



Monitor Logistiek & Goederenvervoer voor Nederland

Uitgevoerd in opdracht van:
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

EINDRAPPORTAGE

Nijmegen/Den Haag, 30 april 2015

- 1. Doel en inhoud Monitor Logistiek & Goederenvervoer (L&G)**
- 2. Samenvatting resultaten Monitor L&G**

1 Doel en inhoud Monitor

Aanleiding Monitor Goederenvervoer & Logistiek

- Er is behoefte aan een regelmatig te publiceren cijfermatig overzicht van de omvang van de activiteiten van bedrijven in goederenvervoer en logistiek in Nederland. Goederenvervoer en logistiek zijn belangrijke activiteiten voor de Nederlandse economie en maatschappij, en naast logistieke dienstverleners zijn ook verladers, groot- en detailhandel-, bouw- en andere bedrijven hierin actief.
- De stand van zaken met betrekking tot het goederenvervoer is via de CBS statistieken op hoofdlijnen bekend, maar over de stand van zaken in logistiek is minder bekend. Een onderscheidende afwikkeling van goederenvervoer- en logistieke activiteiten is van groot belang voor de concurrentiepositie van Nederland.
- Deze Monitor wil meer inzicht geven in het belang van goederen en logistiek voor Nederland, en de verwevenheid van activiteiten op deze twee gebieden laten zien.

- Doel van deze Monitor Logistiek & Goederenvervoer is om een overzicht van relevante feiten en cijfers te geven, die in samenhang meer inzicht verschaffen in de omvang en de waarde van goederenvervoer en logistiek in Nederland.
- Dit doen we via een raamwerk met 47 indicatoren die zijn onderverdeeld in 6 thema's. Deze 6 thema's zijn:
 - 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

- A. Omvang goederenstromen Nederland en provincies: Omvang goederenstromen per modaliteit voor Nederland en per provincie, inclusief modal split. Als deze indicatoren over meerdere jaren bekend zijn, kan modal shift bepaald worden (13 indicatoren).
- B. Omvang goederenstromen in havens en inland terminals: Omvang goederenstromen per knooppunt in Nederland, dit zijn zee-, luchthavens en inland terminals. Tevens bepaling hoeveel zeeschepen en vrachtvliegtuigen Nederland aandoen (5 indicatoren).
- C. Gebruik ruimte en infrastructuur voor goederenstromen in Nederland: Gebruik van infrastructuur en ruimte voor 'handling' (distributiecentra) van goederenstromen in Nederland, en per provincie, hierbij wordt gekeken naar beschikbare ruimte (7 indicatoren).
- D. Omvang internationale goederenstromen in Nederland: Omvang internationale goederenstromen per modaliteit voor Nederland, inclusief modal split. Als deze indicatoren over meerdere jaren bekend zijn, kan modal shift bepaald worden (8 indicatoren).
- E. Waarde logistiek en goederenstromen voor Nederland: Waarde goederenstromen en logistieke activiteiten voor Nederland en per provincie, waarbij naar werkgelegenheid en toegevoegde waarde wordt gekeken (8 indicatoren).
- F. Internationale logistieke concurrentiepositie van Nederland: gemeten op basis van de score van Nederland in diverse internationale logistieke ranglijsten (6 indicatoren).

- Bij het opstellen van de Monitor is gebruik gemaakt van verschillende bronnen, onder andere het CBS. Het streven hierbij was om bronnen te gebruiken die een regelmatig (liefst jaarlijkse) update krijgen. Dit maakt het mogelijk om ook regelmatig een update van deze monitor L&G te publiceren.
- De Monitor geeft een cijfermatig overzicht van de stand van zaken in goederenvervoer en logistiek in Nederland. Daarbij wordt waar mogelijk aangesloten op eerdere Monitors en soortgelijke activiteiten.
 - Aanpak Jaarlijkse Havenmonitor en Maritieme Monitor
 - Beleidsdoelen Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Topsector Logistiek
 - Meerjarenprogramma (MJP) 2015 – 2020 van de Topsector Logistiek
 - Aanpak Goederenvervoermeter RWS (lopend tot 2010)
 - Aanpak Jaarlijks Mobiliteitsbeeld KIM (onderdeel goederenvervoer)
 - Opzet KPI's en streefwaarden Topsector Logistiek

2 Samenvatting resultaten Monitor L&G

- 1. Belang logistieke activiteiten groot voor Nederland:** Logistieke activiteiten zorgen voor 9% werkgelegenheid, Nederland heeft nr. 2 positie op mondiale logistieke ranglijst, omzetaandeel logistieke diensten 5% Nederland vs. 3% in Europa en 50% groei in aanmeldingen logistieke HBO opleidingen.
- 2. Nederland kent fijnmazige logistieke infrastructuur:** Kwaliteit logistieke infrastructuur Nederland wordt mondiaal steeds meer gewaardeerd, economische schade van files voor het verladend bedrijfsleven neemt de laatste jaren af, steeds meer overslag via netwerk van binnenvaarthavens en – overslagterminals, en toenemend gebruik Betuweroute.
- 3. Nederland verwerkt 1,7 miljard ton goederen/jaar:** gebruik zes modaliteiten, aantal ritten wegvervoer dalend maar volume in- en uitvoer groeiend. De laatste jaren is er in SO₂ uitstoot door het goederenvervoer grote vooruitgang geboekt, Echter, er is nog geen doorbraak in vermindering van CO₂.
- 4. Hot spot regio's zetten in op logistiek als speerpunt:** In 2012 was er ruim 23 miljoen m² aan distributiecentra in Nederland, en jaarlijks vestigen zich tussen de 60 en 80 buitenlandse bedrijven met hun distributie-operatie in Nederland. Het succes van logistieke hot spots komt mede tot uiting in de doorgaande stijging van de waarde van wederuitvoer in Nederland.

S1 Belang logistieke activiteiten groot voor Nederland

De Monitor Logistiek en Goederenvervoer laat zien dat de logistieke sector van belang is voor de Nederlandse economie en maatschappij

- Slide 1-1: De sector logistiek is belangrijk voor de Nederlandse economie. In Nederland hadden 793.000 mensen, oftewel 9,0% van alle Nederlanders, in 2012 een baan met logistieke activiteiten. In 2010 was dit 766.000 mensen (8,7%), de groei was in 2010-2012 3,5%. De totale werkgelegenheid in Nederland groeide met 0,4% over dezelfde periode, dus de werkgelegenheid in de logistieke functie kende een meer dan gemiddelde groei.
- Slide 1-2: Nederland was in 2014 nr. 2 op de mondiale Logistics Performance Index ranglijst, achter Duitsland en voor België. De integrale logistieke infrastructuur van Nederland wordt door het mondiale bedrijfsleven als zeer concurrerend gezien, maar de concurrentie met Duitsland en België is hierbij intens.
- Slide 1-3: Nederlandse logistieke ondernemingen boekten in 2012 47,6 miljard euro omzet, terwijl in heel Europa ruim 930 miljard euro logistieke omzet geboekt werd. Nederlandse bedrijven hebben hiermee 5% aandeel van alle logistieke omzet in de EU, terwijl de Nederlandse bevolking ca. 3% van de EU bedraagt
- Slide 1-4: De twee logistieke HBO-opleidingen in Nederland kenden in de periode 2009-2013 een toename van 925 naar 1275 studenten. De groei was 31% bij logistiek en economie en 54% bij logistics engineering.

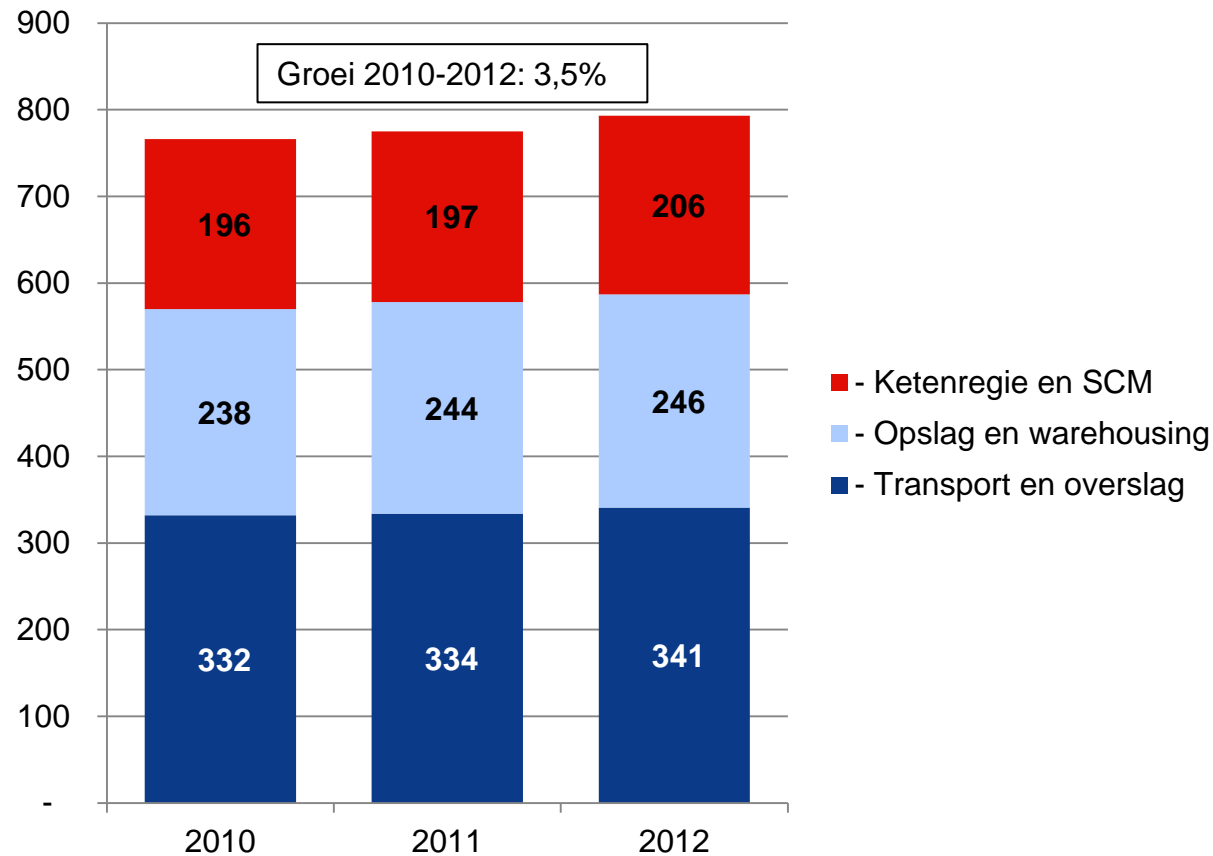
1-1 Werkgelegenheid logistieke functie Nederland

Werkgelegenheid logistieke functie in Nederland 2010-2012

Werkgelegenheid: aantal werknemers x 1.000

Groei werkgelegenheid logistieke functie 2010-2012. 3,5%, heel NL 0.4%

Bron: CBS 2014



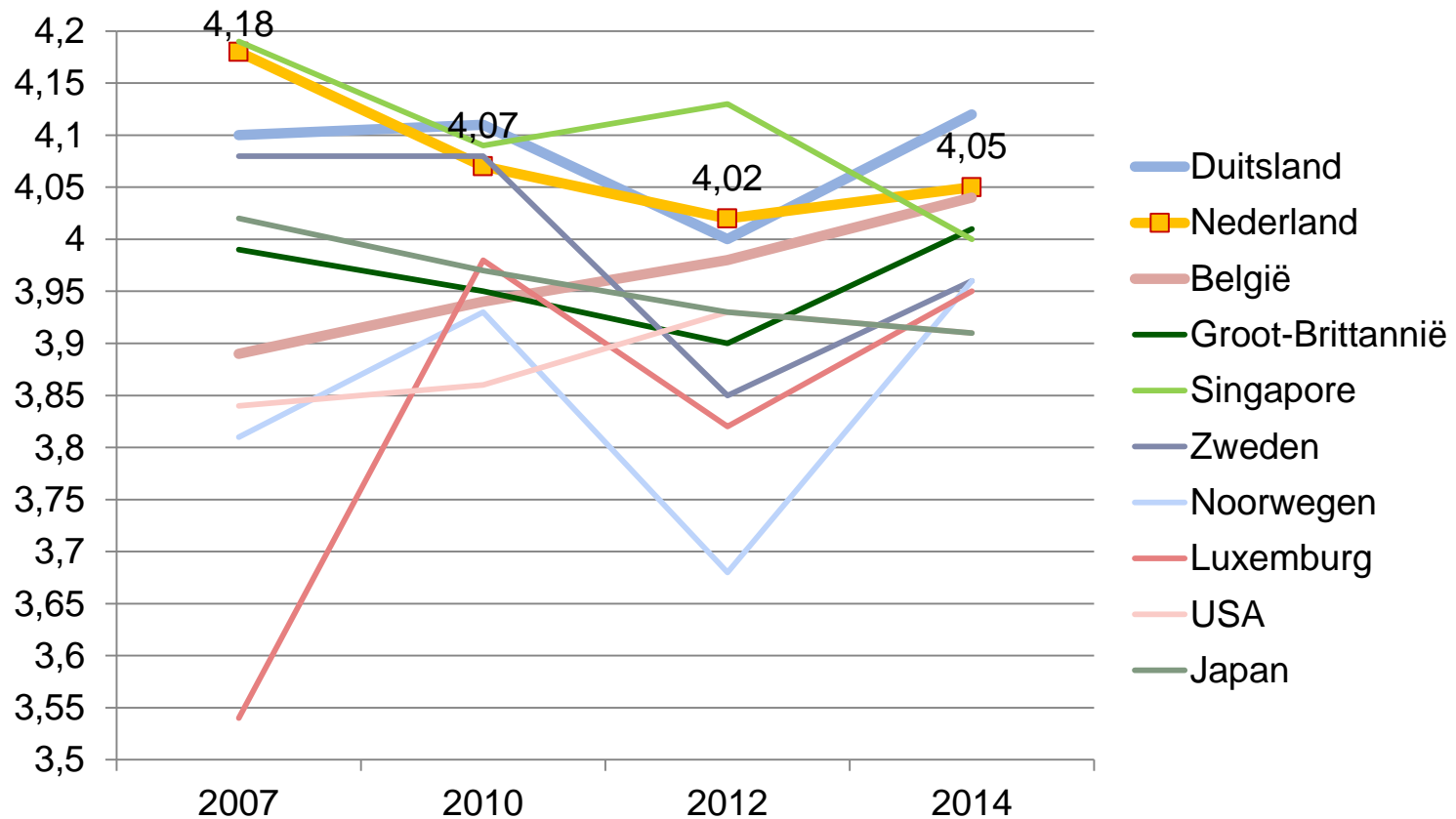


1-2 Score Logistics Performance Index 2007-2014

Score Logistics Performance Index 2007-2014

Nederland mondiaal nr. 2 in 2014, na Duitsland

Bron: World Bank 2007-2014

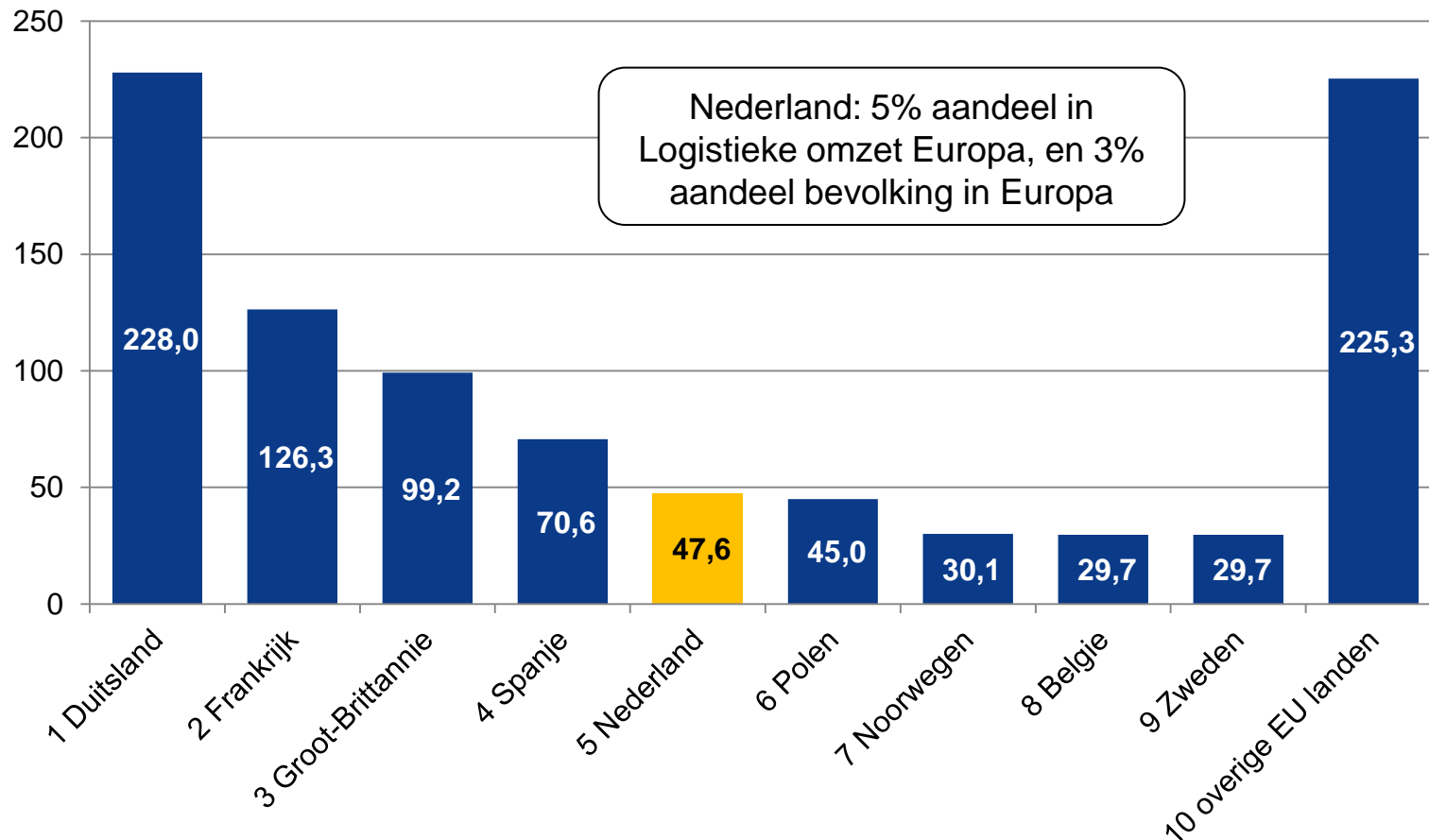




1-3 Nederland: 5% aandeel in Logistieke omzet Europa

Logistieke omzet 930 miljard Euro in EU-28 in 2012

Bron: Fraunhofer 2012

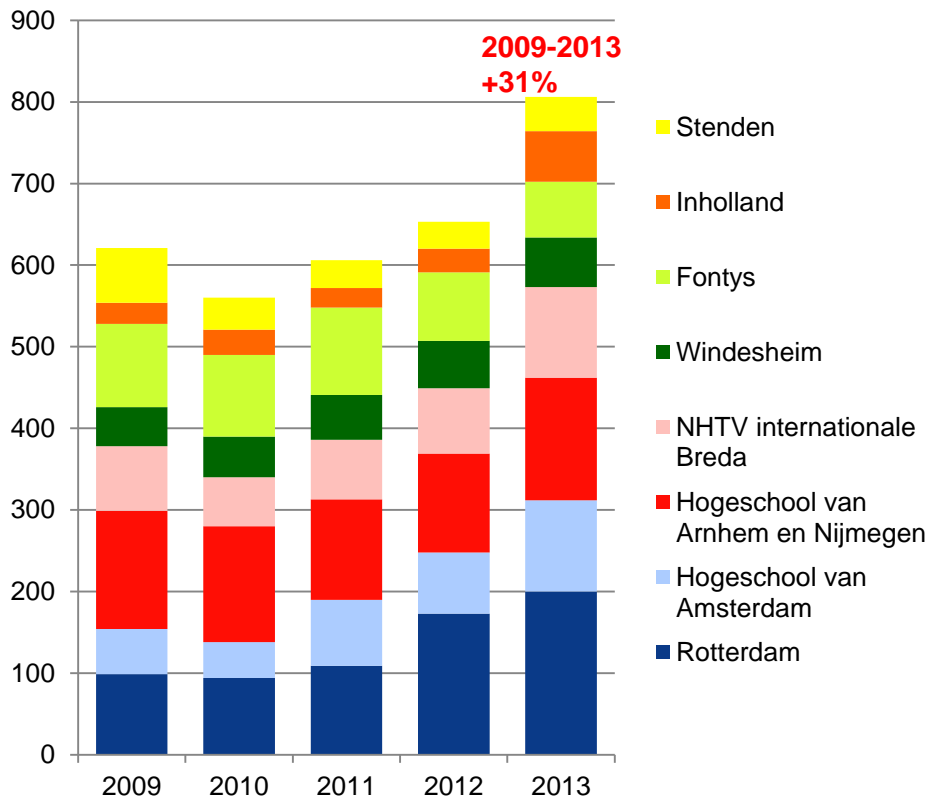




1-4 Instroom studenten HBO logistieke opleidingen

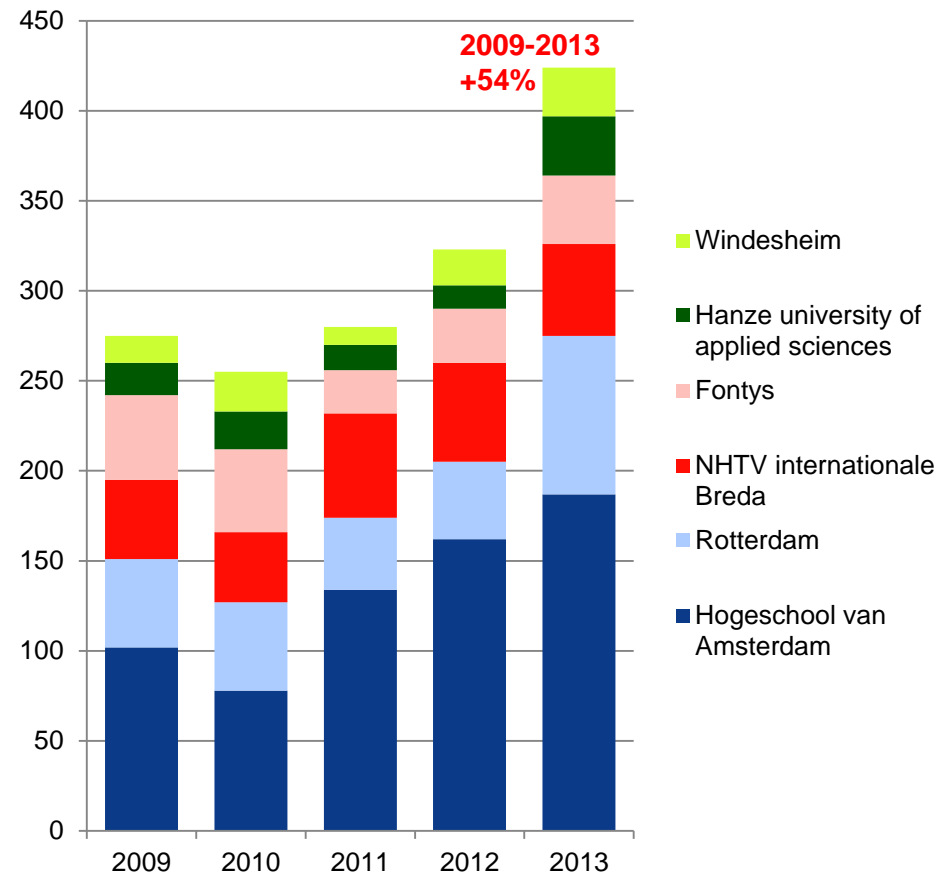
Instroom studenten HBO Logistiek en Economie

Bron: Vereniging Hogescholen 2014



Instroom studenten HBO Logistics Engineering

Bron: Vereniging Hogescholen 2014



S2: Nederland kent fijnmazige logistieke infrastructuur

- Slide 2-1: De kwaliteit van de Nederlandse logistieke infrastructuur wordt mondiaal de laatste jaren steeds hoger aangeslagen. In de jaarlijkse Global Competitiveness Index behaalde Nederland in 2014/2015 wat betreft infrastructuur de 4de plaats overall, waarbij Nederland in zeehavens nr. 1 staat, in luchthavens nr. 4, in wegen nr. 5 en in spoor nr. 9. De positie in wegen is de laatste drie jaar verbeterd van nr. 24 naar nr. 5.
- Slide 2-2: De economische schade van files voor het verladend bedrijfsleven is in 2010-201 met ruim 30% gedaald naar 705 miljoen euro per jaar. Deze directe/indirecte economische schade neemt dus af, maar bedroeg nog steeds bijna 2 miljoen euro/dag.
- Slide 2-3: Nederland kent een netwerk van binnenvaarthavens en –overslagterminals, mede vanwege de aanwezigheid van een fijnmazig vaarwegenstelsel. Er werd in 2013 ruim 5,25 miljoen TEU via de binnenvaart overgeslagen in Nederland, dit was nog 4,97 miljoen TEU in 2011. De inland containerterminals in Alphen aan de Rijn, Sittard-Geleen (Born) en Utrecht kende in 2013 de meeste overslag, terwijl in bulkvolume Utrecht, Maastricht en Urk de top-3 vormden.
- Slide 2-4: De continentale modal split kent de laatste jaren een verschuiving van wegvervoer naar vooral binnenvaart in Nederland. Het aandeel wegvervoer daalde in 2010-2013 van 56% naar 52,5%, terwijl het aandeel binnenvaart steeg van 46,5% naar 48,5%. Deze modal shift wordt gefaciliteerd door het fijnmazige binnenvaartnetwerk, terwijl het spoor vooral wordt gebruikt voor internationale aan/afvoer via de Betuweroute.

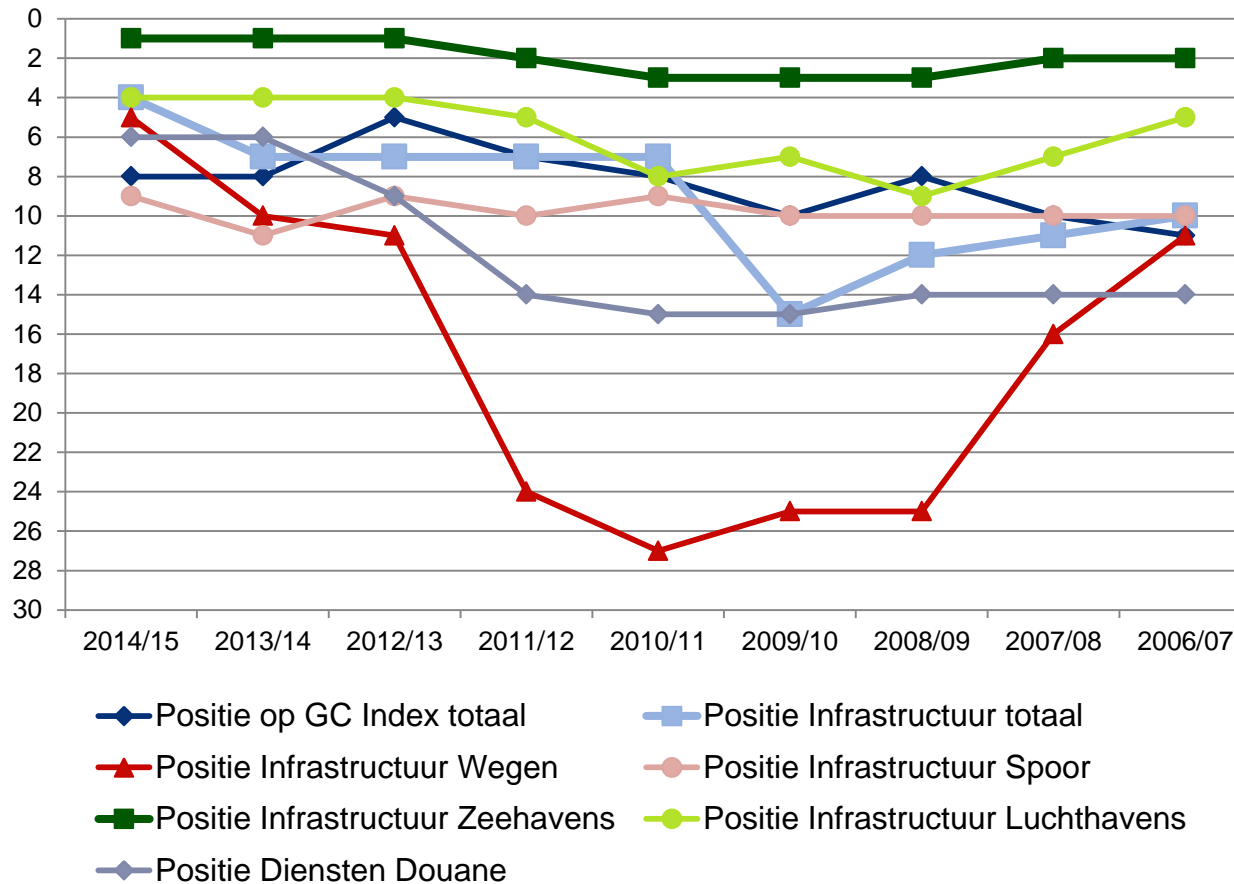


2-1 Nederland: Positie op GCI ranglijst infrastructuur

Positie Nederland op GCI ranglijst 2006 tot 2014

Plaats Mondiale ranglijst GCI algemeen en voor infrastructuur

Bron: Global Economic Forum 2014

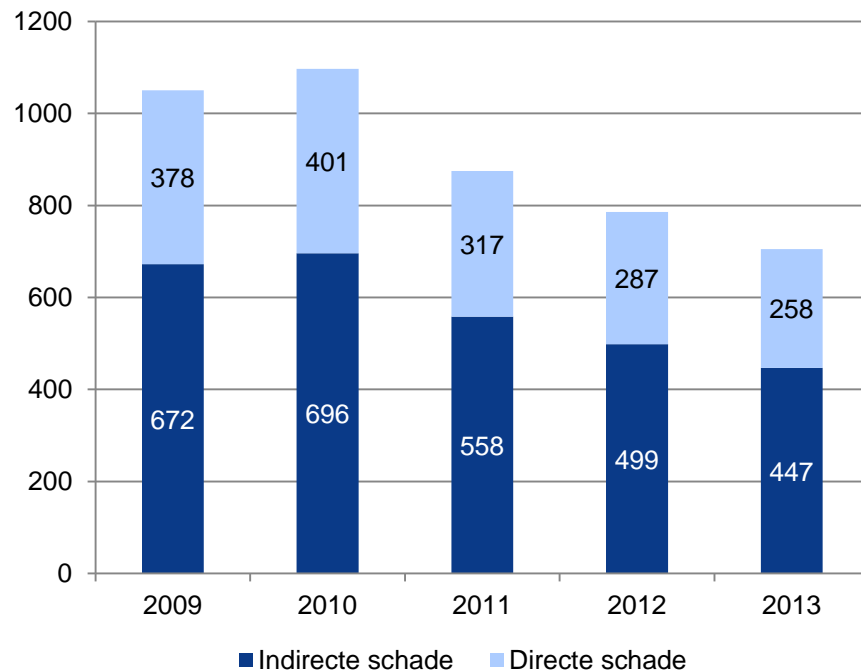


2-2 Economische schade congestie voor wegvervoer

Total economische schade congestie voor wegvervoer op snelwegennet

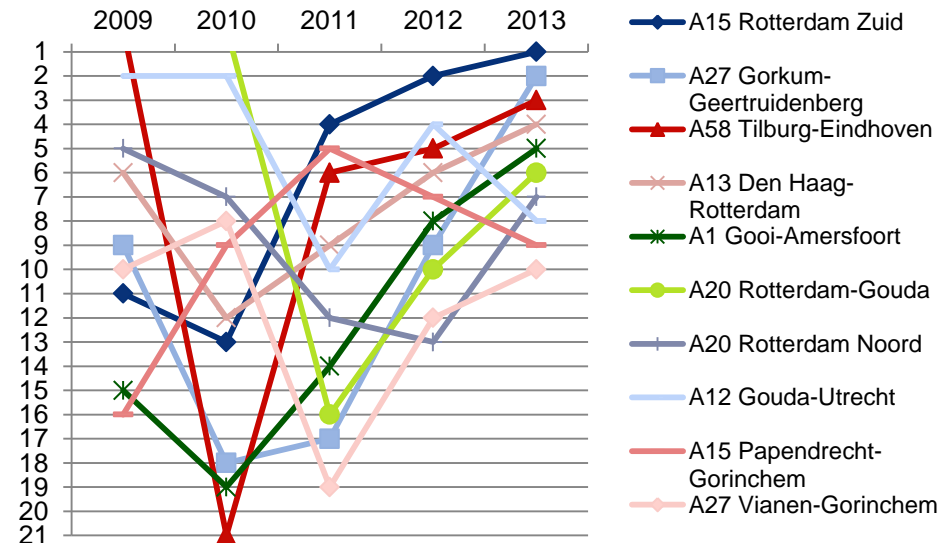
x miljoen

Bron: TNO, Economische wegwijzer 2014, 2013, 2012, 2011, 2010



Top-10 snelwegvakken met hoogste economische schade congestie voor wegvervoer

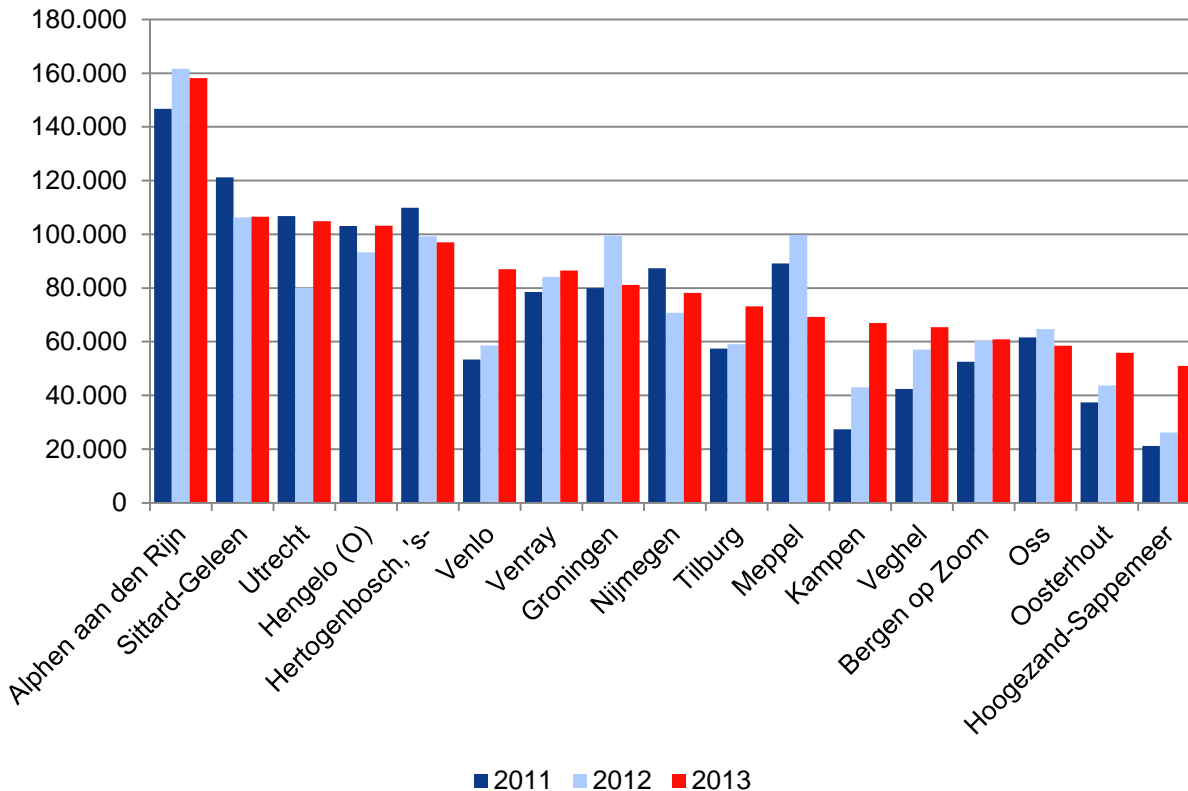
Bron: TNO, Economische wegwijzer 2014, 2013, 2012, 2011, 2010



2-3 Overslag Binnenvaart via Inland Terminals

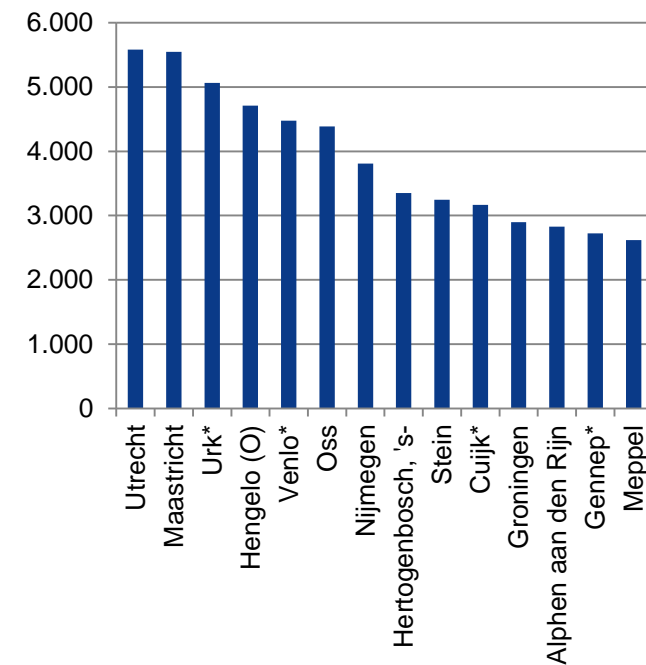
Binnenvaartoverslag via Inland Terminals in TEU

Bron: CBS Maatwerk, top 18 gemeenten met inland terminal en meer dan 50.000 TEU overslag in 2013. Exclusief Binnenvaartoverslag via zeehavens.



Binnenvaartoverslag via Inland Terminals 2013

Bron: CBS Maatwerk 2014, x 1.000 ton. Exclusief zeehavengemeenten.

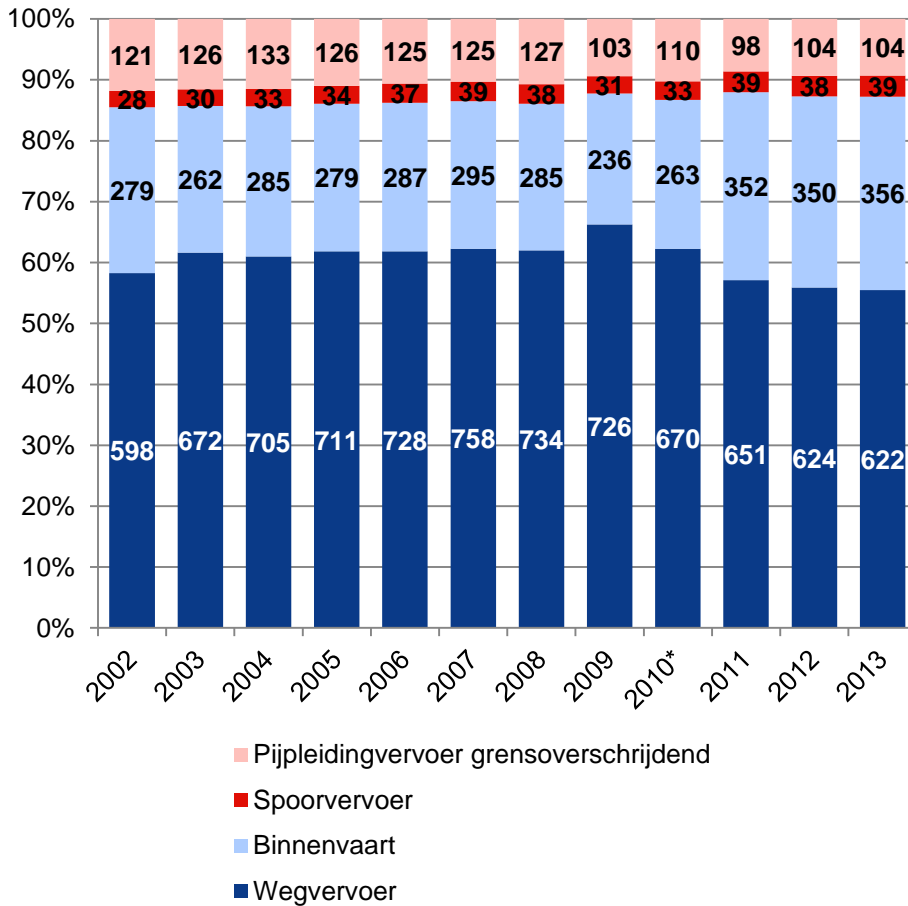


■ 2013
* = Vertekening als gevolg van baggerwerk/zandwingebieden/infrastructurele projecten binnen de gemeentegrenzen.

2-4 Modal split continentaal goederenvervoer

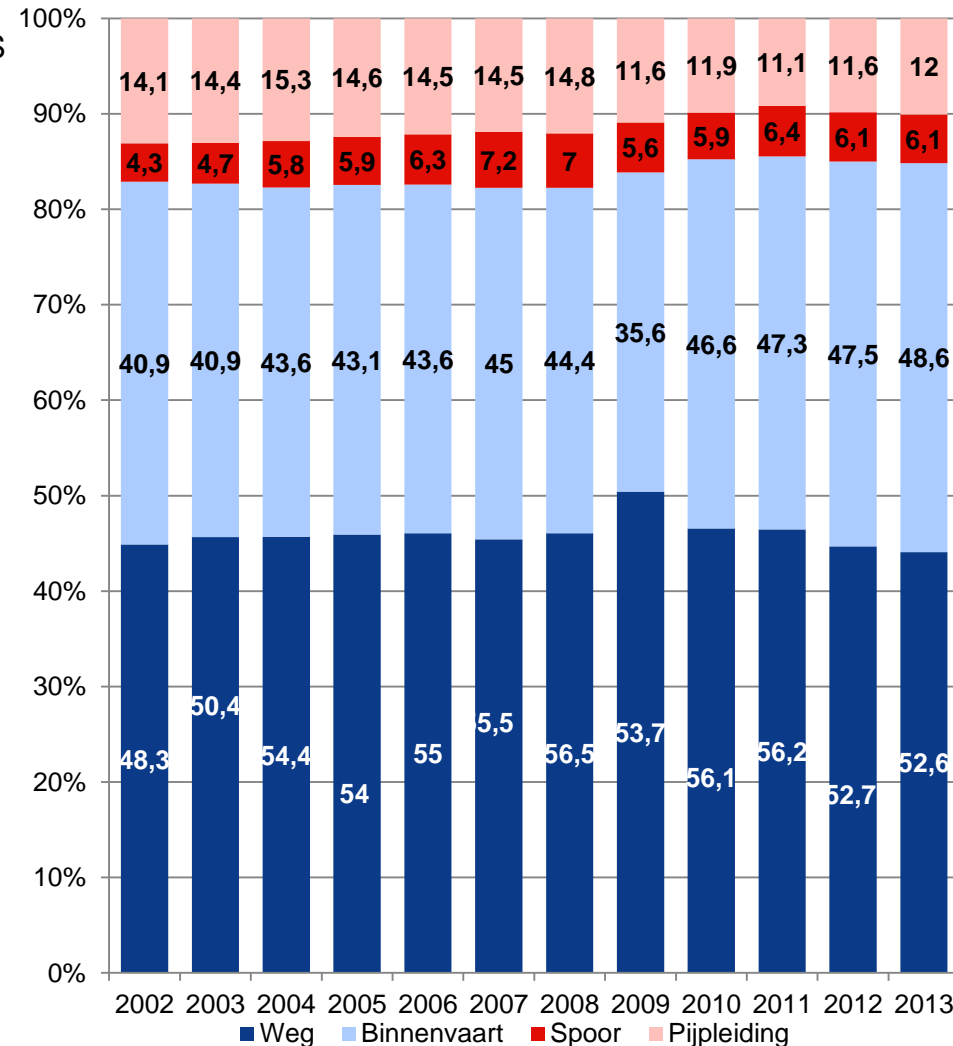
Modal Split

o.b.v. volume x mln ton, 4 landmodes, bron: CBS
2014 en KIM 2014



Modal split transportvolume

In ton kilometers, bron: KIM 2014



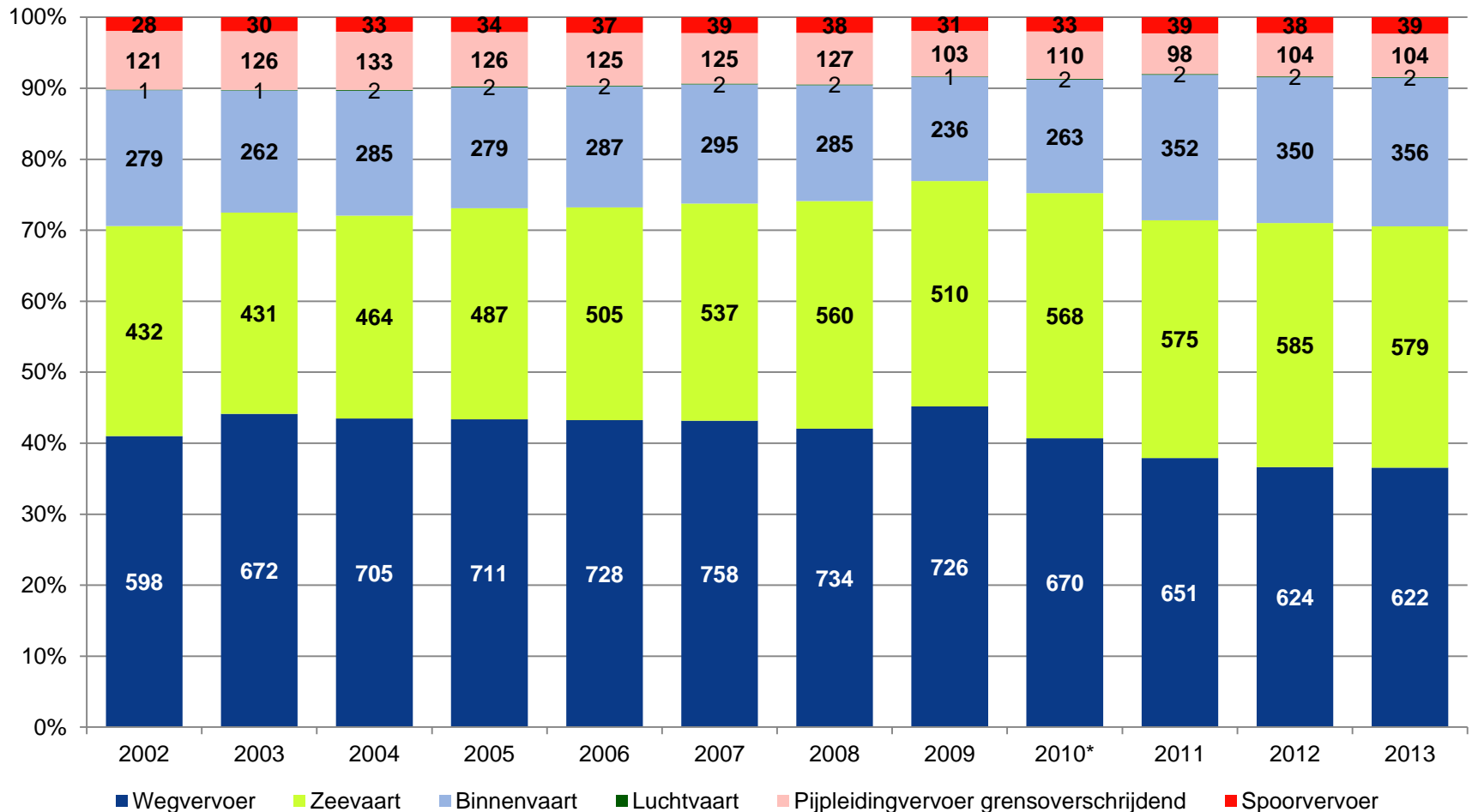
S3: Nederland verwerkt 1,7 miljard ton goederen/jaar

- Slide 3-1: Nederland verwerkte in 2013 ruim 1,7 miljard ton goederen per jaar, waarbij zes modaliteiten worden gebruikt. In de afgelopen jaren is het vervoerde volume in het wegvervoer teruggelopen door o.a. de economische dip, maar het gebruik van vooral binnenvaart, zeevaart en ook spoorvervoer is toegenomen. Het grote volume aan goederenstromen wordt dus steeds meer evenwichtig verdeeld over verschillende modaliteiten afgehandeld.
- Slide 3-2: Het aantal ritten in het wegvervoer is vanaf het topjaar 2006 dalende. In 2012 werden er 538.000 ritten uitgevoerd, terwijl dit in 2007 nog 639.000 ritten waren. De economische dip en toenemende modal shift naar binnenvaart en spoor zijn redenen, maar daarnaast wordt het wegvervoer ook steeds efficiënter ingezet.
- Slide 3-3: Als handelsland en “Gateway to Europe” kent Nederland als open economie een groeiend volume in in- en uitvoer. In 2011 werd met 400 miljoen ton invoer en 344 miljoen ton uitvoer nieuwe records gevestigd. De groei van de doorvoer bleef achter, dit was 169 miljoen ton ten opzichte van 210 miljoen ton in 2008. Een reden kan zijn dat dit volume meer bewerkt wordt, de wederuitvoer stijgt dan terwijl de doorvoer daalt.
- Slide 3-4: Vervoer van goederen leidt onherroepelijk tot uitstoot van emissies. De laatste jaren is er in SO₂ uitstoot door het goederenvervoer grote vooruitgang geboekt, deze is in 2013 ten opzichte van 2002 meer dan gehalveerd (-61%). Echter, de CO₂ uitstoot is sinds 2002 met 4% toegenomen, er is nog geen doorbraak in vermindering van CO₂.

3-1 Modal split goederenvervoer in Nederland

Modal Split goederenvervoer in Nederland

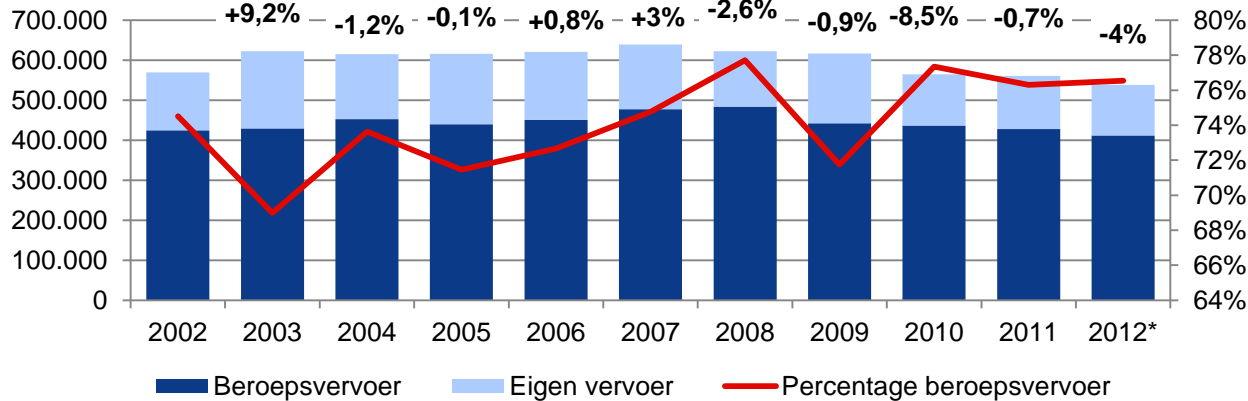
o.b.v. volume x miljoen ton, 6 Modes, bron: CBS 2014 en KIM 2014



3-2 Goederenvervoer over de weg in Nederland

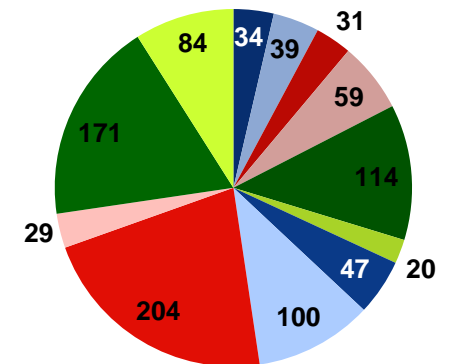
Vervoerd volume beroeps- en eigen vervoer in NL

Volume x 1.000 tonnen. Betreft alle vervoerde goederen door Nederlandse ondernemingen, bron: CBS 2014



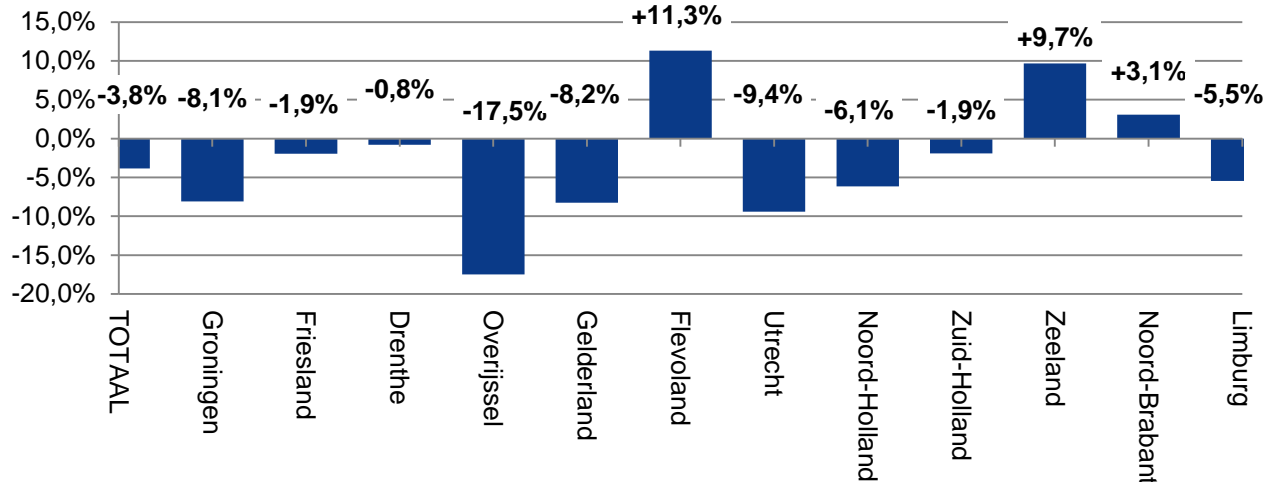
Totaal geladen/gelost volume per provincie 2012

Volume x miljoen ton, bron: CBS 2014



Toe/afname geladen/gelost volume per provincie

Betreft alle geladen en geloste goederen 2011-2012 incl. buitenlandse transporteurs, bron: CBS 2014



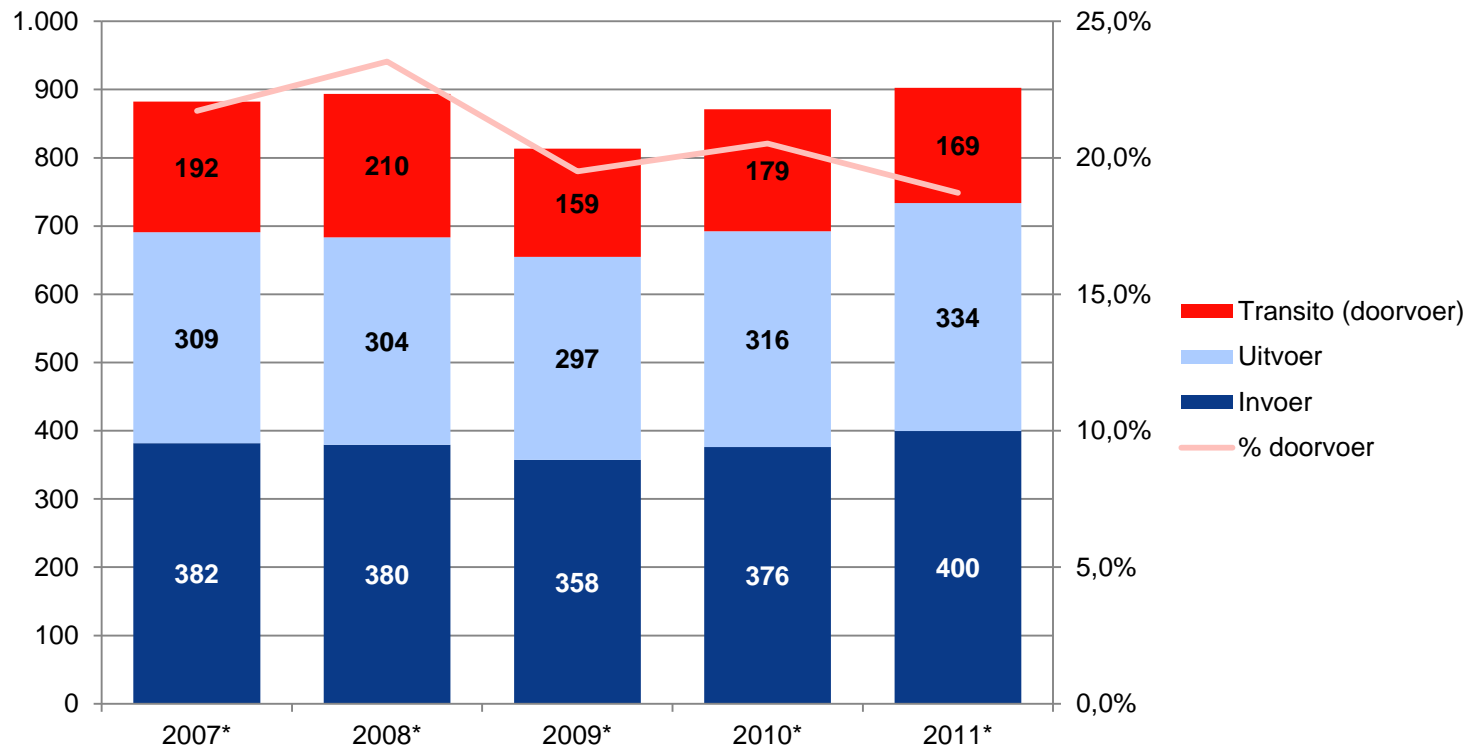
■ Procentuele toe/afname van totaal geladen en gelost volume in miljoen ton per provincie tussen 2011-2012

- Groningen
- Drenthe
- Gelderland
- Utrecht
- Zuid-Holland
- Noord-Brabant
- Friesland
- Overijssel
- Flevoland
- Noord-Holland
- Zeeland
- Limburg

3-3 Volume in-, uit- en doorvoer Nederland

Doorvoer-omvang

naar totaal invoer, uitvoer en doorvoer
x miljoen ton, bron: CBS 2014



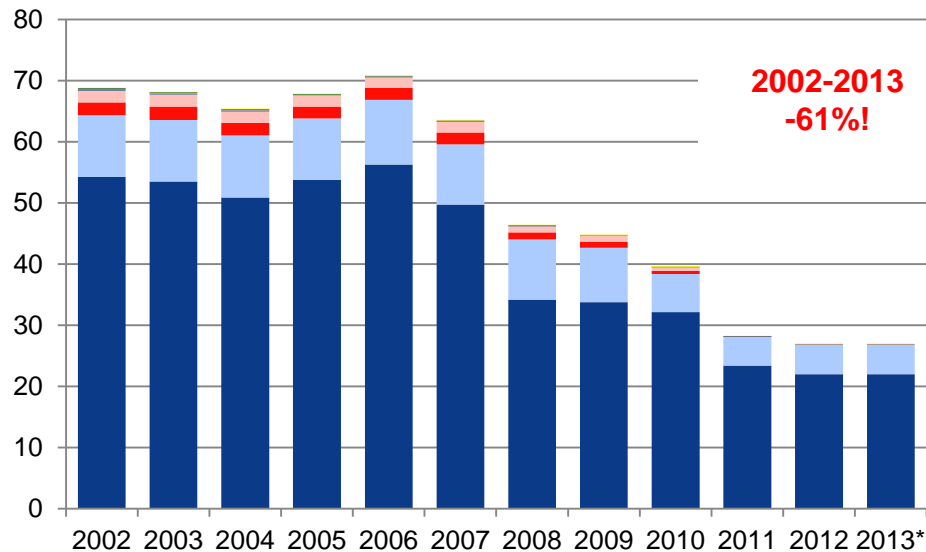


3-4 Ontwikkeling emissies goederenvervoer SO2 /CO2

Feitelijke emissie SO2

x miljoen kilo, bron CBS 2014

2002-2013
-61%!

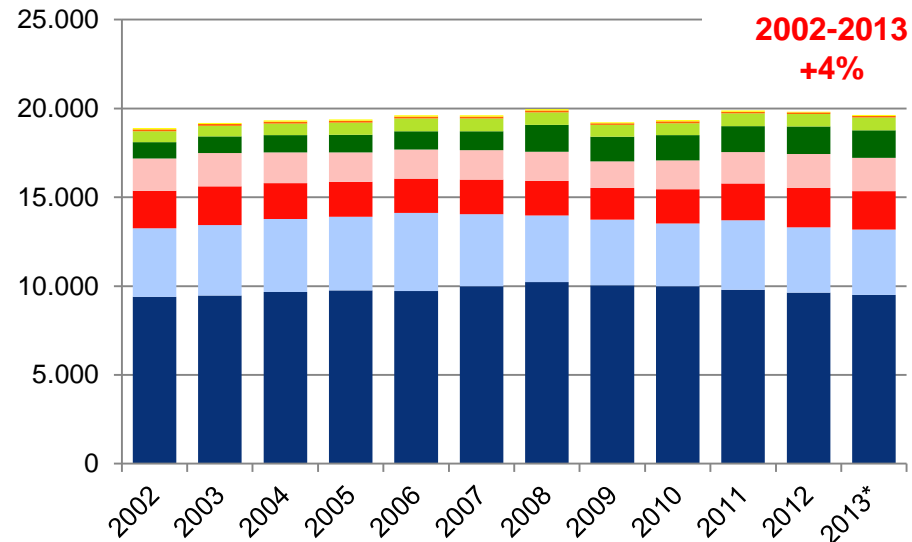


- Luchtvaart
- Spoorwegen-vrachtoervoer
- Totaal spoorwegen
- Wegverkeer-vrachtoertuigen
- Binnenvaart-vrachtoervoer
- Totaal binnenvaart
- Zeevaart binnengaats
- Zeevaart op Nederlands Continentaal Plat

Feitelijke emissie CO2

x miljoen kilo, bron CBS 2014

2002-2013
+4%



- Spoorwegen-vrachtoervoer
- Totaal spoorwegen
- Luchtvaart
- Zeevaart binnengaats
- Binnenvaart-vrachtoervoer
- Totaal binnenvaart
- Zeevaart op Nederlands Continentaal Plat
- Wegverkeer-vrachtoertuigen

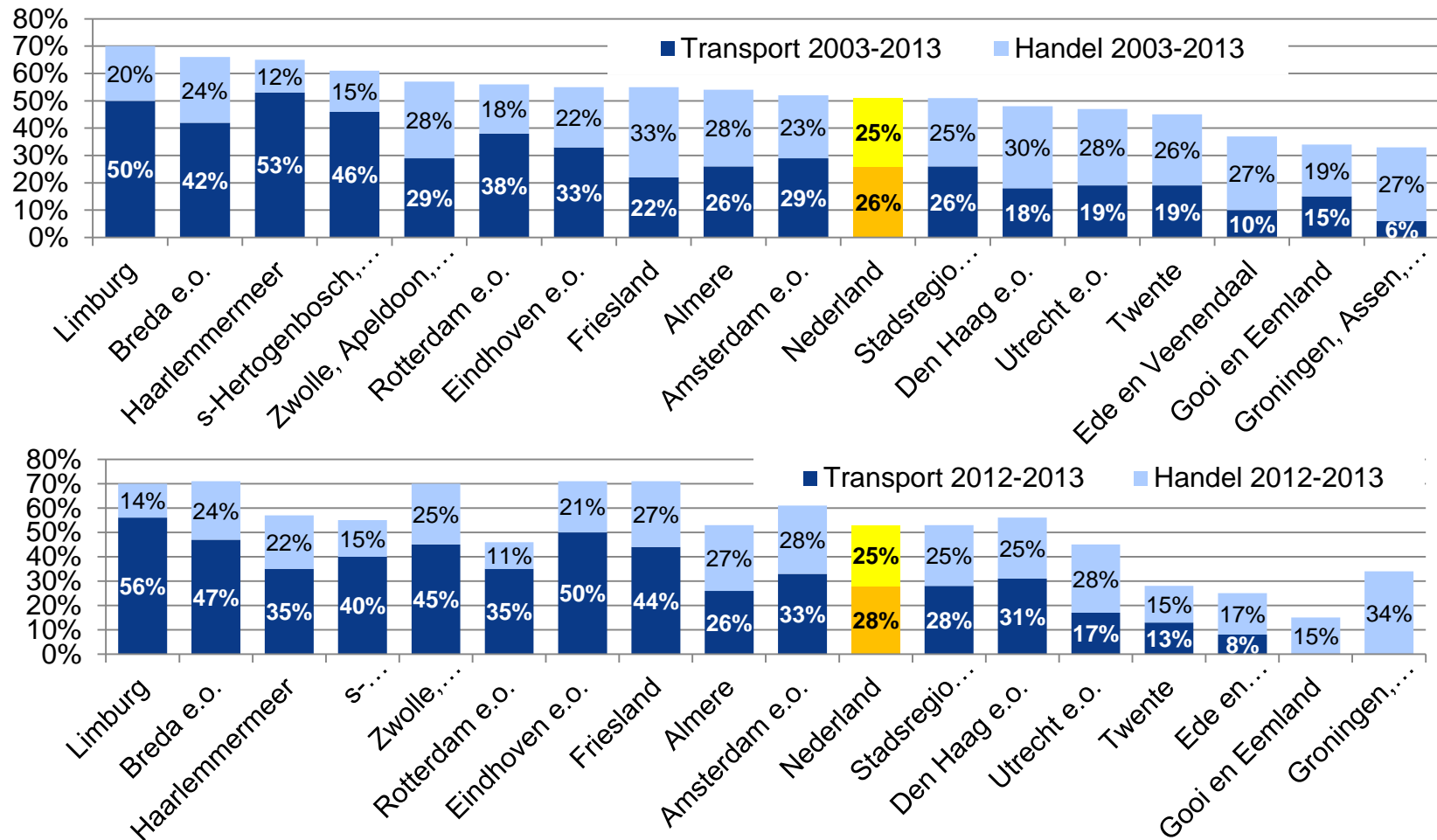
S4: Hot spot regio's zetten in op logistiek als speerpunt

- Slide 4-1: Tussen 2002-2013 werd ruim de helft (51%) van alle m2 op bedrijventerreinen in Nederland in gebruik genomen door bedrijven in de sector transport & opslag of groot- en detailhandel. In de logistieke hot spots Limburg (70%), Breda (66%) en Haarlemmermeer/Schiphol (65%) was dit aandeel zelfs groter. In het Noorden van Nederland was het aandeel door handel en transport in gebruik genomen m2 het kleinst.
- Slide 4-2: In 2012 was er ruim 23 miljoen m2 aan distributiecentra in Nederland. Noord-Brabant had met 7,6 miljoen m2 verreweg het grootste aandeel, gevolgd door Gelderland met 3,6 miljoen m2 en Zuid-Holland met 3,5 miljoen m2. Sinds 2004 is in elke provincie van Nederland het aantal m2 aan distributiecentra toegenomen, van 8% in Drenthe tot 68% in Limburg.
- Slide 4-3: In de laatste jaren vestigden zich jaarlijks tussen de 60 en 80 buitenlandse bedrijven met hun distributie-operatie in Nederland. Het aantal fluctueert jaarlijks, en het streven is om het aantal logistieke vestigers naar 100 per jaar te laten stijgen in 2020.
- Slide 4-4: Het succes van logistieke hot spots komt mede tot uiting in de doorgaande stijging van de waarde van wederuitvoer in Nederland. Wederuitvoer betreft goederen die na import in Nederland behandeld worden (bijv. ompakken, assembleren, repareren) en vervolgens weer worden geëxporteerd. De waarde van de wederuitvoer is tussen 2003-2013 vrijwel verdubbeld, van een kleine 100 naar een kleine 200 miljard euro.

4-1 Aandeel transport en handel in afname m2 ruimte

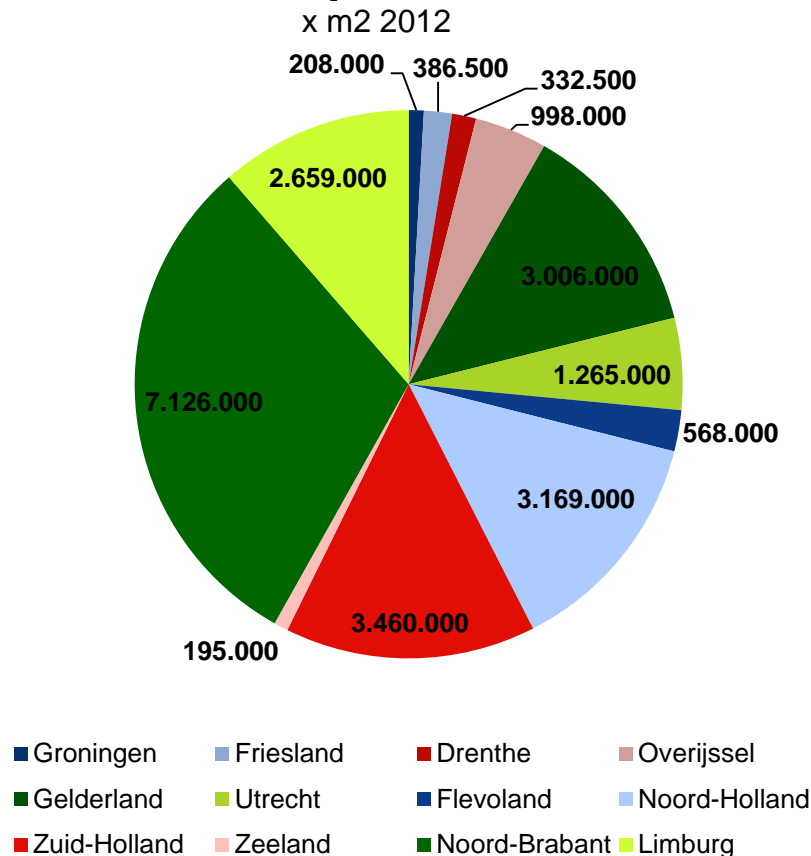
Aandeel van m2 bedrijfsruimte op bedrijventerreinen 2003-2013 en 2012-2013

Bron: DTZ Zadelhoff 2014



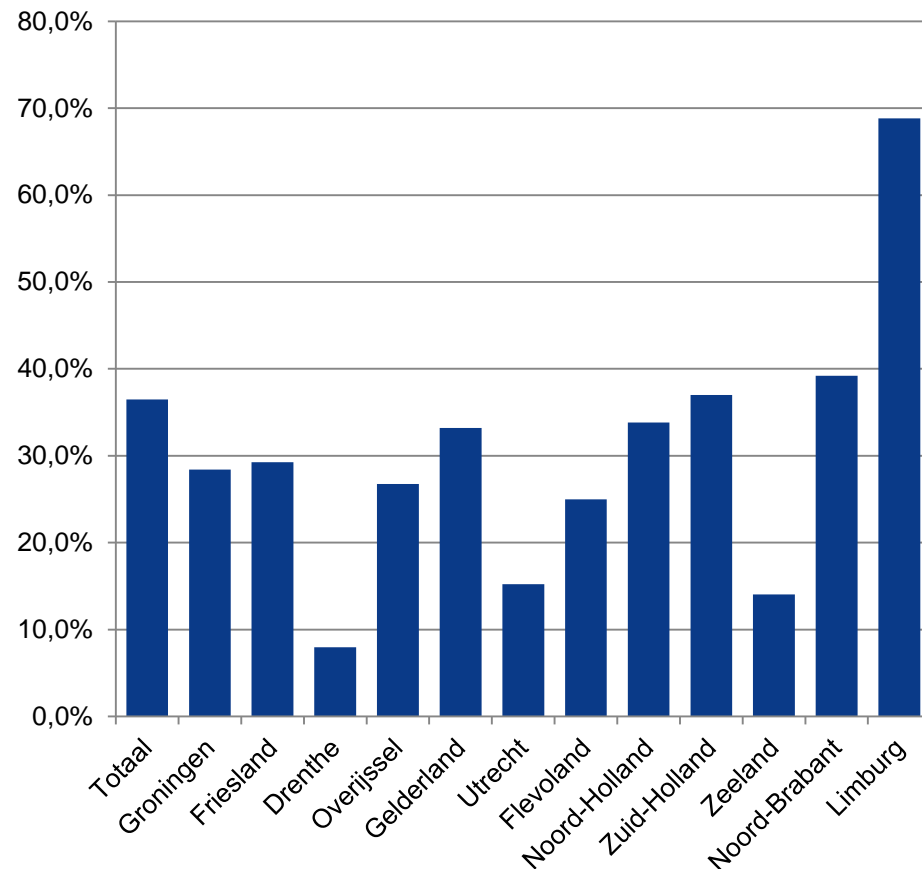
4-2 Aantal m2 Distributie Centra in Nederland per jaar (grafiek)

Voorraad logistiek vastgoed naar provincie



Toename voorraad logistiek vastgoed

Landelijk en per provincie 2004 t/m 2012

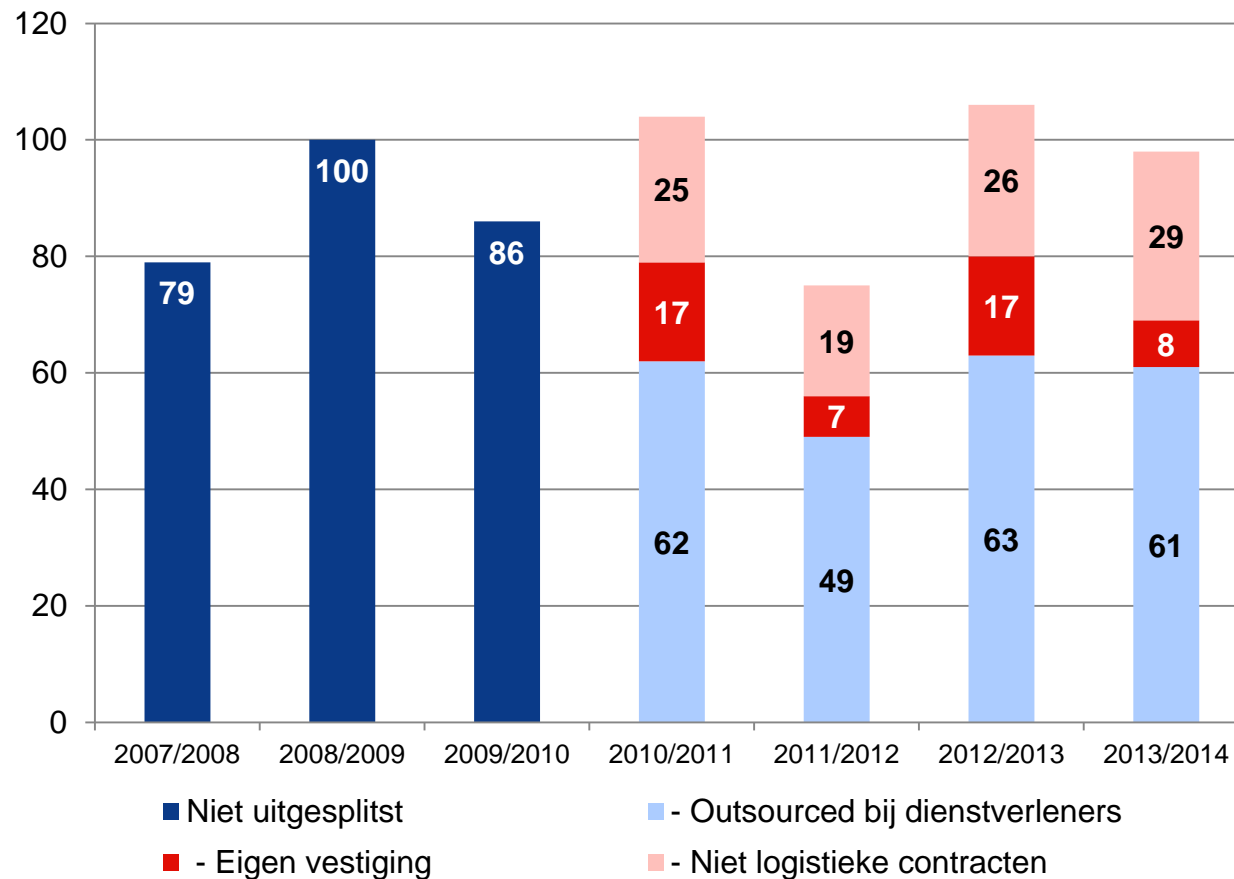


Bron: Kadaster, BAG register 2014



4-3 Nieuwe Europese DC operaties in NL 2007-2014

Aantal nieuwe logistieke ladingen/contracten in Nederland
Logistieke landingen/contracten van buitenlandse verladers, registratie door NDL
Bron: NDL 2008-2014



4-4 Waarde Wederuitvoer per jaar in Euro

Waarde wederuitvoer Nederland per NSTR goederengroep

x 1000 euro, bron: CBS 2014

