



## 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**
- 3. Uitwerking Monitor L&G in 47 indicatoren in 6 thema's:**
  - 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**

# 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 SO<sub>2</sub> uitstoot door het goederenvervoer grote vooruitgang geboekt, Echter, er is nog geen doorbraak in vermindering van CO<sub>2</sub>.
- 4. Hot spot regio's zetten in op logistiek als speerpunt:** In 2012 was er ruim 23 miljoen m<sup>2</sup> 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.



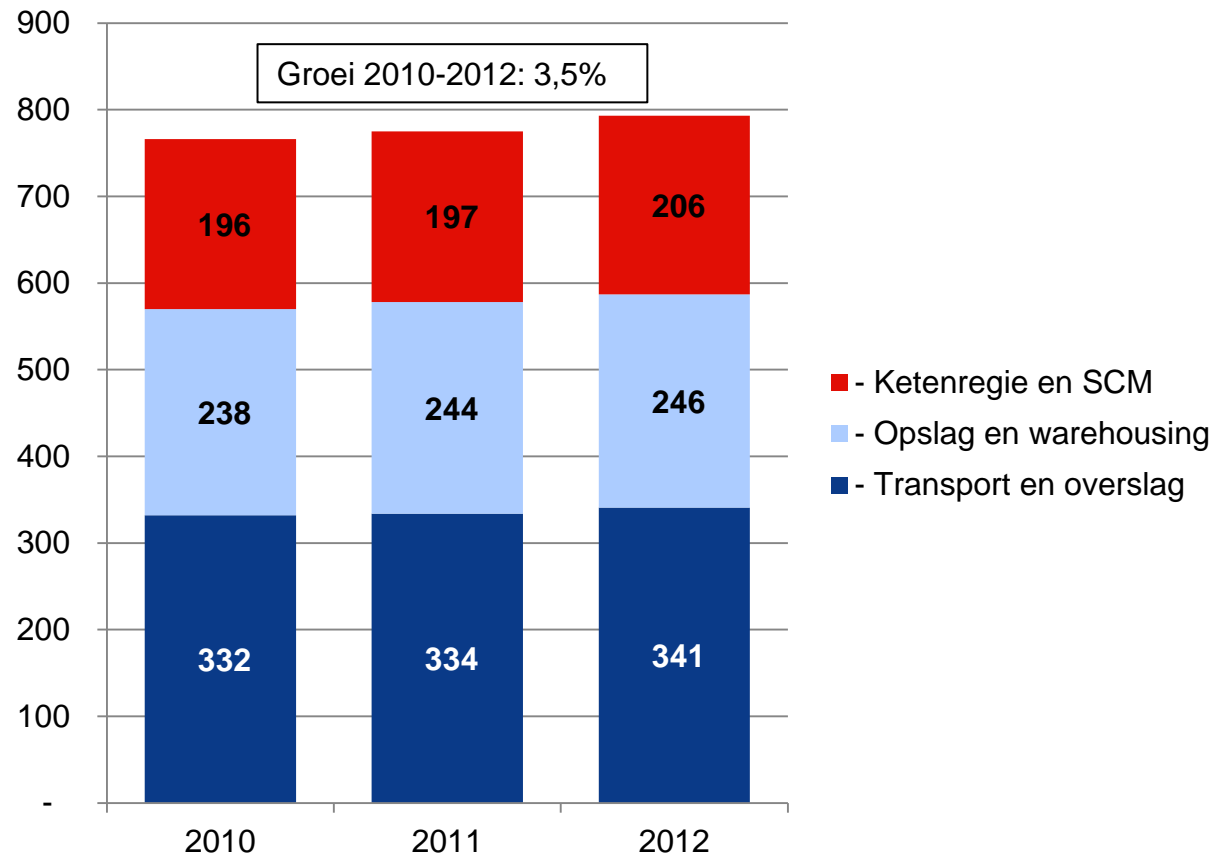
# 1-1 Werkgelegenheid logistieke functie Nederland

## 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



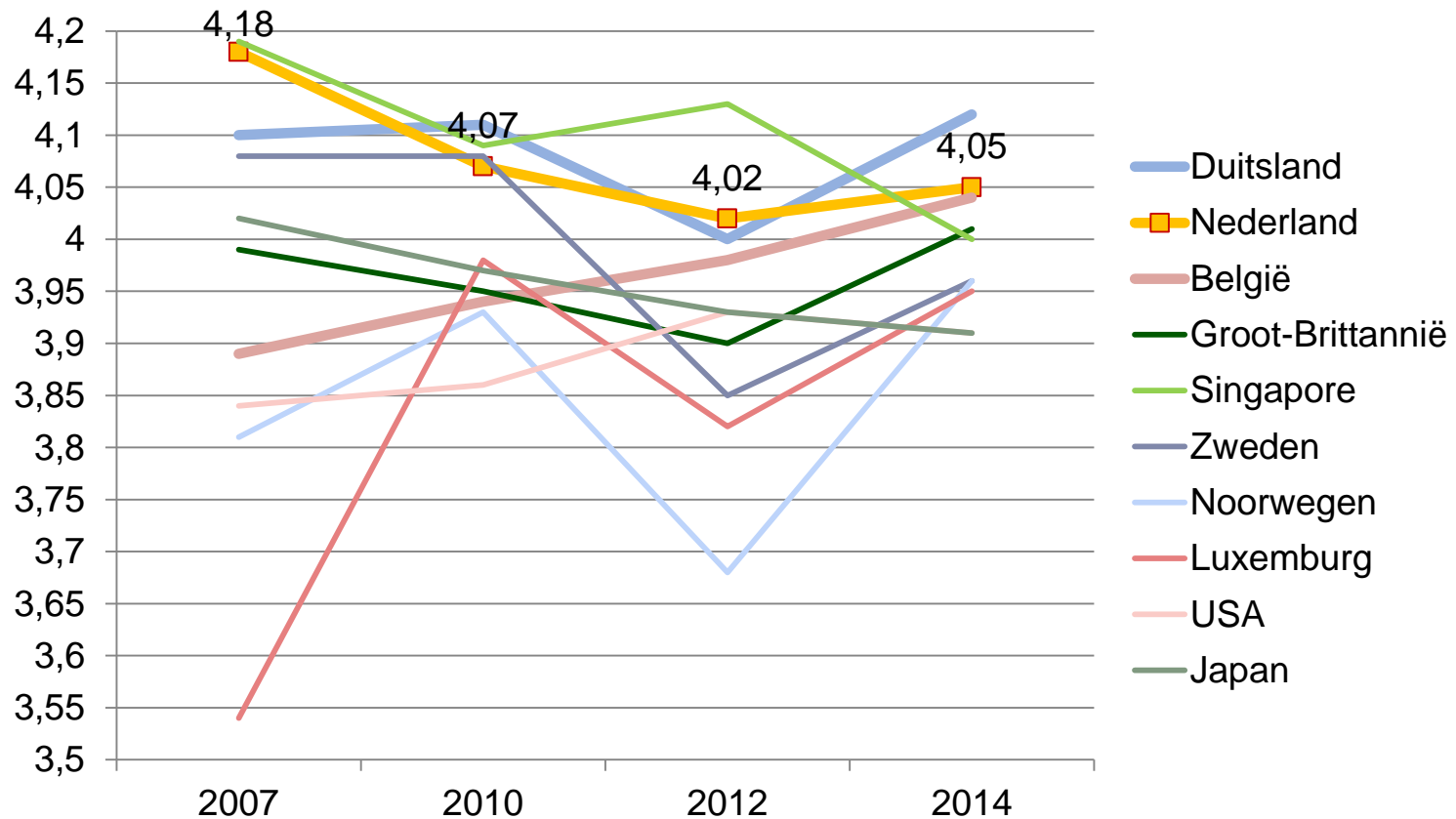


# 1-2 Score Logistics Performance Index 2007-2014

## Score Logistics Performance Index 2007-2014

Nederland mondiaal nr. 2 in 2014, na Duitsland

Bron: World Bank 2007-2014

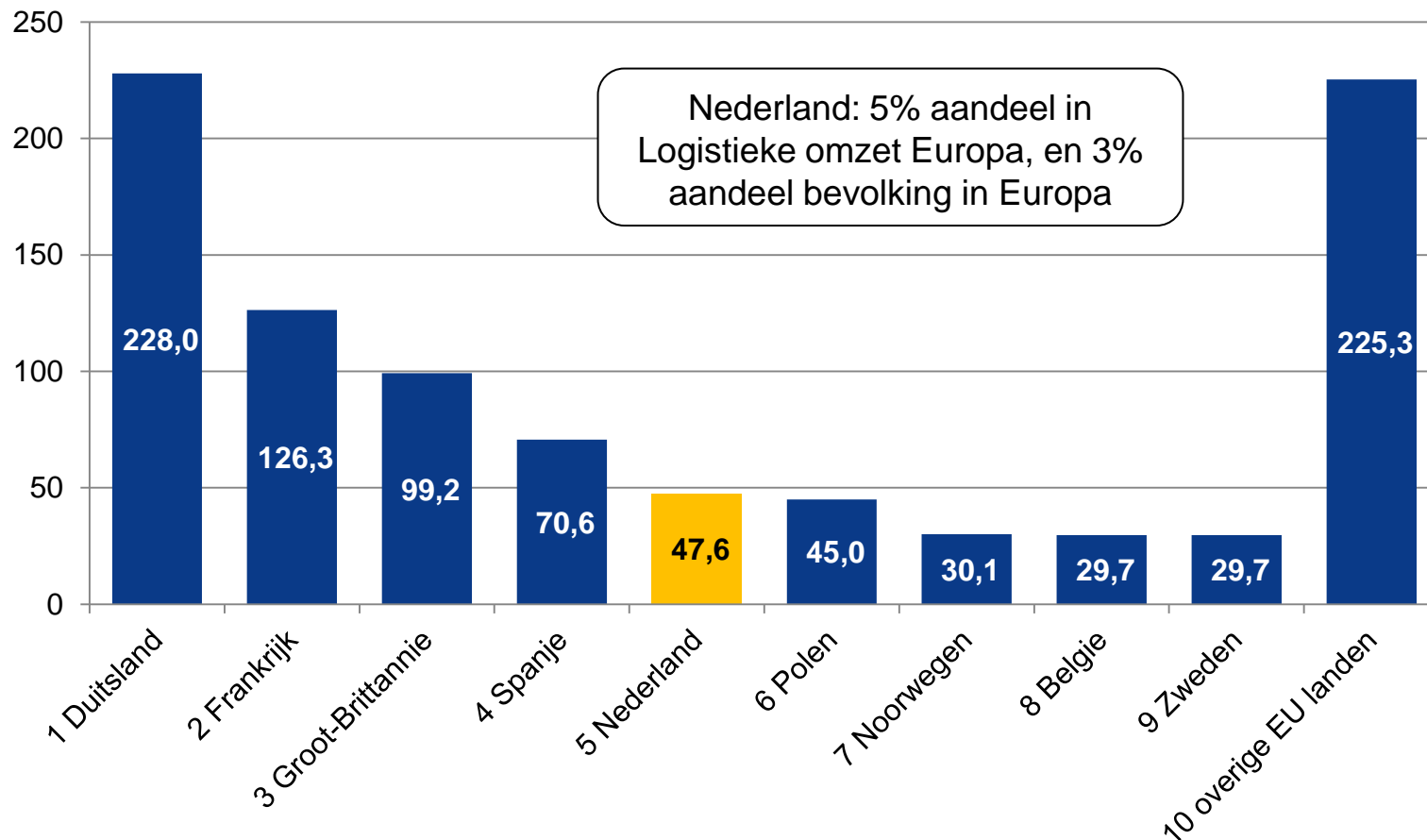




## 1-3 Nederland: 5% aandeel in Logistieke omzet Europa

### Logistieke omzet 930 miljard Euro in EU-28 in 2012

Bron: Fraunhofer 2012

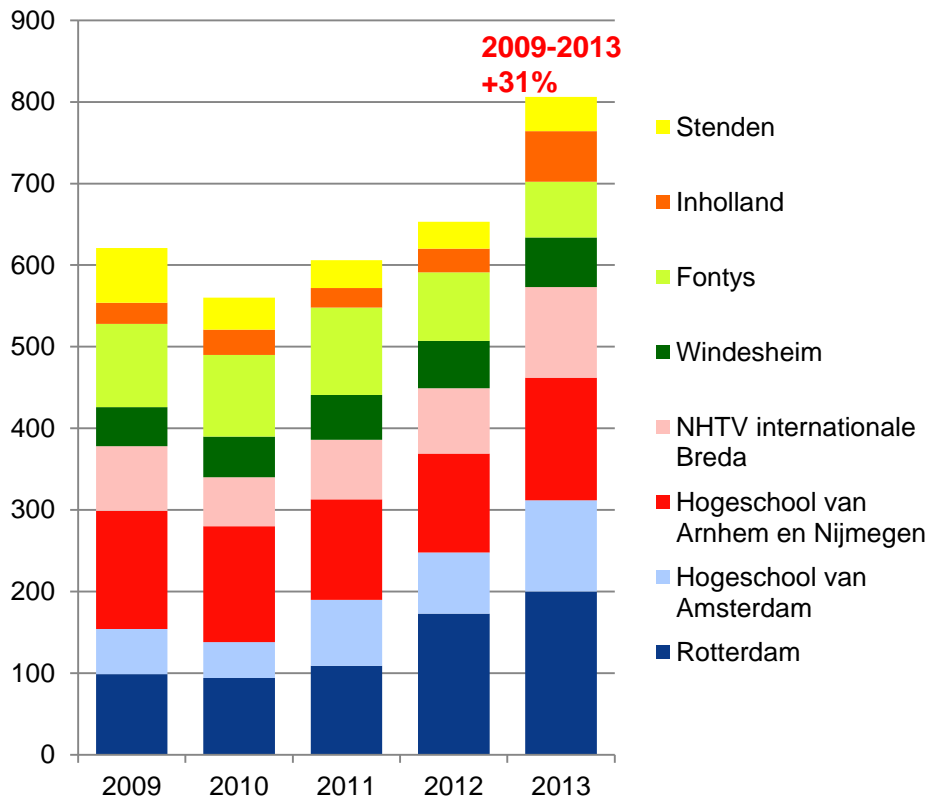




# 1-4 Instroom studenten HBO logistieke opleidingen

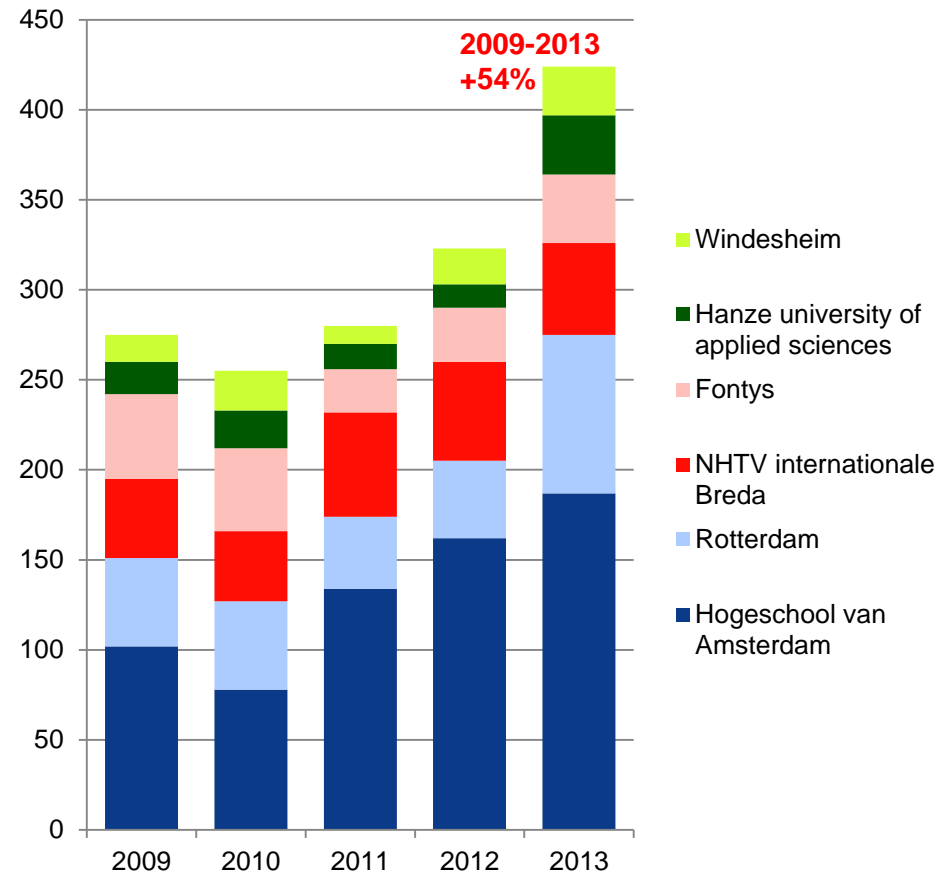
## Instroom studenten HBO Logistiek en Economie

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.

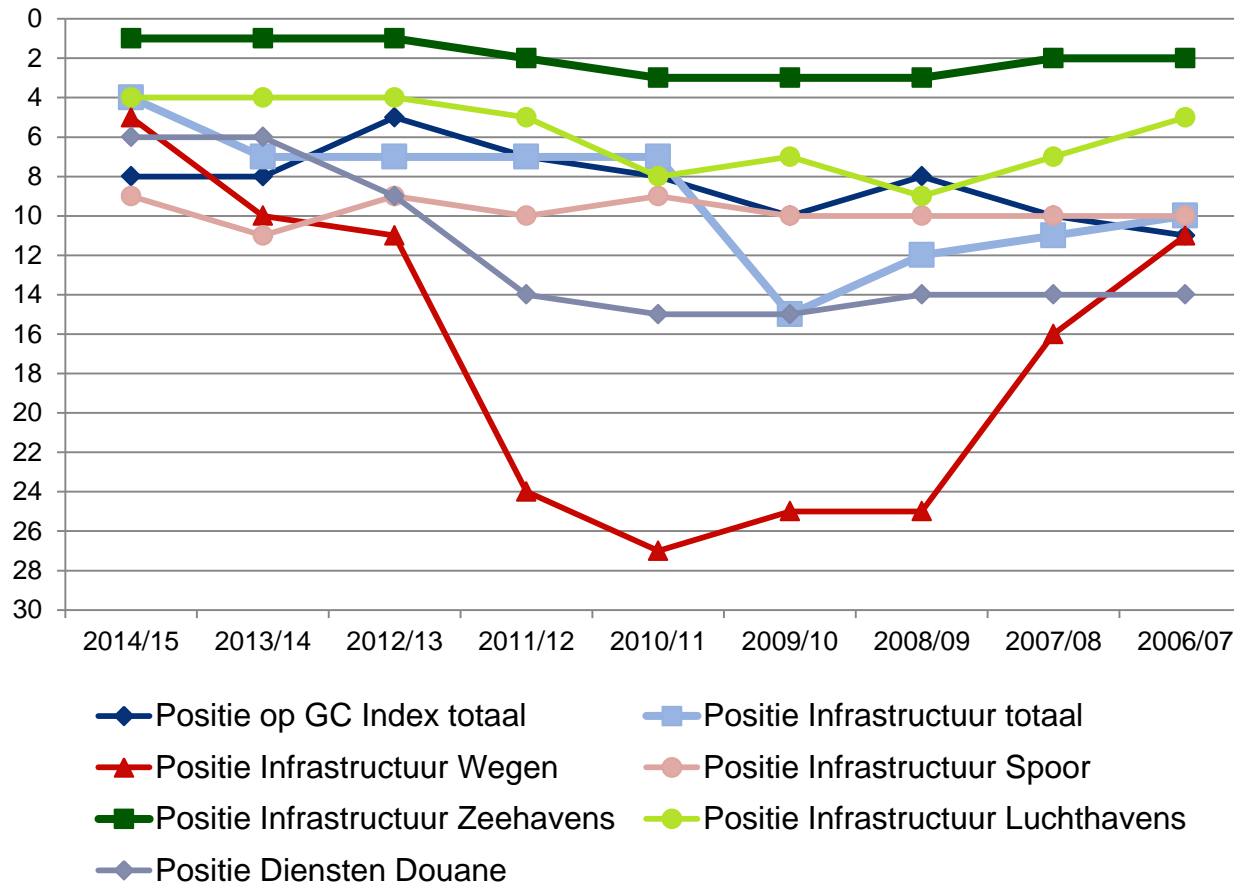


## 2-1 Nederland: Positie op GCI ranglijst infrastructuur

### Positie Nederland op GCI ranglijst 2006 tot 2014

Plaats Mondiale ranglijst GCI algemeen en voor infrastructuur

Bron: Global Economic Forum 2014



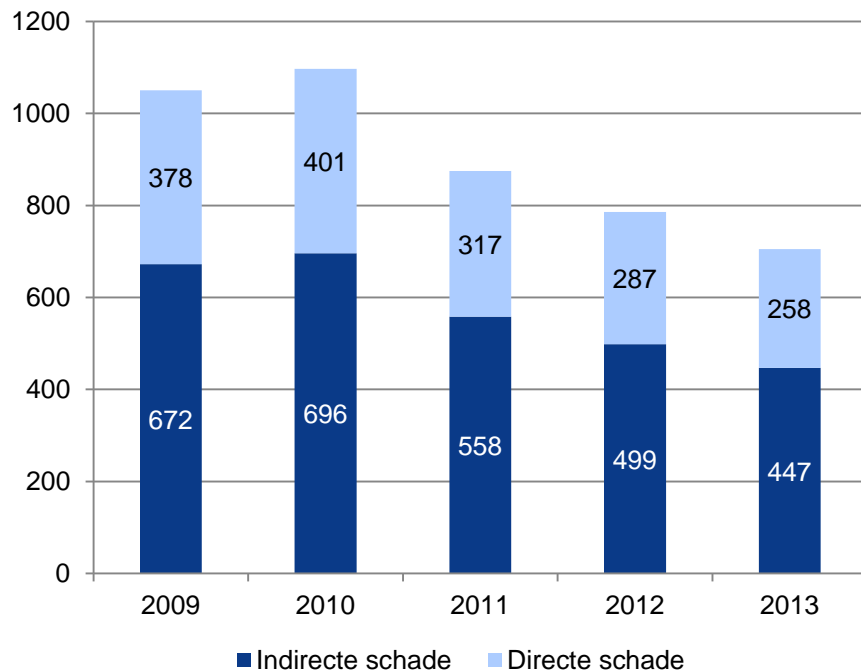


## 2-2 Economische schade congestie voor wegvervoer

### Total economische schade congestie voor wegvervoer op snelwegennet

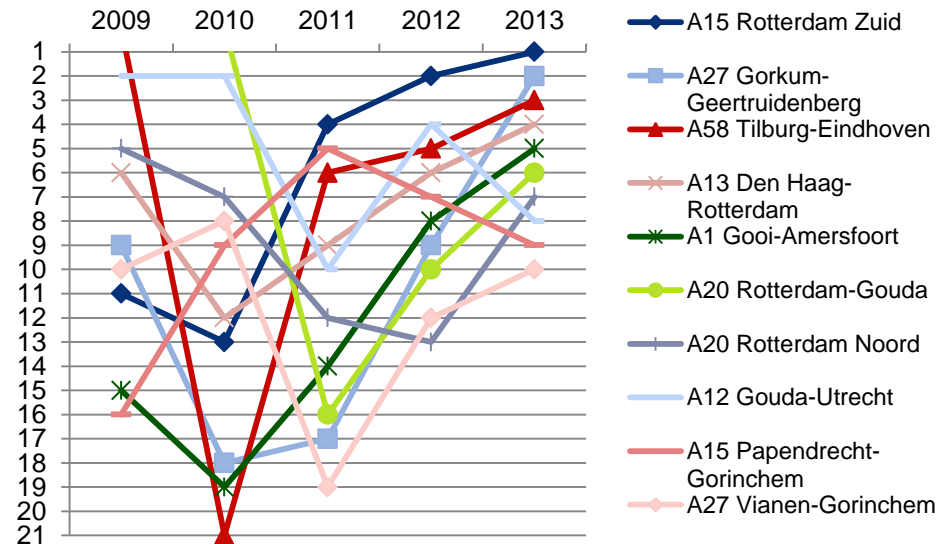
x miljoen

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



### Top-10 snelwegvakken met hoogste economische schade congestie voor wegvervoer

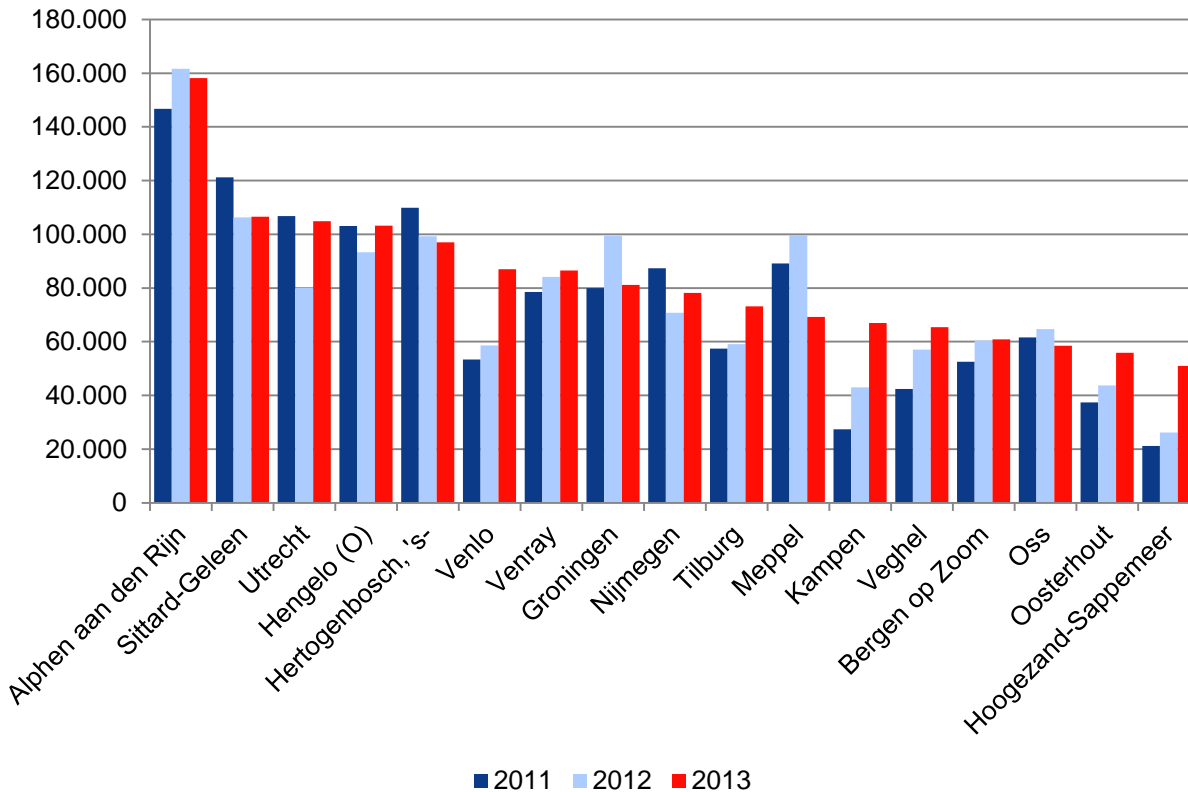
Bron: TNO, Economische wegwijzer 2014, 2013, 2012, 2011, 2010



## 2-3 Overslag Binnenvaart via Inland Terminals

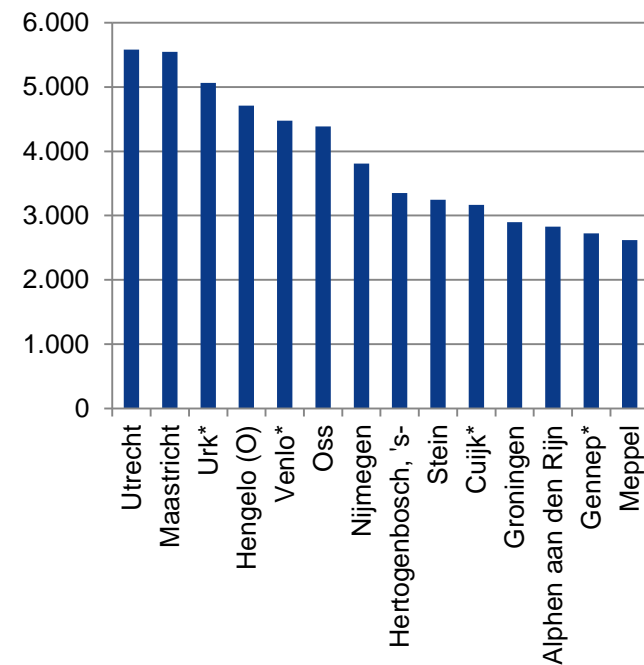
### Binnenvaartoverslag via Inland Terminals in TEU

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

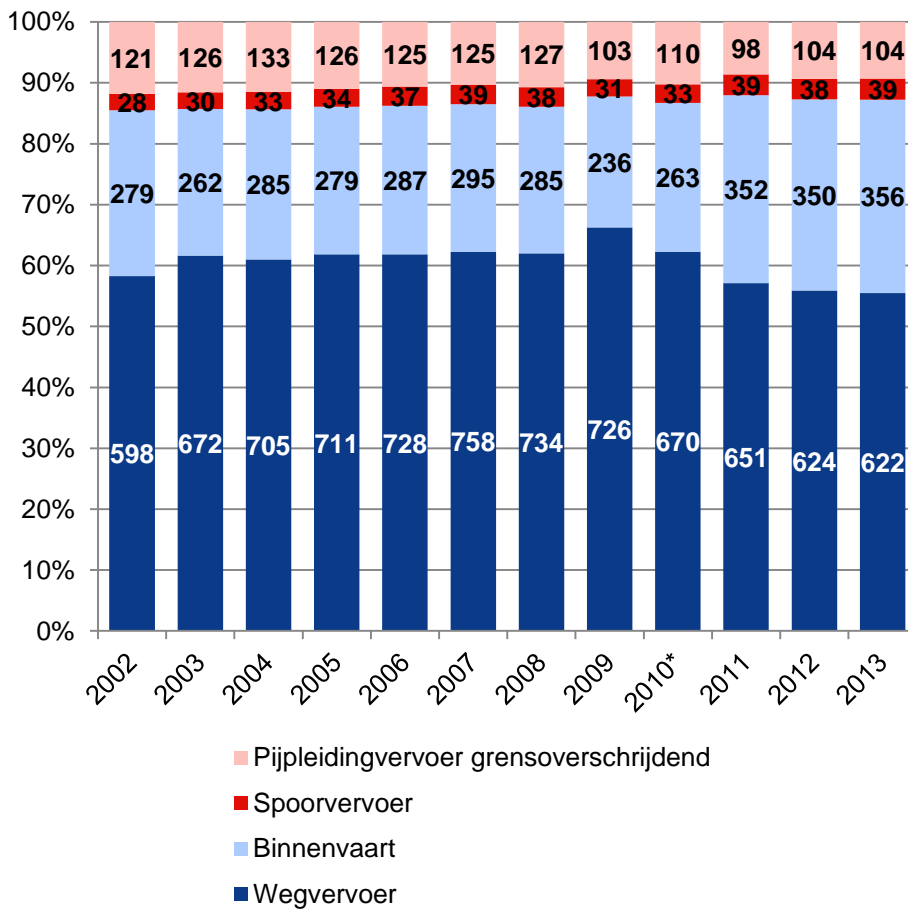
\*= Vertekening als gevolg van baggerwerk/zandwingebieden/infrastructurele projecten binnen de gemeentegrenzen.



## 2-4 Modal split continentaal goederenvervoer

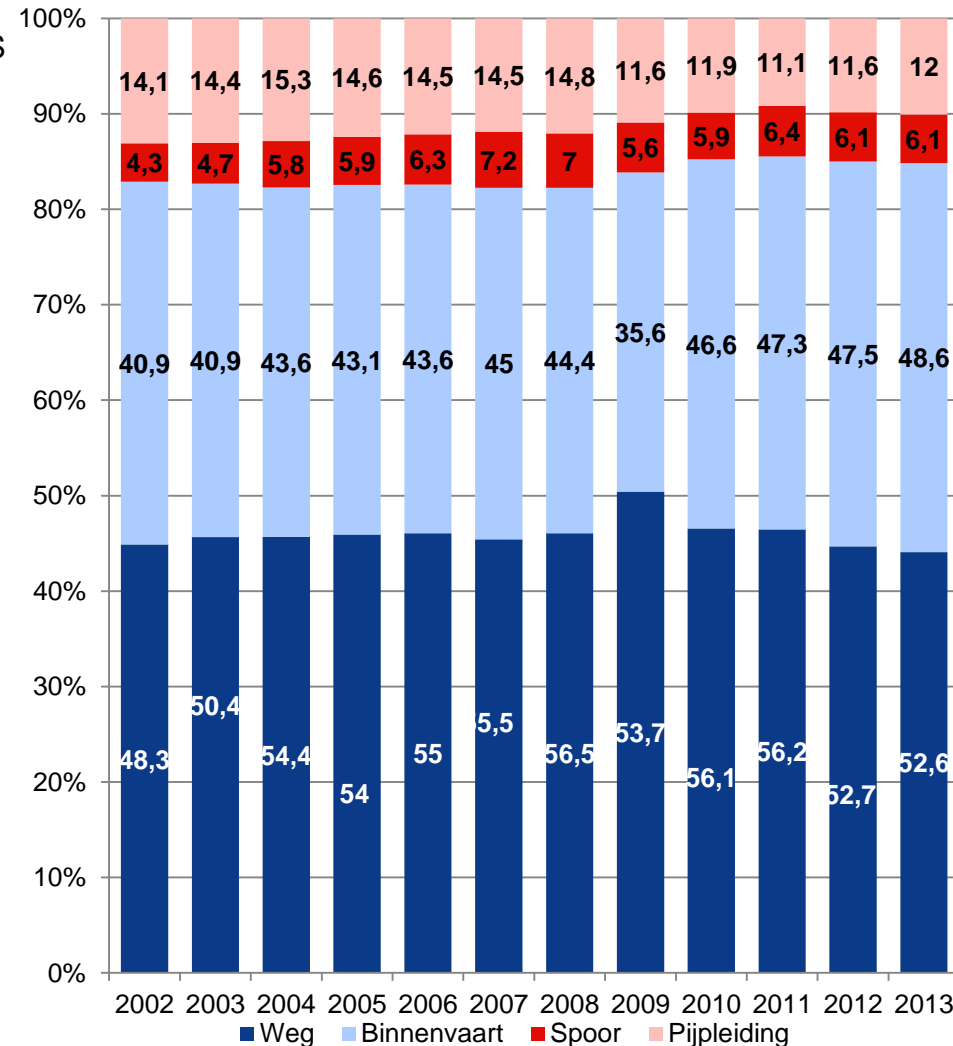
### Modal Split

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



### Modal split transportvolume

In ton kilometers, bron: KIM 2014



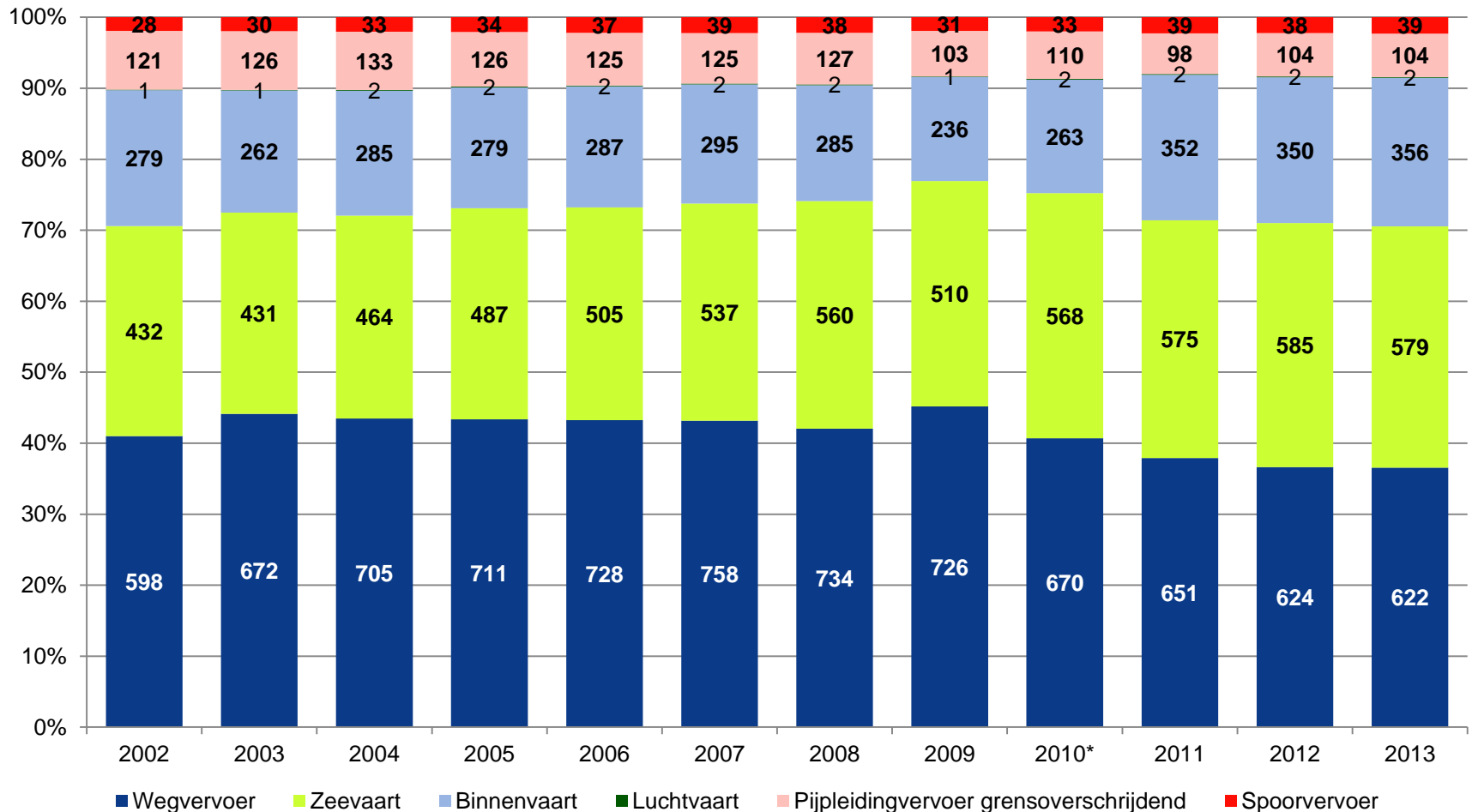
## S3: Nederland verwerkt 1,7 miljard ton goederen/jaar

- 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 SO<sub>2</sub> uitstoot door het goederenvervoer grote vooruitgang geboekt, deze is in 2013 ten opzichte van 2002 meer dan gehalveerd (-61%). Echter, de CO<sub>2</sub> uitstoot is sinds 2002 met 4% toegenomen, er is nog geen doorbraak in vermindering van CO<sub>2</sub>.

## 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



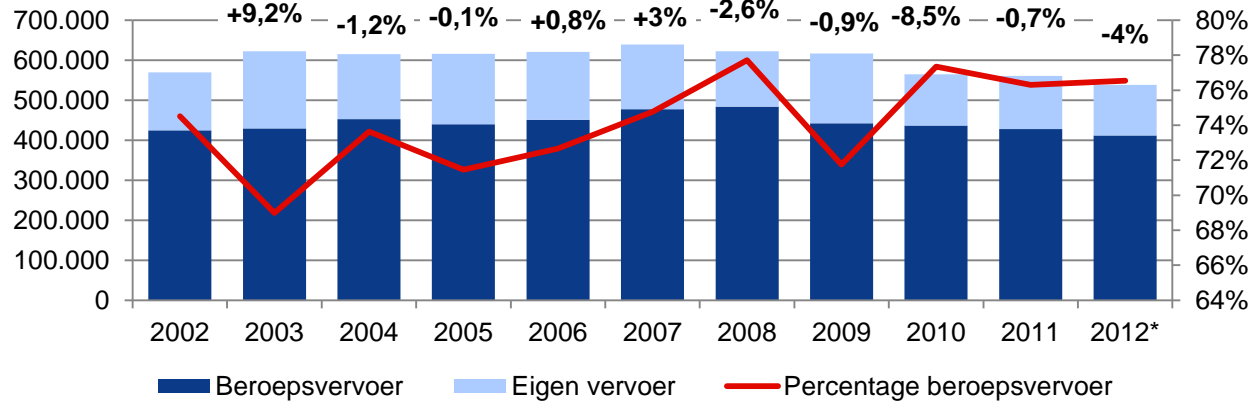
# 3-2 Goederenvervoer over de weg in Nederland

## Vervoerd volume beroeps- en eigen vervoer in NL

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

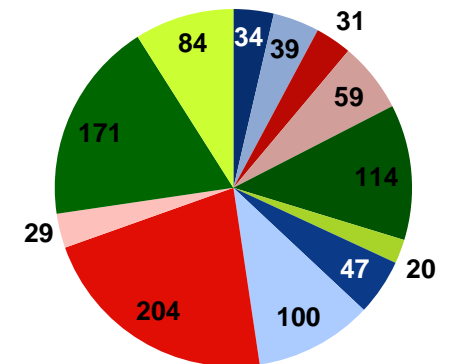


**Buck  
Consultants  
International**



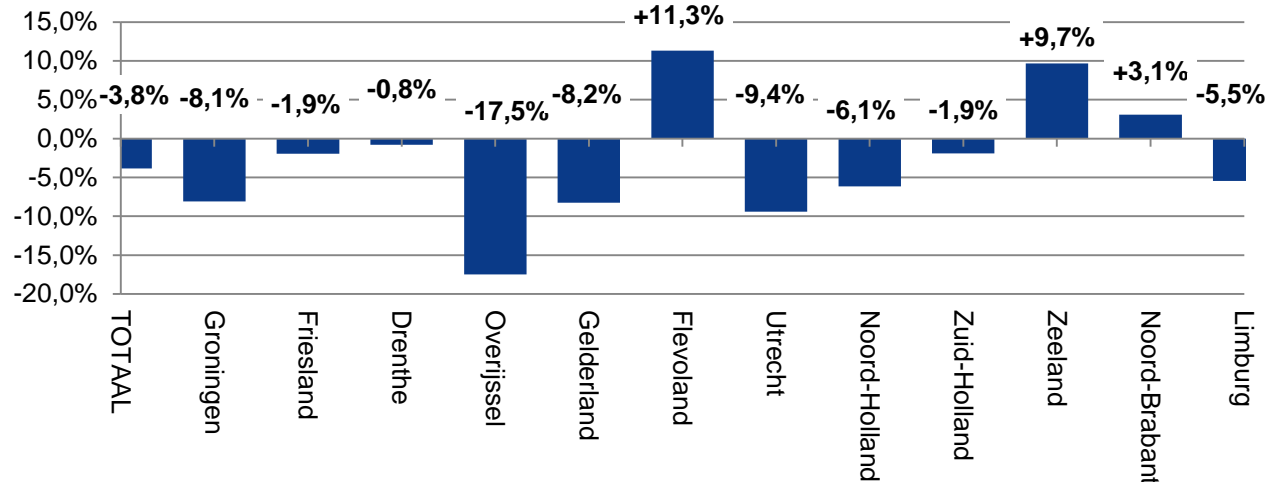
## Totaal geladen/gelost volume per provincie 2012

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



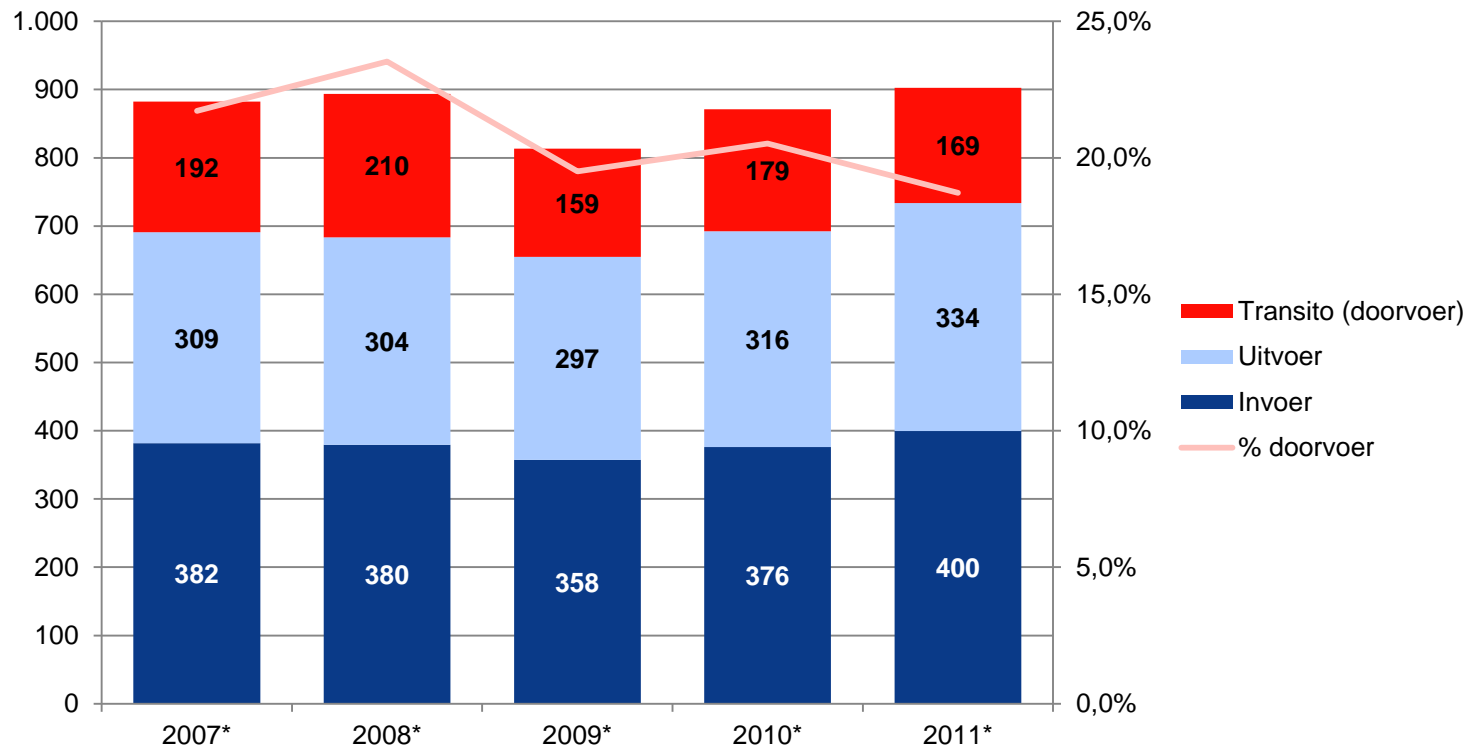
■ Procentuele toe/afname van totaal geladen en gelost volume in miljoen ton per provincie tussen 2011-2012

- 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



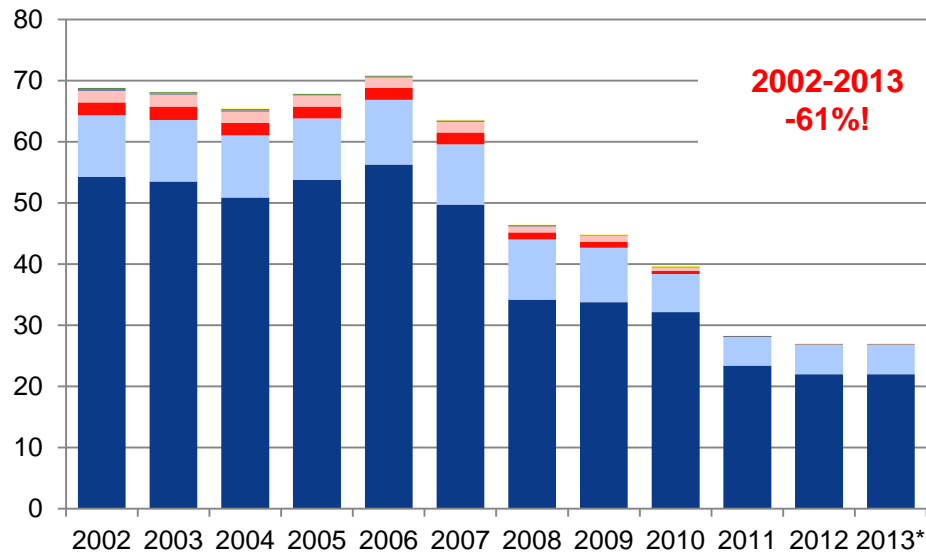


# 3-4 Ontwikkeling emissies goederenvervoer SO2 /CO2

## Feitelijke emissie SO2

x miljoen kilo, bron CBS 2014

2002-2013  
-61%!

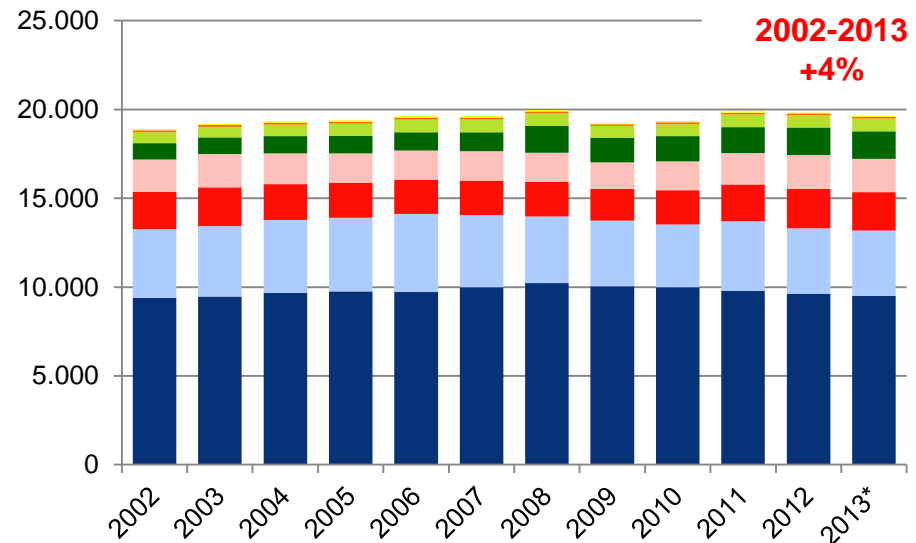


- Luchtvaart
- Spoorwegen-vrachtvervoer
- Totaal spoorwegen
- Wegverkeer-vrachtvoertuigen
- Binnenvaart-vrachtvervoer
- Totaal binnenvaart
- Zeevaart binnengaats
- Zeevaart op Nederlands Continentaal Plat

## Feitelijke emissie CO2

x miljoen kilo, bron CBS 2014

2002-2013  
+4%



- Spoorwegen-vrachtvervoer
- Totaal spoorwegen
- Luchtvaart
- Zeevaart binnengaats
- Binnenvaart-vrachtvervoer
- Totaal binnenvaart
- Zeevaart op Nederlands Continentaal Plat
- Wegverkeer-vrachtvoertuigen

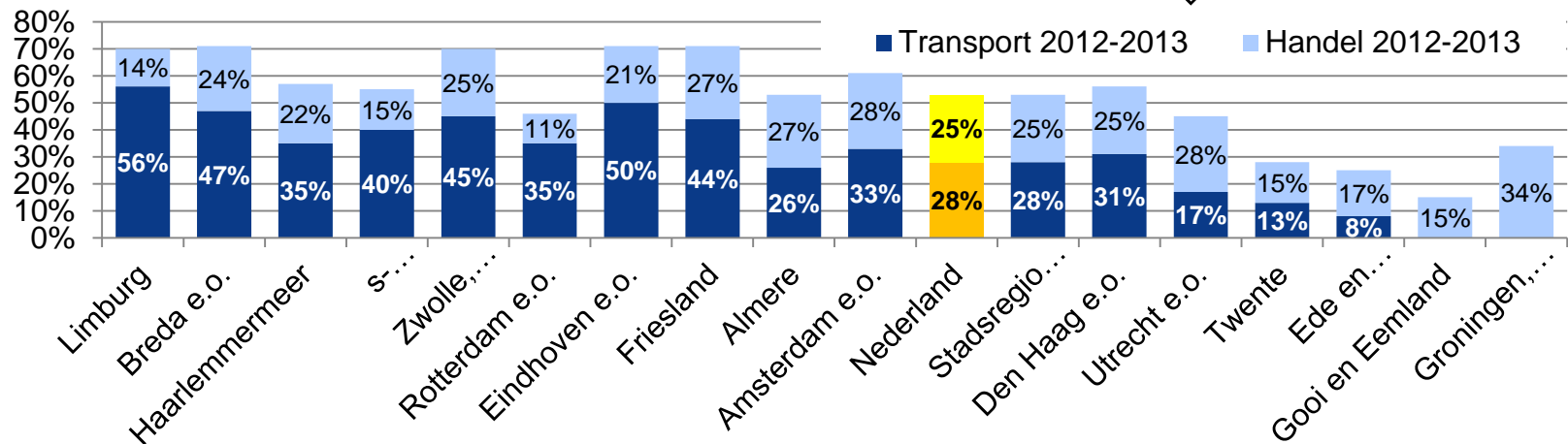
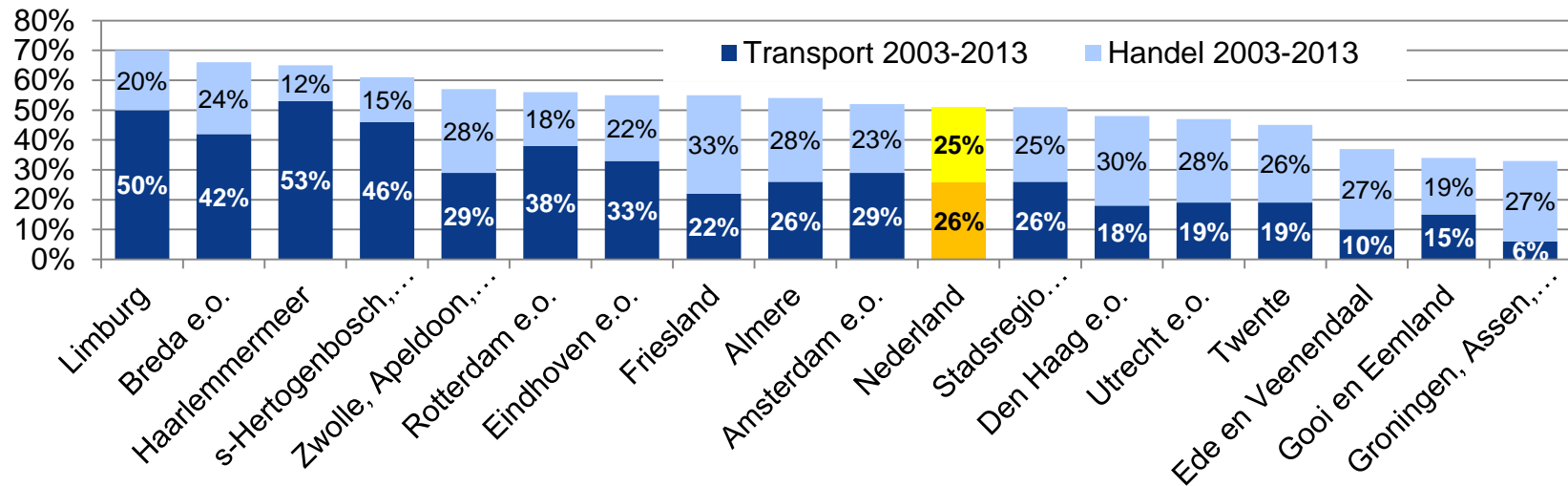
## S4: Hot spot regio's zetten in op logistiek als speerpunt

- 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

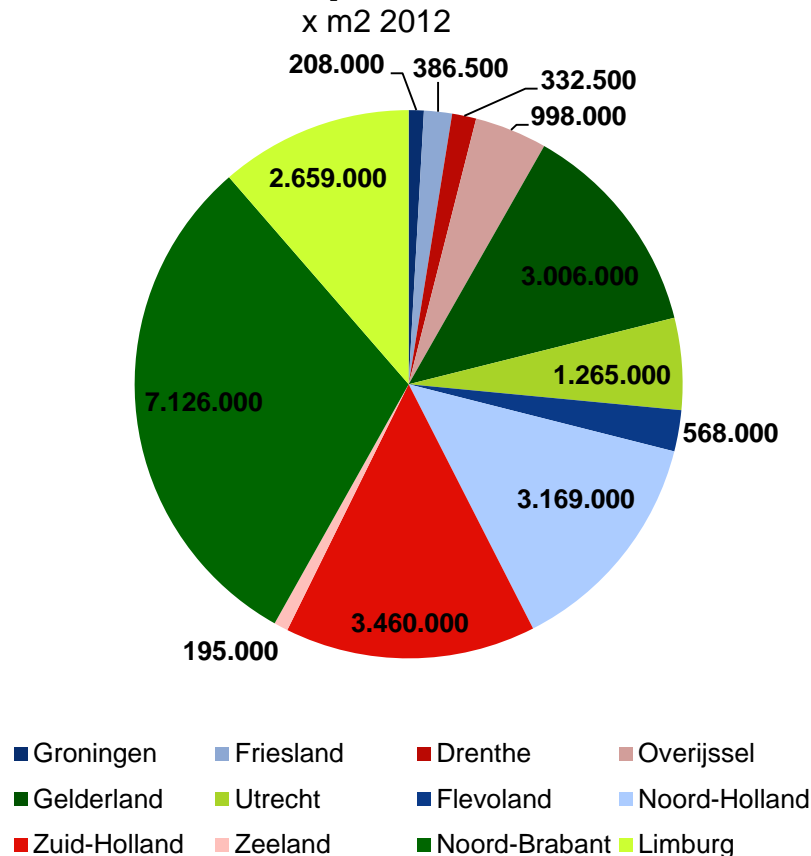
Bron: DTZ Zadelhoff 2014





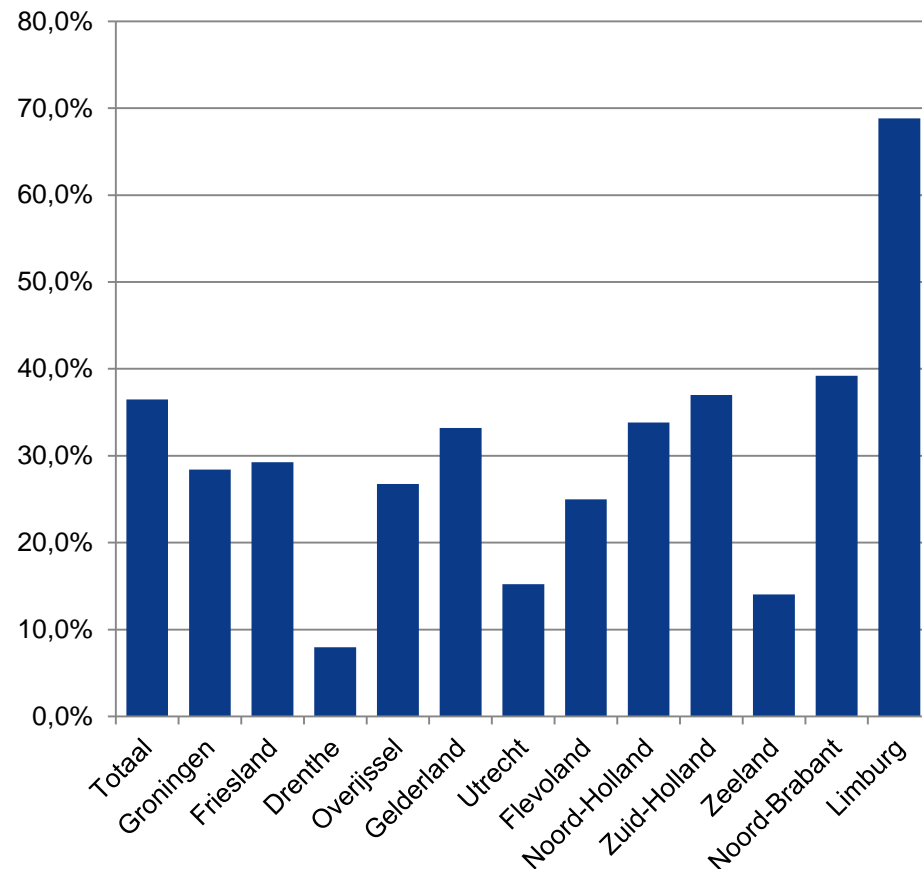
# 4-2 Aantal m2 Distributie Centra in Nederland per jaar (grafiek)

## Voorraad logistiek vastgoed naar provincie



## Toename voorraad logistiek vastgoed

Landelijk en per provincie 2004 t/m 2012

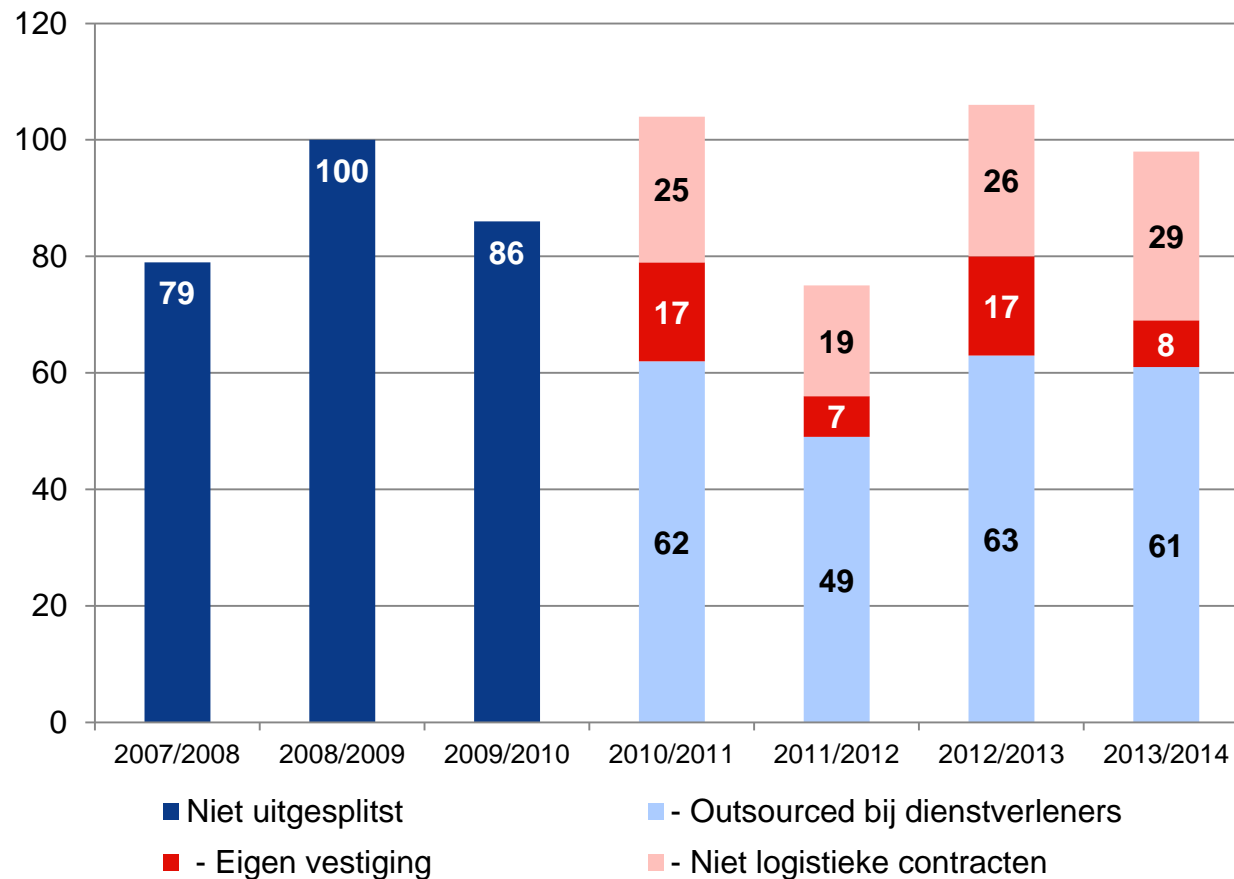


Bron: Kadaster, BAG register 2014



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

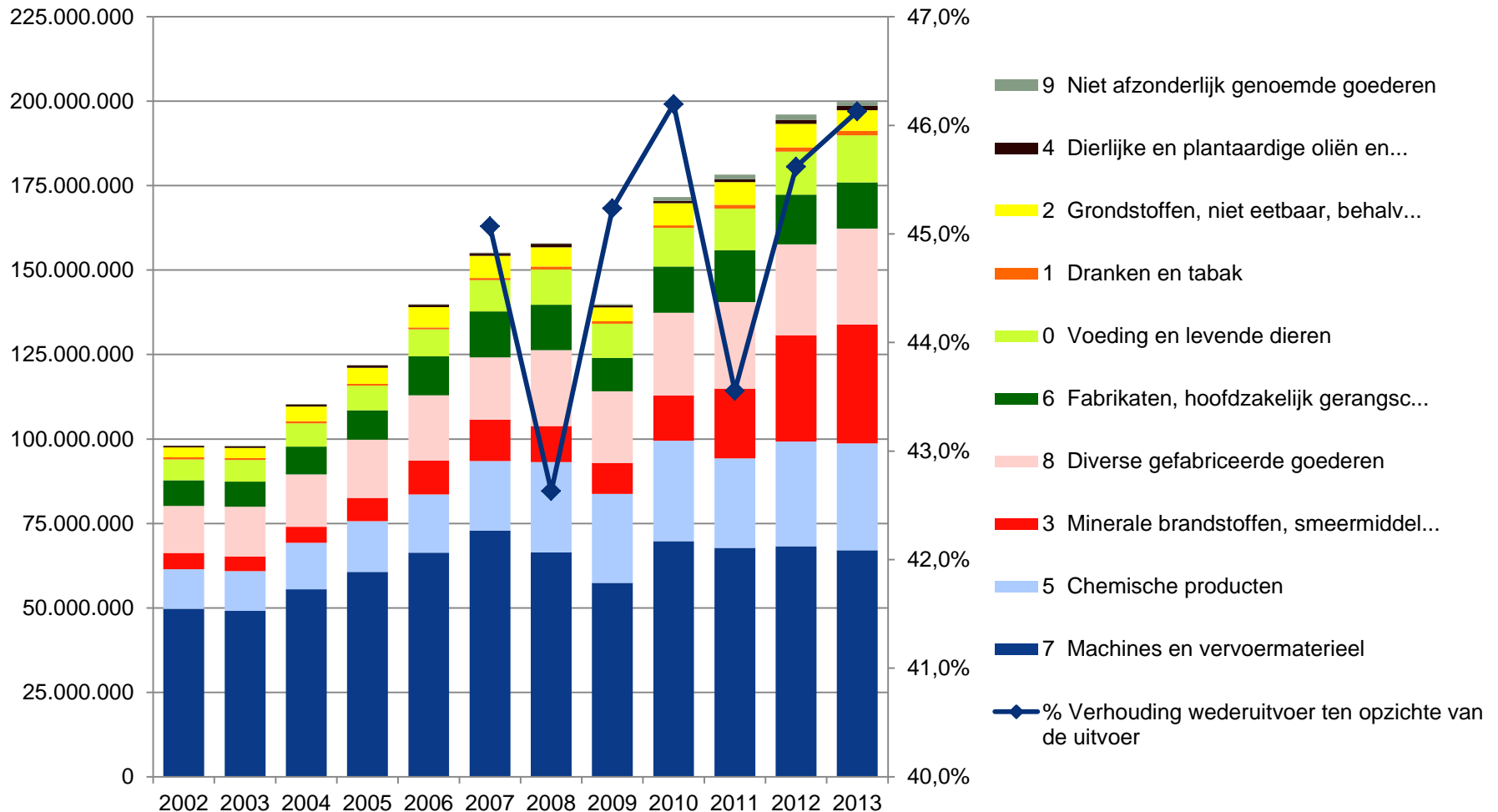
**Aantal nieuwe logistieke ladingen/contracten in Nederland**  
Logistieke landingen/contracten van buitenlandse verladers, registratie door NDL  
Bron: NDL 2008-2014



## 4-4 Waarde Wederuitvoer per jaar in Euro

### Waarde wederuitvoer Nederland per NSTR goederengroep

x 1000 euro, bron: CBS 2014



### 3 Uitwerking Monitor L&G per indicator



#### A Omvang Goederenstromen in Nederland en per provincie

- 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 buisleidingen per jaar
  7. Aandeel transportomvang op TEN-T corridors per jaar
  8. Aandeel transito-omvang per jaar
  9. Modal split transportvolume per jaar
  10. Modal split containers per jaar
  11. Aantal ritten wegvervoer per jaar
  12. Aantal treinen spoorvervoer per jaar
  13. Aantal binnenvaartreizen per jaar

# A1. Omvang wegvervoer per jaar

## ● Toelichting

- De omvang van het wegvervoer in ons land bestaat uit de 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). Wegvervoer door Nederlandse ondernemingen is verdeeld over eigen vervoer (door o.a.) verladers en beroepsvervoer. Dit wegvervoer kan worden uitgesplitst naar Goederengroep (NSTR-1) en provincie.

## ● Inhoud

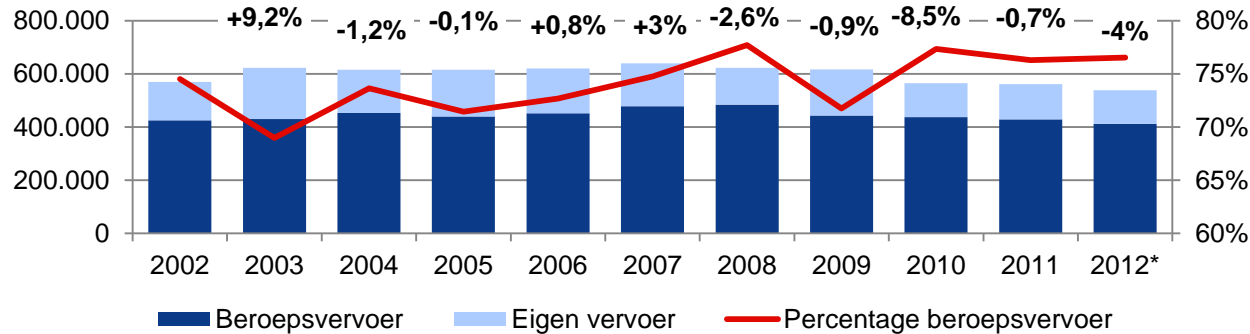
- Het wegvervoer per jaar wordt gemeten per 1.000 ton. Het wegvervoer per provincie is gebaseerd op het totale geladen en geloste gewicht per provincie. Dit levert wel dubbeltellingen op per provincie, als laden en lossen in dezelfde provincie plaatsvindt. Door de wijze van registratie is het niet mogelijk 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 beschikbaar. De verdeling van dit volume naar provincie en naar NSTR goederengroep is vanaf 2010 inzichtelijk. Voor 2013 en 2014 waren er nog geen cijfers beschikbaar.

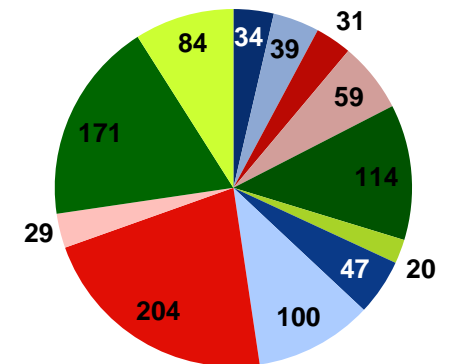
## Vervoerd volume door beroeps- en eigen vervoer in Nederland

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



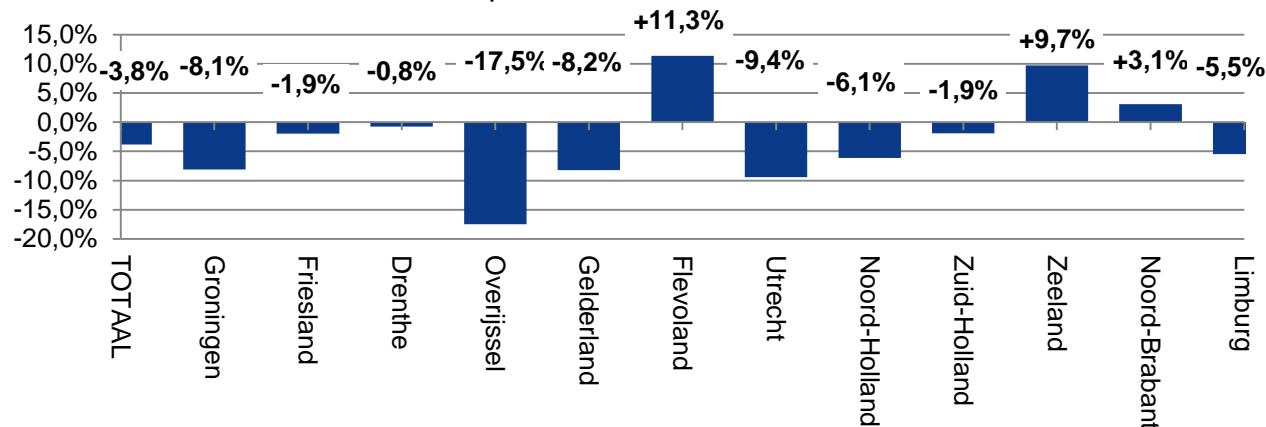
## Totaal geladen/gelost volume per provincie 2012

Volume x miljoen ton, bron: CBS 2014



## Toe/afname geladen/gelost volume per provincie 2011-2012

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



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





## Volume wegvervoer NL ondernemingen 2002-2012, Wegvervoer naar NSTR goederengroep 2011-2012

Jaar	Totaal gewicht	Jaarlijkse toe/afname	Beroepsvervoer	Eigen vervoer
2002	569.825		424.625	145.200
2003	622.322	9,21%	429.274	193.048
2004	614.860	-1,20%	452.782	162.078
2005	615.798	0,15%	439.993	175.805
2006	620.498	0,76%	450.875	169.623
2007	638.902	2,97%	477.671	161.231
2008	622.601	-2,55%	483.847	138.754
2009	616.915	-0,91%	442.618	174.297
2010	564.790	-8,45%	436.860	127.929
2011	560.998	-0,67%	428.032	132.966
2012*	538.418	-4,02%	412.078	126.340

Volume x 1.000 ton

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

Bron: CBS 2014

Wegvervoer naar NSTR-groep	2011	2012	% 2011-2012
<b>TOTAAL</b>	<b>560.999</b>	<b>538.416</b>	<b>-4,0%</b>
- NSTR 0: landbouwproducten; levende dieren	55.104	56.144	1,9%
- NSTR 1: voedingsproducten; veevoeder	104.818	107.665	2,7%
- NSTR 2: vaste brandstoffen	1.154	1.717	48,8%
- NSTR 3: aardolie en aardolieproducten	21.199	17.160	-19,1%
- NSTR 4: Ertsen en metaalresiduen	4.611	4.208	-8,7%
- NSTR 5: Metalen en halffabrikaten	17.899	16.218	-9,4%
- NSTR 6: Ruwe mineralen: bouwmaterialen	119.933	110.899	-7,5%
- NSTR 7: Meststoffen	19.691	22.349	13,5%
- NSTR 8: Chemische producten	68.619	59.998	-12,6%
- NSTR 9: Ov. Goederen en fabrikaten	147.971	142.058	-4,0%

Volume x 1.000 ton

Noot: NI en buitenlandse ondernemingen

Bron: CBS 2014

# Omvang wegvervoer totaal en naar provincies tussen 2010-2012 (x miljoen tonnen)



	Totaal geladen en gelost volume in miljoen ton totaal en naar provincie			
Provincie	2010	2011	2012	Procentuele toe/afname 2011-2012
<b>TOTAAL</b>	976,3	969,3	932,1	-3,8%
<b>Groningen</b>	41,6	36,9	33,9	-8,1%
<b>Friesland</b>	39,7	39,8	39,0	-1,9%
<b>Drenthe</b>	34,3	30,9	30,7	-0,8%
<b>Overijssel</b>	69,0	71,6	59,1	-17,5%
<b>Gelderland</b>	118,6	124,6	114,3	-8,2%
<b>Flevoland</b>	21,1	18,2	20,3	11,3%
<b>Utrecht</b>	50,7	52,2	47,3	-9,4%
<b>Noord-Holland</b>	109,7	106,0	99,5	-6,1%
<b>Zuid-Holland</b>	210,6	208,2	204,3	-1,9%
<b>Zeeland</b>	31,2	26,4	29,0	9,7%
<b>Noord-Brabant</b>	167,1	165,7	170,8	3,1%
<b>Limburg</b>	82,7	88,7	83,9	-5,5%

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.



# Conclusies A1. Omvang wegvervoer per jaar

- Het vervoerde gewicht door het Nederlandse beroeps- en eigen vervoer over de weg daalt sinds 2009. 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.
- Voor 2012 zijn er grote verschillen zichtbaar in de ontwikkeling van geladen en gelost volume in het wegvervoer per provincie.
  - Noord-Brabant (3%), Zeeland (10%) en Flevoland (11%) kenden tussen 2011 en 2012 een (procentuele) groei van het wegvervoervolume, terwijl het totale volume wegvervoer in heel Nederland daalde met bijna 4%. Het wegvervoer daalde het meest in Overijssel met ruim 17%.
  - Er zijn grote verschillen in ontwikkeling van het volume wegvervoer 2012 tussen sectoren. In de periode 2010-2011 daalde het volume aan wegvervoer vooral in conjunctuur gevoelige sectoren als ertsen, brandstoffen en aardolie(producten). Een reden is dat bedrijven door de crisis minder energie verbruikten. Het binnenlands vervoer daalde in deze periode met 1,3%, terwijl het internationaal vervoer met 0,1% toenam.

Noot: De volumes per provincie betreft het totale geladen en geloste volume incl. dat van buitenlandse ondernemingen. Het geladen en geloste volume wordt hierin beide meegeteld, dus het totale volume is hoger omdat 1 rit in een provincie zowel een lading als lossing kan omvatten.

## 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 extra inzicht gegeven in de deelmarkt intermodaal vervoer, uitgedrukt in TEU.

### ● Bronnen

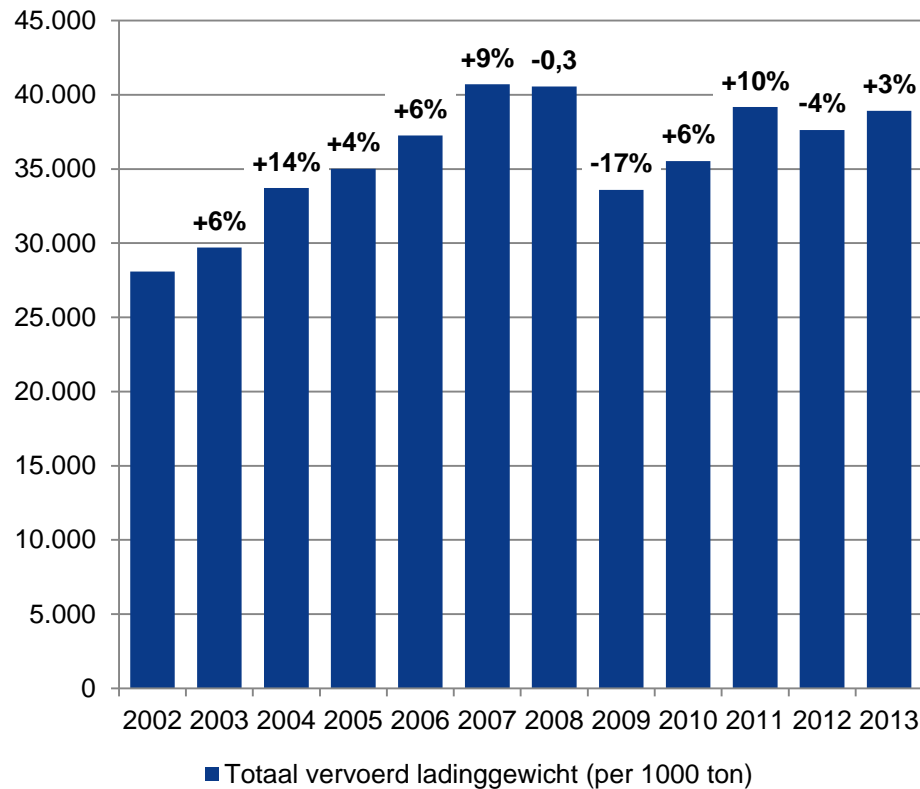
- Er is gebruik gemaakt van databronnen van CBS, zowel via Statline als maatwerk. Vervoerde spoorvolumes wordt in deze monitor in een langere tijdreeks gegeven, terwijl specifiek inzicht in af- en aanvoer van containers vanaf 2009 gegeven wordt.



# Omvang goederenvervoer per spoor per jaar

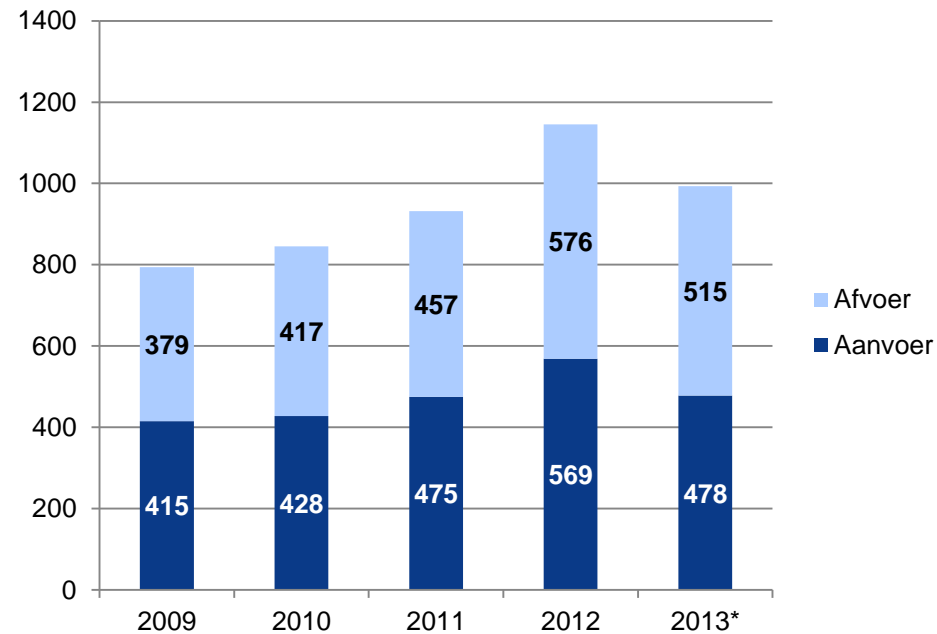
## Totaal vervoerd ladinggewicht

x 1.000 tonnen, bron: CBS 2014



## Vervoerde intermodale eenheden

x 1.000 TEU, bron: CBS 2014



## Omvang goederenvervoer per spoor per jaar

Totaal vervoerd ladinggewicht		
Jaar	Volume (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%

Bron: CBS 2014

Vervoerde containers in 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%

Bron: CBS 2014

## Conclusies A2. Omvang spoorvervoer per jaar

- De omvang van het goederenvervoer van 2002 tot 2008 toe van 28 naar ruim 40 miljoen ton, maar in 2009 was er een grote dip naar 33,5 miljoen ton (-17%). In de jaren tot 2013 is er grotendeels herstel opgetreden, maar het niveau van voor de economische dip is met bijna 39 miljoen ton in 2013 nog niet bereikt. De groei sinds 2009 wordt mede gefaciliteerd door de Betuweroute.
- Voor het containervervoer geldt dat de export van containers sterker gestegen is dan de import (namelijk 36% vs. 15% in 2009 vs. 2013). Dit heeft deels te maken met de groei van de containeroverslag in Rotterdam, en de grotere ladingpakketten die naar Europa vervoerd worden. Rotterdam kent een grotere uitgaande dan inkomende containerstroom, mede door de Betuweroute. In 2013 is er echter een daling opgetreden in het goederenspoorvolume, dit heeft mogelijk te maken met lastige specifieke marktomstandigheden t.o.v. andere modaliteiten in dat jaar.
- Tevens zijn er verschillen in groei van deelmarkten in de laatste jaren. Vooral steenkool, bruinkool en ruwe aardolie werd meer via spoor vervoerd Dit kan mogelijk worden verklaard door de lage steenkool- en bruinkoolprijzen voor energieproducten, en de Energiewende in Duitsland.

## A3. Omvang binnenvaartvervoer per jaar

### ● Toelichting

- Het binnenvaartvervoer in Nederland betreft zowel nationaal als internationaal spoorvervoer. Ruim de helft van het binnenvaart vervoer is nationaal. De binnenvaartmarkt in twee deelmarkten, met vaak aparte 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 stromen: binnenlands vervoer, aanvoer, afvoer en doorvoer.

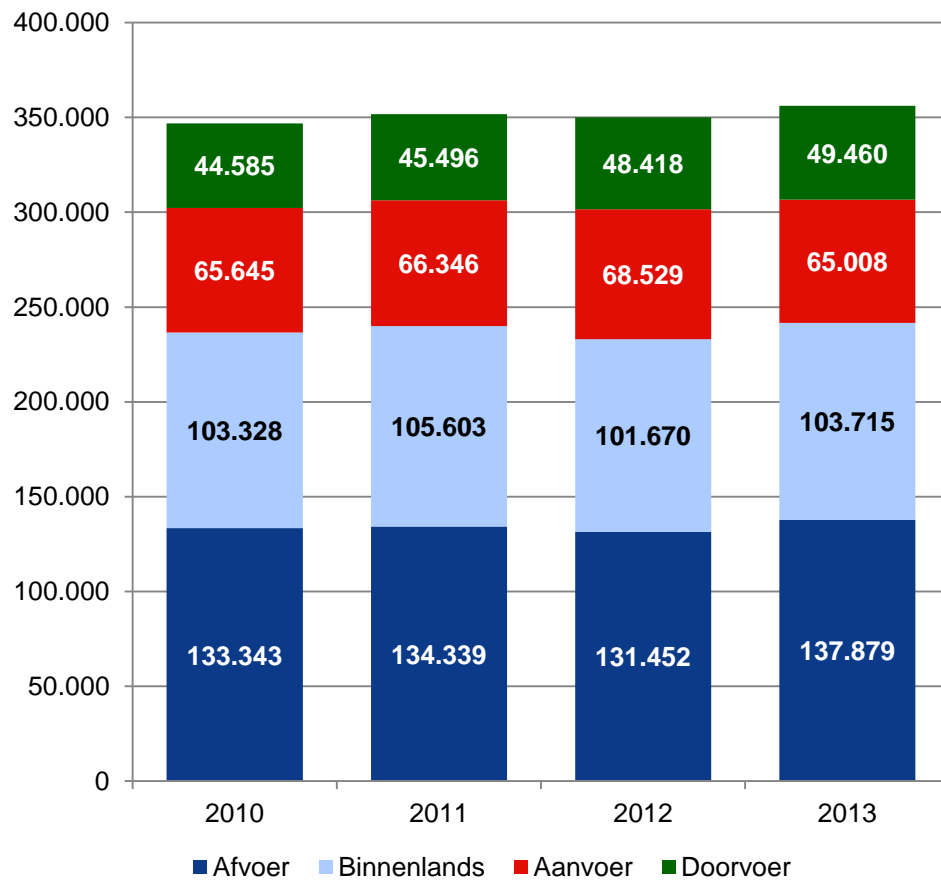
### ● Bronnen

- Er is gebruik gemaakt van databronnen van Rijkswaterstaat en CBS, zowel via Statline als via maatwerk. Cijfers zijn jaarlijks beschikbaar, en in deze Monitor wordt 2010 t/m 2013. Er zitten enkele witte vlekken in de registratie, dit vanwege de vertrouwelijkheid van data.

# Omvang binnenvaartvervoer per jaar, totaal en TEU

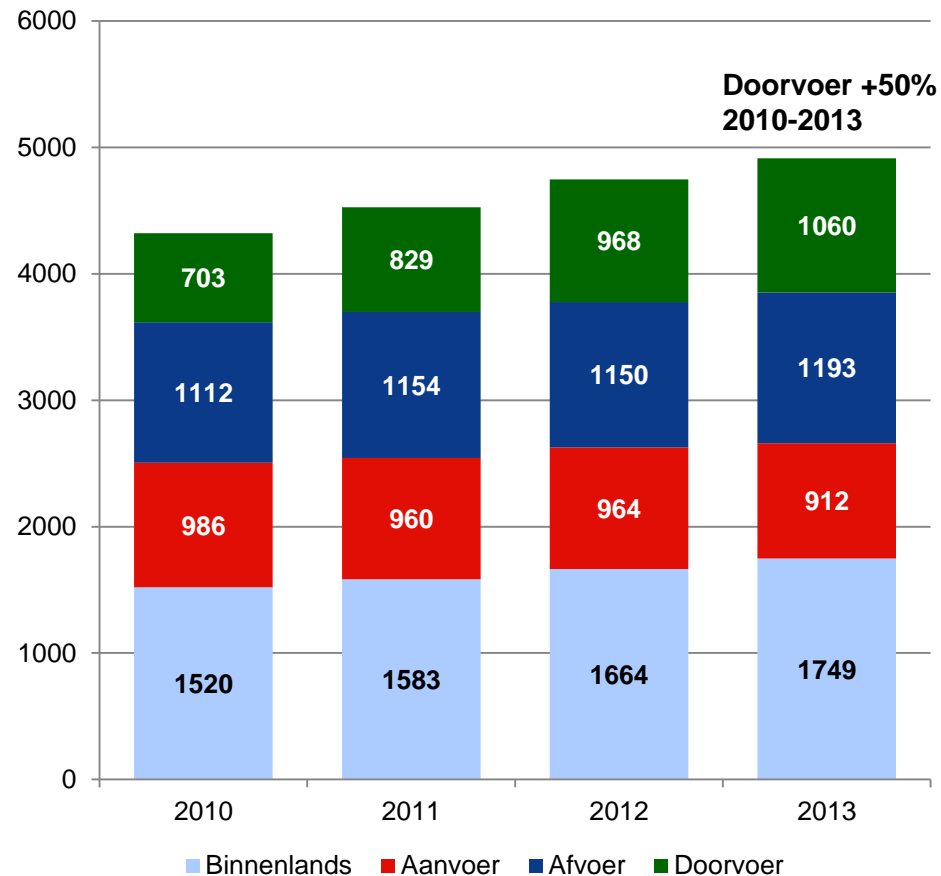
## Vervoerd ladinggewicht

x 1.000 ton, bron CBS 2014



## Vervoerde containers

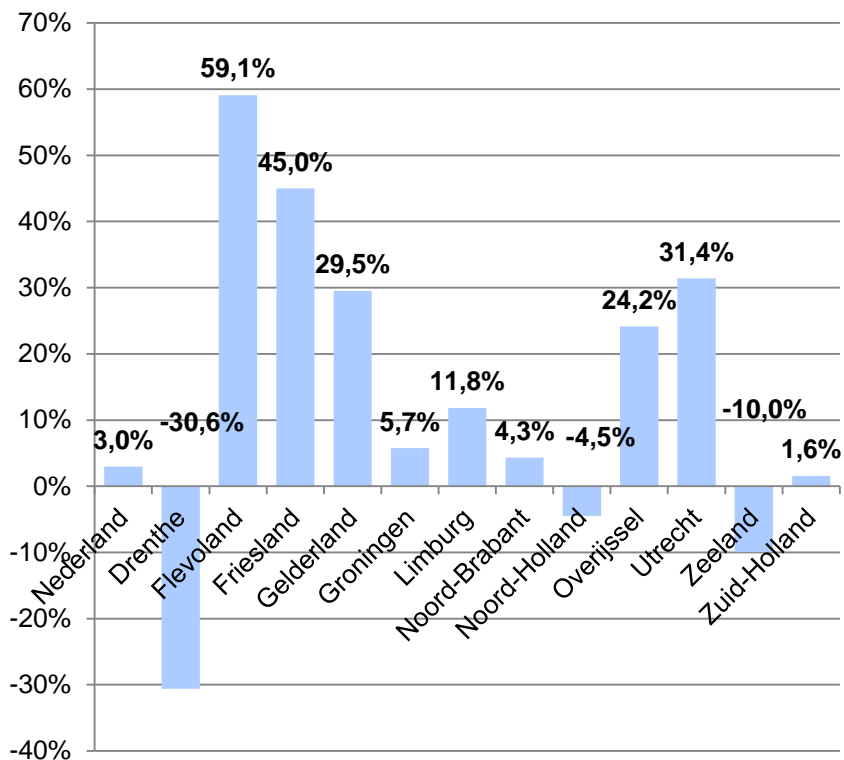
x 1.000 TEU, bron: CBS 2014



## Omvang binnenvaart per jaar

### Procentuele toe/afname geladen en geloste zeecontainers per provincie

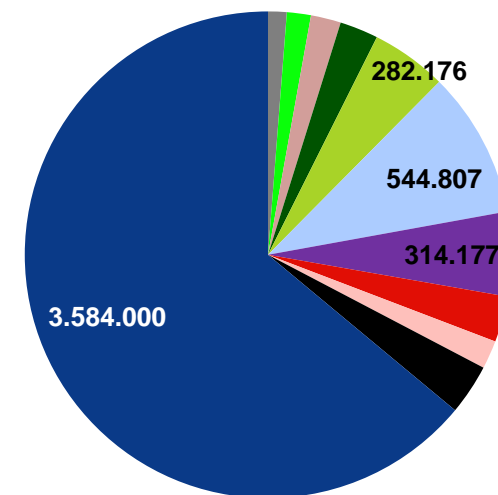
in 2013 t.o.v. 2012, bron CBS 2014



■ Procentuele toe/afname van geladen en geloste zeecontainers in 2013 t.o.v. 2012

### Volume geladen en geloste zeecontainers naar provincie 2013

bron CBS 2014



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



## Omvang binnenvaart per jaar

	Vervoerd ladinggewicht in 1000 ton					Vervoerde containers in 1000 TEU				
	2010	2011	2012	2013	% 2010-2013	2010	2011	2012	2013	% 2010-2013
<b>Totaal</b>	346.901	351.783	350.069	356.062	2,6%	4.321	4.527	4.745	4.914	13,7%
<b>Binnenlands</b>	103.328	105.603	101.670	103.715	0,4%	1.520	1.583	1.664	1.749	15,1%
<b>Aanvoer</b>	65.645	66.346	68.529	65.008	-1,0%	986	960	964	912	-7,5%
<b>Afvoer</b>	133.343	134.339	131.452	137.879	3,4%	1.112	1.154	1.150	1.193	7,3%
<b>Doorvoer</b>	44.585	45.496	48.418	49.460	10,9%	703	829	968	1.060	50,8%

Bron: CBS 2014

## Omvang binnenvaart per provincie per jaar

Provincie	Totaal geladen en geloste gewicht (in tonnen)				Totaal geladen en geloste zeecontainers (in TEU)			
	2011	2012	2013	% 2011-2013	2011	2012	2013	% 2011-2013
<b>NEDERLAND</b>	411.934.449	403.353.732	408.752.373	<b>-0,8%</b>	5.281.527	5.441.864	5.602.824	<b>6,1%</b>
<b>Drenthe</b>	2.761.664	3.047.254	2.754.534	<b>-0,3%</b>	89.116	99.782	69.234	<b>-22,3%</b>
<b>Flevoland</b>	6.781.072	6.131.531	8.995.009	<b>32,6%</b>	303	132	210	<b>-30,7%</b>
<b>Friesland</b>	6.840.273	7.249.888	7.389.245	<b>8,0%</b>	49.368	61.557	89.267	<b>80,8%</b>
<b>Gelderland</b>	21.255.523	20.095.697	17.805.110	<b>-16,2%</b>	104.855	86.470	111.990	<b>6,8%</b>
<b>Groningen</b>	9.408.684	9.110.349	9.844.806	<b>4,6%</b>	114.033	135.506	143.294	<b>25,7%</b>
<b>Limburg</b>	25.643.727	22.694.318	23.302.237	<b>-9,1%</b>	261.673	252.304	282.176	<b>7,8%</b>
<b>Noord-Brabant</b>	40.195.081	36.895.660	35.077.415	<b>-12,7%</b>	575.935	522.237	544.807	<b>-5,4%</b>
<b>Noord-Holland</b>	68.573.010	70.488.286	72.128.896	<b>5,2%</b>	342.277	328.969	314.177	<b>-8,2%</b>
<b>Overijssel</b>	13.120.249	11.996.363	12.995.343	<b>-1,0%</b>	131.834	137.310	170.471	<b>29,3%</b>
<b>Utrecht</b>	11.050.883	9.874.484	9.346.510	<b>-15,4%</b>	106.993	80.170	105.336	<b>-1,5%</b>
<b>Zeeland</b>	35.502.496	36.728.421	36.908.897	<b>4,0%</b>	162.352	208.681	187.862	<b>15,7%</b>
<b>Zuid-Holland</b>	170.801.787	169.041.481	172.204.371	<b>0,8%</b>	3.342.788	3.528.746	3.584.000	<b>7,2%</b>

Bron: CBS 2014

## Conclusies A3. Omvang binnenvaart per jaar

- In Nederland is het totaal vervoerde volume in binnenvaart in 2010 t/m 2013 vrijwel gelijk gebleven. Over de periode 2010 t/m 2013 is er 2,6% groei geweest, dit is 0,9% per jaar.
- Daarnaast is er in de deelmarkt intermodaal/containers de laatste jaren wel een grotere stijging geweest zichtbaar: namelijk bijna 14% in 4 jaar. Dit is 3,5% per jaar.
- In het marktsegment containers geldt dat vooral de doorvoer sterk gestegen is (+50% groei). Verklaring is de toename van binnenvaart tussen België en Duitsland via Nederland. Verder is de aanvoer naar Nederland gedaald met ruim 7%, en de afvoer gestegen met 7%.
- Per provincie verschilt het (relatieve) gebruik van de binnenvaart in de laatste jaren. In Noord-Holland was er een 5% stijging van het vervoerde volume, terwijl er in Noord-Brabant een 23% daling was. Bijna 2/3<sup>de</sup> van het aantal containers wordt in Zuid-Holland overgeslagen, dit komt door de aan- en afvoer naar de zeehaven Rotterdam. Opvallend is dat het aantal geladen/geloste containers in Zuid-Holland in 2013 t.o.v. 2012 minder dan het landelijk gemiddelde stijgt, nl. 1,6% ten opzichte van 3% landelijk.

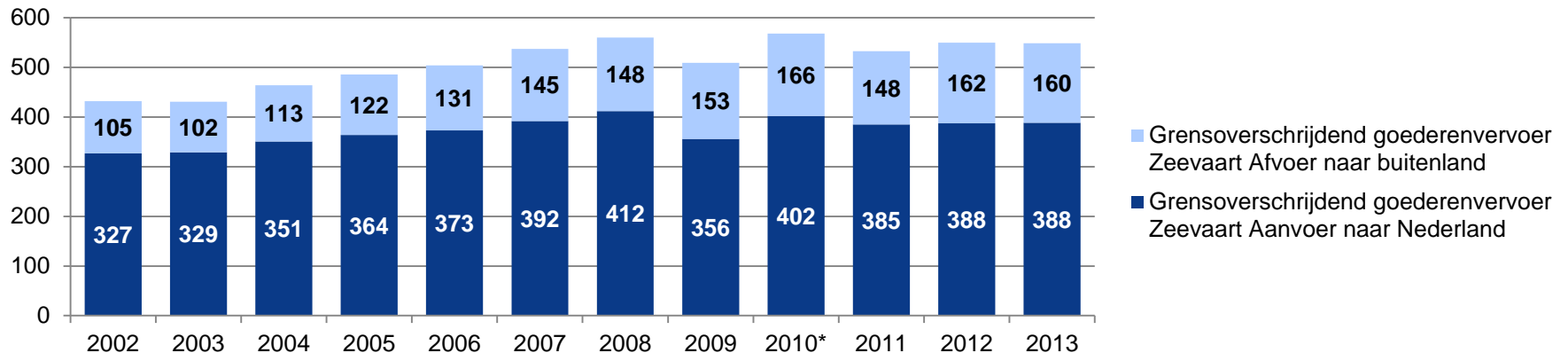
## A4. Omvang zeevaart per jaar

- 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 Amsterdam/Noordzeekanaalgebied, Rotterdam-Rijnmond (incl. Dordrecht), Zeeland Seaports (Vlissingen en Terneuzen), Moerdijk en Groningen Seaports (Delfzijl en Eemshaven).
- Inhoud
  - De zeevaart overslag wordt gemeten in miljoen ton, verdeeld naar zeehaven. 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 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 is t/m 2010 gebruik gemaakt van CBS Statline. Vanaf 2011 en voor het bepalen van de omvang naar verschijningsvorm is gebruik gemaakt van CBS Maatwerk.

## Omvang zeevaart per jaar (Nederland)

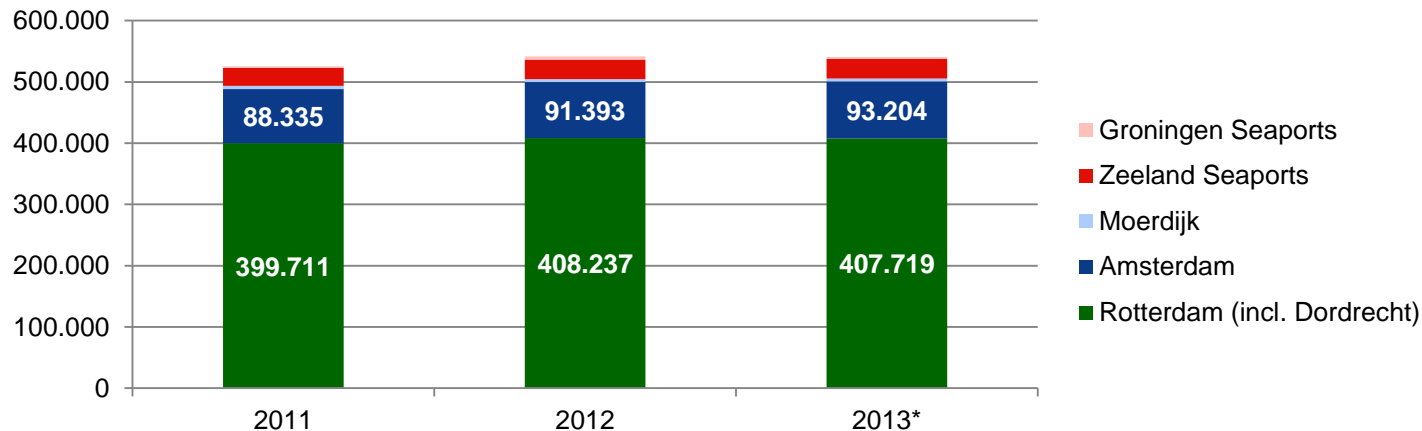
### Overslagvolume NL Zeehavens

x miljoen tonnen, bron: CBS 2014



### Totaal volume zeevaart top 5 zeehavens

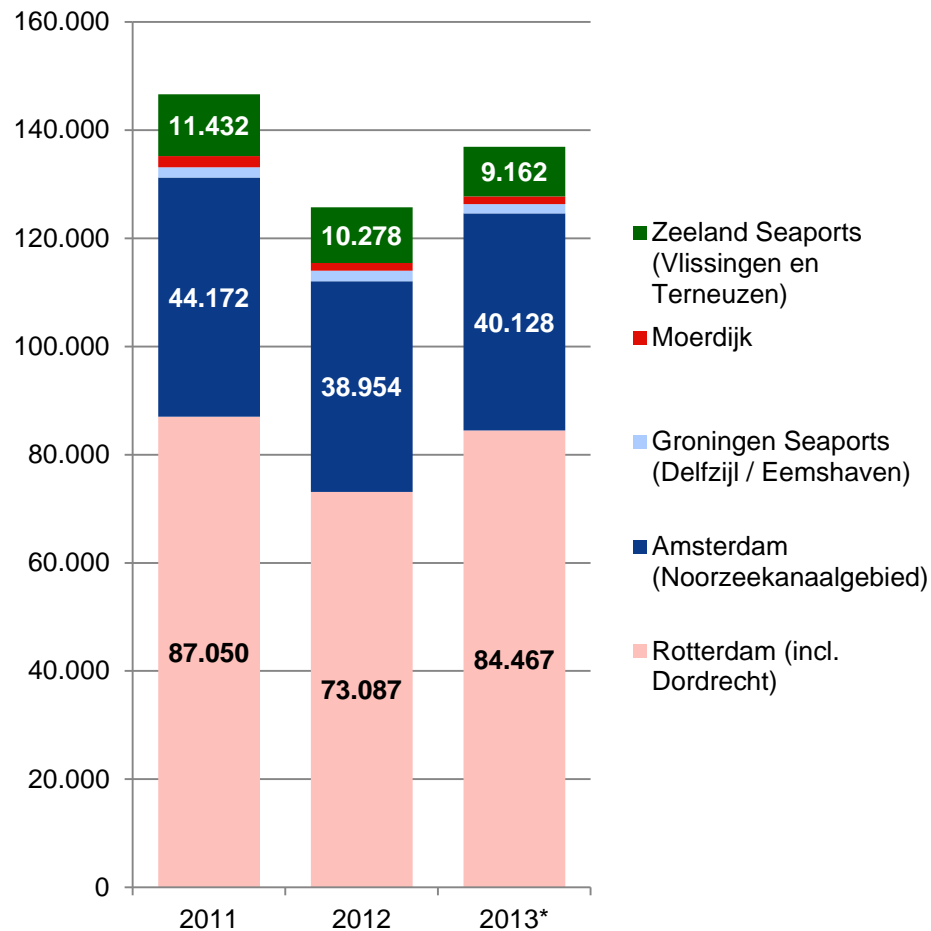
X1 .000 ton, o.b.v. bruto-gewicht bron: CBS 2014



# Overslag zeevaart per jaar (top-5 zeehavenregio's)

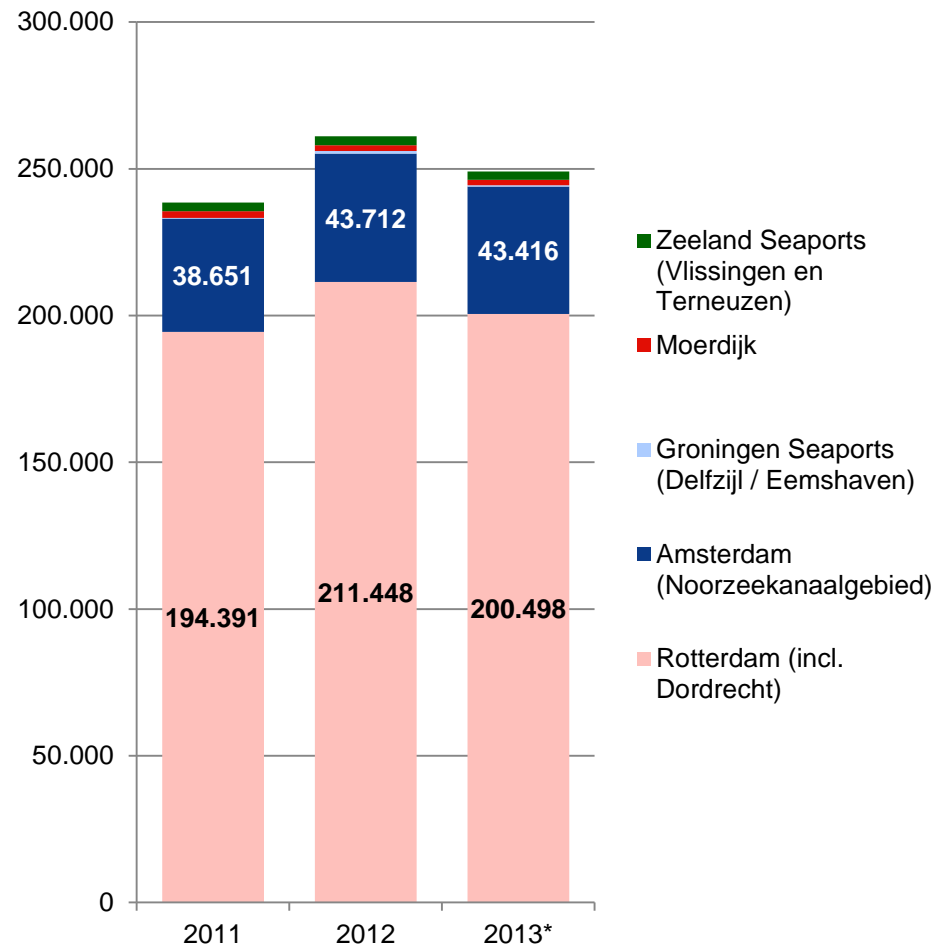
## Aan en afvoer Droge bulk

Vijf zeehavens, x 1.000 ton, bron: CBS 2014



## Aan en afvoer Natte bulk

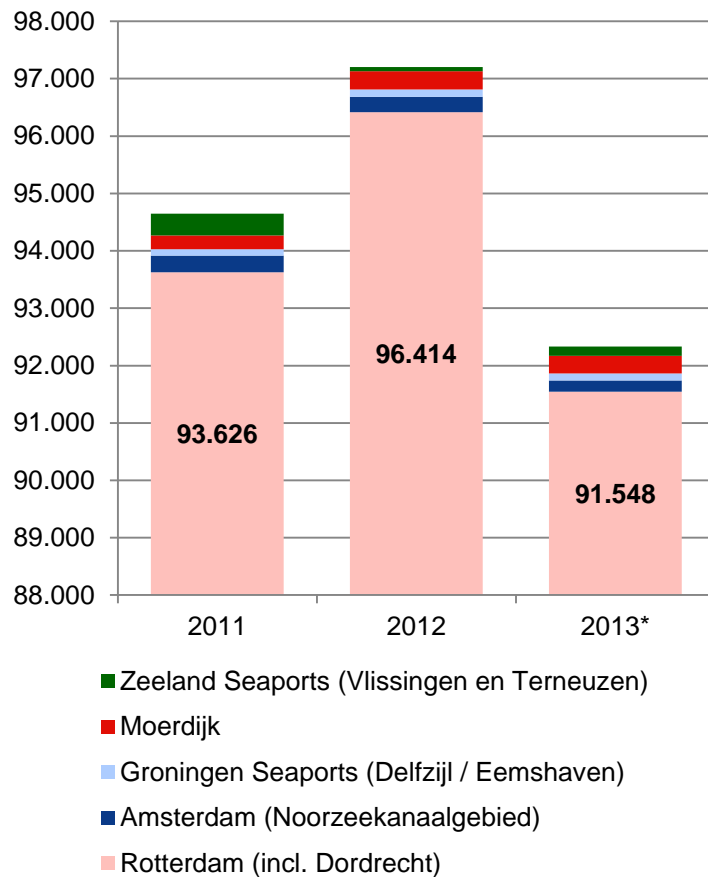
Vijf zeehavens, x 1.000 ton, bron: CBS 2014



# Overslag zeevaart per jaar (Top 5 zeehavens)

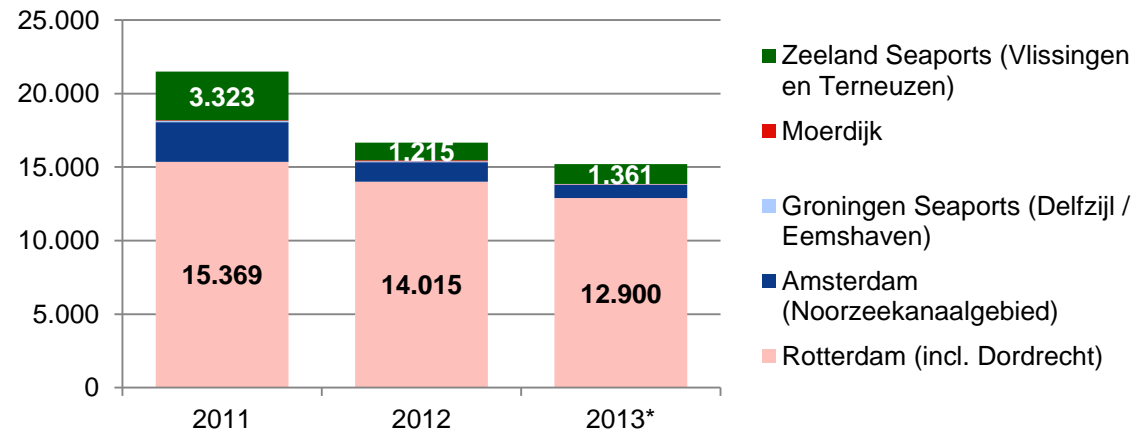
## Aan en afvoer Containers

Vijf zeehavens x 1.000 ton, bron: CBS 2014



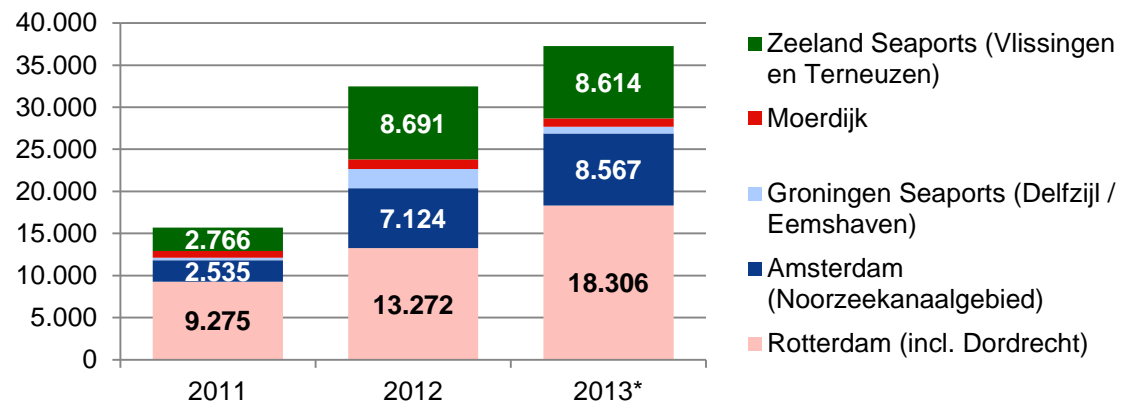
## Aan en afvoer Roro-eenheden

Vijf zeehavens x 1.000 ton, bron: CBS 2014



## Aan en afvoer stukgoed en ov. goed.

Vijf zeehavens x 1.000 ton, bron: CBS 2014





## Omvang zeevaart

	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	533	385	148
2012	550	388	162
2013*	548	388	160

Bron: CBS 2014

	Overslagvolume Zeevaart top 5 Zeehavens x 1/000 ton		
	2011	2012	2013
Rotterdam incl. Dordrecht	399.711	408.237	407.719
Amsterdam (Noordzeekanaalgebied)	88.335	91.393	93.204
Zeeland Seaports (Vlissingen en Terneuzen)	29.450	31.782	31.766
Moerdijk	5.371	4.909	4.603
Groningen Seaports (Delfzijl en Eemshaven)	2.697	5.307	3.150

Bron: CBS 2014

Aan en afvoer	Totaal			Droge bulk			Natte Bulk			Container			Roro-eenheid			Stukgoed/Overig		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
X 1.000 ton																		
Rotterdam	399711	408237	407719	87.050	73.087	84.467	194391	211448	200498	93626	96414	91548	15369	14015	12900	9275	13272	18306
Amsterdam	88.335	91.393	93.204	44.172	38.954	40.128	38.651	43.712	43.416	289	271	192	2.689	1.332	901	2.535	7.124	8.567
Groningen Seaports	2.697	5.307	3.150	1.926	1.988	1.747	269	868	432	113	130	122	80	66	29	309	2.254	820
Moerdijk	5.371	4.909	4.603	2.078	1.425	1.425	2.205	1.985	1.874	240	315	308	43	45	20	805	1.139	975
Zeeland Seaports	29.450	31.782	31.766	11.432	10.278	9.162	11.547	11.526	12.468	381	72	161	3.323	1.215	1.361	2.766	8.691	8.614

Bron: CBS 2014



## Conclusies A4. Omvang Zeevaart per jaar

- Tussen 2002-2013 is de export vanuit de havens sterk gestegen (+52%), terwijl de import (+18%) minder is gegroeid. Dit verminderde de onbalans, want ongeveer 70% is aanvoer (naar NL) en 30% afvoer (naar buitenland). Het belang van de afvoer voor de Nederlandse Zeehavens nam dus toe.
- De groei in landelijke overslag liet in de periode 2011-2013 een wisselend beeld zien. Het Noordzeekanaalgebied liet procentueel de grootste stijging (3% en 2%) zien.
- De stijging van 8 miljoen ton in het Rotterdamse overslagvolume tussen 2011 en 2013 in wordt vooral verklaard door een toename van de overslag van natte bulk (+6 miljoen ton) en stukgoed/overig (+9 miljoen ton). De overslag bij de overige verschijningsvormen nam af.
- De toename van overslag van 5 miljoen ton in het NZKG in 2011-2013 komt eveneens door een stijging van overslag van natte bulk (+5 miljoen ton) en stukgoed/overig (+6 miljoen ton). De overslag bij de overige verschijningsvormen dalen ook in Amsterdam.
- Deze conclusies zijn gebaseerd op de gegevens van het CBS. Opgemerkt dient te worden dat de zeehavens gewoonlijk zelf voor berekening van het overslagvolume de bruto-plus gewichten publiceren. De bruto-plus gewichten zijn ca. 6% tot 8% hoger dan de brutogewichten die het CBS publiceert. Vanaf 2014 zal de overslag in zeehavens door CBS de cijfers in zowel bruto- als bruto-plus gewichten gepubliceerd worden.

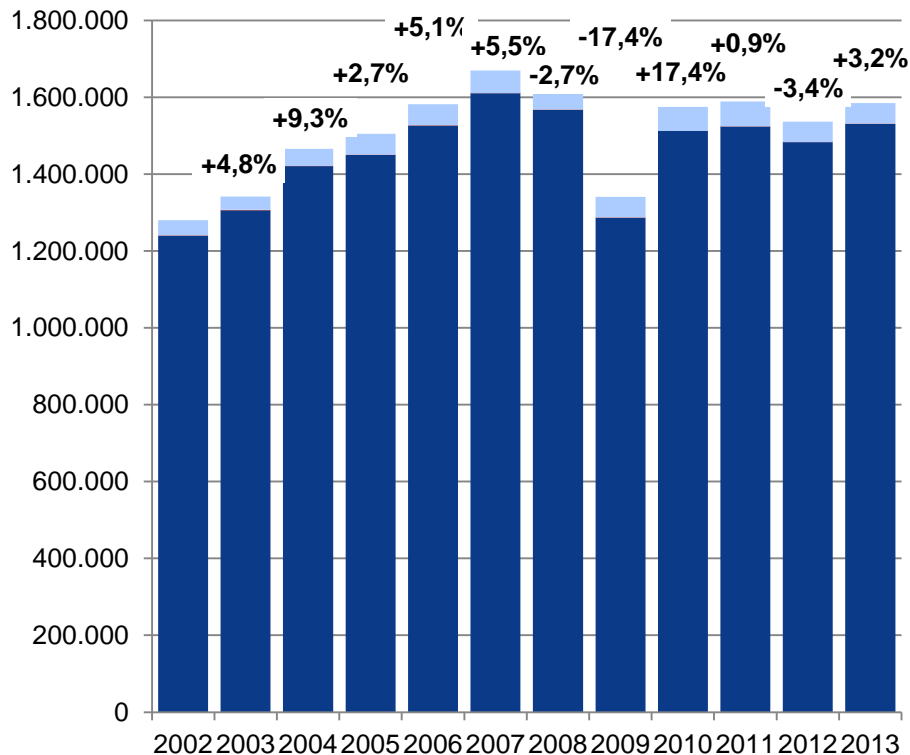
## A5. Omvang luchtvaart per jaar

- Toelichting
  - De luchtvaart betreft de aan- en afvoer 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 van 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, dit volume is niet meegerekend.
  - Het goederenvervoer per luchtvaart is per definitie 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 Schiphol.
- Bronnen
  - Er is gebruik gemaakt van databronnen van CBS, via Statline. Cijfers zijn jaarlijks beschikbaar vanaf 2002 t/m 2013.

# Omvang luchtvaart per jaar (Nederland)

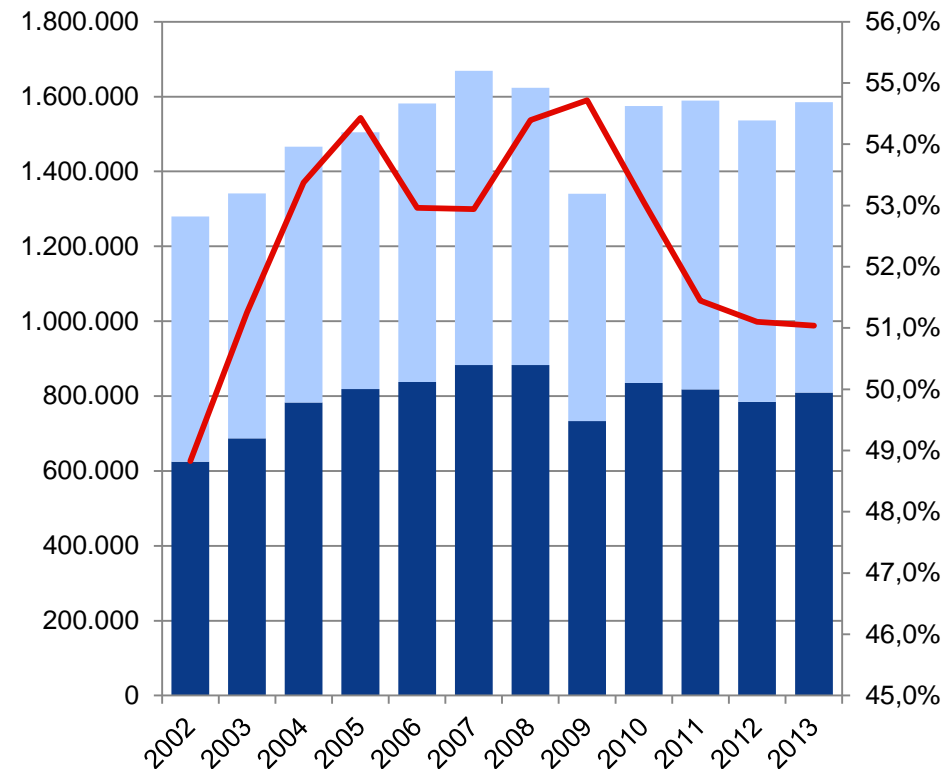
## Totaal Goederenvervoer per luchthaven

x tonnen, bron: CBS 2014



## Overslagvolume NL geladen en gelost volume

x tonnen, bron: CBS 2014



- Amsterdam Airport Schiphol
- Eindhoven Airport
- Groningen Airport Eelde
- Rotterdam The Hague Airport
- Maastricht Aachen Airport

- Totaal Geloste lading
- Totaal Geladen lading
- % geloste goederen



## Omvang luchtvaart per jaar (Nederland)

	Totale omvang goederenvervoer via luchthavens van nationaal belang (x tonnen)											
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Amsterdam-Schiphol</b>	1.239.900	1.306.155	1.421.115	1.449.855	1.526.552	1.610.282	1.567.712	1.286.369	1.512.251	1.523.803	1.483.446	1.531.086
<b>Rotterdam</b>	285	229	43	17	15	18	15	5	21	47	46	54
<b>Eindhoven</b>	511	649	674	605	571	473	663	1.031	351	0	-	-
<b>Maastricht</b>	39.477	34.255	44.221	54.569	54.152	57.898	55.383	53.351	61.975	65.402	52.562	54.029
<b>Groningen</b>	-	-	-	-	16	2	6	0	0	0	1	0

Bron: CBS 2014

Jaar	Totale omvang NL (x tonnen)			
	Totaal goederenvervoer	Totaal geloste goederen	Totaal geladen goederen	% geloste goederen
<b>2002</b>	1.280.173	625.065	655.108	48,8%
<b>2003</b>	1.341.288	687.481	653.808	51,3%
<b>2004</b>	1.466.053	782.511	683.541	53,4%
<b>2005</b>	1.505.046	819.223	685.823	54,4%
<b>2006</b>	1.581.305	837.508	743.796	53,0%
<b>2007</b>	1.668.673	883.374	785.299	52,9%
<b>2008</b>	1.623.778	883.230	740.548	54,4%
<b>2009</b>	1.340.756	733.638	607.117	54,7%
<b>2010</b>	1.574.598	835.426	739.172	53,1%
<b>2011</b>	1.589.253	817.634	771.619	51,4%
<b>2012</b>	1.536.055	784.910	751.146	51,1%
<b>2013</b>	1.585.170	809.063	776.107	51,0%

Bron: CBS 2014

## Conclusies A5. Luchtvaart per jaar

- Vrijwel alle goederenvervoer via de lucht gaat via Schiphol, in totaal 97%.
- De overige 3% aan overslag wordt voor het overgrote deel op luchthaven Maastricht afgehandeld. Door de jaren heen hebben andere luchthavens (Eindhoven, Groningen) een beperkte hoeveelheid lading overgeslagen. Rotterdam/Den Haag sloeg in 2013 nog 45 ton aan goederen over.
- De luchtvaart kende in het crisisjaar 2009 een forse daling van het vervoerd gewicht in Nederland, maar dit volume herstelde zich voor een groot deel al in 2010. De overslagcijfers na 2010 zijn stabiel, maar het overslagvolume van voor de crisis in 2009 is nog niet bereikt. De groei in luchtvracht overslag zoals voor 2008 worden de laatste jaren niet meer gerealiseerd.
- De hoeveelheid geladen en geloste luchtvrachtlading in Nederland is ongeveer in balans, waarbij er iets meer wordt gelost/geïmporteerd dan geladen/geëxporteerd.

## A6. Omvang Buisleidingenvervoer jaar

### ● 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). Voor deze Monitor is ervoor gekozen om alleen specifieke productstromen via buisleiding op te nemen, mede omdat het CBS bij het jaarlijks verzamelen van data 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

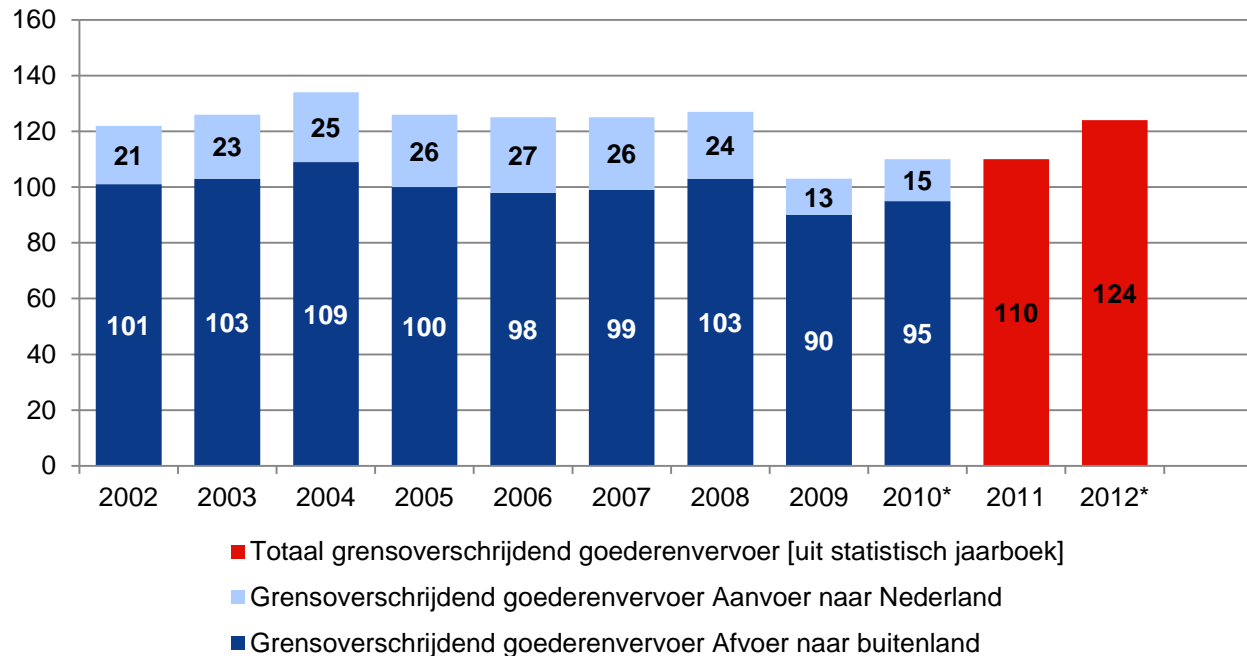
- Er is gebruik gemaakt van databronnen van CBS, via Statline en het Statistisch Jaarboek. Voor de internationale aan en afvoer zijn cijfers vanaf 2002 t/m 2010 beschikbaar. Om dit aan te vullen zijn voor 2011 en 2012 de totaal volumes (aan- en afvoer samen) als voorlopige cijfers erbij vermeld.



## Omvang Buisleidingenvervoer per jaar (Nederland)

### Volume buisleidingvervoer grensoverschrijdend

x miljoen ton, bron: CBS 2014





## Omvang Buisleidingenvervoer per jaar (Tabel)

<b>Buisleidingvervoer grensoverschrijdend aardolie, aardolieproducten en gassen, in miljoen ton</b>				
	<b>Totaal</b>	<b>Aanvoer naar Nederland</b>	<b>Afvoer naar buitenland</b>	<b>Totaal grensoverschrijdend goederenvervoer [uit statistisch jaarboek]</b>
<b>2002</b>	121	21	101	
<b>2003</b>	126	23	103	
<b>2004</b>	133	25	109	
<b>2005</b>	126	26	100	
<b>2006</b>	125	27	98	
<b>2007</b>	125	26	99	
<b>2008</b>	127	24	103	
<b>2009</b>	103	13	90	
<b>2010*</b>	110	15	95	
<b>2011</b>	110			110
<b>2012*</b>	124			124

Bron: CBS 2014



## Conclusies A6. Buisleidingenvervoer per jaar

- 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 124 miljoen ton in 2013.
- De afvoer van aardolie, aardolieproducten en gassen naar het buitenland is ca. driekwart van het volume. De reden is dat in vooral Rotterdam veel aardolie wordt aangevoerd en aardolieproducten en gassen worden geproduceerd, die vervolgen 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 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.

## A7. Aandeel vervoer over TEN-T Corridors

- Toelichting
  - Het Europese TEN-T netwerk omvat alle strategische infrastructurele corridors in Europa. De omvang van het vervoer over delen van deze TEN-T Corridors is onlangs in kaart gebracht voor Nederland, België en Frankrijk. Voor Nederland zijn 3 corridors van belang: Rhine Alpine (Benelux naar Zwitserland en Italië), Iberian (Benelux naar Spanje en Portugal) en Central (Benelux naar Duitsland, Denemarken, Polen, Tsjechië en Oostenrijk). Het vervoer op deze corridors is vergeleken met het onderlinge internationale vervoer tussen de 3 landen NL, BE en FR.
- Inhoud
  - De omvang van het vervoer is gemeten in tonnen voor het jaar 2012. De focus lag op het internationale vervoer tussen de 3 landen onderling versus het vervoer over de drie eigen gedefinieerde corridors van en naar de andere genoemde corridorlanden. Het vervoer naar overige landen is verder niet in beschouwing genomen.
- Bronnen
  - Er is gebruik gemaakt van de conceptrapportage 'NSMED Core Network Corridor' draft final report van Oktober 2014. De gebruikte basisdata (tabel 53) zijn afkomstig van Eurostat en Comtex.

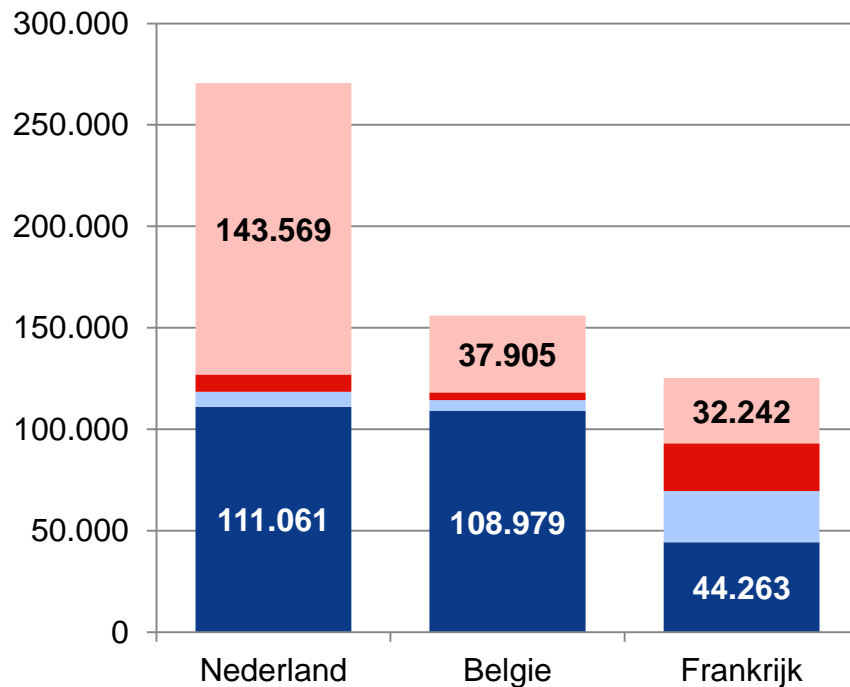


## Aandeel in vervoer over TEN-T Transportassen

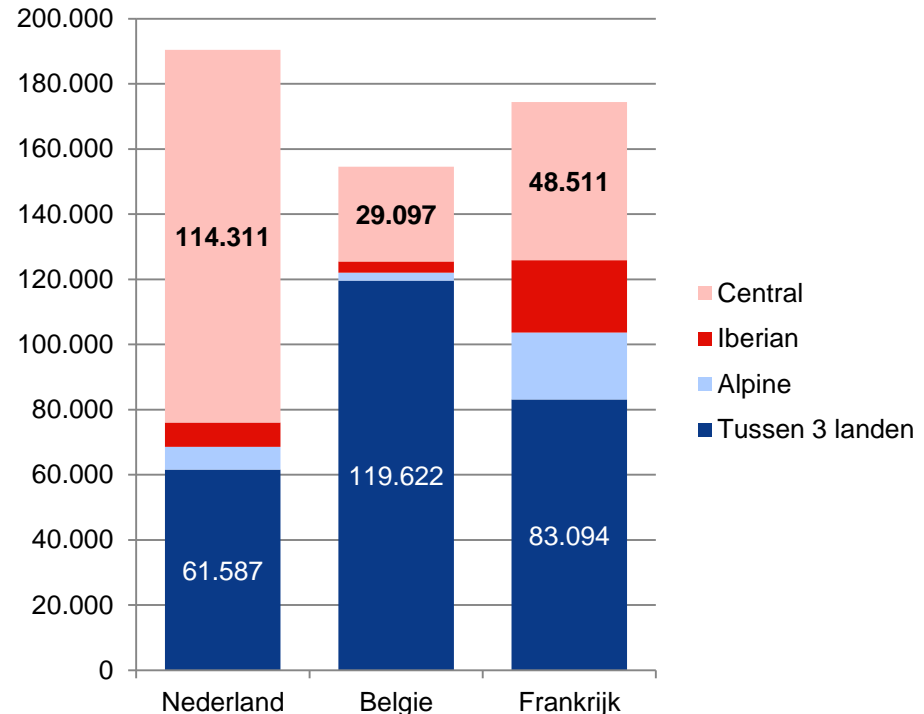
### Internationaal vervoer in Nederland, België en Frankrijk: onderling en van/naar 3 TEN-T regio's: Rhine Alpine, Iberian en Central

X 1.000 ton voor 2012. Bron: NSMED Core Network Corridor, draft report, 2014

#### EXPORT



#### IMPORT





## Aandeel vervoer over TEN-T Transportassen (Tabel)

Internationaal vervoer België, Nederland en Frankrijk onderling en naar TEN-T regio's									
Export vanuit:	Tussen 3 landen	Rhine Alpine	Iberian	Central	TOTAL	Tussen 3 landen	Rhine Alpine	Iberian	Central
Nederland	111.061	7.437	8.567	143.569	270.634	41%	3%	3%	53%
België	108.979	5.476	3.652	37.905	156.012	70%	4%	2%	24%
Frankrijk	44.263	25.290	23.463	32.242	125.258	35%	20%	19%	26%
x 1.000 ton									
Import naar:	Tussen 3 landen	Rhine Alpine	Iberian	Central	TOTAL	Tussen 3 landen	Rhine Alpine	Iberian	Central
Nederland	61.587	7.025	7.476	114.311	190.399	32%	4%	4%	60%
België	119.622	2.413	3.466	29.097	154.598	77%	2%	2%	19%
Frankrijk	83.094	20.546	22.235	48.511	174.386	48%	12%	13%	28%
x 1.000 ton									

Bron: NSMED Core Network Corridor, draft report, oktober 2014, Tabel 53

## Conclusies A7. Aandeel vervoer over TEN-T Corridors

- Als het vervoer op de TEN-T corridors van en naar Nederland wordt vergeleken met België en Frankrijk valt het volgende op.
  - Nederland ex- en importeert verreweg het meeste naar de regio (corridor) Central, zowel in volume (bijna 2x zo veel als België en Frankrijk samen) als in aandeel (53% en 60% Nederland vs. tussen 19 en 28% voor België en Frankrijk).
  - Het aandeel van Frankrijk is op de andere twee corridors groter dan dat van Nederland, zowel in volume (bijna 3x zo groot als Nederland) als in aandeel. Nederland heeft echter op deze andere twee corridors wel een groter aandeel in volume dan België.
  - België is meer op de buurlanden Frankrijk en Nederland gericht, en heeft een betrekkelijk klein aandeel im- en export op de TEN-T corridors.
- Het TEN-T corridor vervoer van/naar Nederland is dus vooral gericht op de Regio Central, en de oostelijke TENT-T corridors, veel meer dan Frankrijk en België, die meer zuidelijke gericht zijn. Deze oriëntatie op Midden-Europa vloeit mede voort uit de mainport functie van Rotterdam en Schiphol.
- Opmerking: In deze analyse heeft België twee buurlanden, dit is een reden dat België meer gericht is op het onderlinge internationale transport.

## A8. Aandeel doorvoer per jaar

- 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. Het volume aan doorvoer wordt vergeleken met het jaarlijks volume in- en uitvoer in Nederland.

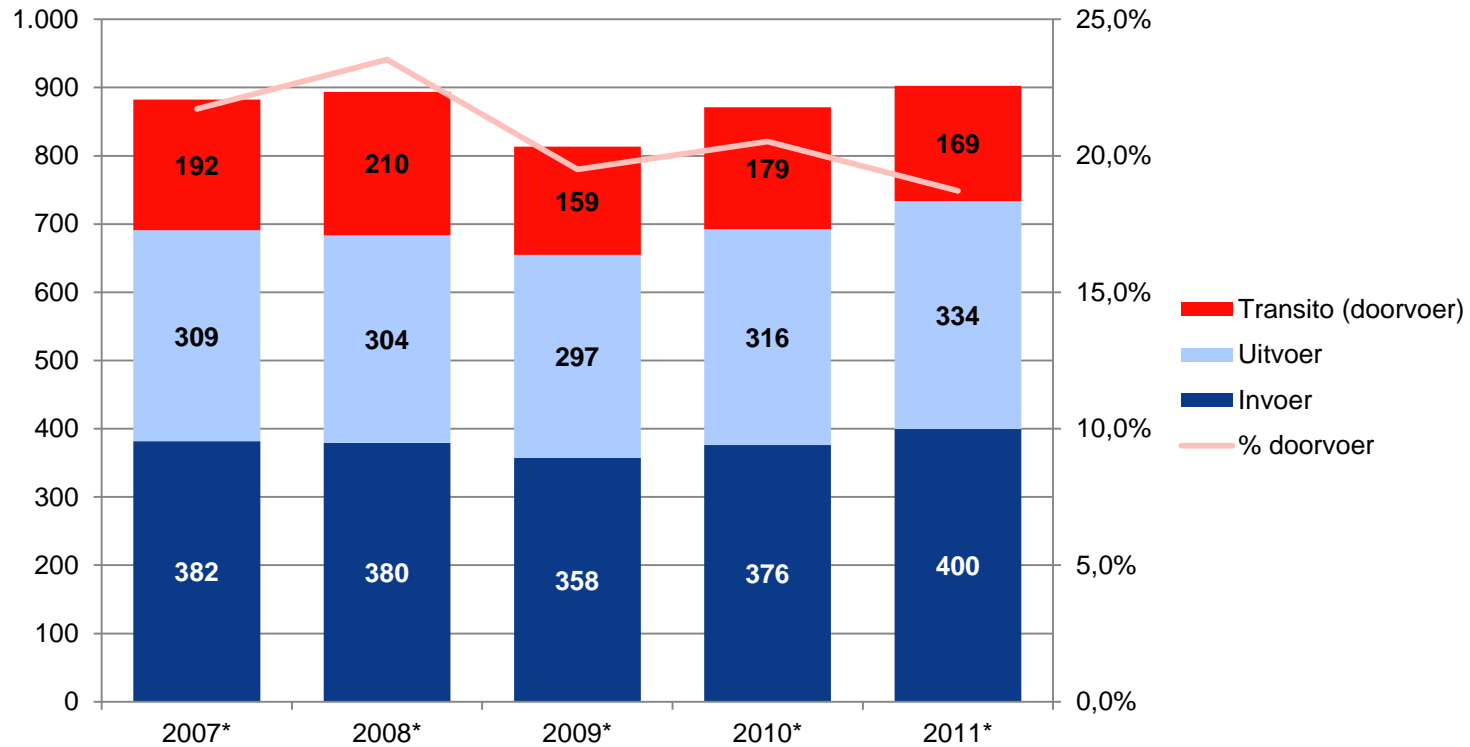
- Bronnen

- Er is gebruik gemaakt van data van CBS, verkregen via Statline. De data is voor de periode 2007 t/m 2011 beschikbaar. Publicatie van deze doorvoercijfers volgt gewoonlijk 1,5 tot 2 jaar na verslaglegging.

# Aandeel Doorvoer omvang per jaar

## Doorvoer-omvang

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





## Aandeel Doorvoer-omvang per jaar

	Omvang en aandeel van doorvoer in Nederland (x miljoen ton)			
	Invoer	Uitvoer	Doorvoer	% doorvoer
2007	381,8	309	191,6	21,7%
2008	379,5	304	210,2	23,5%
2009	357,5	297,1	158,6	19,5%
2010	376,3	316,2	178,8	20,5%
2011	399,8	333,7	168,9	18,7%

Bron: CBS 2014



## A8. Conclusies Aandeel doorvoer per jaar

- De totale doorvoer in Nederland is in de periode 2007 – 2011 van 192 miljoen ton afgenomen naar 169 miljoen ton. Dit is een afname van ruim 11%.
- Ook het procentuele aandeel van de doorvoer in de Nederlandse export daalde in deze periode, van 22% naar 19%. De belangrijke reden is dat het gebruik van grondstoffen door de Duitse industrie relatief afnam, en deze grondstoffen worden onder andere aangevoerd via Rotterdam.
- Aanvankelijk steeg de omvang van de doorvoer in 2008 naar een piek van , 210 miljoen (23,5% aandeel), dit was een piek in zowel absolute als procentuele termen. Echter, deze omvang en dit aandeel daalde fors in het crisisjaar 2009, naar een aandeel van 19,5%. Na 2009 geven de cijfers een wisselend beeld. Zo nam het aandeel van de doorvoer in de Nederlandse export eerst toe naar 20,5%, maar dit aandeel daalde in 2011 wederom naar 18,7%, het laagste percentage in de periode 2007-2011.

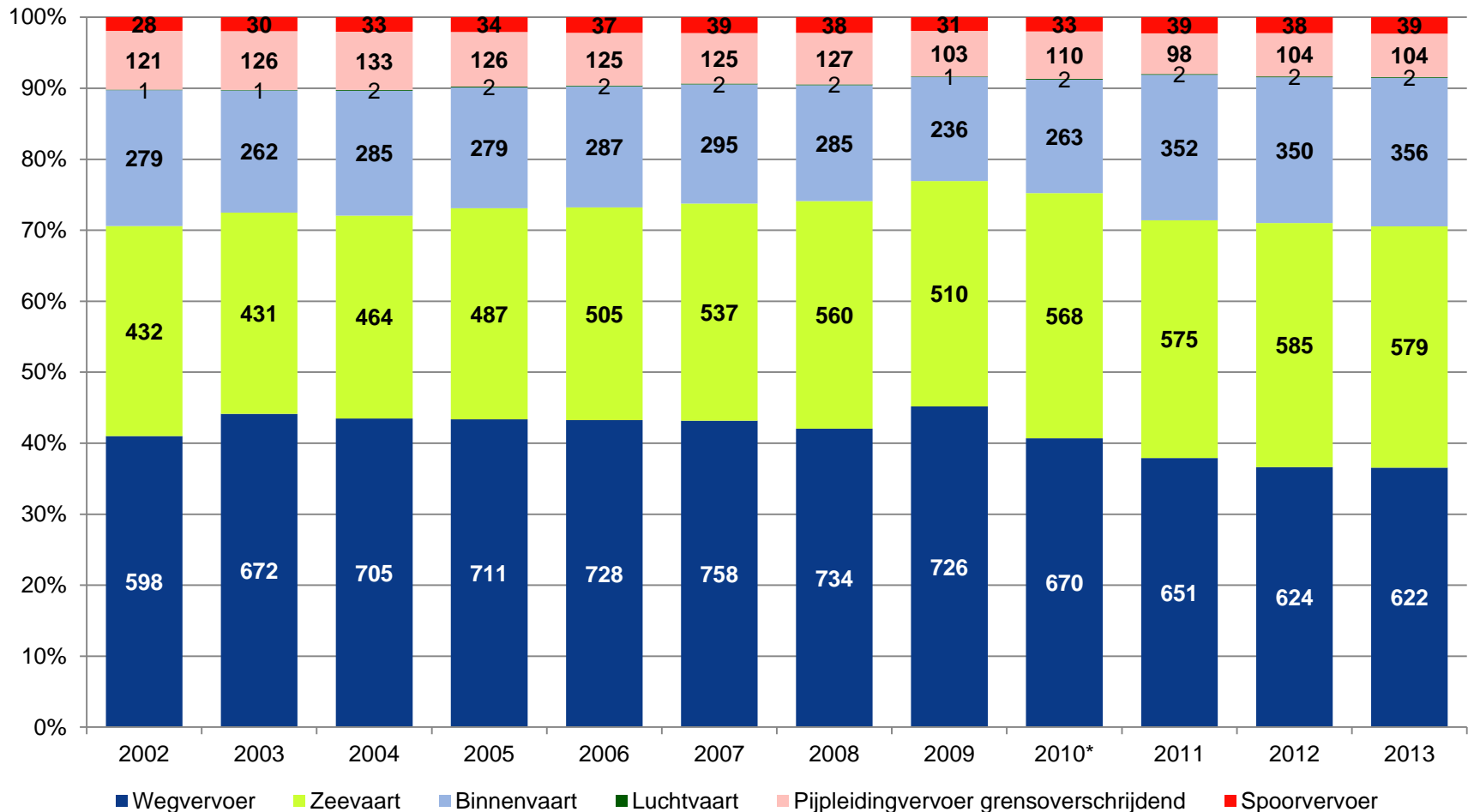
## A9. Modal split transportvolume

- 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 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 2010. Om ook inzicht te geven in de jaren na 2010 is gebruik gemaakt van de data van het KIM.

# Modal split goederenvervoer in Nederland

## Modal Split goederenvervoer in Nederland

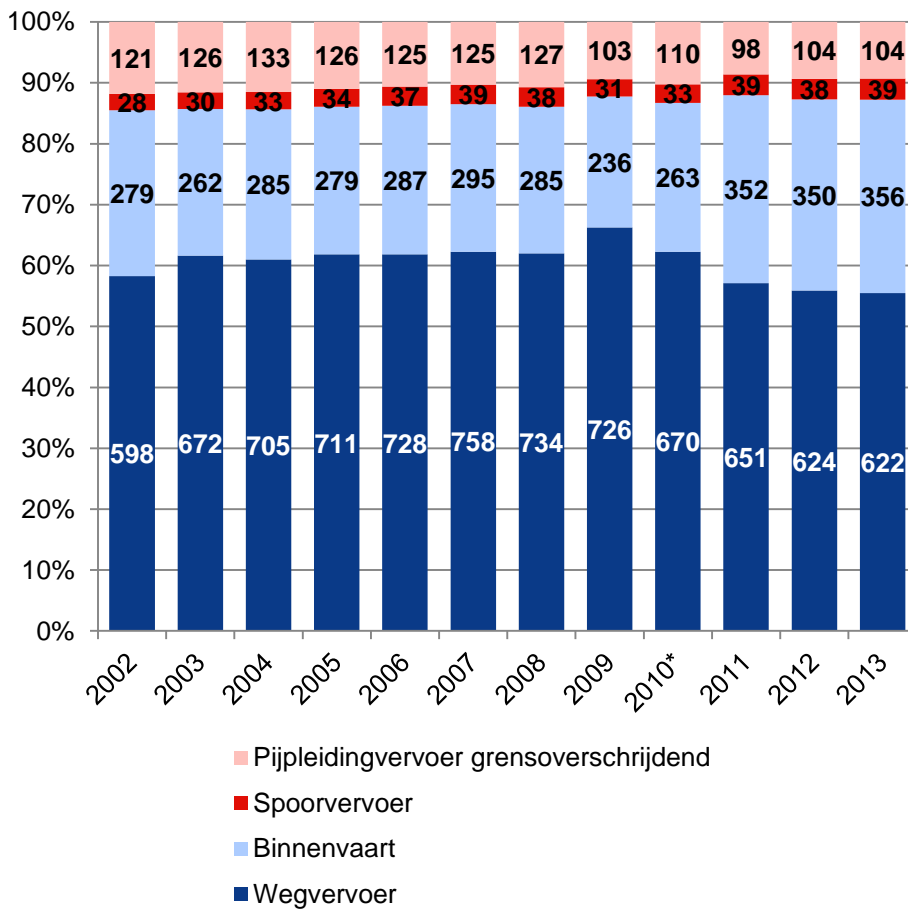
o.b.v. volume x miljoen ton, 6 Modes, bron: CBS 2014 en KIM 2014



# Modal split continentaal goederenvervoer

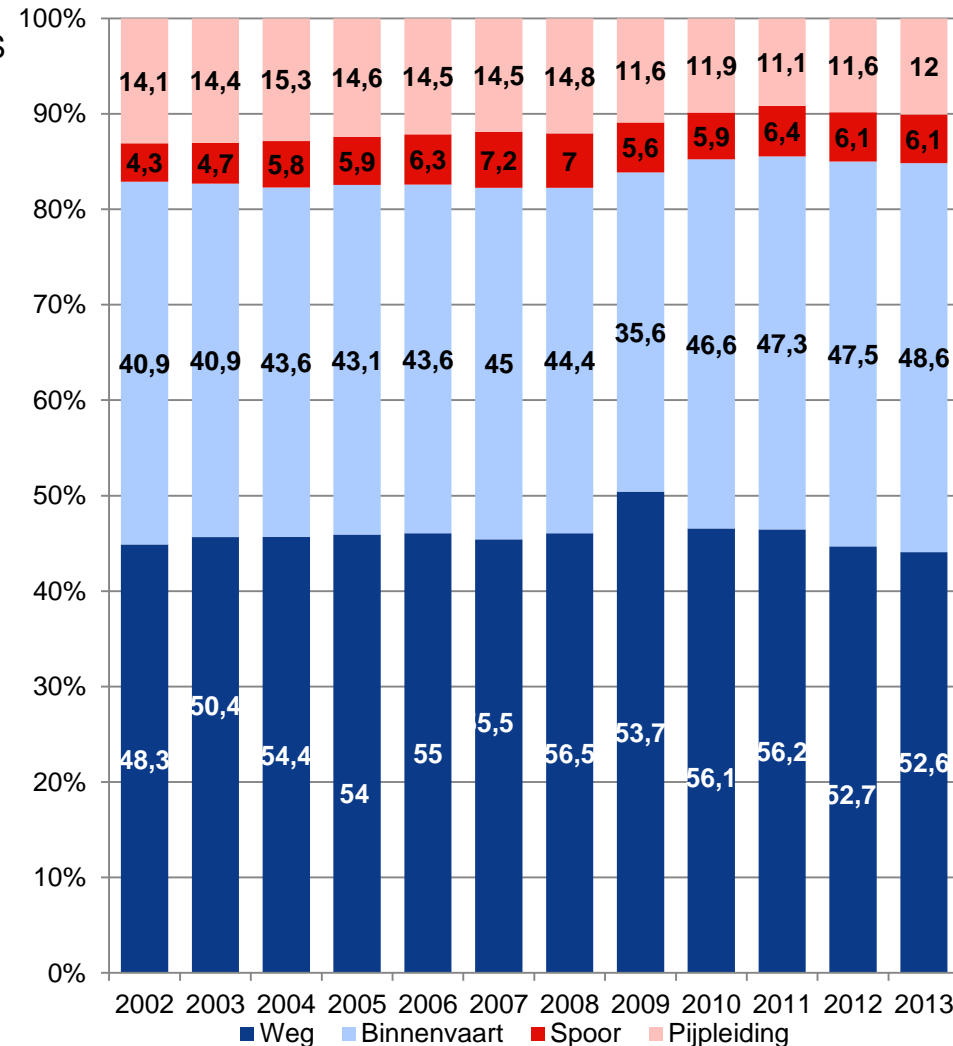
## Modal Split

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



## Modal split transportvolume

In ton kilometers, bron: KIM 2014



## Modal split Nederland in tabellen

Modal split in volumes 6 modes												
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011*	2012*	2013*
<b>Zeevaart</b>	29,6%	28,3%	28,6%	29,7%	30,0%	30,6%	32,1%	31,7%	34,5%	34,7%	35,7%	35,4%
<b>Binnenvaart</b>	19,1%	17,2%	17,6%	17,0%	17,1%	16,8%	16,3%	14,7%	16,0%	21,2%	21,4%	21,7%
<b>Wegvervoer</b>	41,0%	44,2%	43,5%	43,4%	43,3%	43,2%	42,0%	45,2%	40,7%	39,3%	38,1%	38,0%
<b>Spoorvervoer</b>	1,9%	2,0%	2,0%	2,1%	2,2%	2,2%	2,2%	1,9%	2,0%	2,4%	2,3%	2,4%
<b>Luchtvaart</b>	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
<b>Pijpleidingenvervoer</b>	8,3%	8,3%	8,2%	7,7%	7,4%	7,1%	7,3%	6,4%	6,7%	2,4%	2,3%	2,4%

Bron: CBS 2014 en KIM 2014

Modal split in volumes in landmodes (4 modes)												
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011*	2012*	2013*
<b>Binnenvaart</b>	27,2%	24,0%	24,7%	24,3%	24,4%	24,2%	24,1%	21,5%	24,4%	30,9%	31,4%	31,8%
<b>Wegvervoer</b>	58,3%	61,7%	61,0%	61,8%	61,9%	62,3%	62,0%	66,2%	62,3%	57,1%	55,9%	55,5%
<b>Spoorvervoer</b>	2,7%	2,8%	2,9%	3,0%	3,1%	3,2%	3,2%	2,8%	3,1%	3,4%	3,4%	3,5%
<b>Pijpleidingenvervoer</b>	11,8%	11,6%	11,5%	11,0%	10,6%	10,3%	10,7%	9,4%	10,2%	8,6%	9,3%	9,3%

Bron: CBS 2014 en KIM 2014

Modal split transportvolume per jaar in tonkilometers												
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Op Nederlands grondgebied in miljarden tonkilometers</b>	107,6	110,4	119,1	117,1	118,8	121,6	122,7	106,5	120,6	121	118	119,3
<b>Weg</b>	48,3	50,4	54,4	54	55	55,5	56,5	53,7	56,1	56,2	52,7	52,6
<b>Binnenvaart</b>	40,9	40,9	43,6	43,1	43,6	45	44,4	35,6	46,6	47,3	47,5	48,6
<b>Spoor</b>	4,3	4,7	5,8	5,9	6,3	7,2	7	5,6	5,9	6,4	6,1	6,1
<b>Pijpleiding</b>	14,1	14,4	15,3	14,6	14,5	14,5	14,8	11,6	11,9	11,1	11,6	12

Bron: KIM 2014

## Conclusies A9. Modal split transportvolume per jaar

- In de periode 2002 – 2010 nam het aandeel van zeevaart in de Nederlandse modal split toe van 29,6% tot 34,5%. Het zeevaartvolume groeide dus sneller dan het landtransport. Ook daarna nam het aandeel van zeevaart in de modal split toe. Deze toename ging vooral ten koste van de modaliteit wegvervoer, wellicht door de economische dip en toenemend gebruik van bestelwagens.
- Opvallend is de toename van de binnenvaart in de modal split na 2010. Dit is mogelijk te verklaren door een definitieverschil tussen het CBS en het KIM.
- Kijkend naar continentaal vervoer nam het aandeel wegvervoer af sinds 2009. De binnenvaart nam juist in volumes toe (2010 24,4%, 2013 31,8%). Dit komt enerzijds door het stimuleren van modal shift bij verladers. Anderzijds blijkt de binnenvaart een concurrerende modaliteit te zijn.
- Het aandeel van de modal split van de binnenvaart (en spoor) is in tonkilometers groter, omdat bij de binnenvaart over een gemiddeld langere afstand zwaarder vervoer plaats vindt dan bij het wegvervoer. De vervoersprestatie van de binnenvaart in tonkilometers is in de periode 2002-2013 gestegen van 40,9 miljoen ton naar 48,6 miljoen ton (+20%).

# 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 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.

## ● 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

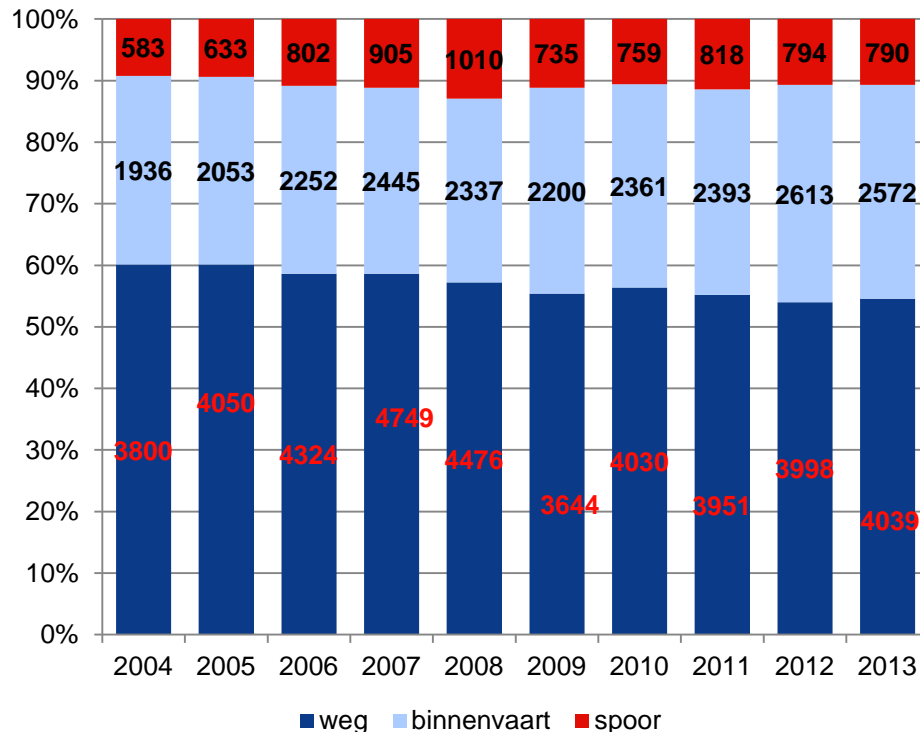
- Er is gebruik gemaakt van de publicaties van de Port of Rotterdam, verzameld door het KIM. Cijfers zijn jaarlijks beschikbaar vanaf 2004.



# Ontwikkeling modal split containers van /naar Rotterdam

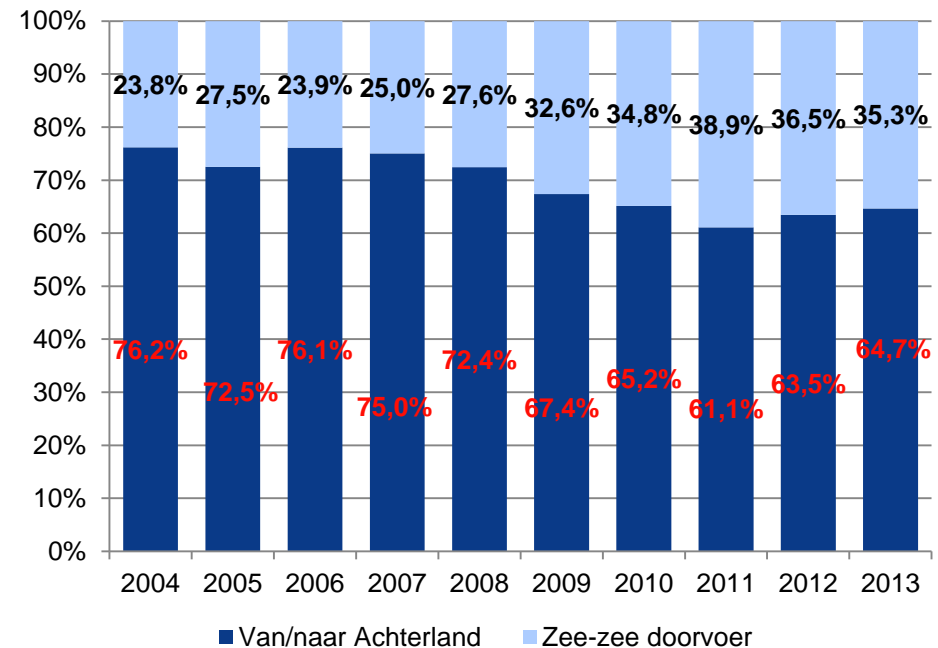
## Modal split maritieme containers

x 1.000TEU Rotterdam, bron: Port of Rotterdam  
2014 (via KIM)



## Verhouding Zee-zee doorvoer en van/naar Achterland

Rotterdam, bron: havenbedrijf Rotterdam (via KIM  
2014)







## Ontwikkeling modal split containers (tabel)

Modal split maritieme containers in TEU Rotterdam, bron: Port of Rotterdam 2014 (via KIM)										
Absoluut (x 1.000 TEU)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Weg</b>	3800	4050	4324	4749	4476	3644	4030	3951	3998	4039
- Binnenvaart	1936	2053	2252	2445	2337	2200	2361	2393	2613	2572
- Spoor	583	633	802	905	1010	735	759	818	794	790
<b>Totaal</b>	6319	6736	7379	8099	7823	6579	7150	7162	7405	7401
Relatief	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Weg</b>	60,1%	60,1%	58,6%	58,6%	57,2%	55,4%	56,4%	55,2%	54,0%	54,6%
- Binnenvaart	30,6%	30,5%	30,5%	30,2%	29,9%	33,4%	33,0%	33,4%	35,3%	34,8%
- Spoor	9,2%	9,4%	10,9%	11,2%	12,9%	11,2%	10,6%	11,4%	10,7%	10,7%
Verhouding Zee-zee doorvoer en van/naar Achterland										
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
- Achterland	76,2%	72,5%	76,1%	75,0%	72,4%	67,4%	65,2%	61,1%	63,5%	64,7%
- Zee-zee	23,8%	27,5%	23,9%	25,0%	27,6%	32,6%	34,8%	38,9%	36,5%	35,3%
<b>Totaal</b>	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Bron: KIM 2014, Havenbedrijf Rotterdam

## Conclusies A10. Modal split containers per jaar

- De modal split van het containervervoer van en naar Rotterdam is in de periode 2004-2013 langzaam maar zeker veranderd. Het aandeel wegvervoer is in die periode gedaald van 60,1% naar 54,6%. Hiervan profiteerde vooral de binnenvaart (van 30,6% naar 34,8%), maar ook het spoorvervoer nam in belang toe (9,2% naar 10,7%). Het containervervoer van en naar Rotterdam betreft voor het overgrote deel maritieme containers, daarnaast is er ook een klein deel continentale wissellaadbakken die 'meeliften' op de maritieme stromen.
- Opvallend is dat het aantal overgeslagen en landzijdige afgehandelde maritieme containers in 2013 met 7,4 miljoen TEU nog niet het pré-crisis volume van 8,1 miljoen TEU in 2008 heeft bereikt.
- Daarnaast valt op dat het aandeel zee-zee doorvoer ten opzichte van het continentale achterlandvervoer fors in belang is toegenomen. Waar het zee-zee aandeel in 2004 nog 23,8% was, is dat in 2013 toegenomen tot 35,3%. Dit is hoofdzakelijk feeder-verkeer, dat gegroeid is vanwege de steeds grotere deepsea container schepen die Rotterdam aandoen.

# A11. Aantal ritten wegvervoer per jaar

## ● Toelichting

- Het aantal 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 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

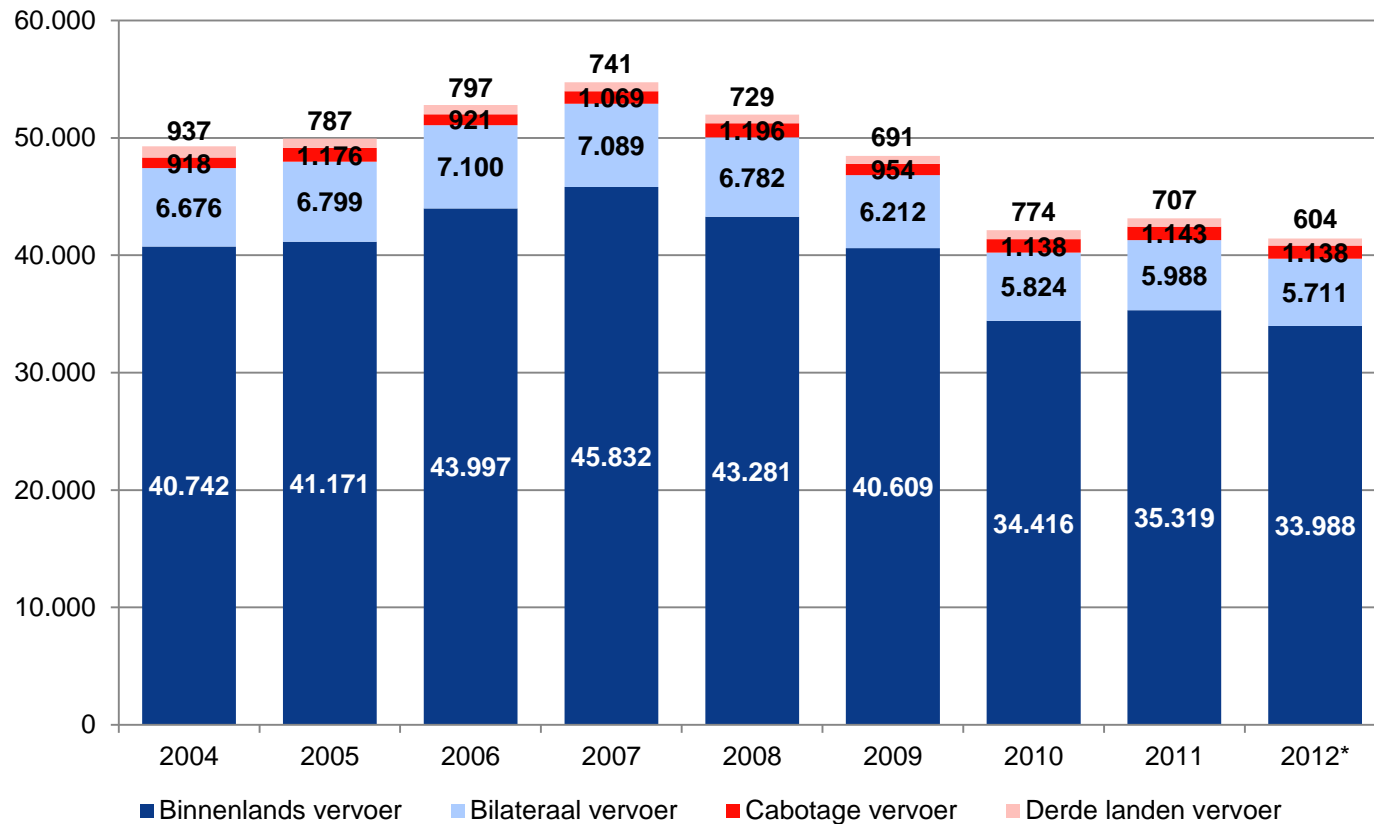
- De publicaties van het CBS via Statline zijn gebruikt voor de periode 2004 t/m 2012. Opgemerkt dient te worden dat in 2010 en in 2013 wijzigingen in de waarneming van CBS hebben plaatsgevonden. Bij de interpretatie van de jaar-op-jaar ontwikkeling van de variabele ton/rit in deze periode dient daar rekening mee gehouden worden. De ontwikkeling over een langere periode laat wel plausibele trends zien. Vanaf 2013 is de waarneming wel weer constant.



# Aantal ritten wegvervoer per jaar

## Aantal ritten Beroeps- en eigen vervoer

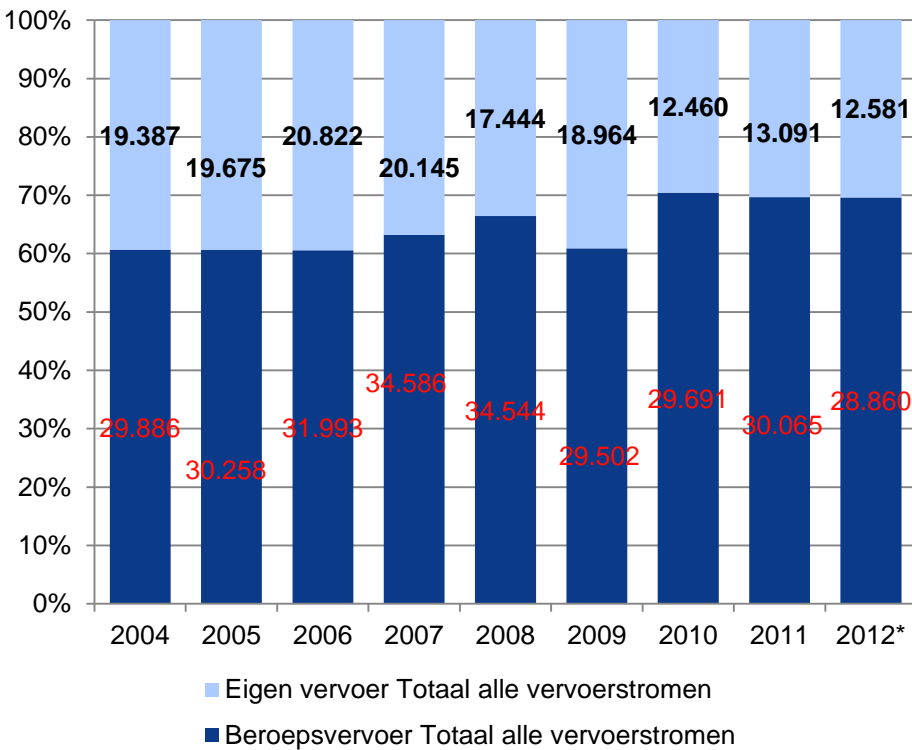
x 1.000, bron: CBS 2014



# Aantal ritten wegvervoer per jaar

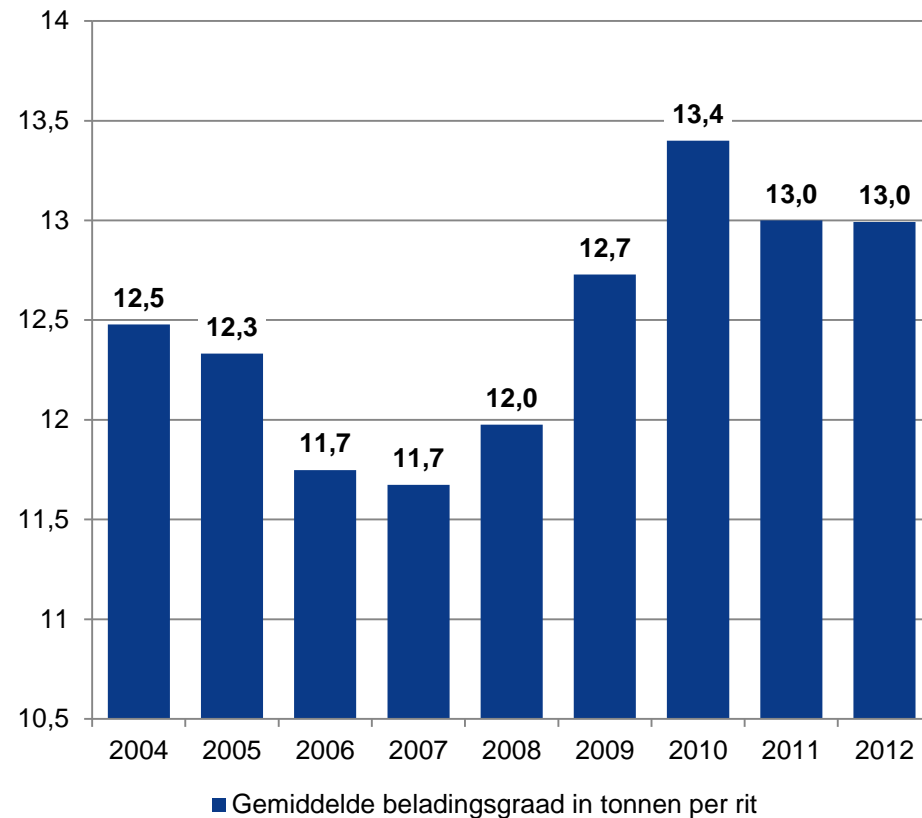
## Verhouding ritten Eigen Vervoerders en Beroepsgoederenvervoer

Bron: CBS 2014



## Gemiddelde beladingsgraad

x tonnen per rit, bron: CBS 2014



## A11. Conclusies aantal ritten wegvervoer per jaar

- Het grootste aandeel ritten in het beroeps- en eigen vervoer is binnenlands vervoer. In 2010 daalt het aantal binnenlandse wegritten met ruim 15%.
- 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 daalt in eerste instantie het aantal ritten beroepsvervoer, waardoor het eigen vervoer nog een absolute en relatieve stijging mee maakt 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). Mogelijk is ook horizontale samenwerking tussen verladers een reden voor de afname van het aantal ritten.
- De gemiddelde beladingsgraad van een vrachtwagen (op basis van tonnen en ritten) daalde in de jaren 2004-2008, waarna deze in de jaren daarna weer stijgt. De crisis lijkt niet direct een verklarende factor. De stijging van de beladingsgraad kan veroorzaakt worden door meer aandacht voor kosten en/of duurzaamheid.

# A12. Aantal treinkilometers spoorvervoer per jaar

## ● 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

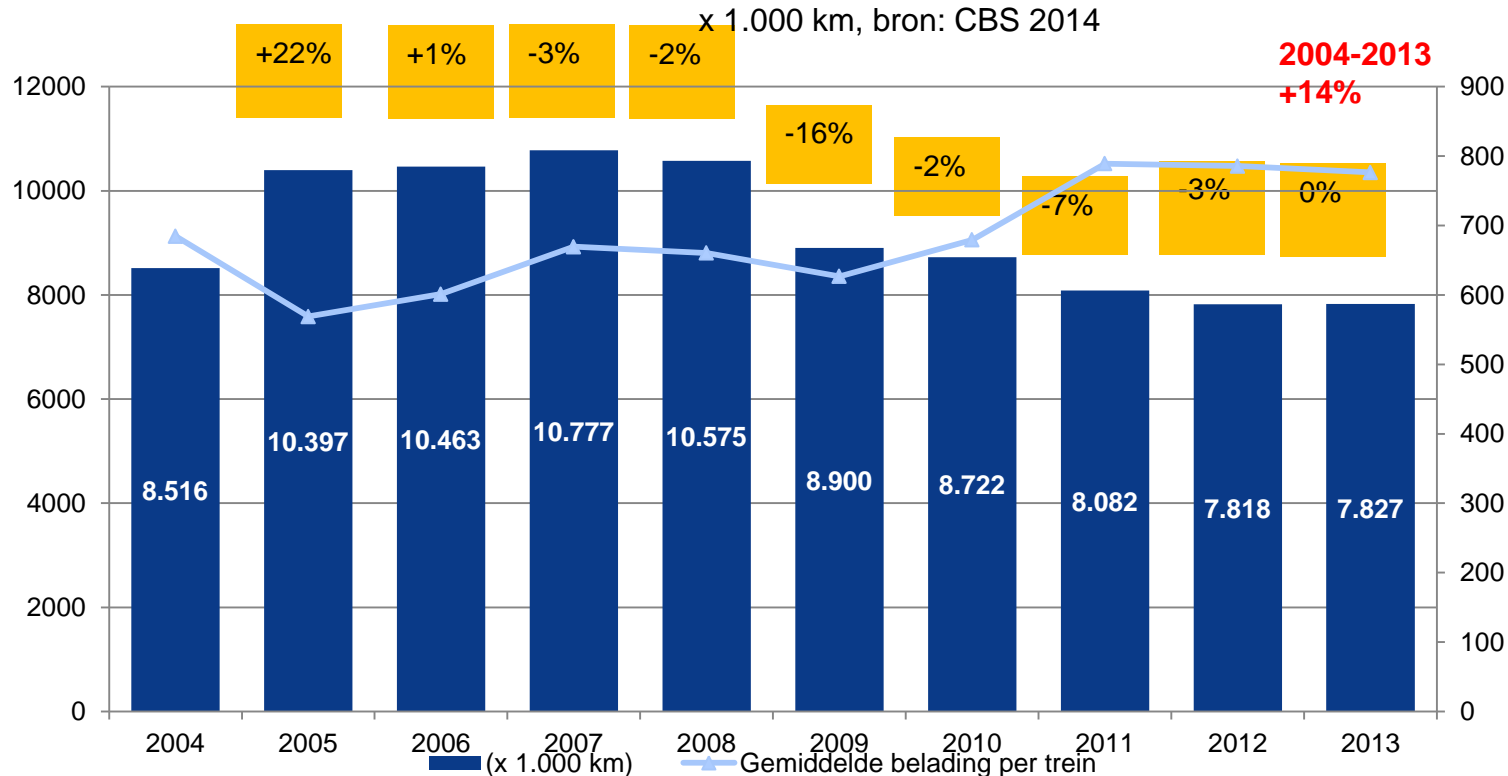
- Het merendeel van het Nederlandse goederenspoorvervoer betreft internationale afvoer van goederen vanuit de havens Rotterdam en Amsterdam. Het CBS publiceert data over de afgelegde treinkilometers, en daarnaast wordt ook het vervoerd gewicht en het aantal tonkilometers gepubliceerd, beiden zowel nationaal 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 2013 .

# Ontwikkeling aantal treinkilometers spoorvervoer en gemiddelde belading per jaar

## Totaal afgelegde treinkilometers door goederentreinen en gemiddelde belading in Nederland





# Aantal treinen en gemiddelde belading spoorvervoer per jaar

	Totaal afgelegde treinkilometers		Binnenlands	Aanvoer	Afvoer	Doorvoer	Binnenlands	Aanvoer	Afvoer	Doorvoer	Gemiddelde belading per trein
Jaar	(x 1.000 km)	% ontwikkeling	1 000 ton	1 000 ton	1 000 ton	1 000 ton	mln tonkm	mln tonkm	mln tonkm	mln tonkm	In tonnen
2004	8.516		5.988	7.159	20.042	520	1.236	1.128	3.415	52	<b>685</b>
2005	10.397	22,1%	6.213	8.242	20.012	542	1.073	1.348	3.439	55	<b>569</b>
2006	10.463	0,6%	5.880	8.223	22.611	553	1.116	1.292	3.824	58	<b>601</b>
2007	10.777	3,0%	5.553	8.940	24.734	1.473	1.195	1.456	4.358	206	<b>669</b>
2008	10.575	-1,9%	5.395	9.051	23.926	2.197	1.059	1.420	4.119	386	<b>660</b>
2009	8.900	-15,8%	4.558	7.487	19.361	2.188	941	1.082	3.194	361	<b>627</b>
2010	8.722	-2,0%	4.733	7.869	20.677	2.257	950	1.153	3.453	369	<b>679</b>
2011	8.082	-7,3%	5.568	8.301	23.478	1.827	971	1.220	3.863	324	<b>789</b>
2012	7.818	-3,3%	3.219	8.172	24.458	1.778	612	1.212	4.000	318	<b>786</b>
2013	7.827	0,1%	3.247	7.902	25.932	1.846	538	1.115	4.124	300	<b>776</b>

Bron: CBS 2014

## A12. Conclusies Aantal treinen spoorvervoer per jaar

- Het aantal afgelegde kilometers door goederentreinen op het Nederlandse spoornet is sinds 2008 door de economische dip afgenomen van 10.6 (2008) naar 7,8 miljoen km in 2013. Dit is een daling van 26%. Deze daling vond vooral plaats in 2009, daarna is de teruggang verminderd, en in 2013 was er weer een zeer kleine (0,1%) toename van het aantal treinkilometers.
- Het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per beladen rit is ongeveer 155 km, en dit zou betekenen dat er in 2013 ongeveer 50.000 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 – 2013 is de gemiddelde belading van een trein met 14% toegenomen tot 776 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.
- 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 per jaar in Nederland.

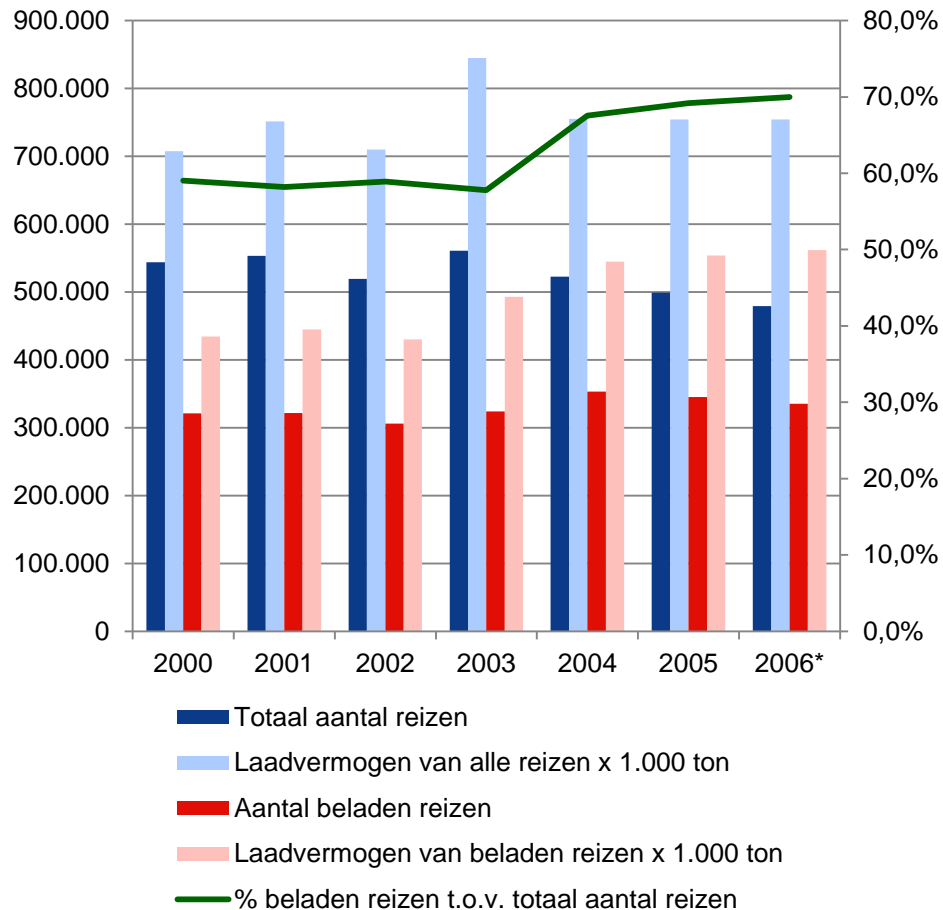
# A13. Aantal kilometers binnenvaartvervoer per jaar

- Toelichting
  - Het aantal binnenvaartreizen in Nederland is tot 2006 door CBS bijgehouden, daarna is de publicatie van de statistiek door CBS gestaakt. Het aantal binnenvaartreizen is daarna op regelmatige basis berekend door RWS.
- Inhoud
  - Deze indicator geeft inzicht in het aantal reizen in de periode 2000 t/m 2006 op basis van RWS data. Vanaf 2011 (m.u.v. 2012) zijn het aantal reizen, de ingezette laadvermogens, en het vervoerde gewicht berekend. De cijfers betreffen alle binnenvaartreizen, dus zowel binnenlands, van, naar en door Nederland heen.
- Bronnen
  - Vanaf 2011 is het aantal binnenvaartreizen inzichtelijk via het informatie- en volgsysteem IVS90. In de basis zijn deze gegevens jaarlijks inzichtelijk. Hierin worden de reizen weergegeven van bepaalde typen schepen (zoals gevaarlijke stoffen of meer dan 20 containers aan boord). Daarbuiten geldt geen formele meldplicht, alleen bij sluizen (en sommige bruggen) en de grens bij Lobith. Hierdoor is er sprake van onderschatting van het aantal binnenvaartreizen in de CBS-cijfers.

# Ontwikkeling aantal binnenvaartreizen per jaar

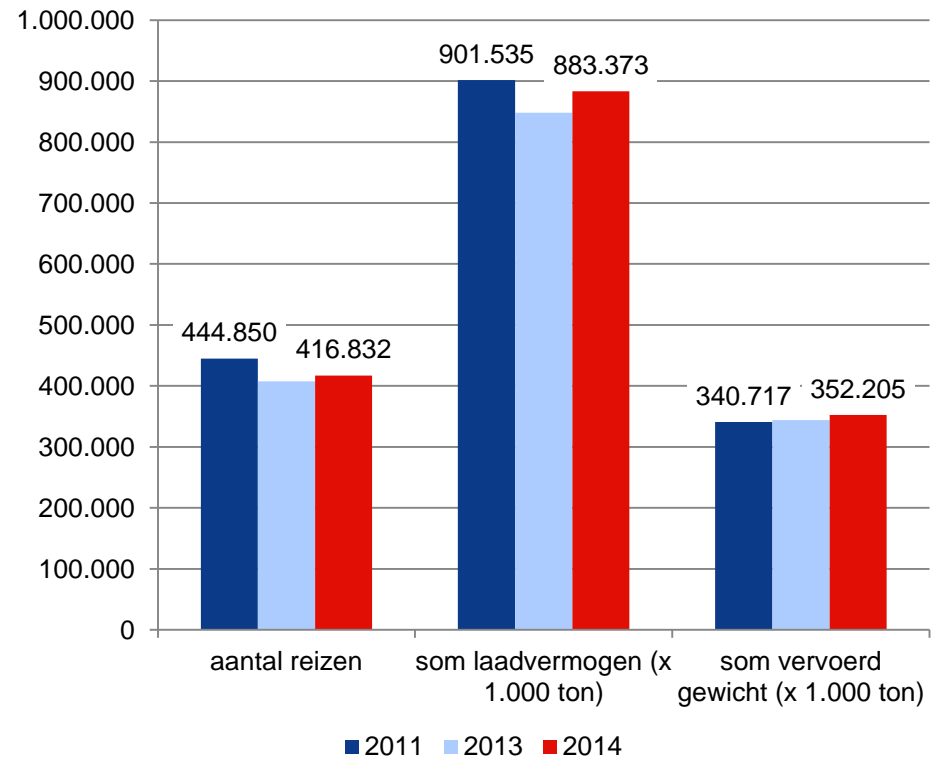
## Aantal binnenvaartreizen

2000 - 2006, Bron: CBS 2014



## Aantal Binnenvaartreizen

2011 - 2014, Bron: RWS 2014





## Ontwikkeling aantal binnenvaartreizen per jaar

Aantal binnenvaartreizen per jaar					
	Totaal aantal reizen	Laadvermogen van alle reizen	Aantal beladen reizen	Laadvermogen van beladen reizen	% beladen reizen t.o.v. totaal aantal reizen
		x 1.000 ton		x 1.000 ton	
2000	543.725	707.762	321.085	434.313	59,1%
2001	553.123	751.439	321.805	444.905	58,2%
2002	519.360	710.085	305.920	430.127	58,9%
2003	560.721	844.883	324.019	492.650	57,8%
2004	522.760	755.263	353.090	544.882	67,5%
2005	499.214	754.510	345.371	553.680	69,2%
2006*	479.405	754.320	335.452	561.881	70,0%

Bron: CBS 2014

Aantal binnenvaartreizen per jaar			
	aantal reizen	som laadvermogen (x 1.000 ton)	som vervoerd gewicht (x 1.000 ton)
2011	444.850	901.535	340.717
2013	407.568	848.150	344.244
2014	416.832	883.373	352.205

Bron: RWS 2014

## A13. Conclusies aantal binnenvaartreizen

- Door de beperkte en versnipperde registratie van de binnenvaartreizen in Nederland kunnen maar beperkt conclusies worden getrokken.
- In 2006 waren er 479.405 reizen in Nederland, waarvan 335.452 beladen. In de periode 2000-2006 was een trend zichtbaar dat het aantal binnenvaartreizen afneemt. Tegelijkertijd nam over het algemeen het aantal beladen reizen toe, een teken dat de beladingsgraad toeneemt (59,1% in 2000, tegen 70% in 2006).
- Ook neemt in deze periode het ingezette laadvermogen toe. Dit past in het beeld van de binnenvaart dat schaalvergroting heeft plaatsgevonden.
- In de periode 2011 -2014 is de statistiek door Rijkswaterstaat bijgehouden op basis van IVS90 data. Cijfers over 2012 zijn echter niet inzichtelijk. Ook is de registratie voor statistische doeleinden niet volledig. De cijfers laten over deze periode een wisselend beeld zien, enkel het vervoerde volume (in duizend ton) neemt in deze periode structureel toe (van 340,7 miljoen ton in 2011 naar 352,2 miljoen ton in 2014)

## B Omvang goederenstromen in havens en terminals

- Indicatoren:
  1. Overslagvolume zeehavens 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

# B1. Overslagvolume zeehavens per jaar

## ● Toelichting

- Bij de omvang van de zeevaart per jaar (indicator A.4) is inzicht gegeven in de totale overslag van de modaliteit zeevaart. Ook is een inzicht gegeven in de omvang van de top 5 zeehavens die meer dan 99% van het overslagvolume behandelen. Daarbij is ook ingegaan op de volumes naar verschijningsvorm.
- Deze indicator geeft inzicht in het overslagvolume van de zeehavens Amsterdam en Rotterdam naar NSTR goederengroep. Ook wordt inzicht gegeven in de handelsrelatie van deze zeehaven met andere (short sea) landen.

## ● Inhoud

- De cijfers van CBS geven inzicht in de individuele havens. De cijfers die de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam zelf publiceren is inclusief samenwerkende havens. Voor Rotterdam is het inclusief Dordrecht, voor Amsterdam inclusief overige Noordzeekanaalhavens. De cijfers van CBS en zeehavens zelf zijn dus niet 1-op-1 te vergelijken. Om de handelsrelatie met andere landen aan te geven wordt het aantal reizen gegeven. Het aantal reizen zijn de totale ingaande en uitgaande schepen (lijn- tank en trampvaart). De handelsrelatie wordt weergegeven op basis van de top 10 short-sea landen.

## ● Bronnen

- Er is gebruik gemaakt van de publicaties van CBS via Statline voor 2002 t/m 2010.



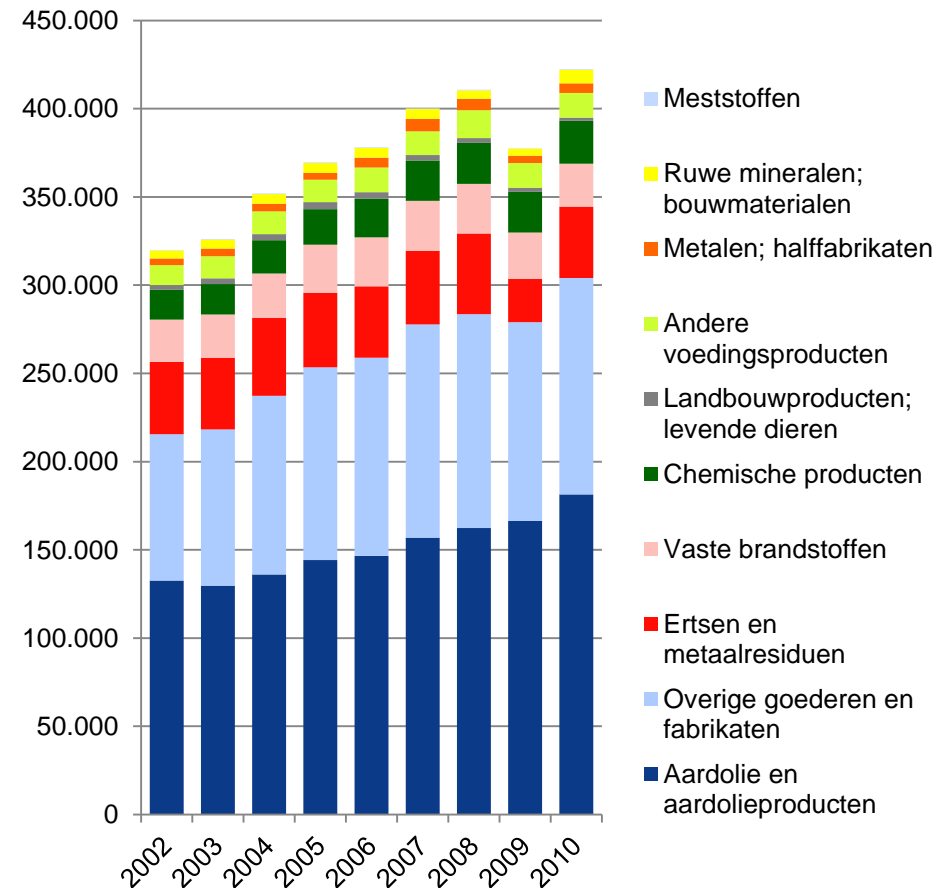
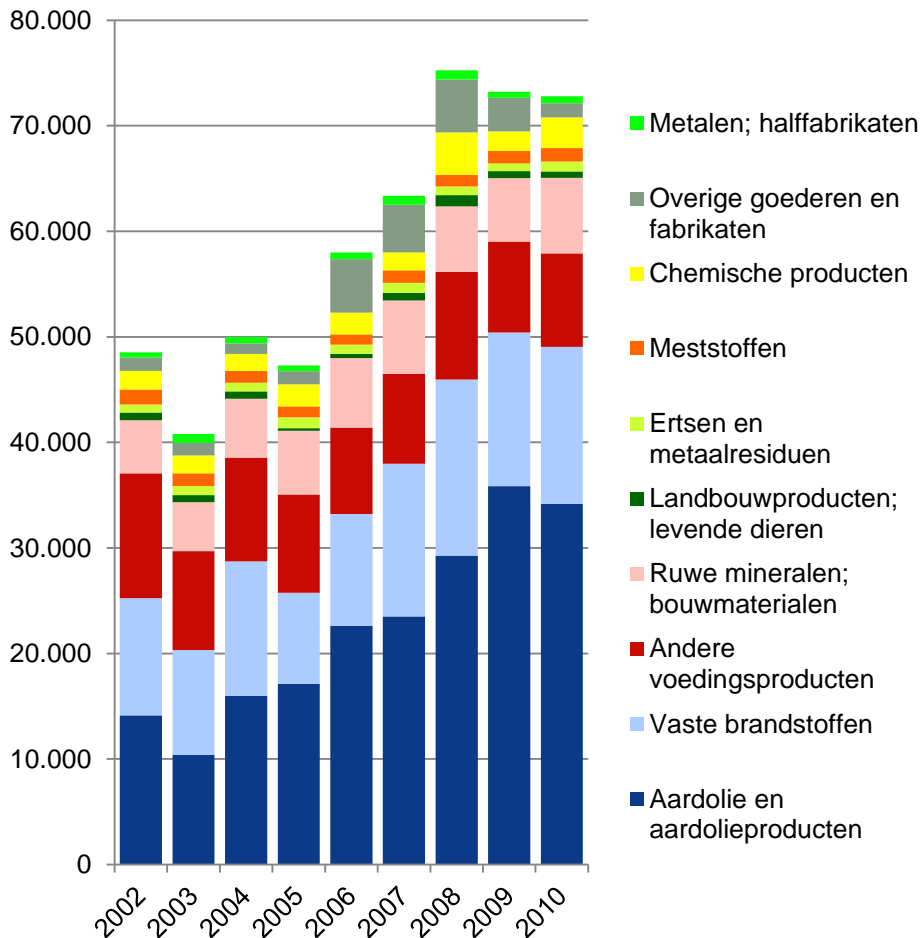
# Overslagvolume havens Amsterdam en Rotterdam

## Overslagvolume Amsterdam naar NSTR

x 1.000 tonnen, bron CBS 2014

## Overslagvolume Rotterdam naar NSTR

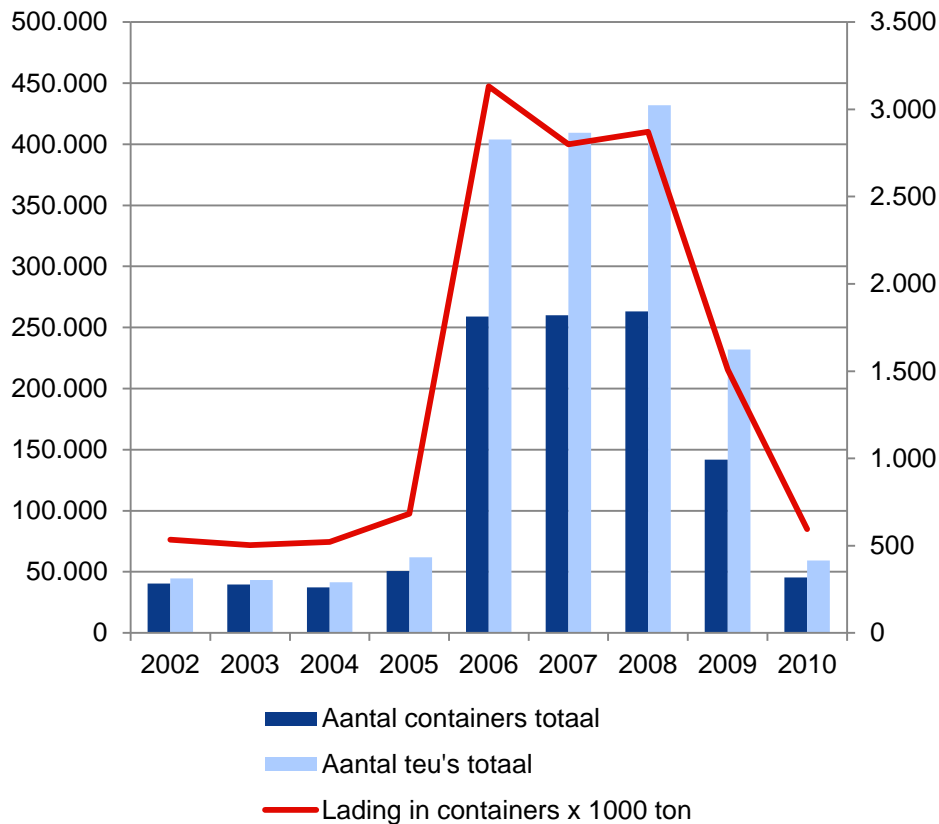
x 1.000 tonnen, bron CBS 2014



# Containeroverslag Amsterdam en Rotterdam

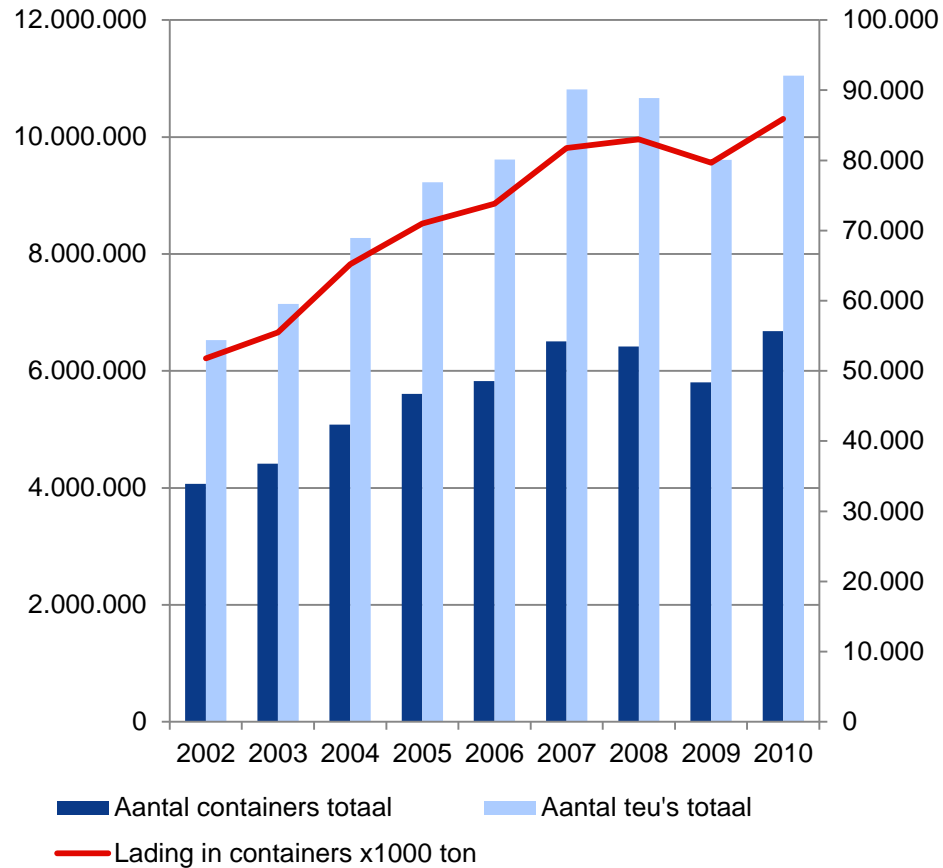
## Containeroverslag Amsterdam

Bron: CBS 2014



## Containeroverslag Rotterdam

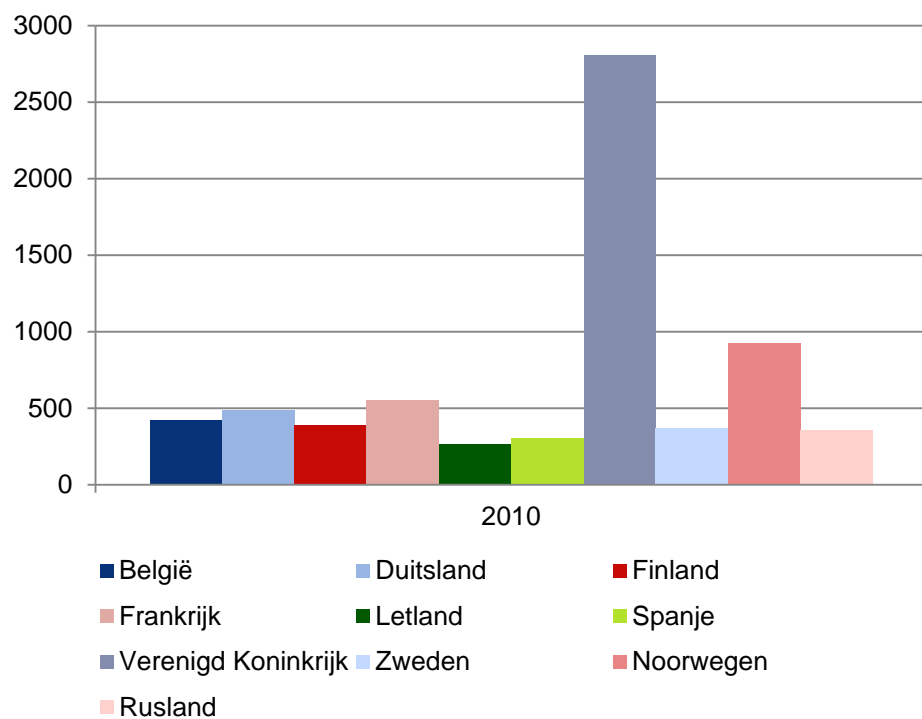
Bron: CBS 2014



# Overzicht top-10 herkomst/bestemming schepen Amsterdam en Rotterdam

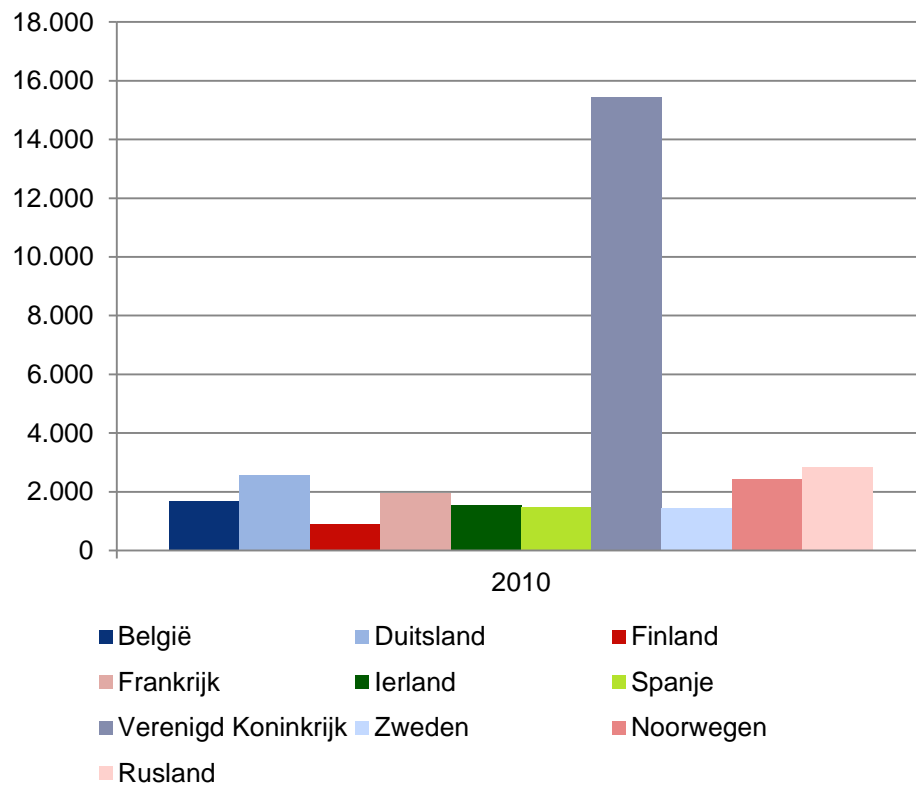
## Handelsrelatie haven Amsterdam

In 2010 o.b.v. aantal reizen naar Short Sea landen  
Bron: CBS 2014



## Handelsrelatie haven Rotterdam

In 2010 o.b.v. aantal reizen naar Short Sea landen  
Bron: CBS 2014





## Overslag Amsterdam en Rotterdam

Omvang overslag Amsterdam totaal en naar NSTR											
	Totale lading	Landbouw producten	Andere voedingsproducten	Vaste brandstoffen	Aardolie en aardolieproducten	Ertsen en metaalresiduen	Metalen; halffabrikaten	Ruwe mineralen; bouwmaterialen	Meststoffen	Chemische producten	Overige goederen
2002	48.531	725	11.808	11.101	14.141	784	492	5.040	1.407	1.777	1.257
2003	40.804	690	9.396	9.908	10.403	847	845	4.619	1.208	1.697	1.193
2004	49.980	679	9.833	12.741	15.988	835	611	5.580	1.128	1.601	983
2005	47.283	245	9.320	8.653	17.104	1.035	545	6.032	1.011	2.105	1.232
2006	57.999	375	8.216	10.584	22.618	881	633	6.575	973	2.079	5.064
2007	63.355	753	8.534	14.454	23.506	943	826	6.940	1.178	1.691	4.530
2008	75.261	1.072	10.199	16.681	29.266	817	879	6.221	1.078	4.044	5.004
2009	73.235	661	8.614	14.576	35.848	734	597	6.009	1.168	1.847	3.181
2010	72.789	612	8.858	14.846	34.188	938	653	7.178	1.252	2.939	1.324

Bron: CBS 2014

Omvang overslag Rotterdam totaal en naar NSTR											
	Totale lading	Landbouw producten	Andere voedingsproducten	Vaste brandstoffen	Aardolie en aardolieproducten	Ertsen en metaalresiduen	Metalen; halffabrikaten	Ruwe mineralen; bouwmaterialen	Meststoffen	Chemische producten	Overige goederen
2002	319.880	2.718	11.262	23.960	132.583	41.092	3.696	4.628	158	16.880	82.903
2003	326.113	3.272	12.592	24.441	129.735	40.679	4.304	5.091	290	17.166	88.544
2004	351.987	3.392	12.793	25.263	136.044	44.038	4.367	5.530	349	18.896	101.315
2005	369.618	3.882	12.855	27.241	144.289	42.220	3.788	5.499	482	20.130	109.232
2006	378.168	3.540	14.013	27.762	146.594	40.326	5.697	5.374	426	22.068	112.367
2007	400.209	3.082	13.381	28.353	156.942	41.702	7.077	5.756	274	22.781	120.861
2008	410.790	2.658	15.771	28.231	162.269	45.654	6.463	4.866	331	23.260	121.287
2009	377.535	2.338	13.957	26.363	166.259	24.570	4.138	4.086	136	22.995	112.695
2010	422.286	1.717	14.029	24.211	181.351	40.479	5.423	7.627	263	24.438	122.749

Bron: CBS 2014



## Containeroverslag en handelsrelatie Rotterdam

Containeroverslag Amsterdam			
	Aantal containers totaal	Aantal teu's totaal	Lading in containers (x 1000 ton)
2002	40.363	44.581	535
2003	39.609	43.316	503
2004	37.215	41.431	522
2005	50.618	61.862	683
2006	258.850	403.929	3.131
2007	259.945	409.472	2.800
2008	263.185	431.955	2.872
2009	141.864	231.941	1.508
2010	45.440	59.306	594

Bron: CBS 2014

Containeroverslag Rotterdam			
	Aantal containers totaal	Aantal teu's totaal	Lading in containers (x1000 ton)
2002	4.069.163	6.526.194	51.782
2003	4.410.999	7.142.987	55.498
2004	5.078.748	8.271.219	65.224
2005	5.606.258	9.228.052	70.998
2006	5.828.192	9.612.526	73.820
2007	6.503.046	10.812.701	81.771
2008	6.415.895	10.664.912	83.012
2009	5.805.957	9.607.942	79.644
2010	6.682.235	11.051.325	85.929

Bron: CBS 2014

Handelsrelatie Amsterdam (Short Sea)	
Bron: CBS 2014	2010
<b>Totaal aantal reizen (in- en uitgaand)</b>	7855
België	417
Duitsland	488
Finland	389
Frankrijk	554
Letland	268
Spanje	305
Verenigd Koninkrijk	2803
Zweden	366
Noorwegen	921
Rusland	353
<b>% aantal reizen Top 10 handelslanden naar Short Sea landen</b>	<b>87%</b>

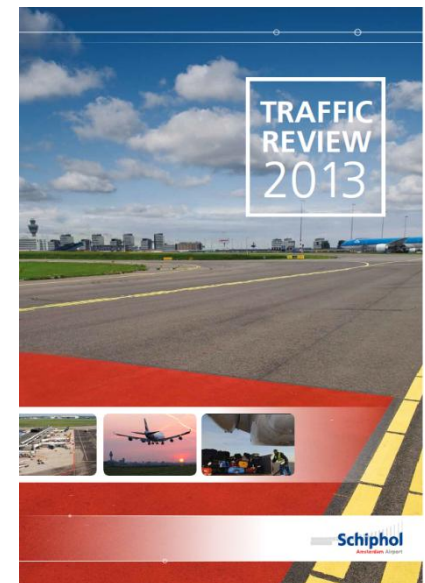
Handelsrelatie Rotterdam (Short Sea)	
Bron: CBS 2014	2010
<b>Totaal aantal reizen (in- en uitgaand)</b>	37.302
België	1.681
Duitsland	2.580
Finland	912
Frankrijk	1.941
Letland	1.535
Spanje	1.468
Verenigd Koninkrijk	15.431
Zweden	1.449
Noorwegen	2.438
Rusland	2.852
<b>% aantal reizen Top 10 handelslanden naar Short Sea landen</b>	<b>87%</b>

## B1. Conclusies Overslagvolume zeehavens per jaar

- De Zeehaven Amsterdam heeft in de periode 2002 – 2010 een sterke groei gekend in het overslagvolume (+50%). De groei wordt voor een groot deel verklaard door groei van sectoren als Aardolie(producten) (+150%). De Amsterdamse haven profileert zich ook als brandstoffenhaven.
- In Amsterdam nam de containeroverslag in 2006 fors toe, o.a. vanwege nieuwe containerlijndiensten naar Japan en China. In 2009 daalde de containeroverslag sterk vanwege het wegvallen van enkele diepzeediensten. In 2013 behandelde Amsterdam (Noordzeekanaalgebied) 62.000 TEU. In Rotterdam is het aantal overgeslagen containers met 11,1 miljoen TEU in 2013 veel groter. De daling in 2009 van het aantal containers was minder groot en het aantal overgeslagen containers steeg in 2010 weer.
- In 2010 vond 77% van het aantal reizen van/naar de haven van Amsterdam van/naar Europese havens plaats (short sea). In Rotterdam vond 79% van het aantal reizen via short sea plaats. Van de short short sea landen is voor zowel de haven van Rotterdam als van Amsterdam het Verenigd Koninkrijk de belangrijkste handelspartner.

## B2. Overslagvolume luchthavens per jaar

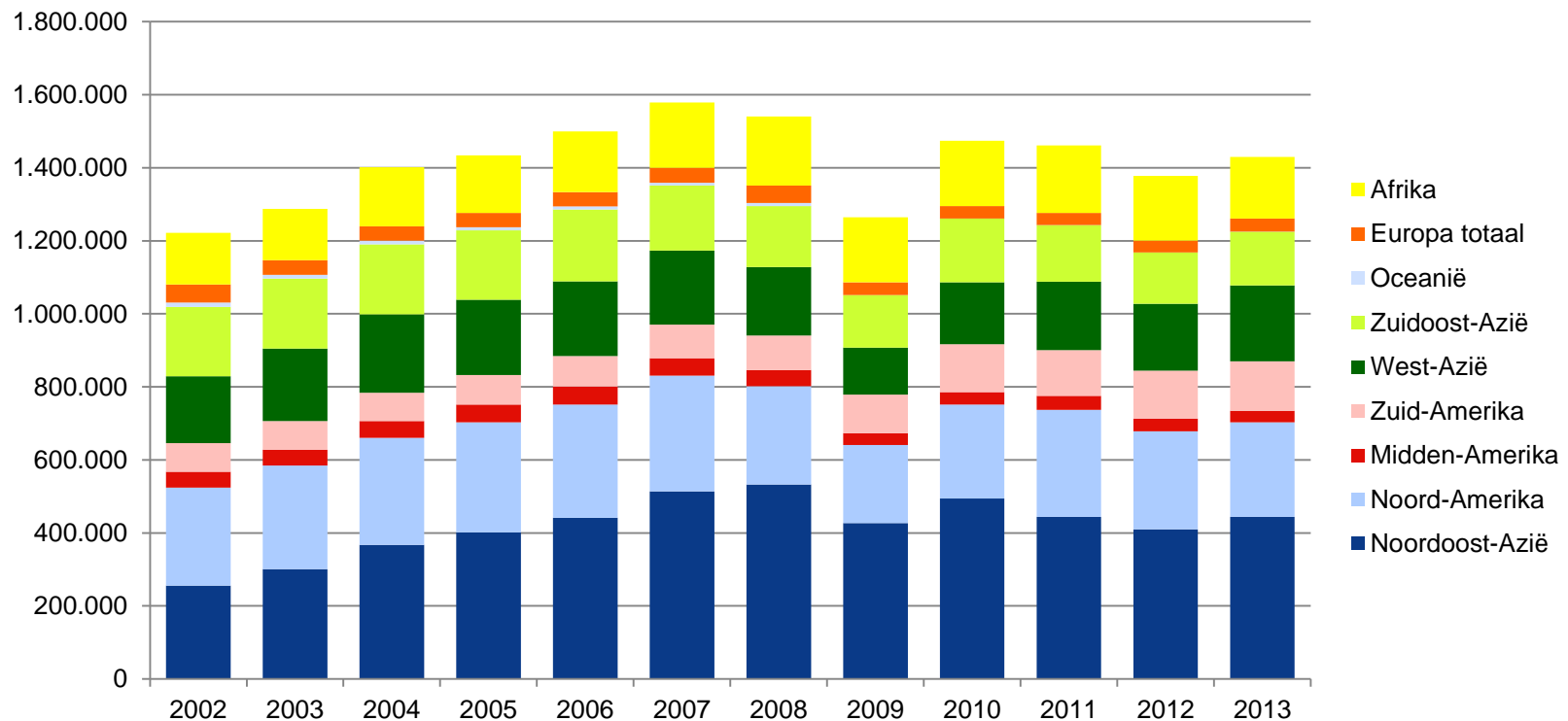
- Toelichting indicator
  - Zoals indicator A.5 weergeeft gaat het grootste gedeelte van het vervoer per lucht in Nederland via de luchthaven Schiphol (97%). In deze indicator wordt een nadere verbijzondering gegeven van de behandelde luchtvracht via Schiphol
- Diepte
  - In deze indicator wordt gefocust op de herkomst en bestemmingsrelatie van Schiphol wereldwijd.
- 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 2013 zijn hierbij gebruikt..



# Herkomst / Bestemmingen goederen Schiphol naar werelddelen

## Herkomst / bestemming goederen Schiphol

x tonnen, bron CBS 2014

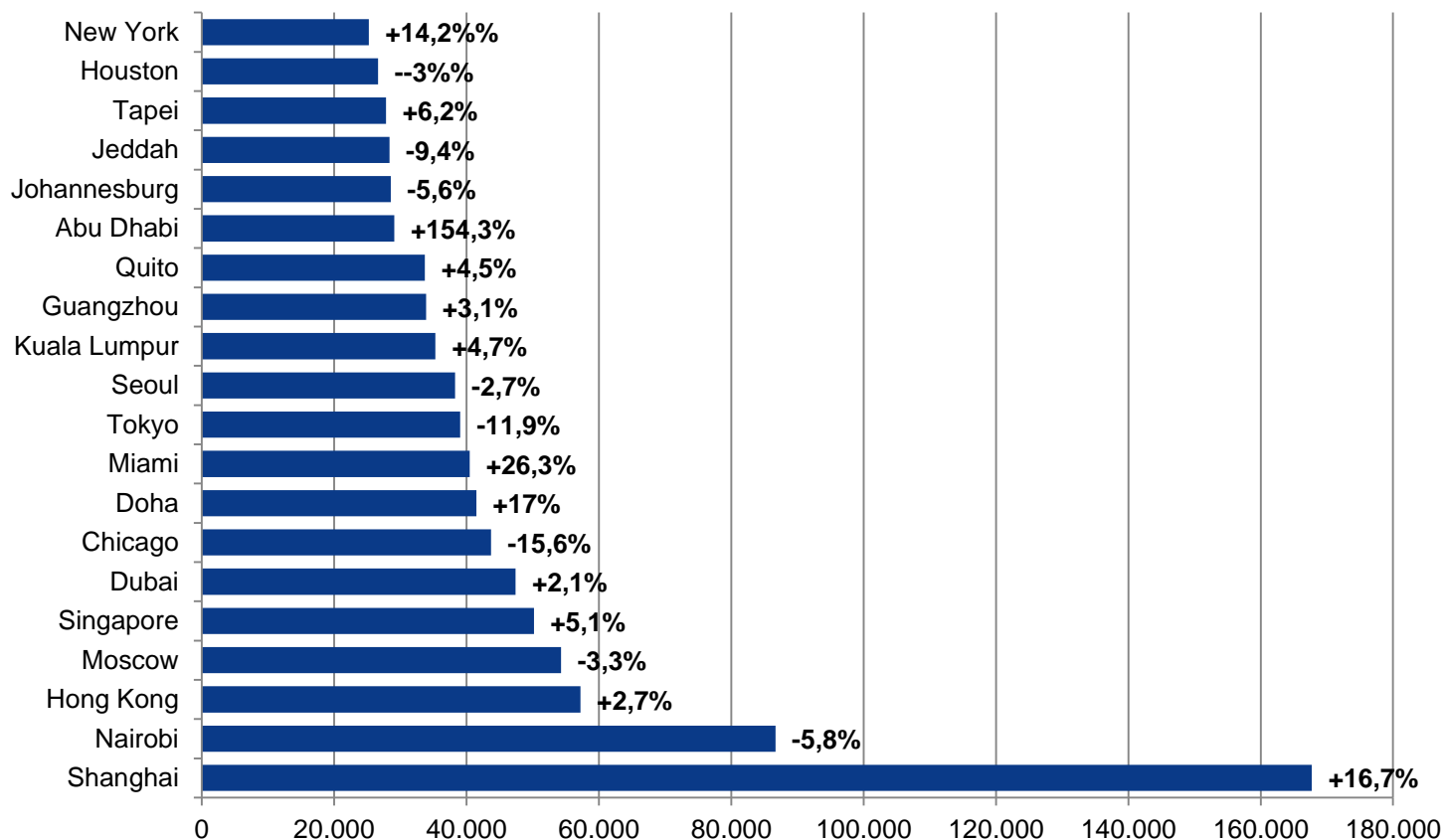




# Herkomst / Bestemmingen goederen Schiphol top 20 steden

## Belangrijkste herkomsten/bestemmingen Schiphol

2013 (x tonnen) en % wijziging t.o.v. 2012, bron: Traffic Review 2013





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

	Alle goederen naar herkomst/bestem- ming	Europa totaal	Afrika	Noord- Amerika	Midden- Amerika	Zuid- Amerika	West- Azië	Zuidoost- Azië	Noordoost- Azië	Oceanië
<b>2002</b>	1.239.900	67.479	141.251	268.846	43.112	78.613	182.855	190.505	255.326	11.913
<b>2003</b>	1.306.155	59.000	140.124	284.195	43.540	77.935	198.497	192.078	300.626	10.160
<b>2004</b>	1.421.115	59.105	161.981	292.833	46.454	77.103	214.533	192.338	367.309	9.460
<b>2005</b>	1.449.855	55.001	157.822	301.737	48.303	81.655	205.635	189.778	401.107	8.816
<b>2006</b>	1.526.552	66.631	166.097	309.818	49.735	83.452	204.270	196.663	441.554	8.332
<b>2007</b>	1.610.282	72.521	178.637	317.022	47.958	91.742	202.454	177.988	513.745	8.215
<b>2008</b>	1.567.712	75.048	189.341	269.827	44.441	94.544	187.153	167.061	532.182	8.115
<b>2009</b>	1.286.369	56.846	178.574	213.251	32.977	105.167	128.967	143.513	427.074	-
<b>2010</b>	1.512.251	72.202	179.365	257.182	34.016	131.225	170.145	173.910	494.067	138
<b>2011</b>	1.523.803	96.043	184.906	293.396	37.988	125.840	187.269	154.461	443.735	164
<b>2012</b>	1.483.446	138.497	176.958	268.127	34.961	131.419	183.035	140.218	410.230	-
<b>2013</b>	1.531.086	137.035	168.586	258.760	32.147	134.954	208.076	147.662	443.789	78

Hoeveelheid in tonnen

Bron: CBS 2014



## Herkomst bestemmingen Schiphol naar top 20 steden

Ranking 2013	Vliegveld	Volume in tonnen	% wijziging t.o.v. 2012
1	Shanghai	167.727	16,7%
2	Nairobi	86.687	-5,8%
3	Hong Kong	57.229	2,7%
4	Moscow	54.297	-3,3%
5	Singapore	50.187	5,1%
6	Dubai	47.418	2,1%
7	Chicago	43.725	-15,6%
8	Doha	41.501	17,0%
9	Miami	40.468	26,3%
10	Tokyo	39.068	-11,9%
11	Seoul	38.285	-2,7%
12	Kuala Lumpur	35.298	4,7%
13	Guangzhou	33.877	3,1%
14	Quito	33.710	4,5%
15	Abu Dhabi	29.091	154,3%
16	Johannesburg	28.587	-5,6%
17	Jeddah	28.373	-9,4%
18	Tapei	27.833	6,2%
19	Houston	26.660	-3,0%
20	New York	25.239	14,2%

Bron: Traffic Review 2013

## Conclusies B2. overslagvolume luchthavens per jaar

- Het luchtvrachtvolume verdeeld herkomst en bestemmingsrelaties is in de periode 2002 – 2013 structureel gewijzigd. Op intercontinentale vluchten was er in Noord-Amerika voor de crisis van 2008 sprake van een structurele stijging van het volume, maar in de jaren daarna is deze groei grotendeels verdwenen. Daarnaast is er een structurele afname van volume van/naar Midden-Amerika. Het volume van/naar Zuid-Amerika neemt daarentegen toe (+71%). en compenseert het verlies van Midden- en Noord-Amerika ruimschoots. Opvallend is dat in Azië alleen het volume van/naar Noordoost Azië toeneemt. Dit terwijl landen in Zuidoost Azië het afgelopen decennium ook een forse economische groei hebben meegemaakt. Schiphol lijkt hier qua volume beperkt van te profiteren.
- Wanneer gekeken wordt naar de top-20 van individuele steden als luchtvrachtherkomst of -bestemming blijkt dat Shanghai de handelspartners met het belangrijkste volume is (167.727 ton). De nummer twee, Nairobi volgt op afstand met 86.687 ton. De relatie met Nairobi is groot vanwege de bloemenimport. Van de top 20 relaties is alleen Moskou een Europese bestemming, de meeste overige Europese luchtvracht wordt getrukt.

## B3. Overslagvolume inland terminals per jaar

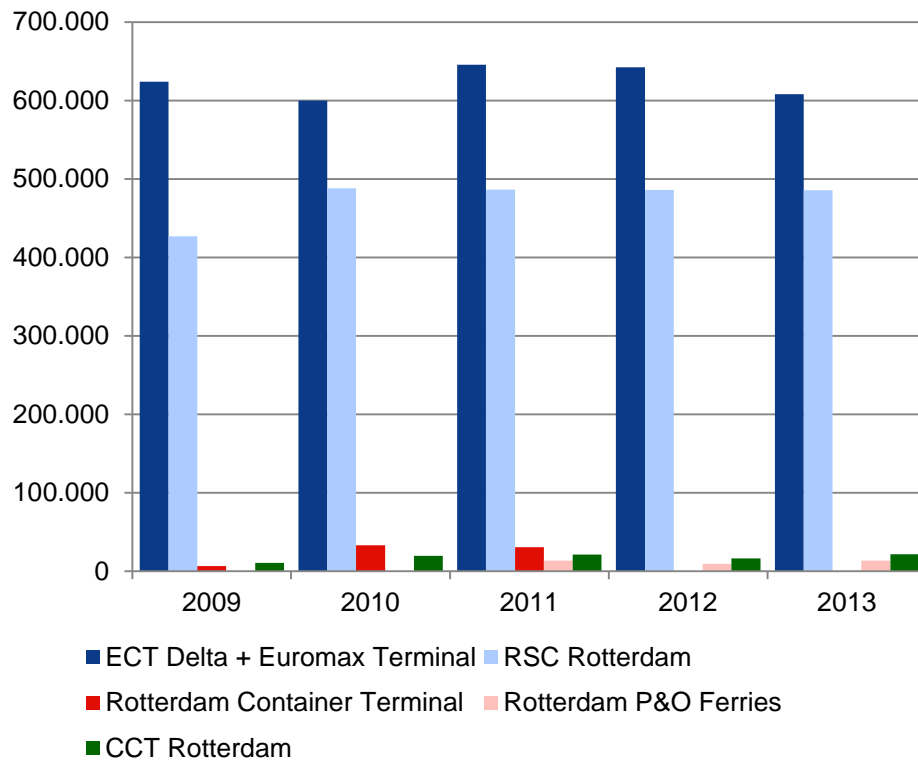
- Toelichting indicator
  - Inland terminals zijn belangrijke schakels in de logistieke keten. Via deze indicator wordt inzicht gegeven in het overslagvolume van Inlandterminals. Overslag op inland terminals betekent in Nederland vooral spoor en binnenvaart overslag, vaak naar de weg voor het voor/natransport.
- Inhoud
  - Voor de binnenvaart geeft de data van inland terminals op gemeentelijk niveau een mogelijke onderschatting van het feitelijk aantal overgeslagen TEU's. De cijfers dienen dan ook met zorg geïnterpreteerd te worden. Het volume per inland terminal wordt inzichtelijk gemaakt alsof in een gemeente één (inland)terminal aanwezig is.
  - Voor het spoorvolume zijn de aantallen containers omgerekend naar TEU's door middel van de omrekenfactor x1,6. Er is geen systematische inzage in het bulkvolume dat per spoor via inlandterminals wordt overgeslagen.
- Bronnen
  - Voor de binnenvaartoverslag in TEU is gebruik gemaakt van CBS Maatwerk. Deze gegevens zijn jaarlijks beschikbaar vanaf 2011. Voor de overslag in gemeenten met een inlandterminal in volume zijn gegevens van 2013 via CBS Maatwerk weergegeven.
  - Om te bepalen welk volume vanuit inlandterminals per spoor wordt overgeslagen is gebruik gemaakt van Rail Cargo, Spoor in Cijfers 2014. Deze cijfers zijn jaarlijks beschikbaar vanaf 2009. Er is zijn via Spoor in Cijfers geen cijfers van de Amsterdamse terminals beschikbaar.

# Overslag Spoorvervoer via Inland Terminals

## Intermodaal spoorvervoer via Inland Terminal

Rotterdamse terminals x TEU

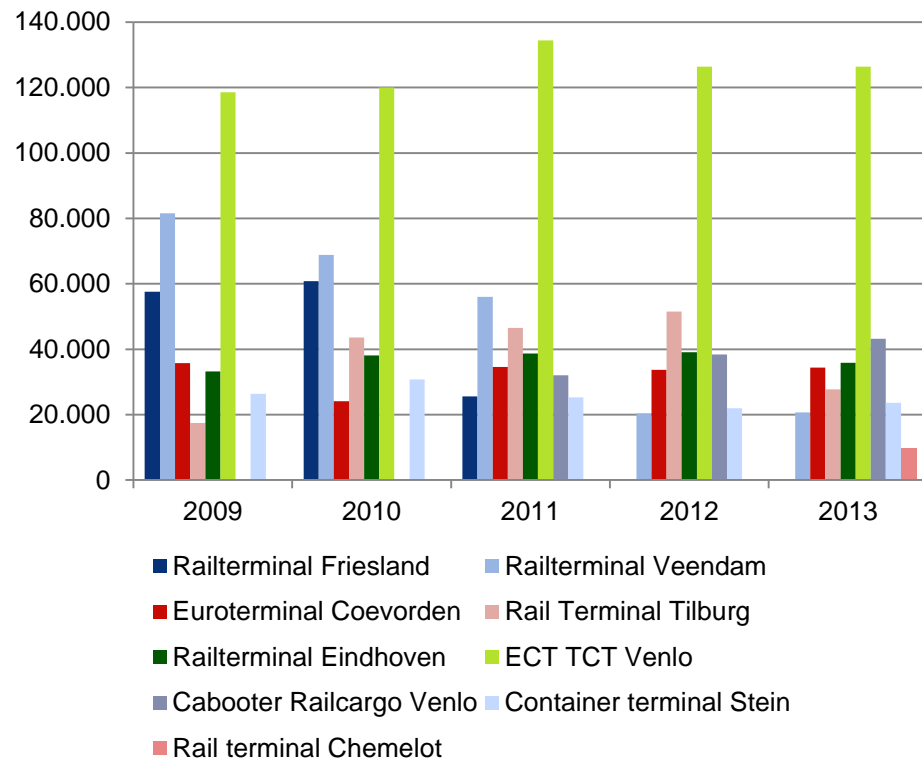
Bron: Rail Cargo, Spoor in Cijfers 2014



## Intermodaal spoorvervoer via Inland Terminal

x TEU

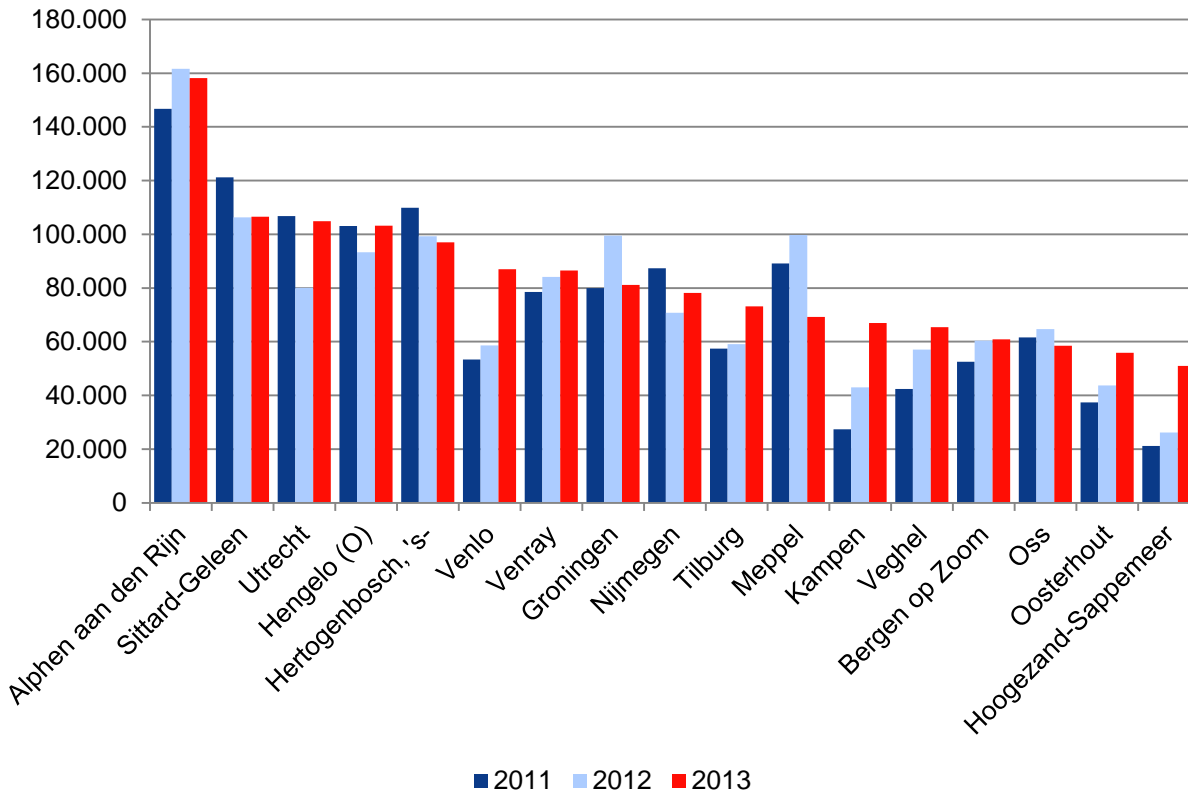
Bron: Rail Cargo, Spoor in Cijfers 2014



# Overslag Binnenvaart via Inland Terminals

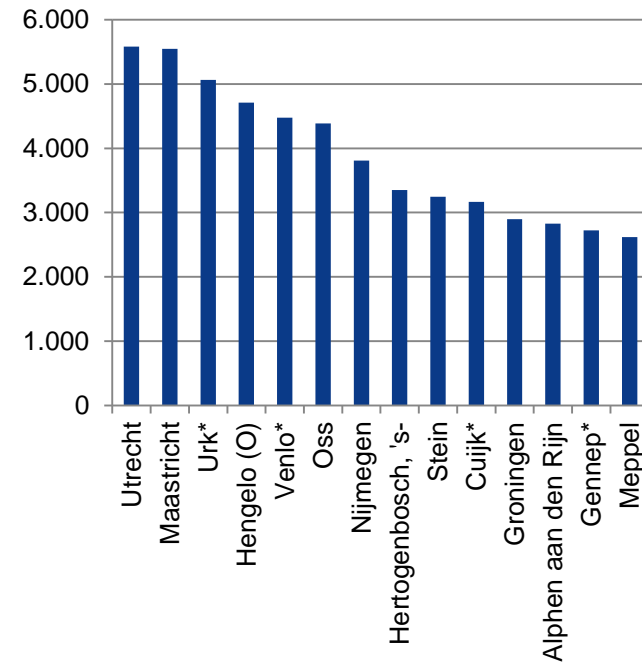
## Binnenvaartoverslag via Inland Terminals in TEU

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

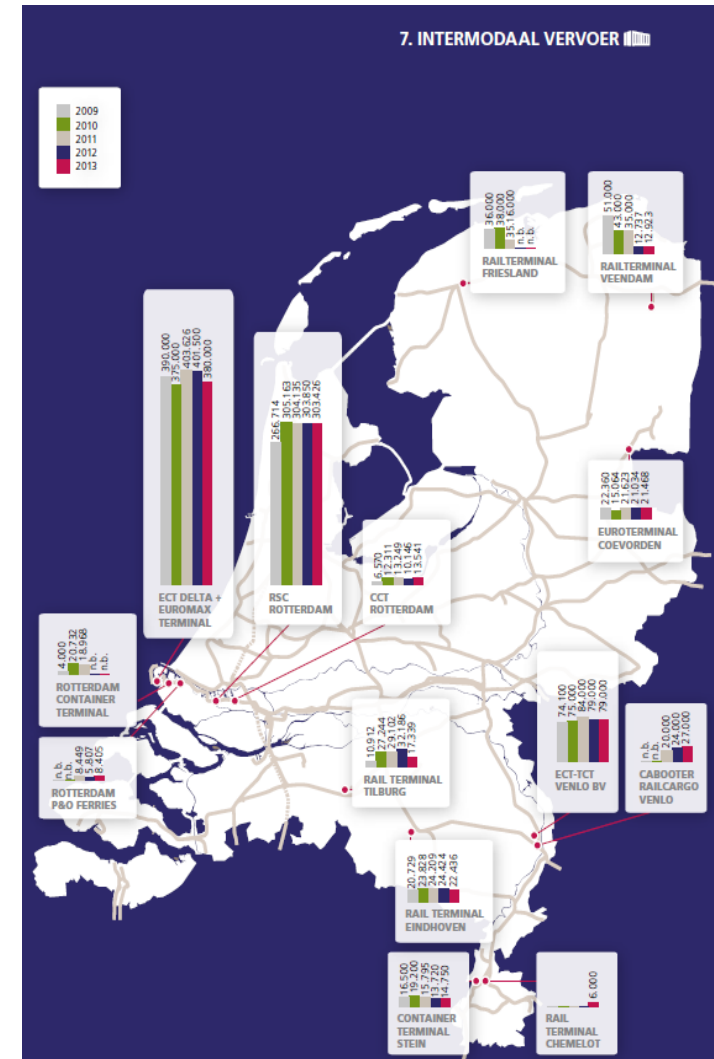
\*= Vertekening als gevolg van baggerwerk/zandwingebieden/infrastructurele projecten binnen de gemeentegrenzen.



# Overslag Spoorvervoer via Inland Terminals

Terminal	Intermodaal spoorvervoer (in TEU's)				
	2009	2010	2011	2012	2013
ECT Delta + Euromax Terminal	624.000	600.000	645.802	642.400	608.000
RSC Rotterdam	426.742	488.261	486.616	486.160	485.482
Rotterdam Container Terminal	6.400	33.171	30.349	n.b.	n.b.
Rotterdam P&O Ferries	n.b.	n.b.	13.518	9.291	13.448
CCT Rotterdam	10.512	19.698	21.198	16.234	21.666
Railterminal Friesland	57.600	60.800	25.600	n.b.	n.b.
Railterminal Veendam	81.600	68.800	56.000	20.379	20.677
Euroterminal Coevorden	35.776	24.102	34.597	33.654	34.349
Rail Terminal Tilburg	17.459	43.590	46.563	51.498	27.742
Railterminal Eindhoven	33.166	38.125	38.734	39.078	35.898
ECT TCT Venlo	118.560	120.000	134.400	126.400	126.400
Cabooter Railcargo Venlo			32.000	38.400	43.200
Container terminal Stein	26.400	30.720	25.272	21.952	23.600
Rail terminal Chemelot					9.600
<b>Totaal</b>	<b>1.438.216</b>	<b>1.527.267</b>	<b>1.590.650</b>	<b>1.485.446</b>	<b>1.450.061</b>

Bron: Railcargo, Spoor in Cijfers 2014



Bron: Railcargo, Spoor in Cijfers 2014





## Overslag Binnenvaart via Inland Terminals

Gemeenten met Terminals	Overslag-omvang Binnenvaart in TEU's inland terminals incl. Zeehavens			
	2011	2012	2013	% toename binnenvaart 2012-2013
Rotterdam*	3.100.680	3.272.518	3.351.289	2,4%
Amsterdam*	226.515	237.062	212.829	-10,2%
Alphen aan den Rijn	146.771	161.616	158.183	-2,1%
Sittard-Geleen	121.211	106.323	106.542	0,2%
Utrecht	106.753	80.101	104.888	30,9%
Hengelo (O)	103.031	93.265	103.172	10,6%
Moerdijk*	207.807	134.081	98.710	-26,4%
Terneuzen*	106.324	113.974	98.481	-13,6%
Vlissingen*	53.006	92.303	87.712	-5,0%
Hertogenbosch, 's-	109.883	99.207	96.955	-2,3%
Venlo	53.357	58.665	86.956	48,2%
Venray	78.532	84.125	86.521	2,8%
Groningen	79.922	99.543	81.096	-18,5%
Nijmegen	87.362	70.764	78.195	10,5%
Tilburg	57.456	59.100	73.097	23,7%
Meppel	89.116	99.782	69.222	-30,6%
Kampen	27.342	42.982	66.952	55,8%
Veghel	42.427	57.060	65.413	14,6%
Bergen op Zoom	52.580	60.447	60.848	0,7%
Oss	61.603	64.728	58.511	-9,6%
Oosterhout	37.415	43.709	55.866	27,8%
Hoogezand-Sappemeer	21.140	26.243	50.938	94,1%
<b>Totaal</b>	<b>4.970.233</b>	<b>5.157.598</b>	<b>5.252.376</b>	<b>1,8%</b>

Bron: CBS Maatwerk, top 22 gemeenten met inland terminal en meer dan 50.000 TEU overslag in 2013. In deze tabel zijn ter indicatie ook de volumes van de Zeehavens (\*) meegenomen.

Binnenvaartoverslag via Inland Terminals in top 15 gemeenten	Totaal 2013 x 1.000 ton
1 Utrecht	5.584
2 Maastricht	5.548
3 Urk*	5.065
4 Hengelo (O)	4.710
5 Venlo*	4.476
6 Oss	4.387
7 Nijmegen	3.809
8 Hertogenbosch, 's-	3.350
9 Stein	3.245
10 Cuijk*	3.169
11 Groningen	2.898
12 Alphen aan den Rijn	2.827
13 Gennep*	2.723
14 Meppel	2.616
15 Sittard-Geleen	2.485

Bron: CBS Maatwerk, 2014.

Noot: Betreft uitsluitend binnenhavens (gecombineerde zeehaven/binnenhavens buiten beschouwing genomen)

\*= Vertekening als gevolg van baggerwerk/zandwingebieden/infrastructurele projecten binnen de gemeentegrenzen

## B3. Conclusies overslagvolume inland terminals per jaar

- De overslagvolumes van de inland terminals voor het spoorvervoer staan de laatste jaren onder druk. De volumes op inland terminals laten een wisselend beeld zien. Opvallend is de daling van het spoorvolumes op de ECT terminal in Rotterdam in 2013, van 642.400 TEU in 2012 naar 608.000 TEU in 2013, een daling van ruim 5%. Het is mogelijk dat een deel van het spoorvolume uit 2012 in 2013 via de binnenvaart is vervoerd, omdat de omvang van de binnenvaart vanuit Rotterdam in 2013 met ruim 2% toenam.
- Ondanks de moeilijke marktomstandigheden in het spoorvervoer (bijv. het stoppen van de terminal in Friesland) ontstonden er in 2013 nieuwe initiatieven, zoals de opening van rail terminal Chemelot in Born.
- Er zijn grote verschillen in de prestatie van inland terminals wanneer gekeken wordt naar het overslagvolume van de binnenvaart. Inland terminals met een opvallende stijging van de overslag in 2013 zijn bijvoorbeeld Hoogezand-Sappemeer (+94%), Utrecht (+48%) en Kampen (+ 56%). Een opvallende daling was daarnaast te noteren voor de inland terminals in Meppel (-31%) en Moerdijk (-26%).
- In tonnen overslag wordt in de gemeente Utrecht in 2013 het meeste volume overgeslagen, te weten 5.584.000, gevolgd door Maastricht.

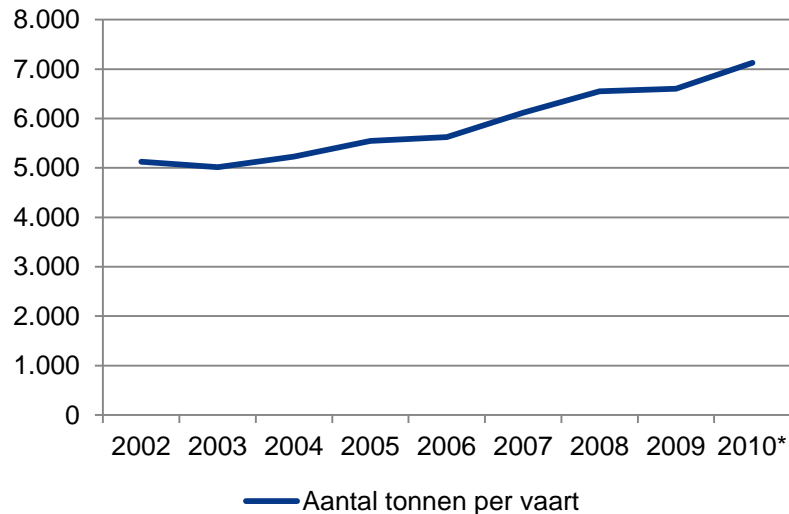
## B4. Aantal schepen in Rotterdam per jaar

- Toelichting indicator
  - Bij indicator A.4 is inzicht gegeven in de omvang van de Zeevaart voor Nederland en voor de 5 grootste zeehavens. Ook is inzicht gegeven in de belangrijkste relaties met andere landen. In deze indicator wordt ingegaan op de ontwikkeling van het aantal en type schepen dat de haven van Rotterdam aan doet.
- Inhoud
  - Het volume omvang van de zeevaart wordt gedeeld door het aantal scheepsreizen. Dit geeft een indicatie van 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 het aantal tonnen en het aantal reizen dat uitgevoerd wordt, waarbij de data van 2002 t/m 2010 wordt benut. De haven van Rotterdam publiceert zelf over 2012 en 2013 cijfers van het aantal reizen (calls) naar verschijningsvorm en grootteklasse.

# Indicatie belading Zeeschepen van /naar Rotterdam

## Belading zeeschepen

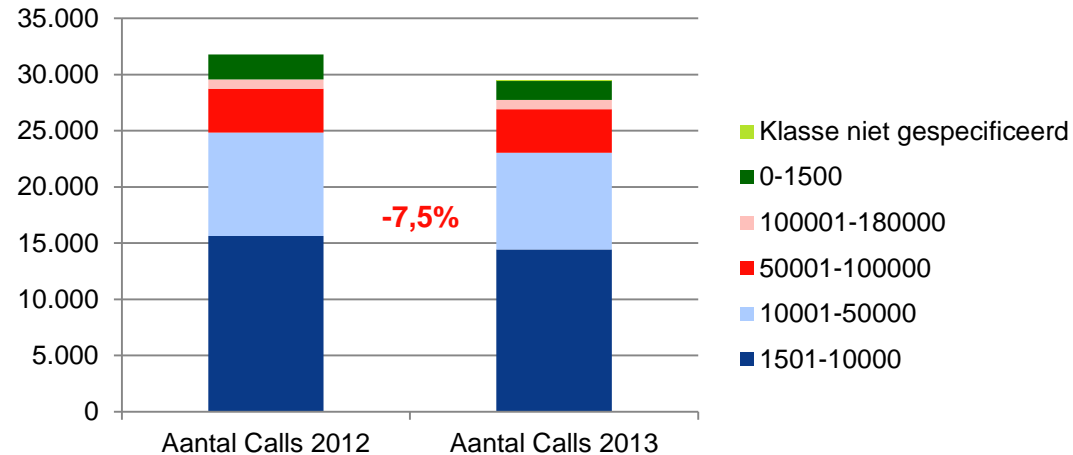
x tonnen, bron CBS 2014



## Aantal calls Rotterdam

Naar vaarklasse (GT-class) o.b.v. totaal zeegaande schepen

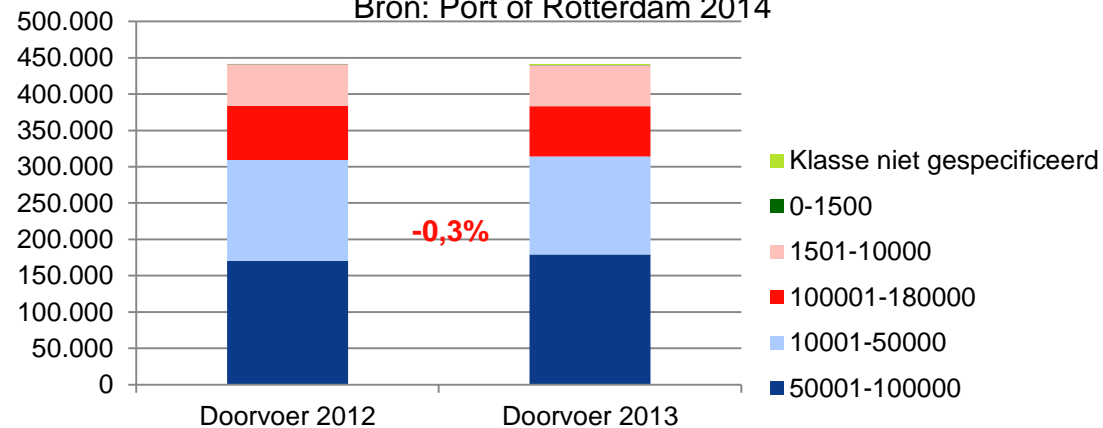
Bron: Port of Rotterdam 2014



## Doorvoer Rotterdam

x 1000 ton naar vaarklasse (GT-class) o.b.v. totaal zeegaande schepen

Bron: Port of Rotterdam 2014

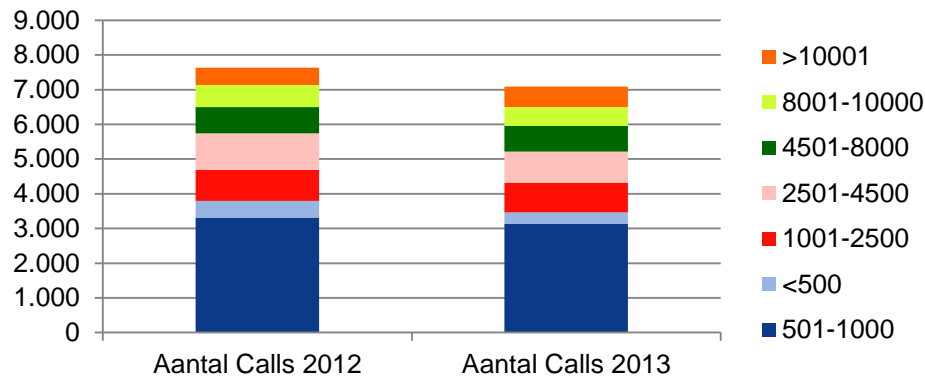




# Aantal schepen naar verschijningsvorm Rotterdam

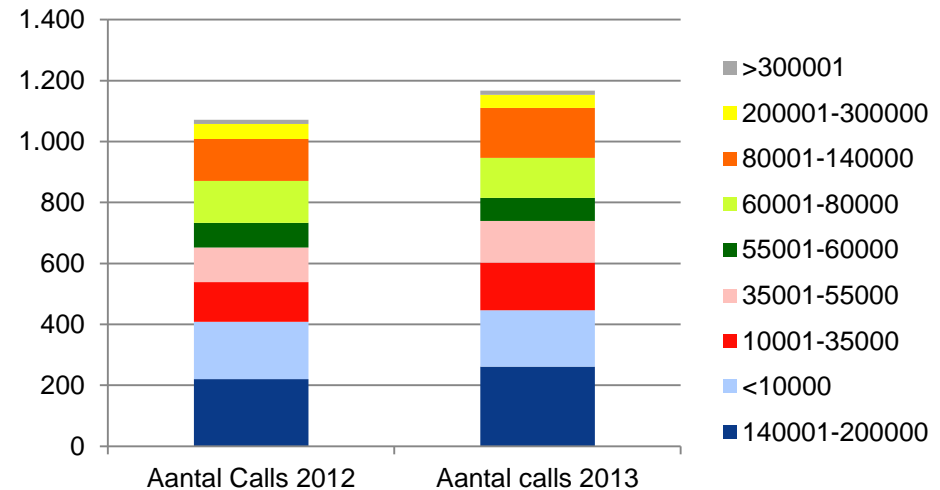
## Aantal calls Containers Scheepsgrootte

Naar TEU klasse. Bron, Port of Rotterdam 2014



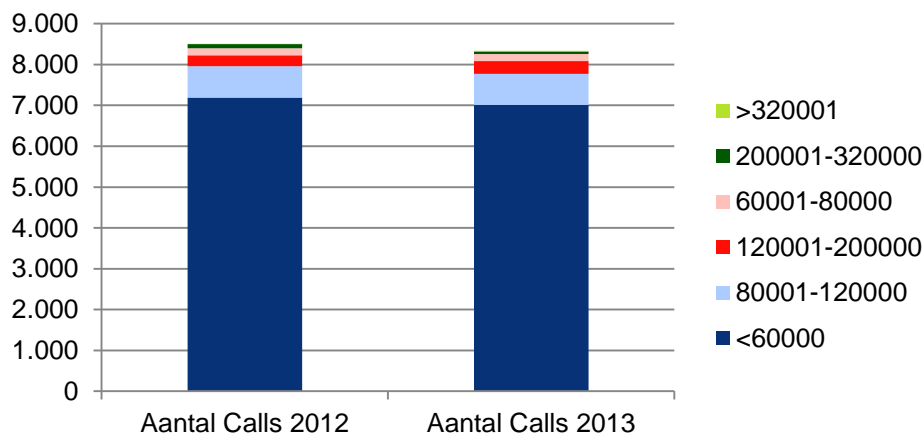
## Aantal calls Droge Lading

Naar DWT-klasse. Bron, Port of Rotterdam 2014



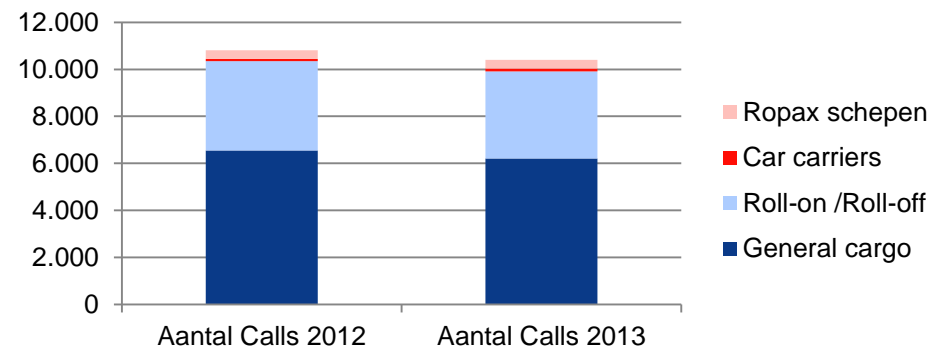
## Aantal calls Vloeibare bulk

Naar DWT-klasse. Bron, Port of Rotterdam 2014



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

Bron, Port of Rotterdam 2014



## Indicatie beladingsgraad Zeeschepen

Indicatie beladingsgraad zeeschepen				
	Mln ton	Ton	Aantal reizen totale vaart Nederland	Aantal tonnen per vaart
2002	432	432.000.000	84.242	5.128
2003	431	431.000.000	85.920	5.016
2004	464	464.000.000	88.724	5.230
2005	487	487.000.000	87.818	5.546
2006	505	505.000.000	89.831	5.622
2007	537	537.000.000	87.841	6.113
2008	560	560.000.000	85.470	6.552
2009	510	510.000.000	77.266	6.601
2010*	568	568.000.000	79.704	7.126

Bron: CBS 2014

Rotterdam	2012		2013	
Klasseindeling	Aantal Calls	Doorvoer	Aantal Calls	Doorvoer
Gross Tonnage Class		x 1.000		x 1.000
- 0-1500	2211	640	1689	686
- 1501-10000	15648	56945	14442	56351
- 10001-50000	9201	139090	8601	134661
- 50001-100000	3882	170357	3868	179309
- 100001-180000	847	74496	832	69398
- Klasse niet gespecificeerd	0	0	16	59
<b>Totaal</b>	<b>31.789</b>	<b>441.528</b>	<b>29.448</b>	<b>440.464</b>

Bron: Port of Rotterdam 2014



# Aantal schepen (in calls) naar verschijningsvorm Rotterdam

Containers	Scheepsgrootte naar TEU klasse	
	Aantal Calls	
Klasseindeling	2.012	2.013
<500	484	333
501-1000	3.311	3.129
1001-2500	899	858
2501-4500	1.047	897
4501-8000	761	737
8001-10000	630	546
>10001	501	585
<b>Totaal</b>	<b>7.633</b>	<b>7.085</b>

Bron: Port of Rotterdam 2014

Vloeibare bulk	Vloeibare bulk naar DWT-klasse 2013-2012	
	Aantal Calls	
Klasseindeling	2.012	2.013
<60000	7.193	7.008
60001-80000	173	171
80001-120000	770	762
120001-200000	266	316
200001-320000	96	64
>320001	5	14
<b>Totaal</b>	<b>8.503</b>	<b>8.335</b>

Bron: Port of Rotterdam 2014

Droge Lading	Droge lading naar DWT-klasse 2013-2012	
	Aantal Calls	
Klasseindeling	2.012	2.013
<10000	187	185
10001-35000	131	157
35001-55000	113	136
55001-60000	81	76
60001-80000	138	131
80001-140000	137	164
140001-200000	221	261
200001-300000	50	43
>300001	13	14
<b>Totaal</b>	<b>1.071</b>	<b>1.165</b>

Bron: Port of Rotterdam 2014

Break bulk en roll-on/roll-off 2013-2012	Aantal Calls	
	2.012	2.013
Car carriers	94	128
Roll-on /Roll-off	3.800	3.695
General cargo	6.548	6.214
Ropax schepen	363	363
<b>Totaal</b>	<b>10.805</b>	<b>10.400</b>

Bron: Port of Rotterdam 2014

## Conclusies B4. Aantal schepen in NL havens per jaar

- De gemiddelde belading van zeeschepen van en naar Rotterdam nam de laatste jaren toe van ruim 5.000 ton in 2002 naar ruim 7.000 ton in 2010. Deze trend van meer lading per schip wordt bevestigd in de overslagcijfers van Rotterdam. In Rotterdam nam het aantal calls van schepen tussen 2012-2013 af met 7,5%, terwijl de totale overslag met slechts 0,3% afneemt. De call sizes, en de belading van schepen nam dus toe. Dit past ook in de trend dat zeeschepen steeds groter worden vanwege economische redenen.
- Per verschijningsvorm van de goederen was het beeld wisselend. Voor de droge bulk nam het aantal calls in de periode 2012-2013 toe met ca. +10%, Voor de ander verschijningsvormen nam het aantal calls echter af. Dit komt echter hoofdzakelijk door de steeds grotere gemiddelde schepen. Hierbij valt op dat voor de verschijningsvorm containers het aantal calls in de grootste klasse (nl. >10.001) toeneemt van 501 naar 585. Dit is een stijging van meer dan 15%. Ook neemt het aantal calls van de grootste klasse (DWT >320001) in het segment natte bulk toe van 5 calls in 2012 naar 14 calls in 2013.



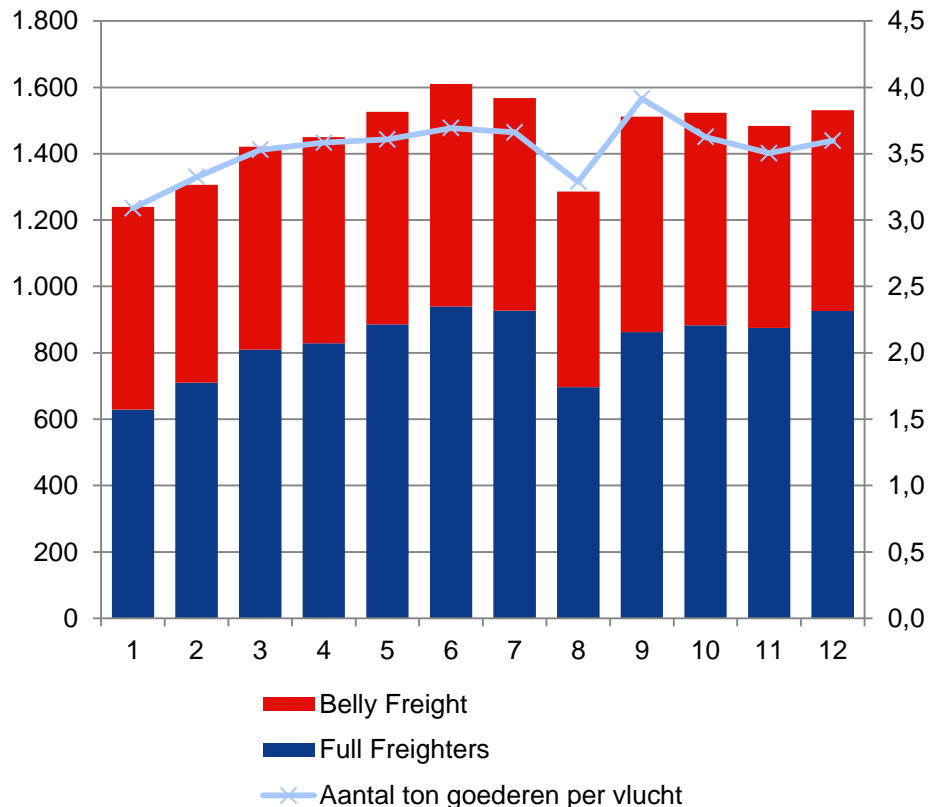
## B5. Aantal vrachtvliegtuigen op NL luchthavens per jaar

- Toelichting indicator
  - Bij indicator A.5 is inzicht gegeven in de omvang van de luchtvaart voor Nederland. In indicator B.1. is inzicht gegeven in de handelsrelaties die Schiphol heeft met andere landen en steden 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.
- Diepte
  - 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 vrachtluchten.
- Bronnen
  - CBS publiceert het aantal tonnen en het aantal handelsvluchten dat uitgevoerd wordt. De cijfers van 2002 t/m 2013 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.

# Belading handelsreizen en type vrachtvliegtuigen op Schiphol

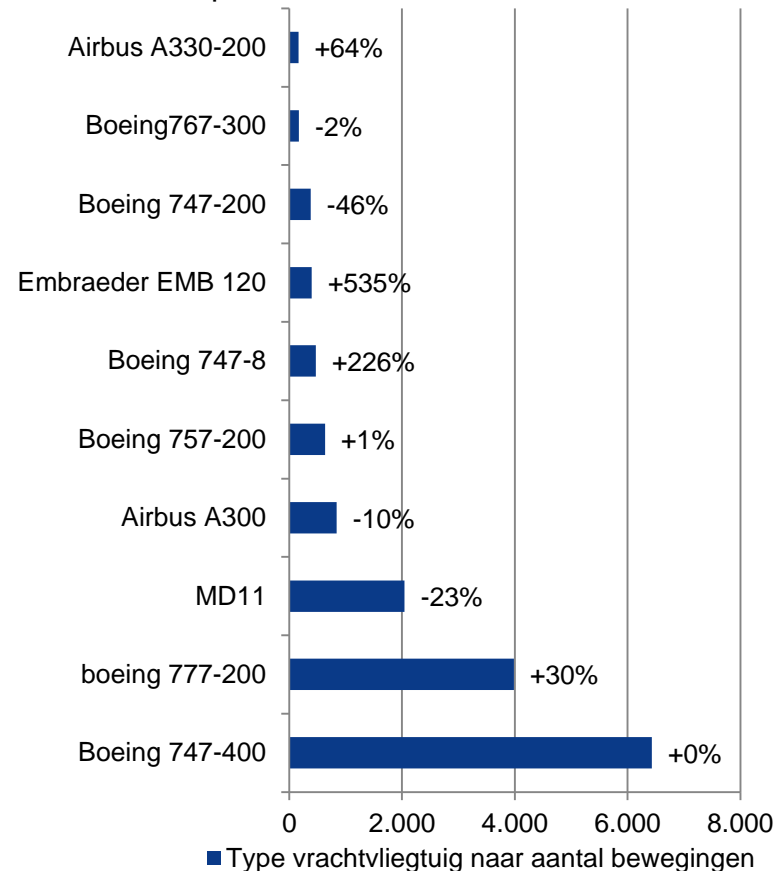
## Belading vliegtuigen en verhouding belly freight/full freight

x 1.000 tonnen, bron CBS 2014 en Schiphol, Traffic Review 2013



## Type vrachtvliegtuig

Dedicated vrachtvliegtuigen naar aantal bewegingen top 10 in 2013, bron: Traffic Review 2013





## Belading handelsvluchten (in tonnen) en type vrachtvliegtuigen op Schiphol

	Totaal goederenvervoer in tonnen	Vervoerd gewicht naar Full Freighters (x 1.000 ton)	Vervoerd gewicht naar Belly Freight (x 1.000 ton)	Totaal aantal vluchten handelsverkeer	Aantal ton goederen per vlucht
2002	1.239.900	628,5	611,4	401.385	3,1
2003	1.306.155	710,2	596	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	435.972	3,7
2008	1.567.712	927,4	640,3	428.332	3,7
2009	1.286.369	696,3	590	391.265	3,3
2010	1.512.251	862,2	650	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	605	425.565	3,6

Bron: CBS 2014

### Type vrachtvliegtuig naar aantal bewegingen (2013)

Ranking	Type Vliegtuig	Gemiddeld opstijggewicht	Aantal bewegingen	% stijging / daling t.o.v. 2012
1	Boeing 747-400	403	6.429	+0%
2	boeing 777-200	348	3.982	+30%
3	MD11	286	2.046	-23%
4	Airbus A300	171	840	-10%
5	Boeing 757-200	105	635	+1%
6	Boeing 747-8	446	469	+226%
7	Embraeder EMB 120	12	400	+535%
8	Boeing 747-200	378	379	-46%
9	Boeing767-300	187	173	-2%
10	Airbus A330-200	233	164	+64%
11	Boeing 737-400	68	26	+160%
12	Airbus A310	161	18	50%
13	ATR72	22	18	-96%
14	Boeing 737-300	66	12	-25%
15	ATR42	18	6	-73%

Bron: Traffic Review

## Conclusies B5. Aantal vrachtvliegtuigen in NL luchthavens per jaar

- Gemiddeld neemt het volume goederenvervoer dat per handelsvlucht mee gaat (zowel passagiers, als goederenvervoervluchten) toe van 3.1 ton in 2002 per vlucht naar 3.6 ton (+20%) in 2013. 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”.
- De toename van het vervoerd gewicht tussen 2002 en 2013 is volledig te verklaren door de toename van het full freighters volume op Schiphol. In 2002 werd namelijk nog 628 duizend ton vervoerd, tegenover 926 duizend ton in 2013. Dit is een toename van bijna 50%.
- Voor het dedicated vrachtvervoer wordt 66% van de top 15 vluchten uitgevoerd door een Boeing 747-400 of een Boeing 777-200.

## C Gebruik ruimte en infrastructuur voor goederenstromen

- Indicatoren:
  1. Aantal strekkende kilometers hoofdwegennet in jaren
  2. Congestie op snelwegennet per jaar
  3. Aantal strekkende kilometers spoornet in jaren
  4. Aantal strekkende kilometers vaarwegennet in jaren
  5. Instroom studenten Logistieke HBO opleidingen
  6. Aandeel transport- en handelsactiviteiten op bedrijventerreinen per jaar
  7. Aantal m2 distributiecentra in Nederland per jaar – als voorbeeld uitgewerkt

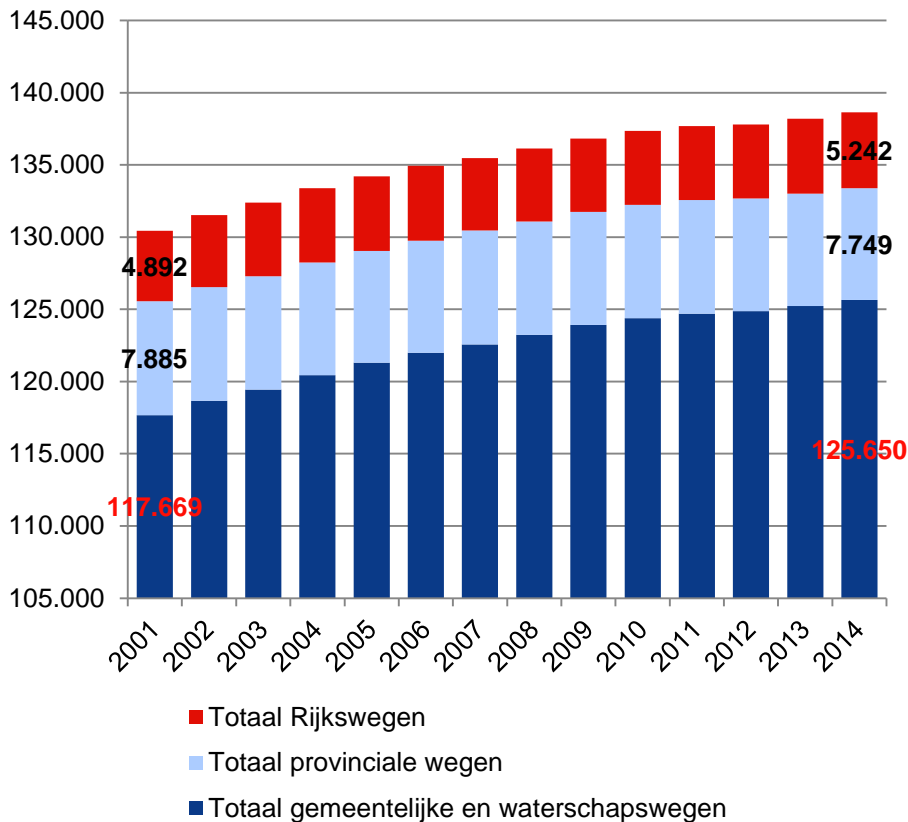
# C1. Aantal Strekkende km hoofdwegennet per jaar

- Toelichting indicator
  - Het gebruik van Ruimte en Infrastructuur is een van de vestigingsplaatsfactoren voor de logistiek. In deze indicator wordt inzicht gegeven in de weglengte. Een mogelijk verband tussen het aantal kilometers weglengte en de logistieke hotspots wordt verkend.
- Diepte
  - De totale (absolute) weglengte in kilometers wordt weergegeven voor Nederland, met daarbij een onderscheid naar provinciale- en rijkswegen. Er wordt geen rekening gehouden met de mogelijke verbreding van wegen. De relatieve groei van de weglengte wordt per provincie weergegeven. Voor de top 3 logistieke regio's volgens de verkiezing van Logistiek.nl van 2013 wordt de gemiddelde landelijke toename in de periode 2001-2014 van het wegennet afgezet tegen de regionale (o.b.v. COROP gebieden). Dit zijn de regio's Venlo/Venray, Tilburg/Waalwijk en West-Brabant.
- Bronnen
  - CBS publiceert jaarlijks de weglengte. Deze cijfers zijn beschikbaar van 2001 t/m 2014. De top 3 logistieke hotspots komen uit de logistieke hotspotverkiezing van logistiek.nl deze wordt jaarlijks gehouden.

# Weglengte NL, provincies en logistieke hotspots

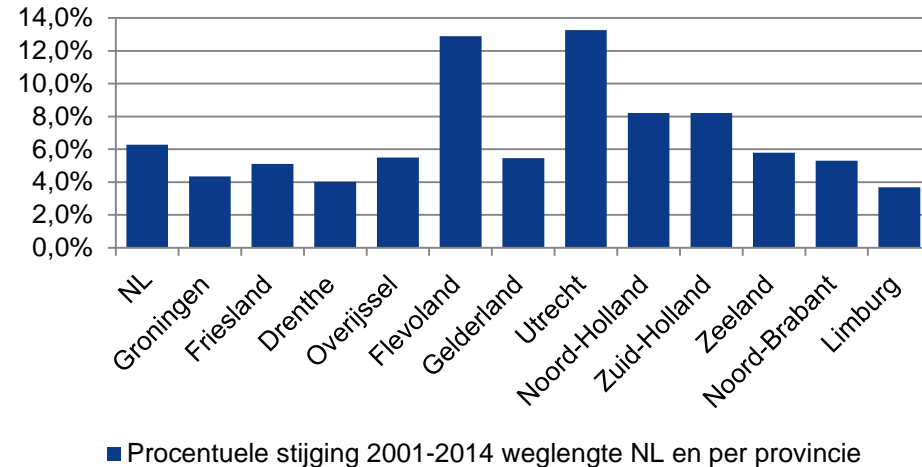
## Totale weglengte Nederland

x kilometers, bron CBS 2014



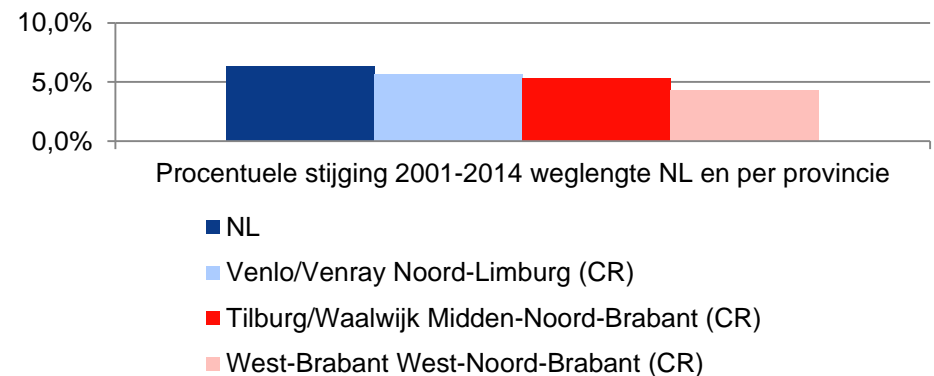
## Procentuele stijging weglengte

2001-2014 NL en per provincie, bron CBS 2014



## Weglengte naar logistieke Hotspot

Bron: CBS 2014 en logistiek.nl





## Weglengte NL en provincies in km

	Totale weglengte	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

Bron: CBS 2014

	Weglengte in km 2014	Procentuele stijging 2001-2014 weglengte NL en per provincie
NL	138.64	6,3%
Groningen	6.675	4,3%
Friesland	8.856	5,1%
Drenthe	7.581	4,0%
Overijssel	13.525	5,5%
Flevoland	3.739	12,9%
Gelderland	20.457	5,5%
Utrecht	6.965	13,3%
Noord-Holland	13.342	8,2%
Zuid-Holland	16.402	8,2%
Zeeland	6.967	5,8%
Noord-Brabant	22.681	5,3%
Limburg	11.452	3,7%

Bron: CBS 2014

### Procentuele stijging 2001-2014 weglengte NL en top 3 logistieke hotspots

NL		6,3%
Regio Logistiek.nl	Corop-regio	
Venlo/Venray	Noord-Limburg (CR)	5,68%
Tilburg/Waalwijk	Midden-Noord-Brabant (CR)	5,29%
West-Brabant	West-Noord-Brabant (CR)	4,31%

Bron: CBS 2014



# C1. Conclusies aantal Strekkende km hoofdwegennet per jaar

- 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 wegennet neemt af.
- De landelijke toename van de weglengte (6,3%) over de periode 2001-2014 is afgezet tegen die in de provincies. Daarbij zijn verschillen zichtbaar. Uitschieters zijn Flevoland (+12,9%) en Utrecht (+ 13,3%). In provincie Utrecht wordt dit vooral verklaard door een toename van het rijkswegennet (+ 83 km) en dan specifiek het type verbindingssbaan (+68 km).
- Gezocht is naar een verband tussen de toegenomen weglengte en de logistieke hotspots. Een direct verband tussen toegenomen weglengte in logistieke hotspots is niet gevonden. 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. Tevens dient opgemerkt te worden dat een toename van een weglengte in een andere regio ook ten gunste kan komen voor de bereikbaarheid van de logistieke hotspot.

# C2. Schade congestie voor wegvervoer Nederland

## ● 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 5 jaar in opdracht van TLN/EVO.

## ● 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 (wachtijd en mogelijk oponthoud proces bij klant)

## ● Bronnen

- TNO in opdracht van TLN/EVO, “Economische wegwijzer 2014” en jaren daarvoor.



### Investeringen in aanpak files blijven nodig

Daarom de dialing van de filecijfers, veroorzaken file nog grote ergernis en grote financiële schade. Vooral bij het goederenvervoer voor de weg. Steden kunnen niet op tijd werken afgevoerd en vrachtwagens staan te wachten etc. Het is een kostenpost die doorwerkt in de hele logistieke keten.

In deze Economische Wegwijzer presenteren TLN en EVO de top-20 trajecten van duurdere files voor het goederenvervoer. Het betreft de verkeerslijnen van het jaar 2012. Het overzicht is tot stand gekomen na een analyse van TNO. De 50 grootste knooppunten op wegvakken van het goederenvervoer die een tijd van 20 duurdere trajecten.

### BERICHT INVESTEREN LEVET BELANGRIJKE BUDRAGE AAN ECONOMISCH HERSTEL

De totale economische schade door verkeersproblemen voor het vrachtwagenvervoer voor de top-20 trajecten is gebeld van 105 miljoen euro in 2011 naar 120 miljoen in 2012. De grootste economische schade heeft plaatsgevonden op de A26 tussen de knooppunten Blijsswaard en Hoopvliet.

De investeringen in een weg specifiek voor de afgelopen jaren hebben duidelijke positieve effecten voor het goederenvervoer op belangrijke aanpaktrajecten. Zo is de economische schade fors gedaald op delen van de A4 (Amsterdam - Den Haag) en de A12 (Drecht-Antwerpen). De andere locaties in de economische schade als gevolg van de files gedurende 2012 schiedt waar de komende jaren verkeersproblemen worden gesignaleerd zoals de A15 (Maastricht-Brussel) en de A10 (Amsterdam) waarbij de files nog steeds maar nog geen besluit voor verbreding van de weg is genomen dan wel een oplossing in het geheel nog niet is uitgevonden. De A20 A15 lijnen het knooppunt Gooien-Hoopvliet, de A26 Heerhooft-Hoofddorp, de A26 Hoofddorp-Hoofddorp, de A26 Hoofddorp-Hoofddorp.

Daarom de problemen aanpak blijft de totale schade van files voor het goederenvervoer nog altijd veel te hoog. TNO berekent de op 600 tot 800 miljoen euro. De een van de grootste economische schade van het vrachtwagenvervoer. TLN en EVO vinden dat in verster gewest moet worden aan structurele verbetering van de bereikbaarheid in veel regio's.

### Wat moet structureel verbeteren?

EVO en TLN vinden dat de volgende knooppunten (in welke vorm nog niet is vastgesteld) met prioriteit moeten worden aangepakt:

- |  |                                     |   |
|--|-------------------------------------|---|
| • A1 Drienen-Hoofddorp (incl. A1 T. Doo)     | • A10/A10 Rotterdam                 | • Koppeling A10/A12 Biesse-Zwolle       |
| • A2/A4 Utrecht-Hoofddorp                    | • Corridor A15 (Hilversum-Hillegom) | • A1 Apeldoorn-Twente                   |
| • A10 Hoofddorp - Koppeling A10/A12          | • Bovenrijngebied A10-A20           | • Corridor A10/Bergen op Zoom-Eindhoven |
| • Ring Utrecht (A12, A27, rondweg Hoofddorp) | • A27 Hoofddorp                     | • A2 Den Bosch-Diel                     |
| • Knooppunt Heerhooft-A20/A1                 |                                     |   |



Hoofddorp van Zetten, telefoon 030-45 67 218  
e-mail: acc@tl.nl • www.tl.nl



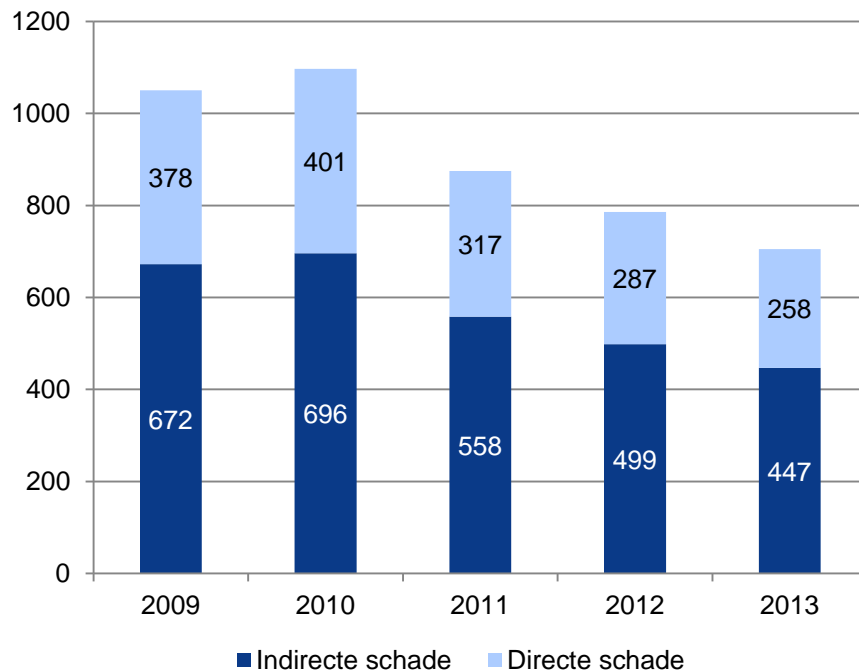
Jaren de Veth, telefoon 076-34 67 204  
e-mail: d.veth@evo.nl • www.evo.nl

# Economische schade congestie voor wegvervoer

## Total economische schade congestie voor wegvervoer op snelwegennet

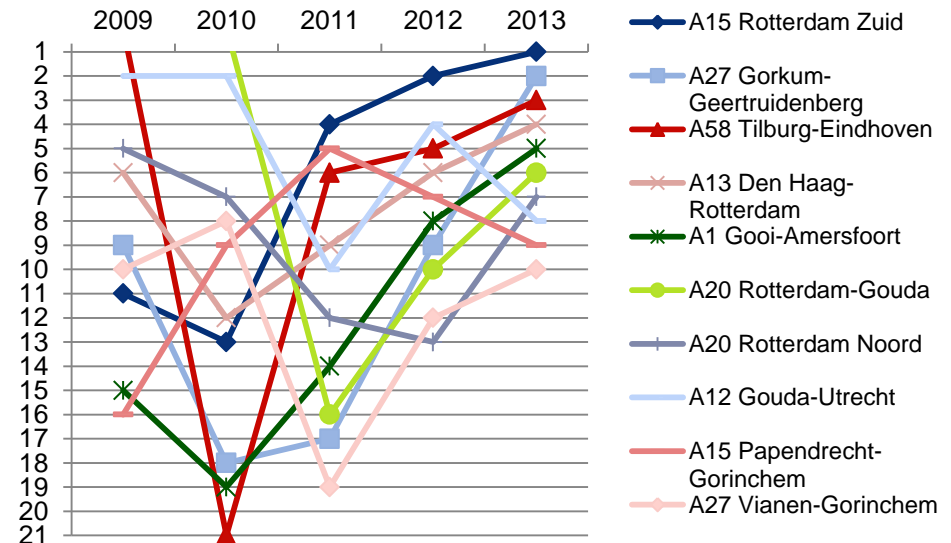
x miljoen

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





## Economische schade congestie voor wegvervoer

Economische schade congestie	2009	2010	2011	2012	2013
- Directe schade	378	401	317	287	258
- Indirecte schade	672	696	558	499	447
<b>Totaal</b>	<b>1050</b>	<b>1097</b>	<b>875</b>	<b>786</b>	<b>705</b>
<b>Meer/minder schade</b>		<b>6%</b>	<b>-21%</b>	<b>-9%</b>	<b>-10%</b>

Noot: Bedragen in miljoen Euro

Bron: TLN/EVO, Economische wegwijzer 2010-2014

Plaats Top-20 wegvakken met economische schade wegvervoer door congestie	2009	2010	2011	2012	2013
A15 Rotterdam Zuid	11	13	4	2	1
A27 Gorkum-Geertruidenberg	9	18	17	9	2
A58 Tilburg-Eindhoven	-	21	6	5	3
A13 Den Haag-Rotterdam	6	12	9	6	4
A1 Gooi-Amersfoort	15	19	14	8	5
A20 Rotterdam-Gouda	-	-	16	10	6
A20 Rotterdam Noord	5	7	12	13	7
A12 Gouda-Utrecht	2	2	10	4	8
A15 Papendrecht-Gorinchem	16	9	5	7	9
A27 Vianen-Gorinchem	10	8	19	12	10
A28 Utrecht-Amersfoort	8	5	1	1	11
A50 Waalbrug	-	-	7	3	12
A1 Deventer-Twente	-	-	-	-	13
A50 Arnhem-Valburg	3	3	3	17	14
A2 Deil-Den Bosch	4	-	-	-	15
A2 Eindhoven Zuid	-	-	-	19	16
A12 Arnhem-Zevenaar	-	-	11	18	17
A1 Amsterdam-Muiden	12	6	20	-	18
A15 Gorinchem-Deil	-	-	-	20	19
A8 Amsterdam-Zaandam	-	-	-	-	20

Bron: TLN/EVO, Economische wegwijzer 2010-2013, 2010-2014

## C2. Conclusies Economische schade congestie

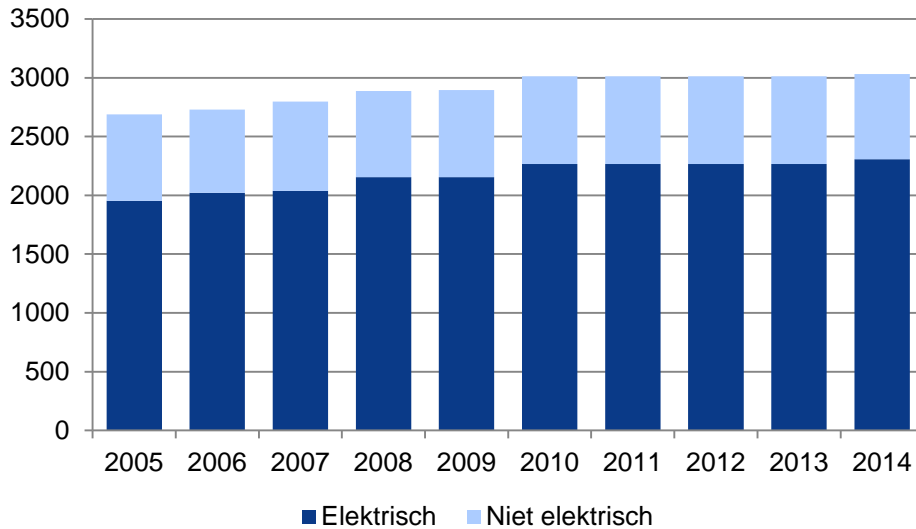
- De economische schade van congestie voor het goederenwegvervoer op het snelwegennet is sinds de piek in 2010 dalende. De directe en indirecte schade samen bedroeg 1.097 miljoen Euro in 2010, en is sindsdien ruim 30% gedaald naar 705 miljoen Euro in 2013. Ook de directe schade (wachttijden voor wegvervoer in files) is gedaald, van 401 miljoen Euro in 2010 naar 258 miljoen Euro in 2013.
- De belangrijkste redenen voor de daling zijn de economische dip, waardoor er minder wegvervoer is, en de uitbreiding van snelweginfrastructuur in recente jaren, waardoor enkele notoire knelpunten uit de top-20 zijn verdwenen, bijvoorbeeld de A2 Amsterdam-Utrecht.
- De top-20 van snelwegvakken met de meeste economische schade werd in 2013 aangevoerd door de A15 bij Rotterdam-Zuid, en treft dus vooral havengerelateerd vrachtverkeer. Ook bij dit wegvak wordt momenteel de capaciteit uitgebreid, dus er is kans dat dit knelpunt de komende jaren weer daalt op de ranglijst. Enkele andere knelpunten die de laatste jaren stijgen in de top-20 zijn de A27 brug bij Gorkum en de A1 tussen 't Gooi en Amersfoort.

## C3. Aantal Strekkende km spoornet per jaar

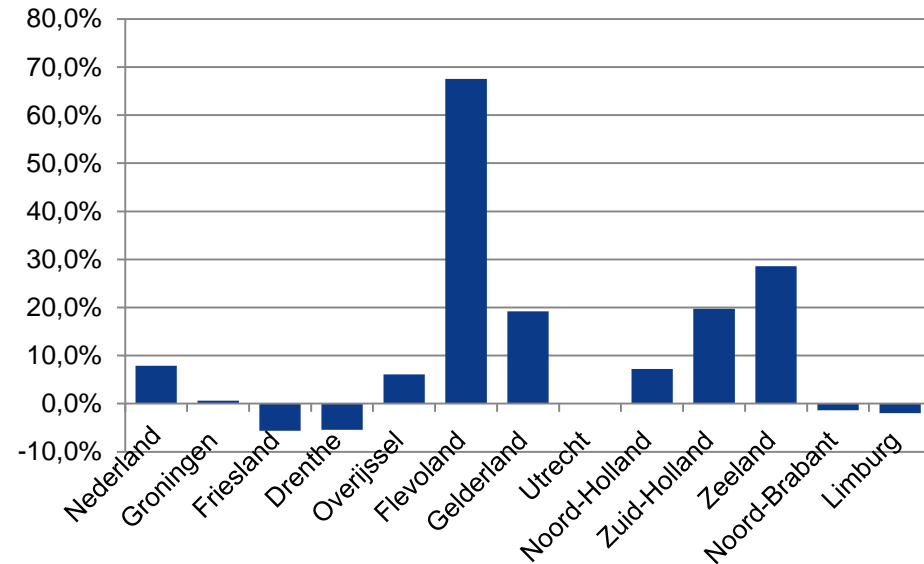
- Toelichting indicator
  - De aanwezigheid van infrastructurele netwerken speelt mee als vestigingsplaatsfactor voor logistieke operatie. Het gebruik van goederenvervoer per spoor in Nederland neemt toe, en het aandeel van spoorgoederenvervoer in de modal split stijgt de laatste jaren ook. In deze indicator wordt inzicht gegeven in de ontwikkeling van de spoorweglengte in Nederland. Nederland heeft een zeer druk bereden spoornet, dus uitbreiding van het spoornet kan van belang zijn voor de ontwikkeling van nieuwe diensten.
- Inhoud
  - De totale (absolute) spoorweglengte in kilometers wordt weergegeven voor Nederland met daarbij een onderverdeling in elektrisch en niet elektrisch. De relatieve toe/afname van het spoornet wordt daarnaast per provincie weergegeven.
- Bronnen
  - CBS publiceert jaarlijks de spoorweglengte. Deze cijfers zijn beschikbaar van 2005 t/m 2014.

# Spoorweglengte in Nederland en per provincie

## Spoorlengte Nederland in kilometers, bron CBS 2014



## Toe/afname spoornet per provincie in kilometers 2005-2014, bron CBS 2014



## Aantal km spoornet per provincie 2014, bron CBS 2014





## Spoorweglengte NL en provincies

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

Bron: CBS 2014

<b>Toe/afname spoornet in kilometers 2005-2014</b>	
<b>Nederland</b>	7,9%
<b>Groningen</b>	0,6%
<b>Friesland</b>	-5,7%
<b>Drenthe</b>	-5,4%
<b>Overijssel</b>	6,1%
<b>Flevoland</b>	67,5%
<b>Gelderland</b>	19,2%
<b>Utrecht</b>	0,0%
<b>Noord-Holland</b>	7,2%
<b>Zuid-Holland</b>	19,7%
<b>Zeeland</b>	28,6%
<b>Noord-Brabant</b>	-1,4%
<b>Limburg</b>	-2,0%

Bron: CBS 2014



## C3. Conclusies aantal Strekkende km spoornet per jaar

- Het aantal strekkende kilometers spoorwegennet is in de periode 2005 – 2014 in Nederland toegenomen. Dit komt (absoluut) bijna volledig door de oplevering van de Betuweroute (+ 150 km) in 2010. Deze absolute toename komt dan ook tot uiting voor provincies Gelderland (+19%) en Zuid-Holland (+19%). De procentuele toename in Flevoland (67%) is te verklaren door de oplevering van de Hanzelijn in 2014.
- In de periode 2005-2014 is een deel van het spoornet 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.

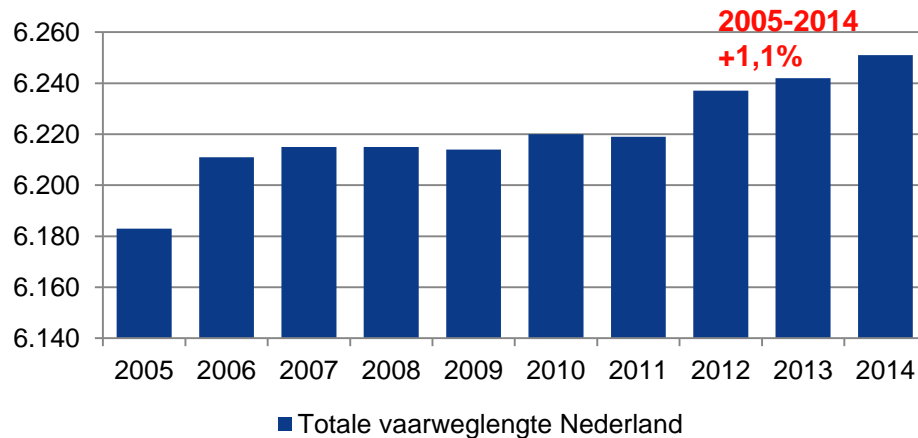
## C4. Aantal Strekkende km vaarwegennet per jaar

- 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 6C) in kilometers wordt weergegeven voor Nederland voor de periode 2005 t/m 2014. De relatieve toe/afname van de vaarweglengte wordt daarnaast per provincie weergegeven. 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.

# Vaarweglengte NL en provincies

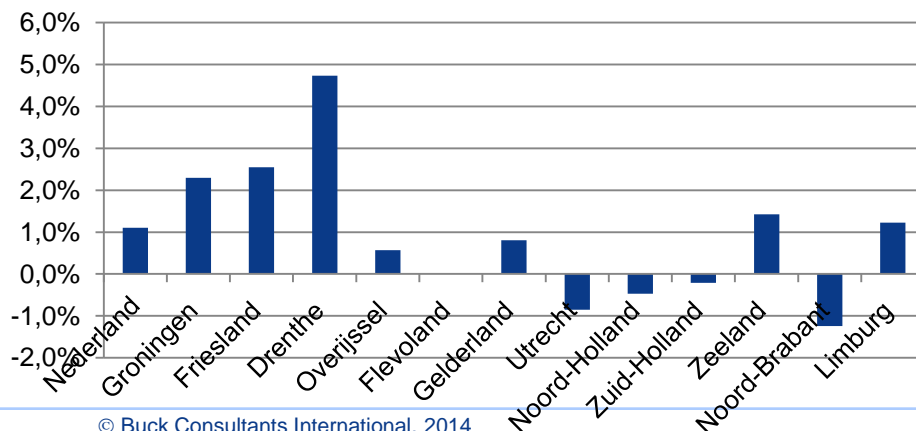
## Totale vaarweglengte Nederland

In km CEMT klassen, bron: CBS 2014



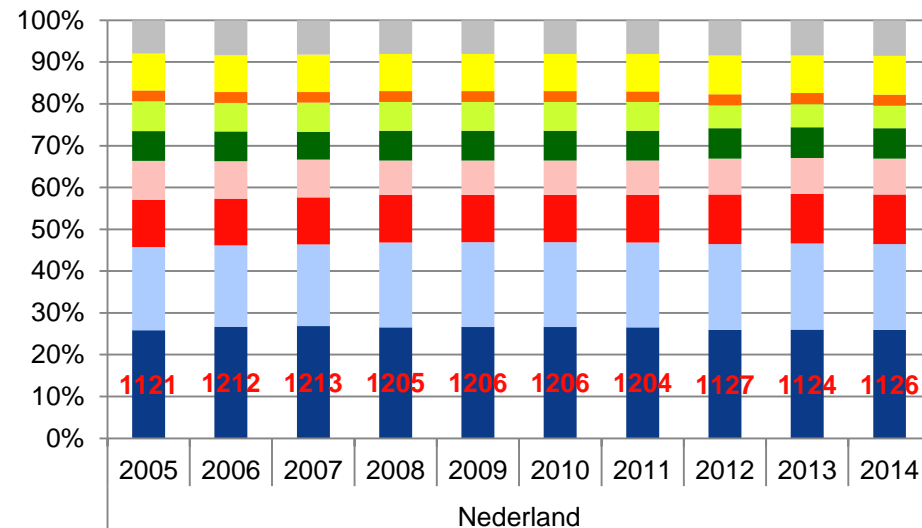
## % Toe/afname vaarweglengte

in km 2005-2014, bron: CBS 2014



## Procentuele verdeling vaarwegennet naar klasse

Excl. recreatievaart (CEMT 0), bron: CBS 2014



- Zesbaksduwstel (VIc) km
- Vierbaksduwstel (VIb) km
- Tweebaksduwstel, brede formatie (VIa) km
- Tweebaksduwstel, lange formatie (Vb) km
- Dortmund-Eemskanaal (III) km
- Spits (I) km
- Rijn-Hernekanaalschip, Eenbaksduwst.(IV) km
- Kemenaar (II) km
- Groot Rijnschip, Eenbaksduwstel (Va) km



## Vaarweglengte NL en provincies

### Totale vaarweglengte Nederland (incl. klasse 0) in km

Jaar	Totale vaarweglengte (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

Bron: CBS 2014

### % Toe/afname vaarweglengte in kilometers 2005-2014

Provincie	% Toe/afname
Nederland	1,1%
Groningen	2,3%
Friesland	2,5%
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	-1,2%
Limburg	1,2%

Bron: CBS 2014

### Onderverdeling vaarweglengte naar CEMT Klasse (lengte in km)

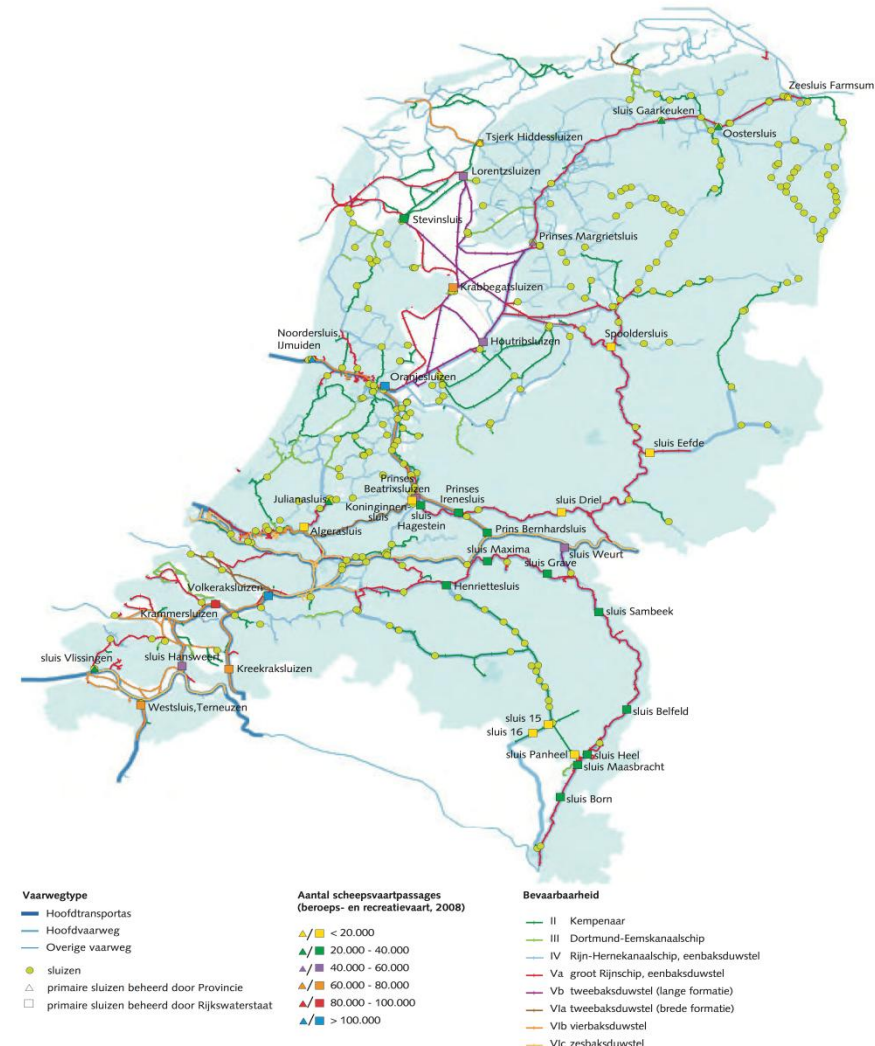
Jaar	Kleine vaartuigen en recreatievaart (0)	Klasse 1	Klasse 2	Klasse 3	Klasse 4	Klasse 5A	Klasse 5B	Klasse 6A	Klasse 6B	Klasse 6C	onbekend
2005	1.542	406	862	309	488	1.121	309	111	382	346	307
2006	1.557	408	882	322	508	1.212	310	118	401	379	112
2007	1.552	408	883	301	507	1.213	313	116	404	371	147
2008	1.556	372	920	322	516	1.205	313	116	404	366	125
2009	1.559	372	920	322	515	1.206	313	116	404	366	121
2010	1.560	372	920	322	515	1.206	313	116	404	366	126
2011	1.562	372	920	322	515	1.204	313	116	404	366	125
2012	1.551	371	893	318	515	1.127	236	116	404	366	340
2013	1.553	371	893	318	514	1.124	236	116	388	366	362
2014	1.553	371	893	317	515	1.126	233	116	404	369	352

Bron: CBS 2014

# C4. Conclusies aantal Strekkende km vaarwegennet per jaar

- De totale vaarlengte in Nederland is in de periode 2005-2015 zeer beperkt toegenomen (+1,1%). De grootste absolute toename vond plaats in Friesland (+24km). In de periode 2005-2006 nam vooral de kleine vaart/recreatieklasse (klasse 0) in lengte toe. De grootste relatieve toename van het aantal vaarwegkilometers is in Drenthe (4,7%, 8 km).
- De verwachting is dat in de toekomst delen van vaarwegen nog worden opgewaardeerd om grotere binnenvaartschepen te kunnen accommoderen. De vaarweglengte zelf zal zeer beperkt blijven toenemen.

Vaarwegenkaart naar bevaarbaarheidsklasse CEMT II en hoger  
aantal scheepvaartpassages (beroeps-/recreatievaart) 2008, naar beheer



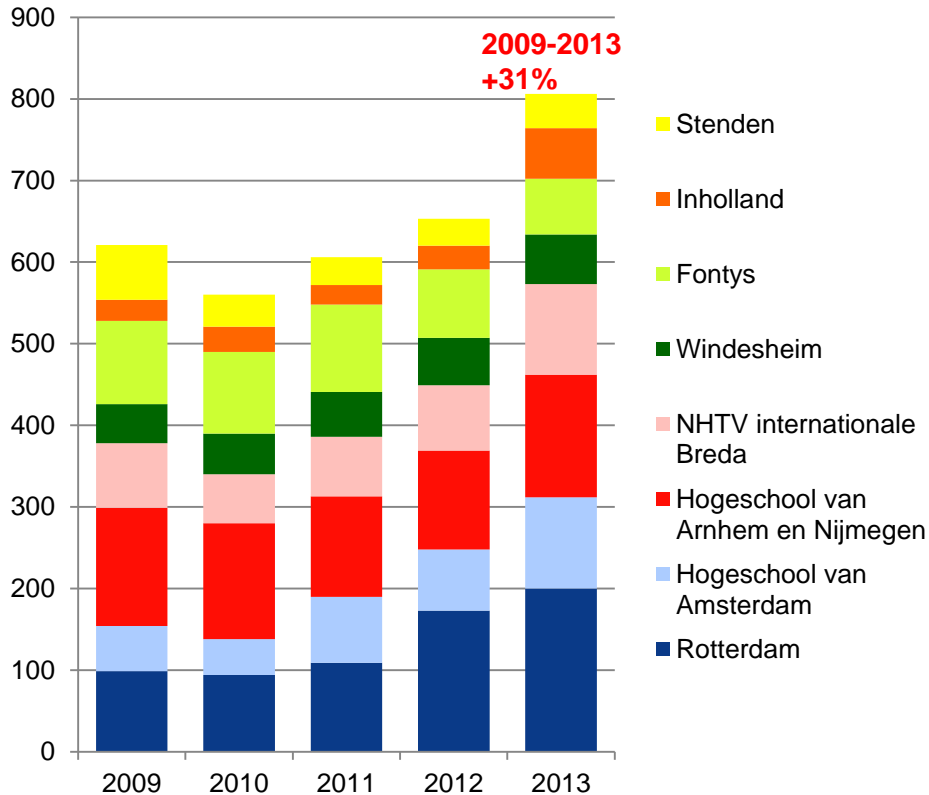
## C5. Instroom studenten logistieke opleidingen

- Toelichting indicator
  - Als onderdeel van het logistiek vestigingsklimaat is het aanbod van gekwalificeerde arbeidskrachten belangrijk. In deze indicator wordt de instroom van het aantal studenten aan een logistieke HBO opleiding weergegeven, verdeeld naar de logistieke opleiding op de hogescholen. Deze indicator voor de instroom van logistieke expertise wordt ook gebruikt door het Topteam Logistiek voor het monitoren van de voortgang.
- Inhoud
  - Er zijn twee 'pure' HBO opleidingsrichtingen gericht op de logistiek in Nederland. Dit zijn de opleidingen logistiek & economie en Logistics & Engineering. Instroomcijfers voor deze twee opleidingen zijn jaarlijks systematisch beschikbaar vanaf 2009. Er is geen rekening met de (vroegtijdige) uitstroom van studenten. Op het WO niveau zijn er geen jaarlijks bijgehouden cijfers van studentenaantallen in specifieke logistieke opleidingen.
- Bronnen
  - De Vereniging van Hogescholen publiceert de gegevens over uitstroom van studenten.

# Instroom studenten HBO logistieke opleidingen

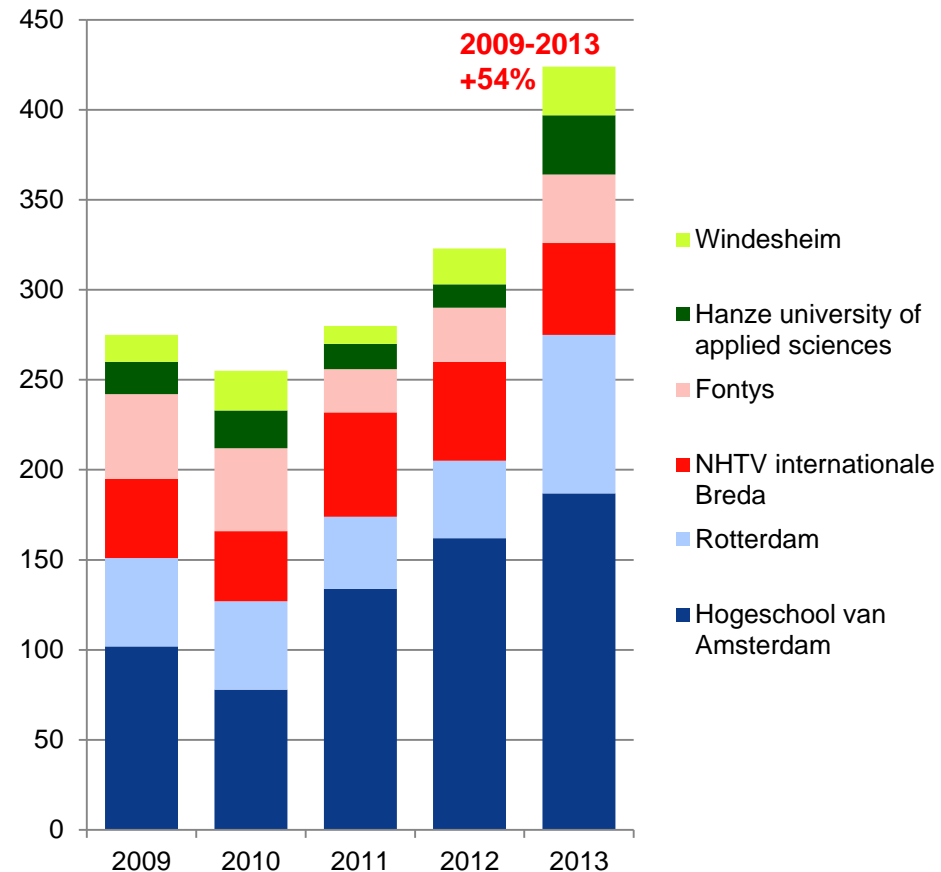
## Instroom studenten HBO Logistiek en Economie

Bron: Vereniging Hogescholen 2014



## Instroom studenten HBO Logistics Engineering

Bron: Vereniging Hogescholen 2014





## Instroom HBO studenten logistiek

Hogeschool	Instroom HBO Logistiek en Economie				
	2009	2010	2011	2012	2013
Windesheim	48	50	55	58	61
Fontys	102	100	107	84	68
Inholland	26	31	24	29	62
Rotterdam	99	94	109	173	200
Utrecht	29	30	47	30	45
Hogeschool van Amsterdam	55	44	81	75	112
Hogeschool van Arnhem en Nijmegen	145	142	123	121	150
NHTV internationale Breda	79	60	73	80	111
Stenden	67	39	34	33	42
<b>Totaal</b>	<b>650</b>	<b>590</b>	<b>653</b>	<b>683</b>	<b>851</b>

Bron: Vereniging Hogescholen 2014

Hogeschool	HBO Logistics Engineering				
	2009	2010	2011	2012	2013
Windesheim	15	22	10	20	27
Fontys	47	46	24	30	38
Rotterdam	49	49	40	43	88
Hogeschool van Amsterdam	102	78	134	162	187
Hanze university of applied sciences	18	21	14	13	33
NHTV internationale Breda	44	39	58	55	51
<b>Totaal</b>	<b>275</b>	<b>255</b>	<b>280</b>	<b>323</b>	<b>424</b>

Bron: Vereniging Hogescholen 2014

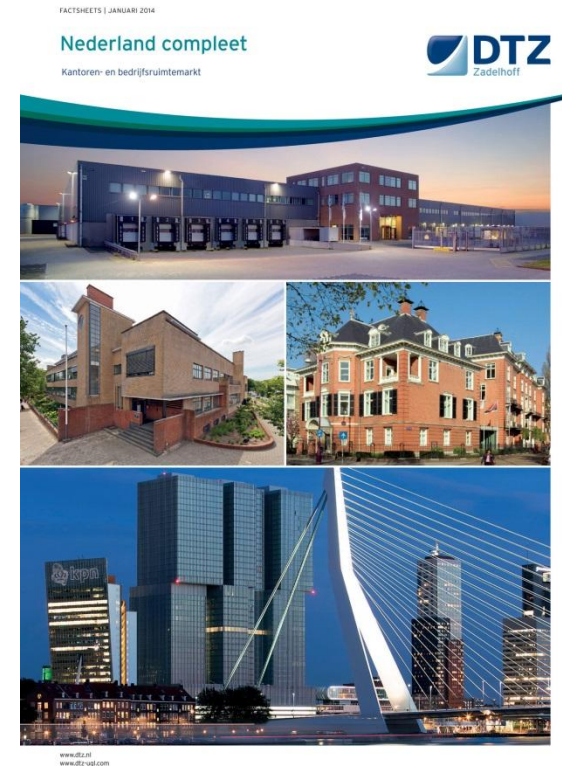


## C5. Conclusies Instroom studenten op HBO opleidingen

- De instroom van studenten op de twee 'pure' logistieke HBO opleidingen is met 38% toegenomen in de periode 2009-2013.
- De instroom HBO Logistiek en Economie nam in deze periode met 31% toe. De hogescholen Fontys, Amsterdam en Rotterdam kenden zelfs een verdubbeling van de instroom.
- De Engelstalige opleiding Logistics Engineering is een kleinere opleiding, maar kende een sterkere stijging (54%) van het aantal studenten.
- Ongeveer 45% van het aantal studenten volgt een opleiding aan de Hogeschool van Amsterdam of Rotterdam. Dit komt door de bevolkingsconcentraties, en mogelijk zijn ook de grote werkgelegenheid in de zeehavens in Rotterdam en Amsterdam of de luchthaven Schiphol een reden voor deze concentratie.

# C6. Transport- en handelsactiviteiten op bedrijventerreinen

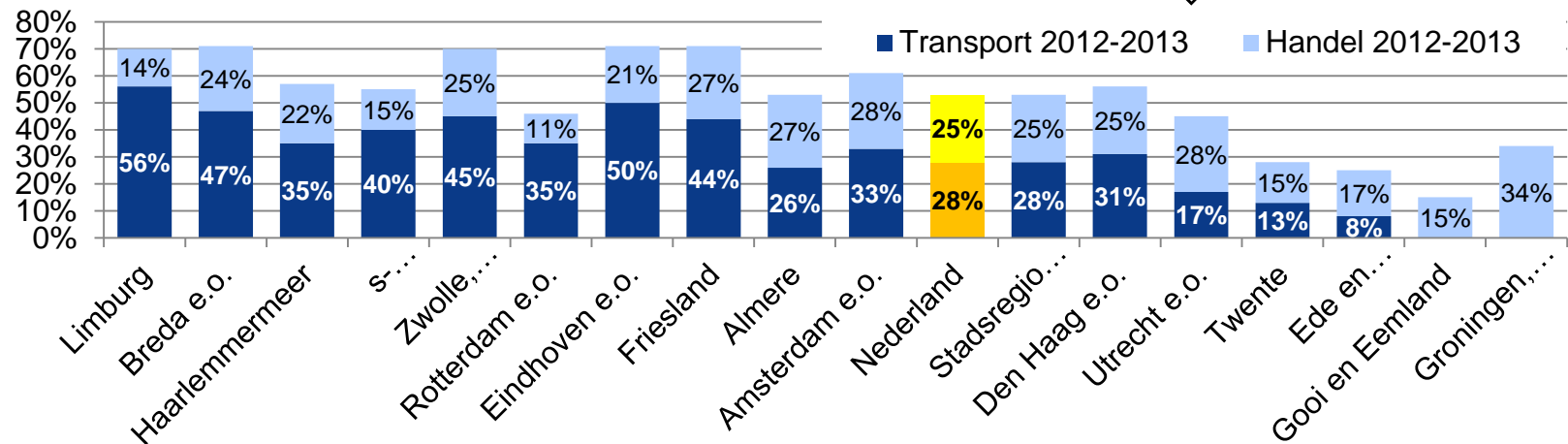
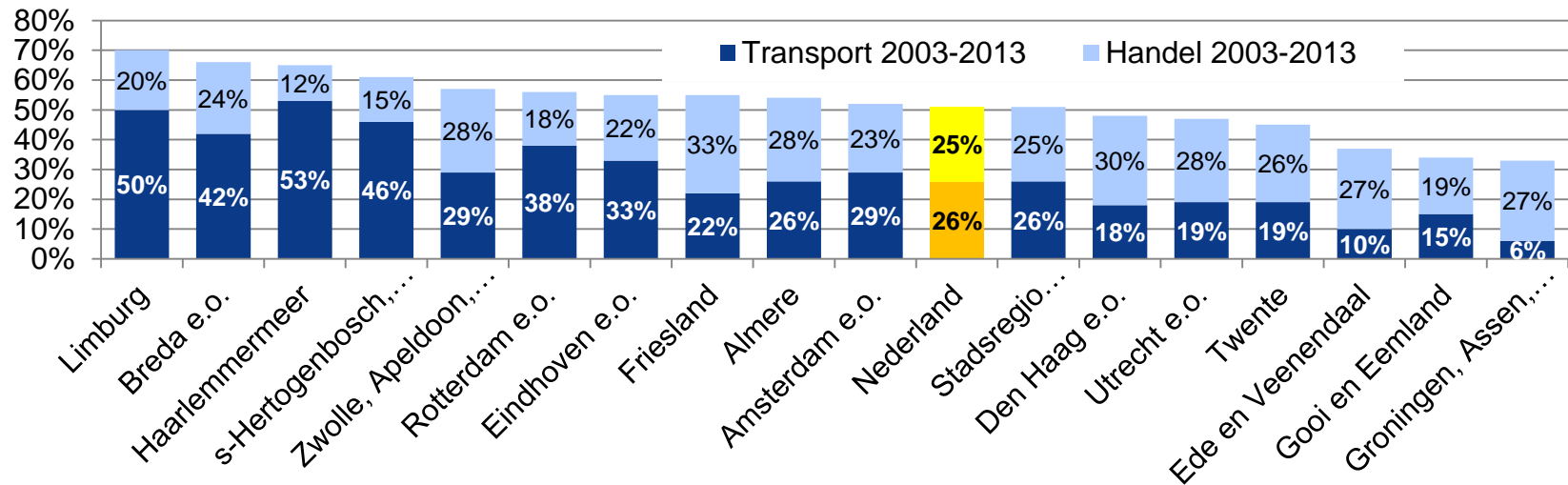
- Toelichting Indicator
  - De sectoren transport en handel nemen relatief veel m2 af op de Nederlandse bedrijventerreinen. Vastgoedmakelaar DTZ brengt elk jaar in kaart hoeveel m2 bedrijfsruimte door bedrijven uit verschillende sectoren wordt afgenomen op bedrijventerreinen in Nederland. Transport en 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 2012-2013 worden berekend, en ook voor de laatste 10 jaar samen (2003-2013)
- Bronnen
  - Er is gebruik gemaakt van het jaarlijkse overzicht “Nederland Compleet 2014” van DTZ Zadelhoff.



# Aandeel transport en handel in afname m2 ruimte

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

Bron: DTZ Zadelhoff 2014





## Aandeel transport en handel in afname m2 ruimte (tabel)

Regio's	Transport 2003-2013	Handel 2003- 2013	Totaal Transport en Handel 2003- 2013	Regio's	Transport 2012-2013	Handel 2012-2013	Totaal Transport en Handel 2012- 2013
Limburg	50%	20%	70%	Limburg	56%	14%	70%
Breda e.o.	42%	24%	66%	Breda e.o.	47%	24%	71%
Haarlemmermeer	53%	12%	65%	Haarlemmermeer	35%	22%	57%
s-Hertogenbosch, Tilburg, Waalwijk	46%	15%	61%	s-Hertogenbosch, Tilburg, Waalwijk	40%	15%	55%
Zwolle, Apeldoorn, Deventer	29%	28%	57%	Zwolle, Apeldoorn, Deventer	45%	25%	70%
Rotterdam e.o.	38%	18%	56%	Rotterdam e.o.	35%	11%	46%
Eindhoven e.o.	33%	22%	55%	Eindhoven e.o.	50%	21%	71%
Friesland	22%	33%	55%	Friesland	44%	27%	71%
Almere	26%	28%	54%	Almere	26%	27%	53%
Amsterdam e.o.	29%	23%	52%	Amsterdam e.o.	33%	28%	61%
Nederland	26%	25%	51%	Nederland	28%	25%	53%
Stadsregio Arnhem- Nijmegen	26%	25%	51%	Stadsregio Arnhem- Nijmegen	28%	25%	53%
Den Haag e.o.	18%	30%	48%	Den Haag e.o.	31%	25%	56%
Utrecht e.o.	19%	28%	47%	Utrecht e.o.	17%	28%	45%
Twente	19%	26%	45%	Twente	13%	15%	28%
Ede en Veenendaal	10%	27%	37%	Ede en Veenendaal	8%	17%	25%
Gooi en Eemland	15%	19%	34%	Gooi en Eemland	0%	15%	15%
Groningen, Assen, Emmen	6%	27%	33%	Groningen, Assen, Emmen	0%	34%	34%

Bron: DTZ, Nederland Compleet 2014, 2014

Bron: DTZ, Nederland Compleet 2014, 2014

## Conclusies C6. Transport- en handelsactiviteiten op bedrijventerreinen

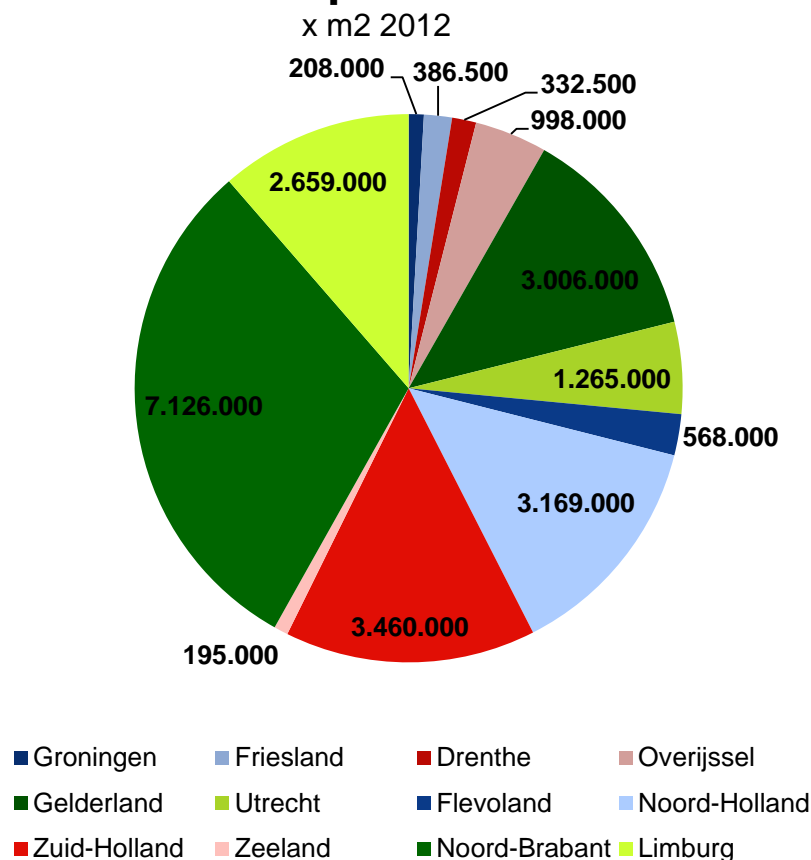
- Transport en handel zijn samen verantwoordelijk voor 51% van de opname aan m2 bedrijfsruimte op de bedrijventerreinen van de belangrijkste stedelijke regio's in Nederland in de laatste 10 jaar (2003-2013). Het laatste jaar is dit met 53% zelfs iets meer geworden. De sectoren Transport (26%) en Handel (25%) houden elkaar qua opname van m2 ruimte de laatste 10 jaar vrijwel in evenwicht
- In de regio Limburg was in de laatste 10 jaar 70% van alle vestigingen op bedrijventerreinen in de transport of handelssector, waarbij de eerste de overhand had (50%). Op plaats 2 en 3 volgden Breda e.o. en Haarlemmermeer (Schiphol). Gooi en Eemland en Noord Nederland kende met 33-34% de minste vestiging van transport/handel op bedrijventerreinen.
- Als alleen naar 2012-2013 gekeken wordt is er een top-5 van regio's die allen 70-71% vestiging van transport- en handelsactiviteiten hadden. Naast Limburg en Breda e.o. zijn dit ook Friesland, Eindhoven e.o. en Zwolle/Apeldoorn/Deventer. Ook in het laatste jaar kenden Gooi en Eemland en Noord Nederland met respectievelijk 15% en 34% de minste vestiging van transport/handel op bedrijventerreinen, en dit betreft alleen handelsbedrijven (0% transport).

## C7. Aantal m2 distributiecentra in Nederland per jaar

- Toelichting Indicator
  - Om het gebruik van de ruimte en de infrastructuur voor goederenstromen te meten is inzicht nodig in het aantal vierkante meters (m2) Distributie Centra (DC). Inzicht in de voorraad, de nieuwbouw en de vraag naar DC's geeft inzicht in de ontwikkeling van logistieke handelsactiviteiten op bedrijventerreinen.
- Mate van detail
  - Het aantal m2 distributiecentra is voor Nederland en per provincie inzichtelijk. Er is alleen gekeken naar gebouwen met meer dan 2.500 m2 aan oppervlak.
- Bronnen
  - Er is gebruik gemaakt van databronnen van het BAG (Bedrijven en Adressen Gebouwen) van het Kadaster. De data is beschikbaar voor de jaren 2004, 2006, 2008, 2010 en 2012 voor de voorraad en de vraag naar DC.

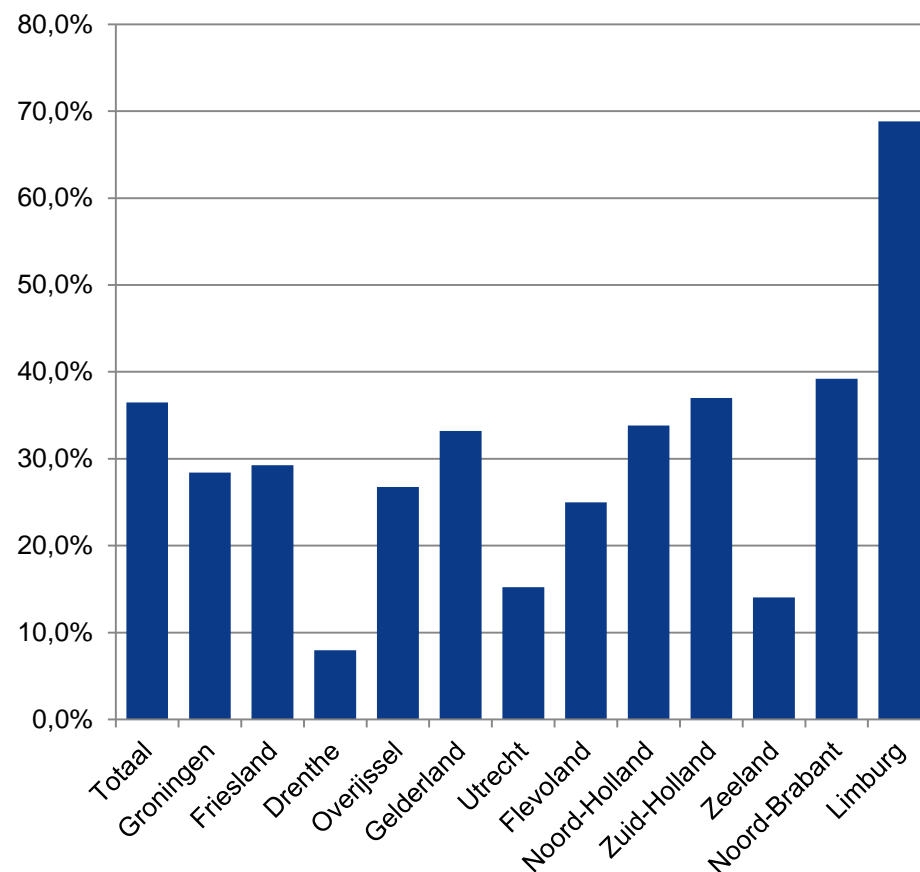
# Aantal m2 Distributie Centra in Nederland per jaar (grafiek)

## Voorraad logistiek vastgoed naar provincie



## Toename voorraad logistiek vastgoed

Landelijk en per provincie 2004 t/m 2012



Bron: Kadaster, BAG register 2014

# Aantal m2 Distributie Centra in Nederland per jaar (tabel)

Voorraad logistiek vastgoed per provincie						Toename 04-12
	2004	2006	2008	2010	2012	
<b>Totaal NL</b>	17.125.000	18.334.000	20.641.000	22.332.000	23.373.000	36,5%
<b>Groningen</b>	162.000	176.500	199.500	208.000	208.000	28,4%
<b>Friesland</b>	299.000	299.000	321.500	341.000	386.500	29,3%
<b>Drenthe</b>	308.000	308.000	326.000	326.000	332.500	8,0%
<b>Overijssel</b>	787.500	813.000	836.500	938.000	998.000	26,7%
<b>Gelderland</b>	2.257.000	2.432.000	2.690.500	2.891.000	3.006.000	33,2%
<b>Utrecht</b>	1.098.000	1.113.500	1.185.500	1.161.500	1.265.000	15,2%
<b>Flevoland</b>	454.500	469.500	512.500	582.000	568.000	25,0%
<b>Noord-Holland</b>	2.368.000	2.608.000	2.835.000	3.113.000	3.169.000	33,8%
<b>Zuid-Holland</b>	2.526.000	2.788.000	3.213.000	3.355.000	3.460.000	37,0%
<b>Zeeland</b>	171.000	171.000	183.500	183.500	195.000	14,0%
<b>Noord-Brabant</b>	5.119.000	5.383.000	6.067.000	6.676.000	7.126.000	39,2%
<b>Limburg</b>	1.575.000	1.772.500	2.270.500	2.557.000	2.659.000	68,8%

Bron: Kadaster, Basisregistratie Adressen en Gebouwen 2014

Alleen gebouwen > 2.500 m2 geïnventariseerd

NL kende 1.485 logistieke gebouwen in 2012



## Conclusies C7. m2 Distributie Centra in Nederland per jaar

- De voorraad aan logistiek vastgoed in Nederland is in 2004 t/m 2012 met 36,5% toegenomen, dit is ca. 4% per jaar. 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 80% van de totale nieuwbouw in Nederland.
- De vraag naar logistieke vastgoed in Noord-Brabant in deze 8 jaar was 2x zo hoog als nummer 2, Zuid-Holland. Daarna volgen Limburg, Noord Holland en Gelderland.
- Procentueel was de hoogste groei te vinden in Limburg, daar steeg de m2 aan logistieke vastgoed met 69%. De nummer 2 Noord-Brabant volgde met 39% op grote afstand. Drenthe kende de laagste groei met 8% in 8 jaar.
- Conclusie is dat de groei in logistieke vastgoed zich concentreerde in de hot spots.

## D Omvang internationale goederenstromen

- 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 containers zeevracht per jaar in tonnen
  8. Marktaandeel havens Hamburg - Le Havre range in overslag in tonnen

# 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), of eerder in Nederland zijn ingevoerd en direct doorgaan (doorvoer). 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.

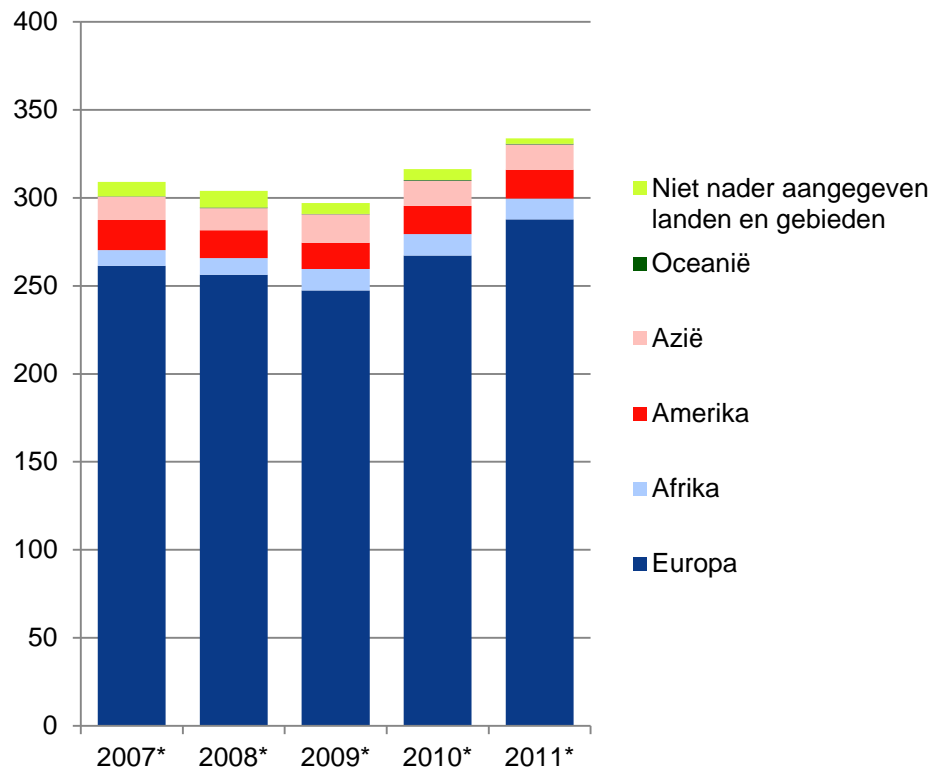
## ● Bronnen

- Er is gebruik gemaakt van databronnen van CBS via Statline. De data is beschikbaar voor de periode 2007-2011. De cijfers worden 1,5 tot 2 jaar na verslaglegging beschikbaar. De cijfers zijn voorlopig.

# Omvang export Nederland per jaar in tonnen

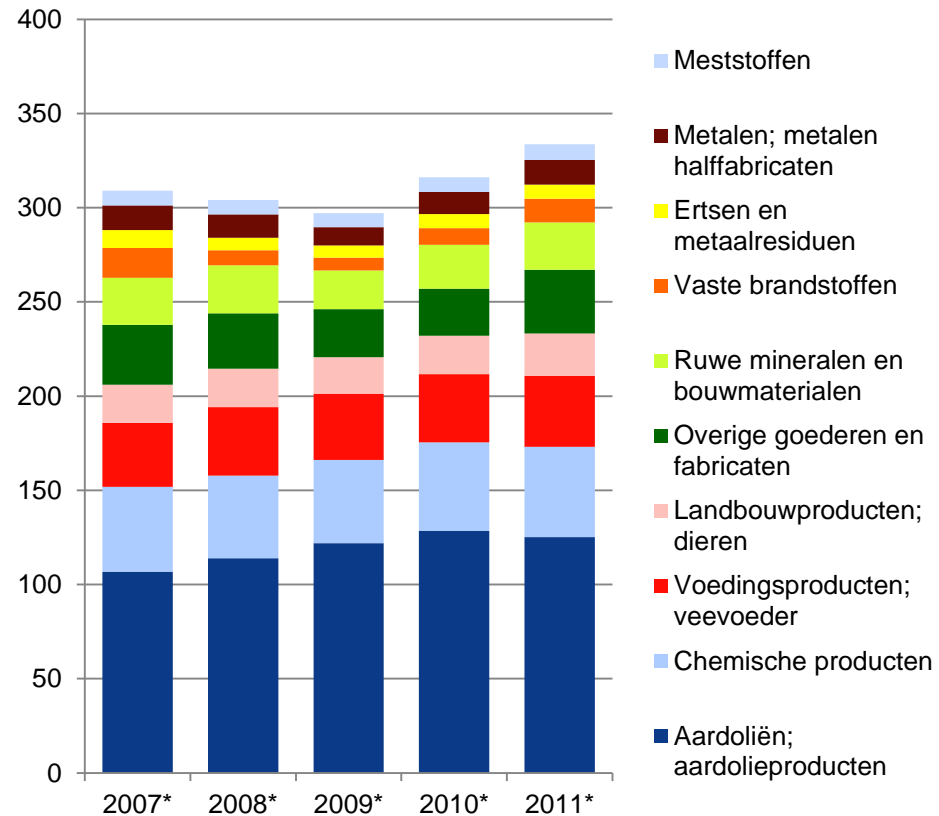
## Omvang export Nederland naar geografie

x miljoen ton, bron: CBS 2014



## Omvang export naar NSTR-goederengroep

x miljoen ton, bron: CBS 2014





## Omvang export Nederland per jaar in tonnen

	Totale uitvoer naar werelddeel in miljoen ton en marktaandeel												
	Totaal	Afrika volume	%	Amerika volume	%	Azië volume	%	Europa volume	%	Oceanië volume	%	Andere landen en gebieden	%
<b>2007*</b>	309	8,9	2,9%	17	5,5 %	13,3	4,3 %	261,4	84,6%	0,3	0,1%	8,2	2,7%
<b>2008*</b>	304	9,4	3,1%	15,8	5,2 %	12,6	4,1 %	256,3	84,3%	0,4	0,1%	9,5	3,1%
<b>2009*</b>	297,1	12,1	4,1%	14,9	5,0 %	16,2	5,5 %	247,4	83,3%	0,3	0,1%	6,1	2,1%
<b>2010*</b>	316,2	12,1	3,8%	16,1	5,1 %	14,4	4,6 %	267,2	84,5%	0,3	0,1%	6,2	2,0%
<b>2011*</b>	333,7	11,8	3,5%	16,4	4,9 %	14,4	4,3 %	287,7	86,2%	0,4	0,1%	3	0%

Bron: CBS 2014

	Totale uitvoer wereld naar NSTR goederengroep in miljoen ton										
	Totaal, alle goederen	Landbouw- producten; dieren	Voedings- producten; veevoeder	Vaste brandstof- fen	Aardoliën; aardolie- producten	Ertsen en metaal- residuen	Metalen; metalen halfabri- caten	Ruwe mineralen en bouwma- terialen	Meststof- fen	Chemi- sche producten	Overige goederen en fabricaten
<b>2007*</b>	309	20,1	34,1	15,9	106,8	9,4		25	7,8	45	31,8
<b>2008*</b>	304	20,4	36,3	8,1	114	6,6	12,4	25,5	7,6	43,8	29,4
<b>2009*</b>	297,1	19,4	35,1	6,8	121,9	6,4	9,6	20,6	7,6	44,3	25,5
<b>2010*</b>	316,2	20,5	36,2	8,9	128,5	7,5	11,7	23,3	7,8	46,9	24,9
<b>2011*</b>	333,7	22,4	37,7	12,6	125,2	7,4	13,1	25,2	8,3	47,9	33,8

Bron: CBS 2014

## D1. Conclusies omvang export per jaar in tonnen

- De totale omvang van de Nederlandse export is in 2007-2009 gedaald van 309 naar 297 miljoen ton, maar sindsdien weer sterk gestegen naar 334 miljoen ton in 2011.
- Het overgrote deel (86%) van onze export (in uitvoer) is naar landen binnen Europa. Deze focus op Europa komt deels voort uit onze draaischijffunctie. De omvang van de export naar verschillende werelddelen is over de jaren stabiel. In de periode 2007-2011 nam het marktaandeel van Europa binnen de export verder toe van 84,6% naar 86,2%. De Nederlandse handel is hiermee meer gericht op Europese handelspartners
- 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 meer dan 60% van het uitvoervolume van Nederland. Dit is te verklaren uit het feit dat in deze sectoren vooral veel bulkproducten geëxporteerd worden.

## D2. Omvang export per jaar in Euro

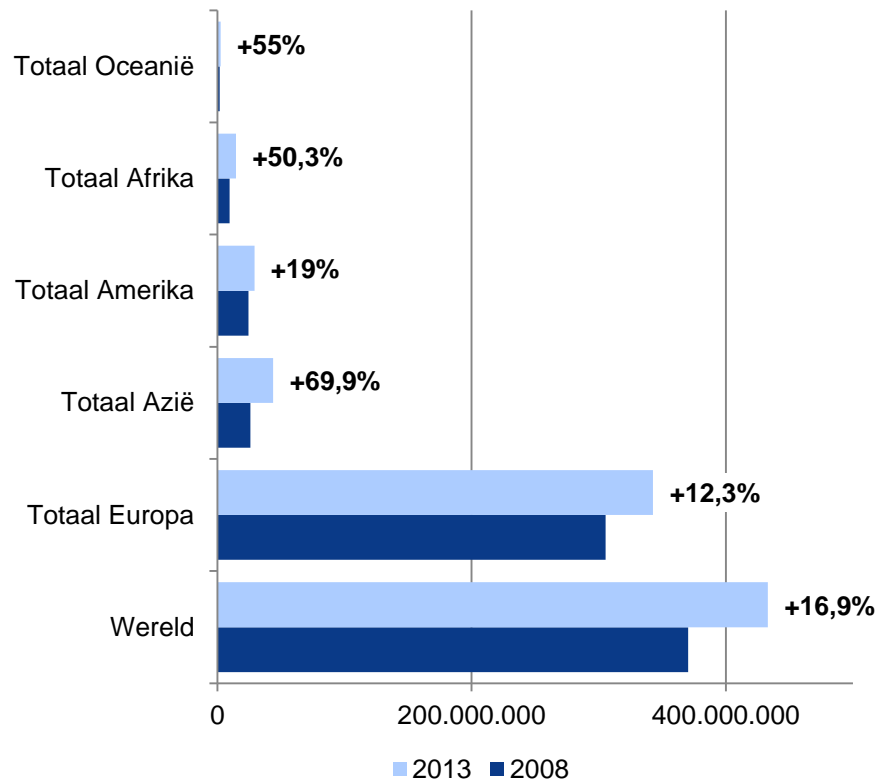
- Toelichting Indicator
  - De exportwaarde omvat de waarde alle leveringen van goederen aan het buitenland vanuit Nederland. Dit is de waarde inclusief vracht- en verzekeringskosten tot aan de Nederlandse grens. Het betreft ook hier goederen die in Nederland zijn voortgebracht of vervaardigd (uitvoer), of eerder in Nederland zijn ingevoerd en direct doorgaan (doorvoer).
- Mate van detail
  - De exportwaarde wordt uitgedrukt in duizenden Euro. Er wordt inzicht gegeven in de verhouding van de export naar werelddelen en naar top 10 handelsrelaties over de periode 2008-2013, 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 2008-2013. De cijfers worden ongeveer 7 maanden na afloop van het verslagjaar gepubliceerd.



# Omvang exportwaarde Nederland per jaar in Euro

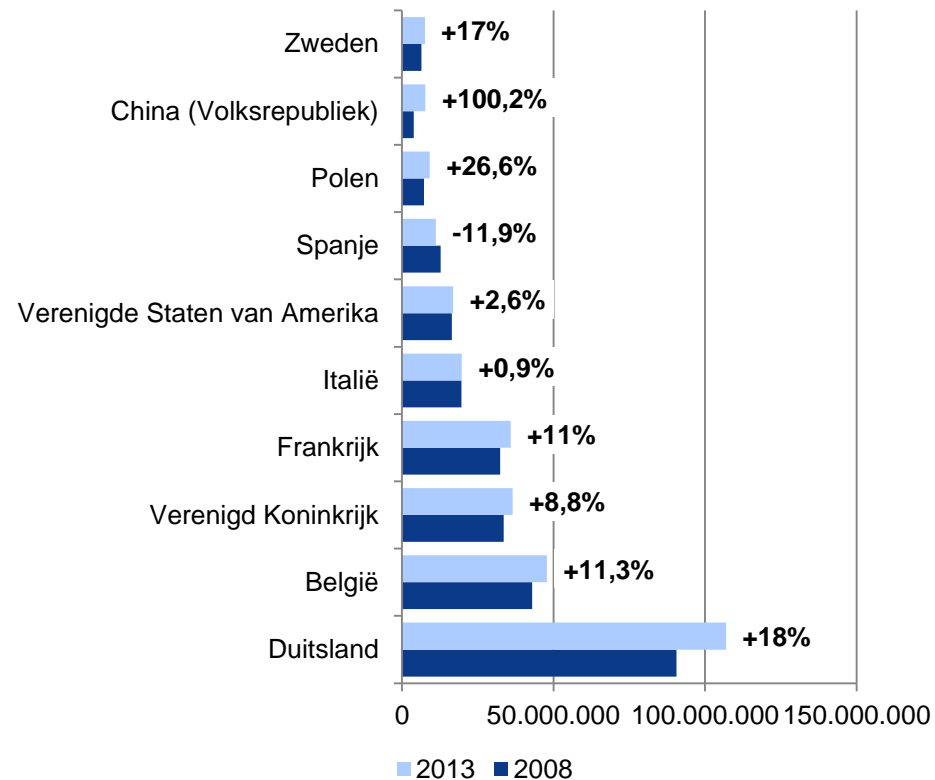
## Uitvoerwaarde naar werelddeel 2008-2013

x 1.000 Euro, bron: CBS 2014



## Uitvoerwaarde naar top 10 landen 2008-2013

x 1.000 Euro, bron: CBS 2014







## Omvang export per jaar in Euro

Werelddeel	Exportwaarde naar werelddeel x 1.000 Euro		
	2008	2013	% stijging exportwaarde
<b>Wereld</b>	370.488.781	433.106.011	16,9%
<b>Totaal Europa</b>	305.361.252	342.811.039	12,3%
<b>Totaal Afrika</b>	9.654.275	14.507.230	50,3%
<b>Totaal Amerika</b>	24.550.924	29.217.756	19,0%
<b>Totaal Azië</b>	25.852.946	43.926.072	69,9%
<b>Totaal Oceanië</b>	1.696.212	2.643.914	55,9%
<b>Totaal overige</b>	3.373.174		

Bron: CBS 2014

Nr	Land	Exportwaarde naar top 10 landen x 1.000 Euro		% toename exportwaarde 2008 - 2013
		2008	2013	
1	<b>Duitsland</b>	90.618.276	106.928.238	18,0%
2	<b>België</b>	42.966.613	47.831.139	11,3%
3	<b>Verenigd Koninkrijk</b>	33.585.754	36.535.293	8,8%
4	<b>Frankrijk</b>	32.375.587	35.937.037	11,0%
5	<b>Italië</b>	19.608.565	19.788.533	0,9%
6	<b>Verenigde Staten van Amerika</b>	16.472.210	16.894.833	2,6%
7	<b>Spanje</b>	12.730.585	11.220.385	-11,9%
8	<b>Polen</b>	7.260.817	9.190.759	26,6%
9	<b>China (Volksrepubliek)</b>	3.852.359	7.711.271	100,2%
10	<b>Zweden</b>	6.463.000	7.563.815	17,0%
	<b>Totale exportwaarde top-10 landen</b>	265.933.766	299.601.303	12,7%
	<b>% Exportwaarde top-10 landen in totale exportwaarde wereld</b>	70,0%	67,4%	

Bron: CBS 2014



## Omvang export-omvang en waarde vergeleken

	Uitvoerwaarde			Brutogewicht		
	2008	2011		2008	2011	
	1 000 euro	1 000 euro	% verschil 2008 - 2011	Miljoen ton	Miljoen ton	% verschil 2008 - 2011
<b>Wereld</b>	370.488.781	409.358.207	10,5%	304	333,7	9,8%
<b>Totaal Europa</b>	305.361.252	328.328.736	7,5%	256,3	287,7	12,3%
<b>Totaal Azië</b>	25.852.946	33.843.826	30,9%	12,6	14,4	14,3%
<b>Totaal Amerika</b>	24.550.924	29.930.100	21,9%	15,8	16,4	3,8%
<b>Totaal Afrika</b>	9.654.275	12.964.102	34,3%	9,4	11,8	25,5%
<b>Totaal Oceanië</b>	1.696.212	2.095.728	23,6%	0,4	0,4	0,0%
<b>Totaal overige</b>	3.373.174	2.195.714	-34,9%	9,5	3	-68,4%

Bron: CBS 2014

## D2. Conclusies waarde export per jaar in Euro

- De Nederlandse export gemeten in waarde is in de periode 2008-2013 in totaal met 16,9% toegenomen. Verdeeld naar werelddeel zijn er grote verschillen in deze groei. De export naar werelddelen buiten Europa is in die periode harder gegroeid dan de export binnen Europa (+12,3%).
- In 2008 was de waarde van de Nederlandse export naar Azië en Amerika bijna gelijk. Door de fors hogere groei van de export naar Azië in de afgelopen jaren (+70%, tegenover 19% naar Amerika) wordt inmiddels voor bijna 14,5 miljard Euro meer geëxporteerd naar Azië dan naar Amerika.
- De top-10 handelspartners van Nederland vertegenwoordigden in 2008 70,0% van de totale uitvoerwaarde. In 2013 is dit teruggelopen tot 67,4%. Veel top-10 handelsrelaties liggen in Europa, het aandeel van Europa loopt dus terug. De groei van de export naar China (+100%) en Polen (+26%) was opvallend. Daarentegen daalde de exportwaarde naar Spanje (-12%).
- Wanneer de exportwaarde in 2008 – 2011 vergeleken wordt met het exportvolume valt op dat de exportwaarde sterker groeit dan het volume. Dit effect is het sterkst voor Amerika (+21,9% waarde, +3,8% volume). Dit geldt niet voor Europa waar de exportwaarde met 7,5,% toeneemt tegen een stijging van het exportvolume van 12,3%.

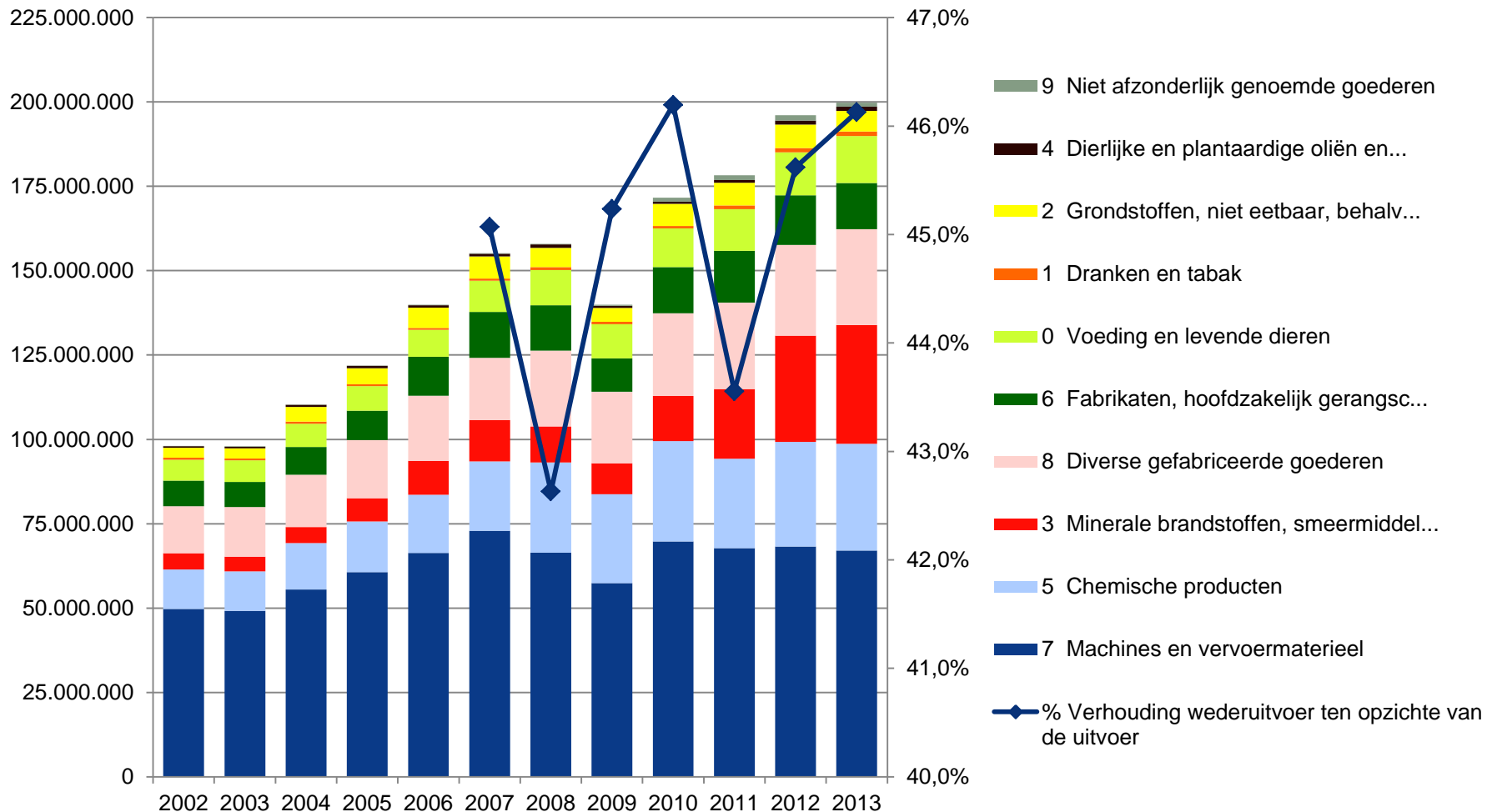
## D3. Waarde wederuitvoer per jaar in Euro

- 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 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 – 2013 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 2013. De verhouding van de waarde wederuitvoer en uitvoer wordt gegeven vanaf 2007. Voor 2007 hanteerde CBS een andere meetmethode. Die wordt buiten beschouwing gelaten.

# Waarde Wederuitvoer per jaar in Euro

## Waarde wederuitvoer Nederland per NSTR goederengroep

x 1000 euro, bron: CBS 2014





## Waarde Wederuitvoer per jaar in Euro

	Totale wederuitvoer naar STIC in miljard Euro										
	Totaal, alle goederen	0 Voeding en levende dieren	1 Dranken en tabak	2 Grondstoffen	3 Minerale brandstoffen	4 Dierlijke en plantaardige oliën	5 Chemische producten	6 Fabrikaten	7 Machines en vervoer-materieel	8 Diverse gefabriceerde goederen	9 Niet afzonderlijk 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

Bron: CBS 2014

## D3. Conclusies Waarde wederuitvoer per jaar

- De totale waarde van de wederuitvoer voor Nederland is tussen 2002 en 2013 ruim verdubbeld. De gemiddelde jaarlijkse stijging van de wederuitvoerwaarde komt daarmee uit op 6,5%. De positie van Nederland als draaischijf wordt hiermee onderstreept. Deze toename valt mogelijk te verklaren door een toename van logistieke activiteiten (Warehousing, VAL/VAS e.d.) in Nederland.
- In 2009 daalde voor veel sectoren de wederuitvoerwaarde. De gemiddelde daling was 11%, maar er zijn grote sectorale verschillen. Het herstel trad in veel sectoren snel in.
- In de periode 2007 – 2013 groeit de waarde van de wederuitvoer harder dan de waarde van de totale export. De wederuitvoer groeit in deze periode met 28,7% tegenover 25,8% voor de export. Het belang van de wederuitvoer voor de Nederlandse economie neemt dus licht toe de laatste jaren.
- Wederuitvoer is een onderdeel van de uitvoer. Belangrijk is 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 – 2013 fluctueert deze verhouding tussen 42,6% en 46,2%. Het aandeel neemt toe, maar het risico bestaat dat de toegevoegde waarde die er mee wordt verdiend lager is dan traditionele export.

## D4. Omvang import per jaar in tonnen

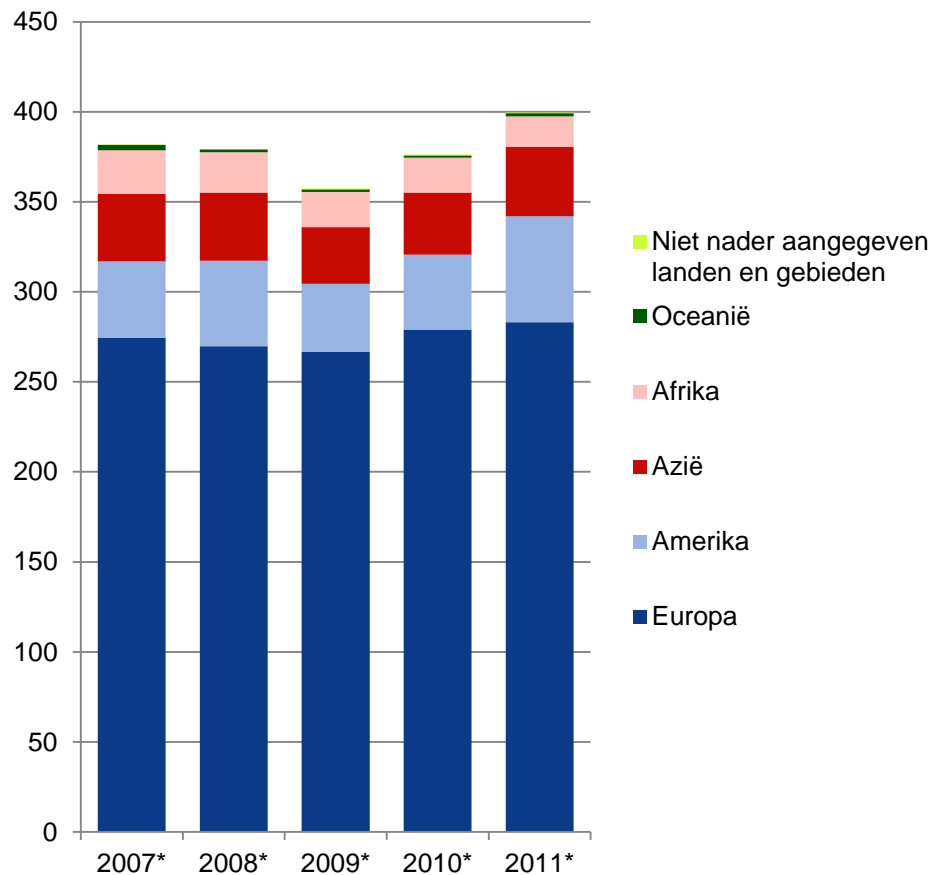
- **Toelichting Indicator**
  - De import omvat alle leveringen van goederen door het buitenland aan Nederland. Hiertoe behoren ook voor verwerking in het productieproces benodigde grondstoffen, halffabricaten, brandstoffen en voor investeringen bestemde vaste activa.
  - Als open economie is Nederland 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 naar geografie/ werelddelen en naar NSTR goederengroep. Tot slot wordt een overzicht gegeven tussen de verhouding totale importomvang en exportomvang.
- **Bronnen**
  - Er is gebruik gemaakt van databronnen van CBS via Statline. De gebruikte data is voor de periode 2007-2011. De cijfers worden 1,5 tot 2 jaar na verslaglegging beschikbaar.



# Omvang import Nederland per jaar in tonnen

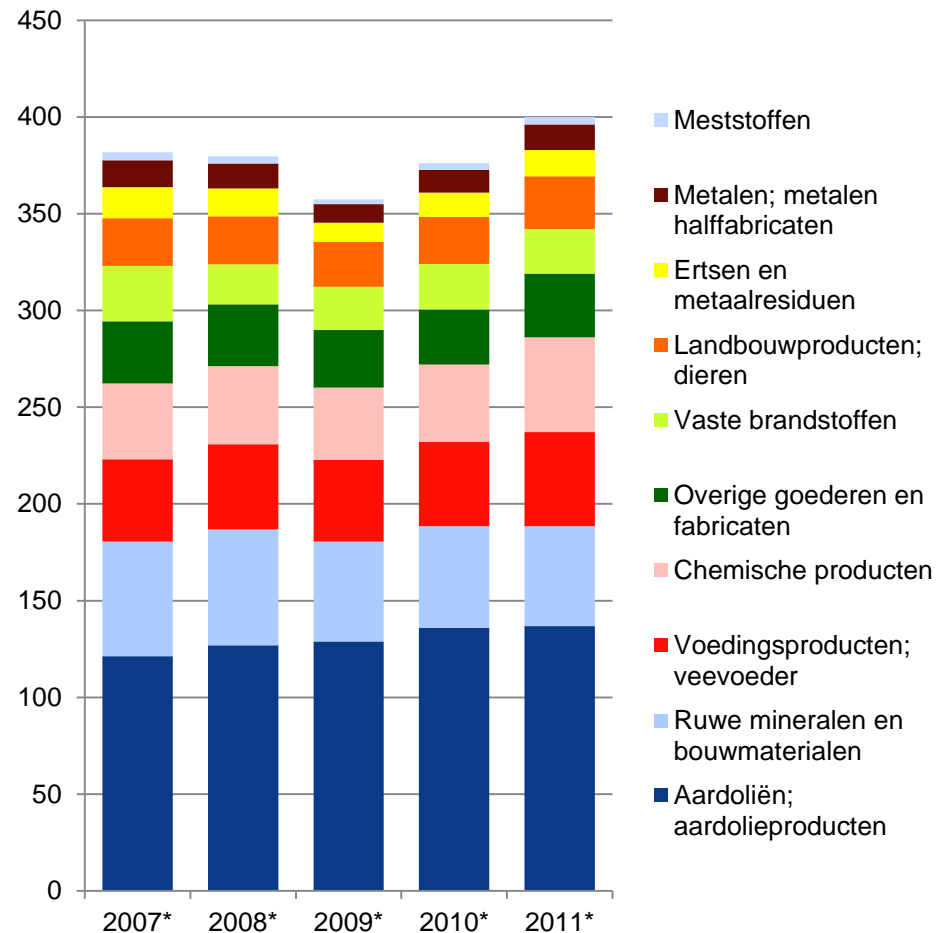
## Omvang import Nederland naar geografie

x miljoen ton, bron: CBS 2014



## Omvang import naar NSTR-goederengroep

x miljoen ton, bron: CBS 2014

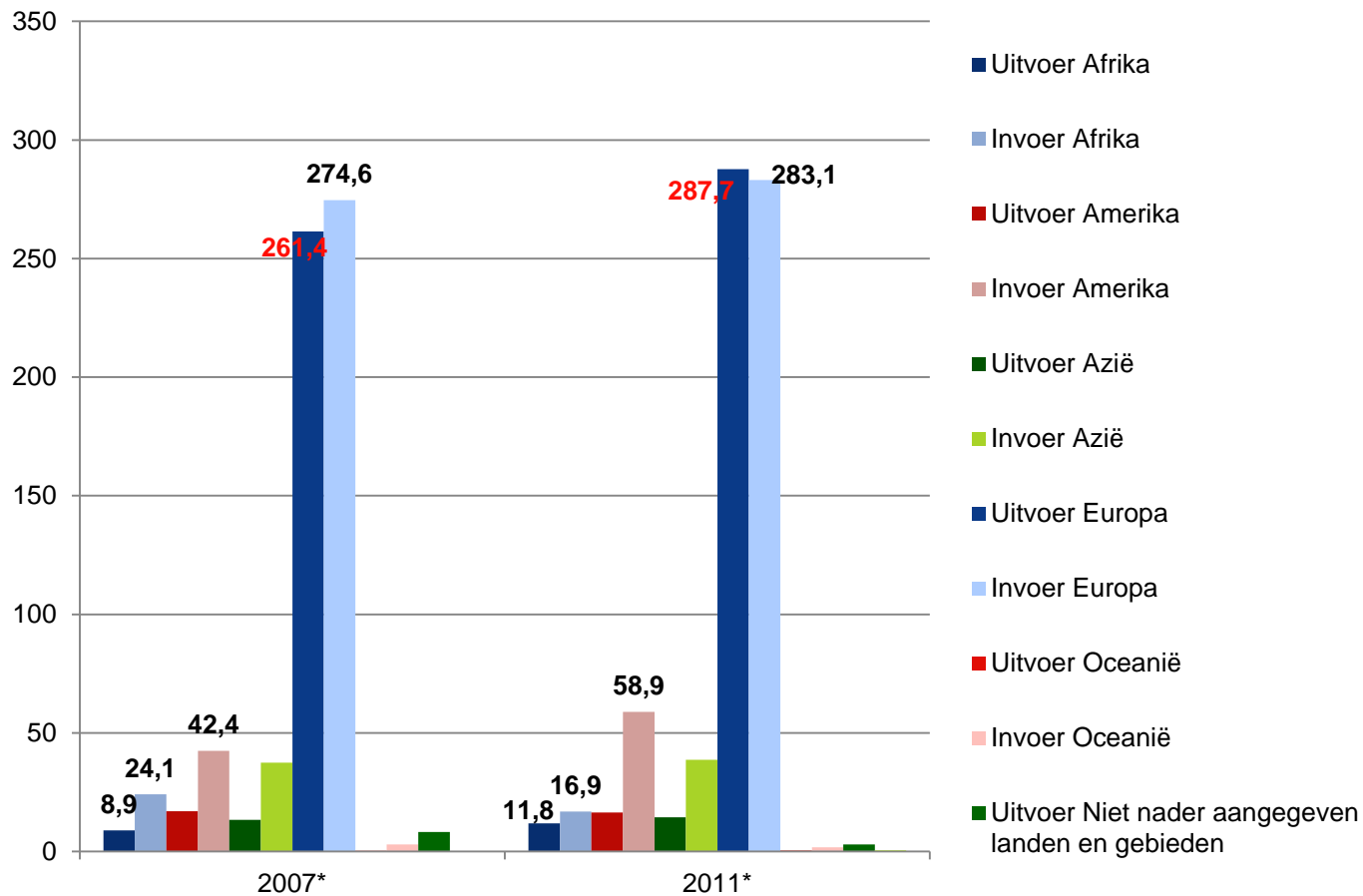




# Omvang import in verhouding tot omvang export

## Verhouding groei import en export

naar Werelddeel over periode 2007-2011  
x miljoen ton, bron CBS 2014





## D4. Omvang import per jaar in tonnen

Totale Import vanuit Werelddeel in miljoen ton en marktaandeel													
	Totaal	Afrika	%	Amerika	%	Azië	%	Europa	%	Oceanië	%	Niet nader aangegeven	%
<b>2007*</b>	381,8	24,1	6,3%	42,4	11,1%	37,5	9,8%	274,6	71,9%	3	0,8%	0,2	0,1%
<b>2008*</b>	379,5	22,4	5,9%	47,4	12,5%	37,9	10,0%	269,8	71,1%	1,7	0,4%	0,2	0,1%
<b>2009*</b>	357,5	19,6	5,5%	37,9	10,6%	31,5	8,8%	266,6	74,6%	1,4	0,4%	0,4	0,1%
<b>2010*</b>	376,3	19,4	5,2%	41,7	11,1%	34,5	9,2%	279	74,1%	1,2	0,3%	0,6	0,2%
<b>2011*</b>	399,8	16,9	4,2%	58,9	14,7%	38,6	9,7%	283,1	70,8%	1,7	0,4%	0,5	0,1%

Bron: CBS 2014

Totale import wereld naar NSTR goederengroep in miljoen ton											
	Totaal, alle goederen	Landbouw-producten; dieren	Voedings-producten; veevoeder	Vaste brandstoffen	Aardoliën; aardolie-producten	Ertsen en metaal-residuen	Metalen; metalen halffabricaten	Ruwe mineralen en bouwmaterialen	Meststoffen	Chemische producten	Overige goederen en fabricaten
<b>2007*</b>	381,8	24,6	42,5	28,7	121,3	16	13,9	59,2	4,2	39,3	32,1
<b>2008*</b>	379,5	24,9	44	20,6	126,9	14,4	12,9	59,9	3,6	40,5	31,9
<b>2009*</b>	357,5	23,3	42,1	22,3	128,9	9,8	9,7	51,7	2,5	37,4	29,8
<b>2010*</b>	376,3	24,3	43,5	23,5	136,1	12,6	11,6	52,4	3,6	40,1	28,5
<b>2011*</b>	399,8	27,3	48,7	23	136,8	13,5	13,2	51,7	3,8	49	32,9

Bron: CBS 2014

## D4. Conclusies omvang import per jaar in tonnen

- Ondanks de economische crisis en daling van het importvolume in 2009 is in de periode 2007-2011 het importvolume met bijna 5% gestegen.
- Verdeeld naar NSTR goederengroep valt op dat veel import plaatsvindt in sectoren aardolie(producten), ruwe mineralen/bouwmaterialen, chemische producten. Dit zijn bulkgoederen, en komt grotendeels overeen met de sectoren die een groot exportvolume kennen. Diverse sectoren kenden in 2009 een daling in het importvolume, opvallend genoeg was dat dit niet in de sector aardolie(-producten).
- In totaal komt 70% van het invoervolume uit Europa. Na Europa volgt het werelddeel Amerika met 15% van de totale invoer. Trend is dat het invoervolume vanuit Europa geleidelijk afnam van 71,9% in 2007 naar 70,8% in 2011. Dit kwam vooral ten gunste van Amerika, van waaruit de import in 2007 nog 11,1% was. Opvallend is dat de import vanuit Afrika zowel procentueel (-2,1%) als absoluut (-7,2 miljoen ton) afnam, terwijl de export in dezelfde periode wel toenam (+2,9 miljoen ton).
- Verder opvallend is dat de import (400 miljoen ton) in omvang groter is dan de export (334 miljoen ton), dit komt door de draaischijf functie.

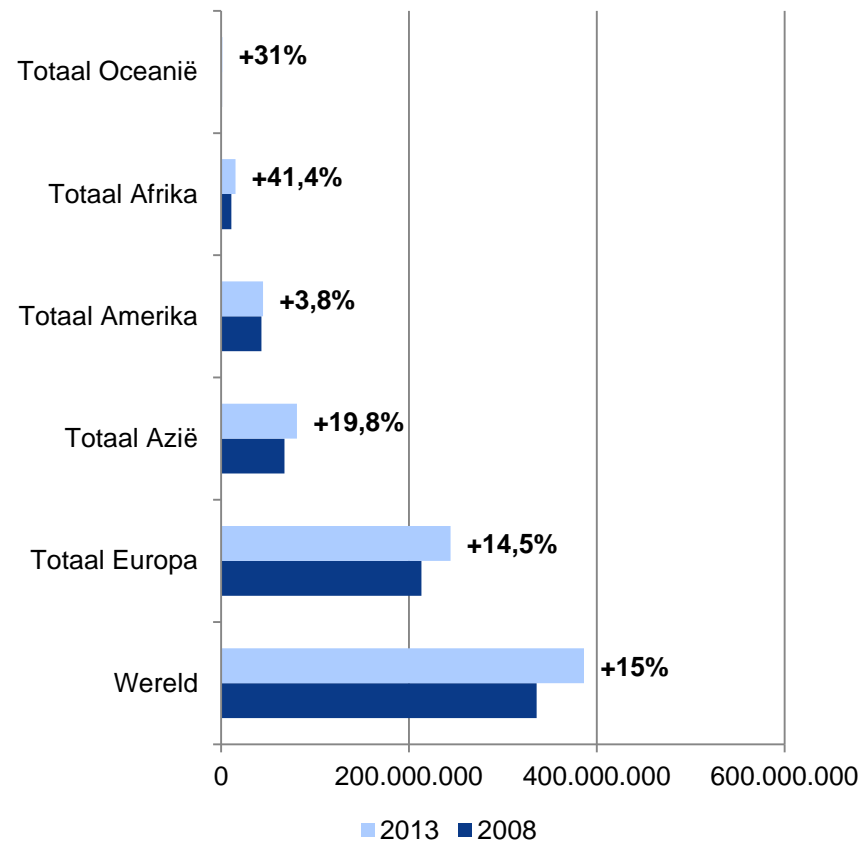
## D5. Waarde import per jaar in Euro

- 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 2008-2013, 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 2008-2013.
- Bronnen
  - Er is gebruik gemaakt van databronnen van CBS via Statline. De gebruikte data is voor de periode 2008-2013. De cijfers worden ongeveer 7 maanden na afloop van het verslagjaar beschikbaar.

# Omvang Import Nederland per jaar in Euro

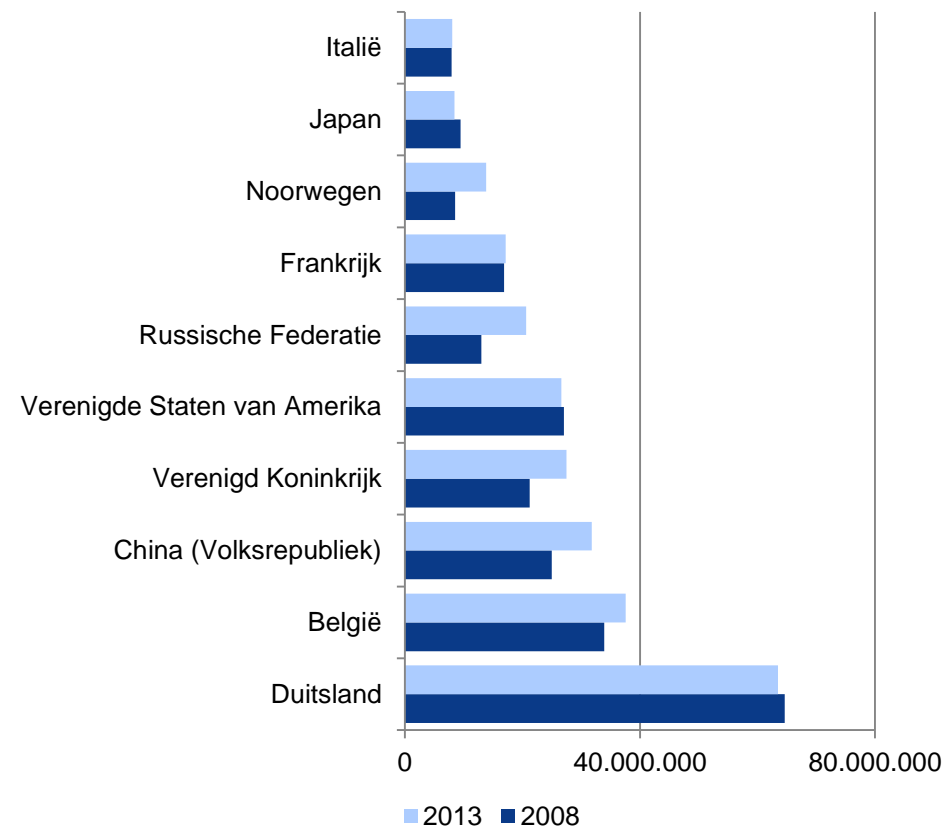
## Importwaarde naar werelddeel 2008-2013

x 1.000 Euro, bron: CBS 2014



## Importwaarde naar top 10 landen 2008-2013

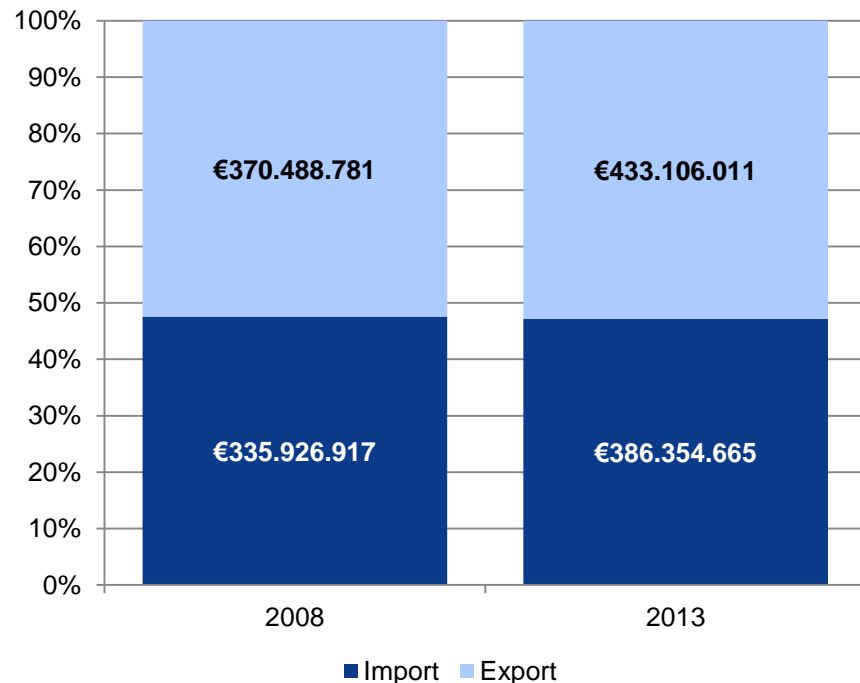
x 1.000 Euro, bron: CBS 2014



# Verhouding importwaarde en exportwaarde in Euro

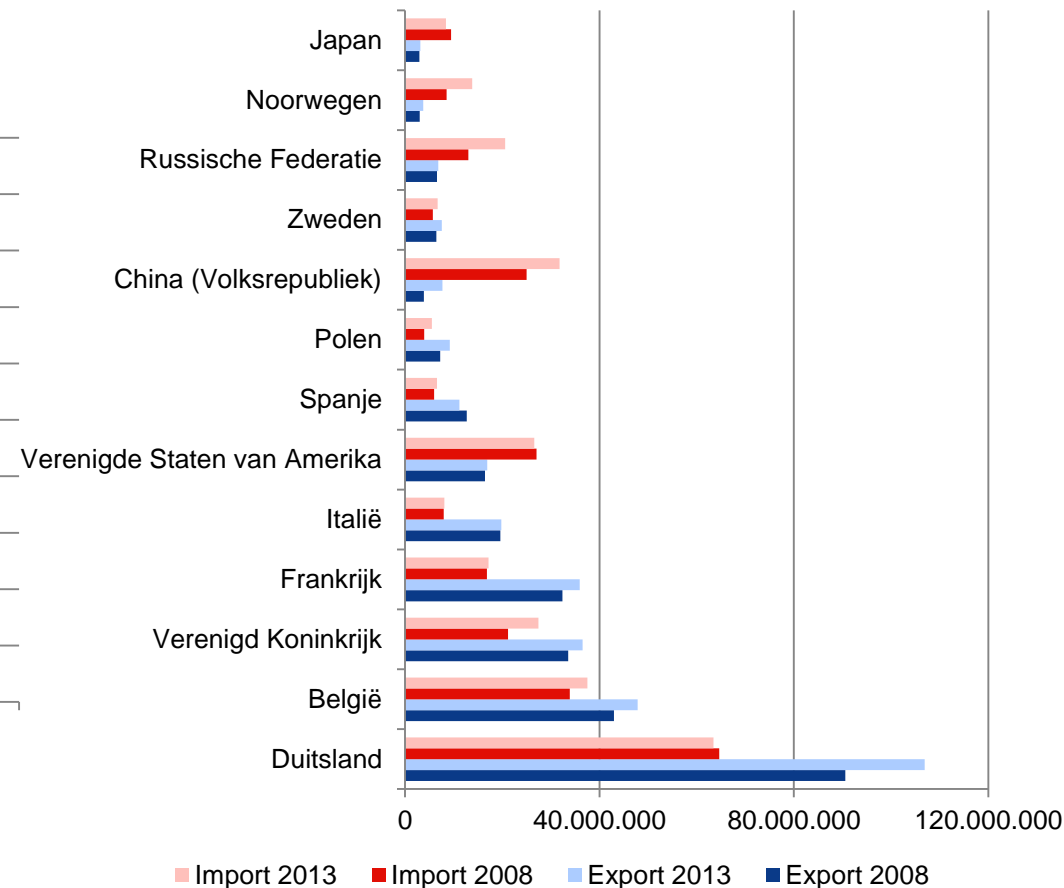
## Verhouding Importwaarde / exportwaarde

2008 – 2013  
x 1000 Euro, bron CBS 2014



## Verhouding top 10 landen import- en exportwaarde 2008-2013

x 1.000 Euro, bron CBS 2014





## Omvang import per jaar in Euro

	Importwaarde naar werelddeel x 1.000 Euro		
	2008	2013	% stijging importwaarde 2008-2013
	<b>Wereld</b>	335.926.917	386.354.665
<b>Totaal Europa</b>	213.402.183	244.247.496	14,5%
<b>Totaal Azië</b>	67.493.419	80.842.865	19,8%
<b>Totaal Amerika</b>	42.973.977	44.591.932	3,8%
<b>Totaal Afrika</b>	10.843.967	15.332.001	41,4%
<b>Totaal Oceanië</b>	1.023.108	1.340.370	31,0%
<b>Totaal overige</b>	190263		

Bron: CBS 2014

Importwaarde naar top 10 landen x 1.000 Euro				
Nr.	Land	2008	2013	% wijziging importwaarde 2008 - 2013
1	Duitsland	64.622.189	63.491.881	-1,7%
2	België	33.896.325	37.544.442	10,8%
3	China (Volksrepubliek)	24.999.831	31.792.326	27,2%
4	Verenigd Koninkrijk	21.224.464	27.470.400	29,4%
5	Verenigde Staten van Amerika	27.042.519	26.617.818	-1,6%
6	Russische Federatie	13.036.273	20.617.806	58,2%
7	Frankrijk	16.884.504	17.160.970	1,6%
8	Noorwegen	8.530.648	13.809.467	61,9%
9	Japan	9.492.236	8.426.808	-11,2%
10	Italië	7.962.230	8.067.477	1,3%
	<b>Totale importwaarde top-10 landen</b>	<b>227.691.219</b>	<b>254.999.395</b>	
	<b>% Importwaarde top-10 landen in totale Importwaarde wereld</b>	<b>67,8%</b>	<b>66,0%</b>	

Bron: CBS 2014





## Handelsrelatie import en export 2008 en 2013 in Euro

Verhouding top 10 landen import- en exportwaarde 2008-2013 x 1.000 Euro.								
	Export 2008	Ranking	Export 2013	Ranking	Import 2008	Ranking	Import 2013	Ranking
<b>Duitsland</b>	90.618.276	1	<b>106.928.238</b>	<b>1</b>	64.622.189	1	63.491.881	1
<b>België</b>	42.966.613	2	<b>47.831.139</b>	<b>2</b>	33.896.325	2	37.544.442	2
<b>Verenigd Koninkrijk</b>	33.585.754	3	<b>36.535.293</b>	<b>3</b>	21.224.464	5	27.470.400	4
<b>Frankrijk</b>	32.375.587	4	<b>35.937.037</b>	<b>4</b>	16.884.504	6	17.160.970	7
<b>Italië</b>	19.608.565	5	<b>19.788.533</b>	<b>5</b>	7.962.230	10	8.067.477	10
<b>Verenigde Staten van Amerika</b>	16.472.210	6	<b>16.894.833</b>	<b>6</b>	27.042.519	3	26.617.818	5
<b>Spanje</b>	12.730.585	7	<b>11.220.385</b>	<b>7</b>	5.989.148	11	6.552.329	12
<b>Polen</b>	7.260.817	8	<b>9.190.759</b>	<b>8</b>	3.938.593	15	5.521.761	15
<b>China (Volksrepubliek)</b>	3.852.359	15	<b>7.711.271</b>	<b>9</b>	24.999.831	4	31.792.326	3
<b>Zweden</b>	6.463.000	10	<b>7.563.815</b>	<b>10</b>	5.736.717	12	6.727.685	11
<b>Russische Federatie</b>	6.559.109	9	<b>6.827.905</b>	<b>11</b>	13.036.273	7	20.617.806	6
<b>Noorwegen</b>	3.046.308	21	<b>3.731.813</b>	<b>20</b>	8.530.648	9	13.809.467	8
<b>Japan</b>	2.944.895	23	<b>3.178.451</b>	<b>24</b>	9.492.236	8	8.426.808	9

Bron: CBS 2014

## D5. Conclusies waarde import per jaar in Euro

- De waarde van de import is in de periode 2008-2013 in totaal met 15% toegenomen. Verdeeld naar werelddeel zijn er grote verschillen, en valt vooral de groei vanuit Afrika (+41%) en Amerika (+4%) op. Met name de stijging van importwaarde uit Afrika 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.
- De top 10 import handelspartners van Nederland waren in 2008 verantwoordelijk voor ruim twee-derde (67,8%) van de totale importwaarde. In 2013 was dit teruggelopen tot 66,0%. De groei van de import uit Noorwegen (+61,9%) en Rusland (+58,2%) was opvallend, dit is voornamelijk energie. Daarentegen daalde de importwaarde vanuit Japan (-11,2%) en ook Duitsland (-1,7%).
- Zowel de totale import- als exportwaarde is in de periode 2008-2013 toegenomen. De verhouding daartussen is nauwelijks gewijzigd: de export was 52,4% van alle in- en uitvoer in 2008, en 52,9% in 2013. In dezelfde periode is de top 10 handelsrelaties ook nauwelijks gewijzigd. De top 10 export is ongewijzigd op China na, dat een sprong maakt van plek 15 naar 9.

## D6. Import/export luchtvracht per luchthaven per jaar

- Toelichting Indicator
  - Om de omvang van de internationale goederenstromen door de lucht voor de Nederlandse economie na te gaan is inzicht nodig in het volume van de import en export op luchthaven Schiphol, en de ontwikkeling hierin.
- 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 2013 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 2003-2013.

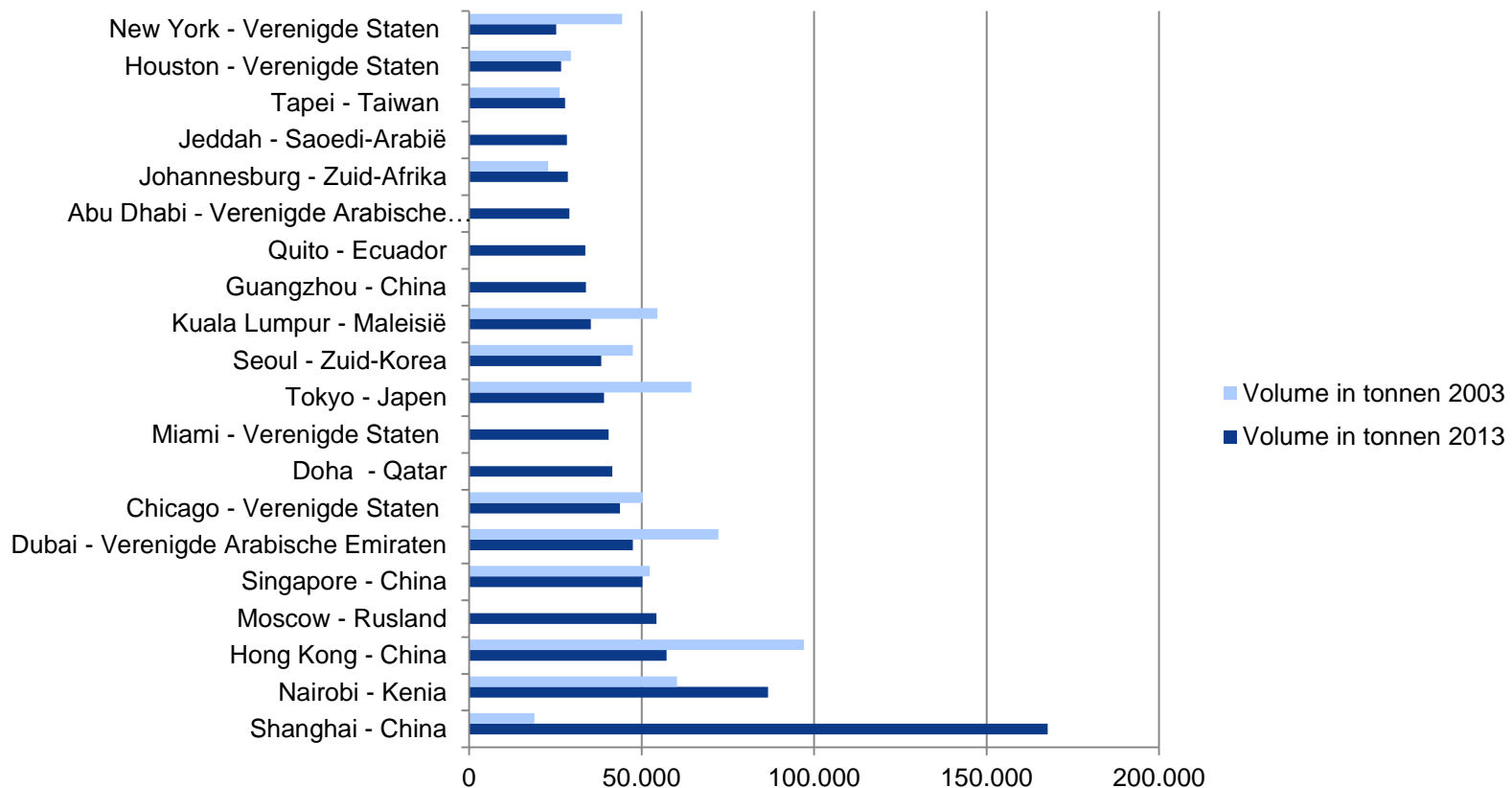


## Top-20 steden luchtvracht import/export Schiphol

### Belangrijkste herkomsten/bestemmingen Schiphol

in tonnen 2013 t.o.v. 2003

Bron: Traffic Review, Schiphol 2013



N.b.: diverse luchthavens in 2013 (zoals Jeddah) stonden in 2003 niet in de top 20 van herkomst/bestemmingen van Schiphol. Derhalve zijn er geen gegevens over tonnage bekend.



## Top-20 steden import/export luchtvracht (tabel)

Top 20 vliegvelden en landen (herkomsten en bestemmingen)			
Ranking 2013	Vliegveld en land	Volume in tonnen 2013	Volume in tonnen 2003
1	Shanghai - China	167.727	18.880
2	Nairobi - Kenia	86.687	60.273
3	Hong Kong - China	57.229	97.028
4	Moscow - Rusland	54.297	n.b.
5	Singapore - China	50.187	52.304
6	Dubai - Verenigde Arabische Emiraten	47.418	72.216
7	Chicago - Verenigde Staten	43.725	50.401
8	Doha - Qatar	41.501	n.b.
9	Miami - Verenigde Staten	40.468	n.b.
10	Tokyo - Japen	39.068	64.459
11	Seoul - Zuid-Korea	38.285	47.457
12	Kuala Lumpur - Maleisië	35.298	54.548
13	Guangzhou - China	33.877	n.b.
14	Quito - Ecuador	33.710	n.b.
15	Abu Dhabi - Verenigde Arabische Emiraten	29.091	n.b.
16	Johannesburg - Zuid-Afrika	28.587	22.925
17	Jeddah - Saoedi-Arabië	28.373	n.b.
18	Tapei - Taiwan	27.833	26.241
19	Houston - Verenigde Staten	26.660	29.477
20	New York - Verenigde Staten	25.239	44.381

Bron: Traffic Review, Schiphol 2013

## D6. Conclusies import/export landen luchtvracht per jaar

- De top 20 steden met luchtvrachtvolume van en naar Schiphol (in 13 landen) zorgden voor een overslag van 935.260 ton op Schiphol in 2013. Dit betekende een stijging van ruim 30% ten opzichte van 2003.
- De ranglijst naar top 20 steden en bijbehorende landen is in deze 10 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. Daarbij moet aangetekend worden dat het volume van/naar Beijing gedaald is. De overslag van/naar Shanghai daarentegen is in 10 jaar met bijna 800% gestegen, naar een volume van ruim 167.000 ton. Dit is meer dan 10% van het handelsvolume dat is overgeslagen in 2013.
  - Nieuwe relaties zijn ontstaan met bijvoorbeeld Moskou, Doha, Abu Dhabi en Miami, terwijl ook de import van bloemen vanuit Quito is toegenomen.

## D7. Import/export landen zeecontainers per jaar

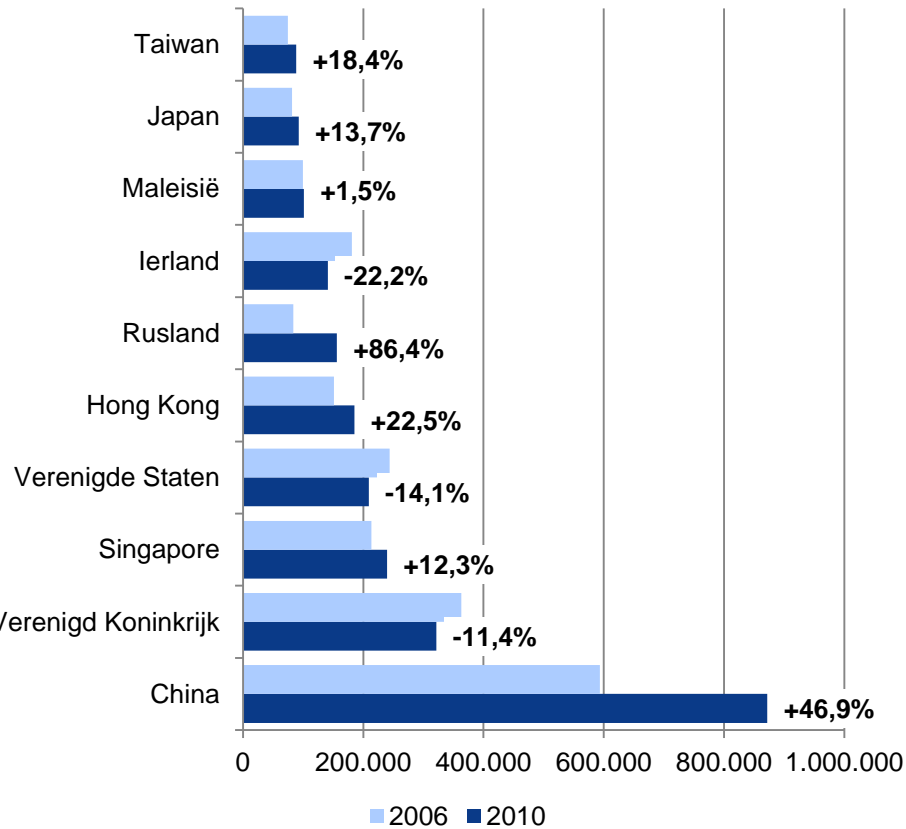
- Toelichting Indicator
  - Om de omvang van de internationale containerstromen over zee voor de Nederlandse economie na te gaan is inzicht nodig in het volume van de import van containers in de haven van Rotterdam. Rotterdam kent verreweg de hoogste import/export van containers in Nederland, vandaar dat de focus bij deze indicator op Rotterdam ligt. De top-10 van import- en exportlanden in de containeroverslag wordt aangegeven.
- Mate van detail
  - De containers import en export naar de top-10 landen (incl. Hongkong) bouwt voort op de resultaten van indicator B.1. Inzicht wordt gegeven in de top 10 herkomst (aanvoer) en bestemmingsrelaties (afvoer) op basis van aantallen containers (leeg en beladen). Er is niet gecorrigeerd voor aantallen TEU's.
- Bronnen
  - Er is gebruik gemaakt van databronnen van de jaarrapportages van de Port of Rotterdam. Cijfers voor de periode 2006-2010 zijn voor de analyse gebruikt.

# Import/export landen containers haven Rotterdam

## Top 10 landen naar Herkomst

x aanvoer containers

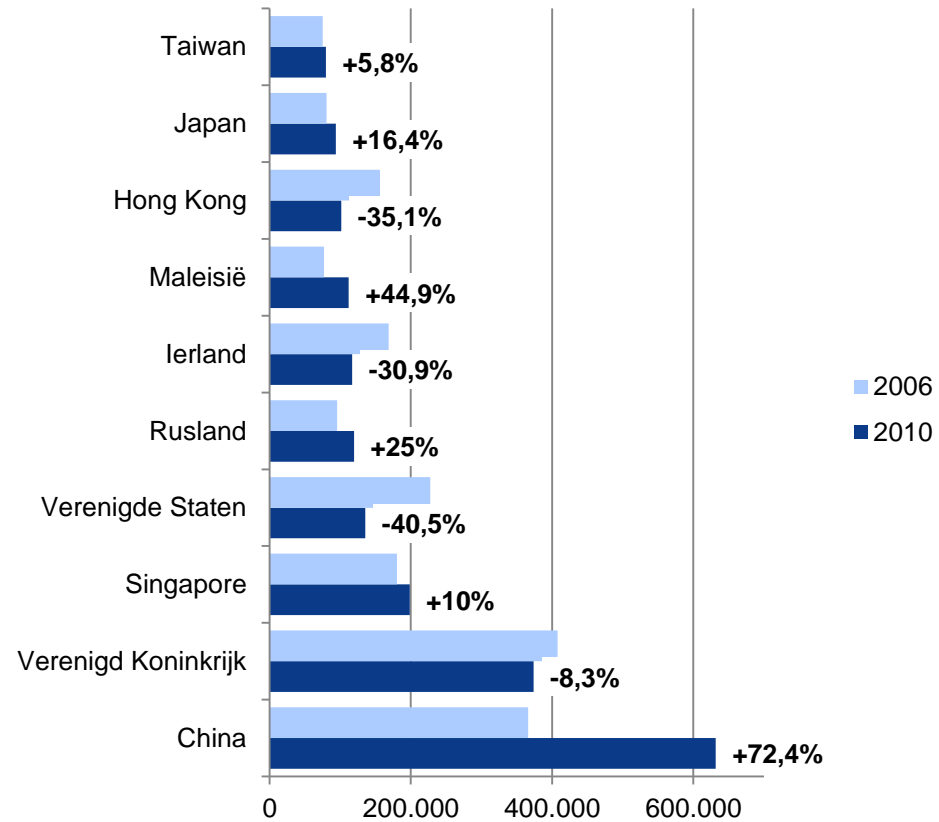
Bron: Havenbedrijf Rotterdam



## Top 10 landen naar Bestemming

x afvoer containers

Bron: Havenbedrijf Rotterdam





# Import/export landen containers haven Rotterdam



**Buck  
Consultants  
International**

		Top 10 import/exportlanden naar aantal Containers (totaal, in TEU)				
		Bron: Port of Rotterdam				
		2010	2009	2008	2007	2.006
Verenigd Koninkrijk	Aanvoer	321.733	245.657	334.319	369.368	363148
	Afvoer	374.111	309.548	371.285	413.936	407822
	Totaal	695.844	555.205	705.604	783.304	770.970
Ierland	Aanvoer	140.986	136.788	165.117	179.847	181.230
	Afvoer	117.160	124.668	150.461	174.226	168.832
	Totaal	258.146	261.456	315.578	354.073	350.062
Rusland	Aanvoer	156.167	91.242	128.626	113.093	83789
	Afvoer	119.649	85.554	113.941	99.758	95760
	Totaal	275.816	176.796	242.567	212.851	179.549
Verenigde Staten	Aanvoer	209.313	220.457	261.806	250.896	243680
	Afvoer	135.400	199.293	229.443	225.181	227519
	Totaal	344.713	419.750	491.249	476.077	471.199
Maleisië	Aanvoer	101.364	86.066	120.641	120.894	99880
	Afvoer	111.948	124.190	111.356	112.912	77284
	Totaal	213.312	210.256	231.997	233.806	177.164
Singapore	Aanvoer	239.578	203.657	214.536	208.606	213.426
	Afvoer	198.487	178.415	201.793	169.556	180.402
	Totaal	438.065	382.072	416.329	378.162	393.828
China	Aanvoer	871.838	675.602	743.196	736.700	593.390
	Afvoer	631.715	542.127	581.544	546.329	366.401
	Totaal	1.503.553	1.217.729	1.324.740	1.283.029	959.791
Japan	Aanvoer	92.646	55.101	110.334	93.399	81.515
	Afvoer	93.912	88.166	82.993	84.272	80.650
	Totaal	186.558	143.267	193.327	177.671	162.165
Taiwan	Aanvoer	88.679	71.002	68.856	72.506	74.877
	Afvoer	79.811	92.066	76.335	69.419	75.432
	Totaal	168.490	163.068	145.191	141.925	150.309
Hong Kong	Aanvoer	185.244	158.808	132.317	147.447	151.249
	Afvoer	101.554	109.340	128.445	180.219	156.357
	Totaal	286.798	268.148	260.762	327.666	307.606

## D7. Conclusies Import/export landen zeecontainers per jaar

- Het totaal aantal aangevoerde containers in Rotterdam nam voor de top 10 landen in de periode 2006-2010 toe met ruim 15%. De afvoer over zee nam in dezelfde periode met bijna 7% toe. De aanvoer vanuit/afvoer naar China was hierbij veruit het grootst met ruim 1,5 miljoen TEU. Dit geeft aan dat de rol van Rotterdam als draaischijf voor het Europese continent verder is toegenomen.
- In dezelfde periode nam de aanvoer van containers sterk toe vanuit China (+47%) en Rusland (+86%). Ook de afvoer naar China nam zeer sterk toe met 72%. Tevens kende Maleisië een hoge groei van 45%. Ook de totale import en export van en naar de USA nam in de periode 2008-2013 toe.
- De omvang van en naar het Verenigd Koninkrijk (-11%) en Ierland (-27%) nam in dezelfde periode af. Dit is voor het grootste deel feederverkeer.

## D8. Aandeel havens in overslag Hamburg - Le Havre per jaar

- 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, Willemshaven, 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 databronnen van de Port of Rotterdam voor de jaren 2012 en 2013. Daarnaast is gebruik gemaakt van aanvullende cijfers van de Port of Amsterdam voor de jaren 2010-2011.

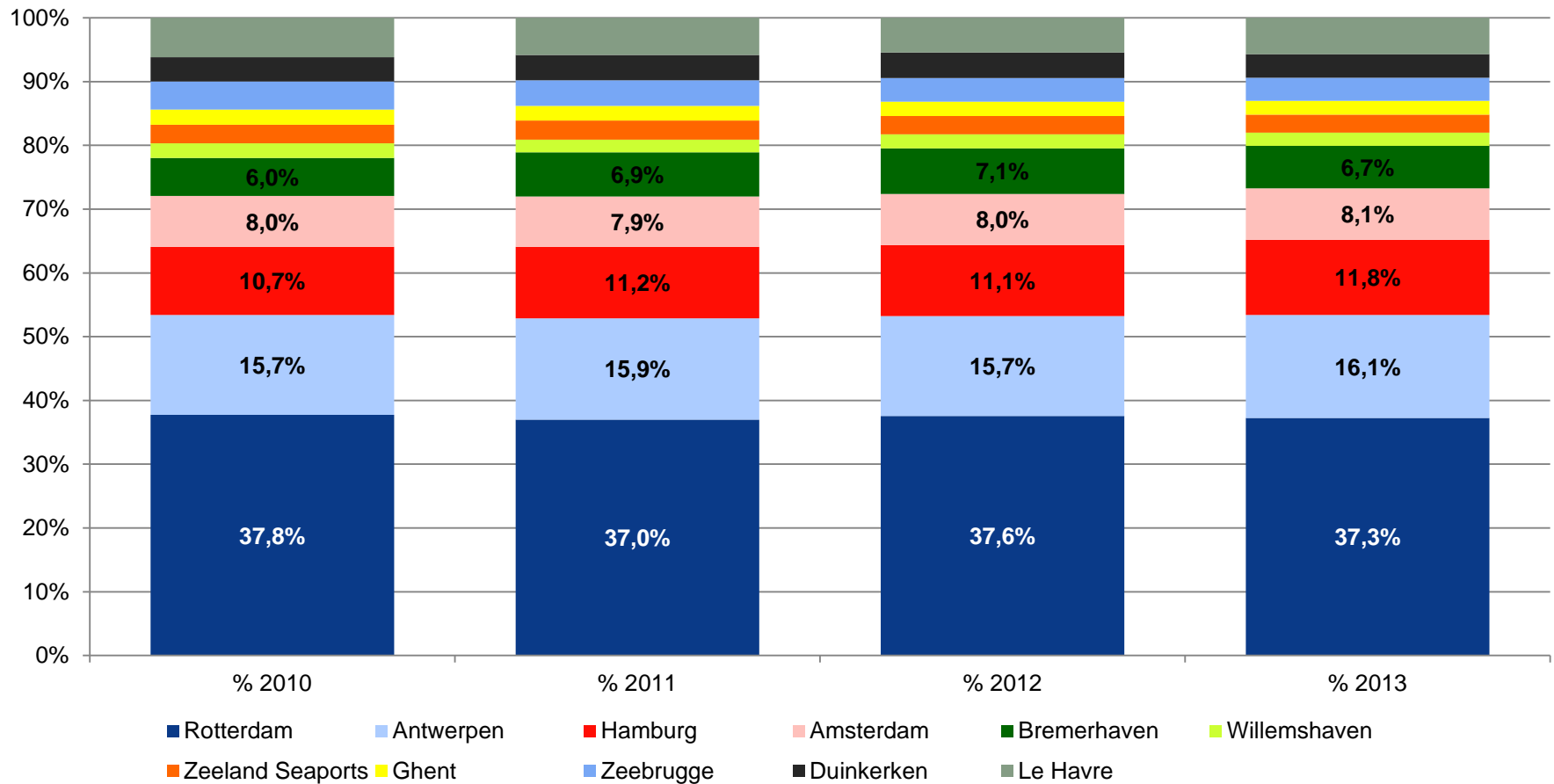


## Marktaandeel Zeehavens in Hamburg Le-Havre range

### Marktaandeel overslag Zeehavens Hamburg Le-Havre range

Goederenoverslag (o.b.v. 1.000 ton)

Bron: Port of Rotterdam en Amsterdam 2014

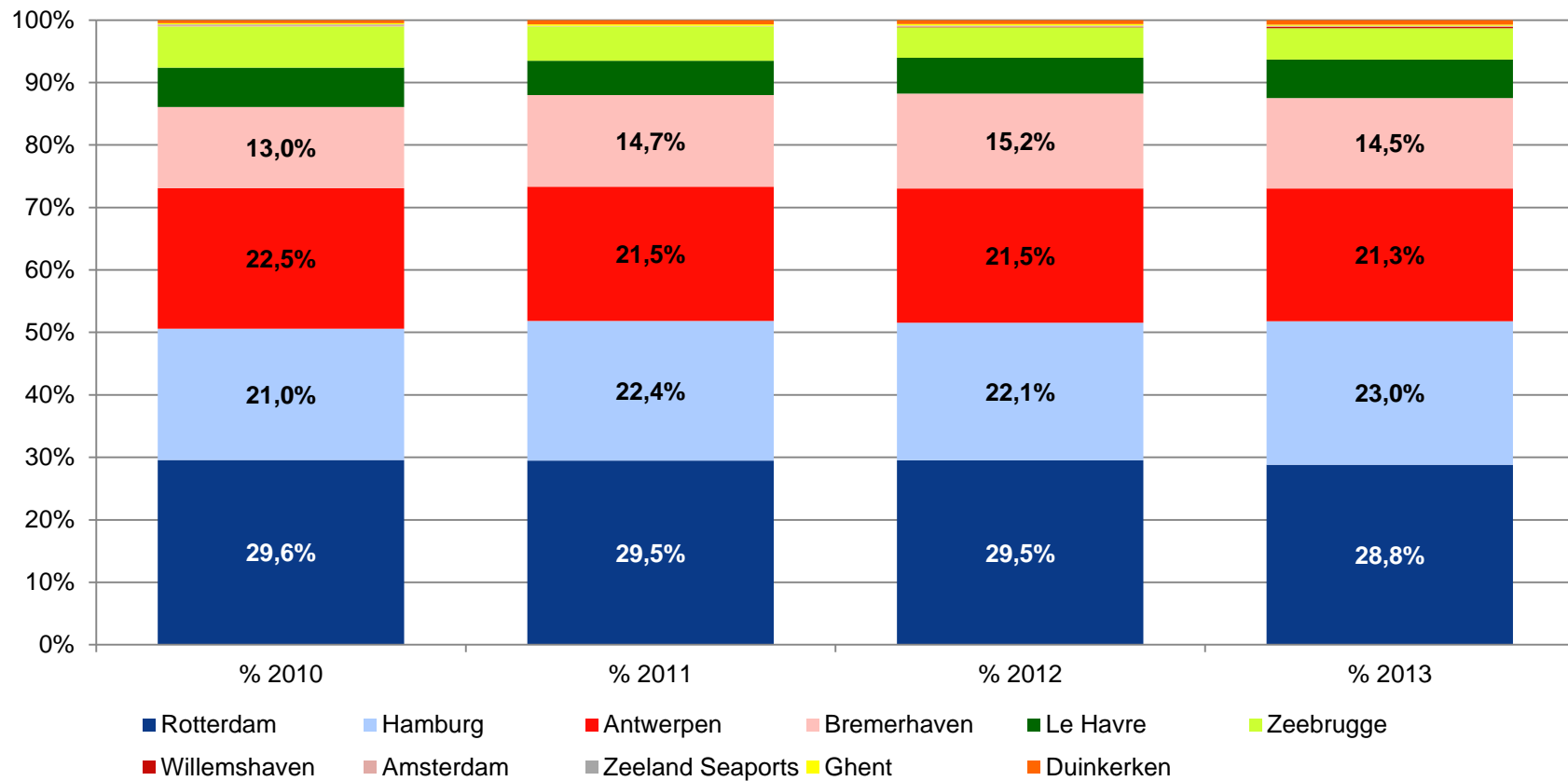




## Marktaandeel Zeehavens in Hamburg Le-Havre range

### Marktaandeel containeroverslag Zeehavens Hamburg Le-Havre range

Containeroverslag (x 1.000 TEU)  
Bron: Port of Rotterdam en Amsterdam 2014





## Marktaandeel Zeehavens Hamburg Le-Havre

Marktaandeel Nederlandse Zeehavens in goederenoverslag Hamburg - Le Havre								
Totale goederenoverslag x 1.000 ton								
	2010	% 2010	2011	% 2011	2012	% 2012	2013	% 2013
Hamburg	121.200	10,7%	132.200	11,2%	130.938	11,1%	139.053	11,8%
Bremerhaven	68.700	6,0%	80.600	6,9%	83.979	7,1%	78.768	6,7%
Willems haven	25.700	2,3%	2.300	2,0%	26.174	2,2%	24.549	2,1%
Amsterdam	<b>90.800</b>	<b>8,0%</b>	<b>93.100</b>	<b>7,9%</b>	<b>94.298</b>	<b>8,0%</b>	<b>95.747</b>	<b>8,1%</b>
Rotterdam	<b>430.200</b>	<b>37,8%</b>	<b>434.600</b>	<b>37,0%</b>	<b>441.527</b>	<b>37,6%</b>	<b>440.464</b>	<b>37,3%</b>
Zeeland Seaports	<b>3.300</b>	<b>2,9%</b>	<b>35.500</b>	<b>3,0%</b>	<b>33.609</b>	<b>2,9%</b>	<b>33.027</b>	<b>2,8%</b>
Antwerpen	178.200	15,7%	187.200	15,9%	184.136	15,7%	190.849	16,1%
Ghent	27.300	2,4%	27.200	2,3%	26.302	2,2%	25.955	2,2%
Zeebrugge	49.600	4,4%	4.700	4,0%	43.544	3,7%	42.832	3,6%
Duinkerken	42.800	3,8%	47.500	4,0%	47.628	4,1%	43.600	3,7%
Le Havre	7.020	6,2%	67.600	5,8%	63.516	5,4%	67.166	5,7%
<b>Totaal</b>	<b>1.044.820</b>	<b>100%</b>	<b>1.112.500</b>	<b>100%</b>	<b>1.175.651</b>	<b>100%</b>	<b>1.182.010</b>	<b>100,0%</b>

Bron: Port of Rotterdam en Port of Amsterdam 2014



## Marktaandeel Zeehavens Hamburg Le-Havre

Marktaandeel Nederlandse Zeehavens in goederenoverslag Hamburg - Le Havre								
Totale Containeroverslag x 1.000 TEU								
	2010	% 2010	2011	% 2011	2012	% 2012	2013	% 2013
<b>Hamburg</b>	7896	21,0%	9014	22,4%	8864	22,1%	9258	23,0%
<b>Bremerhaven</b>	4888	13,0%	5916	14,7%	6115	15,2%	5831	14,5%
<b>Willems haven</b>	0	0,0%	0	0,0%	24	0,1%	76	0,2%
<b>Amsterdam</b>	<b>60</b>	<b>0,2%</b>	<b>49</b>	<b>0,1%</b>	<b>69</b>	<b>0,2%</b>	<b>65</b>	<b>0,2%</b>
<b>Rotterdam</b>	<b>11148</b>	<b>29,6%</b>	<b>11877</b>	<b>29,5%</b>	<b>11866</b>	<b>29,5%</b>	<b>11622</b>	<b>28,8%</b>
<b>Zeeland Seaports</b>	<b>21</b>	<b>0,1%</b>	<b>18</b>	<b>0,0%</b>	<b>21</b>	<b>0,1%</b>	<b>18</b>	<b>0,0%</b>
<b>Antwerpen</b>	8468	22,5%	8664	21,5%	8635	21,5%	8578	21,3%
<b>Gent</b>	83	0,2%	81	0,2%	88	0,2%	70	0,2%
<b>Zeebrugge</b>	2500	6,6%	2206	5,5%	1953	4,9%	2027	5,0%
<b>Duinkerken</b>	201	0,5%	273	0,7%	261	0,6%	292	0,7%
<b>Le Havre</b>	2358	6,3%	2218	5,5%	2303	5,7%	2486	6,2%
<b>Totaal</b>	<b>37623</b>	<b>100%</b>	<b>40316</b>	<b>100%</b>	<b>40199</b>	<b>100%</b>	<b>40323</b>	<b>100%</b>

Bron: Port of Rotterdam en Port of Amsterdam 2014

## D8. Conclusies aandeel havens in overslag Hamburg - Le Havre per jaar

- Het marktaandeel van de Rotterdamse haven in het totale overslagvolume in de Hamburg-Le Havre range lijkt onder druk te staan. In 2010 had de Rotterdamse haven nog een marktaandeel van 37,8% van de totale overslag in de grootste havens in de genoemde havenrange. In 2013 was dit gedaald tot 37,3%. Vooral de haven van Hamburg lijkt hiervan te profiteren, deze haven boekte in dezelfde periode een toename van het marktaandeel in de overslag namelijk toe van 10,7% in 2010 naar 11,8% in 2013.
- Voor de containeroverslag in TEUs in de Hamburg-Le Havre range lijkt dezelfde trend waar te nemen. Het marktaandeel van de containeroverslag in Hamburg neemt in dezelfde periode met 2,0% toe tot 23% van de overslag in de range, terwijl het marktaandeel van Rotterdam in de range met 0,8% daalt.
- Het marktaandeel van de zeehavens Amsterdam/NZKG en Zeeland Seaports in het totale overslagvolume in de Hamburg-Le Havre range is daarentegen stabiel. Amsterdam/NZKG had in 2010 een aandeel van 8,0% en in 2013 8,1%, terwijl Zeeland Seaports een marktaandeel van 2,9% in 2010 en 2,8% in 2013 had.



# E Waarde logistiek en goederenstromen voor Nederland

- Indicatoren:

1. Werkgelegenheid van Logistieke functie in 2010-2012
2. Toegevoegde waarde van Logistieke functie in 2010-2012
3. Toegevoegde waarde in sector Vervoer en Opslag per jaar
4. Werkgelegenheid in sector Vervoer en Opslag per jaar
5. Aantal bedrijven in de sector Vervoer en Opslag
6. Reistijdwaardering weg, water, spoor
7. Ongevallen goederenwegvervoer per jaar
8. Emissies goederenvervoer per jaar

# E1. Werkgelegenheid logistieke functie Nederland

## ● Toelichting indicator

- Niet allen bij logistieke dienstverleners in de sector Vervoer en Opslag, 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 veel meer werknemers dan alleen in de sector vervoer en opslag. BCI en TNO hebben gezamenlijk in 2012 een methodiek ontworpen om deze logistieke functie te meten, en deze is door het CBS overgenomen. De logistieke functie van Nederland maakt duidelijk hoe belangrijk logistiek is voor de Nederlandse economie en arbeidsmarkt

## ● 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 2014) de berekening van de logistieke functie voor 2010, 2011 en 2012 in Nederland opgenomen.



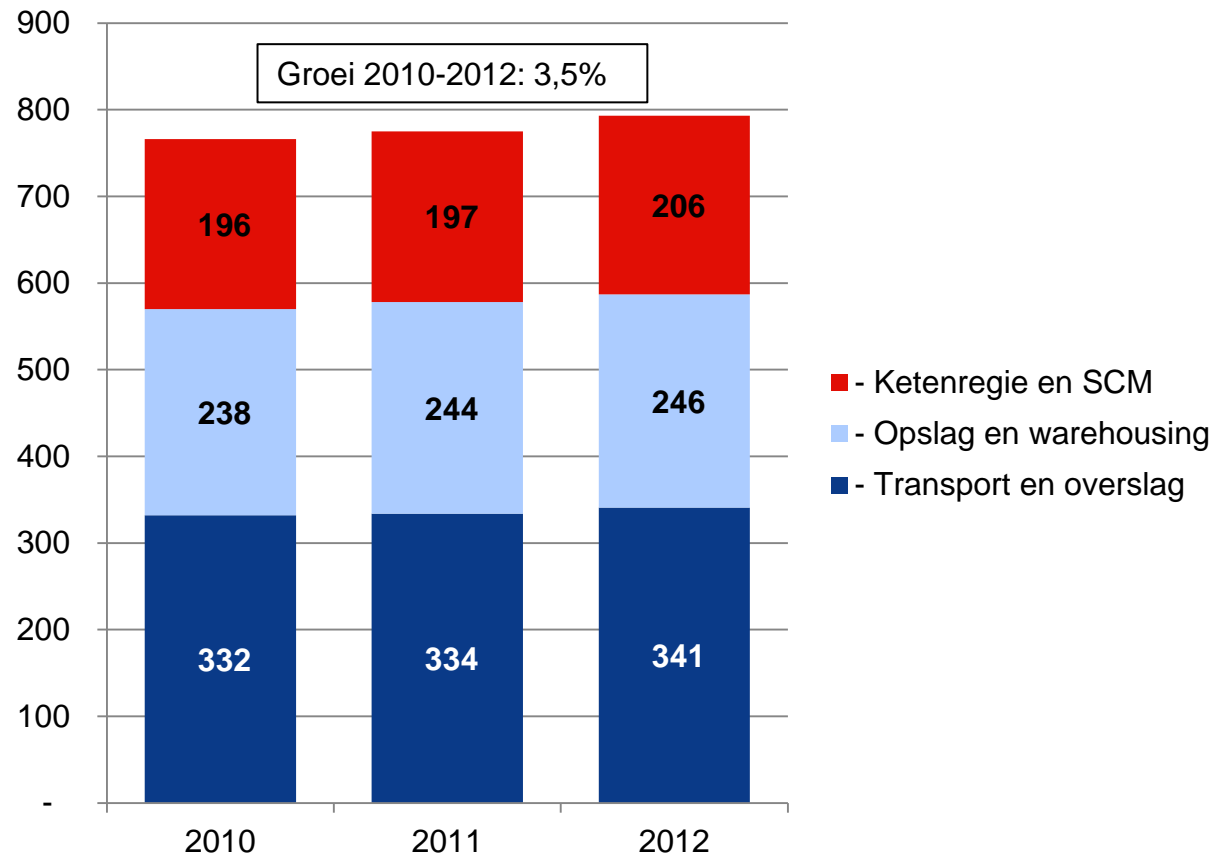
## Werkgelegenheid logistieke functie (grafiek)

### 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





## Werkgelegenheid logistieke functie (tabel)

<i>Werkgelegenheid in logistieke functie Nederland (x 1.000)</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>	<i>Toename 2010-2012</i>
<b>Werkzame personen logistieke functie</b>	766	775	793	3,5%
- Transport en overslag	332	334	341	2,7%
- Opslag en warehousing	238	244	246	3,4%
- Ketenregie en SCM	196	197	206	5,1%
<b>Werkzame personen NL</b>	8.778	8.854	8.812	0,4%
<b>Werkzame FTE logistieke functie</b>	627	628	646	3,0%
- Transport en overslag	273	272	279	2,2%
- Opslag en warehousing	193	196	198	2,6%
- Ketenregie en SCM	161	160	169	5,0%
<b>Werkzame FTE NL</b>	7.056	7.099	7.059	0,0%
<i>Aandeel in werkgelegenheid NL</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>	<i>Toename 2010-2012</i>
<b>Werkzame personen logistieke functie</b>	8,7%	8,8%	9,0%	3,1%
- Transport en overslag	3,8%	3,8%	3,9%	2,3%
- Opslag en warehousing	2,7%	2,8%	2,8%	3,0%
- Ketenregie en SCM	2,2%	2,2%	2,3%	4,7%
<b>Werkzame personen NL</b>	100%	100%	100%	0,0%
<b>Werkzame FTE logistieke functie</b>	8,9%	8,8%	9,2%	3,0%
- Transport en overslag	3,9%	3,8%	4,0%	2,2%
- Opslag en warehousing	2,7%	2,8%	2,8%	2,5%
- Ketenregie en SCM	2,3%	2,3%	2,4%	4,9%
<b>Werkzame FTE NL</b>	100%	100%	100%	0,0%

Bron: CBS, Monitor Topsectoren 2014

## Conclusies E1. Werkgelegenheid logistieke functie

- In totaal hielden 793.000 mensen, oftewel 9,0% van alle Nederlanders, zich in 2012 dagelijks bezig met logistieke activiteiten. Deze werkgelegenheid was bij bedrijven over de hele economie (industrie, bouw, groot- en detailhandel, transport en opslag). Van deze 9,0% hielden 3,9% zich bezig met transport- en overslag activiteiten, 3,2% met opslag en warehousing en 2,3% 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 9,2% zelfs iets hoger, omdat er relatief weinig deeltijdwerk in de logistiek verricht wordt.
- De groei in werkgelegenheid van logistieke activiteiten was in 2010-2012 3,5%. De groei van werkgelegenheid in Nederland totaal was 0,4% over dezelfde periode, dus de werkgelegenheid in de logistieke functie kent een meer dan gemiddelde groei. De groei was met 5,1% in 2010-2012 het hoogst in de deelsector ketenregie/SCM, en juist de werkgelegenheid in deze deelsector staat centraal in de ambities van de topsector Logistiek.

## E2. Toegevoegde waarde logistieke functie Nederland

### ● 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 2014) de berekening van de logistieke functie voor 2010, 2011 en 2012 in Nederland opgenomen.





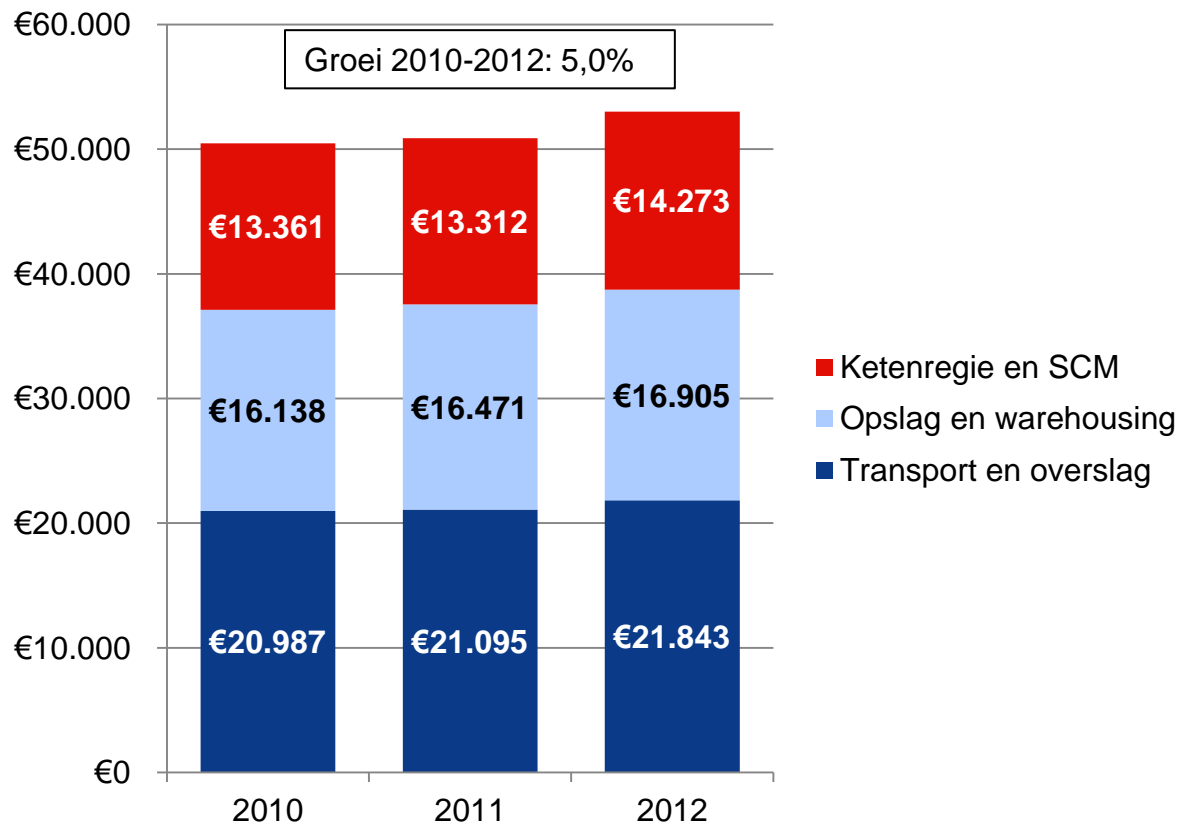
## Toegevoegde waarde logistieke functie (grafiek)

### Toegevoegde Waarde logistieke functie in Nederland 2010-2012

Toegevoegde waarde: x miljoen Euro

Groei toegevoegde waarde logistieke functie 2010-2012 5%, heel NL 2%

Bron: CBS 2014





## Werkgelegenheid logistieke functie (tabel)

<b>Toegevoegde /Productie Waarde Logistieke functie in Nederland (x miljoen Euro)</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>% toename 2010-2012</b>
TW Logistieke functie	€ 50.486	€ 50.878	€ 53.021	5,0%
- Transport en overslag	€ 20.987	€ 21.095	€ 21.843	4,1%
- Opslag en warehousing	€ 16.138	€ 16.471	€ 16.905	4,8%
- Ketenregie en SCM	€ 13.361	€ 13.312	€ 14.273	6,8%
TW Nederland totaal	€ 567.757	€ 579.590	€ 578.917	2,0%
TW Topsectoren totaal	€ 141.055	€ 144.947	€ 144.959	2,8%
PW Logistieke functie	€ 120.460	€ 116.639	€ 133.362	10,7%
- Transport en overslag	€ 50.169	€ 42.637	€ 55.126	9,9%
- Opslag en warehousing	€ 38.353	€ 40.746	€ 42.238	10,1%
- Ketenregie en SCM	€ 31.938	€ 33.256	€ 35.998	12,7%
PW Nederland totaal	€ 1.178.924	€ 1.238.414	€ 1.244.749	5,6%
PW Topsectoren totaal	€ 397.887	€ 436.081	€ 442.497	11,2%
<b>Aandeel Toegevoegde /Productie Waarde</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	
TW Logistieke functie	8,9%	8,8%	9,2%	
- Transport en overslag	3,7%	3,6%	3,8%	
- Opslag en warehousing	2,8%	2,8%	2,9%	
- Ketenregie en SCM	2,4%	2,3%	2,5%	
TW Nederland totaal	100%	100%	100%	
TW Topsectoren totaal	24,8%	25,0%	25,0%	
PW Logistieke functie	21,2%	20,1%	23,0%	
- Transport en overslag	4,3%	3,4%	4,4%	
- Opslag en warehousing	3,3%	3,3%	3,4%	
- Ketenregie en SCM	2,7%	2,7%	2,9%	
PW Nederland totaal	100%	100%	100%	
<b>PW Topsectoren totaal</b>	<b>33,8%</b>	<b>35,2%</b>	<b>35,5%</b>	

Bron: CBS, Monitor Topsectoren 2014, Methodebeschrijving en tabellensets, oktober 2014



## Conclusies E2. Toegevoegde waarde logistieke functie

- In totaal werd er in de logistiek in 2012 ruim 53 miljard Euro aan toegevoegde waarde verdiend door alle Nederlanders. Zij zijn dagelijks bezig met logistieke activiteiten. Dit was 9,2% van de totale toegevoegde waarde in Nederland. Van deze 9,2% werd 3,8% geboekt met transport- en overslag activiteiten, 2,7% met opslag en warehousing en 2,5% met ketenregie en Supply Chain Management.
- De toegevoegde waarde van de logistieke functie was in 2010 nog 50,5 miljard Euro, dus in twee jaar was de groei 5,0%. De toegevoegde waarde in de hele Nederlandse economie groeide in dezelfde tijd met 'slechts' 2,0%, en die in de negen topsectoren met 2,8%. De functionele logistiek presteert dus wat toegevoegde waarde betreft ver boven gemiddeld. De groei was met 6,9% in 2010-2012 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 10,1% toe over 2010-2012, dit is bijna het dubbele van de 5,6% toename van productiewaarde in heel Nederland over 2010-2012. Het blijft echter iets achter bij de toename van 11,2% aan productiewaarde voor alle topsectoren in 2010-2012.

## E3. Werkgelegenheid in vervoer en overslag Nederland

### ● 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 de 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





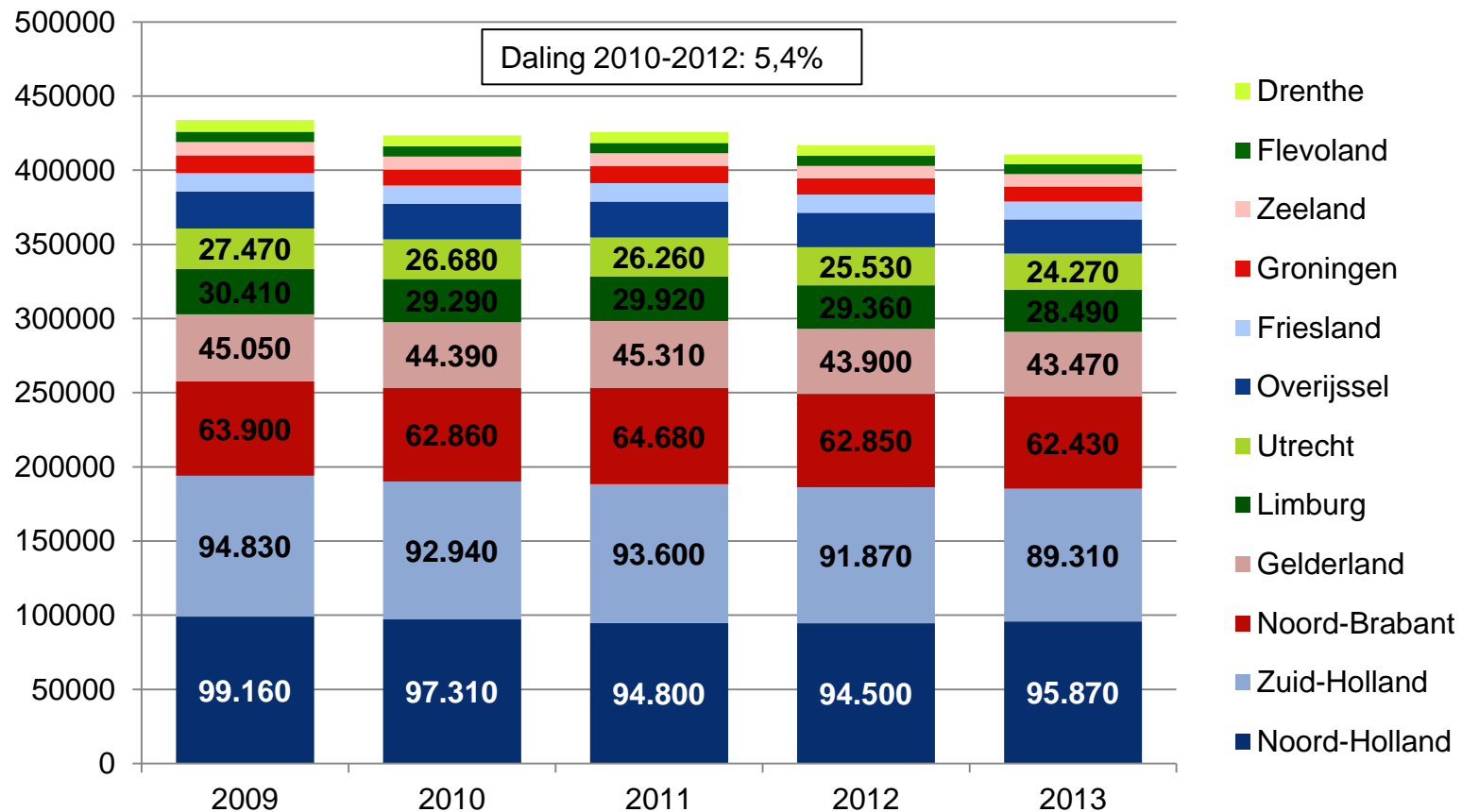
## Werkgelegenheid sector vervoer en opslag (grafiek)

### Werkgelegenheid sector vervoer en opslag per provincie 2009-2013

Gemeten in aantal banen bij bedrijven in sector vervoer en opslag

Daling werkgelegenheid sector 2009-2013. met 5,4%

Bron: LISA 2010-2014





## Werkgelegenheid logistieke functie (tabel)

<i>Werkgelegenheid in sector</i>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Noord-Holland	99.160	97.310	94.800	94.500	95.870
Zuid-Holland	94.830	92.940	93.600	91.870	89.310
Noord-Brabant	63.900	62.860	64.680	62.850	62.430
Gelderland	45.050	44.390	45.310	43.900	43.470
Limburg	30.410	29.290	29.920	29.360	28.490
Utrecht	27.470	26.680	26.260	25.530	24.270
Overijssel	24.780	24.020	24.280	23.250	22.940
Friesland	12.460	12.110	12.500	12.380	12.040
Groningen	12.090	10.910	11.450	10.900	10.210
Zeeland	8.900	8.650	8.590	8.430	8.320
Flevoland	6.910	7.040	7.090	6.890	6.800
Drenthe	7.970	7.280	7.260	6.930	6.430
<b>Totaal</b>	<b>433.930</b>	<b>423.480</b>	<b>425.740</b>	<b>416.790</b>	<b>410.580</b>
<b>Ontwikkeling per jaar</b>		<b>-2,4%</b>	<b>0,5%</b>	<b>-2,1%</b>	<b>-1,5%</b>
<i>% aandeel werkgelegenheid</i>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Noord-Holland	22,9%	23,0%	22,3%	22,7%	23,3%
Zuid-Holland	21,9%	21,9%	22,0%	22,0%	21,8%
Noord-Brabant	14,7%	14,8%	15,2%	15,1%	15,2%
Gelderland	10,4%	10,5%	10,6%	10,5%	10,6%
Limburg	7,0%	6,9%	7,0%	7,0%	6,9%
Utrecht	6,3%	6,3%	6,2%	6,1%	5,9%
Overijssel	5,7%	5,7%	5,7%	5,6%	5,6%
Friesland	2,9%	2,9%	2,9%	3,0%	2,9%
Groningen	2,8%	2,6%	2,7%	2,6%	2,5%
Zeeland	2,1%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%
Flevoland	1,6%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%
Drenthe	1,8%	1,7%	1,7%	1,7%	1,6%
Bron: LISA 2010-2014					

## Conclusies E3. Werkgelegenheid vervoer en opslag

- De totale werkgelegenheid in de sector vervoer en opslag is gedaald met -5,4% in de periode 2009-2013, en 1,6% in de periode 2010-2012. Dit is in tegenspraak met toename van de werkgelegenheid in de logistieke functie. Een mogelijke verklaring voor deze tegenstelling is dat de logistieke activiteiten door de crisis minder uitbesteed worden.
- De werkgelegenheid is het hoogste in de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant en Gelderland. Samen zit er in deze 4 provincies bijna 2/3<sup>de</sup> van alle werkgelegenheid in de sector vervoer en opslag.
- De werkgelegenheid in de sector is in de periode 2009-2013 afgenomen in alle provincies. De afname was het grootst in de provincies Drenthe (19%), Groningen (16%) en Utrecht (11%), terwijl deze het minste was in Flevoland en Noord-Brabant (beiden 2%) en Friesland en Noord-Holland (beiden 3%).
- 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.

## E4. Toegevoegde waarde vervoer en opslag Nederland

- Toelichting indicator
  - De toegevoegde waarde van de sector vervoer en opslag is in een langere tijdsreeks beschikbaar via het CBS. 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 Euro is beschikbaar voor de sector vervoer en opslag , en kan ook afgezet worden als percentage van alle Nederlands toegevoegde waarde
- Bronnen
  - CBS houdt jaarlijks bij wat de toegevoegde waarde is die door de sector vervoer en opslag wordt gegenereerd.

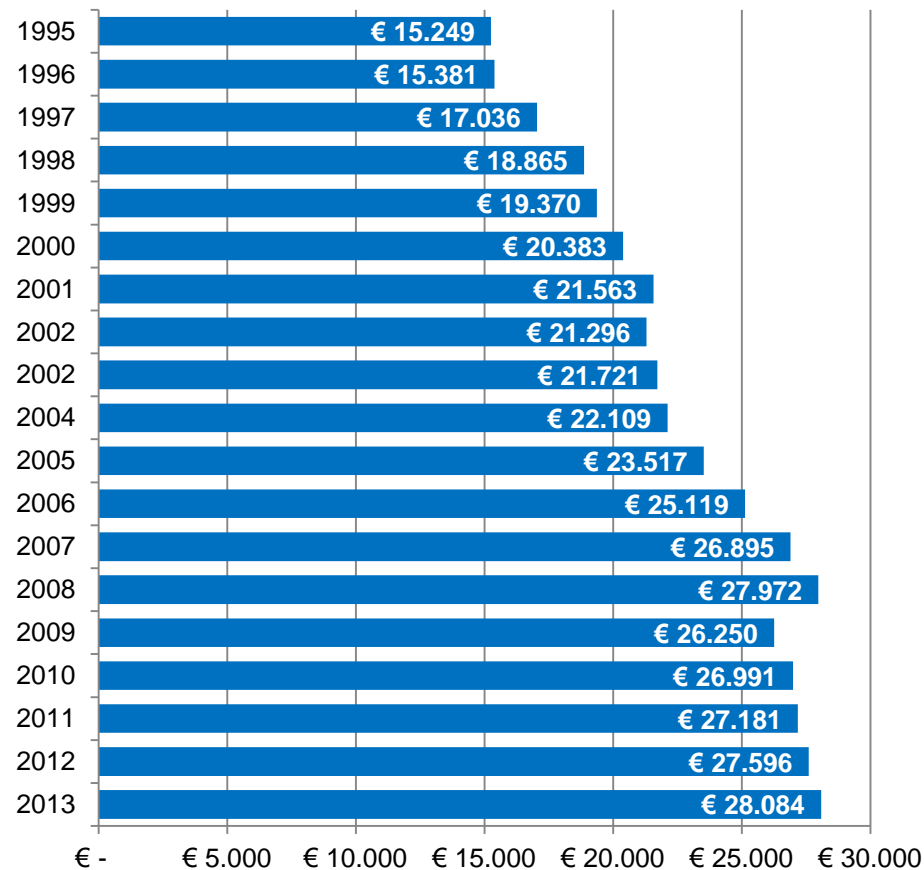


# Toegevoegde waarde sector vervoer en opslag (grafiek)

## Toegevoegde waarde sector vervoer en overslag 1995-2013

Gemeten in Euro, x miljoen Euro

Bron: CBS 2014





## Toegevoegde waarde sector vervoer en opslag (tabel)

	Toegevoegde waarde (x miljoen Euro)	Toename in %
1995	€ 15.249	
1996	€ 15.381	0,9%
1997	€ 17.036	10,8%
1998	€ 18.865	10,7%
1999	€ 19.370	2,7%
2000	€ 20.383	5,2%
2001	€ 21.563	5,8%
2002	€ 21.721	0,7%
2002	€ 21.296	-2,0%
2004	€ 22.109	3,8%
2005	€ 23.517	6,4%
2006	€ 25.119	6,8%
2007	€ 26.895	7,1%
2008	€ 27.972	4,0%
2009	€ 26.250	-6,2%
2010	€ 26.991	2,8%
2011	€ 27.181	0,7%
2012	€ 27.596	1,5%
2013	€ 28.084	1,8%

Bron: CBS 2014



## Conclusies E4. Toegevoegde waarde vervoer en opslag

- De toegevoegde waarde die door de sector vervoer en opslag wordt gegenereerd is tussen 1995 en 2008 in 13 jaar met 83,4% gestegen. De jaren daarna is er door de economische dip echter de toegevoegde waarde vrijwel gelijk gebleven, met een minieme groei van 0,4% voor de periode 2008-2013. Dit maakt dat de totale groei over de periode 1995-2013, dus in 18 jaar 84,2% is geweest.
- In de jaren 1997 en 1998 is de groei van de toegevoegde waarde het grootst geweest, met in beide jaren meer dan 10% jaarlijkse groei in toegevoegde waarde.
- In het jaar 2009 is er na jarenlange groei tussen 4% en 7% een dip van 6% geweest in de toegevoegde waarde. In de jaren daarna (2010-2013) is er weer een groei geweest tussen 1% en 3%. De groei is dus teruggekeerd, maar in tempo afgezwakt.

## 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 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 de 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





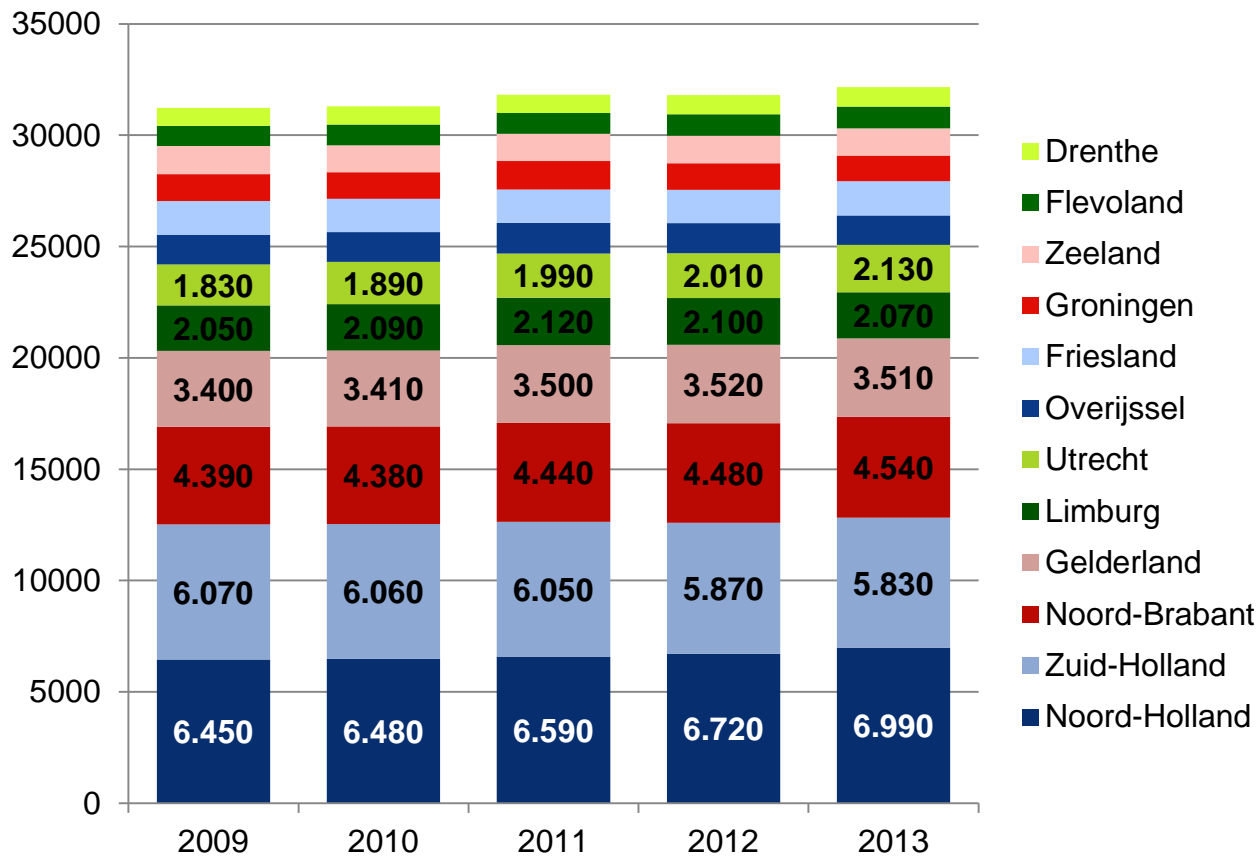
# Aantallen bedrijven sector vervoer en opslag (grafiek)

## Aantal bedrijven vervoer en opslag per provincie 2009-2013

Gemeten in aantallen bedrijven in sector vervoer en opslag

Stijging aantal bedrijven in sector 2009-2013. met 3,0%

Bron: LISA 2010-2014





## Aantallen bedrijven sector vervoer en opslag (tabel)

Vestigingen in sector	2009	2010	2011	2012	2013	Sector
Noord-Holland	6450	6480	6590	6720	6990	8,4%
Zuid-Holland	6070	6060	6050	5870	5830	-4,0%
Noord-Brabant	4390	4380	4440	4480	4540	3,4%
Gelderland	3400	3410	3500	3520	3510	3,2%
Limburg	2050	2090	2120	2100	2070	1,0%
Utrecht	1830	1890	1990	2010	2130	16,4%
Overijssel	1330	1340	1370	1350	1330	0,0%
Friesland	1520	1500	1500	1490	1530	0,7%
Groningen	1210	1180	1280	1200	1160	-4,1%
Zeeland	1270	1220	1220	1240	1220	-3,9%
Flevoland	900	930	940	960	980	8,9%
Drenthe	810	820	810	860	870	7,4%
Totaal	31230	31300	31810	31800	32160	3,0%
<b>Ontwikkeling per jaar</b>		<b>0,2%</b>	<b>1,6%</b>	<b>0,0%</b>	<b>1,1%</b>	<b>3,0%</b>
% aandeel vestigingen	2009	2010	2011	2012	2013	
Noord-Holland	20,7%	20,7%	20,7%	21,1%	21,7%	
Zuid-Holland	19,4%	19,4%	19,0%	18,5%	18,1%	
Noord-Brabant	14,1%	14,0%	14,0%	14,1%	14,1%	
Gelderland	10,9%	10,9%	11,0%	11,1%	10,9%	
Limburg	6,6%	6,7%	6,7%	6,6%	6,4%	
Utrecht	5,9%	6,0%	6,3%	6,3%	6,6%	
Overijssel	4,3%	4,3%	4,3%	4,2%	4,1%	
Friesland	4,9%	4,8%	4,7%	4,7%	4,8%	
Groningen	3,9%	3,8%	4,0%	3,8%	3,6%	
Zeeland	4,1%	3,9%	3,8%	3,9%	3,8%	
Flevoland	2,9%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	
Drenthe	2,6%	2,6%	2,5%	2,7%	2,7%	

Bron: LISA 2010-2014

## Conclusies E5. Aantal transportbedrijven in Nederland

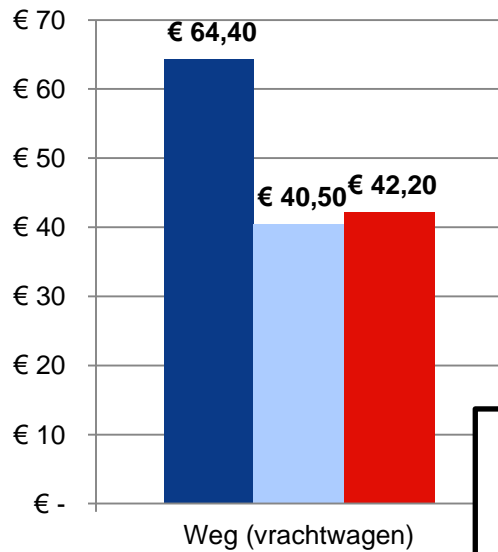
- Het aantal transportbedrijven in de sector vervoer en opslag is gestegen met 3,0% in de periode 2009-2013. Dit terwijl de werkgelegenheid in de sector is gedaald met 5,4% in dezelfde periode.
- Het aantal bedrijven is het hoogste in de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant en Gelderland. Samen zit er in deze 4 provincies met een kleine 21.000 bijna 2/3<sup>de</sup> van alle bedrijven in de sector vervoer en opslag.
- Het aantal bedrijven in de sector is in de periode 2009-2013 toegenomen in de meeste provincies, met Utrecht als absolute uitschieter (+16%), en daarna Flevoland, Noord-Holland en Drenthe (+7-9%). Alleen in Groningen, Zeeland en Zuid-Holland was er een daling van 3-4% in het aantal bedrijven in de sector over deze 5 jaar.
- De cijfers geven aan 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.

## E6. Reistijdwaardering

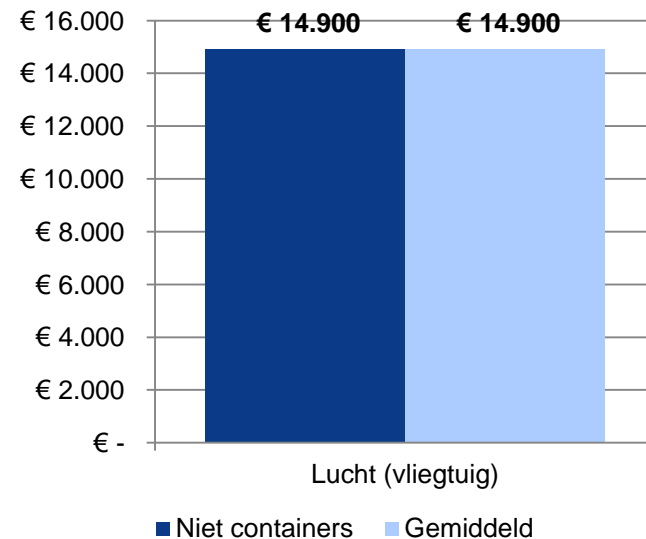
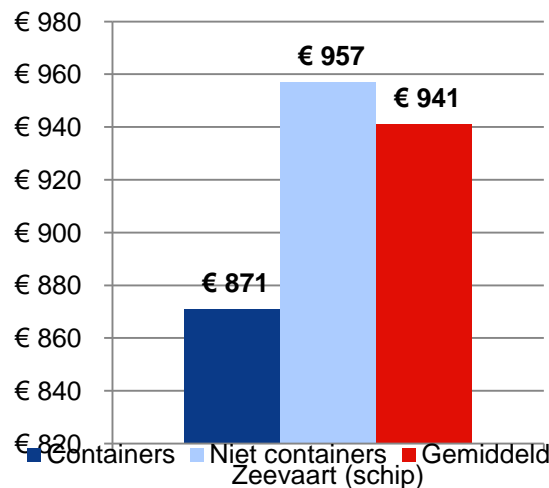
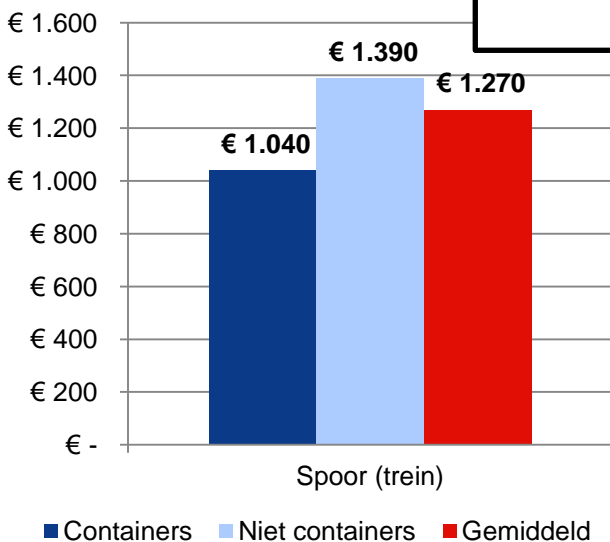
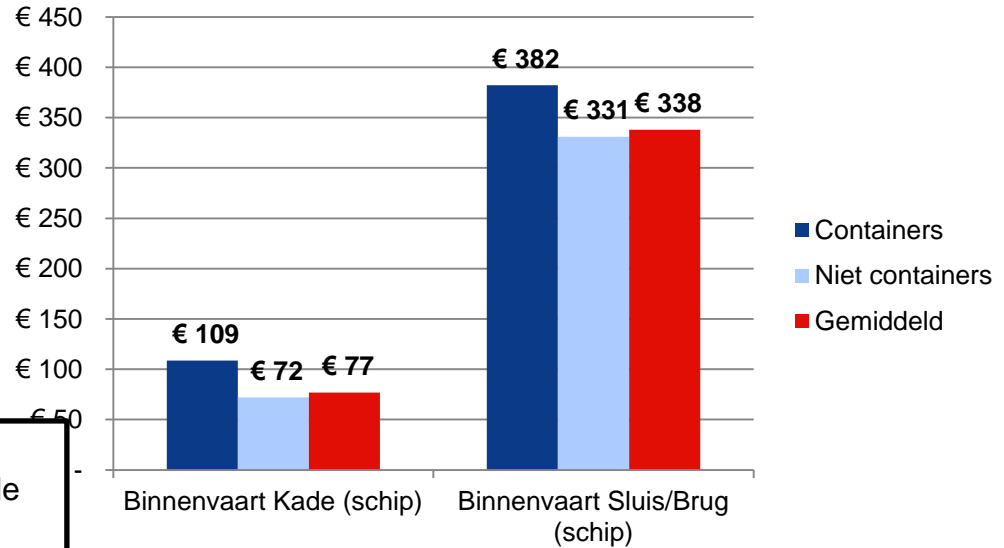
- Toelichting indicator
  - De waardering van een uur reistijd per modaliteit in het Nederlandse goederenvervoer is in een aparte studie van het KIM berekend. Dit geeft inzicht in de waarde van een uur reistijd voor de modaliteit, en een indicatie van de mogelijke kosten van vertragingen.
- Mate van detail
  - Reistijdwaardering in het goederenvervoer wordt volgens het KIM uitgedrukt in de waardering voor tijd (Value of Time) en betrouwbaarheid (Value of Reliability). De waardering voor tijd is in deze indicator weergegeven. Zowel de absolute reistijdwaardering in Euro's per uur vertraging van een "typisch" transport (voer- of vaartuig) als de relatieve reistijdwaardering per container of (voor bulk) gemiddelde beladingsgraad is inzichtelijk gemaakt. Er is onderscheid in containerstromen, niet containerstromen en gemiddelden. Om tot gemiddelden te komen heeft het KIM aannames gemaakt en gebruik gemaakt van weegfactoren.
- Bronnen
  - Er is gebruik gemaakt van de studie van het KIM: De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden uit 2013.



# Reistijdwaardering per modaliteit goederenvervoer



Bron: KIM, De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden 2013





## Reistijdwaardering per modaliteit goederenvervoer

	Reistijdwaardering per uur (Value of Time)				
	Weg (vrachtwagen)	Spoor (trein)	Lucht (vliegtuig)	Binnenvaart (schip)	Zeevaart (schip)
<b>Containers</b>	€ 64,40	€ 1.040	n.v.t.	Kade: € 108,7 Sluis/Brug €382	€ 871
<b>Niet containers</b>	€ 40,50	€ 1.390	€ 14.900	Kade: € 71,9 Sluis/Brug €331	€ 957
<b>Gemiddeld</b>	€ 42,20	€ 1.270	€ 14.900	Kade: € 76,77 Sluis/Brug €338	€ 941

Bron: KIM, De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden (2013)



## Conclusie E6. Reistijdwaardering

- De reistijdwaardering voor modaliteiten in het goederenvervoer geeft een indicatie voor de kosten voor vertraging. Uit de gegevens blijkt dat de waardering van de reistijd per uur reistijd voor de modaliteiten binnenvaart en weg voor containers hoger zijn dan voor niet containers. Voor de modaliteiten zeevaart en spoor is dit omgekeerd.
- De reistijdwaardering van een trein is voor een container ca. 16 maal hoger dan voor een vrachtwagen. Een containershuttle vervoert echter meerdere containers, en in feite zou de reistijdwaardering voor een standaard reis moeten worden samengesteld om een goede vergelijking te kunnen maken. Als een trein meer dan 16 container laadeenheden heeft dan een vrachtwagen is de waardering van de reistijd voor de gehele trein minder hoog.
- Opvallend is dat de vertraging die bij de binnenvaart wordt opgelopen aan de kade lager wordt gewaardeerd (minder duur) dan wanneer de vertraging voor een brug of sluis wordt ervaren. Een mogelijke reden is dat een vertraging aan de kade eerder bekend is/gepland kan worden dan vertraging bij een brug of sluis, als het schip onderweg is.

# E7. Verkeersdoden wegvervoer

## ● 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 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 en M heeft op basis van politiedata een database opgesteld, die continue wordt geüpdate. SWOV publiceert regelmatig de jaarlijkse cijfers o.b.v. deze database.



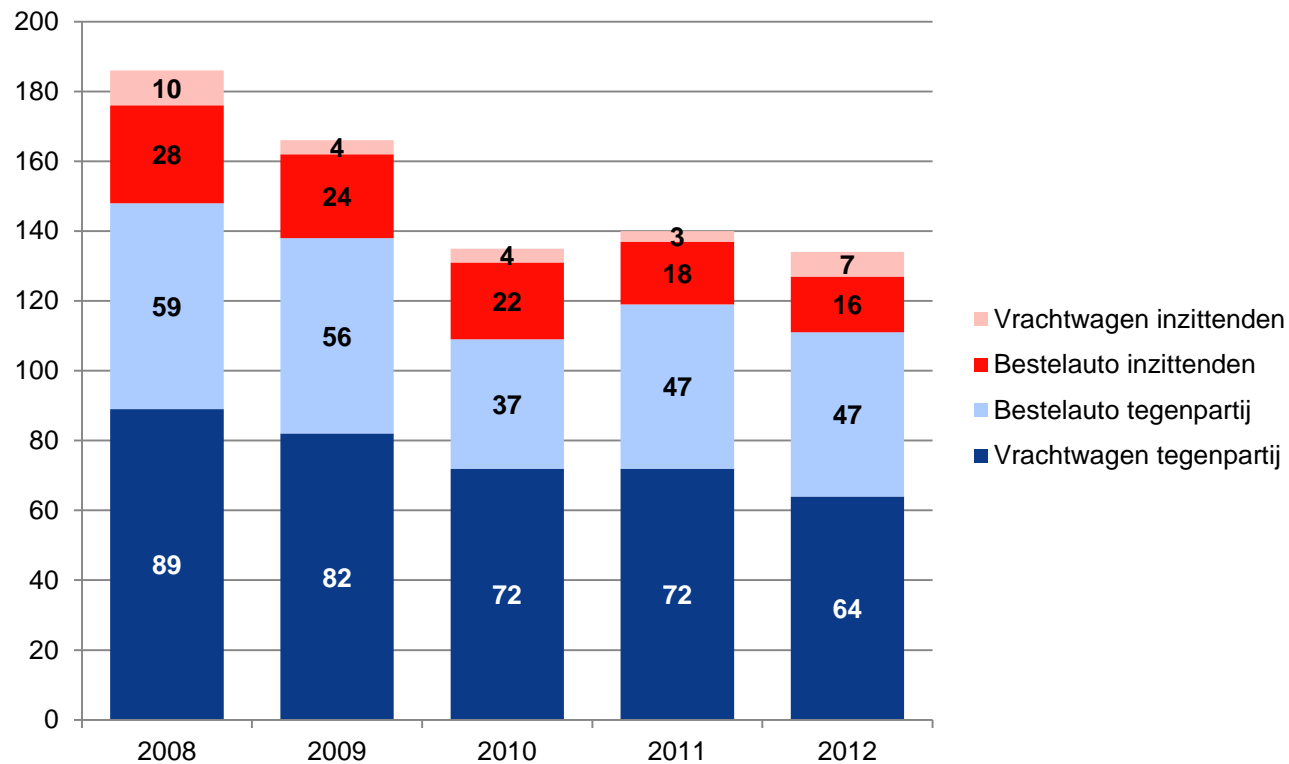


## Verkeersdoden in weggoederenvervoer (grafiek)

### Aantal verkeersdoden op de weg waarbij vracht- en bestelauto's bij betrokken zijn 2008-2012

Aandeel vrachtverkeer in 2012 11%, (totaal 650) en 2008 13% (totaal 750)

Bron: CBS en SWOV 2014





## Verkeersdoden in weggoederenvervoer (tabel)

<b>Aantal verkeersdoden waarbij vracht- en bestelauto's betrokken zijn</b>					
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
- Vrachtwagen inzittenden	10	4	4	3	7
- Vrachtwagen tegenpartij	89	82	72	72	64
- Bestelauto inzittenden	28	24	22	18	16
- Bestelauto tegenpartij	59	56	37	47	47
<b>Verkeersdoden</b>	<b>699</b>	<b>683</b>	<b>597</b>	<b>654</b>	<b>650</b>
<b>Aandeel vracht- en bestelauto's</b>					
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
- Vrachtwagen inzittenden	1,4%	0,6%	0,7%	0,5%	1,1%
- Vrachtwagen tegenpartij	12,7%	12,0%	12,1%	11,0%	9,8%
- Bestelauto inzittenden	4,0%	3,5%	3,7%	2,8%	2,5%
- Bestelauto tegenpartij	8,4%	8,2%	6,2%	7,2%	7,2%
<b>Verkeersdoden vrachtwagens</b>	<b>14,2%</b>	<b>12,6%</b>	<b>12,7%</b>	<b>11,5%</b>	<b>10,9%</b>
<b>Verkeersdoden bestelauto's</b>	<b>12,4%</b>	<b>11,7%</b>	<b>9,9%</b>	<b>9,9%</b>	<b>9,7%</b>
Bron: CBS en SWOV 2014					

## Conclusies E7. Verkeersdoden wegvervoer

- Het aantal verkeersdoden waarbij vrachtwagens betrokken zijn daalt al jaren, eveneens het totaal aantal verkeersdoden op de weg. Echter, het aantal verkeersdoden met vrachtwagens daalt relatief nog harder (14% aandeel in 2008 en 11% aandeel in 2012) dan het aantal verkeersdoden op de weg zelf (van 699 in 2008 naar 650 in 2012).
- 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 wel elk jaar af, van 99 in 2008 naar 71 in 2012.
- Het aantal verkeersdoden met bestelauto's is niet onderverdeeld tussen passagiers- en goederenvervoer. Dit aantal doden daalde fors van 87 in 2008 naar 59 in 2010, maar is inmiddels weer gestegen naar 63 in 2012.
- Naast het wegvervoer vielen er in 2011 en 2012 respectievelijk 42 en 34 doden in het overig verkeer (spoor, zeevaart, binnenvaart en luchtvaart), excl. de suïcides op het spoor (ca. 200 per jaar). Deze overige doden zijn voor het overgrote deel niet bij het vrachtvervoer, zo is er in 2012 geen dode door het goederenvervoer per spoor gevallen.

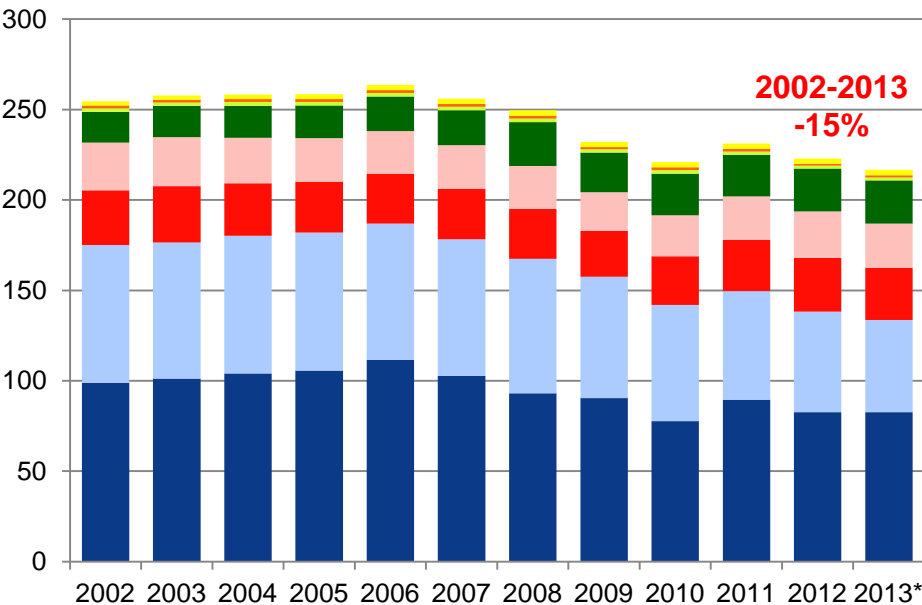
## E8. Emissies goederenvervoer per jaar

- 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<sub>x</sub>), fijnstof (PM<sub>10</sub>), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>) en koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>). 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 2013 zijn gebruikt.

# Emissies goederenvervoer per jaar (grafiek)

## Feitelijke emissie NOx

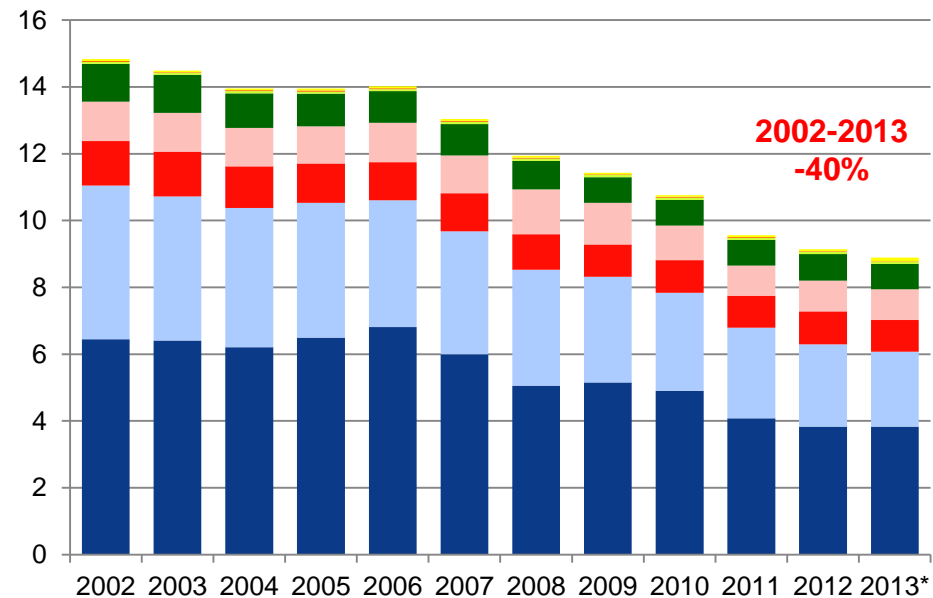
x miljoen kilo, bron CBS 2014



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

## Feitelijke emissie PM10

x miljoen kilo, bron CBS 2014

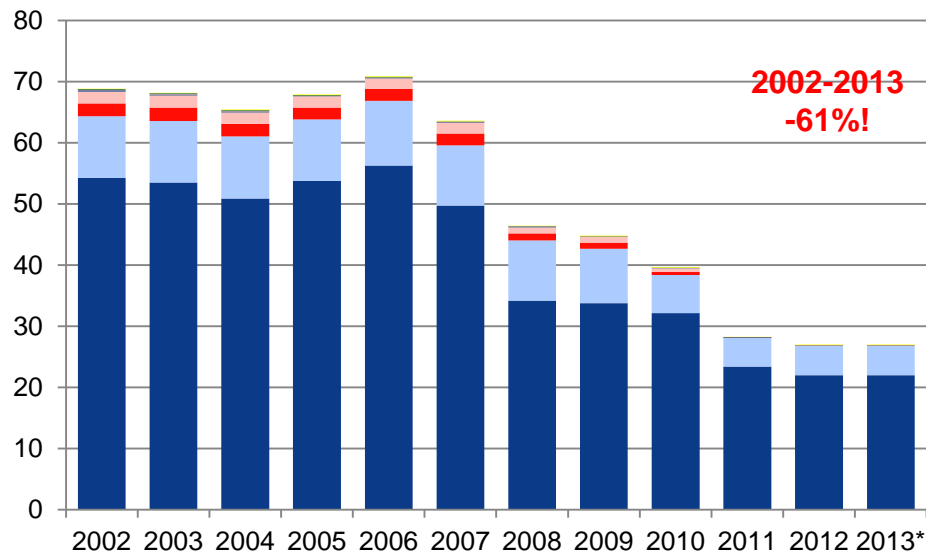


- Luchtvaart
- Spoorwegen-vrachtovervoer
- Totaal spoorwegen
- Binnenvaart-vrachtovervoer
- Zeevaart binnengaats
- Totaal binnenvaart
- Wegverkeer-vrachtoertuigen
- Zeevaart op Nederlands Continentaal Plat

# Emissies goederenvervoer per jaar (grafiek)

## Feitelijke emissie SO2

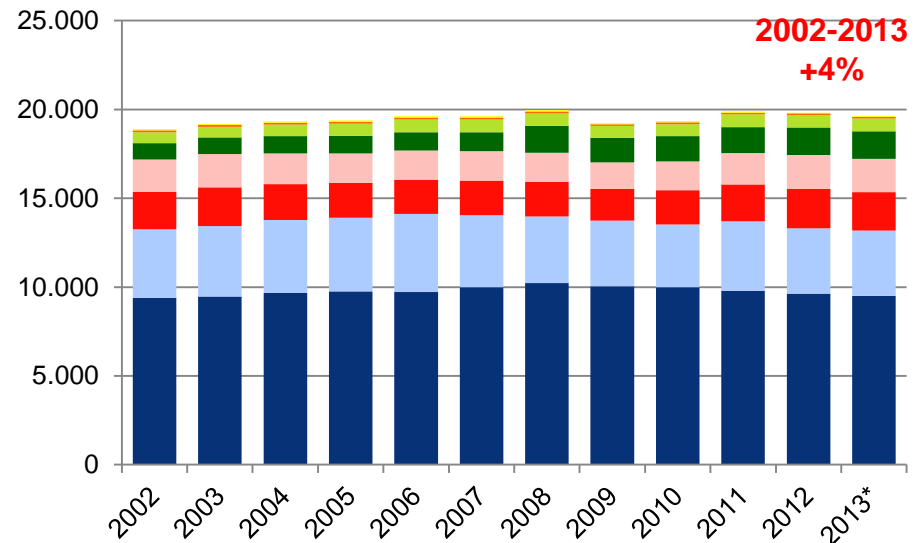
x miljoen kilo, bron CBS 2014



- Luchtvaart
- Spoorwegen-vrachtvervoer
- Totaal spoorwegen
- Wegverkeer-vrachtvoertuigen
- Binnenvaart-vrachtvervoer
- Totaal binnenvaart
- Zeevaart binnengaats
- Zeevaart op Nederlands Continentaal Plat

## Feitelijke emissie CO2

x miljoen kilo, bron CBS 2014



- Spoorwegen-vrachtvervoer
- Totaal spoorwegen
- Luchtvaart
- Zeevaart binnengaats
- Binnenvaart-vrachtvervoer
- Totaal binnenvaart
- Zeevaart op Nederlands Continentaal Plat
- Wegverkeer-vrachtvoertuigen





## Emissies goederenvervoer per jaar (tabel)

Emissies goederenvervoer Stikstof (Nox), Fijnstof (PM10), Zwaveldioxide(SO2), Koolstofdioxide (CO2). Periode 2000 – 2013.  
Emissies in g/km

Emis-sie	Period-en	Wegverkeer- vracht- voertuigen	Totaal binnen- vaart	Binnenvaart- vracht- vervoer	Totaal spoorwegen	Spoorwegen- vrachtver- voer	Luchtvaart	Zeevaart binnengaats	Zeevaart op Nederlands Continentaal Plat
NOx	2000	78,7	30	26	2,1	1,6	2,4	16,4	94,4
NOx	2013	51	28,7	24,6	1,6	1,2	3	23,8	82,7
PM10	2000	5,16	1,36	1,17	0,07	0,03	0,05	1,23	6,49
PM10	2013	2,24	0,95	0,76	0,06	0,02	0,11	0,92	3,83
SO2	2000	1,57	2,11	1,93	0,12	0,08	0,21	10,05	55,4
SO2	2013	0,06	0,01	0,01	0	0	0,1	4,85	21,97
CO2	2000	9.260	2.090	1.800	110	80	610	880	3.670
CO2	2013	9.500	2.170	1.870	90	60	720	1.550	3.680

Bron CBS 2014

## Conclusies E8. emissies goederenvervoer per jaar

- De vier belangrijkste emissies in het goederenvervoer zijn CO<sub>2</sub> en SO<sub>2</sub>, die op landelijke/mondiale schaal merkbaar zijn, en NO<sub>x</sub> en PM<sub>10</sub> (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 is dat de afgelopen 13 jaar de emissies van SO<sub>2</sub> (50-90%, afhankelijk van modaliteit) en PM<sub>10</sub> (40%) sterk zijn teruggedrongen. De emissie van NO<sub>x</sub> is ook teruggedrongen met ca. 15%, terwijl de emissie van CO<sub>2</sub> met enkele procenten is toegenomen.
- De gepresenteerde daling van NO<sub>x</sub> en PM<sub>10</sub> is enerzijds te verklaren door strengere regelgeving (Euronormen voor vrachtauto's en CCR-normen voor scheepvaart) en anderzijds door een daling van het vervoerd volume.
- Naast de indicatoren NO<sub>x</sub> en PM<sub>10</sub> geldt dat de uitstoot van SO<sub>2</sub> binnen de scheepvaart meer dan gehalveerd is.
- Overall geldt dat een reductie van NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> en SO<sub>x</sub> niet samen gaat met een daling van de CO<sub>2</sub>. Voor veel modaliteiten is de CO<sub>2</sub> tussen 2002 en 2013 zelfs toegenomen.

# F Internationale logistieke concurrentiepositie

- Indicatoren:

1. Score Nederland op Logistieke Performance Index World Bank
2. Europese logistieke concurrentiepositie in kosten overheidsdiensten bij bouw DC
3. Mondiale logistieke concurrentiepositie NL in bereikbaarheid
4. Aantal aangetrokken Europese Distributiecentra (EDC's) per jaar
5. Mondiale concurrentiepositie Nederland op infrastructuur
6. Aantal grootste NL dienstverleners op EU markt en aandeel buitenlandse bedrijven in top-10 dienstverleners NL

# F1. Mondiale logistieke concurrentiepositie: LPI

## ● 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 4 x gehouden: 2007 , 2010, 20102 en 2014. De laatste editie was Connecting to Compete (2014), en de ranglijst in deze editie is vergeleken met die in de drie voorgaande edities.



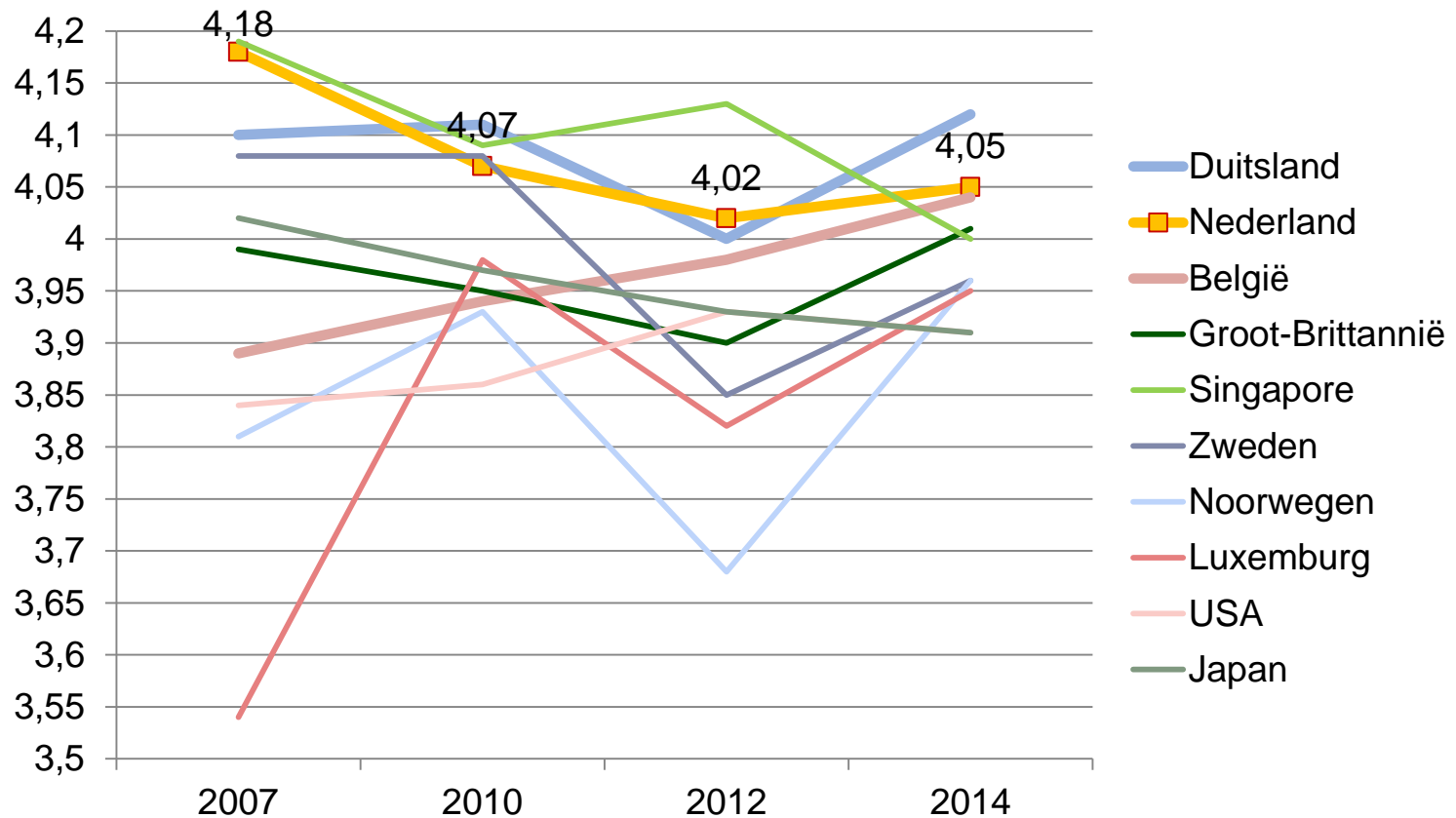


# Score Logistics Performance Index 2007-2014

## Score Logistics Performance Index 2007-2014

Nederland mondiaal nr. 2 in 2014, na Duitsland

Bron: World Bank 2007-2014





## Score Logistics Performance Index (tabel)

Land	LPI Score				Plaats op mondiale LPI ranglijst			
	2007	2010	2012	2014	2007	2010	2012	2014
Duitsland	4,10	4,11	4,00	4,12	3	1	4	1
Nederland	4,18	4,07	4,02	4,05	2	4	5	2
België	3,89	3,94	3,98	4,04	12	9	7	3
Groot-Brittannië	3,99	3,95	3,90	4,01	9	8	10	4
Singapore	4,19	4,09	4,13	4,00	1	2	1	5
Zweden	4,08	4,08	3,85	3,96	4	3	13	6
Noorwegen	3,81	3,93	3,68	3,96	16	10	22	7
Luxemburg	3,54	3,98	3,82	3,95	23	5	15	8
USA	3,84	3,86	3,93	3,91	14	15	9	9
Japan	4,02	3,97	3,93	3,91	6	7	8	10

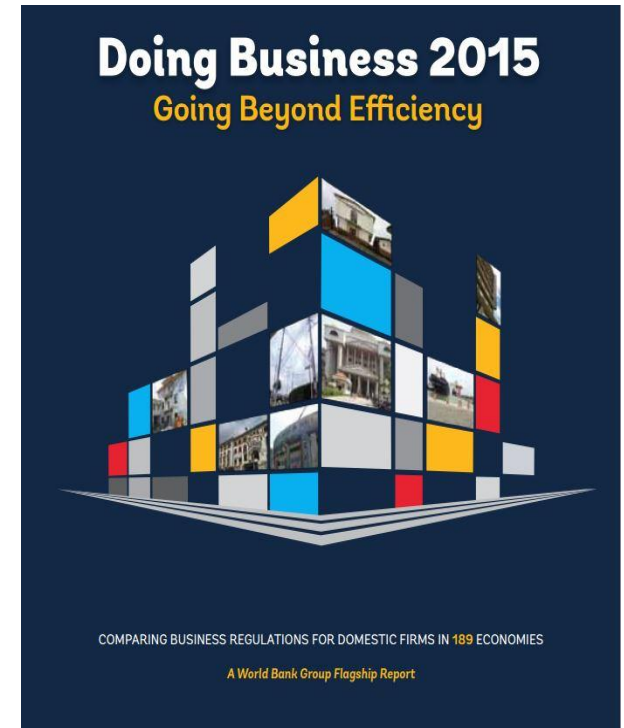
Bron: World Bank 2014, 2012, 2010, 2007

# Conclusie F1. Logistics Performance Index

- Nederland stond in 2014 2<sup>de</sup> op de mondiale Logistics Performance Index ranglijst, na Duitsland en voor België. Ook in de 3 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 en België, waarbij Duitsland Nederland de laatste jaren voorblijft en België het gat met Nederland tot nu toe elk jaar verder weet te dichten. Van de landen buiten Europa is Singapore het best presterende logistieke land.
- De LPI score van Nederland is sinds 2007 met 0,13 indexpunten iets afgenomen, terwijl de LPI scores van Duitsland en België in dezelfde periode resp. met 0,02 en 0,15 indexpunten is gestegen. De conclusie is dat de Nederlandse concurrentiepositie de laatste jaren licht sterker onder druk komt te staan.
- De score van Nederland op de deelindicatoren was in 2014 als volgt:
  - (1) efficiency douane afhandeling: Nederland nr. 4, na o.a. Noorwegen nr. 1 en Duitsland nr. 2
  - (2) kwaliteit van fysieke infrastructuur: Nederland nr. 3, na o.a. Duitsland nr. 1
  - (3) gemak regelen competitieve logistieke diensten: Nederland nr. 11 na o.a. 6 EU landen
  - (4) kwaliteit van logistieke diensten: Nederland nr. 2, na Noorwegen
  - (5) mogelijkheden voor tracking & Tracing: Nederland nr. 6 na o.a. Dui. Ier. Bel, UK
  - (6) betrouwbaarheid doorlooptijden in logistieke ketens: Nederland nr. 6, na Lux, Bel, Den, Dui, NooConclusie is dat vooral op de deelindicator gemak regelen competitieve logistieke diensten Nederland haar prestaties zou kunnen verbeteren.

## F2. Kosten overheidsdiensten bij bouw warehouse

- **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<sup>2</sup> 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.
- **Bronnen**
  - Het onderzoek wordt elk jaar gehouden, en de meest recente versie is Doing Business 2015.



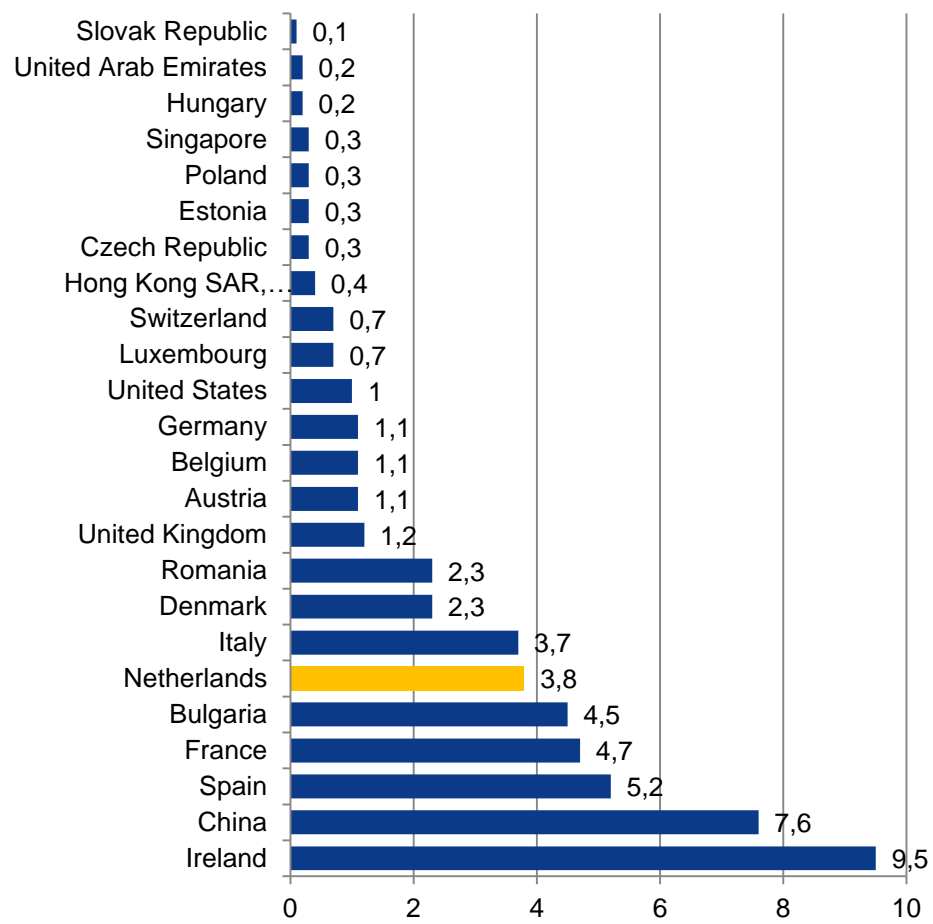




# Kosten overheidsdiensten bij bouw warehouse 2014

## Kosten overheidsdiensten bij bouw warehouse 10.000 m2 in hoofdstad

(% investering warehouse), bron: Wereld Bank 2015





## Kosten overheidsdiensten bij bouw warehouse (tabel)

Ranking 2015 (NL op plaats 100)	Kosten (% van warehouse investering)	Plaats op mondiale ranglijst	Index score	Aantal Procedures	Benodigde tijd (dagen)
Slovak Republic	0,1	110	68.19	10.0	286.0
United Arab Emirates	0,2	4	91.22	10.0	44.0
Hungary	0,2	103	69.37	23.0	91.0
Singapore	0,3	2	92.84	10.0	26.0
Poland	0,3	137	62.97	19.0	212.0
Estonia	0,3	20	84.18	11.0	103.0
Czech Republic	0,3	139	62.91	24.0	143.0
Hong Kong SAR, China	0,4	1	95.53	5.0	66.0
Switzerland	0,7	45	78.50	11.0	154.0
Luxembourg	0,7	50	78.22	11.0	157.0
United States	1	41	78.87	15.8	78.6
Germany	1,1	8	87.42	8.0	96.0
Belgium	1,1	82	73.68	10.0	212.0
Austria	1,1	78	74.25	11.0	192.0
United Kingdom	1,2	17	85.06	9.0	105.0
Romania	2,3	140	62.17	14.0	255.0
Denmark	2,3	5	89.84	7.0	64.0
Italy	3,7	116	67.35	10.0	233.0
<b>Netherlands</b>	<b>3,8</b>	<b>100</b>	<b>70.11</b>	<b>13.0</b>	<b>161.0</b>
Bulgaria	4,5	101	69.85	16.0	110.0
France	4,7	86	73.14	8.0	183.0
Spain	5,2	105	69.18	7.0	229.0
China	7,6	179	43.75	22.0	244.3
Ireland	9,5	128	65.61	10.0	150.0

Bron: Wereld Bank 2015

## Conclusie F2. Kosten overheidsdiensten bij bouw warehouse

- De kosten van overheidsdiensten die gepaard gaan met de bouw van een warehouse van 10.000 m<sup>2</sup> in de hoofdstad zijn in Nederland relatief hoog. Ze bedragen ruim 68.000 Euro, en deze zijn voornamelijk voor de bouwvergunning en het grondonderzoek. In totaal is dit bijna 4% van de totale kosten van het warehouse.
- 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 (96 dagen) en Groot-Brittannië (105 dagen). Nederland is echter wel sneller dan concurrent België (212 dagen).
- Gecombineerd bekleedt Nederland plaats 100 op de mondiale ranglijst van het gemak en kosten overheidsdiensten bij de bouw van een warehouse van 10.000 m<sup>2</sup> in de hoofdstad. Dit is een relatief lage positie, en Nederland blijft ver achter op concurrenten als Denemarken (plaats 5), Duitsland (plaats 8) en Groot-Brittannië (plaats 17). Nederland scoort ook lager dan België (plaats 82).
- De conclusie is dat Nederland op dit punt nog een inhaalslag te maken heeft ten opzichte van de belangrijkste concurrentie.

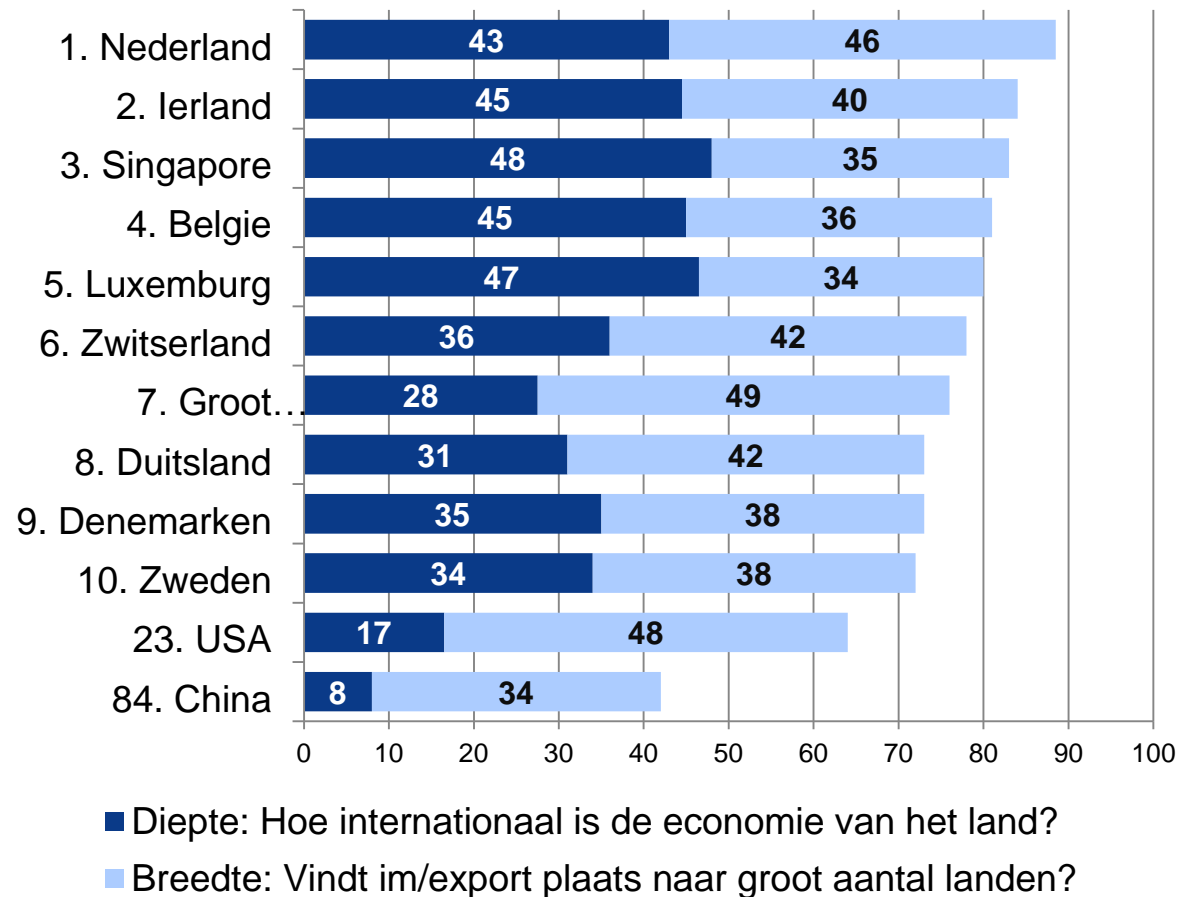
# F3. Mondiale concurrentiepositie NL in bereikbaarheid

- 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.



# Score DHL Global Connectedness Index 2014

## DHL Global Connectedness Index 2014: Nederland mondiaal meest verbonden land





## Score DHL Global Connectedness Index (tabel)

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

Bron: DHL Global Connectedness Index 2014

## Conclusie F3. DHL Global Connectedness Index

- 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 zesde 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 zesde 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 6<sup>de</sup> 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.

## F4. Aantal aangetrokken Europese DC's per jaar

- 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.

- 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.

- Bronnen

- NDL brengt elk jaar een verslag uit waarin wordt vermeld welke EDC operaties zich in Nederland hebben gevestigd. Hierbij gaat het om gebroken boekjaren (1 juli tot 30 juni).



2014: Nieuw EDC Tesla in Tilburg



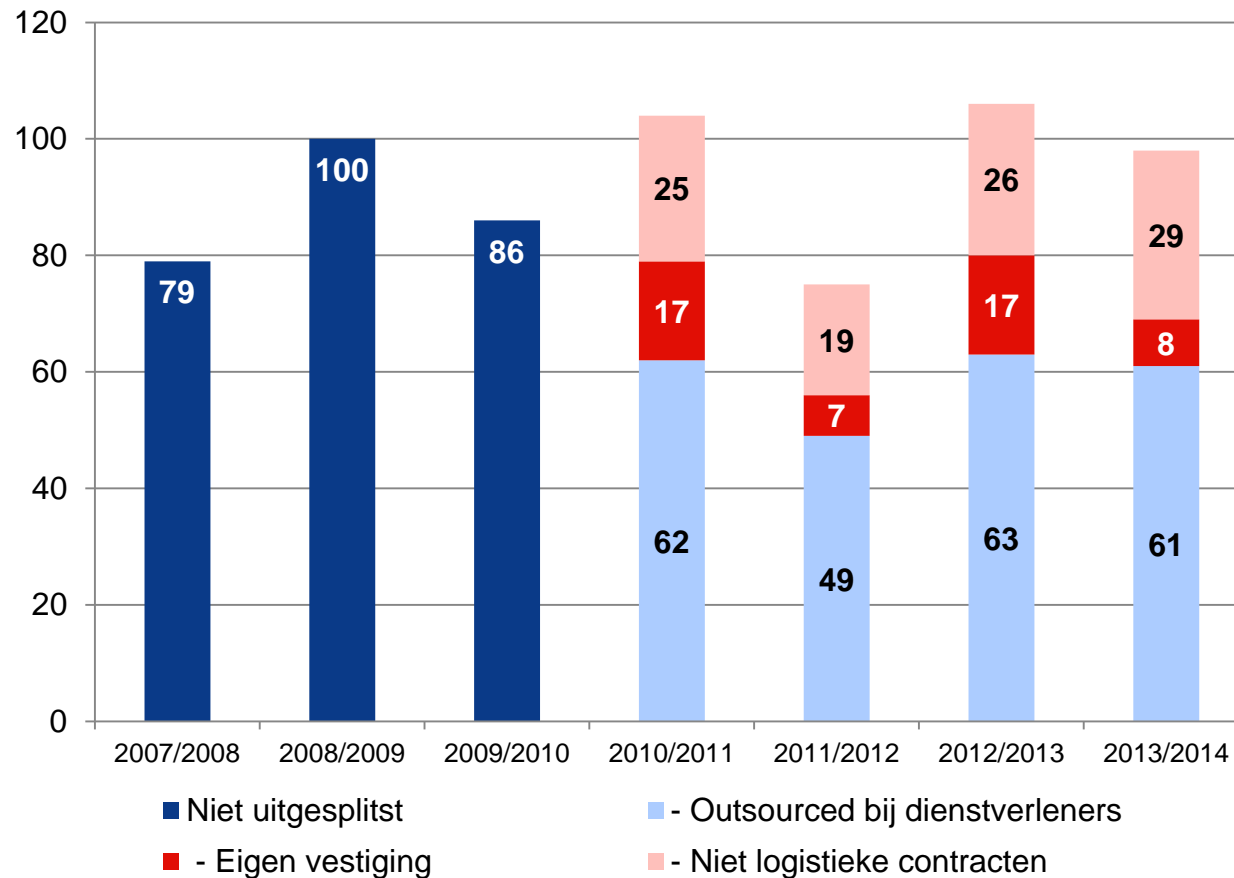
2014: Nieuw EDC Pantos in Rotterdam





# Nieuwe Europese DC operaties in Nederland 2007-2014

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



# Nieuwe Europese DC operaties in Nederland 2007-2014 (tabel)

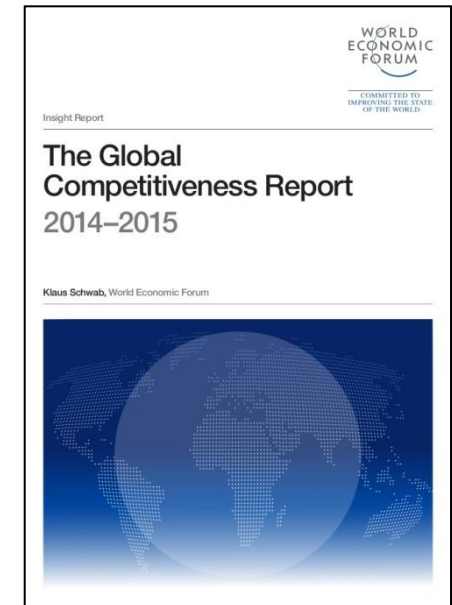
Logistieke contracten/landingen	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13	2013/14
<b>Niet uitgesplitst</b>	79	100	86				
- Outsourced bij dienstverleners				62	49	63	61
- Eigen vestiging				17	7	17	8
<b>- Niet logistieke contracten</b>				25	19	26	29
<b>Totaal</b>	79	100	86	104	75	106	98
<b>Aandeel eigen vestigingen in logistiek</b>				22%	13%	21%	12%
Bron: NDL 2008-2014							

## Conclusie F4. Aantal aangetrokken Europese DC's per jaar

- 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 2014. 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 groei van ca. 30 tot 40%.

# F5. Concurrerend vermogen Infrastructuur NL

- 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 2014/2015 de 8<sup>ste</sup> 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 2014

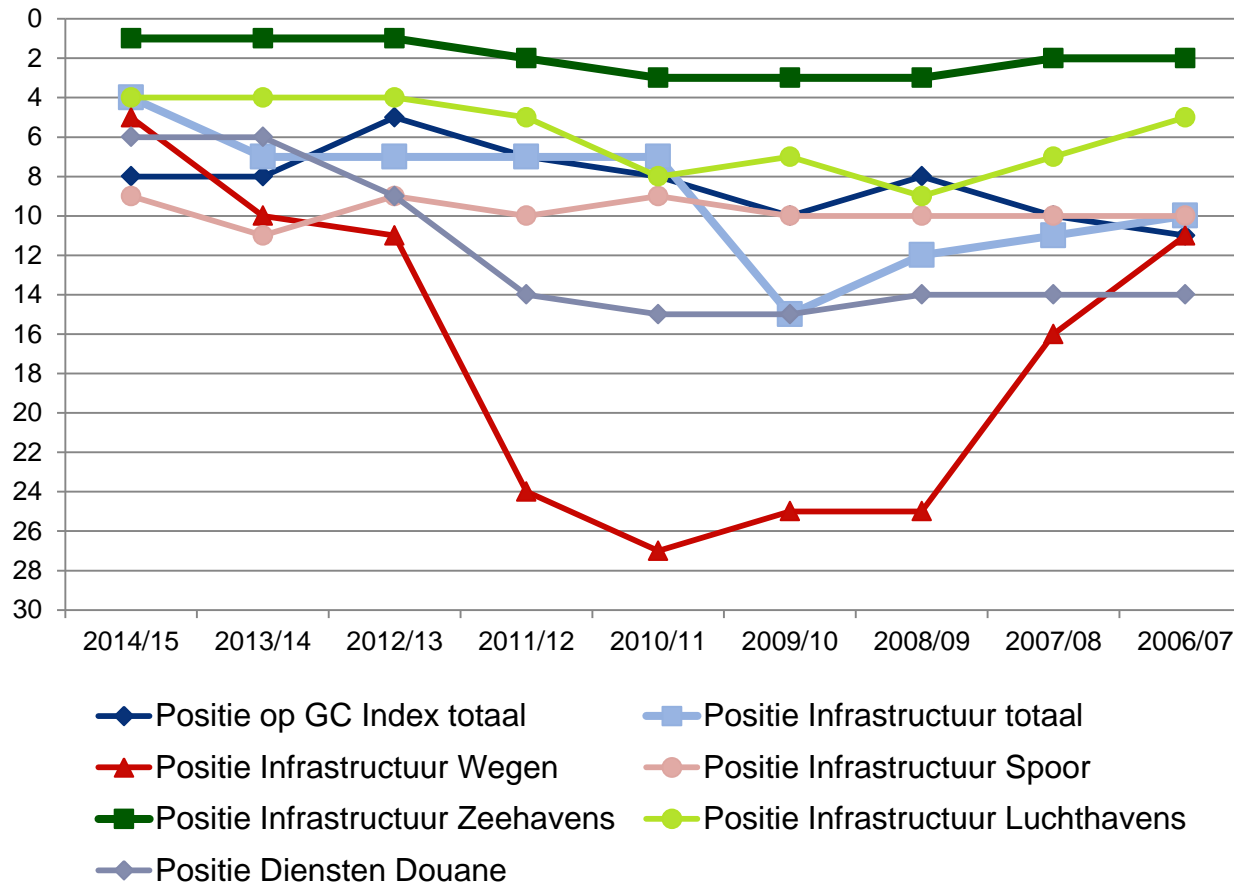


# Nederland: Positie op GCI ranglijst infrastructuur

## Positie Nederland op GCI ranglijst 2006 tot 2014

Plaats Mondiale ranglijst GCI algemeen en voor infrastructuur

Bron: Global Economic Forum 2014





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

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

Bron: Global Economic Forum 2014

## Conclusie F5. Concurrerend vermogen Infrastructuur NL

- Nederland staat de 3 laatste jaren op plaats 8 op de gezaghebbende Global Competitiveness Index (GCI), en schommelt sinds 2006 tussen de posities 5 en 10. Echter, op het onderdeel Infrastructuur van de GCI boekte Nederland een aanzienlijke winst van 3 plaatsen in 2014, van plaats 7 naar plaats 4. De infrastructuur in Nederland is hiermee een belangrijke pijler onder de mondiale kracht van de Nederlandse economie.
- De kwaliteit van de infrastructuur is het meest zichtbaar in de zeehavens, die als beste van de wereld worden beschouwd in de GCI. In de laatste 5 jaar neemt de kwaliteit van verschillende infrastructuur deelindicatoren voor Nederland aanzienlijk toe, zo is Nederland wat betreft de kwaliteit van luchthavens gestegen van plaats 8 naar 4, en voor de weginfrastructuur zelfs van plaats 27 naar plaats 5. Dit laatste komt door het investeringsprogramma, waardoor de congestie mede is gestagneerd/teruggedrongen. Nederland is alleen wat betreft de spoorinfrastructuur gelijk gebleven op plaats 9 de laatste 5 jaar. Ook wat betreft de kwaliteit van de douane stijgt Nederland de laatste 5 jaar op de GCI ranglijst, en wel van plaats 15 naar 6.
- 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.

## F6. Logistieke omzet in Nederland

- 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.



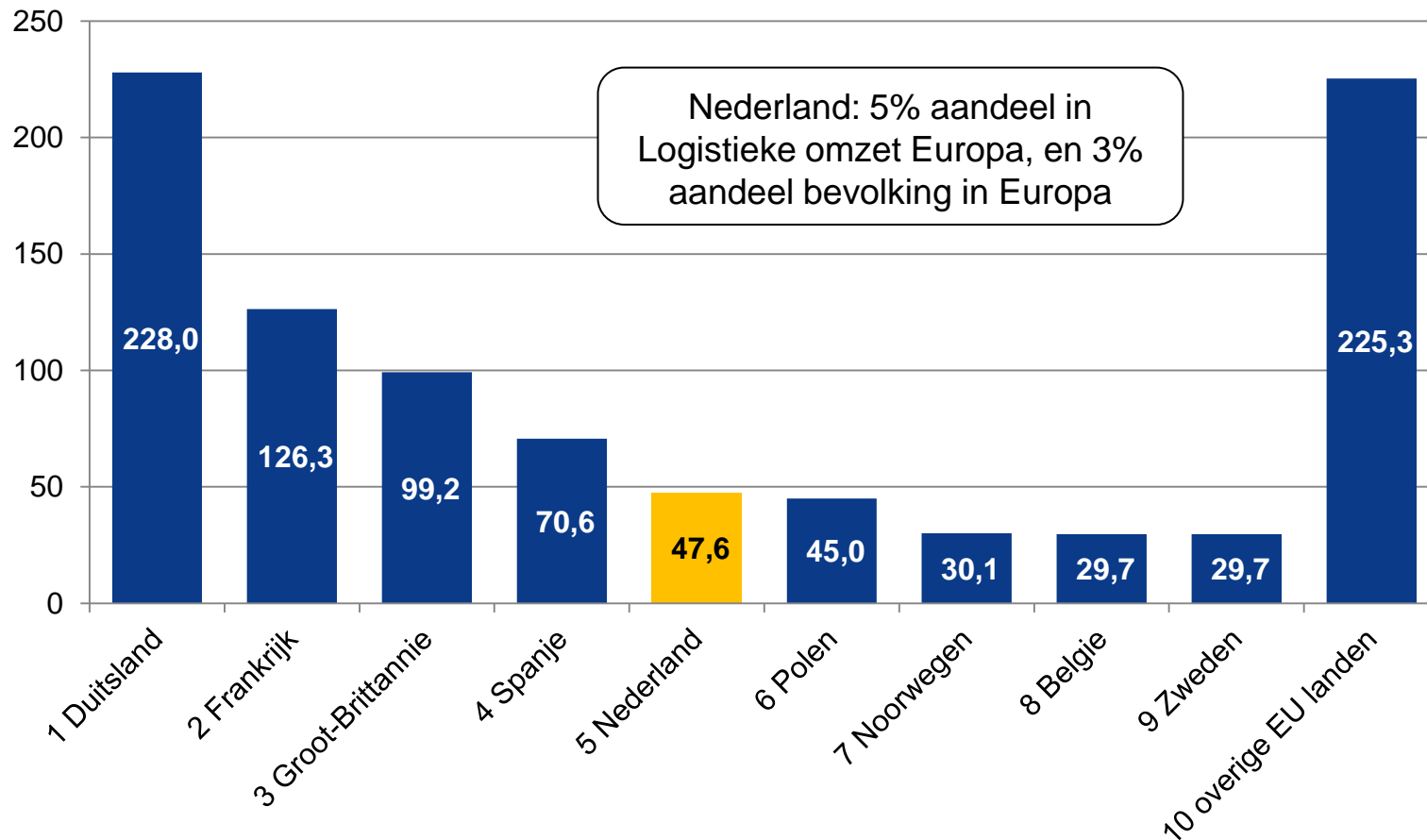




## Nederland: 5% aandeel in Logistieke omzet Europa

### Logistieke omzet 930 miljard Euro in EU-28 in 2012

Bron: Fraunhofer 2012

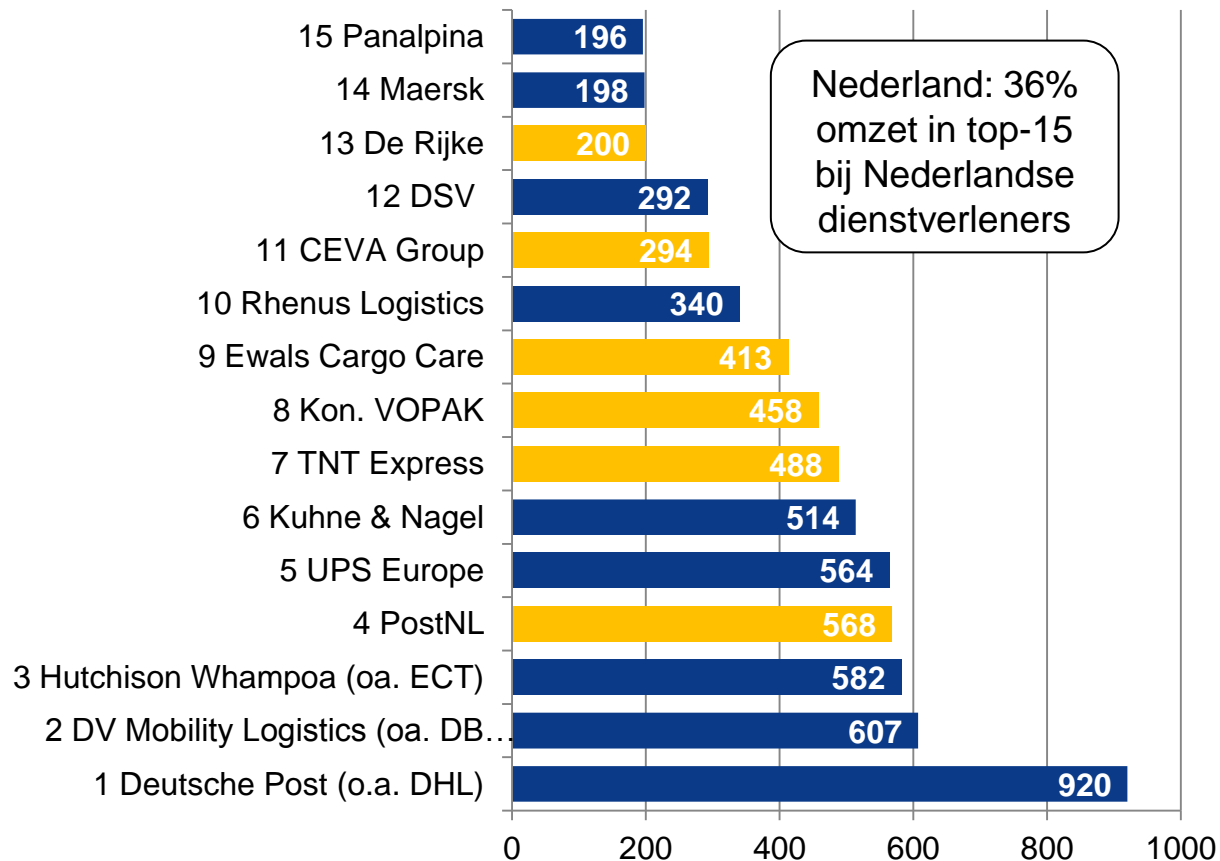




## Nederland: 36% omzet in top-15 bij NL dienstverleners

### Omzet Top-15 Logistieke dienstverleners in NL in 2012 x miljoen Euro

Bron: Fraunhofer 2012





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

Logistieke kosten per land	Kosten x miljard Euro	Aandeel
1 Duitsland	228,0	24%
2 Frankrijk	126,3	14%
3 Groot-Brittannië	99,2	11%
4 Spanje	70,6	8%
5 Nederland	47,6	5%
6 Polen	45,0	5%
7 Noorwegen	30,1	3%
8 België	29,7	3%
9 Zweden	29,7	3%
10 overige EU landen	225,3	24%
<b>Totaal Logistieke omzet EU</b>	<b>931,5</b>	

Bron: Fraunhofer, The Top 100 of Logistics, 2012 , 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)	920	36%
2 DV Mobility Logistics (oa. DB Schenker)	607	4%
3 Hutchison Whampoa (oa. ECT)	582	176%
4 PostNL	568	11%
5 UPS Europe	564	19%
6 Kuhne & Nagel	514	13%
7 TNT Express	488	92%
8 Kon. VOPAK	458	66%
9 Ewals Cargo Care	413	9%
10 Rhenus Logistics	340	3%
11 CEVA Group	294	5%
12 DSV	292	51%
13 De Rijke	200	33%
14 Maersk	198	1%
15 Panalpina	196	1%
<b>Aandeel NL Dienstverleners</b>	<b>2421</b>	<b>36%</b>
<b>Totaal</b>	<b>6634</b>	

Bron: Fraunhofer, The Top 100 of Logistics, 2012 , blz 127

## Conclusie F6. Logistieke omzet in Nederland

- De Nederlandse logistieke dienstverleners (met hoofdkantoor in NL) boekten gezamenlijk een omzet van 47,6 miljard euro in 2012, dit was 5% van de omzet van 931 miljard Euro in de lidstaten van de Europese Unie. Deze 47,6 miljard Euro was als volgt verdeeld over de modaliteiten: 10,7 miljard Euro in het wegvervoer, 0,2 miljard Euro in spoorvervoer, 1,7 miljard Euro in de binnenvaart, 5,8 miljard Euro in de zeevaart, 1,3 miljard Euro in pijplijnvervoer en ook 1,3 miljard Euro in luchtvracht. Hiermee waren de transport 44% van de logistieke omzet, de rest is in warehousing, management en planning/administratie.
- Nederland scoort hiermee relatief goed: er werd 5% van de omzet in Europese logistiek behaald, terwijl ons land maar 3% van het aantal inwoners van de EU kent.
- De top-10 van logistieke dienstverleners in Nederland behaalde samen 5,4 miljard Euro aan omzet in 2012, dit is ca. 12% 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-10 onder alle dienstverleners is 29%. Dit is iets meer dan in België.
- Het aandeel van Nederlandse bedrijven in de totale omzet van de top-15 logistieke dienstverleners is 36%. 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.