

De transportsector 2011



Inhoudsopgave

De transportsector gepositioneerd	3
De transportsector van jaar op jaar	3
De transportsector in beweging	4
De transportsector naar schaalgrootte	5
De visie van de transportsector op het nieuwe bedrijfslevenbeleid	6
De transportsector actueel	9

Na een moeilijk 2009 krabbelde de transportsector in 2010 weer enigszins op. Veel modaliteiten hebben in 2010 de omzet weer zien stijgen al liggen deze nog ver beneden het niveau van voor de economische crisis. In veel branches is sprake van overcapaciteit waardoor de vrachtprijzen onder druk blijven staan. Bijna een kwart van de MKB-ondernemers in de vervoer en communicatie is enigszins tot goed bekend met het nieuwe bedrijfslevenbeleid. De actie om infrastructuurverbeteringen door te voeren vinden de ondernemers in de sector vervoer en communicatie het belangrijkste voor het eigen bedrijf.

- ¹ ABN, Sectormonitor transport en logistiek, oktober 2011
- ² CBS, Monitor Logistiek en Supply Chain Management rapportage 2009, 2011
- ³ NIWO, Faillissementen wegtransport, 2011
- ⁴ Stichting Rail Cargo Information Netherlands, Spoor in cijfers 2011, 2011
- ⁵ ABN-Amro, Visie op transport en logistiek. Sectorupdate 2011, mei 2011
- ⁶ Topteam Logistiek, Partituur naar de top. Adviesrapport Topteam Logistiek, juni 2011
- ⁷ In tegenstelling tot de rest van het rapport worden in dit hoofdstuk de resultaten besproken van de sector Vervoer en communicatie. In het MKB-beleidspanel wordt de transportsector als onderdeel gezien van de sector Vervoer en communicatie.
- ⁸ Deze vraag is uitsluitend gesteld aan degenen die ten minste enigszins bekend zijn met het nieuwe beleid.
- ⁹ De percentages "eens" en "oneens" tellen niet op tot 100%: het verschil is het percentage "geen mening".
- ¹⁰ De deelnemers aan het onderzoek hebben per onderdeel van het nieuwe bedrijvenbeleid aangegeven of dit voor hun bedrijf van groot belang is, van enig belang of van géén belang. De scores in Figuur 5 zijn het gemiddelde van deze drie scores: respectievelijk 3, 1 en 0.
- ¹¹ KNV, KNV verheugd over goedkeuring Taxiwet, persbericht, 26 april 2011
- ¹² KNV, KNV Taxi: tevreden over evenwichtig dubbeltarief, persbericht 1 juni 2011
- ¹³ Rabobank, Cijfers & Trends. Taxibedrijven., maart 2011
- ¹⁴ Topteam Logistiek, Partituur naar de top. Adviesrapport Topteam Logistiek, juni 2011
- ¹⁵ Groenten en fruitmagazine. Thema transport & logistiek, Lekker land en bijzonder besparend de weg op, nummer 6, 2011.
- ¹⁶ Truckstar, Ze maken het voor ons kapot, nr. 11 2011

De transportsector gepositioneerd

Ondanks een beperkt aandeel in het totaal aantal ondernemingen in Nederland is de transportsector van groot belang voor de Nederlandse economie. De sector is verantwoordelijk voor het vervoer van personen en goederen over land, water en door de lucht. Transportondernemingen vervoeren goederen van productieplaatsen naar de eindbestemming en spelen een belangrijke rol in de doorvoer van producten van lucht- en zeehavens. Hierbij zijn met name de Rotterdamse haven en de luchthaven Schiphol verantwoordelijk voor een groot deel van de door te voeren goederen.

De transportsector is sterk internationaal georiënteerd, wat blijkt uit de hoge exportwaarde. Vooral in de binnenvaart, het wegtransport en de dienstverlening ten behoeve van het vervoer speelt het Nederlandse bedrijfsleven een belangrijke rol in Europa.

De transportsector in 2010

25.000 ondernemingen
309.000 arbeidsjaren
€ 68 miljard omzet

Aandeel in het totale bedrijfsleven, 2010

ondernemingen	3%
werkgelegenheid	6%
omzet	5%
exportwaarde	7%
bruto toegevoegde waarde	6%

Sectorsamenstelling naar omzet, 2010

Personenvervoer	6%
Goederenvervoer over land	35%
Scheep- en luchtvaart	18%
Dienstverlening t.b.v. vervoer	41%

Bron: Prognoses kerngegevens MKB

De transportsector van jaar op jaar

In 2009 werd de transportsector hard getroffen door de economische crisis. De sector heeft sinds het tweede kwartaal van 2010 weer omzetgroei laten zien¹. Omdat de omzetsdaling in 2009 sterker was dan de omzetgroei in 2010 is de sector nog niet op het niveau van voor de crisis.

Uit cijfers van het CBS² blijkt dat de deelsectoren in 2010 verschillende ontwikkelingen laten zien. Het goederenvervoer over het spoor is in 2010 met bijna een half procent gedaald. Het wegtransport kende over het hele jaar een omzetgroei van circa 3%. De omzet in de binnenvaart is als gevolg van de opleving van de wereldhandel met 2% gestegen. De omzettoename kwam vooral door de toegenomen vrachtvolumes; de vrachttarieven in de binnenvaart stonden in 2010 nog onder druk. In de luchtvaart was in alle kwartalen van 2010 sprake van omzetgroei ten opzichte van dezelfde kwartalen in 2009. De omzet steeg zowel door een toename van het vracht- als van het passagiersvervoer. De dienstverlening ten behoeve van het vervoer heeft in 2010 een omzetgroei van bijna 6% geboekt. Vooral de subbranches tussenpersonen vrachvervoer, dienstverleners voor vervoer over water en laad-, los- en overslagbedrijven hebben omzetsijgingen behaald.

Ontwikkeling	2009	2010	2011	2012*
2009-2012				
omzet (volume)	-7,50	2,50	2,25	1,50
werkgelegenheid (arbeidsjaren)	-4,00	-2,00	1,00	0,50
winst	-87,50	138,75	31,75	4,75

Bron: Prognoses kerngegevens MKB (*= prognose)

De transportsector in beweging

In 2010 steeg het aantal bedrijven in de transportsector tot 26.300. In 2009 was het aantal bedrijven nog 26.145, ruim 800 bedrijven meer dan in 2008. Ondanks de economische crisis is dus het aantal bedrijven in de sector vervoer en opslag toegenomen. Omdat iedere modaliteit in de transportsector zijn eigen dynamiek kent volgt hieronder een kort beeld per deelsector:

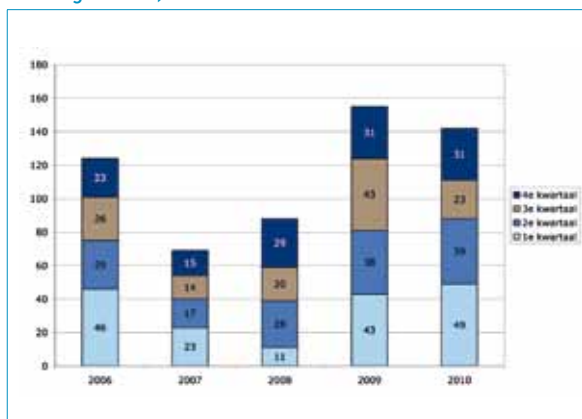
Personenvervoer

Het personenvervoer heeft twee belangrijke segmenten: taxivervoer en openbaar vervoer. Op het Nederlandse spoor zijn negen reizigersvervoerders actief: NS Reizigers, Arriva, Connexion, HSA, Thalys, Syntus, Prignizer, DB Autozug en DB Regio. De overheid trekt zich mede door de bezuinigingen terug op de drukste trajecten. Het aantal taxibedrijven is in 2010 met 25 toegenomen tot 4.025. Het taxivervoer heeft vooral een belangrijke rol in het voor- en natraject van het openbaar vervoer. In 2010 is in vier plaatsen een proef gestart met de NS Zonetaxi, een initiatief van KNV Taxi en de NS, in 2011 is de proef uitgebreid. Het concept houdt in dat voor een vast tarief in drie zones rond het station een hoogwaardige taxidienst wordt aangeboden.

Goederenvervoer over het land

Uit gegevens van het NIWO³ blijkt dat Nederland op 1 januari 2011 11.952 transportbedrijven telt met een vergunning voor beroepsgoederenvervoer over de weg. Van deze bedrijven heeft 85% een Eurovergunning en de overige 15% heeft alleen een binnenlandse vergunning. Verder blijkt het aantal faillissementen van wegtransportbedrijven in 2010 ten opzichte van 2009 is gedaald met 8%. In totaal is in 2010 142 keer een faillissement uitgesproken. Met name in het derde kwartaal van 2010 zijn minder wegtransportbedrijven failliet gegaan (zie Figuur 1).

Figuur 1 Ontwikkeling van het aantal faillissementen in het wegvervoer, 2006-2010



Bron: NIWO

De Nederlandse spoormarkt is de afgelopen jaren sterk veranderd. Door de liberalisering is er vrije toetreding tot de markt en hiermee is het aantal bedrijven in het spoorgoederenvervoer toegenomen. Railgoederenvervoerders mogen op het spoor rijden als zij de beschikking hebben over een bedrijfsvergunning, een veiligheidsattest en een toegangsovereenkomst. Op dit moment zijn er 15 railgoederenvervoerders met toestemming om op het Nederlandse spoor te mogen rijden⁴.

Scheep- en luchtvaart

In 2010 telt de binnenvaart 3.055 bedrijven actief in de vracht- en sleepvaart met in totaal ongeveer 6.750 binnenvaartschepen. Bijna 90% van de bedrijven in de binnenvaart heeft slechts één schip. In de goede jaren voor de crisis heeft de binnenvaart sterk geïnvesteerd in nieuwe grotere schepen. Door het wegvallen van de transportvraag tijdens de economische crisis en de oplevering van de bestelde schepen is overcapaciteit ontstaan. Dit heeft vervolgens gezorgd voor een neerwaartse druk op de vrachtprijzen. Naast de vracht- en sleepvaart zijn er in de binnenvaart 670 bedrijven actief in de passagiersvaart.

In de luchtvaart zijn ongeveer 265 bedrijven actief. Dit aantal is al een aantal jaren redelijk stabiel. Van de luchtvaartbedrijven vervoeren 260 bedrijven personen en 5 bedrijven goederen. Martinair heeft in 2010 besloten om te stoppen met passagiersvluchten en alleen vracht te gaan vervoeren. De totale Nederlandse luchtvloot is in omvang iets afgenomen van 2.796 in 2009 naar 2.785 vliegtuigen in 2010.

Dienstverlening ten behoeve van het vervoer

De dienstverlening ten behoeve van het vervoer heeft een aantal subbranches. In de opslagbranche zijn bedrijven actief in de tankopslag, koel- en vrieshuizen, selfstorage, algemene opslag en distributiecentra (dc's). In totaal zijn er circa 635 bedrijven in de opslagbranche actief. Daarnaast vallen expediteurs in deze deelsector. Er zijn in Nederland 2.335 expediteurs die verladings ondersteunen bij de regie van de logistieke processen en het uitvoeren van de goederenstromen. ABN AMRO⁵ geeft aan dat steeds meer expediteurs naast het afhandelen van de administratieve formaliteiten en de keuze voor een vervoersvorm andere diensten gaan aanbieden. Zo bieden sommige expediteurs ook warehousing en opslagmogelijkheden aan en beschikken sommige van hen over eigen transportmiddelen.

Startende bedrijven in de transportsector

In 2010 zijn 2.670 bedrijven in de transportsector gestart. Hiermee heeft de sector een aandeel van 3,9% in het totaal aantal starters in Nederland. Het aantal startende bedrijven en het aandeel in het totaal aantal starters in Nederland is in 2010 iets gestegen ten opzichte van 2009 (2.537 starters, aandeel van 3,6%).

Innovatie als belangrijk thema

Innovaties blijven in de transportsector iets achter bij het gemiddelde in het MKB. Een kwart van de transportbedrijven heeft in 2010 vernieuwingen of verbeteringen in het eigen bedrijfsproces doorgevoerd, tegen 39% in het totale MKB.

Het Topteam Logistiek benoemt het innovatie- en vestigingsklimaat als een belangrijk thema voor

de toekomst⁶. Ten aanzien van innovatie noemt het adviesrapport vier acties om de aantrekkelijkheid van Nederland als vestigingsland in de komende jaren te vergroten: vereenvoudiging van wet- en regelgeving, verkleinen van de kloof tussen kennis en bedrijfsleven (vooral) MKB, betere wisselwerking tussen onderwijs en arbeidsmarkt en één nationale kennis- en innovatieagenda logistiek.

Indicatoren van dynamiek, 2010	transportsector	bedrijfsleven
Bedrijvendynamiek		
aantal oprichtingen:		
- starters	2,0 %	2,1 %
- nieuwe dochters	6,2 %	6,8 %
- totaal	8,1 %	8,9 %
aantal opheffingen:		
- faillissementen	1,0 %	0,6 %
- overig	5,9 %	6,0 %
- totaal	6,8 %	6,7 %
Bedrijfs groei		
aantal bedrijven gekarakteriseerd als:		
- groeiers	46 %	38 %
- gelijkblijvers	22 %	28 %
- (groei-)krimpers	32 %	34 %
Innovatie		
aantal MKB-bedrijven met:	*)	*)
- nieuwe producten/diensten op de markt	15 %	24 %
- producten/diensten nieuw voor de bedrijfstak	7 %	7 %
- vernieuwingen/verbeteringen interne bedrijfsprocessen	25 %	39 %

Bron: Bedrijvendynamiek en Werkgelegenheid, Determinanten Bedrijfsprestaties MKB

*)= totaal MKB

De transportsector naar schaalgrootte

Van de bedrijven in de transportsector behoort 84% tot het kleinbedrijf. De gemiddelde onderneming in de transportsector heeft 12 werknemers in dienst. Vooral de taxibranche, de binnenvaart en het wegvervoer hebben veel kleinschalige bedrijven. De gemiddelde omzet per onderneming is ten opzichte van 2009 gedaald met € 0,1 miljoen tot € 2,7 miljoen in 2010.

Het aandeel van het MKB in de totale omzet en werkgelegenheid ligt rond de 50%. Dit duidt erop dat een klein aantal grote ondernemingen verantwoordelijk is voor een groot gedeelte van de omzet en werkgelegenheid.

Indicatoren van schaalgrootte, 2010	
gemiddelde ondernemingsgrootte (arbeidsjaren)	12
gemiddelde omzet per onderneming (x miljoen)	€ 2,7
ondernemingsaandeel van het kleinbedrijf (< 10 werkzame personen)	84 %
MKB	
aandeel van het MKB in:	
- omzet	49 %
- werkgelegenheid	51 %
- bruto toegevoegde waarde	44 %

Bron: Prognoses kerngegevens MKB

De visie van de transportsector op het nieuwe bedrijfslevenbeleid

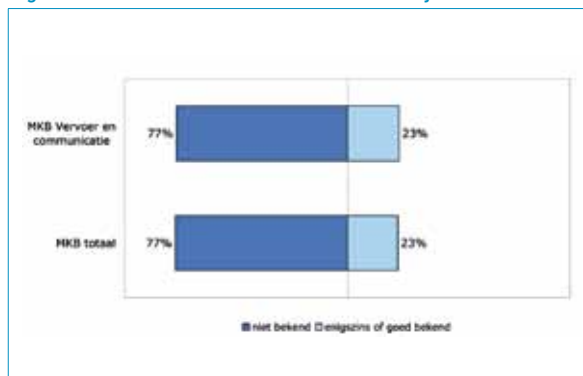
De Nederlandse overheid heeft een nieuw bedrijvenbeleid geïnitieerd, waarbij met name wordt geïnvesteerd in topsectoren. Topsectoren zijn sectoren waarin Nederland wereldwijd sterk is, die een bijdrage leveren aan een oplossing van maatschappelijke vraagstukken en waar de overheid extra aandacht aan besteedt. Ze hebben een sterke internationale positie; bedrijven en wetenschap hebben er veel kennis opgebouwd en werken samen aan innovaties. Negen sectoren zijn aangewezen als topsector, namelijk: water, agro & food, tuinbouw en uitgangsmaterialen, high tech, life sciences, chemie, energie, logistiek en creatieve industrie.

Het topsectorenbeleid biedt mogelijkheden die per sector en grootteklasse van bedrijven kunnen variëren. Daarom heeft EIM de ruim 1.700 deelnemers aan het MKB-Beleidspanel vragen voorgelegd over dit nieuwe bedrijvenbeleid. Zijn ze er bekend mee? Vinden zij hun eigen sector een topsector? Hoe beoordelen zij het nieuwe beleid? Wat vinden zij van de acties?

Bekendheid

Bijna een kwart van de MKB-ondernemers in de sector vervoer en communicatie⁷ is enigszins tot goed op de hoogte van het nieuwe bedrijvenbeleid. In het totale MKB ligt dit percentage gelijk; 23% is ermee bekend. Zie Figuur 2.

Figuur 2 Bekendheid met het nieuwe bedrijvenbeleid



Bron: EIM, 2011

Topsector of niet?

Uit Figuur 3 is af te lezen welke relatie MKB-ondernemers in de vervoer en communicatie met de topsectoren hebben. Vinden zij dat hun eigen bedrijf deel uitmaakt van een topsector? Zijn ze toeleverancier aan dan wel afnemer van topsector-bedrijven? Of hebben zij geen enkele relatie met de topsectoren?

Eén op de zeven MKB-ondernemers in de vervoer en communicatie heeft géén relatie met een of meer topsectoren. Ter vergelijking: in het totale MKB is dat één op de twee.

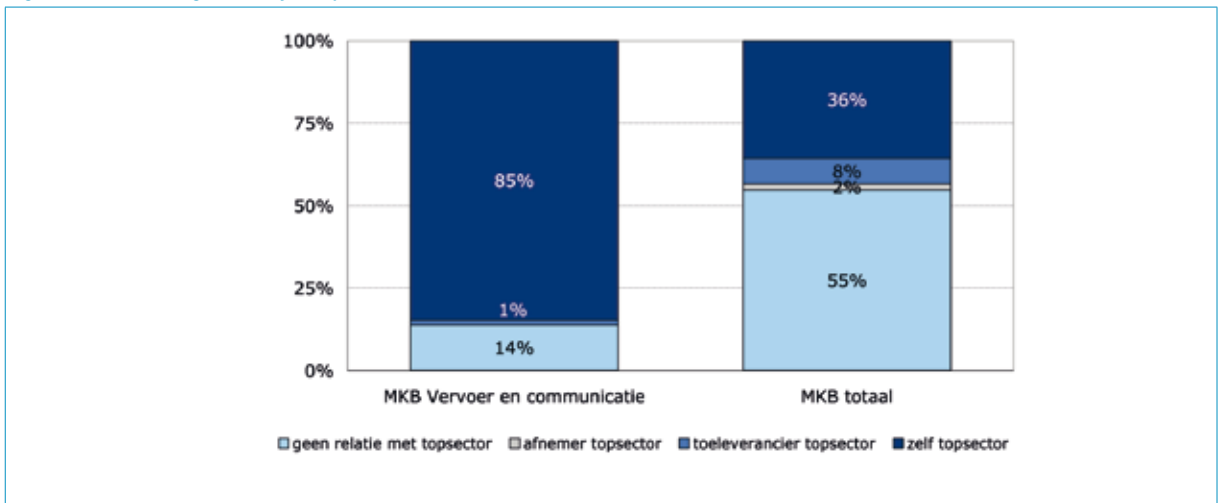
85% van het MKB in de Vervoer en Communicatie rekent het eigen bedrijf tot een topsector. Dat is aanzienlijk meer dan gemiddeld in het MKB, waar een derde van de ondernemers de eigen sector een topsector vindt. Dit verschil kan verklaard worden door het feit dat de logistieke sector ook daadwerkelijk als een topsector is aangewezen.

Beoordeling

Aan de MKB-ondernemers zijn zes stellingen voorgelegd over het nieuwe bedrijvenbeleid⁸. Hiermee hebben zij een oordeel kunnen geven over de inhoud en accenten van het beleid. Zie Figuur 4. Uit de figuur blijkt het volgende:

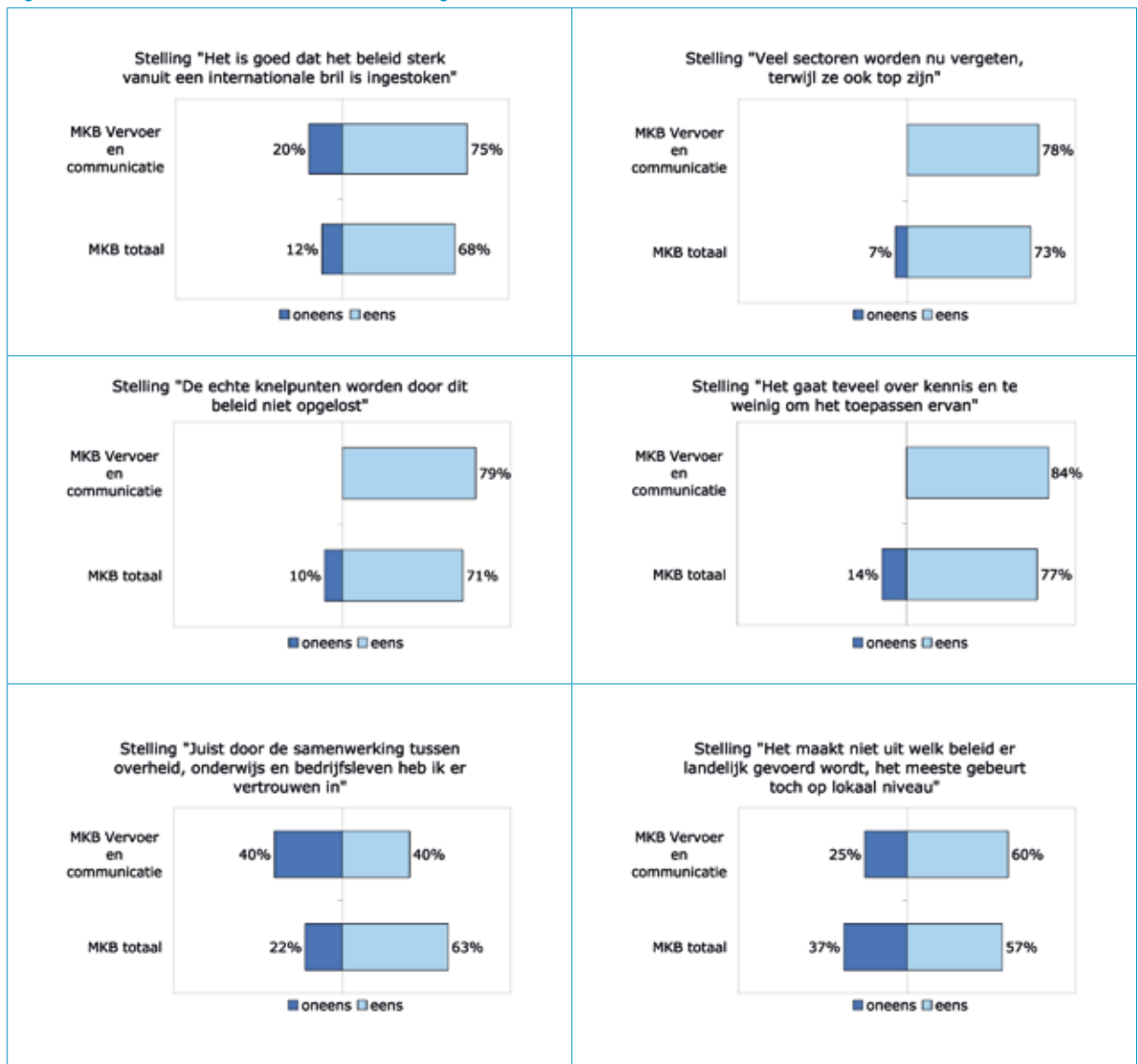
- De internationale insteek van het topsectorenbeleid kan op brede instemming van het MKB rekenen. Bijna driekwart onderschrijft de stelling.
- Ook een grote meerderheid (79%) onderschrijft de stelling dat veel sectoren ten onrechte niet in aanmerking komen voor kwalificatie als topsector.
- Bijna 80% van de MKB-ondernemers in de vervoer en communicatie vindt, dat de echte knelpunten van het bedrijfsleven niet door dit beleid worden opgelost. Op dit punt zijn zij negatiever dan gemiddeld in het MKB.
- Het topsectorenbeleid gaat volgens de ondernemers teveel over kennis en te weinig over de toepassing daarvan. In de vervoer en communicatie is 84% deze mening toegedaan, in het totale MKB 77%.
- 40% van de MKB-ondernemers in de vervoer en communicatie zegt vertrouwen te hebben in het nieuwe bedrijvenbeleid, vanwege de samenwerking tussen bedrijfsleven, onderwijs en overheid. Dit is minder dan gemiddeld in het MKB (63%).

Figuur 3 Relatie eigen bedrijf - topsector



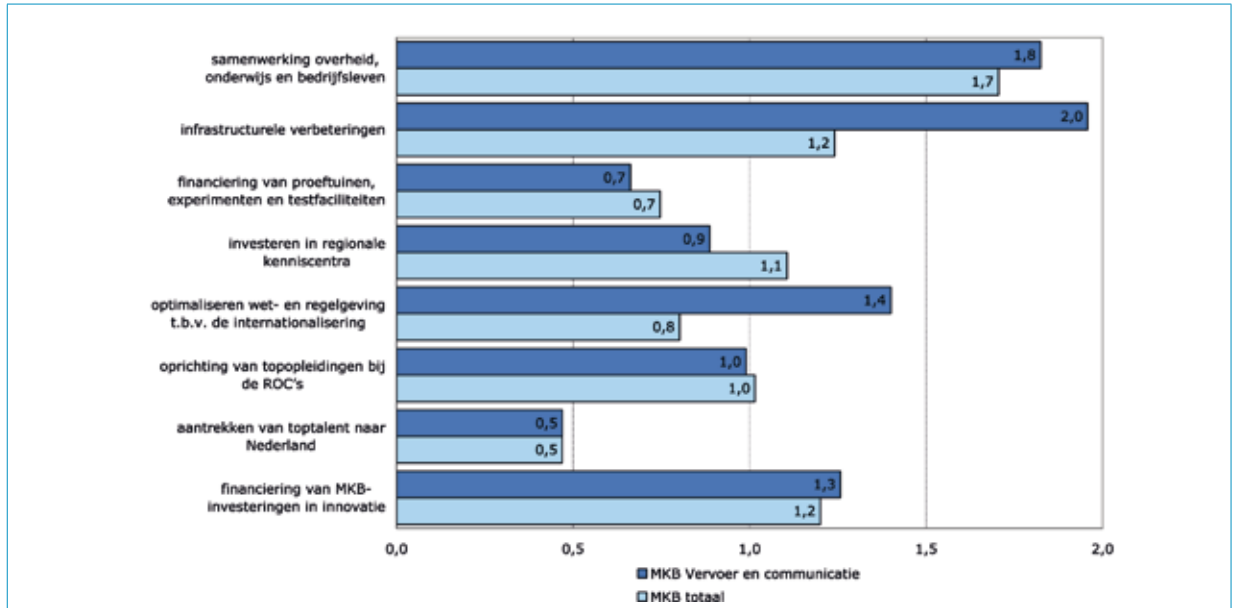
Bron: EIM, 2011

Figuur 4 Oordeel over het nieuwe beleid: stellingen⁹



Bron: EIM, 2011

Figuur 5 Belang van de acties voor het eigen bedrijf



Bron: EIM, 2011

Tot slot relativeren de ondernemers het effect van dit landelijke beleid. De meerderheid is het eens met de stelling dat 'het meeste toch gebeurt op lokaal niveau'. Dat het MKB in vervoer en communicatie deze stelling nog iets vaker onderschrijft dan het totale MKB mag enigszins verrassend genoemd worden, gezien het feit dat de markt van ondernemingen in de vervoer en communicatie vaker (inter)nationaal is dan lokaal.

Acties

Uit Figuur 5 is te zien in hoeverre MKB-ondernemers de acties in het kader van het nieuwe bedrijvenbeleid van belang achten voor hun eigen bedrijf¹⁰.

Ondernemers in het MKB kennen met afstand de hoogste score toe aan een betere samenwerking tussen overheid, onderwijs en bedrijfsleven, een samenwerking waarin dit beleid voorziet. Daarna volgt financiering van

investeringen in vernieuwing van producten en processen'. Aantrekken van toptalent naar Nederland scoort daarentegen het laagst, gevolgd door financiering van proeftuinen, experimenten en testfaciliteiten. Bij deze twee beleidsacties moet opgemerkt worden, dat slechts een beperkt aantal bedrijven daar zelf direct mee te maken heeft. Dit geldt zeker voor het MKB, waardoor een hoge score op deze acties ook niet verwacht kon worden. De scores van het MKB in de sector vervoer en communicatie wijken op een aantal terreinen af van die van het totale MKB-gemiddelde. Zo kent het MKB Vervoer en communicatie de hoogste score toe aan de actie infrastructurele verbeteringen. Ook het optimaliseren van wet- en regelgeving ten behoeve van internationalisering wordt door de sector Vervoer en communicatie aanzienlijk hoger beoordeeld. Bij de andere acties liggen de scores voor de verschillende acties van het MKB in deze sector op ongeveer gelijk niveau met het totaal in het MKB.



De transportsector actueel

Uit de halfjaarprognoses blijkt dat de verwachting van EIM ten aanzien van de omzet in de transportsector voor het eerste halfjaar van 2011 positief is. Daarna laat de prognose een afnemende groei zien om in de tweede helft van 2012 weer toe te nemen. Het aantal werknemers in de transportsector zal volgens de prognose stabiel blijven tot de tweede helft van 2012 om dan licht af te nemen.

Halfjaarprognose	2011 (I)	2011 (II)	2012 (I)	2012 (II)
omzet (volumeontwikkeling)	3,50	1,50	1,00	2,00
werknemers (aantal)	0,00	0,00	0,00	-0,50

Bron: Prognoses kerngegevens MKB

Nieuwe Taxiwet en dubbeltariefsysteem

In april 2011 heeft de Tweede Kamer de nieuwe Taxiwet goedgekeurd¹¹. Gemeenten krijgen hiermee de bevoegdheid om de kwaliteit van het taxivervoer te bevorderen. Gemeenten mogen taxiondernemers die actief willen worden op de lokale opstapmarkt verplichten om zich bij een nieuwe of bestaande groep van taxiondernemers aan te sluiten. De groep krijgt gezamenlijk één vergunning. De gemeente bepaalt hierbij de minimale grootte van de groep, de wijze waarop de groep herkenbaar is voor de reiziger en kan andere kwaliteitseisen stellen aan de taxiondernemer, zoals de lokale stratenkennis. Daarnaast gaat eind 2011 het dubbeltariefsysteem gelden voor de straattaxi¹²; zowel de tijdsduur als de afgelegde afstand gaan de prijs van een taxirit bepalen. Het rendement van de branche is een punt van zorg, omdat kostenstijgingen van bijvoorbeeld brandstof nog onvoldoende kunnen worden doorberekend aan de reiziger¹³. Mogelijk brengt het nieuwe tariefsysteem hier verandering in. De verwachtingen voor de taxibranche op de middellange termijn zijn goed. De overheid gaat zich ten aanzien van het openbaar vervoer steeds meer richten op de dikke vervoersstromen. Dit wordt mede ingegeven door de bezuinigingen. Voor de taxibedrijven kan door deze ontwikkeling een belangrijke rol zijn weggelegd in de voor- en natrajecten.

Topteam Logistiek geeft richting aan

De logistieke sector is één van de tien topsectoren daarom is een Topteam Logistiek aangesteld om advies uit te brengen. In juni 2011 heeft het Topteam Logistiek haar adviesrapport uitgebracht waarmee zij de richting aangeeft die de sector zou moeten volgen om de logistieke positie van Nederland verder uit te bouwen¹⁴. Het Topteam Logistiek geeft aan dat de internationale topositie van Nederland in de logistiek sector niet gegarandeerd is,

omdat andere landen groeien en Nederland stagneert. Er zijn daarom acties nodig om "de verwachte toekomstige groei van de goederenstromen duurzaam te kunnen blijven accommoderen en om maximaal bij te dragen aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van Nederland". De actieagenda heeft drie thema's: Nederland als één samenhangend logistiek systeem, Ketenregie en Innovatie- en vestigingsklimaat.

Toenemende aandacht voor duurzaamheid

Duurzaamheid wordt voor steeds meer bedrijven in de transportsector een belangrijk thema. Vervoerders en verladers zijn bezig om hun milieuprofiel te verbeteren. De binnenvaart en het goederenvervoer per spoor worden door de (Europese) overheid gestimuleerd en binnen de transportsector gezien als de meest duurzame modaliteiten. De positie van het wegvervoer is nog zwak ten opzichte van deze concurrerende modaliteiten. Ook het Topteam Logistiek geeft het belang van duurzaamheid voor de toekomst van de logistieke sector aan. Daarbij wordt opgemerkt dat het niet alleen gaat om het verminderen van de CO2 uitstoot, maar ook om vermindering van negatieve effecten als geluidsoverlast en congestie, het efficiënt gebruiken van de publieke ruimte en het hergebruik van middelen.

Overcapaciteit in de binnenvaart en goederenvervoer over de weg

Door de sterke afname van de vervoersvraag tijdens de economische crisis is in een aantal deelsectoren overcapaciteit ontstaan. Vooral de binnenvaart en het goederenvervoer over de weg kregen hiermee te maken, omdat in beide deelsectoren voor de economische crisis stevig geïnvesteerd is in nieuw materieel. De verwachting is dat de overcapaciteit enkele jaren zal aanhouden. Rabobank verwacht voor het goederenvervoer over de

weg dat het evenwicht tussen vraag en aanbod eerder bereikt zal zijn in het grensoverschrijdende vervoer dan in het binnenlands vervoer, ABN AMRO geeft aan dat de overcapaciteit in het begin van 2011 al grotendeels verdwenen lijkt te zijn. Als gevolg van de overcapaciteit staan de vrachttarieven voor de beide modaliteiten onder druk en de verwachting is dat dit nog wel enkele jaren kan aanhouden.

Knelpunten goederenvervoer over de weg

Er wordt op dit moment in het kader van het Witboek Transport op Europees niveau gesproken over nieuwe voorstellen op het gebied van wegtransport¹⁵. Enkele knelpunten die Nederlandse bedrijfsleven onder de aandacht willen brengen: het toestaan van LZV (langere en zwaardere vrachtwagencombinaties) in het Europese goederenvervoer over de weg, het toestaan van aerodynamische trucks en vrije cabotage in heel Europa. Cabotage is het vervoeren van goederen of personen tussen twee punten in hetzelfde land door een bedrijf uit een ander land. In 2010 zijn ten aanzien van de cabotage nieuwe regels ingevoerd die de totale duur van cabotage beperken tot zeven dagen en maximaal drie cabotageritten. Vakbond (FNV) en werkgeversorganisaties (TLN) staan ten aanzien van cabotage tegenover elkaar; de FNV wil een intensievere controle, TLN wil cabotage volledig vrijgeven¹⁶.

De markt:

- T.a.v. de taxibedrijven: het rendement in de branche blijft zorgwekkend, omdat de kostenstijgingen (brandstof e.d.) onvoldoende kunnen worden doorberekend aan de klanten (Rabobank, taxibedrijven)
- Beroepsgoederenvervoer over de weg: in 2010 was sprake van een aantrekkende vraag naar vervoer, maar de prijzen bleven onder druk staan (Rabobank, maart 2011)
- Binnenvaart: door overcapaciteit met druk op de prijzen tot gevolg is 2010 opnieuw een slecht jaar geworden. Volgens de Rabobank is het dieptepunt voorbij, maar zal een evenwicht tussen vraag en aanbod nog wel even op zich laten wachten. Koppelen aan schaalvergroting (schepen en bedrijven) en de investeringsgolf die net voor de economische crisis heeft plaatsgehad.
- Omzetgegevens van de verschillende deelsectoren in de jaren 2009 en 2010 in de monitor Logistiek en Supply Chain Management, rapportage 2009
- Spoor: 2010 was beter dan 2009. De Betuweroute heeft inmiddels de grens van 500 treinen per week overschreden en heeft een marktaandeel van 75% in het railgoederenvervoer in Nederland.

De toekomst:

- T.a.v. de taxibedrijven: vooruitzicht op de middellange termijn niet somber, de overheid gaat zich (mede ingegeven door de bezuinigingen) steeds meer richten op de dikke vervoersstromen, waarbij een belangrijke rol kan zijn weggelegd voor de taxibedrijven in de voor- en natrajecten (Rabobank)
- Het beroepsgoederenvervoer over de weg heeft met een aantal negatieve zaken te maken: congestie op de snelwegen, de overheid stimuleert vervoer over water en over het spoor (Rabobank, beroepsgoederenvervoer over de weg), overcapaciteit en toenemende ladingdiefstal.
- De verwachtingen voor de binnenvaart op langere termijn zijn positief. Er wordt door de overheid gestimuleerd om meer over water te vervoeren. Met name containers worden vaker over water vervoerd. (nog zoeken naar informatie over initiatieven die worden genomen om in de distributie van bijvoorbeeld dranken meer gebruik te gaan maken van vervoer over water)
- Kansen voor het spoorvervoer in de goederen doordat het Havenbedrijf een groot gedeelte van de goederenstroom van de Tweede Maasvlakte via het spoor wil laten verlopen. Belangrijk om kansen te verzilveren is samenwerking tussen de verschillende partijen (spoor in cijfers 2011)
- Duurzaamheid: spreekt in het voordeel van het spoorvervoer en de binnenvaart, omdat daar minder CO2 en fijnstof wordt uitgestoten dan in het wegvervoer (Spoor in cijfers, 2011)

Wet- en regelgeving:

- Invoering van de nieuwe Wet Wegvervoer Goederen: toetreding tot de branche is eenvoudiger geworden (Rabobank)
- Wegvervoer wordt binnen de EU ontmoedigd met tolheffing en belastingheffingen, het vervoer per spoor of over het water wordt gestimuleerd
- Nederlandse regering pleit in Europa al jaren voor toestemming voor het gebruik van LZV's (Langere Zwaardere Vrachtwagencombinatie) met een lengte van 25,25 meter (i.p.v. 18,75 meter) en een maximaal gewicht van 60 ton in plaats van 50 ton. Andere knelpunten voor de Nederlandse transportsector zijn het niet toestaan van aerodynamischer vormgegeven trucks en geen vrije cabotage in heel Europa (buitenlandse chauffeurs mogen niet in een ander land transport verrichten) (bron: Groenten en Fruitmagazine, thema Transport & Logistiek).



Dit onderzoek is gefinancierd door het programmaonderzoek MKB en Ondernemerschap (www.ondernemerschap.nl)
Voor alle informatie over MKB en Ondernemerschap: www.ondernemerschap.nl
De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij EIM bv. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, alsmede opslag in een retrieval system, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van EIM bv. EIM bv aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

COLOFON

ISBN nr. 978-90-371-1033-3

Dit rapport is een uitgave van EIM en programmaonderzoek MKB en Ondernemerschap en is onderdeel van de reeks Ondernemen in sectoren.

EIM B.V., Bredewater 26, Postbus 7001, 2701 AA Zoetermeer
T 079 343 02 00, F 079 343 02 02, E info@eim.nl, W www.eim.nl