3%
Totaal Afrika	9,7	14,5	14,2	14,2	46,9%	-2,2%
Totaal Amerika	24,6	29,2	31,4	31,2	27,1%	6,8%
Totaal Azië	25,9	43,9	43,8	47,6	84,1%	8,3%
Totaal Oceanië	17	2,6	2,6	2,7	58,6%	1,7%
Totaal overige	3,4	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t

Bron: CBS 2016

	Exportwaarde naar top-10 land (x miljard Euro)				% stijging exportwaarde	
	2008	2013	2014	2015	% groei 2008-2015	% groei 2013-2015
1 Duitsland	90,6	107	104,5	99,2	9,5%	-7,2%
2 België	43,0	47,8	47,5	44,6	3,8%	-6,8%
3 Verenigd Koninkrijk	33,6	36,5	36,8	38,1	13,5%	4,3%
4 Frankrijk	32,4	35,9	35,5	34,4	6,3%	-4,2%
5 Italië	16,5	16,9	19	18,1	9,8%	7,0%
6 USA	19,6	19,8	18,7	17,7	-9,8%	-10,6%
7 Spanje	12,7	11,2	12	12,4	-2,7%	10,4%
8 Polen	7,3	9,2	9,6	10,2	40,9%	11,3%
9 China	3,9	7,7	7,9	8,5	121,8%	10,8%
10 Zweden	6,5	7,6	7,8	7,.8	21,0%	3,4%
Exportwaarde top-10	265,9	299,6	299,3	291,1	9,5%	-2.7%
% Exportwaarde top-10	71,8%	69,2%	69.0%	68,1%		

Bron: CBS 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
D2 Waarde export per jaar in Euro

Buck Consultants International

- De Nederlandse export gemeten in waarde is in de periode 2008-2015 in totaal met 15% toegenomen. Er zijn grote verschillen in deze groei per werelddeel. De export naar werelddelen buiten Europa is in die periode harder gegroeid dan de export naar landen in Europa (+9%). De hoogste groei was in de export naar Azië: +84% in 2008-2015.
- In 2008 was de waarde van de Nederlandse export naar Azië en Amerika vergelijkbaar (25,9 om 24,6 miljard euro). Door de fors hogere groei van de export naar Azië in de afgelopen jaren (+84% naar Azië tegenover 27% naar Amerika) wordt inmiddels voor ruim 16 miljard Euro meer geëxporteerd naar Azië dan naar Amerika.
- De top-10 handelspartners van Nederland vertegenwoordigden in 2008 71,2% van de totale uitvoerwaarde. In 2014 is dit teruggelopen tot 68,2%. Veel top-10 handelsrelaties zijn met landen in Europa, maar het aandeel van Europa in de export loopt dus langzaam terug. In de top-10 kenden China (+122%) en Polen (+41%) de grootste exportgroei in 2008-2015. Daarentegen daalde in deze periode de exportwaarde naar Italië (-10%) en Spanje (-3%).
- Tussen 2013 en 2015 valt op dat de uitvoer naar Europese landen is gedaald met 3%, en met Duitsland en België met ruim 7%. De export naar Spanje, Polen en China nam daarentegen sterk toe met 10 tot 12%.
- Wanneer de exportwaarde in 2008 – 2015 vergeleken wordt met het exportvolume valt op dat de exportwaarde (+15%) sterker groeit dan het volume (+10%).

© Buck Consultants International, 2016

D3 Waarde wederuitvoer per jaar in Euro

Buck Consultants International

- Toelichting Indicator
  - Wederuitvoer zijn goederen die ingevoerd zijn in Nederland en in vrijwel onbewerkte staat weer worden uitgevoerd. Ze worden hier bijvoorbeeld geassembleerd of herverpakt. De wederuitvoer is onderdeel van de totale export en is een indicator voor de waarde van de distributiefunctie van Nederland. De waarde van de wederuitvoer geeft een indicatie van het belang van logistieke activiteiten voor Nederland zoals warehousing, op- en overslag en Value Added Logistics.

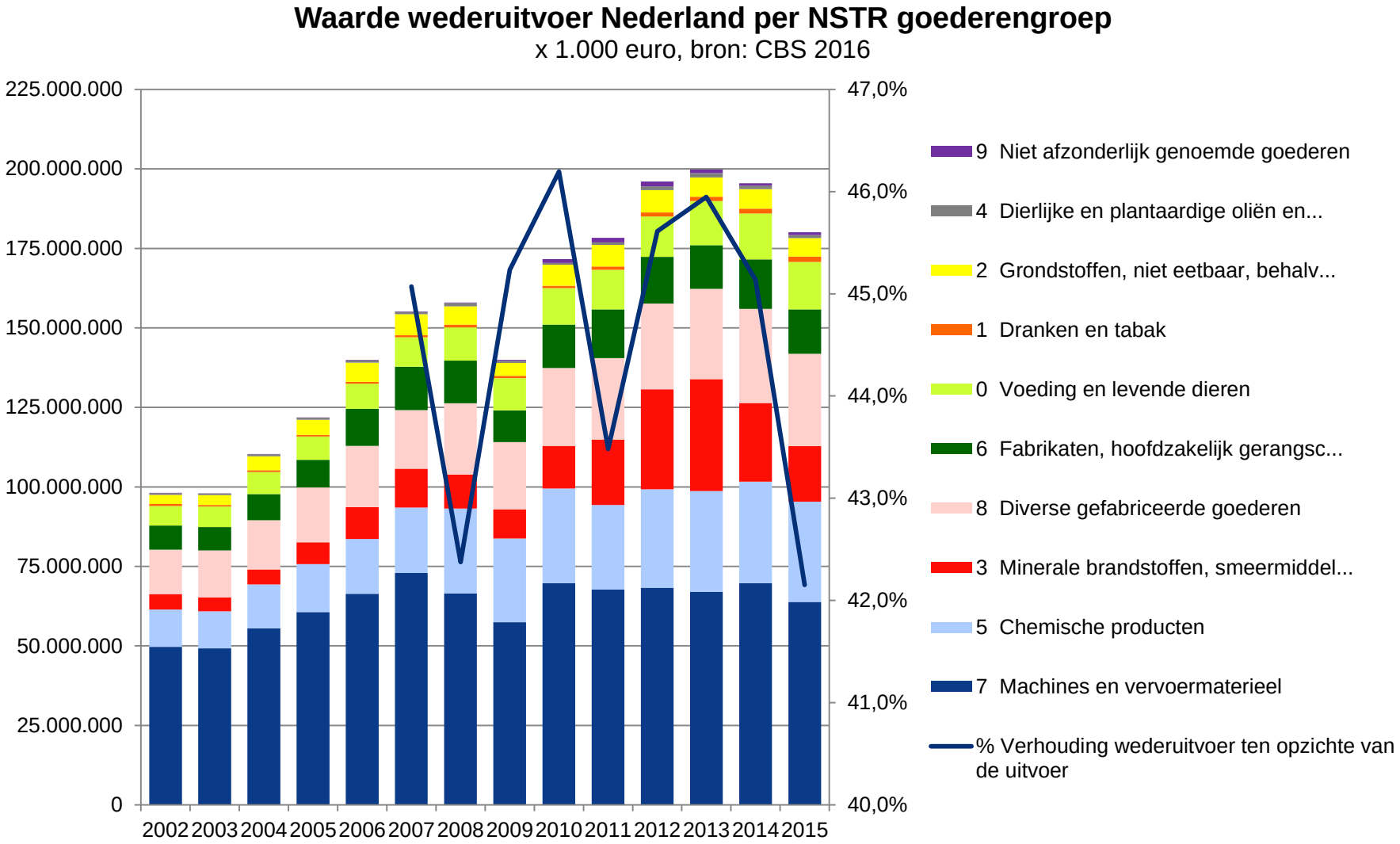
- Mate van detail
  - Belangrijk onderscheid tussen wederuitvoer en doorvoer is dat het eigendom van de wederuitvoer goederen is overgedragen aan een Nederlandse ingezetene.
  - De wederuitvoer wordt gemeten als waarde in euro voor Nederland. Daarnaast wordt de waarde van de wederuitvoer per goederensoort weergegeven voor diverse sectoren. Voor 2007 – 2015 is tevens inzicht gegeven in het aandeel van wederuitvoer in de totale export.

- Bronnen
  - Er is gebruik gemaakt van databronnen van CBS via Statline. De gebruikte cijfers zijn voor de periode 2002 t/m 2015. De verhouding van de waarde wederuitvoer en uitvoer wordt gegeven vanaf 2007. Voor 2007 hanteerde CBS een andere meetmethode, die wordt buiten beschouwing gelaten.

© Buck Consultants International, 2016

Waarde Wederuitvoer per jaar in Euro

Buck Consultants International



© Buck Consultants International, 2016

Waarde Wederuitvoer per jaar in Euro

Buck Consultants International

	Totale wederuitvoer naar STIC goederengroepen in miljard Euro										
	Totaal, alle goederen	0 Voeding en levende dieren	1 Dranken en tabak	2 Grond-stoffen	3 Minerale brand-stoffen	4 Dierlijke en plantaar-dige oliën	5 Chemi-sche producten	6 Fabricaten	7 Machines en vervoer-materieel	8 Diverse gefabri-ceerde goederen	9 Niet afzonder-lijk genoemde goederen
2002	98,1	6,2	0,6	2,9	4,8	0,5	11,7	7,6	49,7	13,9	0,1
2003	98,0	6,4	0,5	3,0	4,4	0,5	11,7	7,4	49,2	14,7	0,1
2004	110,3	6,9	0,6	4,3	4,7	0,6	13,8	8,2	55,5	15,5	0,1
2005	121,9	7,3	0,5	4,7	6,9	0,7	15,1	8,7	60,6	17,2	0,1
2006	139,9	7,9	0,6	6,0	10,1	0,7	17,2	11,6	66,4	19,2	0,2
2007	155,2	9,3	0,6	6,6	12,3	0,8	20,6	13,6	72,9	18,4	0,1
2008	157,9	10,5	0,8	5,7	10,7	1,0	26,7	13,4	66,5	22,4	0,2
2009	139,9	10,1	0,7	4,1	9,2	0,6	26,3	9,9	57,4	21,1	0,4
2010	171,6	11,5	0,7	6,6	13,4	0,6	29,7	13,7	69,7	24,5	1,2
2011	178,3	12,4	1,1	6,7	20,6	0,8	26,6	15,3	67,7	25,6	1,4
2012	196,0	12,7	1,3	7,0	31,5	1,2	30,9	14,6	68,3	26,9	1,5
2013	199,8	13,9	1,4	6,1	35,2	1,3	31,7	13,7	67,0	28,4	1,1
2014	195,5	14,4	1,5	6,1	24,7	1,2	31,9	15,6	69,7	29,6	0,7
2015	180,1	14,9	1,7	5,8	17,4	1,0	31,5	14,0	63,8	29,0	0,9
% toename 2007-2015	+16%	+61%	+160%	-12%	+42%	+29%	+53%	+3%	-12%	+58%	+512%
% toename 2014-2015	-8%	+3%	+12%	-5%	-30%	-14%	-1%	-10%	-8%	-2%	+26%

Bron: CBS 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
D3 Waarde wederuitvoer per jaar

Buck Consultants International

- De totale waarde van de wederuitvoer voor Nederland is tussen 2007 en 2015 gestegen met 16% tot ruim 180 miljard euro. In 2013 werd een piek bereik van 199 miljard euro, maar de laatste twee jaar is er een daling van bijna 10% tot 180 miljard. Dit werd veroorzaakt door een afname van de wederuitvoer van minerale brandstoffen (-17 miljard euro in 2013-2015) . De positie van Nederland als draaischijf wordt onderstreept, maar de invloed van de sector (fossiele) brandstoffen op de wederuitvoer is groot, en bepaalt de trend van de afgelopen jaren.
- In de periode 2008 – 2015 groeide de waarde van de wederuitvoer ongeveer even hard als de waarde van de totale export. De wederuitvoer groeit in deze periode met 15% tegenover 16% voor de export als totaal.
- Wederuitvoer is een onderdeel van de uitvoer. Op elke euro aan wederuitvoer verdiende het Nederlandse bedrijfsleven ongeveer 8 eurocent, terwijl aan elke euro van in Nederland geproduceerde uitvoer het bedrijfsleven 54 eurocent verdiende.
- Verder is het belangrijk om te weten hoe de wederuitvoer zich verhoudt ten opzichte van de totale uitvoer. Over het algemeen is de toegevoegde waarde die wordt verdiend bij wederuitvoer lager dan de toegevoegde waarde die wordt verdiend bij uitvoer. In de periode 2007 – 2015 fluctueert deze verhouding tussen 42% en 46%, de laatste jaren is het aandeel wederuitvoer weer gedaald naar 42%.
- Belangrijke wederuitvoer sectoren (in euro's) zijn machines, chemische producten, diverse goederen en minerale brandstoffen. De wederuitvoer binnen deze sectoren nam tussen 2007 en 2015 voor de machines met 12% af, maar de overige 3 sectoren groeiden met tussen de 40-60%. Deze drie sectoren waren hiermee verantwoordelijk voor 60% van de totale groei van de wederuitvoer tussen 2007-2015.

© Buck Consultants International, 2016

D4 Omvang import per jaar in tonnen

- Toelichting Indicator
  - De import omvat alle leveringen van goederen door het buitenland aan Nederland. Hiertoe behoren ook voor verwerking in het productieproces benodigde grondstoffen, halffabricaten, brandstoffen en voor investeringen bestemde vaste activa, inclusief wederuitvoer.
  - Als open economie is Nederland een belangrijke draaischijf voor Europa. Het aandeel van de import/invoer in de Nederlandse economie is dan ook groot.

- Mate van detail
  - De import kan worden uitgedrukt in het volume (miljoen ton). Er wordt inzicht gegeven in de omvang van de import naar geografie/ werelddelen en naar NSTR goederengroep.

- Bronnen
  - Er is gebruik gemaakt van databronnen van CBS via Statline. De gebruikte data is voor de periode 2007-2014. De cijfers zijn voorlopig en kunnen naderhand bijgesteld worden.

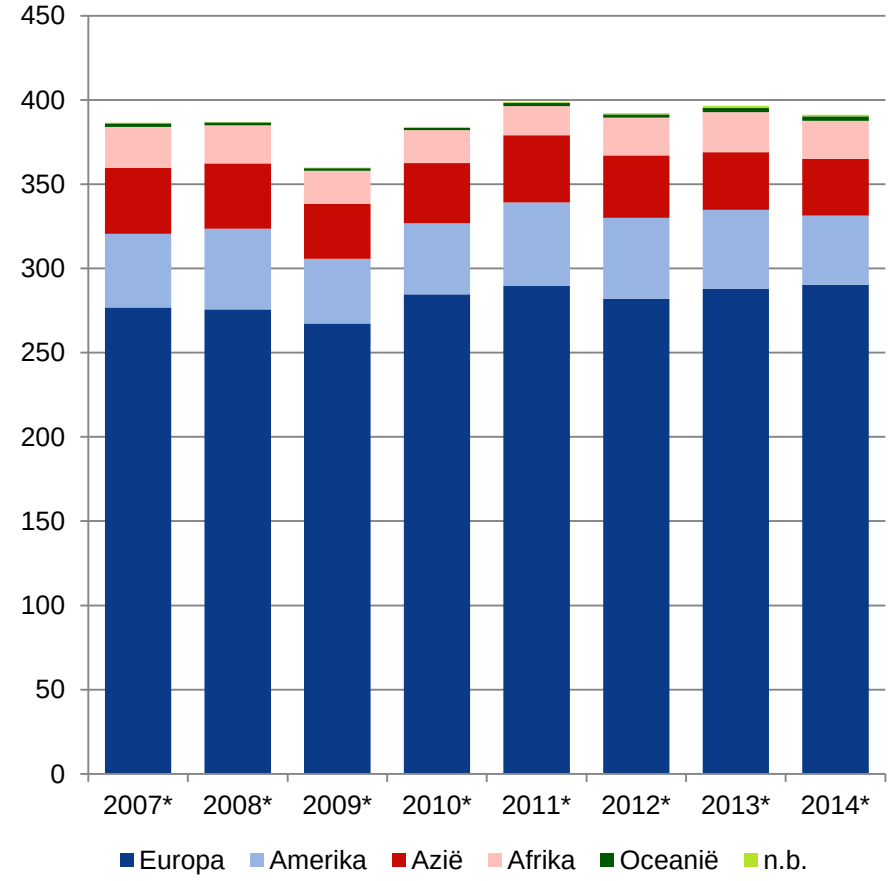
© Buck Consultants International, 2016

Omvang import Nederland per jaar in tonnen

Buck Consultants International

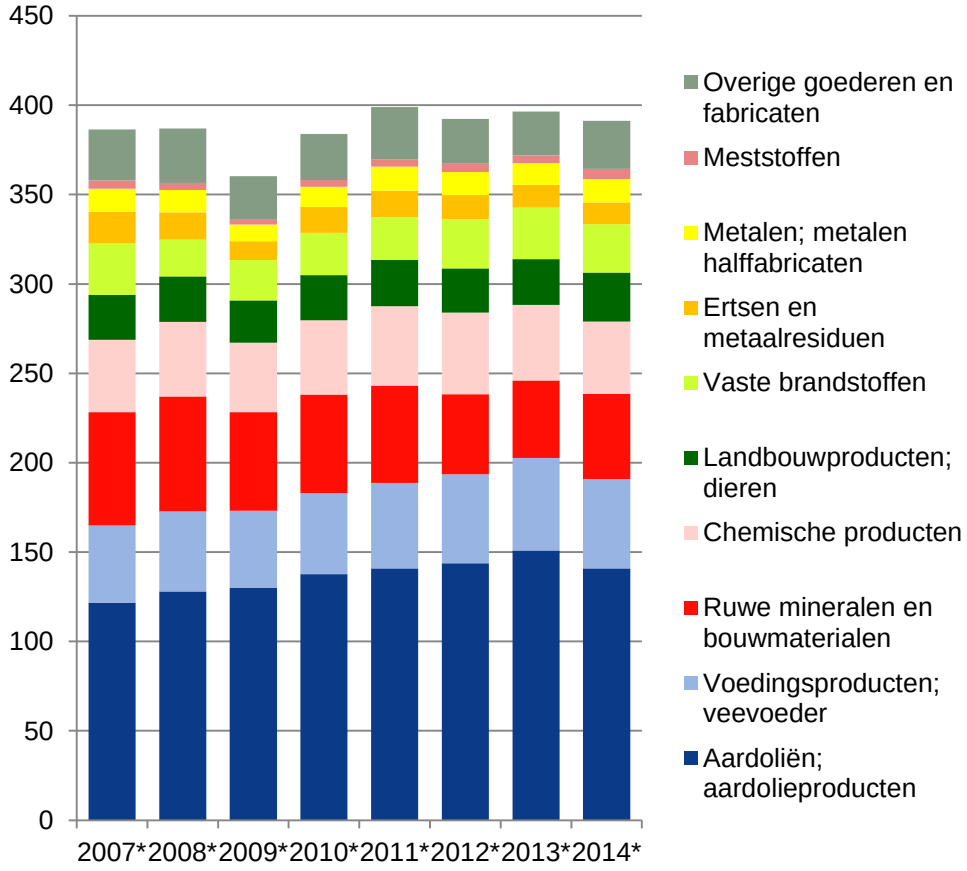
Import goederen in Nederland naar werelddeel

x mln. ton, bron CBS 2015



Invoer goederen in naar NSTR Goederengroep

Totale invoer, x mln. ton, bron: CBS 2015



© Buck Consultants International, 2016

Omvang import per jaar in tonnen

Buck Consultants International

	Totale Import vanuit Werelddeel in miljoen ton en marktaandeel												
	Totaal	Afrika	%	Amerika	%	Azië	%	Europa	%	Oceanië	%	N.b	%
2007*	386,5	24,3	6,3%	43,6	11,3%	39,2	10,1%	276,9	71,6%	2,2	0,6%	0,3	0,1%
2008*	386,9	22,7	5,9%	47,8	12,4%	38,7	10,0%	275,8	71,3%	1,8	0,5%	0,2	0,1%
2009*	360,1	19,7	5,5%	38,4	10,7%	32,7	9,1%	267,3	74,2%	1,5	0,4%	0,4	0,1%
2010*	384	19,6	5,1%	42,2	11,0%	35,7	9,3%	284,7	74,1%	1,2	0,3%	0,6	0,2%
2011*	398,8	17,3	4,3%	49,7	12,5%	40	10,0%	289,5	72,6%	1,8	0,5%	0,5	0,1%
2012*	392,4	22,5	5,7%	48,1	12,3%	37,1	9,5%	281,9	71,8%	1,9	0,5%	0,8	0,2%
2013*	396,6	23,8	6,0%	47	11,9%	34,2	8,6%	287,8	72,6%	2,4	0,6%	1,4	0,4%
2014*	391,3	22,6	5,8%	41,1	10,5%	33,5	8,6%	290,4	74,2%	2,7	0,7%	1	0,3%
% toename 2007-2014	**1,2%**	**-7,0%**		**-5,7%**		**-14,5%**		**4,9%**		**22,7%**		**233,3%**	
% toename 2013-2014	**-1,3%**	**-5,0%**		**-12,6%**		**-2,0%**		**0,9%**		**12,5%**		**-28,6%**	

Bron: CBS 2016

	Totale import wereld naar NSTR goederengroep in miljoen ton										
	Totaal, alle goederen	Landbouw-producten; dieren	Voedings-producten; veevoeder	Vaste brand-stoffen	Aardoliën; aardolie-producten	Ertsen en metaal-residuen	Metalen; metalen halffabri-caten	Ruwe mineralen en bouw-materialen	Mest-stoffen	Chemi-sche producten	Overige goederen en fabricaten
2007*	386,5	25,1	43	28,7	121,8	17,8	12,9	63,4	4,7	40,6	28,5
2008*	386,9	25,5	44,8	20,6	127,9	15,3	12,4	64,3	4,1	41,7	30,3
2009*	360,1	23,7	43,1	22,5	130,1	10,7	9,2	55	2,7	38,9	24,3
2010*	384	25,3	45,2	23,5	137,7	14,6	11,3	55,3	3,8	41,5	25,8
2011*	398,8	26,1	47,9	23,8	140,8	14,9	13,3	54,4	4,2	44,4	29,2
2012*	392,4	24,7	49,8	27,6	143,7	13,4	12,9	44,9	4,6	45,6	25,1
2013*	396,6	25,7	51,8	28,8	150,9	12,8	12,1	43,4	4,3	42,1	24,5
2014*	391,3	27,4	50,1	27	140,8	12,2	13	47,6	5,8	40,5	26,8

Bron: CBS 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
D4 Omvang import per jaar in tonnen

Buck Consultants International

- Tussen 2007 en 2014 steeg de totale invoer van goederen zeer beperkt met 1,2%. Vooral de invoer vanuit Azië (-14,5%) en Afrika (-7%) nam af. Ook de invoer vanuit Amerika nam af met 5,7%. De invoer vanuit Europese landen (+4,9%) compenseerde de afname, waardoor er toch nog een toename van de import zichtbaar is.
- Tussen 2013 en 2014 nam de invoer van goederen af met 1,3% en trad voor wat betreft de totale import eenzelfde beeld als over 2007-2014 op. Verdeeld naar werelddeel zijn er tussen 2013 en 2014 wel grote verschillen.
- In totaal komt 74% van het invoervolume uit Europa en dit is tussen 2007 en 2014 toegenomen met 2,5%. Na Europa volgt het werelddeel Amerika met 10,5% van de totale invoer. Opvallend is dat de import vanuit Afrika zowel procentueel (-7%) als absoluut (-1,7 miljoen ton) afnam, terwijl de export in dezelfde periode wel toenam (+4,1 miljoen ton).
- Verdeeld naar NSTR goederengroep valt op dat veel import plaatsvindt in sectoren aardolie(producten), ruwe mineralen/bouwmaterialen en chemische producten. Dit zijn bulkgoederen en komt grotendeels overeen met de sectoren die een groot exportvolume kennen. Tussen 2007 en 2014 nam vooral de invoer van ruwe mineralen af. Ook de import van ertsen nam af. De invoer van meststoffen neemt daarentegen sterk toe.
- Verder is opvallend dat de import (391 miljoen ton) in omvang groter is dan de export (327 miljoen ton), dit komt door de draaischijf functie.

© Buck Consultants International, 2016

D5 Waarde import per jaar in Euro

- Toelichting Indicator
  - De importwaarde is de waarde van de door het buitenland aan ingezetenen geleverde goederen volgens de statistieken van de Internationale handel.

- Mate van detail
  - De importwaarde wordt uitgedrukt in Euro. Er wordt inzicht gegeven in de verhouding van de import vanuit werelddelen en van de top 10 handelsrelaties over de periode 2008-2015, zowel absoluut (in Euro) als relatief (% aandeel).
  - Tot slot wordt een overzicht gegeven tussen de verhouding van de totale importwaarde en exportwaarde en de verhouding van top 10 export en importlanden in de periode 2008-2015.

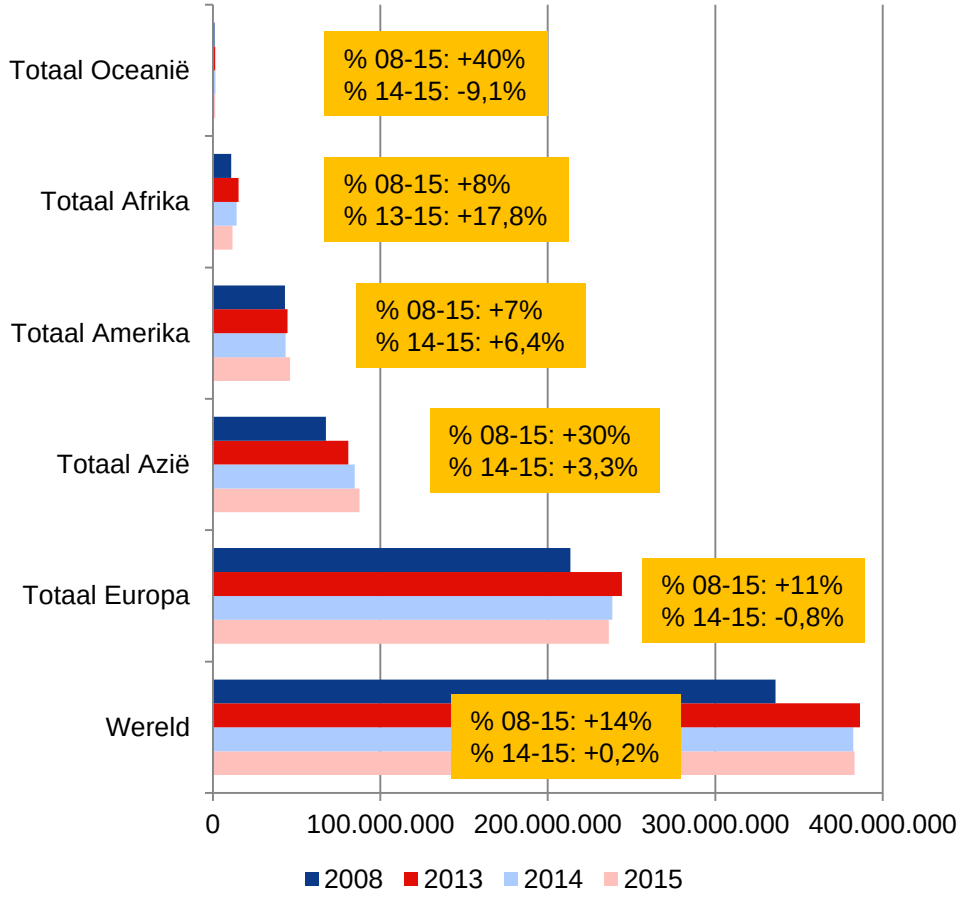
- Bronnen
  - Er is gebruik gemaakt van databronnen van CBS via Statline. De gebruikte data is voor de periode 2008-2015. De cijfers zijn ongeveer 7 maanden na afloop van het verslagjaar beschikbaar.

© Buck Consultants International, 2016

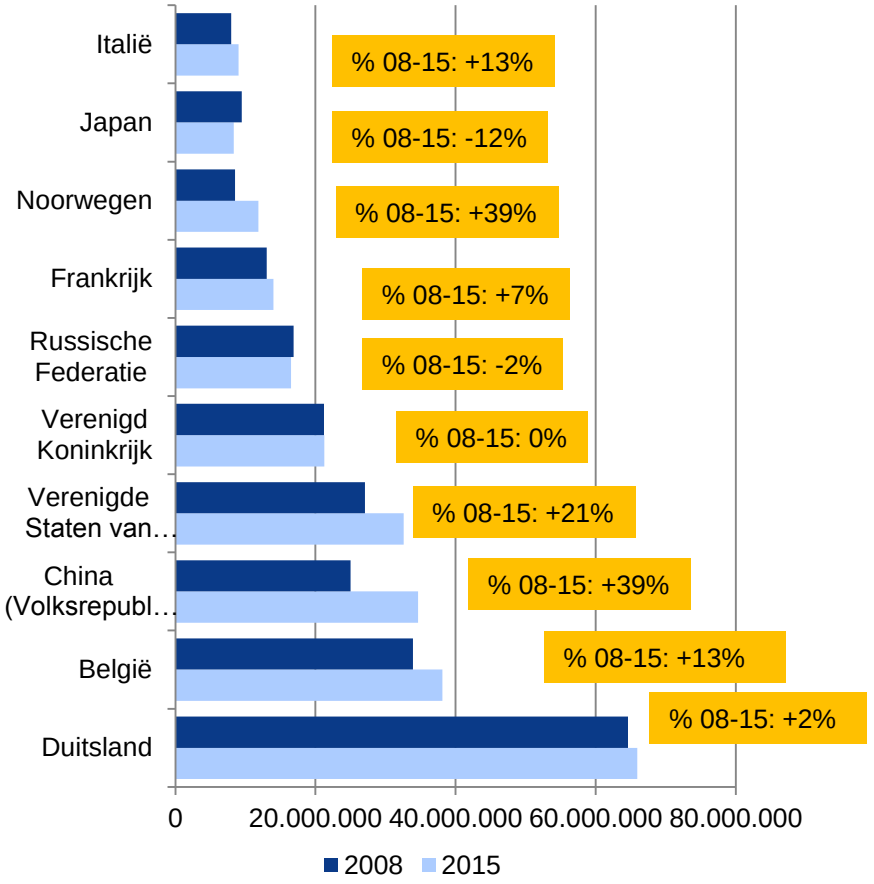
Omvang Import Nederland per jaar in Euro

Buck Consultants International

Importwaarde naar werelddeel 2008 en 2013-2015
x 1.000 Euro, bron: CBS 2016



Importwaarde vanuit top 10 handel landen 2008-2015
x 1.000 Euro, bron: CBS 2016

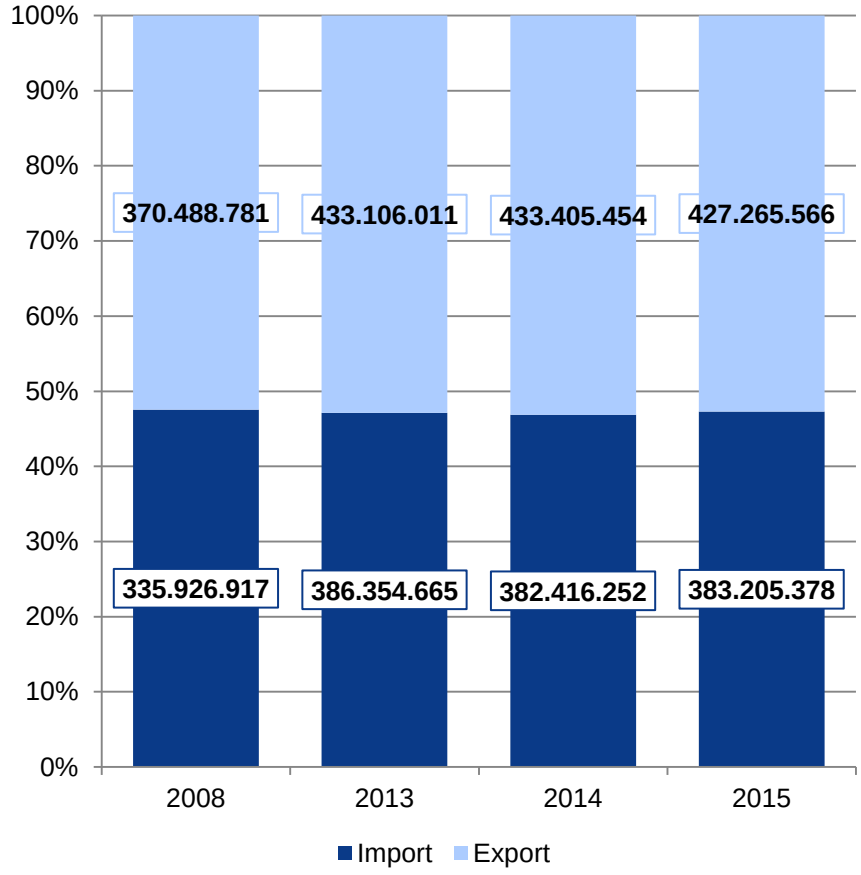


© Buck Consultants International, 2016

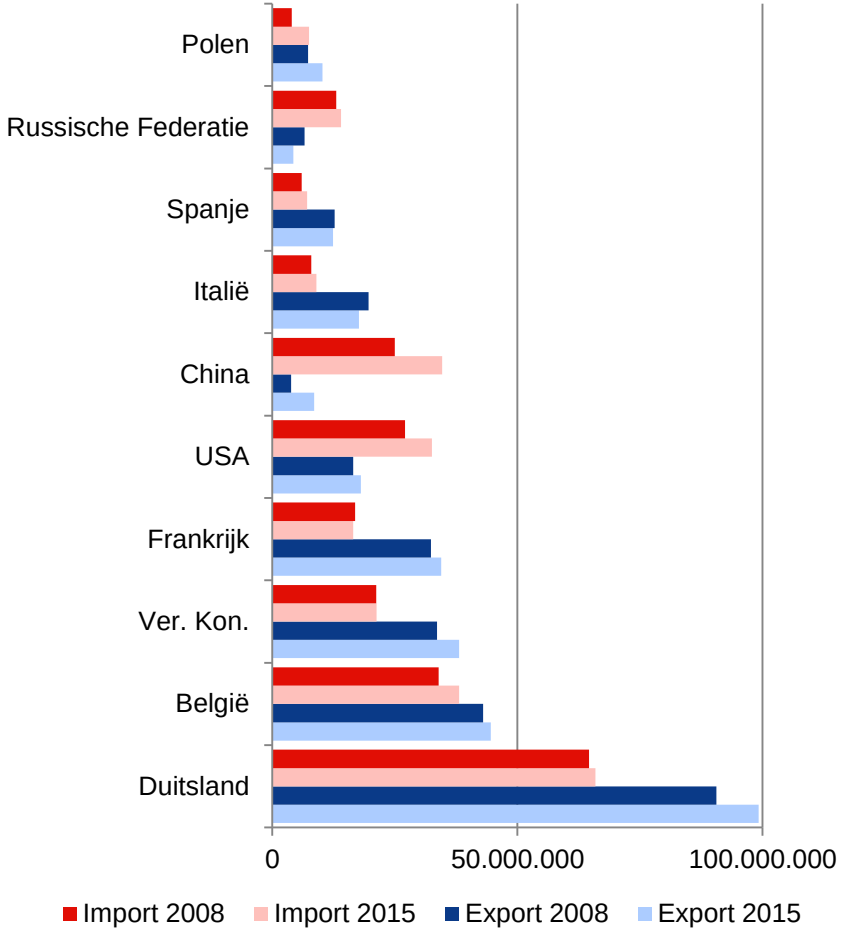
Verhouding importwaarde en exportwaarde in Euro

Buck Consultants International

Verhouding Importwaarde / exportwaarde
2008 , 2013, 2014, 2015
x 1.000 Euro, bron: CBS 2016



Top 10 landen handelslanden import- en exportwaarde 2008-2015
x 1.000 Euro, Bron CBS 2016



© Buck Consultants International, 2016

Omvang import per jaar in Euro

Buck Consultants International

	Importwaarde naar werelddeel (x miljard Euro)				% Stijging importwaarde	
Werelddeel	2008	2013	2014	2015	% groei 2008-2015	% groei 2014-2015
Wereld	335,9	386,4	382,4	383,2	14,1%	0,2%
• Europa	213,4	244,2	238,6	236,5	10,8%	-0,9%
• Azië	67,5	80,8	84,7	87,5	29,6%	3,3%
• Amerika	43,0	44,6	43,4	46,1	7,4%	6,4%
• Afrika	10,8	15,3	14,2	11,7	7,6%	-17,8%
• Oceanië	1,0	1,3	1,6	1,4	39,8%	-9,0%
• overig	0,2	0	0	0		

Bron: CBS 2016

	Importwaarde naar top-10 land (x miljard Euro)			% stijging importwaarde	
	2008	2014	2015	% groei 2008-2015	% groei 2014-2015
1. Duitsland	64,6	62,7	65,9	2,0%	5,1%
2. België	33,9	37,0	38,1	12,5%	3,0%
3. China	25,0	35,4	34,7	38,6%	-2,1%
4. USA	27,0	27,4	32,6	20,5%	19,5%
5. Ver. Koninkrijk	21,2	25,4	21,2	0,2%	-16,3%
6. Frankrijk	16,9	17,3	16,5	-2,3%	-4,6%
7. Rusland	13,0	18,2	14,0	7,3%	-23,1%
8. Noorwegen	8,5	14,9	11,9	39,0%	-20,3%
9. Japan	9,5	8,3	8,3	-12,4%	0,0%
10. Italië	8,0	8,1	9,0	13,0%	11,5%
Importwaarde top-10	227,7	254,5	252,2	10,8%	-0,9%
% Importwaarde top-10	67,8%	66,6%	65,8%		

Bron: CBS 2016

© Buck Consultants International, 2016

Handelsrelatie import en export 2008 en 2015 in Euro

Buck Consultants International

Verhouding top 10 landen import- en exportwaarde 2008-2014 x miljard Euro								
	Export 2008	Top-10 Ranking	Export 2015	Top -10 Ranking	Import 2008	Top-10 Ranking	Import 2015	Top-10 Ranking
Duitsland	90,6	1	99, 2	**1**	64,6	1	65,9	**1**
België	43,0	2	44,7	**2**	33,9	2	38,1	**2**
Ver. Kon.	33,6	3	38,1	**3**	21,2	5	21,3	**5**
Frankrijk	32,4	4	34,4	**4**	16,9	6	16,5	**6**
USA	16,5	6	18,1	**5**	27,0	3	32,6	**4**
China	3,8		8,5	**9**	25,0	4	34,7	**3**
Italië	19,6	5	17,7	**6**	8,0	10	9,0	**9**
Spanje	12,7	7	12,4	**7**	6,0		7,1	
Rusland	6.6	9	4,3		13,0	7	14,0	**7**
Polen	7,3	8	10,2	**8**	3,9		7,5	
Zweden	6,5	10	7,8	**10**	5,7		6,3	
Noorwegen	3,0		3,8		8,5	9	11,9	**8**
Japan	3,0		3,5		9,5	8	8,3	**10**

Bron: CBS 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
D5 Waarde import per jaar in Euro

Buck Consultants International

- De waarde van de import is in de periode 2008-2015 in totaal met 14% toegenomen. Verdeeld naar werelddeel zijn er grote verschillen. De groei in importwaarde zit vooral in Azië (+30% in 8 jaar) en Oceanië (+40%), terwijl de importwaarde uit Europa, Amerika en Afrika minder hard groeit. De stijging van importwaarde uit Afrika tussen 2008-2014 is opvallend, omdat de import in volume in dezelfde periode afnam. De gemiddelde waarde van import uit Afrika is dus fors gestegen, een mogelijkheid is dat de import van zeldzame metalen toegenomen is.
- Tussen 2014 en 2015 is de waarde van de import vrijwel gelijk gebleven (+0,2%). Hier zien we dat de importwaarde uit Amerika juist sterk steeg (+6%), terwijl die uit Afrika juist flink daalde (-18%) . Er was ook een daling in de waarde van de import uit Europa (-1%), waarbij vooral de import uit Rusland, Noorwegen en Groot- Brittannië daalde. Dit wordt vooral veroorzaakt door de daling in de import van brandstoffen.
- De top 10 import handelspartners van Nederland waren in 2008 verantwoordelijk voor ruim twee-derde (67,8%) van de totale importwaarde, maar in 2015 was dit teruggelopen tot minder dan twee-derde (65,8%). De grootste groeiers in de importwaarde 2008-2015 waren Noorwegen (+39%), China (ook +39%) en de USA (+20%). Ook de importwaarde uit Rusland groeit sterk in 2008-2013 , maar is daarna gedaald. Wanneer de groeicijfers van China aanhouden is het mogelijk dat binnen 5 tot 10 jaar China de tweede import handelspartner van Nederland is. België is dat op dit moment nog.
- Zowel de totale import- als exportwaarde is in de periode 2008-2015 toegenomen. De verhouding daartussen is nauwelijks gewijzigd: de export was 52,4% van alle in- en uitvoer in 2008, en 53,1% in 2015. In dezelfde periode is de top 10 handelsrelaties ook nauwelijks gewijzigd, op China na, dat een sprong maakt in de top door de stijging van zowel im- als export. Er is voor alle top 10 handelslanden een grote onbalans tussen de waarde van de in- en uitvoer.

© Buck Consultants International, 2016

D6 Import/export luchtvracht per luchthaven per jaar

Buck Consultants International

- Toelichting Indicator
  - Om de omvang van de internationale goederenstromen door de lucht na te gaan is inzicht nodig in het volume van de import en export op luchthaven Schiphol, en de ontwikkeling hierin in de afgelopen jaren.

- Mate van detail
  - De import en export van luchtvracht op Schiphol bouwt voort op de resultaten van indicator B.2. Naast inzicht in de belangrijkste top-20 steden in 2015 wordt inzicht gegeven in het volume aan luchtvracht van en naar Schiphol van/naar deze herkomsten/bestemmingen in 2003 hadden.

- Bronnen
  - Er is gebruik gemaakt van databronnen van de jaarrapportages van luchthaven Schiphol. De gebruikte data betreft de periode 2003-2015.

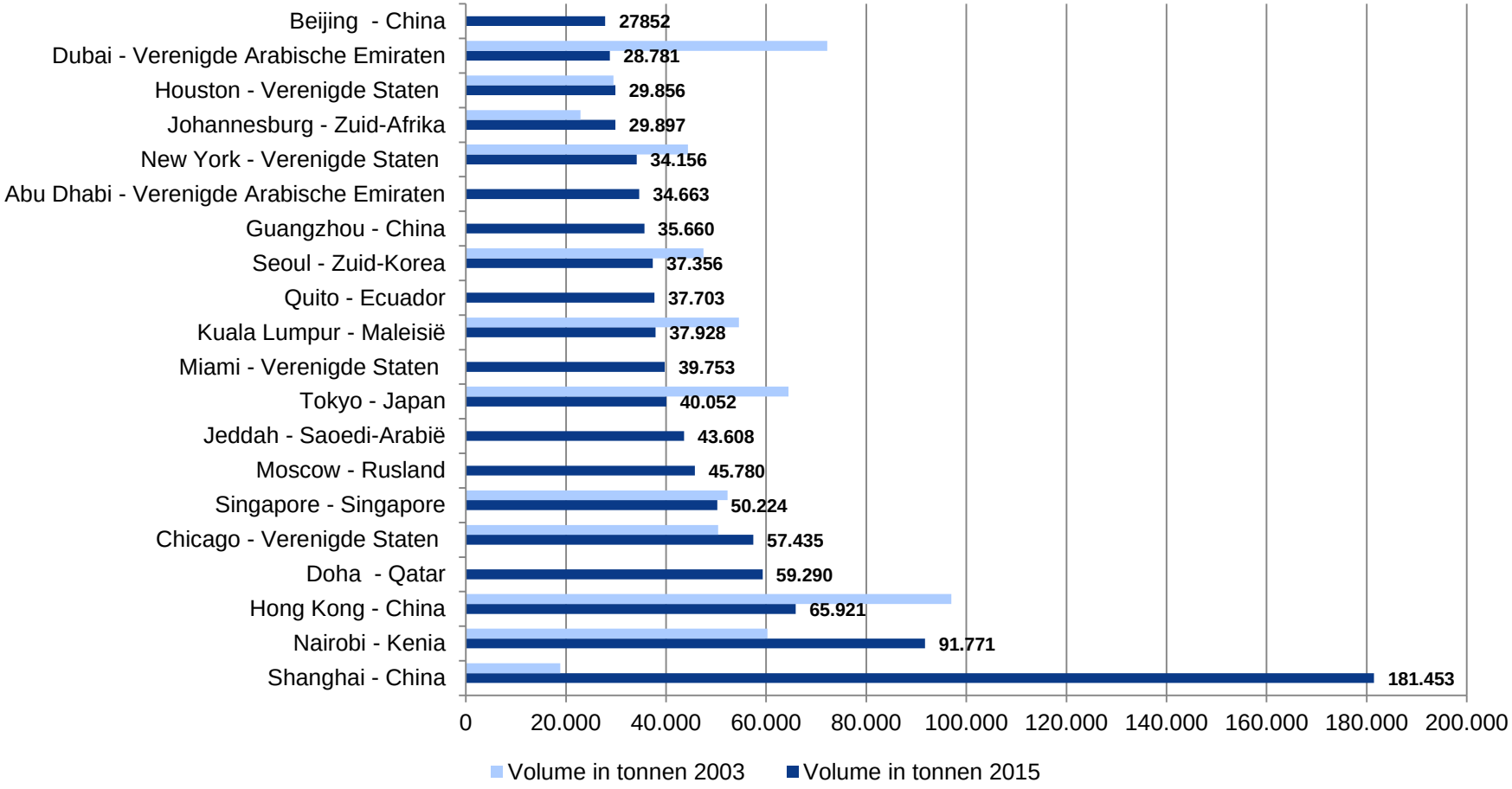
© Buck Consultants International, 2016

Top-20 steden luchtvracht import/export Schiphol

Buck Consultants International

Top-20 herkomsten/bestemmingen Schiphol

In tonnen in 2015 t.o.v. 2003, bron: Traffic Review, Schiphol 2016



N.b.: diverse luchthavens in 2014 (zoals Moskou) stonden in 2003 niet in de top 20 van herkomst/bestemmingen van Schiphol. Derhalve zijn er geen gegevens over tonnage bekend

© Buck Consultants International, 2016

Top-20 steden import/export luchtvracht (tabel)

Buck Consultants International

	Top 20 vliegvelden en landen (herkomsten en bestemmingen)				
Ranking 2015	Vliegveld en land	Volume in tonnen 2015	Volume in tonnen 2014	Volume in tonnen 2003	% toename 2014-2015
1	Shanghai - China	181.453	187.391	18.880	-3%
2	Nairobi - Kenia	91.771	90.143	60.273	+2%
3	Hong Kong - China	65.921	57.023	97.028	+16%
4	Doha - Qatar	59.290	50.379		+18%
5	Chicago - Verenigde Staten	57.435	49.287	50.401	+17%
6	Singapore - Singapore	50.224	49.484	52.304	+1%
7	Moscow - Rusland	45.780	63.032		-27%
8	Jeddah - Saoedi-Arabië	43.608	36.534		+19%
9	Tokyo - Japan	40.052	39.022	64.459	+3%
10	Miami - Verenigde Staten	39.753	43.799		-9%
11	Kuala Lumpur - Maleisië	37.928	31.871	54.548	+19%
12	Quito - Ecuador	37.703	34.055		+11%
13	Seoul - Zuid-Korea	37.356	41.128	47.457	-9%
14	Guangzhou - China	35.660	36.393		-2%
15	Abu Dhabi - Verenigde Arabische Emiraten	34.663	32.922		+5%
16	New York - Verenigde Staten	34.156	36.498	44.381	-6%
17	Johannesburg - Zuid-Afrika	29.897	30.474	22.925	-2%
18	Houston - Verenigde Staten	29.856	32.827	29.477	-9%
19	Dubai - Verenigde Arabische Emiraten	28.781	34.122	72.216	-16%
20	Beijing - China	27.852	22.727		+23%
	TOTAAL	1.009.139	999.111		+1%

Bron: Traffic Review, Schiphol 2015, 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
D6 Import/export landen luchtvracht per jaar

Buck Consultants International

- De top 20 steden met luchtvrachtvolume van en naar Schiphol (in 14 landen) zorgden voor een overslag van net iets meer dan 1 miljoen ton op Schiphol in 2015. Dit is een kleine toename van 1% in de overslag voor deze top-20 steden in 2014. Net als in 2014 is Shanghai de stad met de meeste luchtvracht im/export voor Schiphol/
- De steden op de ranglijst zijn in 2015 vrijwel dezelfde als in 2014. Alleen Beijing is nieuw op plaats 20, het vervangt Bangkok dat uit de top-20 valt. Wat volumes betreft steeg de luchtvracht van/naar Hongkong, Doha, Chicago, Jeddah, Kuala Lumpur, Quito en Beijing met meer dan 10% in 2015 t.o.v. 2014, terwijl de luchtvracht van en naar Moskou en Dubai met meer dan 10% daalde.
- Als deze ranglijst van top 20 luchtvracht steden en bijbehorende landen editie 2015 wordt vergeleken met editie 2003 is deze in 2 jaar sterk gewijzigd:
  - Opvallend is de stijging in luchtvrachtvolume van en naar China, dit is ten koste gegaan van het volume uit andere Oost-Aziatische landen als Japan, Korea en Taiwan. De overslag van/naar Shanghai is in 11 jaar bijna vertienvoudigd. Dit is meer dan 10% van het totale luchtvracht volume dat is overgeslagen in 2015.
  - In 12 jaar zijn nieuwe relaties zijn ontstaan met bijvoorbeeld Moskou, Doha, Abu Dhabi en Miami, terwijl ook de import van bloemen vanuit Quito fors is toegenomen.

© Buck Consultants International, 2016

D7 Omvang Import/export landen droog en nat massagoed haven Rotterdam

Buck Consultants International

- Toelichting Indicator
  - De overslag van droog en nat bulk is in gewicht een belangrijk deel uit van de goederenstromen die in de haven van Rotterdam worden behandeld. Net als voor de luchtvracht vanuit Schiphol, worden voor de Rotterdamse haven de belangrijkste herkomst/bestemmingen voor droog en natte buk weergegeven. De meeste overslag van droge en natte bulk betreft import vanuit de handelspartners, die in de haven van Rotterdam wordt verwerkt en in sommige gevallen wordt doorgevoerd naar het buitenland.

- Mate van detail
  - Voor de belangrijkste productgroepen van droge en natte bulk wordt de top 10 herkomst/bestemmingen voor de belangrijkst goederensoorten weergegeven. Voor droge bulk is dit ijzererts, kolen en agribulk, en voor natte bulk ruwe olie, minerale oliën (brandstoffen) en overige natte bulk zoals agribulk (palmolie etc.).

- Bronnen
  - Er is gebruik gemaakt van databronnen van de jaarrapportages van de Port of Rotterdam voor de jaren 2014, 2013 en 2011.

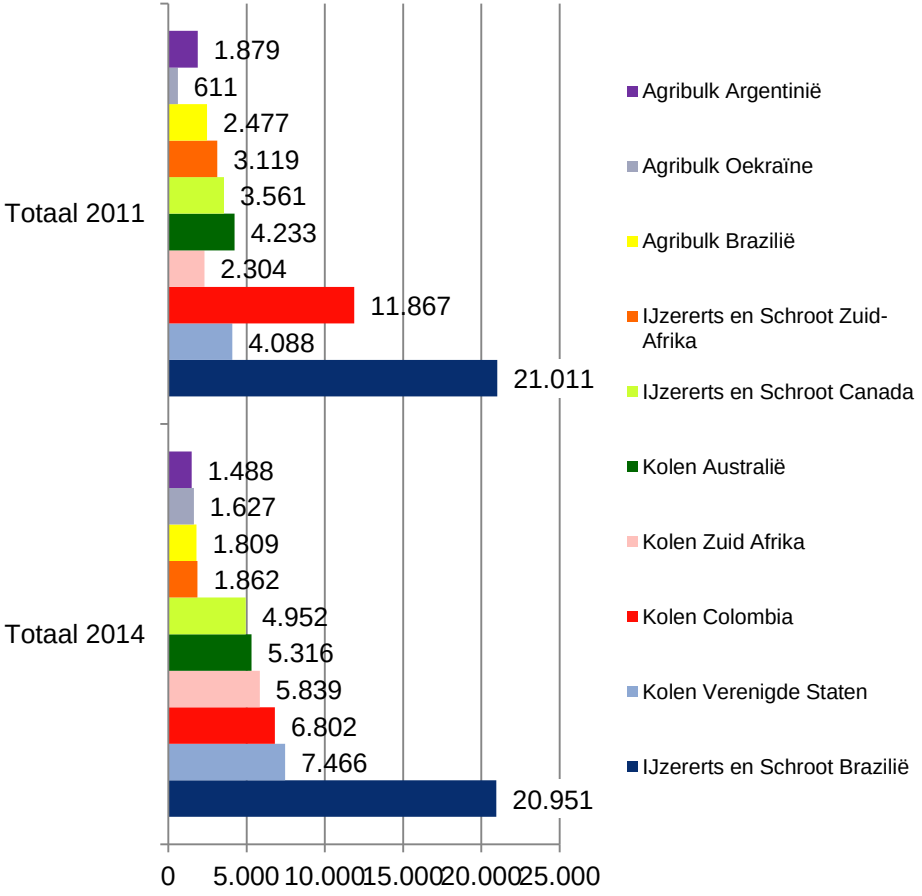
© Buck Consultants International, 2016

Import/export landen droog en nat massagoed haven Rotterdam

Buck Consultants International

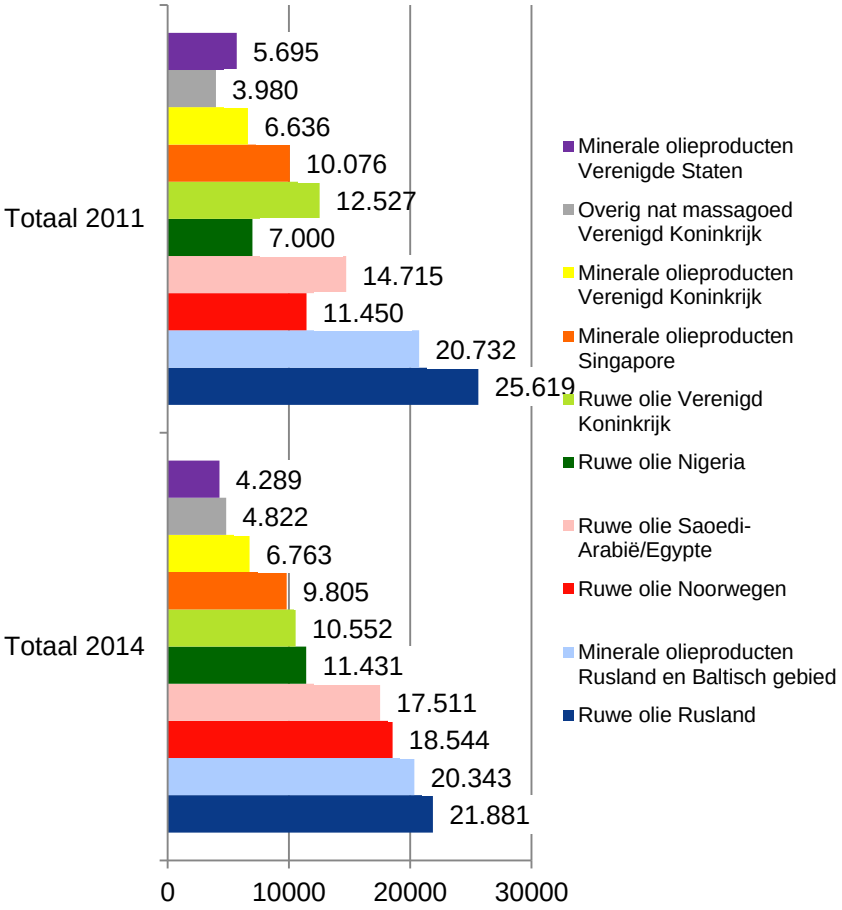
Top 10 landen overslag droog massagoed in haven Rotterdam

2011-2014, bron: HbR 2016, o.b.v. CBS 2015



Top 10 landen overslag nat massagoed in haven Rotterdam

2011-2014, bron: HbR, o.b.v. CBS 2015



© Buck Consultants International, 2016

Import/export landen droog en nat massagoed haven Rotterdam

Buck Consultants International

Top 10 import/exportlanden naar droog en nat massagoed Brutogewicht, x 1.000 ton, bron: Port of Rotterdam 2016				
	Land	**2014**	**2011**	**% 2011-2014**
Droog massagoed				
IJzererts en Schroot	Brazilië	20.951	21.011	0%
Kolen	Verenigde Staten	7.466	4.088	83%
Kolen	Colombia	6.802	11.867	-43%
Kolen	Zuid Afrika	5.839	2.304	153%
Kolen	Australië	5.316	4.233	26%
IJzererts en Schroot	Canada	4.952	3.561	39%
IJzererts en Schroot	Zuid-Afrika	1.862	3.119	-40%
Agribulk	Brazilië	1.809	2.477	-27%
Agribulk	Oekraïne	1.627	611	166%
Agribulk	Argentinië	1.488	1.879	-21%
Nat massagoed				
Ruwe olie	Rusland	21.881	25.619	-15%
Minerale olieproducten	Rusland en Baltisch gebied	20.343	20.732	-2%
Ruwe olie	Noorwegen	18.544	11.450	62%
Ruwe olie	Saoedi-Arabië/Egypte	17.511	14.715	19%
Ruwe olie	Nigeria	11.431	7.000	63%
Ruwe olie	Verenigd Koninkrijk	10.552	12.527	-16%
Minerale olieproducten	Singapore	9.805	10.076	-3%
Minerale olieproducten	Verenigd Koninkrijk	6.763	6.636	2%
Overig nat massagoed	Verenigd Koninkrijk	4.822	3.980	21%
Minerale olieproducten	Verenigde Staten	4.289	5.695	-25%

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies D7 Omvang import/export landen droog en nat massagoed haven Rotterdam per jaar

Buck Consultants International

- In zowel droge als natte bulk wordt er veel meer geïmporteerd dan geëxporteerd in de Rotterdamse haven.
- De belangrijkste droge bulk overslagstroom in de haven van Rotterdam is de import van ijzererts vanuit Brazilië (bijna 21 miljoen ton in 2014). Daarna volgen de importstromen voor kolen uit Colombia, Australië en Zuid-Afrika. De importstroom van kolen uit Colombia is de laatste drie jaar afgenomen, terwijl die uit de andere twee landen juist is toegenomen. Vervolgens komen de importstromen ijzererts uit Canada en Zuid-Afrika, waarvan de eerste is toegenomen en de tweede is afgenomen tussen 2011 en 2014. De top-10 van import stromen droge bulk wordt tenslotte afgerond met drie agribulk stromen uit Brazilië, Oekraïne en Argentinië. Dit is onder andere soja.
- De belangrijkste natte bulk overslagstroom in de haven van Rotterdam is de import van ruwe olie uit Rusland (bijna 22 miljoen ton in 2014). Deze stroom is wel 15% gedaald sinds 2011, toen het ruim 25 miljoen ton was. De tweede stroom natte bulk zijn minerale oliën/brandstoffen uit Rusland en de Baltische Staten met ruim 20 miljoen ton in 2014, dit is sinds 2011 ongeveer gelijk gebleven. Daarna volgen in de top 10 op de plaatsen 3 t/m 6 ruwe olie import uit Noorwegen, Saoedi Arabië/Egypte, Nigeria en het Verenigd Koninkrijk, met sinds 2011 een stijging van de stroom uit Noorwegen en een daling van de stroom uit Saoedi Arabië/Egypte. De laatste plaatsen worden bezet door minerale oliën uit Singapore (overslagplaats), het Verenigd Koninkrijk en de USA, en ook overige natte bulk uit het Verenigd Koninkrijk.
- LNG, een opkomende markt, komt vooral uit Noorwegen, Qatar en Trinidad. Het betreft hier kleine hoeveelheden, die buiten de top-10 vallen.

© Buck Consultants International, 2016

D8 Aandeel havens in overslag Hamburg - Le Havre per jaar

Buck Consultants International

- Toelichting Indicator
  - Om de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens in de Hamburg – Le Havre range te kunnen bepalen kan de ontwikkeling in het overslagvolume in de belangrijkste havens in deze range met elkaar vergeleken worden. Dit is gebeurd voor de 11 belangrijkste havens in deze range. De Nederlandse Zeehavens in de range zijn Amsterdam, Rotterdam en Zeeland Seaports. De overige buitenlandse havens in de range zijn: Hamburg, Bremen, Wilhemshafen, Antwerpen, Gent, Duinkerken, Zeebrugge en Le Havre.

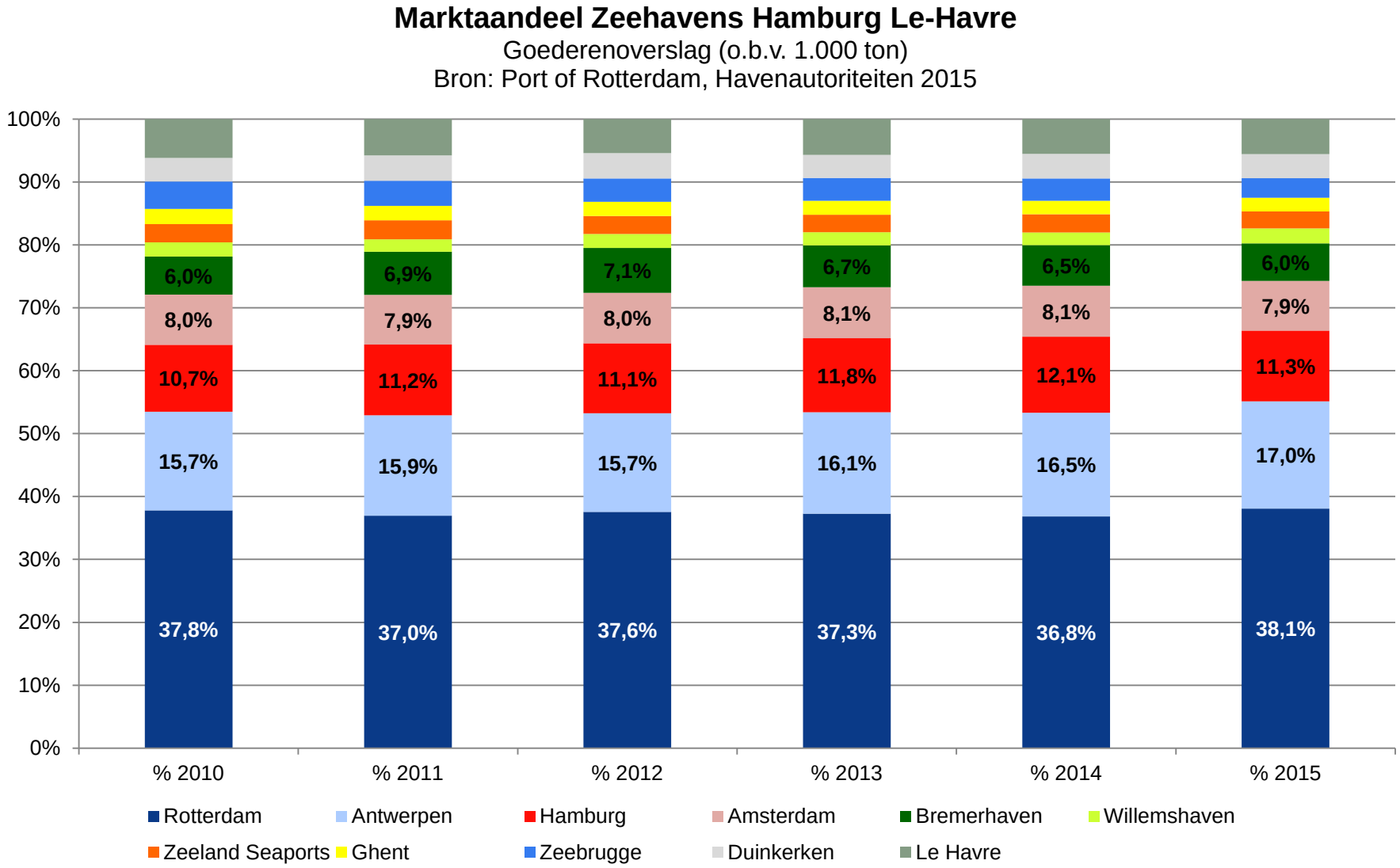
- Mate van detail
  - De concurrentiepositie van alle zeehavens wordt gemeten aan de hand van marktaandelen per jaar. De marktaandelen van de havens in de totale goederenoverslag in de range is weergegeven. Ook de marktaandelen van de zeehavens voor de containeroverslag in TEU in de range zijn inzichtelijk gemaakt.

- Bronnen
  - Er is gebruik gemaakt van de publicaties van de Port of Rotterdam (o.a. *Haven in Cijfers, 2015).*

© Buck Consultants International, 2016

Marktaandeel Zeehavens in Hamburg Le-Havre range

Buck Consultants International

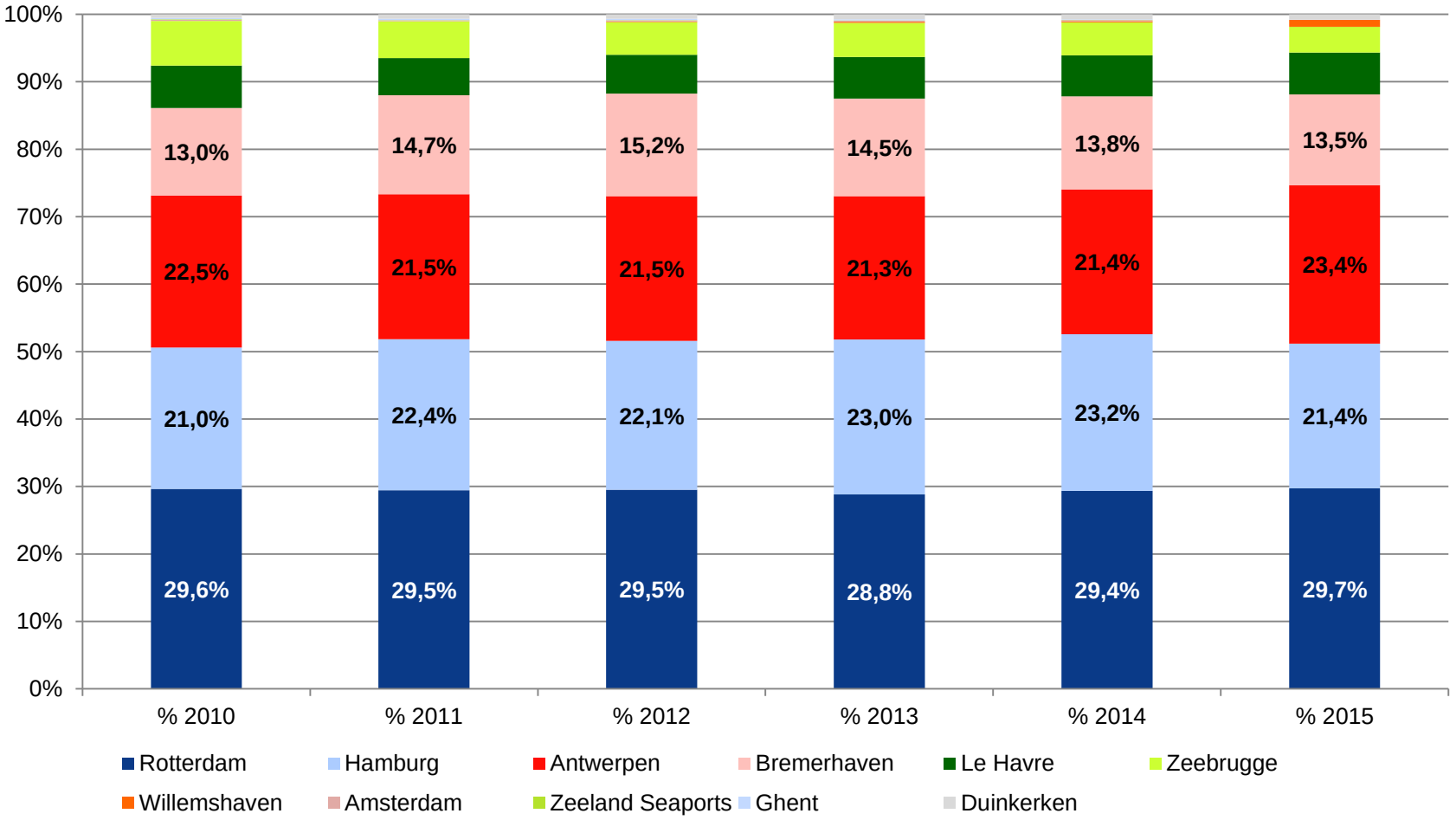


© Buck Consultants International, 2016

Marktaandeel Zeehavens in Hamburg Le-Havre range

Buck Consultants International

Marktaandeel Zeehavens Hamburg Le-Havre
Containeroverslag (x 1.000 TEU)
Bron: Port of Rotterdam, Havenautoriteiten 2015



© Buck Consultants International, 2016

Marktaandeel Zeehavens Hamburg Le-Havre

Buck Consultants International

	Marktaandeel Nederlandse Zeehavens in goederenoverslag Hamburg - Le Havre												
	Totale goederenoverslag x 1.000 ton												
	2010	% 2010	2011	% 2011	2012	% 2012	2013	% 2013	2014	% 2014	2015	2015%	% 2010-2015
Hamburg	121.200	10,7%	132.200	11,2%	130.938	11,1%	139.053	11,8%	145.673	12,1%	137.800	11,3%	5,7%
Bremer-haven	68.700	6,0%	80.600	6,9%	83.979	7,1%	78.768	6,7%	78.260	6,5%	73.400	6,0%	-0,7%
Wilhelms-hafen	25.700	2,3%	23.000	2,0%	26.174	2,2%	24.549	2,1%	24.165	2,0%	29.000	2,4%	4,9%
Amsterdam	**90.800**	8,0%	**93.100**	7,9%	**94.298**	8,0%	**95.747**	8,1%	**97.790**	8,1%	**96.500**	7,9%	**-1,2%**
Rotterdam	**430.200**	37,8%	**434.600**	37,0%	**441.527**	37,6%	**440.464**	37,3%	**444.733**	36,8%	**466.400**	38,1%	**0,7%**
Zeeland Seaports	**33.000**	2,9%	**35.500**	3,0%	**33.609**	2,9%	**33.027**	2,8%	**35.100**	2,9%	**33.100**	2,7%	**-6,8%**
Antwerpen	178.200	15,7%	187.200	15,9%	184.136	15,7%	190.849	16,1%	199.011	16,5%	208.400	17,0%	8,7%
Ghent	27.300	2,4%	27.200	2,3%	26.302	2,2%	25.955	2,2%	25.887	2,1%	26.400	2,2%	-10,1%
Zeebrugge	49.600	4,4%	47.000	4,0%	43.544	3,7%	42.832	3,6%	42.548	3,5%	38.300	3,1%	-28,2%
Duinkerken	42.700	3,8%	47.500	4,0%	47.628	4,1%	43.600	3,7%	47.105	3,9%	46.600	3,8%	1,4%
Le Havre	70.200	6,2%	67.600	5,8%	63.516	5,4%	67.166	5,7%	66.886	5,5%	68.300	5,6%	-9,6%
Totaal	1.137.600	100%	1.175.500	100%	1.175.651	100%	1.182.010	100,0%	1.207.158	100,0%	1.224.200	100,0%	

Bron: Port of Rotterdam 2015, havenautoriteiten

© Buck Consultants International, 2016

Marktaandeel Zeehavens Hamburg Le-Havre

Buck Consultants International

	Marktaandeel Nederlandse Zeehavens in goederenoverslag Hamburg - Le Havre												
	Totale containeroverslag x 1.000 TEU												
	2010	% 2010	2011	% 2011	2012	% 2012	2013	% 2013	2014	% 2014	2015	% 2015	% 2010-2015
Hamburg	7.896	21,0%	9.014	22,4%	8.864	22,1%	9.258	23,0%	9.729	23,2%	8821	21,4%	1,9%
Bremer-haven	4.888	13,0%	5.916	14,7%	6.115	15,2%	5.831	14,5%	5.796	13,8%	5547	13,5%	3,5%
Wilhelms-hafen*	-	-	-	-	24	0,1%	76	0,2%	67	0,2%	429	1,0%	*
Amsterdam	**60**	0,2%	**49**	0,1%	**69**	0,2%	**65**	0,2%	**57**	0,1%	**52**	0,1%	-20,9%
Rotterdam	**11.148**	29,6%	**11.877**	29,5%	**11.866**	29,5%	**11.622**	28,8%	**12.298**	29,4%	**12.235**	29,7%	0,1%
Zeeland Seaports	**21**	0,1%	**18**	0,0%	**21**	0,1%	**18**	0,0%	**21**	0,1%	**37**	0,1%	60,7%
Antwerpen	8.468	22,5%	8.664	21,5%	8.635	21,5%	8.578	21,3%	8.978	21,4%	9654	23,4%	4,0%
Ghent	83	0,2%	81	0,2%	88	0,2%	70	0,2%	37	0,1%	20	0,0%	-78,0%
Zeebrugge	2.500	6,6%	2.206	5,5%	1.953	4,9%	2.027	5,0%	2.047	4,9%	1569	3,8%	-42,7%
Duinkerken	201	0,5%	273	0,7%	261	0,6%	292	0,7%	312	0,7%	317	0,8%	43,9%
Le Havre	2.358	6,3%	2.218	5,5%	2.303	5,7%	2.486	6,2%	2.551	6,1%	2559	6,2%	-1,0%
Totaal	37.623	100%	40.316	100%	40.199	100%	40.323	100%	41.893	100%	41.240	100,0%	

*Bron: Port of Rotterdam 2015, havenautoriteiten. * haven voor containeroverslag operationeel sinds 2012.*

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies D8 Aandeel havens in overslag Hamburg – Le Havre per jaar

Buck Consultants International

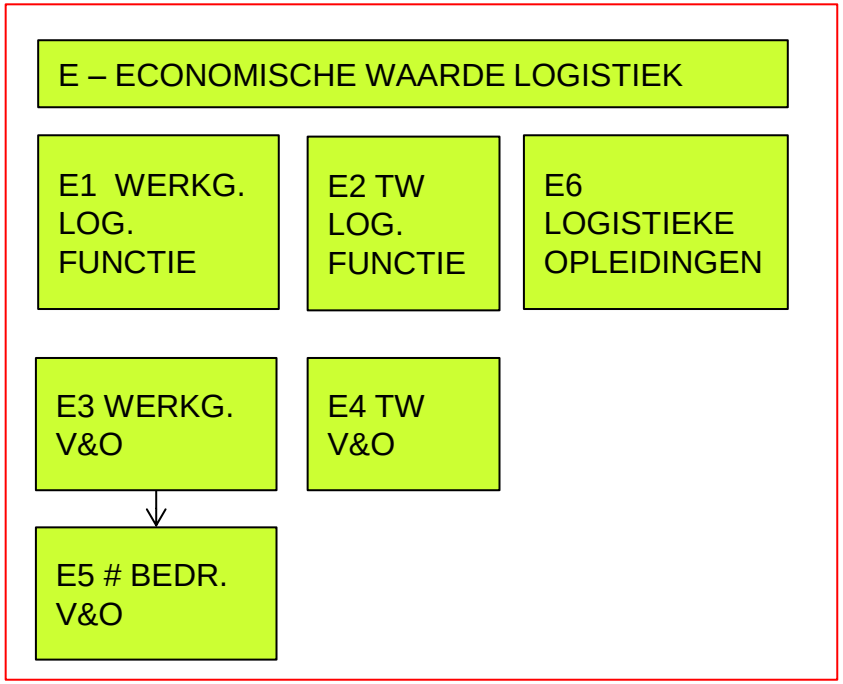
- Het marktaandeel van de Rotterdamse haven in het totale overslagvolume in de Hamburg-Le Havre range is over een lange periode stabiel. Na een afname van het marktaandeel tussen 2012 en 2014 lijkt de Rotterdamse haven haar positie te kunnen behouden dankzij een sterke groei van overslag in 2015.
- Opvallend is de groei van marktaandeel van de havens Hamburg en Antwerpen. Het marktaandeel van deze havens neemt resp. toe met +5,7% en +8,7%. Opvallende dalers zijn Zeebrugge, dat sinds 2011 fors daalt in overslag (-28,2%) en de haven van Gent (-10,1%).
- Kijkend naar de containeroverslag valt wederom de Antwerpse haven op. De stijging in de periode 2010-2015 wordt (echter) volledig gerealiseerd door een toename van de overslag in 2015. De Duitse containerhavens lieten tussen 2014 en 2015 een daling van de overslag en het marktaandeel zien. Net als bij de totale overslag laat de haven van Zeebrugge (met een omvang van 2,5 miljoen TEU in 2010) een forse daling zien. Zij verloor marktaandeel en een ladingpakket ter grootte van ca 1 miljoen TEU.
- In totaal is de containeroverslag van de havens in de Hamburg - Le-Havre range tussen 2010 en 2015 met ca. 10% gestegen. De toename laat zien dat de Noordelijke havenregio kan concurreren met de Zuid-Europese havens.

© Buck Consultants International, 2016

E Waarde logistiek en goederenstromen voor Nederland

Buck Consultants International

- Indicatoren:
  1. Werkgelegenheid van Logistieke functie in 2010-2013
  2. Toegevoegde waarde van Logistieke functie in 2010-2013
  3. Werkgelegenheid in sector Vervoer en Opslag per jaar
  4. Toegevoegde waarde in sector Vervoer en Opslag per jaar
  5. Aantal bedrijven in de sector Vervoer en Opslag
  6. Instroom en behaalde diploma's studenten Logistieke HBO Opleidingen



© Buck Consultants International, 2016

E1 Werkgelegenheid logistieke functie Nederland

Buck Consultants International

- Toelichting indicator
  - Niet allen bij logistieke dienstverleners, maar ook elders (industrie, bouw, ziekenhuizen, groot- en detailhandels) worden logistieke activiteiten uitgevoerd. De logistieke functie in Nederland betreft alle werknemers die dagelijks met logistiek bezig zijn, waar ze ook werken. Dit zijn in de praktijk meer werknemers dan alleen in de sector vervoer en opslag. BCI en TNO hebben in 2012 een methodiek ontworpen om deze logistieke functie te meten en deze is door het CBS overgenomen.

- Mate van detail
  - De werkgelegenheid in de logistieke functie voor Nederland is berekend voor 3 segmenten: transport en overslag, opslag en warehousing en ketenregie/Supply chain management. Bovendien is zowel gekeken naar het aantal werkzame personen overall en het aantal FTE in de logistieke functie.

- Bronnen
  - CBS heeft in de Monitor Topsectoren (oktober 2016) de berekening van de logistieke functie voor 2010 t/m 2014 in Nederland opgenomen.

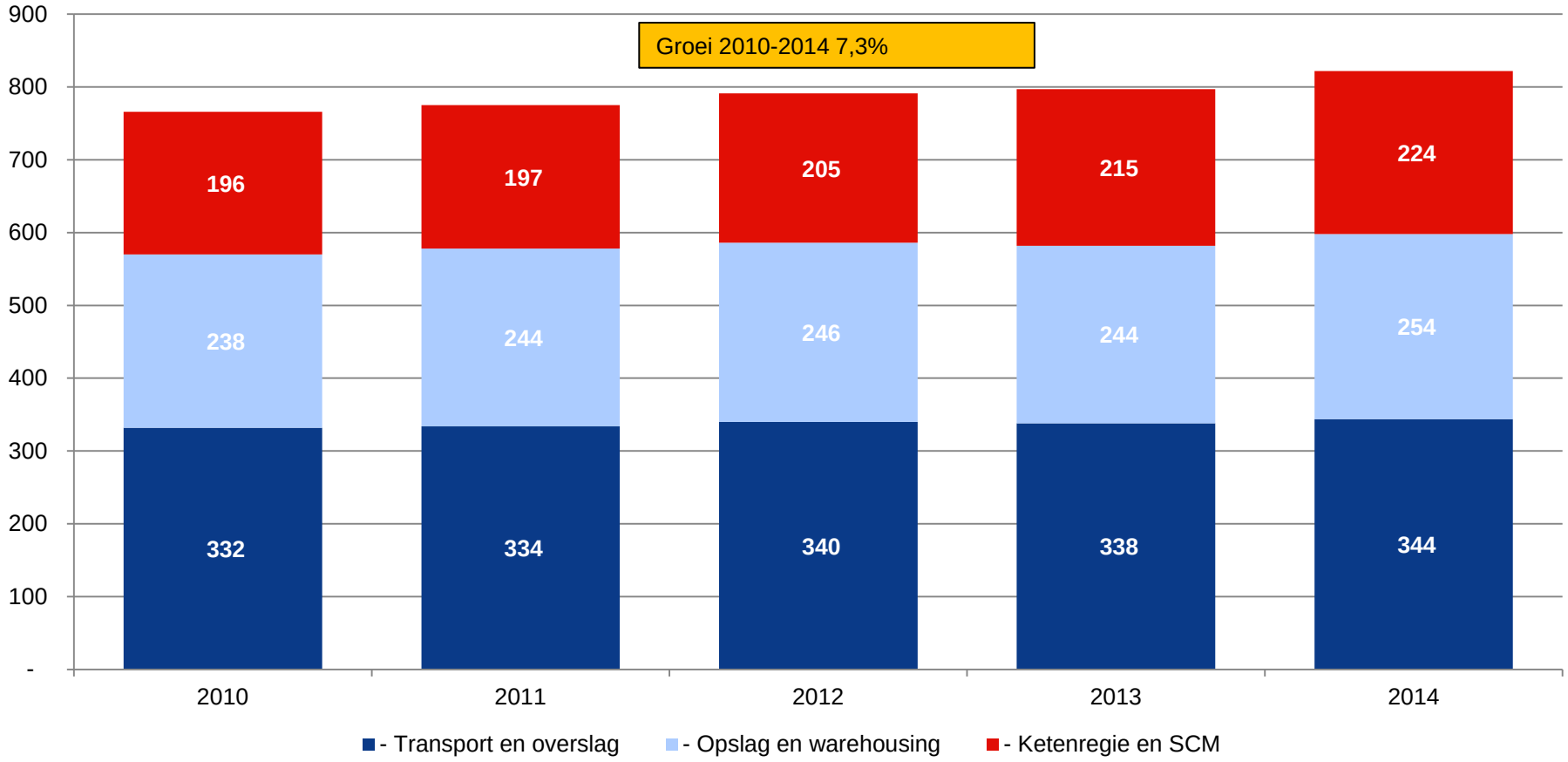
© Buck Consultants International, 2016

Werkgelegenheid logistieke functie (grafiek)

Buck Consultants International

Werkgelegenheid logistieke functie in Nederland 2010-2014

Werkgelegenheid: aantal werknemers x 1.000.
Groei werkgelegenheid logistieke functie 2010-2014 7,3%, heel NL daling 0,8%
Bron: CBS Monitor Topsectoren 2015



© Buck Consultants International, 2016

Werkgelegenheid logistieke functie (tabel)

Buck Consultants International

Werkgelegenheid in logistieke functie Nederland (x 1.000)	2010	2011	2012	2013	2014	Toename 2010-2014
Werkzame personen logistieke functie	**766**	**775**	**791**	**797**	**822**	+7,3%
• Transport en overslag	332	334	340	338	344	+3,6%
• Opslag en warehousing	238	244	246	244	254	+6,7%
• Ketenregie en SCM	196	197	205	215	224	+14,3%
Werkzame personen NL	**8.778**	**8.854**	**8.836**	**8.732**	**8.711**	**-0,8%**
Werkzame FTE logistieke functie	**627**	**628**	**641**	**649**	**671**	+7,0%
• Transport en overslag	273	272	276	275	279	+2,2%
• Opslag en warehousing	193	196	197	197	205	+6,2%
• Ketenregie en SCM	161	160	168	177	187	+16,2%
Werkzame FTE NL	**7.056**	**7.099**	**7.055**	**6.972**	**7.021**	-0,5%
Aandeel in werkgelegenheid NL	2010	2011	2012	2013	2014	Toename 2010-2014
Werkzame personen logistieke functie	8,7%	8,8%	9,0%	9,1%	9,4%	+4,6%
• Transport en overslag	3,8%	3,8%	3,8%	3,9%	3,9%	+2,3%
• Opslag en warehousing	2,7%	2,8%	2,8%	2,8%	2,9%	+3,1%
• Ketenregie en SCM	2,2%	2,2%	2,3%	2,5%	2,6%	+10,3%
Werkzame personen NL	100%	100%	100%	100%	100%	
Werkzame FTE logistieke functie	8,9%	8,8%	9,1%	9,3%	9,6%	+4,8%
• Transport en overslag	3,9%	3,8%	3,9%	3,9%	4,0%	+1,9%
• Opslag en warehousing	2,7%	2,8%	2,8%	2,8%	2,9%	+3,3%
• Ketenregie en SCM	2,3%	2,3%	2,4%	2,5%	2,7%	+11,3%
Werkzame FTE NL	100%	100%	100%	100%	100%	

Bron: CBS, Monitor Topsectoren 2015, Methodebeschrijving en tabellensets, oktober 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
E1 Werkgelegenheid logistieke functie

Buck Consultants International

- In totaal hielden 822.000 mensen, oftewel 9,4% van alle werkzame personen in Nederland, zich in 2014 dagelijks bezig met logistieke activiteiten. Deze werkgelegenheid was bij bedrijven over de hele economie (industrie, bouw, groot- en detailhandel, transport en opslag). Van deze 9,4% hielden 3,9% zich bezig met transport- en overslag activiteiten, 2,9% met opslag en warehousing en 2,6% met ketenregie en Supply Chain Management. Het aandeel mensen dat zich met logistieke activiteiten bezighoudt was 8,7% in 2010.
- Het aantal FTE's werkzaam in de logistieke functie was met 9,6% zelfs iets hoger, omdat er relatief weinig deeltijdwerk in de logistiek verricht wordt.
- De groei in werkgelegenheid van logistieke activiteiten was in 2010-2014 7,3%. De werkgelegenheid in Nederland nam over dezelfde periode af met 0,8%, dus de werkgelegenheid in de logistieke functie kent een meer dan gemiddelde groei. De groei was met 14,3% in 2010-2014 het hoogst in de deelsector ketenregie/SCM en juist de werkgelegenheid in deze deelsector staat centraal in de ambities van de topsector Logistiek.

© Buck Consultants International, 2016

E2 Toegevoegde waarde logistieke functie Nederland

Buck Consultants International

- Toelichting indicator
  - Naast de werkgelegenheid is ook de toegevoegde waarde van de logistieke functie voor heel Nederland gemeten. Deze toegevoegde waarde komt voort uit activiteiten die niet alleen bij logistieke dienstverleners in de sector Vervoer en Opslag verricht worden, maar ook elders (industrie, bouw, ziekenhuizen, groot- en detailhandels) worden logistieke activiteiten uitgevoerd.

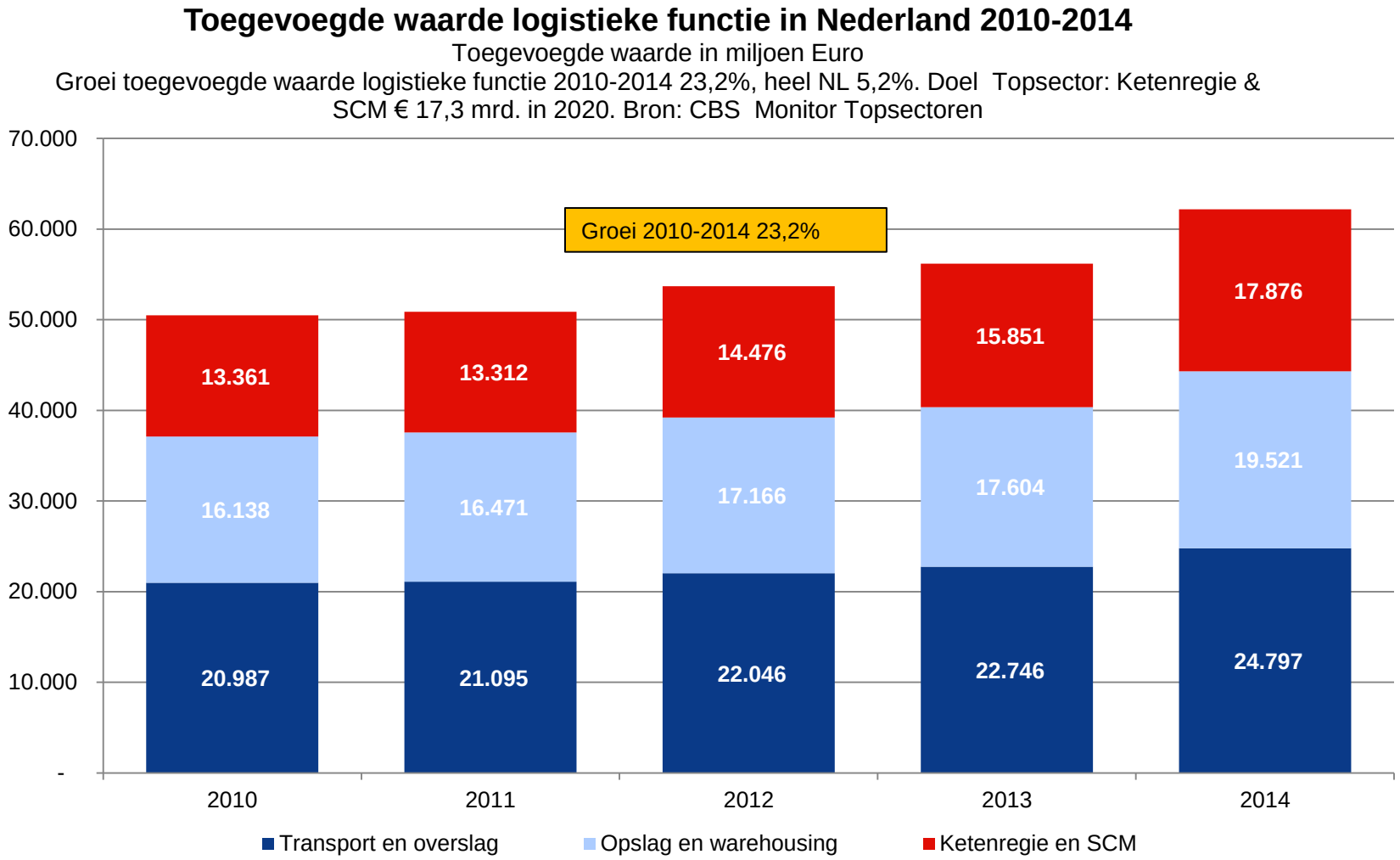
- Mate van detail
  - Net als de werkgelegenheid is ook de toegevoegde waarde in de logistieke functie voor Nederland berekend voor 3 segmenten: transport en overslag, opslag en warehousing en ketenregie/Supply chain management. Naast de toegevoegde waarde is ook de productiewaarde van de logistieke functie bekend.

- Bronnen
  - CBS heeft in de Monitor Topsectoren (oktober 2016) de berekening van de logistieke functie voor 2010 t/m 2014 in Nederland opgenomen.

© Buck Consultants International, 2016

Toegevoegde waarde logistieke functie (grafiek)

Buck Consultants International



© Buck Consultants International, 2016

Toegevoegde waarde logistieke functie (tabel)

Buck Consultants International

Toegevoegde /Productie Waarde Logistieke functie in Nederland x miljoen Euro	2010	2011	2012	2013	2014	% 2010-2014
TW Logistieke functie	**50.486**	**50.878**	**53.688**	**56.201**	**62.194**	**+23,2%**
• Transport en overslag	20.987	21.095	22.046	22.746	24.797	+18,2%
• Opslag en warehousing	16.138	16.471	17.166	17.604	19.521	+21,0%
• Ketenregie en SCM	**13.361**	**13.312**	**14.476**	**15.851**	**17.876**	**+33,8%**
TW Nederland totaal	567.757	579.590	583.832	588.535	597.414	+5,2%
TW Topsectoren totaal	141.221	145.137	146.393	148.255	146.134	+3,5%
PW Logistieke functie	120.505	126.639	133.798	138.215	150.112	+24,6%
• Transport en overslag	50.169	52.637	55.303	56.354	60.375	+20,3%
• Opslag en warehousing	38.353	40.746	42.382	42.980	46.792	+22,0%
• Ketenregie en SCM	31.983	33.256	36.113	38.881	42.945	+34,3%
PW Nederland totaal	1.178.924	1.238.414	1.255.794	1.253.792	1.267.298	+7,5%
PW Topsectoren totaal	399.291	436.981	446.344	446.174	444.396	+11,3%
Aandeel Toegevoegde /Productie Waarde	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**% 2010-2014**
TW Logistieke functie	**8,9%**	**8,8%**	**9,2%**	**9,5%**	**10,4%**	**+17,1%**
• Transport en overslag	3,7%	3,6%	3,8%	3,9%	**4,2%**	+12,3%
• Opslag en warehousing	2,8%	2,8%	2,9%	3,0%	**3,3%**	+15,0%
• Ketenregie en SCM	**2,4%**	**2,3%**	**2,5%**	**2,7%**	**3,0%**	**+27,2%**
TW Nederland totaal	100%	100%	100%	100%	100%	
TW Topsectoren totaal	**24,9%**	**25,0%**	**25,1%**	**25,2%**	24,5%	**-1,7%**
PW Logistieke functie	**10,2%**	**10,2%**	**10,7%**	**11,0%**	**11,8%**	**+15,9%**
• Transport en overslag	4,3%	4,3%	4,4%	4,5%	4,8%	+12,0%
• Opslag en warehousing	3,3%	3,3%	3,4%	3,4%	3,7%	+13,5%
• Ketenregie en SCM	2,7%	2,7%	2,9%	3,1%	3,4%	+24,9%
PW Nederland totaal	100%	100%	100%	100%	100%	
PW Topsectoren totaal	**33,9%**	**35,3%**	**35,5%**	**35,6%**	35,1%	**+3,5%**

Bron: CBS, Monitor Topsectoren 2015, Methodebeschrijving en tabellensets, oktober 2015

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
E2 Toegevoegde waarde logistieke functie

Buck Consultants International

- In totaal werd er in de logistiek in 2014 ruim 62miljard Euro aan toegevoegde waarde verdiend door alle werkzame personen in Nederland. Zij zijn dagelijks bezig met logistieke activiteiten. Dit was 10,4% van de totale toegevoegde waarde in Nederland. Van deze 10,4% werd 4,2% geboekt met transport- en overslag activiteiten, 3,3% met opslag en warehousing en 3,0% met ketenregie en Supply Chain Management.
- De toegevoegde waarde van de logistieke functie was in 2010 nog 50,5 miljard Euro, dus in vier jaar was de groei 23,2%. De toegevoegde waarde in de hele Nederlandse economie groeide in dezelfde tijd met 'slechts' 5,2% en die in de negen topsectoren met 3,5%. De functionele logistiek presteert dus wat toegevoegde waarde betreft ver boven gemiddeld. De groei was met 33,8% in 2010-2014 het hoogst in de deelsector ketenregie/SCM en juist de verhoging van de toegevoegde waarde in deze deelsector staat centraal in de ambities van de topsector Logistiek.
- De productiewaarde in de functionele logistiek neemt met 24,6% toe over 2010-2014, dit is drie keer zoveel als de toename van productiewaarde in heel Nederland (+ 7,5%) en ook meer dan de productiewaarde voor alle topsectoren +11,3%.
- Een interessante vraag is of het ingezette beleid en de ondersteuning vanuit de *Topsector Logistiek* meer effectief is dan andere topsectoren gezien de sterke groei van toegevoegde waarde (en werkgelegenheid). De recent gepubliceerde uitgave van de Monitor Bedrijvenbeleid, 2015, geeft daarvoor nog geen sluitende conclusies en geeft aan dat de uiteindelijke effecten pas op middellange termijn zichtbaar worden. Overigens wordt opgemerkt dat in de Monitor Bedrijvenbeleid voor de topsector logistiek alleen wordt uitgegaan van de sectorgewijze indeling (transport & opslag) i.p.v. de functionele benadering.

© Buck Consultants International, 2016

E3 Werkgelegenheid in vervoer en overslag Nederland

Buck Consultants International

- Toelichting indicator
  - De werkgelegenheid in de sector vervoer en overslag wordt jaarlijks per provincie bijgehouden. Dit betreft alleen de werknemers die dus bij logistiek dienstverleners werken en niet de logistiek actieven in andere sectoren. Er is wel veel meer bekend over de verdeling van de werkgelegenheid in de sector vervoer en opslag in vergelijking met de logistieke functie. Dit komt omdat de logistieke functie een betrekkelijk nieuw begrip is, terwijl de sector vervoer en opslag al langere tijd door CBS gedefinieerd is.

- Mate van detail
  - De werkgelegenheid wordt bijgehouden van de sector vervoer en overslag, dit is onder andere transport, distributie en expeditie. De cijfers zijn voor alle 12 provincies beschikbaar over meerdere jaren. De verdeling per provincie geeft wel een goed overzicht van waar het zwaartepunt van logistieke activiteiten in Nederland ligt.

- Bronnen
  - In het LISA databestand wordt jaarlijks bijgehouden wat de mutaties zijn in de werkgelegenheid per sector en provincie. Cijfers vanaf 2010 worden weergegeven.

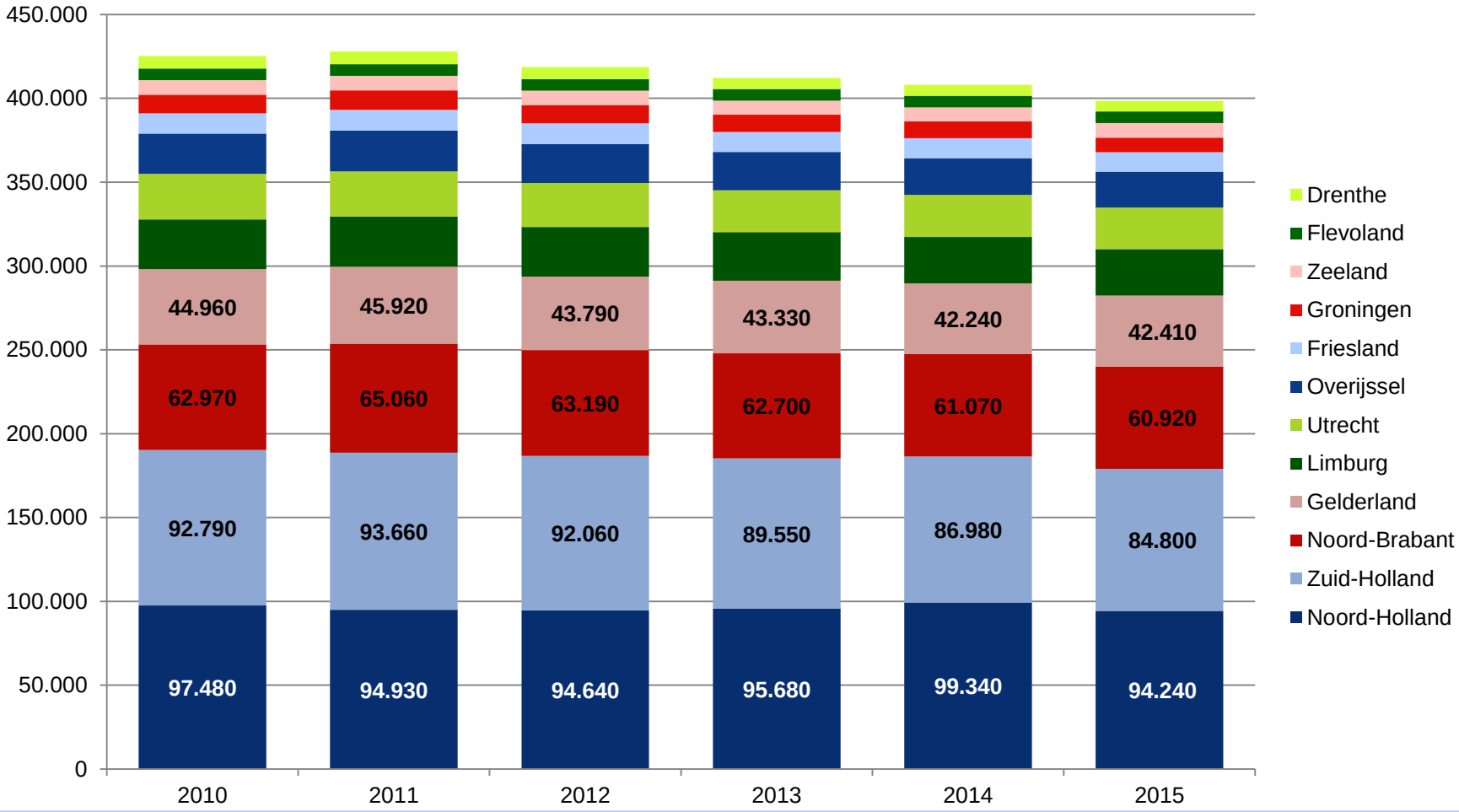
© Buck Consultants International, 2016

Werkgelegenheid sector vervoer en opslag (grafiek)

Buck Consultants International

Werkgelegenheid sector vervoer & opslag per provincie 2010-2015

Gemeten in aantal banen bij bedrijven in de sector vervoer & opslag
Daling werkgelegenheid sector 2010-2015 -6,3%
Bron: LISA, 2016



© Buck Consultants International, 2016

Werkgelegenheid Sector Vervoer en Opslag (tabel)

Buck Consultants International

Werkgelegenheid in sector	*2010*	*2011*	*2012*	*2013*	*2014*	*2015*	*% 2010-2015*
Noord-Holland	97.480	94.930	94.640	95.680	99.340	94.240	-3,3%
Zuid-Holland	92.790	93.660	92.060	89.550	86.980	84.800	-8,6%
Noord-Brabant	62.970	65.060	63.190	62.700	61.070	60.920	-3,3%
Gelderland	44.960	45.920	43.790	43.330	42.240	42.410	-5,7%
Limburg	29.520	29.970	29.510	28.900	27.650	27.690	-6,2%
Utrecht	27.310	26.920	26.370	25.010	25.100	24.730	-9,4%
Overijssel	23.980	24.240	23.190	22.800	22.020	21.460	-10,5%
Friesland	12.120	12.520	12.410	12.050	11.800	11.560	-4,6%
Groningen	11.000	11.520	10.960	10.210	10.040	8.810	-19,9%
Zeeland	8.680	8.650	8.510	8.460	8.350	8.570	-1,3%
Flevoland	6.990	7.030	6.890	6.790	6.900	7.030	0,6%
Drenthe	7.450	7.460	7.110	6.630	6.510	6.220	-16,5%
Totaal	**425.250**	**427.880**	**418.630**	**412.110**	**408.000**	**398.440**	**-6,3%**
Ontwikkeling per jaar	**-2,4%**	**0,6%**	**-2,2%**	**-1,6%**	**-1,0%**	**-2,3%**	

Bron: LISA 2010-2015, 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
E3 Werkgelegenheid vervoer en opslag

Buck Consultants International

- De totale werkgelegenheid in de sector vervoer en opslag is gedaald met -6,3% in de periode 2010-2015. Dit is in tegenspraak met de toename van de werkgelegenheid in de logistieke functie.
- De werkgelegenheid is het hoogste in de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant en Gelderland. 70% van alle werkgelegenheid in de sector vervoer en opslag is in deze provincies.
- De werkgelegenheid in de sector is in de periode 2010-2015 afgenomen in alle provincies, behalve in Flevoland waar nog een zeer beperkte toename van 0,6% zichtbaar is. De afname was het grootst in de provincies Groningen (-20%), Drenthe (-17%) en Overijssel (-11%).
- De afname van de werkgelegenheid in de provincie Zuid-Holland (na 2011) is vanwege de cijfers over de groei van de werkgelegenheid in de haven van Rotterdam niet direct te verklaren. Een oorzaak van de afname van de werkgelegenheid lijkt dan ook vooral buiten het havengebied / knooppunt te liggen. De cijfers geven aan dat het vaste werknemersbestand van bedrijven in vervoer en opslag daalt, dit komt mede door de (toenemende) onzekerheid over de omzet. Het aandeel van flexibele werknemers van bijvoorbeeld uitzendbureaus en ZZP kan wel toenemen, deze werknemers worden wel meegerekend in de logistieke functie o.b.v. beroepsomschrijving.

© Buck Consultants International, 2016

E4 Toegevoegde waarde vervoer en opslag Nederland

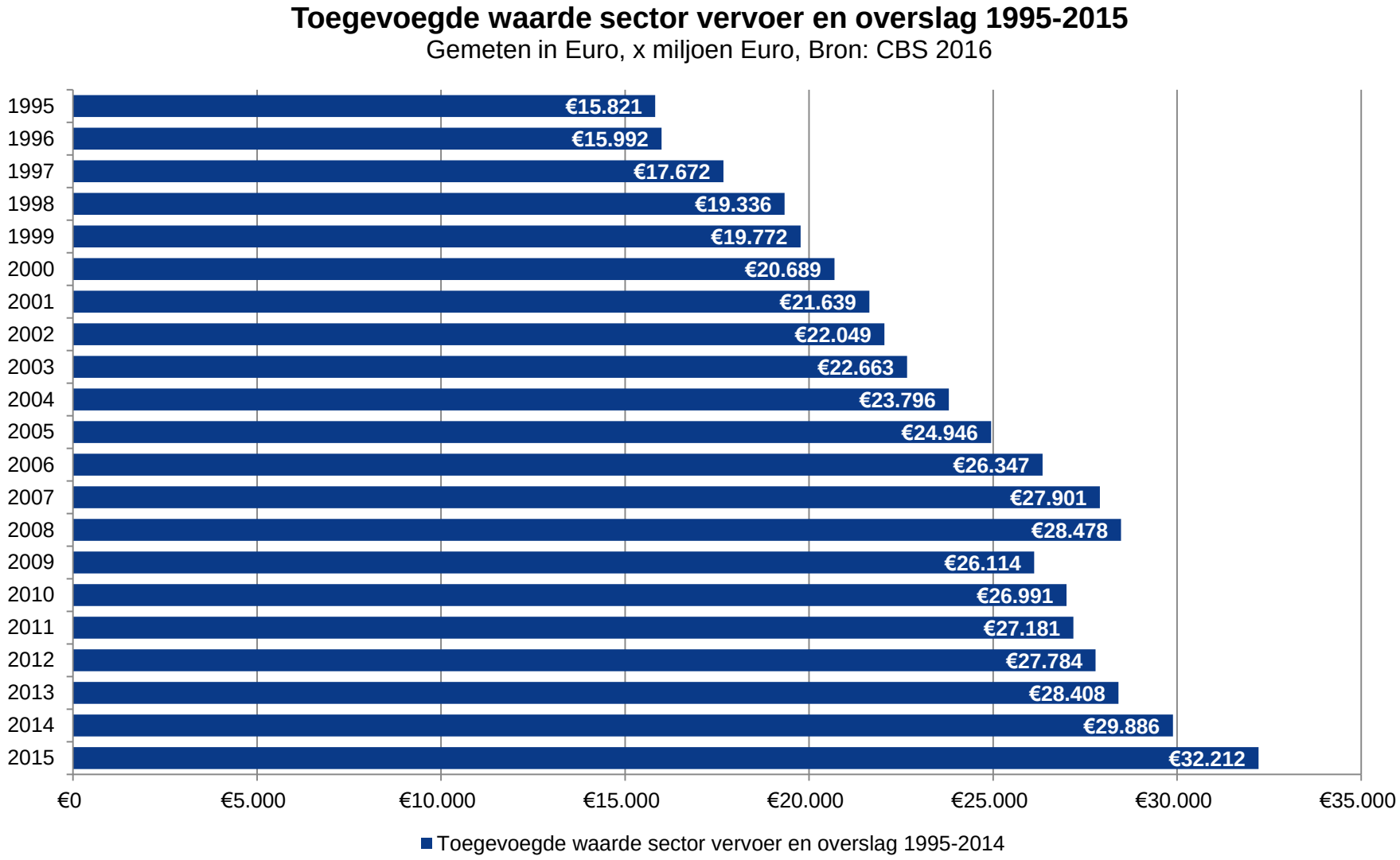
Buck Consultants International

- Toelichting indicator
  - De toegevoegde waarde van de sector vervoer en opslag is voor een langere tijdsreeks beschikbaar via het CBS. De toegevoegde waarde is de waarde tussen de marktwaarde van de productie en de inkoopprijs van grondstoffen en halffabricaten. De sector vervoer en opslag omvat onder andere alle transport-, distributie en expeditie-activiteiten bij dienstverleners, maar bevat niet de logistieke activiteiten van andere spelers in de keten, zoals verladers, groothandels en retailers.
- Mate van detail
  - De toegevoegde waarde in basisprijzen in Euro is beschikbaar voor de sector vervoer en opslag, en kan ook worden afgezet tegen het prijsindex cijfer.
- Bronnen
  - CBS houdt jaarlijks bij wat de toegevoegde waarde is die door de sector vervoer en opslag wordt gegenereerd. De toegevoegde waarde in diverse sectoren van de Nederlandse economie is bekend t/m 2015.

© Buck Consultants International, 2016

Toegevoegde waarde sector vervoer en opslag 1995-2015

Buck Consultants International



© Buck Consultants International, 2016

Toegevoegde waarde sector vervoer en opslag 1995-2015

Buck Consultants International

	Toegevoegde waarde In basisprijzen x miljoen Euro	Toename TW in % p/j
1995	€ 15.821	
1996	€ 15.992	+1,1%
1997	€ 17.672	+10,5%
1998	€ 19.336	+9,4%
1999	€ 19.772	+2,3%
2000	€ 20.689	+4,6%
2001	€ 21.639	+4,6%
2002	€ 22.049	+1,9%
2002	€ 22.663	+2,8%
2004	€ 23.796	+5,0%
2005	€ 24.946	+4,8%
2006	€ 26.347	+5,6%
2007	€ 27.901	+5,9%
2008	€ 28.478	+2,1%
2009	€ 26.114	-8,3%
2010	€ 26.991	+3,4%
2011	€ 27.181	+0,7%
2012	€ 27.784	+2,2%
2013	€ 28.408	+2,2%
2014	€ 29.886	+5,2%
2015	€ 32.212	+7,8%

Bron: CBS 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
E4 Toegevoegde waarde vervoer en opslag

Buck Consultants International

- De toegevoegde waarde die door de sector vervoer en opslag wordt gegenereerd is tussen 1995 en 2008 in 13 jaar met 80% gestegen. De jaren daarna is door de economische dip de toegevoegde afgenomen tot ongeveer € 26,1 miljard in 2008. Vanaf 2009 is de toegevoegde waarde weer flink gestegen tot € 29,9 miljard in 2014 en € 32,2 miljard in 2015
- In de jaren 1997 en 1998 is de groei van de toegevoegde waarde het grootst geweest, met in beide jaren ongeveer 10% jaarlijkse groei in toegevoegde waarde. In 2009 was de daling het grootst met -8,3%.
- In de jaren daarna (2010-2015) is er weer een groei in de gegenereerde toegevoegde waarde in de sector geweest tussen 1% en 5%. De groei is dus teruggekeerd, maar in tempo afgezwakt. Al is 2015 een opvallend goed jaar met een toename van ruim 5% in de toegevoegde waarde die de sector vervoer en opslag genereert.

© Buck Consultants International, 2016

E5 Aantal vervoer en opslagbedrijven in Nederland

- Toelichting indicator
  - Net als de werkgelegenheid in de sector vervoer en opslag wordt ook het aantal bedrijven in de sector jaarlijks per provincie bijgehouden. Ook deze aantallen worden bijgehouden in de landelijke LISA database.

- Mate van detail
  - Het aantal bedrijven wordt bijgehouden voor de sector vervoer en overslag, dit is onder andere transport, distributie en expeditie. De cijfers zijn voor alle 12 provincies beschikbaar over meerdere jaren. De verdeling per provincie geeft wel een goed overzicht van waar het zwaartepunt van logistieke activiteiten in Nederland ligt.

- Bronnen
  - In het LISA databestand wordt jaarlijks bijgehouden wat de mutaties zijn in de werkgelegenheid en bedrijvigheid per sector en provincie. De data zijn t/m 2015 beschikbaar.

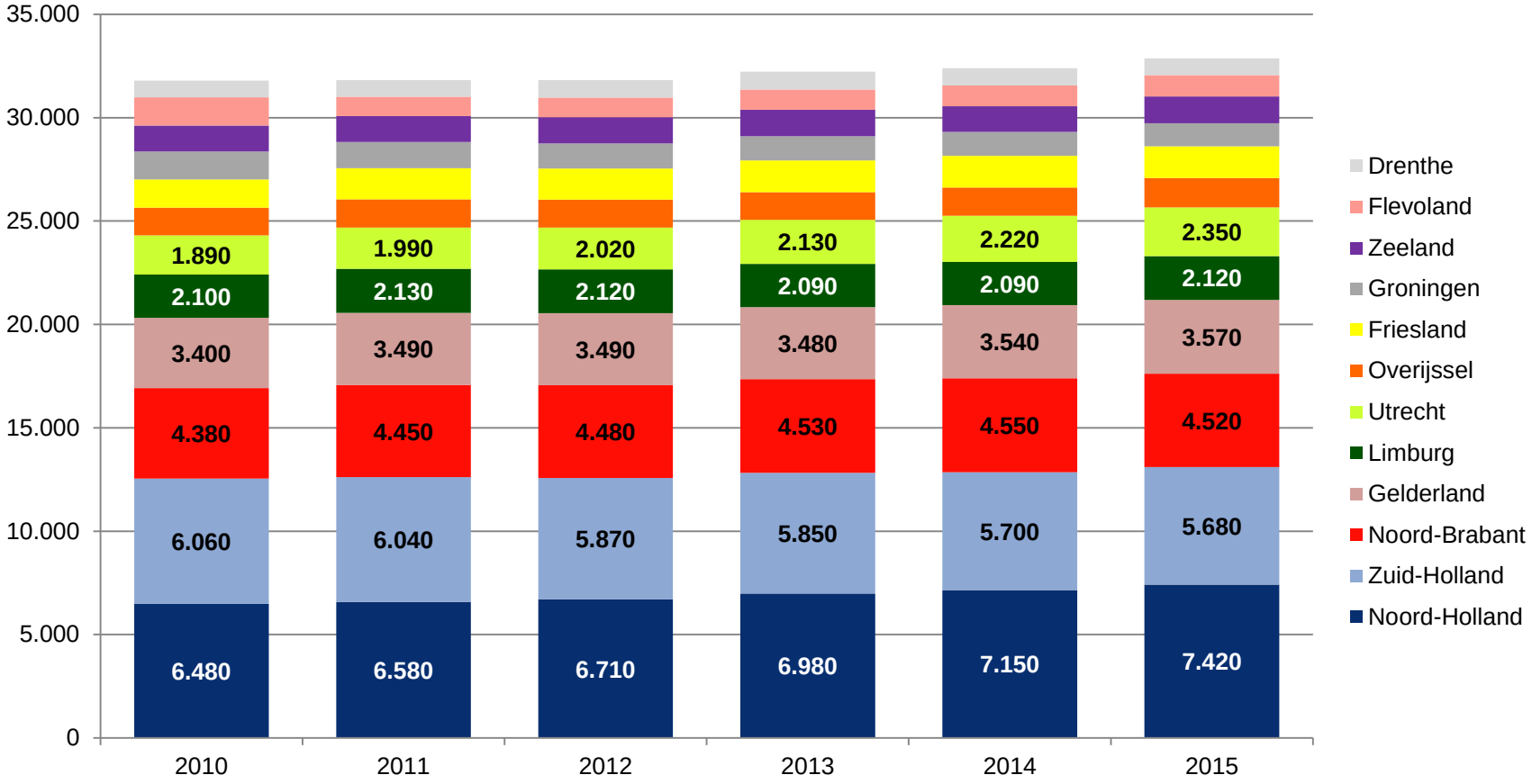
© Buck Consultants International, 2016

Aantallen bedrijven sector vervoer en opslag 2010-2015

Buck Consultants International

Aantal bedrijven in sector vervoer & opslag per provincie 2010-2015

Gemeten in aantallen bedrijven in sector vervoer & opslag
Stijging aantal bedrijven in sector 2010-2015 +3,4%
Bron: LISA 2016



© Buck Consultants International, 2016

Aantallen bedrijven sector vervoer en opslag 2010-2015

Buck Consultants International

Vestigingen in sector	2010	2011	2012	2013	2014	2015	% 2010-2015
Noord-Holland	6.480	6.580	6.710	6.980	7.150	7.420	14,5%
Zuid-Holland	6.060	6.040	5.870	5.850	5.700	5.680	-6,3%
Noord-Brabant	4.380	4.450	4.480	4.530	4.550	4.520	3,2%
Gelderland	3.400	3.490	3.490	3.480	3.540	3.570	5,0%
Limburg	2.100	2.130	2.120	2.090	2.090	2.120	1,0%
Utrecht	1.890	1.990	2.020	2.130	2.220	2.350	24,3%
Overijssel	1.340	1.370	1.350	1.340	1.370	1.420	6,0%
Friesland	1.370	1.500	1.500	1.530	1.540	1.540	12,4%
Groningen	1.350	1.280	1.220	1.180	1.150	1.110	-17,8%
Zeeland	1.250	1.250	1.260	1.270	1.250	1.300	4,0%
Flevoland	1.370	930	950	980	990	1.030	-24,8%
Drenthe	810	810	850	860	840	810	0,0%
Totaal	**31.800**	**31.820**	**31.820**	**32.220**	**32.390**	**32.870**	3,4%
Ontwikkeling per jaar	**1,5%**	**0,1%**	**0,0%**	**1,3%**	**0,5%**	**1,5%**	
% aandeel vestigingen	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	
Noord-Holland	20,4%	20,7%	21,1%	21,7%	22,1%	22,6%	
Zuid-Holland	19,1%	19,0%	18,4%	18,2%	17,6%	17,3%	
Noord-Brabant	13,8%	14,0%	14,1%	14,1%	14,0%	13,8%	
Gelderland	10,7%	11,0%	11,0%	10,8%	10,9%	10,9%	
Limburg	6,6%	6,7%	6,7%	6,5%	6,5%	6,4%	
Utrecht	5,9%	6,3%	6,3%	6,6%	6,9%	7,1%	
Overijssel	4,2%	4,3%	4,2%	4,2%	4,2%	4,3%	
Friesland	4,3%	4,7%	4,7%	4,7%	4,8%	4,7%	
Groningen	4,2%	4,0%	3,8%	3,7%	3,6%	3,4%	
Zeeland	3,9%	3,9%	4,0%	3,9%	3,9%	4,0%	
Flevoland	4,3%	2,9%	3,0%	3,0%	3,1%	3,1%	
Drenthe	2,5%	2,5%	2,7%	2,7%	2,6%	2,5%	

Bron: LISA 2010-2015, 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
E5 Aantal transportbedrijven in Nederland

Buck Consultants International

- Het aantal transportbedrijven in de sector vervoer en opslag is gestegen met 3,4 % in de periode 2010-2015. Dit terwijl de werkgelegenheid in de sector is gedaald met 6.3% in dezelfde periode. De grootste stijging vond plaats in 2015, toen nam het aantal bedrijven toe met 1,5%.
- Het aantal bedrijven is het hoogste in de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant en Gelderland. Ongeveer 2/3de van alle transportbedrijven heeft haar zetel in een van deze provincies.
- Het aantal bedrijven in de sector is in de periode 2010-2015 toegenomen in de meeste provincies, met Utrecht als absolute uitschieter (+24%). Opvallende daling is Flevoland waar t.o.v. 2010 350 bedrijven zijn verdwenen (-25%).
- Net als bij de werkgelegenheid daalt ook het aantal transportbedrijven in de provincie Zuid-Holland. Dit is opvallend en tegen de landelijke trend in. Ook hier geldt dat op diverse haven gerelateerde bedrijventerreinen in Rotterdam geen daling van het aantal bedrijven heeft opgetreden (tussen 2010-2013) en dat de daling van het aantal bedrijven dus vooral buiten de Rotterdamse haven gezocht moet worden.
- Overall geldt dat het aantal bedrijven in vervoer en opslag de laatste jaren verder stijgt. Het gemiddeld bedrijf in de sector wordt dus kleiner, gelijk aan de algemene trend in de maatschappij.

© Buck Consultants International, 2016

E6 Instroom en behaalde diploma's studenten HBO logistieke opleidingen

Buck Consultants International

- Toelichting indicator
  - Als onderdeel van het logistiek vestigingsklimaat is het aanbod van gekwalificeerde arbeidskrachten belangrijk. In deze indicator wordt zowel de instroom als het aantal geslaagde studenten aan de logistieke HBO in Nederland, verdeeld over de twee belangrijkste logistieke opleidingen op de hogescholen. Deze indicator voor de instroom en aantal geslaagde studenten van logistieke expertise wordt ook gebruikt door het Topteam Logistiek voor het monitoren van de voortgang op logistiek Human Capital.

- Inhoud
  - Er zijn twee 'pure' HBO logistieke opleidingsrichtingen in Nederland, die op diverse hogescholen gegeven worden. Dit zijn de opleidingen Logistiek & Economie en Logistics Engineering. Instroomcijfers en aantal studenten met een diploma voor deze twee opleidingen zijn jaarlijks systematisch beschikbaar vanaf 2009.
  - Op het WO niveau zijn er geen jaarlijks bijgehouden cijfers van studentenaantallen in specifieke logistieke opleidingen.
  - De instroom is bekend tot en met 2015, terwijl de behaalde diploma's aan deze opleidingen tussen 2009 en 2014 bekend zijn.

- Bronnen
  - De Vereniging van Hogescholen publiceert jaarlijks de gegevens over de uitstroom en behaalde diploma's van studenten.

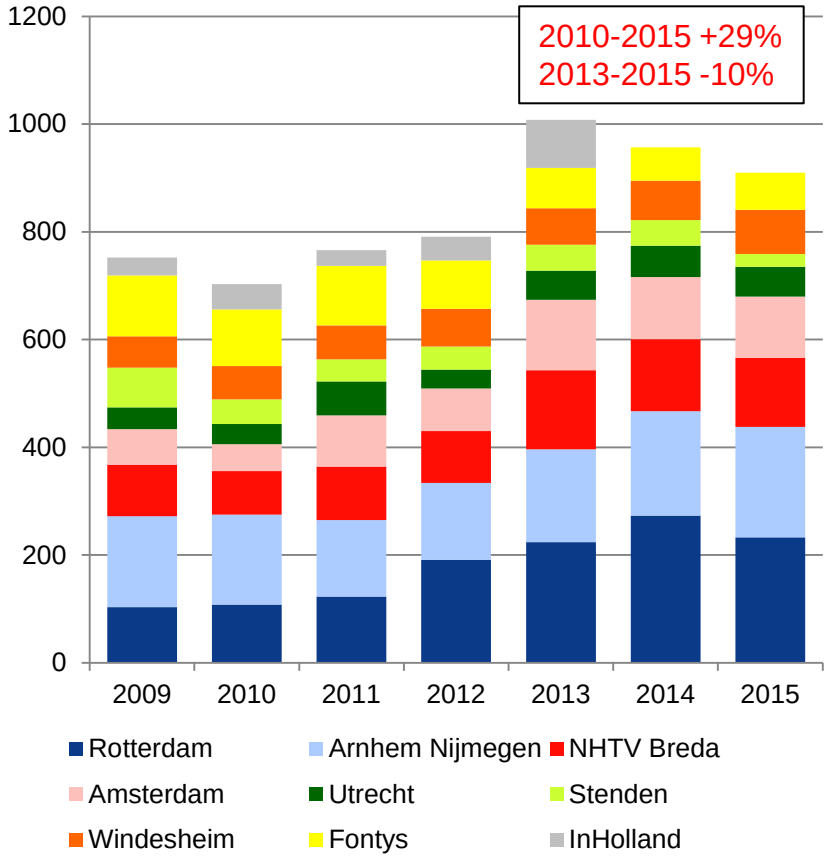
© Buck Consultants International, 2016

Instroom en behaalde diploma's studenten HBO logistieke opleidingen

Buck Consultants International

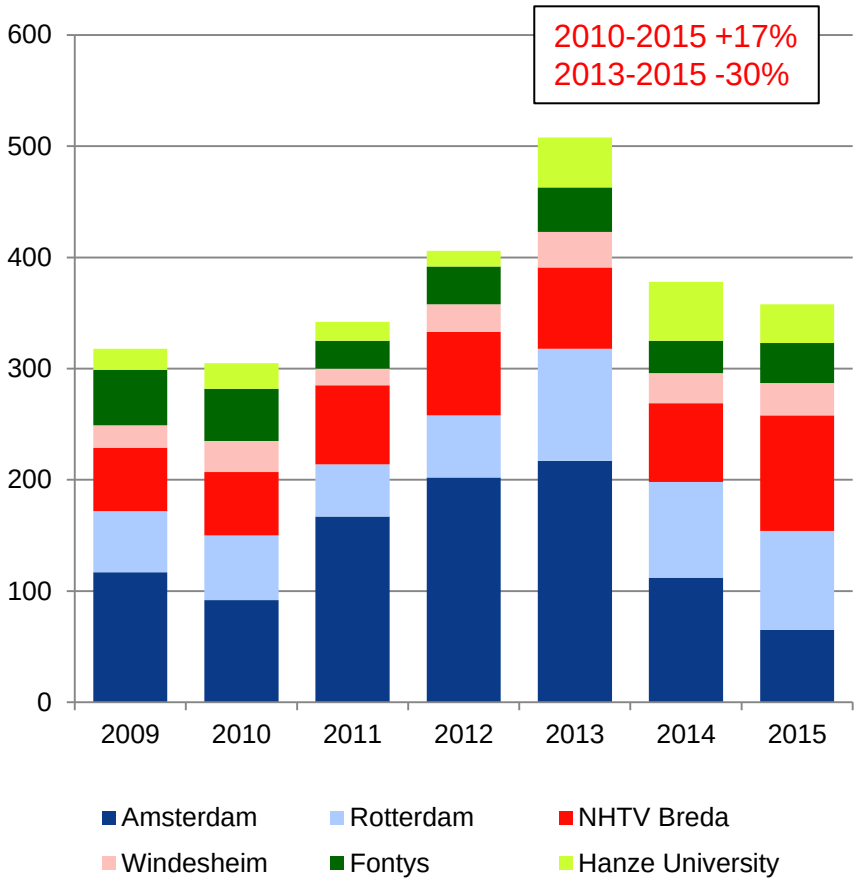
Instroom studenten HBO Logistiek en Economie

Bron: HBO Raad, 2016



Instroom studenten HBO Logistics Engineering

Bron: HBO Raad, 2016



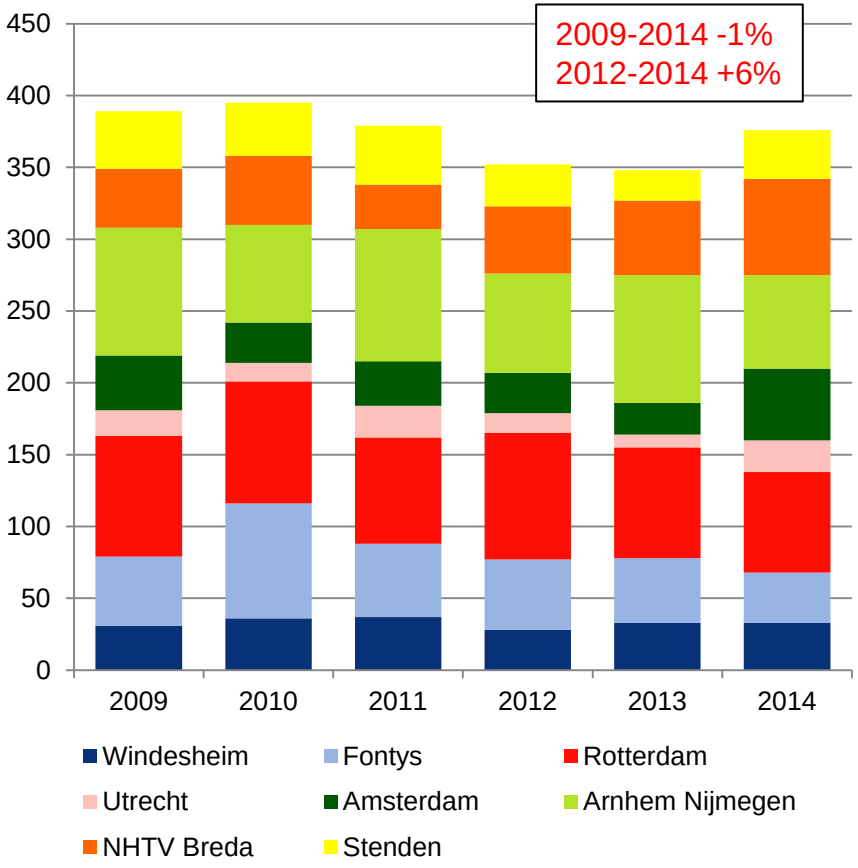
© Buck Consultants International, 2016

Instroom en behaalde diploma's studenten HBO logistieke opleidingen

Buck Consultants International

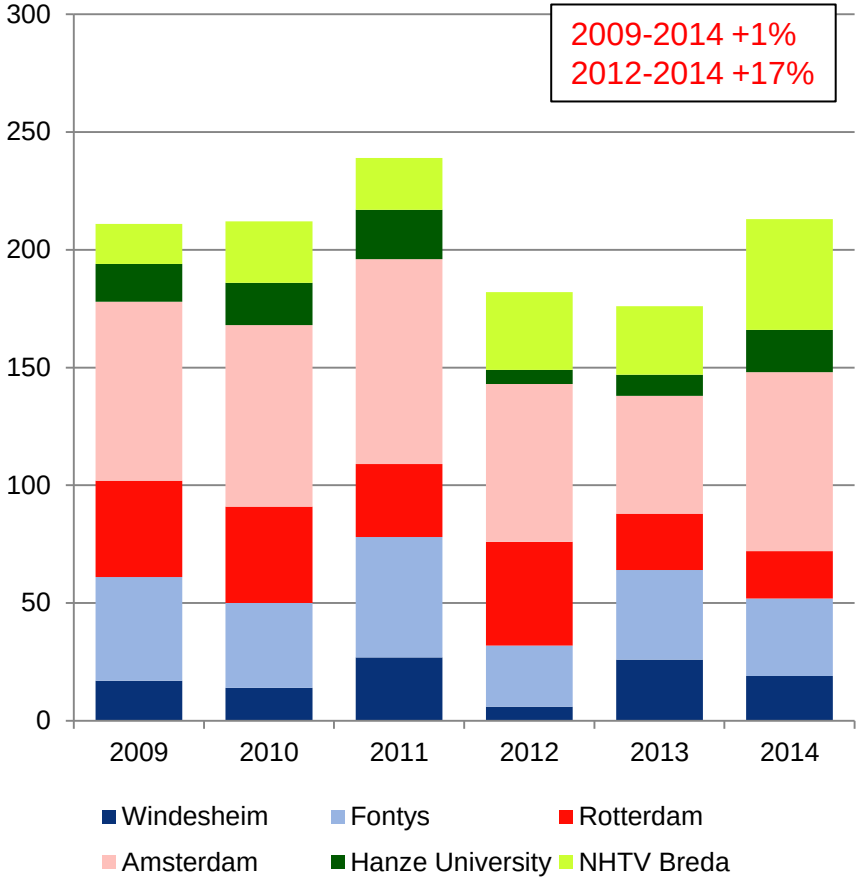
Behaalde diploma's studenten HBO Logistiek & Economie

Bron: Vereniging Hogescholen, 2016



Behaalde diploma's studenten HBO Logistics Engineering

Bron: Vereniging Hogescholen, 2016



© Buck Consultants International, 2016

Instroom en behaalde diploma's HBO studenten logistiek

Buck Consultants International

Instroom HBO Logistiek en Economie							
Hogeschool	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Windesheim	58	62	63	70	68	73	82
Fontys	113	105	111	90	75	62	69
InHolland	33	47	29	44	89	0	0
Rotterdam	103	108	123	191	224	273	233
Utrecht	40	37	63	35	54	58	55
Amsterdam	66	50	95	79	131	115	114
Arnhem-Nijmegen	169	167	142	143	172	194	205
NHTV Breda	96	81	99	96	147	134	128
Stenden	74	46	41	43	48	48	24
Totaal	**752**	**703**	**766**	**791**	**1008**	**957**	**910**

Bron: Vereniging Hogescholen 2016

Behaalde diploma's HBO Logistiek & Economie						
Hogeschool	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
Windesheim	31	36	37	28	33	33
Fontys	48	80	51	49	45	35
InHolland	18	28	16	15	24	14
Rotterdam	84	85	74	88	77	70
Utrecht	18	13	22	14	9	22
Amsterdam	38	28	31	28	22	50
Arnhem Nijmegen	89	68	92	69	89	65
NHTV Breda	41	48	31	47	52	67
Stenden	40	37	41	29	21	34
Totaal	**407**	**423**	**395**	**367**	**372**	**390**

Bron: Vereniging Hogescholen 2016

Instroom HBO Logistics Engineering							
Hogeschool	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Windesheim	20	28	15	25	32	27	29
Fontys	50	47	25	34	40	29	36
Rotterdam	55	58	47	56	101	86	89
Amsterdam	117	92	167	202	217	112	65
Hanze University	19	23	17	14	45	53	35
NHTV Breda	57	57	71	75	73	71	104
Totaal	**318**	**305**	**342**	**406**	**508**	**378**	**358**

Bron: Vereniging Hogescholen 2016

Behaalde diploma's HBO Logistics Engineering						
Hogeschool	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
Windesheim	17	14	27	6	26	19
Fontys	44	36	51	26	38	33
Rotterdam	41	41	31	44	24	20
Amsterdam	76	77	87	67	50	76
Hanze University	16	18	21	6	9	18
NHTV Breda	17	26	22	33	29	47
Totaal	**211**	**212**	**239**	**182**	**176**	**213**

Bron: Vereniging Hogescholen 2016

© Buck Consultants International, 2016

Conclusies
E6 Instroom studenten op HBO opleidingen

Buck Consultants International

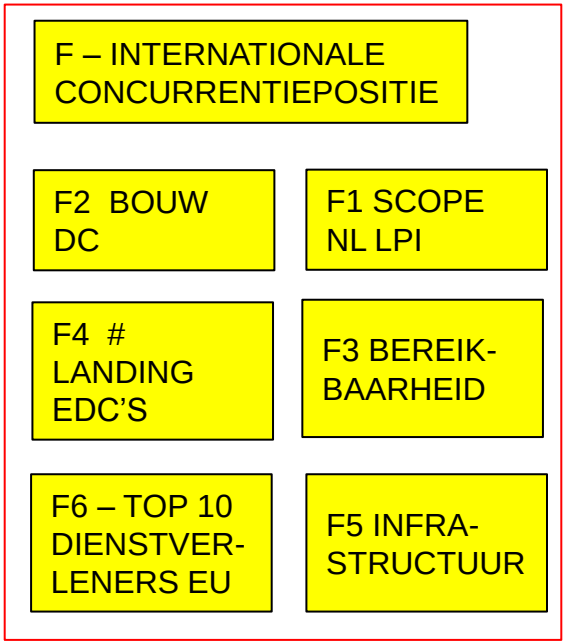
- De instroom van studenten op de twee ‘pure’ logistieke HBO opleidingen was 1.268 studenten in 2015, en dit is een toename van 26% in de periode 2010-2015.
- De instroom bij de HBO opleiding Logistiek en Economie nam in deze periode het meest toe, namelijk met 29%. De Hogeschool van Amsterdam (+128%) en Rotterdam (+116%) kenden de hoogste groei, terwijl de Hogescholen Fontys (-34%) en Stenden (-48%) de grootste daling kenden. Daarnaast werd bij Hogeschool Inholland in 2013 de opleiding voor nieuwe studenten beëindigd.
- De Engelstalige opleiding Logistics Engineering is een kleinere opleiding, en kenden in 2010-2015 ook een kleinere stijging van de instroom, namelijk 17%. De grootste stijging was bij de NHTV Breda (82%), terwijl er dalingen waren bij de Hogescholen Fontys (+82%) en Amsterdam (-29%).
- Ongeveer 40% van het aantal studenten volgt een opleiding aan de Hogeschool van Amsterdam of Rotterdam. Mogelijk is de grote werkgelegenheid in de zeehavens in Rotterdam en Amsterdam of de luchthaven Schiphol een reden voor deze concentratie.
- Naast de instroom van het aantal studenten is het ook relevent te kijken hoeveel daadwerkelijke diploma’s er worden behaald in de opleidingen. Op basis van de data van de Vereniging van Hogescholen is een tijdreeks van 5 jaar nu beschikbaar, van 2009-2014. Aangezien een opleiding (nominaal) 4 jaar duurt is het erg kort om aan deze uitstroom conclusies te verbinden.
- Het aantal behaalde diploma’s in de 2 logistieke opleidingen was 603 in 2014, een daling van 3% ten opzichte van 2009. In 2014 is het aantal logistieke studenten dat met een diploma afstudeerde weer toegenomen ten opzicht van 2012 en 2013. Het aantal logistieke studenten met een diploma was in 2014 rond de 45% van het aantal instromende studenten.

© Buck Consultants International, 2016

F Internationale logistieke concurrentiepositie

Buck Consultants International

- Indicatoren:
  1. Score Nederland op Logistieke Performance Index World Bank
  2. Europese logistieke concurrentiepositie in kosten overheidsdiensten bij bouw Distributiecentrum
  3. Mondiale logistieke concurrentiepositie Nederland op het gebied van bereikbaarheid
  4. Aantal aangetrokken Europese Distributiecentra (EDC's) per jaar voor Nederland
  5. Mondiale concurrentiepositie Nederland op infrastructuur
  6. Aantal grootste NL dienstverleners op EU markt en aandeel buitenlandse bedrijven in top-15 dienstverleners Nederland



© Buck Consultants International, 2016

F1 Mondiale logistieke concurrentiepositie: LPI

Buck Consultants International

- Toelichting indicator
  - De Logistics Performance Index is door de World Bank in 2007 opgezet om mondiaal logistieke prestaties van landen te vergelijken. De LPI score geeft de mate van gemak en efficiency weer waarmee logistieke ketens in een land kunnen werken. De score is gebaseerd op zowel kwantitatieve als kwalitatieve elementen. Logistieke prestatie van een land wordt gemeten via een aantal cijfermatige indicatoren, terwijl daarnaast er een wereldwijde enquête wordt gehouden onder ruim 1.800 logistieke managers.

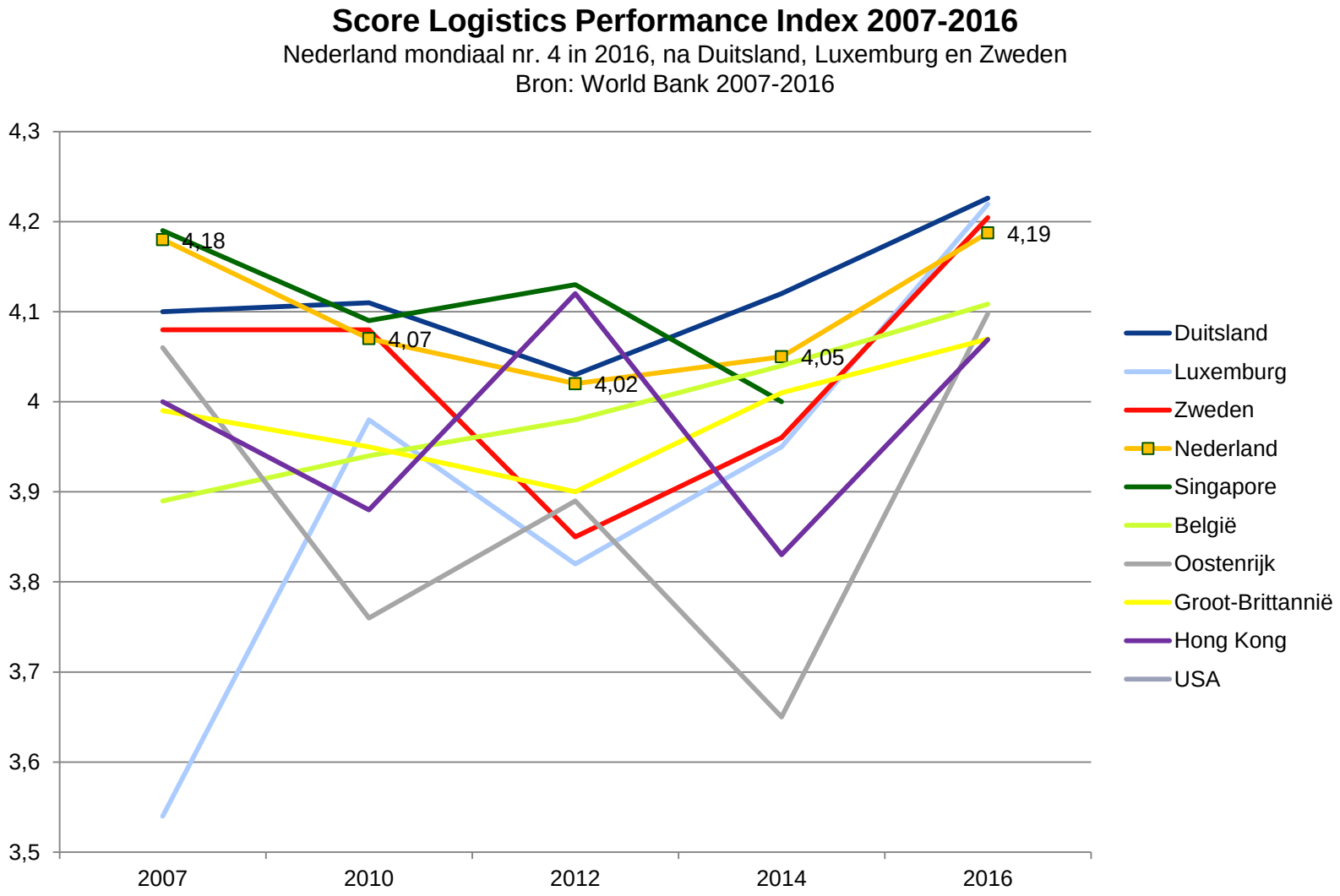
- Mate van detail
  - De overall LPI score van een land wordt samengesteld op basis van 6 deelindicatoren: (1) efficiency douane afhandeling, (2) kwaliteit van fysieke infrastructuur, (3) gemak regelen competitieve logistieke diensten, (4) kwaliteit van logistieke diensten, (5) mogelijkheden voor tracking & Tracing en (6) betrouwbaarheid van doorlooptijden in logistieke ketens.

- Bronnen
  - Het onderzoek is 5 x gehouden: 2007 , 2010, 2012 , 2014 en 2016. De laatste editie was Connecting to Compete (2016) en de ranglijst in deze editie is vergeleken met die in de vier voorgaande edities.

© Buck Consultants International, 2016

Score Logistics Performance Index 2007-2016

Buck Consultants International



© Buck Consultants International, 2016

Score Logistics Performance Index (tabel)

Buck Consultants International

	LPI Score					Plaats op mondiale LPI ranglijst				
Land	**2007**	**2010**	**2012**	**2014**	**2016**	**2007**	**2010**	**2012**	**2014**	**2016**
Duitsland	4,10	4,11	4,03	4,12	4,23	3	1	4	1	1
Luxemburg	3,54	3,98	3,82	3,95	4,22	23	5	15	8	2
Zweden	4,08	4,08	3,85	3,96	4,20	4	3	13	6	3
Nederland	4,18	4,07	4,02	4,05	4,19	**2**	**4**	**5**	**2**	**4**
Singapore	4,19	4,09	4,13	4,00	4,14	1	2	1	5	5
België	3,89	3,94	3,98	4,04	4,11	12	9	7	3	6
Oostenrijk	4,06	3,76	3,89	3,65	4,10	5	19	11	22	7
Groot-Brittannië	3,99	3,95	3,90	4,01	4,07	9	8	10	4	8
Hong Kong	4,00	3,88	4,12	3,83	4,07	8	13	2	15	9
USA	3,84	3,86	3,93	3,92	3,99	14	15	9	9	10

Bron: World Bank 2016, 2014, 2012, 2010, 2007

© Buck Consultants International, 2016

Conclusie
F1 Logistics Performance Index

Buck Consultants International

- Nederland stond in 2016 4de op de mondiale Logistics Performance Index ranglijst, na Duitsland, Luxemburg en Zweden. In de ranking is dit een daling ten opzichte van 2014, toen Nederland nog een tweede plek bezat na Duitsland. De score van Nederland ten opzichte van 2014 nam wel toe, van 4,05 naar 4,19.
- Ook in de 4 edities daarvoor scoorde Nederland telkens een plaat in de mondiale top-5. De conclusie is dat Nederland volgens de Wereld Bank structureel mondiaal toonaangevende logistieke prestaties levert sinds 2007.
- De belangrijkste concurrenten voor Nederland in de mondiale LPI ranglijst zijn de buurlanden Duitsland & België en Zweden. Van de landen buiten Europa is Singapore het best presterende logistieke land.
- De score van Nederland op de deelindicatoren was in 2016 als volgt:

  (1) efficiency douane afhandeling: Nederland nr. 3, na o.a. Singapore nr. 1 en Duitsland nr. 2

  (2) kwaliteit van fysieke infrastructuur: Nederland nr. 2, na Duitsland nr. 1

  (3) gemak regelen competitieve logistieke diensten: Nederland nr. 6 na o.a. Duitsland, Zweden en België

  (4) kwaliteit van logistieke diensten: Nederland nr. 3, na Duitsland en Zweden

  (5) mogelijkheden voor tracking & Tracing: Nederland nr. 6 na o.a. Duitsland, Zweden en Oostenrijk

  (6) betrouwbaarheid doorlooptijden in logistieke ketens: Nederland nr. 5, na Luxemburg, Duitsland, Zweden en België

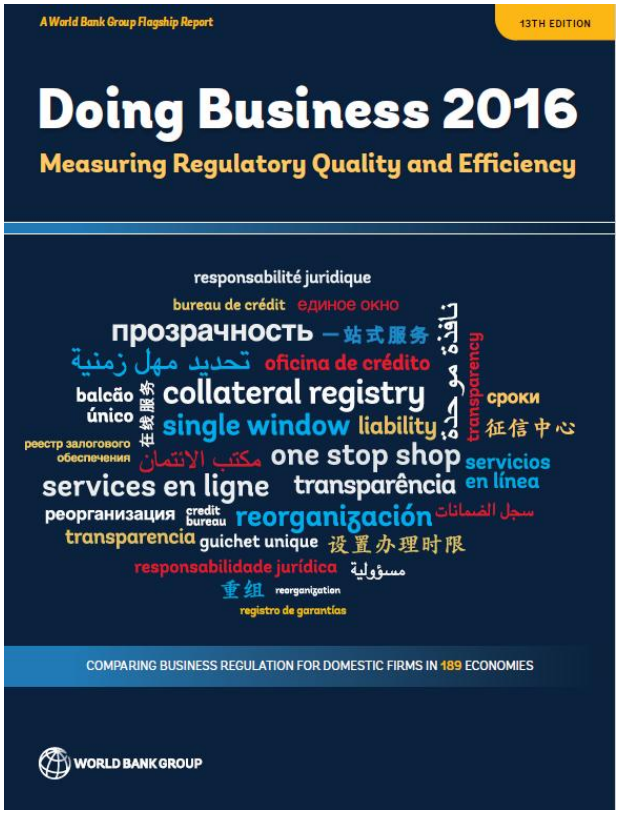
De conclusie is dat vooral op de deelindicatoren ‘gemak regelen competitieve logistieke diensten’ en de `mogelijkheden voor tracking & tracing’ Nederland haar prestaties zou kunnen verbeteren.

© Buck Consultants International, 2016

F2 Kosten overheidsdiensten bij bouw warehouse

Buck Consultants International

- Toelichting indicator
  - Doing Business is een jaarlijkse studie van de Wereldbank om de kosten van het zakendoen in landen over de gehele wereld te vergelijken. Een van de indicatoren is het gemak en de kosten van het opzetten van een warehouse van 10.000 m^2 in de hoofdstad van een land, gerelateerd aan wettelijk vastgelegde overheidsdiensten.



- Mate van detail
  - De indicator is gebaseerd op de kosten van overheidsdiensten voor de opzet van het warehouse, gerelateerd aan de gemiddelde kosten voor de bouw in een land. Daarnaast wordt de hoeveelheid procedures die moet worden afgehandeld meegeteld, en de doorlooptijd die het afhandelen van deze procedures vergt.
  - Cijfers voor 2016 worden tevens vergeleken met 2015.

- Bronnen
  - Het onderzoek wordt elk jaar gehouden, en de meest recente versie is Doing Business 2016.

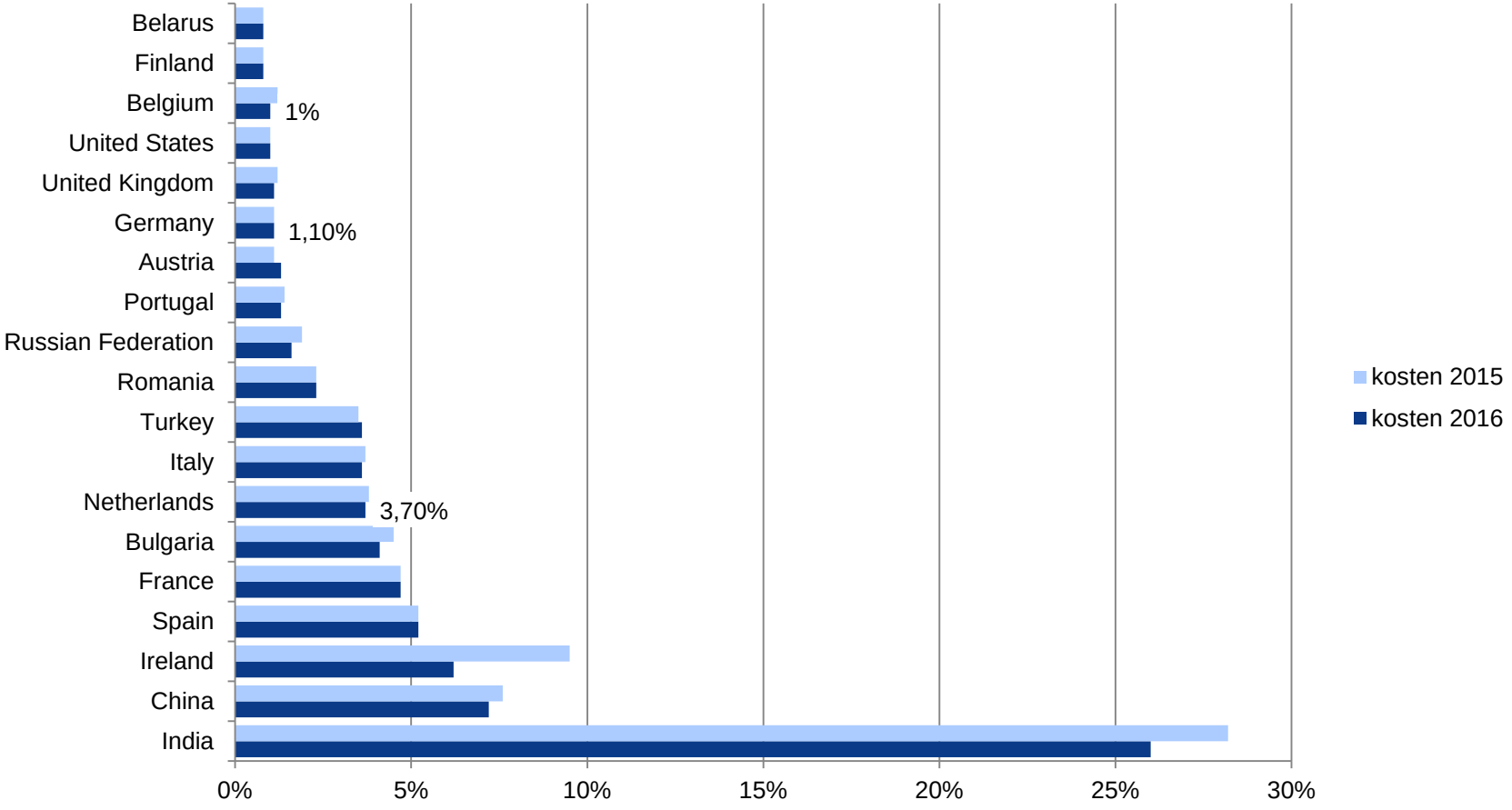
© Buck Consultants International, 2016

Kosten overheidsdiensten bij bouw warehouse 2015/ 2016

Buck Consultants International

Kosten overheidsdiensten bij bouw warehouse 10.000 m² in hoofdstad 2016 en 2015

% investering warehouse, Bron: Wereld Bank 2016



© Buck Consultants International, 2016

Kosten overheidsdiensten bij bouw warehouse (tabel)

Buck Consultants International

Ranking 2016 (NL op plaats 85)	Kosten % van warehouse investering 2016	Plaats op mondiale ranglijst	Index score	Aantal Procedures	Benodigde tijd (dagen)	Kosten % van warehouse investeringen 2015
India	26%	183	32,47	33,6	191,5	28,2%
China	7,2%	176	48,29	22,0	244,3	7,6%
Ireland	6,2%	43	75,03	10	149,5	9,5%
Spain	5,2%	101	67,56	13	205	5,2%
France	4,7%	40	75,46	9	183	4,7%
Bulgaria	4,1%	51	74,45	16	110	4,5%
Netherlands	3,7%	85 (100 in 2015)	69,32	13	161	3,8%
Italy	3,6%	86	69,31	10	227,5	3,7%
Turkey	3,6%	98	67,82	18	103	3,5%
Romania	2,3%	105	67,19	15	257	2,3%
Russian Federation	1,6%	119	65,23	19,0	263,5	1,9%
Portugal	1,3%	36	76,42	14	113	1,4%
Austria	1,3%	47	74,86	11	223	1,1%
Germany	1,1%	13	81,42	8	96	1,1%
United Kingdom	1,1%	23	78,92	9	105	1,2%
United States	1,0%	33	76,73	15,8	80,6	1%
Belgium	1,0%	54	73,66	10	212	1,2%
Finland	0,8%	27	77,90	15	64	0,8%
Belarus	0,8%	34	76,64	16	115	0,8%

Bron: Wereld Bank 2016 en 2015

© Buck Consultants International, 2016

Conclusie F2 Kosten overheidsdiensten bij bouw warehouse

Buck Consultants International

- De kosten van overheidsdiensten die gepaard gaan met de bouw van een warehouse van 10.000 m^2 in de hoofdstad zijn in Nederland relatief hoog. Ze bedragen ruim 72.000 Euro, en deze zijn voornamelijk voor de bouwvergunning en het grondonderzoek. In totaal is dit bijna 4% van de totale kosten van een warehouse.
- Ten opzichte van 2015 zijn de kosten met ongeveer € 4.000,- toegenomen, maar is het relatieve aandeel t.o.v. de totale kosten van een warehouse met 0,1% afgenomen.
- In andere landen zijn deze kosten veel lager. In de Europese Unie is Slowakije het goedkoopst, met maar 0,1% aan kosten voor overheidsdiensten. Ook landen als Duitsland, België en Groot-Brittannië kennen maar ca. 1% aan overheidskosten, dat is substantieel lager dan in Nederland.
- De gemiddelde doorlooptijd van alle procedures voor de bouw van een warehouse in de hoofdstad is 161 dagen in Nederland en dat is eveneens aan de hoge kant vergeleken met bijvoorbeeld Denemarken (64 dagen), Duitsland (93 dagen) en Groot-Brittannië (105 dagen). Nederland is echter wel sneller dan concurrent België (212 dagen).
- Gecombineerd bekleedt Nederland plaats 85 op de mondiale ranglijst (t.o.v. plek 100 in 2015) van het gemak en kosten overheidsdiensten bij de bouw van een warehouse van 10.000 m^2 in de hoofdstad. Dit is een relatief lage positie en Nederland blijft ver achter op concurrenten als Denemarken (plaats 5), Duitsland (plaats 13) en Groot-Brittannië (plaats 23). Nederland scoort ook lager dan België (plaats 54).
- De conclusie is dat Nederland op dit punt nog een inhaalslag te maken heeft ten opzichte van de belangrijkste concurrentie.

© Buck Consultants International, 2016

F3 Mondiale concurrentiepositie NL in bereikbaarheid

Buck Consultants International

- Toelichting indicator
  - De DHL Global Connectedness Index is naast de bekende Logistics Performance Index (indicator F1) van de World Bank één van de meest gezaghebbende. De Index wordt met steun van ’s werelds grootste logistieke dienstverlener DHL tweejaarlijks opgesteld door de IESE Business School. De Global Connectedness Index is gericht op het vinden van het logistiek meest verbonden land. Ook in 2014 stond Nederland op plaats 1, voor Ierland en Singapore.

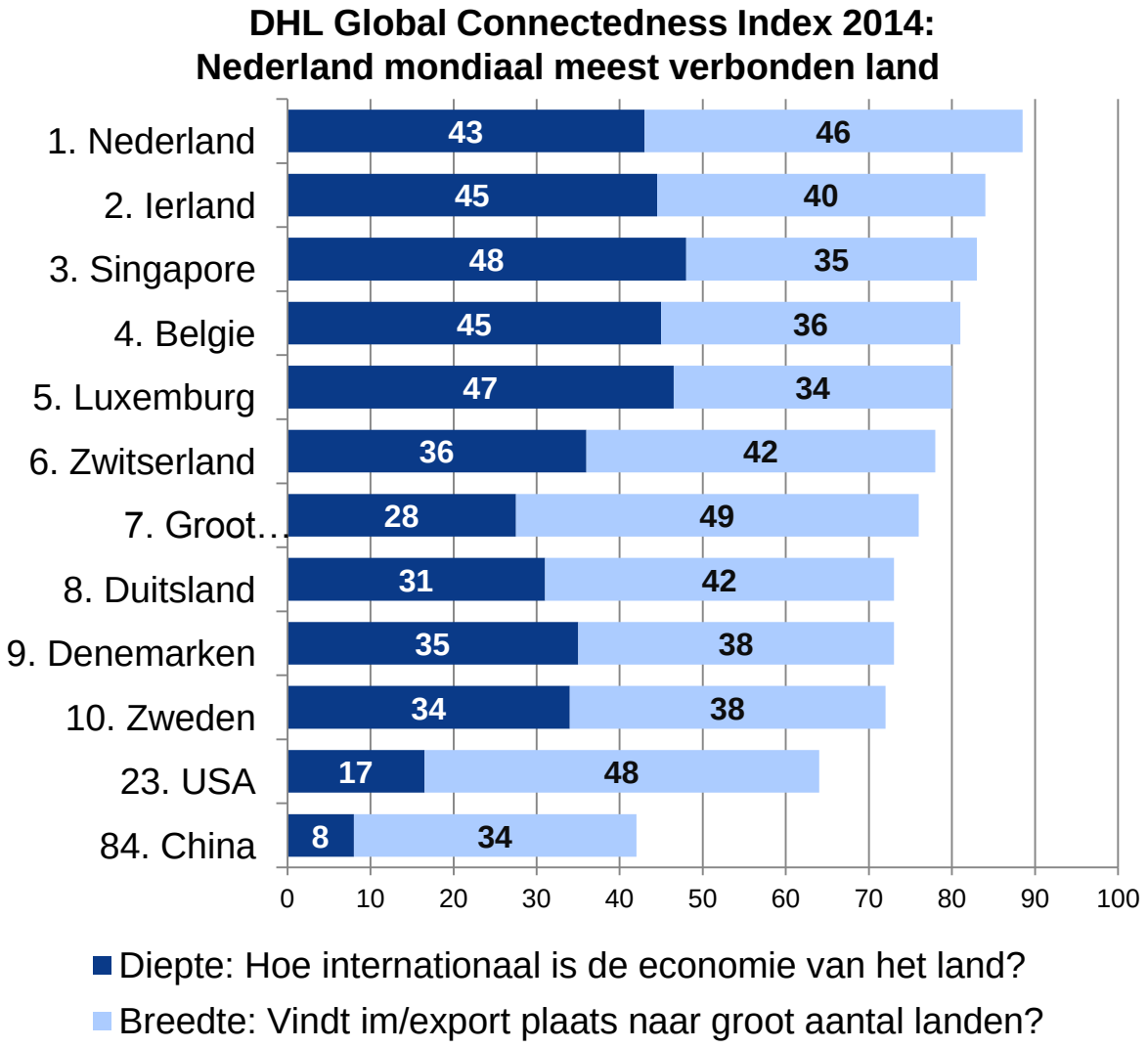
- Mate van detail
  - De Index is samengesteld uit twee delen, namelijk de diepte en breedte van de mondiale verbondenheid van de economie van een land. De diepte geeft aan hoe internationaal georiënteerd de economie van een land is, en de breedte geeft aan met hoeveel landen handel wordt gedreven met een zo breed mogelijk pakket. Voor de Index worden beide indicatoren bij elkaar opgeteld.

- Bronnen
  - Het onderzoek is gehouden in 2011, 2012 en 2014.

© Buck Consultants International, 2016

Score DHL Global Connectedness Index 2014

Buck Consultants International



© Buck Consultants International, 2016

Score DHL Global Connectedness Index (tabel)

Buck Consultants International

Global Connectedness Index	Diepte: Hoe internationaal is de economie van het land?	Breedte: Vindt im/export plaats naar groot aantal landen?	Totaal
1 Nederland	43	46	89
2 Ierland	45	40	84
3 Singapore	48	35	83
4 België	45	36	81
5 Luxemburg	47	34	80
6 Zwitserland	36	42	78
7 Groot Brittannië	28	49	76
9 Denemarken	35	38	73
8 Duitsland	31	42	73
10 Zweden	34	38	72
23 USA	17	48	64
84 China	8	34	42

Bron: DHL Global Connectedness Index 2014

© Buck Consultants International, 2016

Conclusie
F3 DHL Global Connectedness Index

Buck Consultants International

- Nederland stond in 2014 net als in de voorgaande jaren met een index van 89 bovenaan in de DHL Global Connectedness Index, hetgeen betekent dat Nederland logistiek het meest bereikbare en verbonden land ter wereld is. Nederland heeft in 2014 bovendien een straatlengte voorsprong op Ierland en Singapore op de plaatsen 2 en 3.
- De Index bestaat uit twee indicatoren: diepte en breedte. De diepte geeft aan hoe internationaal georiënteerd de economie van een land is. Nederland is hierin het zes de land van de wereld, achter de kleinere landen Singapore, Luxemburg, Hongkong, Ierland en België. De breedte geeft aan met hoeveel landen handel wordt gedreven met een zo breed mogelijk pakket aan goederen. Nederland is hierin het zes de land van de wereld, achter de grotere landen Groot-Brittannië en de USA.
- Punt is wel dat volgens Buck Consultants International (BCI) in de diepte indicator een fundamenteel probleem zit. Kleine landen hebben namelijk vrijwel altijd een relatief groot aandeel aan internationale stromen ten opzichte van de eigen economie, maar hier wordt in deze Index niet voor gecompenseerd. Gevolg is dat de hoogste scores op diepte allemaal door kleinere landen met open economieën wordt gerealiseerd. Hongkong, Singapore en Luxemburg vormen de top-3 in diepte, met Nederland nog op de 6de plaats, maar bijvoorbeeld Duitsland ver buiten de top 10 op plaats 33. De breedte indicator compenseert dit deels, met Groot-Brittannië, USA en Nederland in de top-3.
- De conclusie is dat Nederland op deze index uitstekend scoort, maar dat bij de berekenmethode volgens BCI, door de bevoordeling van kleine landen, vraagtekens kunnen worden gezet.

© Buck Consultants International, 2016

F4 Aantal aangetrokken Europese DC's per jaar

Buck Consultants International

- Toelichting indicator
  - Jaarlijks zijn er Amerikaanse of Aziatische bedrijven die een nieuw Europees distributiecentrum (EDC) openen in Nederland. Nederland is vanwege de haven van Rotterdam, Schiphol en de korte afstand naar de Duitse markt van oudsher een geliefde locatie voor een EDC, maar België, Duitsland, Frankrijk en ook Polen worden steeds sterkere concurrentie.

2014: Nieuw EDC Tesla in Tilburg

- Mate van detail
  - Het jaarlijks aantal nieuwe EDC operaties in Nederland kan worden onderscheiden in eigen EDC's van verladers en uitbestede operaties aan logistieke dienstverleners. NDL maakt sinds 3 jaar deze onderverdeling. Daarnaast wordt ook het aantal niet-logistieke nieuwe operaties genoemd waarbij NDL ondersteunend is.

2014: Nieuw EDC Pantos in Rotterdam

- Bronnen
  - NDL brengt elk jaar een verslag uit waarin wordt vermeld welke EDC operaties zich in Nederland hebben gevestigd. Het verslagjaar 2014-2015 is vooralsnog het meest recente jaar. Hierbij gaat het om gebroken boekjaren (1 juli – 30 juni).

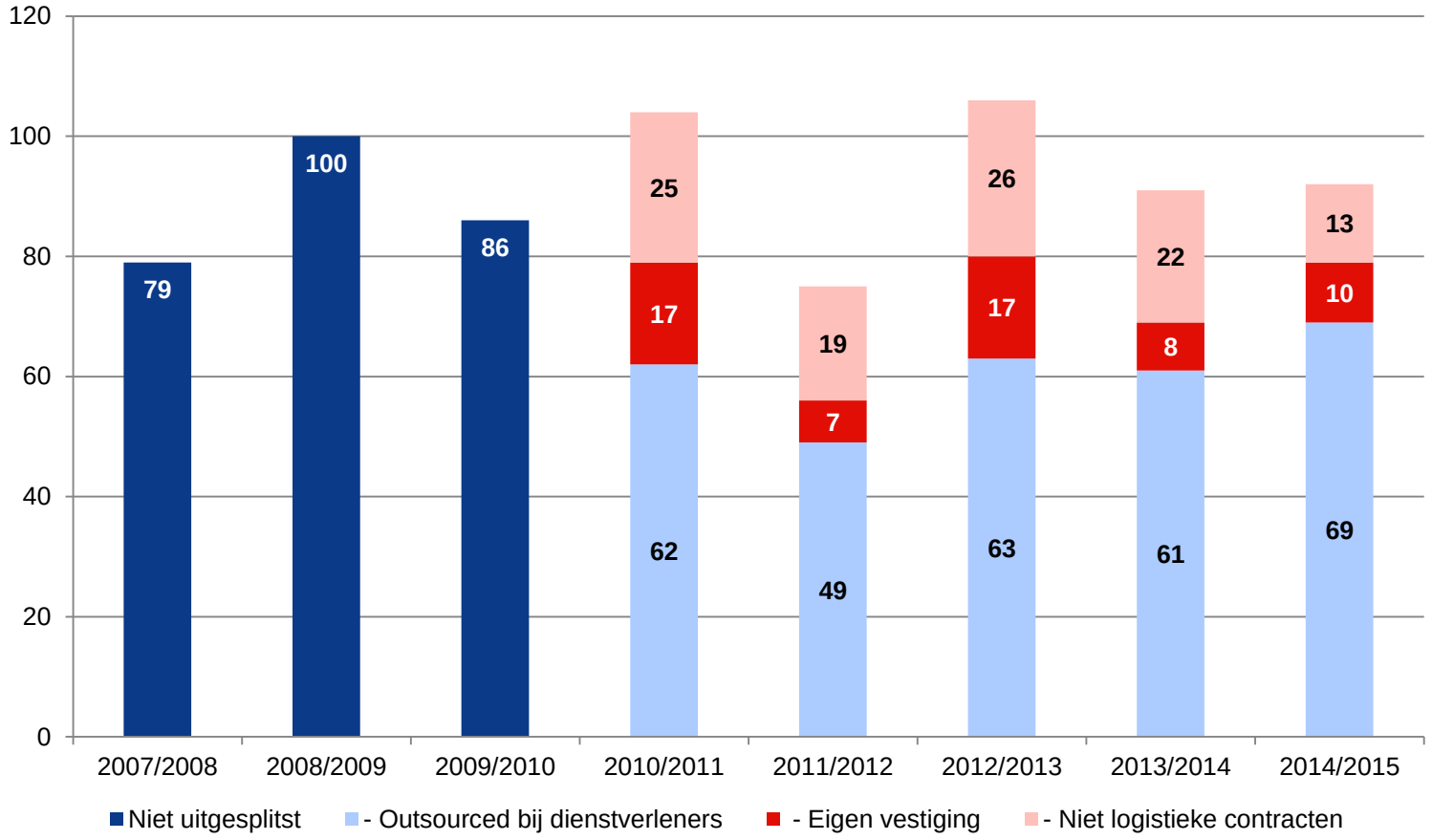
© Buck Consultants International, 2016

Nieuwe Europese DC operaties in Nederland 2007/08 – 2014/15

Buck Consultants International

Aantal nieuwe logistieke ladingen/contracten in Nederland

Logistieke landingen/contracten van buitenlandse verladers, registratie door NDL
Bron: NDL 2008-2015



© Buck Consultants International, 2016

Nieuwe Europese DC operaties in Nederland 2007/08-2014/15 (tabel)

Buck Consultants International

Logistieke contracten/landingen	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15
Niet uitgesplitst	79	100	86					
• Outsourced bij dienstverleners				62	49	63	61	69
• Eigen vestiging				17	7	17	8	10
• Niet logistieke contracten				25	19	26	22	13
Totaal	79	100	86	104	75	106	91	92
Aandeel eigen vestigingen in logistiek				22%	13%	21%	12%	13%

Bron: NDL 2008-2014

© Buck Consultants International, 2016

Conclusie F4 Aantal aangetrokken Europese DC's per jaar

Buck Consultants International

- Het aantal nieuw aangetrokken Europese distributie operaties in Nederland waarbij NDL (Nederland Distributieland) bij betrokken is fluctueert elk jaar tussen de 75 en 105 per jaar tussen 2008 en 2015. Over deze periode lijkt er een lichte stijging van het aantal aangetrokken operaties waarneembaar, maar de jaarlijkse fluctuaties zijn groot.
- Niet al deze aangetrokken operaties zijn gefocust op logistiek, maar de meerderheid wel. De andere aangetrokken operaties betreffen bijvoorbeeld Europese hoofdkantoren, marketing en sales en productiefaciliteiten. De overheidsorganisatie NFIA trekt daarnaast de meerderheid van deze andere operaties aan, deze worden niet door NDL geregistreerd.
- Het aantal nieuwe landingen/contracten wordt de laatste 4 jaar verder onderverdeeld in eigen vestigingen van verladers (bijvoorbeeld autofabrikant Tesla in Tilburg) en uitbestede operaties bij 1 van de logistieke dienstverleners in Nederland. Het aandeel van eigen vestigingen in het totaal van logistieke landingen/contracten is een minderheid en schommelt de laatste 4 jaar tussen van 11% en 23%.
- Het Strategisch Platform Logistiek heeft de ambitie uitgesproken om in 2020 en daarna tenminste 100 logistieke landingen/contracten per jaar te realiseren in Nederland. Dit betekent een structurele jaarlijkse groei van ca. 30 tot 40%.

© Buck Consultants International, 2016

F5 Concurrerend vermogen Infrastructuur NL

Buck Consultants International

- Toelichting indicator
  - Elk jaar brengt het Global Economic Forum een rapport uit over de mondiale concurrentiekracht van economieën. Dit wordt uitgedrukt in de Global Competitiveness Index (GCI) Nederland behaalt in de laatste editie 2015/2016 de 5ste plaats overall. De GCI bestaat uit 12 onderdelen, waarvan infrastructuur er één is.

- Mate van detail
  - De overall GCI score op Infrastructuur in de GCI wordt via verschillende deelindicatoren berekend. Voor elk van deze deelindicatoren wordt een mondiale ranglijst van beste presterende landen opgesteld. De kwaliteit van de weg-, spoor-, zee- en luchthaveninfrastructuur zijn allen aparte deelindicatoren, evenals de kwaliteit van de douane in een land. Deze kwaliteit wordt bepaald via enquêtes.

- Bronnen
  - De studie wordt elk jaar uitgevoerd en er kan van de GCI index en de infrastructuur indicatoren een reeks gemaakt worden vanaf 2006 tot 2015.

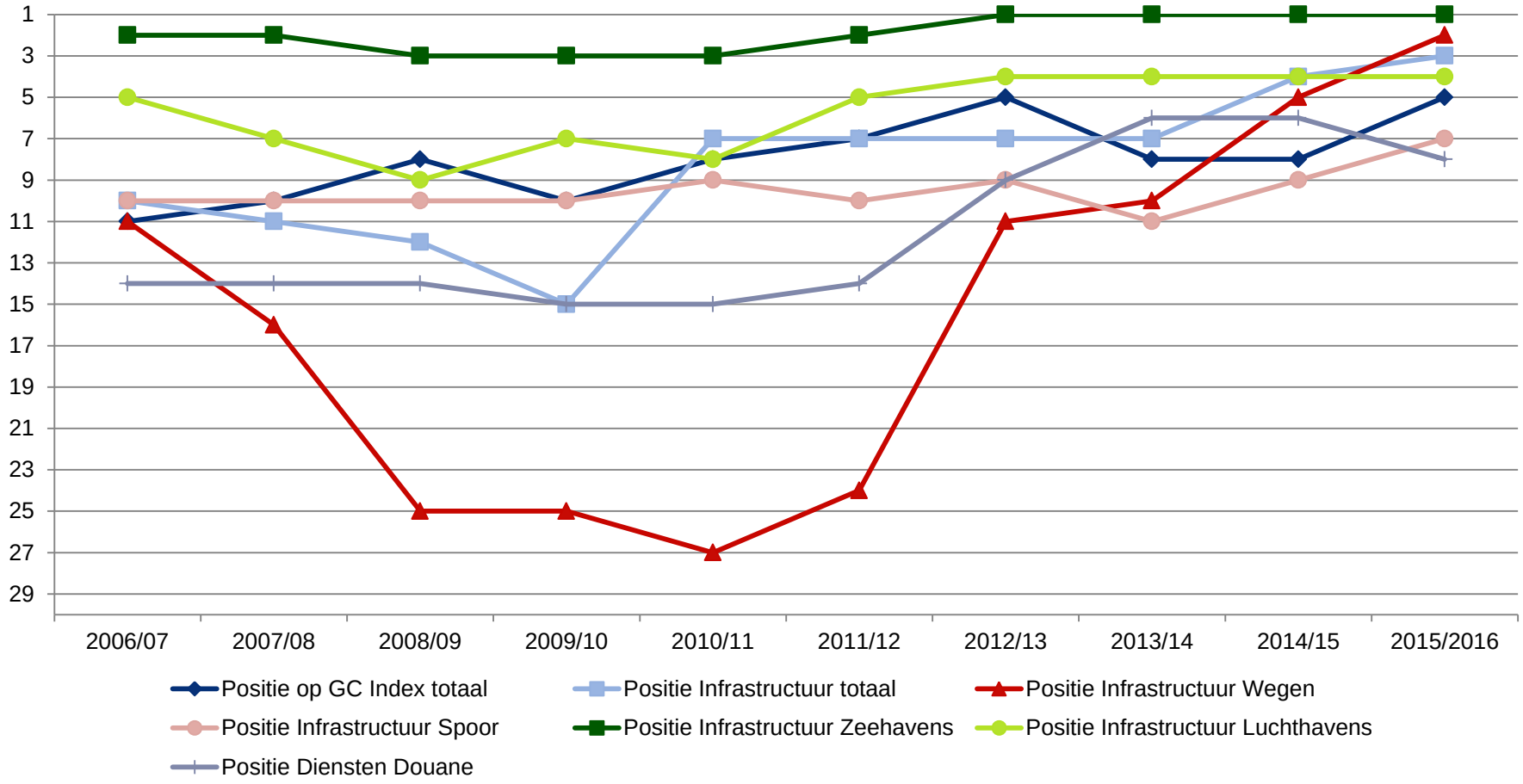
© Buck Consultants International, 2016

Nederland: Positie op GCI ranglijst infrastructuur

Buck Consultants International

Positie Nederland op GCI ranglijst voor Transportinfrastructuur 2006-2015

Plaats Mondiale ranglijst GCI algemeen en voor (onderdelen) transportinfrastructuur
Bron: Global Economic Forum okt 2015



© Buck Consultants International, 2016

Nederland: Positie op GCI wereldranglijst algemeen en voor specifieke infrastructuur indicatoren

Buck Consultants International

Positie	2006/07	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15	2015/2016
Positie op GC Index totaal	11	10	8	10	8	7	5	8	8	**5**
Positie Infrastructuur totaal	10	11	12	15	7	7	7	7	4	**3**
Positie Infrastructuur Wegen	11	16	25	25	27	24	11	10	5	**2**
Positie Infrastructuur Spoor	10	10	10	10	9	10	9	11	9	**7**
Positie Infrastructuur Zeehavens	**2**	**2**	**3**	**3**	**3**	**2**	**1**	**1**	**1**	**1**
Positie Infrastructuur Luchthavens	5	7	9	7	8	5	4	4	4	**4**
Positie Diensten Douane	14	14	14	15	15	14	9	6	6	**8**

Bron: Global Economic Forum, oktober 2015

© Buck Consultants International, 2016

Conclusie
F5 Concurrerend vermogen Infrastructuur NL

Buck Consultants International

- Nederland is het afgelopen jaar gestegen op de ranglijst voor wat betreft de beoordeling van de algehele kwaliteit van de infrastructuur. Nederland steeg op de GCI ranglijst van een 8ste plek naar een 5de plek.
- Vooral de kwaliteit van de Nederlandse zeehavens wordt erg gewaardeerd. Nederland is hier structureel mondiaal leidend in (nr. 1).
- Ook is Nederland sterk op de ranglijst gestegen voor wat betreft de kwaliteit van de weginfrastructuur. Nederland is gestegen van 27ste plek in 2010/2011 naar een 2de plek in 2015/2016. Dit laatste komt mede door het investeringsprogramma, waardoor de congestie tot en met 2013 is teruggedrongen. Aangezien de congestie in 2014 weer is toegenomen kan het zijn dat deze positie onder druk komt te staan.
- Nederland heeft ook een relatief goede positie op het onderdeel spoor infrastructuur. Nederland bezit hier de 7de positie. Hier is dus nog relatief veel competitief voordeel te behalen t.o.v. andere concurrerende landen.
- De positie van de luchthavens is de laatste vier jaar stabiel met een 4de positie.
- Enige daler in de ranglijst is de positie van de douane diensten. Hier is Nederland gedaald van een 6de naar een 8ste positie.
- De voorzichtige conclusie mag luiden dat de gezamenlijke activiteiten van de overheid en het bedrijfsleven op het gebied van de topsector Logistiek hun vruchten lijken af te werpen.

© Buck Consultants International, 2016

F6 Logistieke omzet in Nederland

Buck Consultants International

- Toelichting indicator
  - De logistieke omzet in Nederland wordt om de twee jaar gemeten door het Duitse onderzoeksinstituut Fraunhofer in de studie 'Top 100 in European Transport and Logistics Services'. In deze studie wordt onder meer een overzicht gemaakt van de grootte van de logistieke markten van de EU-staten, en wordt per EU-staat aangegeven wat de top-15 logistiek dienstverleners in dat land zijn, gemeten in Euro. Hierbij wordt ook aangegeven of de dienstverleners uit dat land komt, of uit het buitenland.

- Mate van detail
  - Bij de bepaling van de top-15 logistieke dienstverleners in een land wordt gerekend met de geboekte omzet in het desbetreffende land. Nederlandse dienstverleners zijn dienstverleners met hun hoofdkantoor in Nederland.
  - De logistieke omzet voor geheel EU kan verder uitgesplitst worden per sector (16 sectoren, met als grootste food en staal/machines) en per deelmarkt (9 deelmarkten, met als grootste contract logistics en terminal/warehousing operaties). Deze onderverdeling kan niet per land gegeven worden.

- Bronnen
  - De studie wordt om de twee jaar uitgevoerd. Data uit de laatste studie, gepubliceerd in oktober 2015, zijn in deze indicator verwerkt.

© Buck Consultants International, 2016

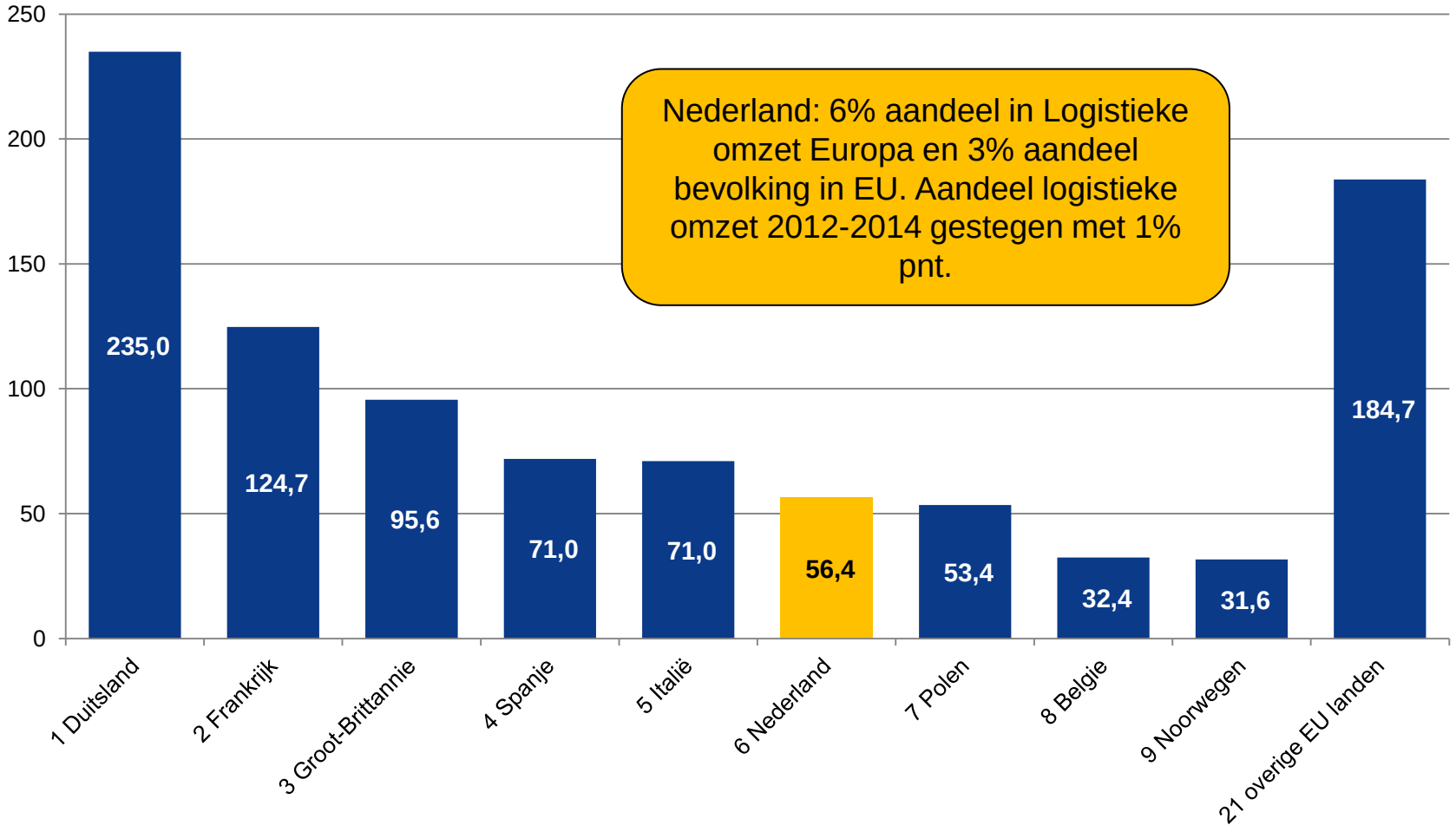
Nederland: 6% aandeel in Logistieke omzet Europa

Buck Consultants International

Logistieke omzet 956 miljard Euro in EU-30 in 2014

Bron: Fraunhofer ATL, okt. 2015

Nederland: 6% aandeel in logistieke omzet Europa en 3% aandeel bevolking in Europa

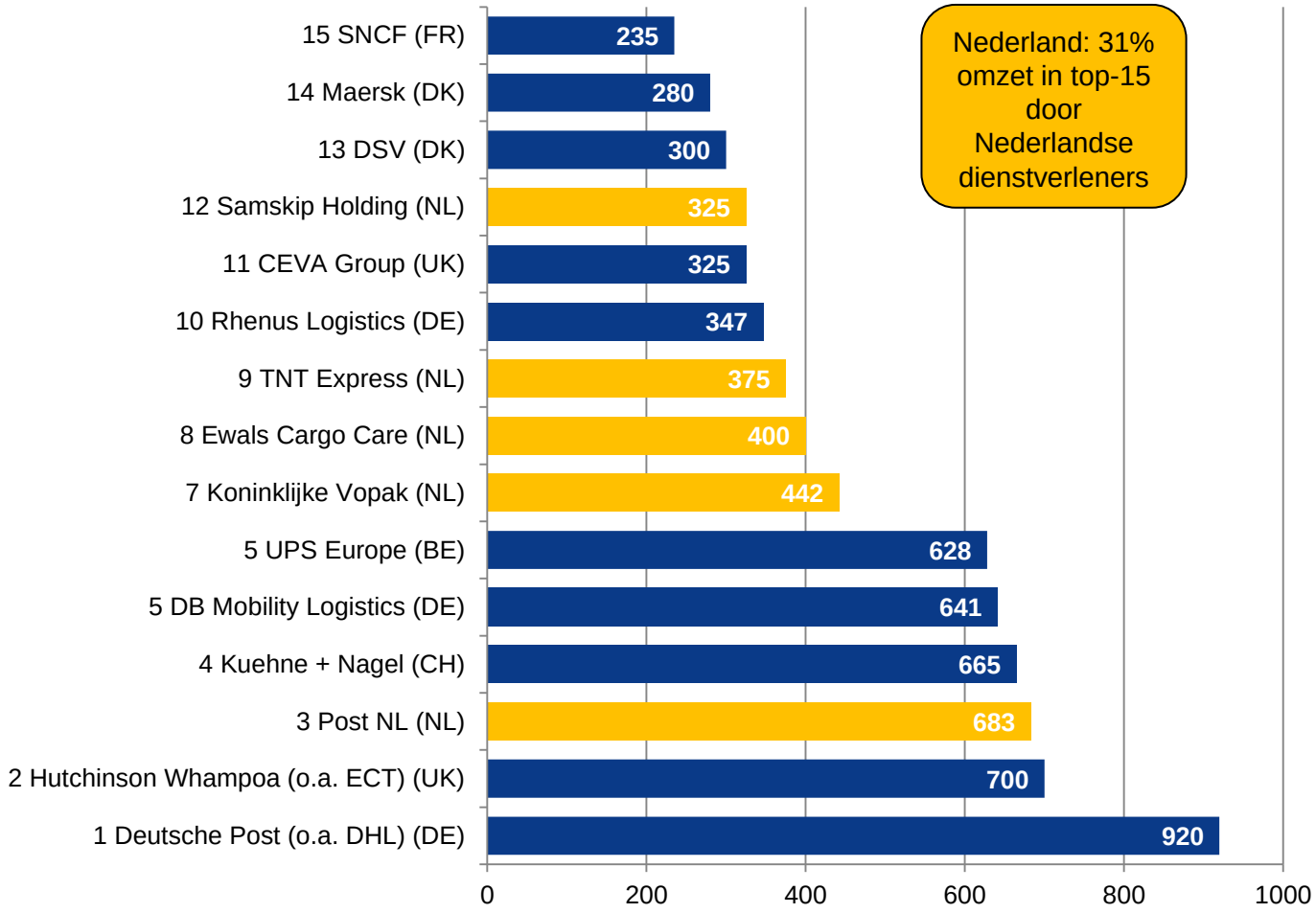


© Buck Consultants International, 2016

Nederland: 31% omzet in top-15 bij NL dienstverleners

Buck Consultants International

Omzet Top-15 Logistieke dienstverleners in NL in 2014
x miljoen Euro, bron: Fraunhofer ATL 2015



© Buck Consultants International, 2016

Nederland: 5% aandeel in Logistieke omzet Europa en top-15 Logistieke dienstverleners NL (tabellen)

Buck Consultants International

Logistieke omzet per land	Omzet x miljard Euro	Aandeel
1 Duitsland	235,0	25%
2 Frankrijk	124,7	13%
3 Groot-Brittannië	95,6	10%
4 Spanje	71,0	8%
5 Italië	71,0	7%
6 Nederland	56,4	6%
7 Polen	53,4	6%
8 België	32,4	3%
9 Noorwegen	31,6	3%
21 overige EU landen	184,7	19%
Totaal Logistieke omzet EU-30	955,8	

Bron: Fraunhofer, The Top 100 of Logistics, 2015, blz. 47

Top-15 logistieke service providers in NL	Omzet NL in miljoen Euro	Aandeel NL in EU omzet bedrijf
1 Deutsche Post (o.a. DHL) (DE)	920	3%
2 Hutchinson Whampoa (UK)	700	53%
3 Post NL (NL)	683	100%
4 Kuehne + Nagel (CH)	665	6%
5 DB Mobility Logistics (DE)	641	4%
5 UPS Europe (BE)	628	10%
7 Koninklijke Vopak (NL)	442	63%
8 Ewals Cargo Care (NL)	400	73%
9 TNT Express (NL)	375	14%
10 Rhenus Logistics (DE)	347	8%
11 CEVA Group (UK)	325	13%
12 Samskip Holding (NL)	325	56%
13 DSV (DK)	300	6%
14 Maersk (DK)	280	2%
15 SNCF (FR)	235	3%
Aandeel NL Dienstverleners	2.225	31%
Totaal	7.266	

Bron: Fraunhofer, The Top 100 of Logistics, 2015, blz. 127

© Buck Consultants International, 2016

Conclusie
F6 Logistieke omzet in Nederland

Buck Consultants International

- De Nederlandse logistieke dienstverleners (met hoofdkantoor in NL) boekten gezamenlijk een omzet van 56,4,miljard euro in 2014, dit was 6% van de omzet van 956 miljard Euro in de lidstaten van de Europese Unie. Nederland scoort hiermee relatief goed: er werd 6% van de omzet in Europese logistiek behaald, terwijl ons land maar 3% van het aantal inwoners van de EU kent.
- De top-15 van logistieke dienstverleners in Nederland behaalde samen 7,2 miljard Euro aan omzet in 2014, dit is ca. 13% van de totale logistieke markt. Echter, slechts 40% van de logistieke activiteiten in Nederland zijn uitbesteed aan dienstverleners, dus het totale marktaandeel van de top-15 onder alle dienstverleners is 42%. Dit is iets meer dan in België.
- Het aandeel van Nederlandse bedrijven in de totale omzet van de top-15 logistieke dienstverleners is 31%. Dit percentage is de laatste 10 jaar gedaald, en de Nederlandse markt kent twee Duitse en een Chinese partij in de top 3. Verder staan er 6 Nederlandse, 2 Duitse, 2 Deense, 1 Amerikaanse en 1 Zwitsers bedrijf in de top-15.
- De conclusie is dat de Nederlandse logistieke markt relatief belangrijk is in Europa, en dat buitenlandse dienstverleners de top-15 van bedrijven domineren.

© Buck Consultants International, 2016