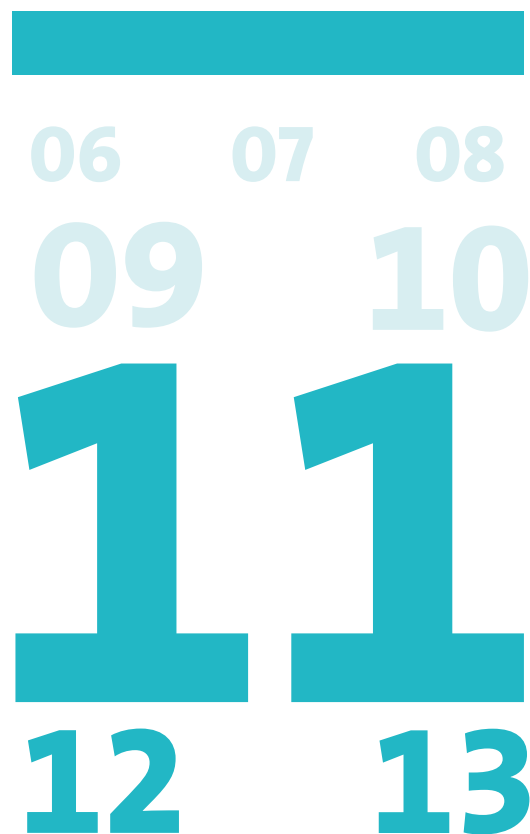


Monitor Logistiek en Supply Chain Management rapportage 2009



Verklaring van tekens

.	gegevens ontbreken
*	voorlopig cijfer
**	nader voorlopig cijfer
x	geheim
–	nihil
–	(indien voorkomend tussen twee getallen) tot en met
o (o,o)	het getal is kleiner dan de helft van de gekozen eenheid
niets (blank)	een cijfer kan op logische gronden niet voorkomen
2010–2011	2010 tot en met 2011
2010/2011	het gemiddelde over de jaren 2010 tot en met 2011
2010/'11	oogstjaar, boekjaar, schooljaar enz., beginnend in 2010 en eindigend in 2011
2008/'09–	
2010/'11	oogstjaar, boekjaar enz., 2008/'09 tot en met 2010/'11

In geval van afronding kan het voorkomen dat het weergegeven totaal niet overeenstemt met de som van de getallen.

Colofon

Uitgever

Centraal Bureau voor de Statistiek
Henri Faasdreef 312
2492 JP Den Haag

Prepress

Centraal Bureau voor de Statistiek
Grafimedia

Druk

OBT bv, Den Haag

Omslag

TelDesign, Rotterdam

Inlichtingen

Tel. 088) 570 70 70
Fax (070) 337 59 94
Via contact formulier:
www.cbs.nl/infoservice

Bestellingen

E-mail: verkoop@cbs.nl
Fax (045) 570 62 68

Internet

www.cbs.nl

Prijs: € 9,45
ISBN: 978-90-357-2080-0
ISSN: 2211-887 X

© Centraal Bureau voor de Statistiek,
Den Haag/Heerlen, 2011.
Verveelvoudiging is toegestaan,
mits het CBS als bron wordt vermeld

Samenvatting

De monitor logistiek en supply chain management brengt op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu jaarlijks in beeld hoe de logistieke dienstverleners in Nederland zich ontwikkelen. Dit wordt gedaan door per logistieke activiteit uit het zogenaamde sectorhuis (zie 1.1.1) de omzetcijfers te bepalen aan de hand van de financiële gegevens van bedrijven binnen de sector vervoer en opslag, specifiek binnen de zeven subbranches i) goederenwegvervoer, ii) opslag, iii) laad-, los- en overslagactiviteiten, iv) tussenpersonen vrachtvervoer, v) lokale post en koeriers, vi) vervoer per spoor en vii) binnenvaart. Het Centraal Bureau voor de Statistiek zal ten minste vier jaar de informatie aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu opleveren.

Voor het jaar 2009 is gestart met de zogenaamde nulmeting. De omzetgegevens van de zeven hierboven genoemde subbranches zijn gebruikt om de omzet per etage van het sectorhuis te bepalen. Hieruit kwam naar voren dat het zwaartepunt in 2009 lag in de onderste etage: fysiek transport en overslag. Bedrijven hebben gezamenlijk bijna 24 miljard euro aan omzet gegenereerd uit deze activiteit. De etage ketenregie volgt qua omzetniveau op een tweede plaats met bijna 9,5 miljard euro. Dit geeft aan hoe belangrijk ketenregie is binnen de logistieke dienstverlening. Een groot aantal bedrijven maakt gebruik van de diensten van expediteurs en cargadoors, of biedt deze activiteit zelf aan. De omzetten van de etages 'value added logistics/services' en 'warehousing/opslag' zijn respectievelijk 800 miljoen en 3 miljard euro. Dit is aanzienlijk minder dan de omzet van de eerder genoemde activiteiten. De supportactiviteiten, oftewel de ondersteunende diensten en activiteiten die logistieke dienstverleners afnemen, komen uit op 4 miljard euro.

Uit het onderzoek blijkt dat de logistieke activiteiten niet alleen worden uitgevoerd door bedrijven die de betreffende activiteit als hoofdtaak hebben. Zo blijkt warehousing/opslag frequent bij andere bedrijven dan opslagbedrijven plaats te vinden en zit ook VAL/VAS duidelijk verspreid over alle bevraagde subbranches. De omzet uit ketenregie wordt voor 95 procent bij de tussenpersonen in het vrachtvervoer gegenereerd. Hoewel er binnen de overige subbranches ook volop ketenregieactiviteiten plaats vinden, hebben die daar een andere, meer kostenbesparende functie binnen de organisatie. Omzet uit fysiek transport en overslag wordt vooral door bedrijven gegenereerd die dit als kerntaak hebben. Toch wordt een klein deel van de totaalomzet aan fysiek transport en overslag behaald door de tussenpersonen vrachtvervoer en de opslagbedrijven. Bedrijven in de logistieke dienstverlening bieden dus veelal een breed pakket aan diensten aan.

De meeste subbranches in de logistieke dienstverlening hadden in 2009 te maken met grote omzetsdalingen als gevolg van de economische crisis, bij sommige subbranches oplopend tot bijna 20 procent. Vrachtvolumes en vrachttarieven namen sterk af door de afgenomen internationale handel, bedrijvigheid in de industrie en het aantal opdrachten binnen de bouwsector. In sommige subbranches werd dit versterkt door het ontstaan van extra overcapaciteit door investeringen in 2008.

De sterk gegroeide import en export luidde in 2010 het herstel in van de transportsector. Onder meer het herstel van economie in Duitsland, Nederlands belangrijkste handelspartner en goed voor bijna een kwart van de handelswaarde, zorgde voor een toename in de vraag naar diensten van logistieke dienstverleners. De hierdoor gegroeide vrachtvolumes zorgden voor omzetsstijgingen tot maximaal 7 procent binnen de logistieke dienstverlening. Gemiddeld gezien bleef de stijging beperkt door onder andere aanhoudend lage vrachttarieven en door overcapaciteit. Hierdoor zitten bijna alle subbranches nog ver onder het niveau van eind 2008. De verwachting is dat de omzet per logistieke activiteit in het sectorhuis in 2010 hoger zal uitvallen dan de omzet in 2009.

Inhoud

	Samenvatting	3
1	Inleiding	7
	1.1 Aanleiding	7
	1.2 Doelstelling	8
	1.3 Achtergrond	9
	1.4 Aanpak	9
	1.5 Leeswijzer	10
2	De logistieke dienstverlening	11
	2.1 Afbakening, respons en betrouwbaarheid	11
	2.2 Resultaten logistieke activiteiten sectorhuis	14
	2.3 Kwalitatieve en kwantitatieve analyse logistieke dienstverlening	16
3	De sector vervoer en opslag	21
	3.1 Internationale handel	21
	3.2 Omzet transportsector	22
	3.3 Aantal bedrijven	26
	3.4 Faillissementen	27
4	Methoden en technieken	28
	4.1 Standaard Bedrijfsindeling	28
	4.2 Resultaten plan van aanpak	29
	4.3 Vragenlijsten	31
	4.4 Sectorhuis + specificatie naar SBI	31
5	Conclusie en evaluatie	34
	Literatuur	36
	Lijst van afkortingen en begrippen	37
	Bijlage A Vragenlijsten per subbranche	39
	Medewerkers publicatie	44

1 Inleiding

De monitor logistiek en supply chain management brengt de omzetontwikkeling in beeld van logistieke dienstverleners in Nederland. Dit wordt gedaan door de omzet per logistieke activiteit in het zogenaamde sectorhuis te bepalen aan de hand van de omzetgegevens van bedrijven binnen de sector vervoer en opslag. Het Centraal Bureau voor de Statistiek zal ten minste vier jaar de informatie aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu opleveren.

1.1 Aanleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (hierna afgekort als I en M) heeft zich als doel gesteld om te monitoren hoe de logistieke dienstverlening zich ontwikkelt met betrekking tot het beleidsdoel uit onder meer de beleidsbrief Logistiek en Supply Chains: klimmen in de waardeketen door een grotere rol in ketenregie en vergroting van het maatschappelijke rendement van de logistiek (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2006). Ook met de Topsector Logistiek is dit streven bijzonder actueel. Beleidsmatig is het dus van belang te weten of er een (relatieve) verschuiving plaatsvindt van fundamentele diensten als fysiek transport en warehousing naar hoogwaardige diensten als VAL/VAS, ketenregie en supportdiensten en wat de huidige verdeling is. Om inzicht te krijgen in de logistieke dienstverlening werd tot dusverre informatie uit diverse bronnen gecombineerd, waardoor de informatie ongelijksoortig was.

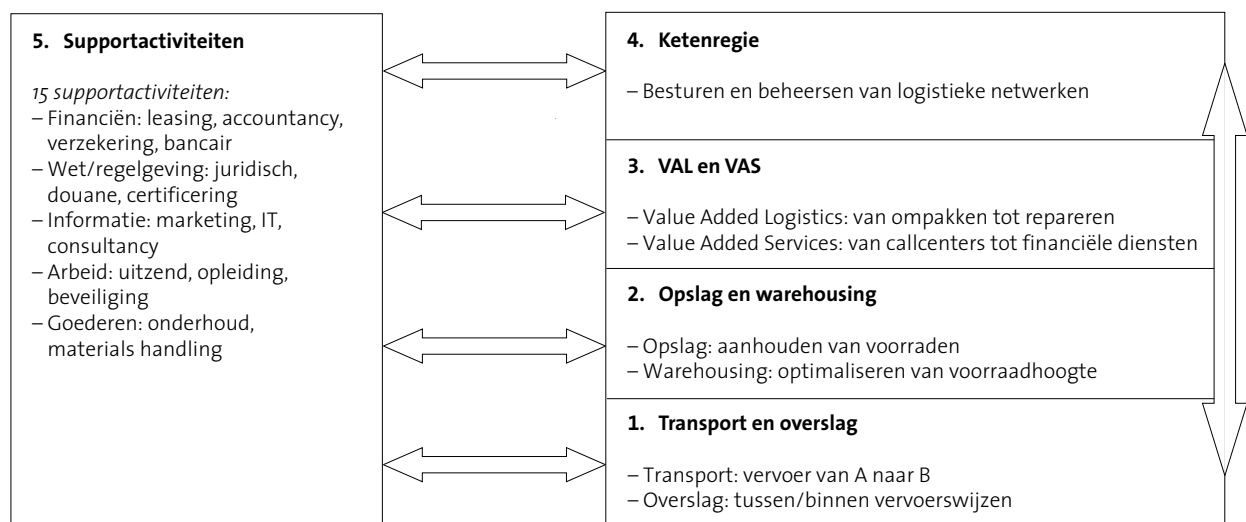
I en M heeft het Centraal Bureau voor de Statistiek (hierna afgekort als CBS) in 2007 benaderd voor het in gang zetten van een traject om een volledig beeld van de omzet in de logistieke dienstverlening te krijgen. Hiertoe heeft het CBS een verandering in de verzameling van de statistieken met betrekking tot de logistieke dienstverlening doorgevoerd door middel van een beperkte aanpassing in de jaarlijkse enquêtes voor berichtgevers op het gebied van logistieke dienstverlening. Concreet betekent dit dat activiteiten op het gebied van dienstverlening uitgesplitst zijn naar logistieke activiteiten zoals ketenregie, waardetoevoegende logistieke diensten, waardetoevoegende administratieve diensten, etc.

De monitor logistiek en supply chain management (hierna afgekort als de monitor logistiek) levert inzicht in de jaarlijkse ontwikkelingen in de waardeketen van de logistieke dienstverlening. Centraal binnen de monitoring staat de opdeling van de logistieke dienstverlening in een lagenmodel, het zogenaamde sectorhuis. Het sectorhuis, weergegeven in 1.1.1, wordt gevormd door vijf soorten diensten (TNO, 2008). De activiteiten in het sectorhuis vullen elkaar aan en geven gezamenlijk een overzicht van de logistieke dienstverlening (1 tot en met 4) en supportactiviteiten ten behoeve van de logistieke dienstverlening (5).

1. Het fysieke transport en de overslag van goederen, vaak uitgevoerd door transportbedrijven en stuwadoors.
2. De fysieke opslag en warehousing van goederen, uitgevoerd door transportbedrijven, logistieke dienstverleners en groothandelsbedrijven.

3. Het verrichten van Value Added Logistics ¹⁾ (afgekort tot VAL) en Value Added Services (VAS), vaak uitgevoerd door logistieke dienstverleners.
4. Het besturen en beheersen van goederenstromen via ketenregie, uitgevoerd door logistieke dienstverleners maar ook door verladers zelf.
5. Het ontwikkelen en aanbieden van supportdiensten aan de logistieke dienstverleners, bijvoorbeeld bancaire diensten, uitzenddiensten en opleidingen. Deze diensten worden vaak aangeboden door partijen in de zakelijke dienstverlening.

1.1.1 Sectorhuis



Bron: TNO.

1.2 Doelstelling

Het doel van de monitor logistiek is het bepalen van omzet(ontwikkelingen) per logistieke activiteit, zoals weergegeven in het sectorhuis, binnen de sector vervoer en opslag. Voor dit doel zijn de vragenlijsten van een vijftal subbranches aangepast. Het betreft de subbranches goederenwegvervoer, opslagbedrijven, laad-, los- en overslagbedrijven, tussenpersonen vrachtwagenvervoer, lokale post- en koeriersbedrijven. Ook wordt gebruikt gemaakt van de omzettotaal van de binnenvaart en het goederenvervoer per spoor. Deze inzichten worden verschaft in de vorm van een rapportage, die het CBS jaarlijks voor de duur van ten minste vier jaar aan I en M op zal leveren. De cijfers in de eerste rapportage, over het verslagjaar 2009, fungeren als nulmeting.

¹⁾ Het verschil tussen VAL en VAS is dat VAL fysieke activiteiten betreft (bijvoorbeeld het ompakken, labelen, repareren en assembleren) en VAS niet-fysieke, administratieve activiteiten (bijvoorbeeld call center activiteiten, training en directe beoordeling en afhandeling van klachten en garanties). Voor zowel VAL als VAS geldt dat de activiteiten wel direct zijn gekoppeld aan de goederenstroom (dit in tegenstelling tot support activiteiten).

1.3 Achtergrond

De in 2006 uitgebrachte adviezen van de Commissie van Laarhoven (Logistiek.nl, 2008a) om supply chain management tot spil in het innovatiebeleid te maken, sluit nauw aan bij het advies van het toenmalige kabinet verwoord in de Beleidsbrief 'Logistiek en Supply Chains' van juni 2006. In deze brief is de ambitie uitgesproken om het maatschappelijke rendement van het goederenvervoer binnen het (logistieke) bedrijfsleven te verhogen door naast transportfaciliteiten en traditionele, aanvullende diensten meer nieuwe, aanvullende diensten aan te bieden. Alleen door sterker te worden in supply chain management kan Nederland optimaal profiteren van de wereldwijde groei van goederenstromen en specifiekere wensen en eisen van consumenten. Er worden in de beleidsbrief daarom een aantal maatregelen genoemd die ervoor moeten zorgen dat de transportsector en logistieke dienstverlening meer hoogwaardige diensten rond het vervoer van goederen kan aanbieden. De overheid wil hierin een ondersteunende rol bieden, door bijvoorbeeld de regeldruk op de sector transport en logistiek te verlagen. Het is echter aan de bedrijven zelf om de genoemde ambitie waar te maken. Dit beleid is nog altijd zeer actueel en vindt momenteel doorwerking in de agenda van de Topsector Logistiek.

De tot nu toe beschikbare cijfers waren echter niet toereikend om er een monitor op te baseren. Daarom heeft het ministerie samen met het CBS een traject ingezet om een verandering in de verzameling van de statistieken met betrekking tot de transportsector te realiseren. Dit heeft geleid tot de voorliggende monitor logistiek, die inzicht moet opleveren in de jaarlijkse ontwikkelingen in de waardeketen van de logistieke dienstverlening.

1.4 Aanpak

I en M heeft in overleg met het CBS in 2008 een plan van aanpak gemaakt om te komen tot een aanpassing in de wijze waarop het CBS de statistische gegevens over de logistieke dienstverlening verzamelt. De voorwaarde was dat de aanpassing niet mocht leiden tot een verzwaring van de administratieve lasten voor de ondernemers.

Uit vooronderzoek is vastgesteld welke branches, zoals waargenomen binnen het CBS-domein, relevant zijn voor de logistieke dienstverlening. Hierbij is gebruik gemaakt van de top-300 logistieke dienstverleners van Nederland DistributieLand (Logistiek.nl, 2008b). Op basis van deze top-300 is onderzocht binnen welke Standaard Bedrijfsindeling (SBI, zie paragraaf 4.1) de bedrijven in genoemde lijst werden waargenomen. Deze betreffende SBI's zijn gekenmerkt als populatie voor de logistieke dienstverlening.

Aansluitend is een voorstel geformuleerd voor een nieuwe omzetspecificatie naar relevante activiteiten, zoals opgenomen in het sectorhuis (TNO, 2008). Het doel hiervan was om meer reliëf te kunnen aanbrengen in de jaarstatistiek vervoer en opslag. Dit voorstel is in samenwerking tussen het CBS en Transport en Logistiek Nederland (TLN) nader uitgewerkt, waarbij als voorwaarde is meegenomen dat de aanpassing van de vragenlijsten niet mag leiden tot extra lastendruk bij de bedrijven. In dit kader is het van belang dat specificaties door bedrijven uit de eigen administratie kunnen worden gehaald. De aangepaste vragenlijsten over de verslagperiode 2009 zijn medio maart 2010 uitgezonden.

Om de kwaliteit van de cijfers te kunnen garanderen, levert het CBS inspanningen rondom de uitvraag en verwerking. Ten eerste zorgt het CBS er voor dat een minimaal aantal berichtgevers de extra variabelen invult. Dit aantal is conform de standaard die het CBS aanhoudt met betrekking tot het responspercentage en steekproefaantal voor desbetreffende branches van de jaarstatistiek vervoer en opslag. Indien van toepassing is hier extra respons-chasing ingezet. Ten tweede is het noodzakelijk dat de invulling kwalitatief goed is. Daarvoor is een uitgebreide datacontrole op de ingevulde vragenlijsten uitgevoerd. Hierna zijn uitkomsten op macroniveau geanalyseerd in de vorm van onder meer een plausibiliteit- en consistentiecheck. Er is bijvoorbeeld onderzocht of bepaalde ontwikkelingen zich over de hele linie voordoen of worden veroorzaakt door specifieke bedrijven. Door de analyse ontstaat een helder en ondubbelzinnig beeld met betrekking tot de plausibiliteit van de uitkomsten.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 beschrijft de doelstelling, de aanleiding en de aanpak van de voorliggende rapportage.

Hoofdstuk 2 geeft een kwantitatieve en kwalitatieve beschrijving van de logistieke dienstverlening. Zo worden onder meer de resultaten voor de verschillende etages binnen het sectorhuis en de omzet- (ontwikkelingen) voor de logistieke subbranches over de periode 2008–2010 uiteengezet.

Hoofdstuk 3 geeft een algemeen beeld van de gehele sector vervoer en opslag en de daartoebehorende branches en ontwikkelingen daarbinnen waaronder in termen van omzet.

Hoofdstuk 4 is de technische toelichting, waarin de gebruikte methoden en technieken staan beschreven.

De conclusie en evaluatie zijn terug te vinden in hoofdstuk 5.

De monitor logistiek wordt afgesloten met een literatuurlijst en een lijst van afkortingen. De bijlage bevat de aangepaste vragenlijsten voor de bedrijven in de vijf subbranches die zijn benaderd voor dit onderzoek.

2 De logistieke dienstverlening

Het doel van de monitor logistiek is het bepalen van omzet(ontwikkelingen) van de logistieke activiteiten in de sector vervoer en opslag, zoals weergegeven in het sectorhuis. Dit hoofdstuk beschrijft de resultaten van het onderzoek over verslagperiode 2009²⁾.

De eerste paragraaf bevat de afbakening van de logistieke dienstverlening, zoals gehanteerd in voorliggende rapportage en een analyse van de gewogen respons uitgesplitst per logistieke activiteit. De tweede paragraaf beschrijft de resultaten van het sectorhuis.

Het hoofdstuk wordt afgesloten met een kwalitatieve en kwantitatieve beschrijving van de logistieke dienstverlening aan de hand van onder meer de kwartaalomzetstatistiek vervoer en opslag over de jaren 2008–2010, aangevuld met aanvullende informatie per subbranche, waaronder het aantal werkzame personen³⁾ en het aantal bedrijven.

2.1 Afbakening, respons en betrouwbaarheid

Afbakening

Om tot een onderzoeksafbakening van de logistieke dienstverlening te komen is onderzocht in welk domein de top-300, versie 2007, van logistieke dienstverleners zich bevonden. Hiervoor is gebruik gemaakt van de top-300 van logistieke dienstverleners zoals is bepaald door Nederland Distributieland (NDL) op basis van het aantal werknemers in Nederland.

Hieruit bleek dat de logistieke dienstverleners zich voornamelijk in het domein van de sector vervoer en opslag bevonden, en wel specifiek binnen de volgende vijf subbranches:

- Goederenvervoer over de weg;
- Opslagactiviteiten;
- Laad-, los- en overslagactiviteiten;
- Tussenpersonen vrachtvervoer;
- Lokale post- en koeriersdiensten.

²⁾ 2009 betreft een nulmeting. Daarom bevat dit rapport geen omzetontwikkelingen van de logistieke activiteiten. De volgende rapportage, over de periode 2009–2010, bevat wel ontwikkelingen.

³⁾ Uitgedrukt in het gemiddelde aantal fte's over 2009.

Hoewel circa 1 procent van de top-300 logistieke dienstverleners in Nederland in de subbranche groot-handel in computers, randapparatuur en software viel, is besloten om deze subbranche niet mee te nemen in het verdere onderzoek.

Specifiek voor de monitor logistiek zijn de vragenlijsten van de vijf bovengenoemde subbranches aangepast. De bedrijfsinformatie uit de genoemde subbranches, aangevuld met de omzettotaal van de binnenvaart en het goederenvervoer per spoor, zijn gebruikt voor de vulling van de eerste vier etages van het sectorhuis. De omzettotaal van de twee laatstgenoemde subbranches zijn meegenomen omdat – ondanks de afwezigheid van bedrijven uit de binnenvaart of het goederenspoorvervoer in de top-300 – beide subbranches een rol spelen in de logistieke dienstverlening. Uit de zeven hierboven genoemde subbranches is een specifiek voor deze rapportage gedefinieerde afbakening van de logistieke dienst-verlening ontstaan.

Voor de vulling van de support activiteiten is informatie van de vijf met de uitgebreide vragenlijst benaderde subbranches gebruikt. Kanttekening hierbij is dat het niet mogelijk is om deze informatie te onttrekken uit onder meer de sector zakelijke dienstverlening (adviesbureaus e.d.) vanwege het feit dat deze vragenlijsten geen specificatie kennen naar verleende diensten per sector of branche.

Voorliggende monitor bevat cijfers over de logistieke dienstverleners zoals gedefinieerd in deze rapportage en de cijfers zijn derhalve niet zonder meer vergelijkbaar met andere studies die de hele logistieke sector beschrijven.

Respons

Binnen de vijf relevante subbranches zijn in totaal 3 302 bedrijven benaderd om een vragenlijst in te vullen. Dit betrof een representatieve steekproef. Ongeveer 75 procent van de bedrijven heeft gerespondeerd. Dit percentage is hoger dan de standaard, of te wel ruim voldoende om kwalitatief correcte cijfers op te leveren. Specifiek voor de monitor is met circa 450 bedrijven telefonisch contact opgenomen om specificaties na te vragen of om de cijfers te verifiëren. Gemiddeld hebben meer dan 9 op 10 respondenten de omzet voor de subbrancheafhankelijke hoofdactiviteit of voor logistieke activiteiten opgegeven.

In tabel 2.1.1 is per vragenlijst per activiteit het responspercentage te zien voor zowel de hoofdactiviteit als logistieke activiteiten. Hieruit is per activiteit op te maken hoeveel procent van de responderende bedrijven de vragenlijsten hebben ingevuld.

2.1.1 Gewogen respons per activiteit, 2009

	Goederen- wegvervoer	Tussenpersonen vrachtwagenvervoer	Opslag	Laad-, los- en overslagactiviteiten	Lokale post en koeriers
	%				
Hoofdactiviteit/logistieke activiteiten	97,9	95,6	83,0	96,3	95,9
Hoofdactiviteit	93,6	75,7	78,9	84,0	90,7
Overige logistieke activiteiten	23,7	34,9	45,7	43,9	10,3
Goederenvervoer		18,5	20,7	16,0	0,8
Laden, lossen en overslag	3,5	9,3	34,6		0,1
Overig goederenvervoer	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Opslag	9,4	9,6		20,1	1,0
VAL/VAS	3,4	7,9	29,5	8,8	0,0
Expediteursactiviteiten	4,4		18,4	12,2	0,1
Ketenregie	0,8	2,6	0,2	0,0	0,0

Inzoomend op de afzonderlijke subbranches in 2.1.1 zijn er verschillen te ontdekken. Bijna 94 procent van de responderende goederenwegvervoerders heeft omzet uit het goederenwegvervoer opgegeven. Hieruit blijkt dat het kader waaronder het CBS deze bedrijven waarneemt, overeenkomt met de activiteit die bedrijven daadwerkelijk uitvoeren en er weinig verschuivingen in hoofdactiviteit zijn opgetreden. Bij de tussenpersonen vrachtvervoer is dit percentage 76 procent. Wel heeft bijna 96 procent van de tussenpersonen in het vrachtvervoer aangegeven omzet te halen uit logistieke activiteiten, ongeacht of deze vallen onder de hoofdactiviteit of de overige logistieke activiteiten. Hieruit blijkt dat vrijwel alle bedrijven de activiteiten die ze uitvoeren terug kunnen vinden op de vragenlijst.

Uit onderzoek blijkt dat veel bedrijven naast de hoofdactiviteit ook andere (logistieke) activiteiten uitvoeren. Zo gaf bijna 24 procent van de goederenwegvervoerders aan omzet te halen uit andere activiteiten dan uit wegvervoer. Verder gaf ruim 9 procent van de goederenwegvervoerders aan opslagactiviteiten uit te voeren en ruim 4 procent voerde expediteursactiviteiten uit.

Vooraf goederenwegvervoerders blijken breed inzetbare logistieke dienstverleners te zijn. Ze behalen bijna 15 miljard euro aan omzet uit nationaal en internationaal vervoer. Daarnaast zetten ze ook voor bijna 2 miljard euro om uit andere logistieke activiteiten en nog eens bijna 1 miljard uit handels- en overige activiteiten. Ook de bedrijven uit de subbranches opslag, tussenpersonen vrachtvervoer en laad-, los- en opslagbedrijven bieden veelal een breed logistiek dienstenpakket.

Betrouwbaarheid

De hoge respons onder de geënquêteerde logistieke dienstverleners in combinatie met het grote aantal telefonische contacten met de bedrijven voor de verificatie van de aangeleverde cijfers of het navragen van bepaalde specificaties, zorgen voor een solide omzetverdeling tussen de logistieke activiteiten binnen het sectorhuis van 2009. Ook het feit dat meer dan 9 op 10 respondenten de omzet voor de subbranche-afhankelijke hoofdactiviteit of voor logistieke activiteiten heeft opgegeven draagt bij aan de betrouwbaarheid van de resultaten.

Hierbij dient echter worden opgemerkt dat een deel van de respondenten wel omzet voor de overige activiteiten heeft opgegeven, maar niet voor de hoofdactiviteit. Dit heeft onder andere te maken met de SBI-typering van sommige bedrijven. Een bepaald bedrijf wordt bijvoorbeeld door het CBS getypeerd als opslagbedrijf doordat dit bedrijf als zodanig bij de Kamer van Koophandel staat ingeschreven. Echter indien de omzet uit andere activiteiten dan opslagactiviteiten wordt gehaald, wordt deze omzet niet ingevuld onder de hoofdactiviteit, maar onder een overige (logistieke) activiteit.

Verder heeft contact met lokale post- en koeriersbedrijven duidelijk gemaakt dat deze bedrijven vrijwel alle omzet onder de hoofdactiviteit scharen. De specificaties worden slechts beperkt ingevuld waardoor het grootste deel van de omzet tot de onderste etage van het sectorhuis wordt gerekend.

De bedrijven binnen de subbranches goederenspoorvervoer en binnenvaart zijn niet benaderd met de uitgebreide vragenlijsten. Uit het vooronderzoek bleek namelijk dat er geen spoorvervoerbedrijven en binnenvaartbedrijven in de top-300 van logistieke dienstverleners stonden. Het is daarom voor deze subbranches niet mogelijk om een juiste verdeling van de omzet tussen de logistieke activiteiten van het sectorhuis te maken. Omdat naar verwachting veruit het grootste deel van de omzet wordt gehaald uit de activiteit fysiek transport, is de totale omzet van deze twee subbranches ondergebracht in de onderste etage van het sectorhuis.

Slechts enkele bedrijven hebben aangegeven omzet uit ketenoptimalisatie te halen. Dit heeft te maken met het gebrek aan mogelijkheden bij ondernemingen om onderscheid te maken in de gegenereerde omzet naar bijvoorbeeld expeditieactiviteiten en ketenoptimalisatie, maar vooral omdat veel bedrijven de activiteit ketenoptimalisatie niet als dusdanig beschouwen, maar deze activiteiten scharen onder expeditieactiviteiten. De omzet uit zowel de variabele ketenregie (optimalisatie) als de omzet uit expediteursactiviteiten worden tot de etage 'ketenregie' gerekend, zodat de omzet wel degelijk onder de juiste noemer wordt waargenomen.

De post supportactiviteiten is bepaald aan de hand van de kosten die logistieke dienstverleners hebben gemaakt aan zaken als IT, marketing, leasing, bancaire zaken en dergelijke zoals in 4.4.2 is weergegeven. De omzet van de post supportactiviteiten is niet direct te onttrekken uit onder meer de sector zakelijke dienstverlening (adviesbureaus e.d.) vanwege het feit dat deze vragenlijsten geen specificatie kennen naar verleende diensten per sector of branche.

2.2 Resultaten logistieke activiteiten sectorhuis

Het sectorhuis

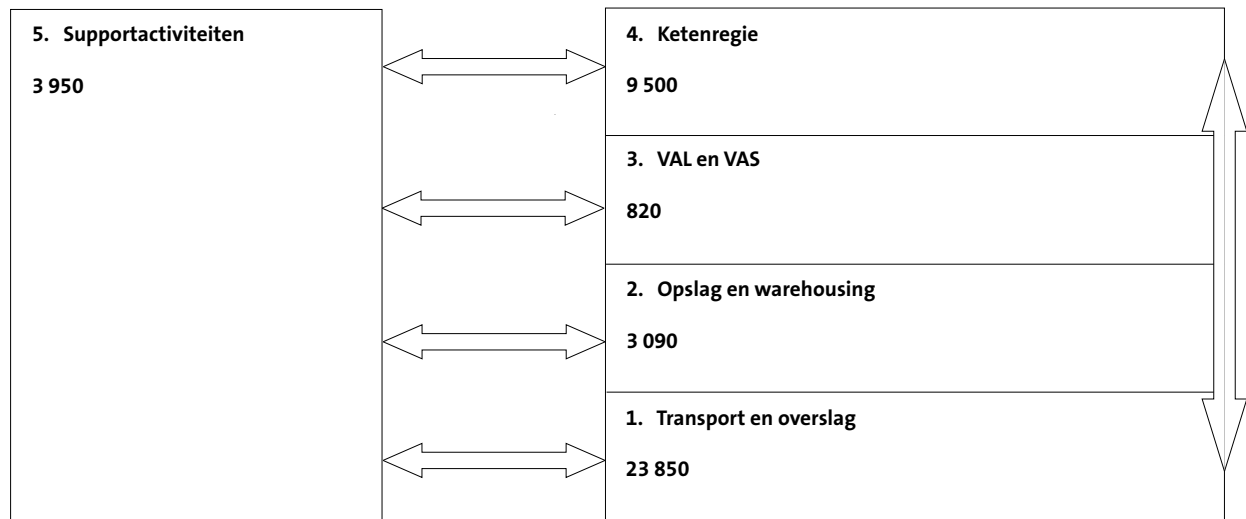
Een belangrijk beleidsdoel van I en M is het meten of het rendement en daarmee het aandeel van de hoogwaardige diensten VAL/VAS en ketenregie binnen de logistieke dienstverlening de komende jaren toeneemt, alsook de supportdiensten. Het CBS biedt dit inzicht door per logistieke activiteit uit het sectorhuis (zie 1.1.1) de omzetcijfers per jaar vanaf 2009 te bepalen aan de hand van de omzetgegevens afkomstig van de bedrijven binnen de sector vervoer en opslag, die zich ophouden met de relevante logistieke activiteiten.

De resultaten van de zeven subbranches, die binnen de transportsector een belangrijke rol spelen op de markt voor de logistieke dienstverlening, vormen samen de etages in het sectorhuis, zoals in 2.2.1 weergegeven. Zoals blijkt uit de afbakening (paragraaf 2.1), ontbreken deze gegevens voor andere subbranches, waarbij de logistieke activiteiten uit het sectorhuis ook tot het takenpakket behoren, zoals de opslag en distributie van goederen in de SBI groothandel. De onderstaande resultaten geven daarom alleen inzicht in de omzetverdeling naar logistieke activiteit voor de zeven subbranches.

In 2.2.1 is ook de totale omzet van de supportactiviteiten opgenomen. De post supportactiviteiten is bepaald aan de hand van de kosten die bedrijven hebben opgegeven zoals is weergegeven in 4.4.2.

Uit het onderzoek bleek dat in 2009, met bijna 24 miljard euro, veruit de meeste omzet is behaald binnen de logistieke activiteit fysiek transport en overslag. Dit is in lijn met de plaats van Nederland op de wereldmarkt. Nederland importeert en exporteert een grote hoeveelheid aan goederen en het is door zijn centrale ligging in Europa een gewilde vestigingsplaats voor (Europese) distributiecentra. De zeehavens van Rotterdam en Amsterdam, de luchthaven Schiphol en de goede achterlandverbindingen dragen hier aan bij. Nederland wordt dan ook vaak 'Nederland handelsland' en 'Gateway to Europe' genoemd. Via verschillende modaliteiten zoals wegvervoer, binnenvaart en spoorvervoer worden goederen naar het achterland getransporteerd. Van deze modaliteiten is het goederenwegvervoer met 62 procent de

2.2.1 Sectorhuis



Bron: CBS.

grootste bijdrager aan fysiek transport en overslag. De bijdrage van de subbranches binnenvaart, goederenspoorvervoer⁴⁾, lokale post en koeriers⁵⁾ en laden, lossen en overslag, waarvan de kerntaken ook binnen de etage fysiek transport en overslag vallen, is beduidend lager.

Op basis van de bepaalde omzet volgt ketenregie op een tweede plaats met bijna 9,5 miljard euro. Hieruit blijkt de importantie van ketenregie binnen de logistieke dienstverlening. Een groot aantal bedrijven maakt gebruik van de diensten van expediteurs en cargadoors met het oog op meer efficiency en kostenbesparingen. Het toepassen van ketenregie of supply chain management kan goederenstromen en bedrijfsprocessen tussen handelspartners stroomlijnen en ze daarmee efficiënter maken. Hiermee kunnen op verschillende terreinen, zoals op het inkoopproces en in overheadkosten, kostenbesparingen worden gerealiseerd. Met betrekking tot omzet profiteren hier de bedrijven in de subbranche tussenpersonen vrachtvervoer, die ketenregie als kerntaak hebben, juist van. Ongeveer 95 procent van de omzet uit ketenregie is gegenereerd door tussenpersonen in het vrachtvervoer. Goederenwegvervoerders gaven te kennen bijna 300 miljoen euro aan omzet te genereren uit ketenregieactiviteiten, meer dan de gezamenlijke omzet uit ketenregieactiviteiten van de overige subbranches. Zoals eerder aangegeven hebben slechts enkele bedrijven aangegeven omzet uit ketenoptimalisatie te halen, omdat deze activiteit voornamelijk wordt gezien als expeditieactiviteit. Het is daarom niet mogelijk om een betrouwbaar onderscheid te maken tussen de twee ketenregieactiviteiten 'optimalisatie van de keten' en 'expeditie'.

De etage 'warehousing/opslag' levert een omzet van 3 miljard euro. Het grootste deel van deze omzet, ongeveer 62 procent, is behaald door de subbranche opslag. Hieruit blijkt dat bedrijven die opslag niet als kerntaak hebben, toch gezamenlijk goed zijn voor 38 procent van de gegenereerde omzet aan warehousing/opslag. Voornamelijk bij tussenpersonen vrachtvervoer, goederenwegvervoerders en laad-, los- en overslagbedrijven blijken warehousing en opslag van goederen een belangrijke activiteit naast de hoofdactiviteit te zijn. De tussenpersonen vrachtvervoer hebben aangegeven voor bijna 600 miljoen euro

⁴⁾ Het omzetcijfer voor goederenspoorvervoer, dat in zijn geheel valt binnen fysiek transport en overslag, is gebaseerd op de totale omzet voor vervoer over spoor minus de omzet van het passagiersvervoer.

⁵⁾ Absolute cijfers over de subbranches lokale post en koeriers en spoorvervoer worden niet gepubliceerd. De reden hiervoor is dat deze cijfers onder geheimhouding vallen.

aan warehousing/opslag om te zetten. Bij goederenwegvervoerders was dit ruim 400 miljoen euro en bij laad-, los- en overslagbedrijven ongeveer 160 miljoen euro.

De etage VAL/VAS levert een totaalomzet op van ruim 800 miljoen euro. Het lijkt erop dat VAL/VAS een activiteit is die veelal 'erbij' wordt gedaan om zodoende een breder pakket aan diensten te kunnen aanbieden. Het komt voornamelijk voor bij goederenwegvervoerders, opslagbedrijven en tussenpersonen vrachtvervoer. Waarbij de opslagbedrijven goed zijn voor bijna 40 procent van de totale omzet die met deze logistieke activiteit is gegenereerd. Voor tussenpersonen vrachtvervoer en goederenwegvervoer zijn deze percentages respectievelijk 37 en 20 procent.

De post supportactiviteiten is bepaald aan de hand van de kosten die logistieke dienstverleners hebben opgegeven zoals in 4.4.2 is weergegeven. Dit betrof een bedrag van bijna 4 miljard euro aan supportactiviteiten of supportdiensten die door de bedrijven binnen de vijf relevante subbranches van de logistieke dienstverlening zijn besteed aan zaken als IT, marketing, leasing, bancaire zaken en dergelijke. Voornamelijk het goederenwegvervoer vraagt hier een grote bijdrage van met 58 procent van het totaal. De tussenpersonen vrachtvervoer staan met 17 procent van het totaal op een tweede plaats.

Het is voor de bepaling van de supportactiviteiten niet mogelijk geweest om de informatie te onttrekken aan bijvoorbeeld de sector zakelijke dienstverlening, omdat de vragenlijsten geen specificatie kennen naar verleende diensten per sector of branche. De post van 4 miljard aan supportactiviteiten kan dus niet worden gezien als het bedrag aan supportactiviteiten geldend voor de gehele Nederlandse economie maar enkel voor de monitor logistiek gedefinieerde logistieke dienstverlening.

Uit het bovenstaande blijkt dat logistieke activiteiten niet alleen worden uitgevoerd door bedrijven die de betreffende activiteit als kerntaak hebben maar dat veel bedrijven een pakket aan logistieke diensten aanbieden. Met name warehousing/opslag blijkt ook veelvuldig bij andere bedrijven dan opslagbedrijven plaats te vinden. De omzet uit ketenregie komt voor 95 procent voor rekening van de tussenpersonen vrachtvervoer. Binnen de overige subbranches vinden er ook volop ketenregieactiviteiten plaats, maar hier heeft het een andere plaats binnen de organisatie. VAL/VAS zit duidelijk verspreid over meerdere subbranches. Omzet uit fysiek transport en overslag wordt vooral door bedrijven gegenereerd die dit als kerntaak hebben, maar toch zijn de tussenpersonen vrachtvervoer en de opslagbedrijven samen goed voor 7 procent van de totale omzet aan fysiek transport en overslag.

2.3 Kwalitatieve en kwantitatieve analyse logistieke dienstverlening

Deze paragraaf beschrijft, na een korte algemene inleiding, de omzetontwikkelingen per subbranche in de logistieke dienstverlening over de jaren 2009 en 2010. De bron hiervoor is de kwartaalomzetstatistiek vervoer en opslag. Dit betreft ontwikkelingen over de totale omzet en niet over de omzet uitgesplitst in logistieke activiteiten. Daarom is vulling van het sectorhuis 2010 op basis van deze gegevens niet mogelijk. De informatie wordt aangevuld met gegevens over onder andere de ontwikkeling in het aantal werkzame personen en aantal bedrijven per subbranche.

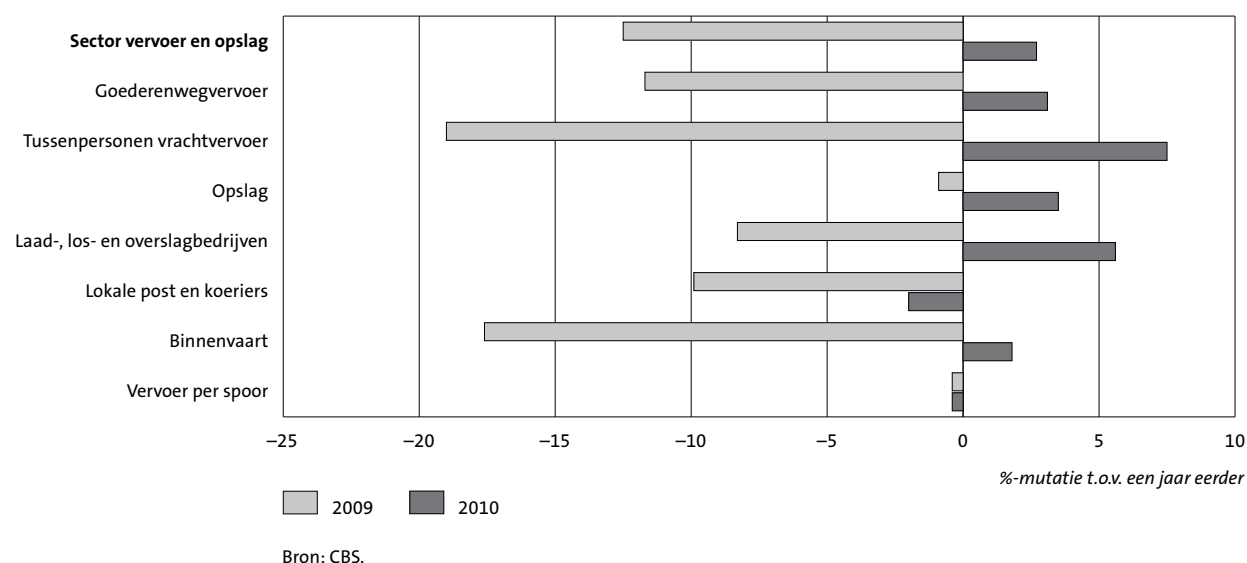
Deze informatie biedt meer zicht op de ontwikkelingen binnen de logistieke dienstverlening en geeft mogelijk inzicht in de resultaten van de rapportage van 2010.

Inleiding

Zowel binnen de gehele sector vervoer en opslag als binnen alle zeven 'logistieke subbranches' was sprake van een omzetsdaling in 2009, variërend van een daling van 1 procent voor de opslagbedrijven tot 19 procent voor de tussenpersonen in het vrachtvervoer. In 2010 steeg bij de meeste 'logistieke subbranches' de omzet weer, vaak zelfs sterker dan het sectorgemiddelde. Uitzondering hierop vormen de lokale post en koeriersbedrijven, waar ook in 2010 nog sprake was van een (lichte) omzetsdaling en de binnenvaart en het vervoer per spoor waar respectievelijk sprake was van een lichte stijging en geen ontwikkeling.

In de volgende onderdelen worden de omzetontwikkelingen per 'logistieke subbranche' nader verklaard, aangevuld met informatie over het aantal werkzame personen en bedrijven.

2.3.1 Omzetontwikkeling sector vervoer en opslag en logistieke subbranches



Goederenvervoer over de weg

Het goederenwegvervoer is met een totale omzet van bijna 17,5 miljard euro de grootste subbranche binnen de transportsector. In 2009 waren 8 590 bedrijven actief, met in totaal 139 duizend werkzame personen.

De omzet van het goederenwegvervoer daalde in 2009 met bijna 12 procent. Belangrijke oorzaak van deze daling is de afgenomen bedrijvigheid in de industrie en internationale handel. Het afgenomen aantal opdrachten in de bouwsector en de daarmee samenhangende vraag naar bouwmaterialen heeft hierin ook een rol gespeeld, omdat ongeveer een kwart van het vervoerde gewicht binnen het goederenwegvervoer het vervoer van bouwmaterialen betreft.

De omzet in het goederenwegvervoer steeg in 2010 met ruim 3 procent. Een hoger vrachtaanbod door de toegenomen bedrijvigheid in de groothandel en industrie en de fors gestegen export zorgden voor deze lichte stijging. Het niveau van de totale omzet in 2010 ligt echter nog altijd 9 procent lager dan vóór de crisis, in 2008. De omzetontwikkeling voor de subbranche wordt dan ook gedrukt door de achtergebleven vraag naar het vervoer van bouwmaterialen in 2010, maar ook door de aanhoudende lage vrachttarieven en door overcapaciteit.

Tussenpersonen vrachtvervoer

Na het goederenwegvervoer is de subbranche tussenpersonen vrachtvervoer de grootste in de logistieke dienstverlening met een omzet van ruim 11,5 miljard euro in 2009. Er waren in 2009 bijna 49 duizend personen werkzaam in deze subbranche, die bestaat uit onder andere expediteurs, cargadoors en bevrachters.

De omzet daalde in 2009 met 19 procent ten opzichte van het jaar ervoor. De grote afhankelijkheid van de tussenpersonen in het vrachtvervoer van andere branches heeft hierin een grote rol gespeeld. Zo wordt bijvoorbeeld in de luchtvrachtsector en de binnenvaart een groot deel van de lading via expediteurs vervoerd. Doordat volumes krompen in deze branches waren kostenbesparingen noodzakelijk. Onder andere de tussenpersonen vrachtvervoer werden hiervan het slachtoffer met als gevolg ook hier een kleiner volume.

Echter, door de toenemende complexiteit van vervoerstromen wordt de rol van de tussenpersonen vrachtvervoer steeds belangrijker, wat de vooruitzichten voor deze subbranche gunstig maakt. Het herstel is al terug te zien in de cijfers van 2010. In het eerste kwartaal werd een nog een omzetverlies van ruim 1 procent geleden ten opzichte van dezelfde periode een jaar eerder. In de kwartalen erna was er sprake van ruime groeicijfers, waardoor de groei over 2010 uitkwam op ruim 7 procent. Onder meer de sterk gegroeide import en export en de daarmee samenhangende grotere vrachtvolumes zorgden voor deze groeicijfers die het sterkst waren bij de expediteurs die zich ophouden met zeevaart en luchtvaart. Het omzetniveau lag in 2010 niettemin nog altijd bijna 13 procent lager dan in 2008.

Ondanks de crisis viel de afname in het aantal bedrijven in de subbranche in 2009 mee. In 2009 waren 2 445 bedrijven actief als tussenpersonen in het vrachtvervoer. In 2010 lag het aantal bedrijven op 2 440.

Opslag

In 2009 waren er 24 duizend personen werkzaam in de subbranche opslag, die goed was voor een totale omzet van bijna 4 miljard euro. Het totale aantal ondernemingen daalde in 2009 met minder dan 2 procent van 640 naar 630.

Het omzetniveau lag in 2009 bijna 1 procent lager dan het jaar ervoor. In vergelijking met andere subbranches in de logistieke dienstverlening is de omzetzijging voor de opslag beperkt gebleven. Een belangrijke reden hiervoor is dat door de plotselinge wereldwijd afgenomen vraag naar goederen voorraden ontstonden die opgeslagen moesten worden. Daarnaast was er in 2009 een sterke afname in de grondstofprijzen. Handelaren hebben grote voorraden grondstoffen opgeslagen met als doel om deze in betere tijden met winst te verkopen. Desondanks was sprake van een lichte omzetzijging als gevolg van onder andere de overcapaciteit op de opslagmarkt, die is ontstaan door investeringen in nieuwe opslag- en distributiecentra in de jaren ervoor.

In 2010 steeg de omzet van opslagbedrijven met ruim drie procent. Door de forse toename van de import en export in 2010 steeg ook de vraag naar opslagcapaciteit. Bovendien stegen de tarieven in 2010 licht. Daardoor hebben opslagbedrijven zich goed kunnen herstellen van de lichte terugval in 2009.

Laad-, los- en overslagactiviteiten

De totale omzet van de laad-, los- en overslagbedrijven is bijna 3 miljard euro. In 2009 waren er 375 bedrijven actief, met in totaal ruim 13 duizend werkzame personen.

In 2009 had de subbranche te maken met een omzetsdaling van ruim 8 procent. Dit kwam onder meer door een sterke daling in de goederenoverslag in de Rotterdamse en Amsterdamse havens, vooral in de eerste helft van 2009. Wel pakte Rotterdam marktaandeel terug ten opzichte van onder andere Hamburg en Antwerpen, die met een nog grotere daling in de volumecijfers te maken hadden.

In 2010 steeg de omzet van de laad-, los- en overslagbedrijven met bijna 6 procent, vooral door grotere volumes. Zo nam in 2010 de overslag in de Rotterdamse haven en Schiphol toe met meer dan 10 procent, als gevolg van de opgeleefde wereldhandel, in het bijzonder met China en Duitsland.

Lokale post en koeriers

In 2009 waren er 26 duizend personen werkzaam bij de lokale post- en koeriersbedrijven. De omzet⁶⁾ daalde in 2009 met ongeveer 10 procent. Dit was vrijwel geheel toe te schrijven aan een kleiner volume door afgenomen bedrijvigheid.

Ook in 2010 was er sprake van een omzetsdaling. Ondanks dat de prijzen van koeriersdiensten in 2010 met bijna 2 procent stegen, daalde de omzet van de subbranche met bijna 2 procent. De oorzaak hiervoor ligt in de grote krimp van het volume van koeriersdiensten in de eerste helft van 2010.

Primo 2008 waren er 3 050 koeriersbedrijven. Een jaar later was dit aantal met ruim 400 toegenomen tot 3 475 bedrijven en in 2010 steeg dit aantal tot 3 655 bedrijven. Deze stijgingen komen vooral door de sterke toename van het aantal eenmansbedrijven. Het aantal bedrijven in laatstgenoemde categorie nam in een periode van twee jaar met bijna 500 bedrijven toe tot een aantal van 2 605 in 2010.

Binnenvaart

Binnen de binnenvaart waren in 2009 bijna 18 duizend personen werkzaam, die samen een omzet behaalden van ruim 2 miljard euro. De binnenvaart heeft in 2009 zwaar te lijden gehad van de crisis met een omzetsdaling van 20 procent. De belangrijkste oorzaken voor deze daling zijn sterk gedaalde vrachtvolumes en prijzen.

Vanaf het vierde kwartaal in 2009 liep de omzetsdaling sterk terug. Dit kwam onder meer door de lage waterstanden in dat kwartaal, waardoor er meer schepen nodig waren om goederen te vervoeren. Hierdoor stegen de vrachtprijzen.

In 2010 had de binnenvaart alleen in het eerste kwartaal nog te maken met een terugloop in de omzet. De kwartalen daarna laten een positieve ontwikkeling zien wat resulteerde in een omzetstijging van bijna 2 procent in 2010. In het laatste kwartaal van 2010 viel de omzetstijging met nog geen 1 procent in verhouding tot de voorgaande twee kwartalen laag uit als gevolg van het winterse weer in december en het uitblijven van een laag waterpeil in de Rijn, wat eind 2009 nog zorgde voor een prijsstijging.

De totale omzetgroei in 2010 bleef ondanks het stijgende vrachtaanbod beperkt door de maar langzaam aantrekkende vrachttarieven, als gevolg van de steeds verder groeiende scheepsvloot. Daarnaast hadden de in 2010 sterk gestegen brandstofprijzen nadelige gevolgen voor de exploitatiekosten van de branche. Ondanks de zware omzetsdalingen in 2009, is het aantal bedrijven licht gestegen van 3 695 bedrijven in

⁶⁾ Absolute cijfers over de subbranche lokale post en koeriers worden niet gepubliceerd. De reden hiervoor is dat deze cijfers onder geheimhouding vallen.

2009 naar 3 720 bedrijven in 2010. Een stijging van bijna 3 procent in het aantal eenmanszaken in de vrachtaart was de belangrijkste oorzaak voor deze toename.

Vervoer per spoor

De subbranche vervoer per spoor omvat zowel het passagiers- als goederenvervoer over het spoor en is met 15 binnen Nederland actieve ondernemingen klein. De economische crisis had weinig invloed op de omzetcijfers van het spoorvervoer. In 2009 daalde de totale omzet met bijna een half procent. Dat dit niet meer is, komt vooral door het passagiersvervoer per spoor, waar sprake was van een omzetsijging door het toegenomen aantal treinreizigers. Het goederenspoorvervoer had echter in 2009 te maken met een kleiner volume, wat de omzetgroei binnen het goederenspoorvervoer negatief beïnvloedde. Door het grote aandeel van het passagiersvervoer in de totaalomzet van de gehele subbranche bleef de daling beperkt.

In 2010 daalde de totale omzet⁷⁾ van het spoorvervoer met bijna een half procent. Dit kwam onder meer door een zeer beperkte stijging in het aantal reizigerskilometers. Ook de forse volumegroei in het goederenvervoer heeft niet voor een omzetgroei kunnen zorgen. De oorzaak lag vooral in de achtergebleven vrachttarieven.

Voor het sectorhuis is alleen de omzet van het goederenvervoer per spoor gebruikt, die is bepaald als de totale omzet uit het vervoer per spoor minus de omzet uit het passagiersvervoer per spoor.

⁷⁾ Absolute cijfers over de subbranches lokale post en koeriers en spoorvervoer worden niet gepubliceerd. De reden hiervoor is dat deze cijfers onder geheimhouding vallen.

3 De sector vervoer en opslag

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de omzetcijfers en omzetontwikkelingen van de gehele sector vervoer en opslag. De cijfers in dit hoofdstuk zijn aangevuld met achtergrondinformatie per branche, waaronder het aantal werkzame personen, aantal bedrijven en aantal faillissementen. Tevens is er aan de hand van uitkomsten van de kwartaalomzetstatistiek voor de sector vervoer en opslag vooruitgeblekt op de omzetontwikkelingen⁸⁾ voor het jaar 2010. Gestart wordt met het beeld van de internationale handel. Ontwikkelingen hierbinnen zijn namelijk medebepalend voor de omzetontwikkelingen binnen de transportsector.

De sector vervoer en opslag bestaat uit een vijftal branches zoals het CBS die waarneemt, te weten:

- Vervoer over land;
- Vervoer over water;
- Vervoer door de lucht;
- Opslag, dienstverlening voor vervoer;
- Post en koeriers.

3.1 Internationale handel

Door de recessie is de internationale handel in goederen in 2009 sterk in waarde afgenomen. Ten opzichte van een jaar eerder was de waarde van de invoer met ruim 18 procent afgenomen tot een totaalwaarde van 274 miljard euro. De waarde van de uitvoer nam met bijna 17 procent af tot 309 miljard euro. Al vanaf het vierde kwartaal van 2008 was er sprake van krimp. Deze duurde tot het eerste kwartaal van 2010, toen de waarde van zowel de in- als uitvoer sterk omhoog schoot met bijna 15 procent ten opzichte van hetzelfde kwartaal het jaar daarvoor.

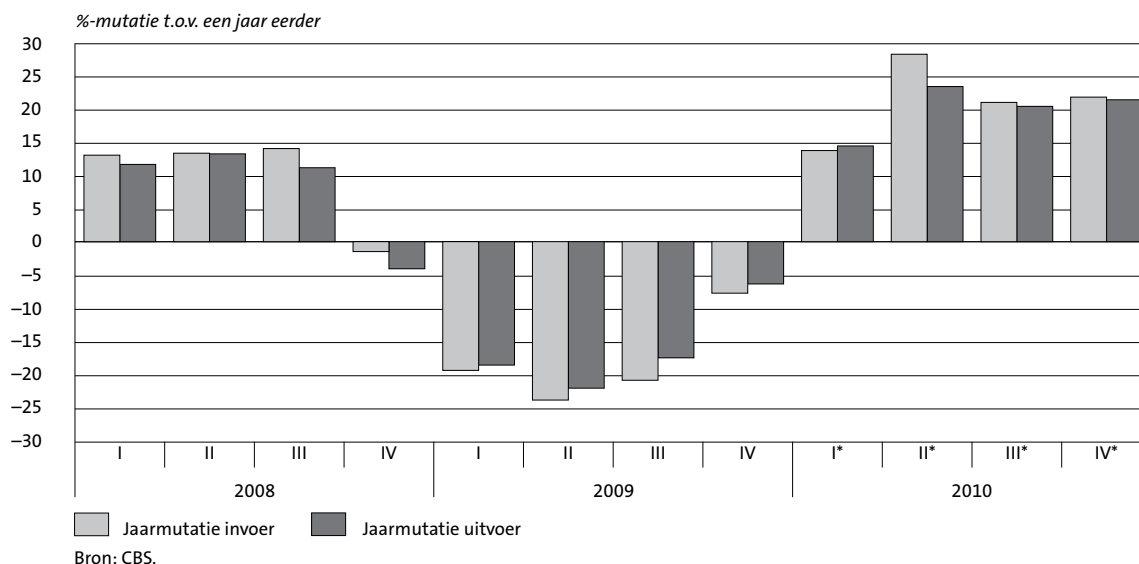
De grootste absolute exportdaling vond plaats bij de goederengroep machines en vervoermaterieel, bovendien de grootste goederengroep in de uitvoer met een aandeel van 29 procent in 2009. Er werd voor 19 miljard euro minder van deze goederen uitgevoerd, 18 procent minder dan in 2008. De relatieve daling was met bijna 33 procent het grootst bij de goederengroep minerale brandstoffen, smeermiddelen en soortelijke producten. De totale uitvoerwaarde van deze groep daalde van 57 miljard euro naar ruim 38 miljard euro.

Ook de invoerwaarde is het sterkst gedaald bij de twee laatstgenoemde goederengroepen. Voor machines en vervoermaterieel en minerale brandstoffen, smeermiddelen en soortelijke producten daalde de waarde van de invoer met respectievelijk 19 en 18 miljard euro.

⁸⁾ Dit betreft ontwikkelingen van de totale netto omzet van alle activiteiten.

De sterk gedaalde olieprijs was een belangrijke oorzaak voor de fors lagere waarde van zowel de import als de export, evenals de afgenomen vraag naar goederen.

3.1.1 Internationale handel, waarde in- en uitvoer, 2008–2010



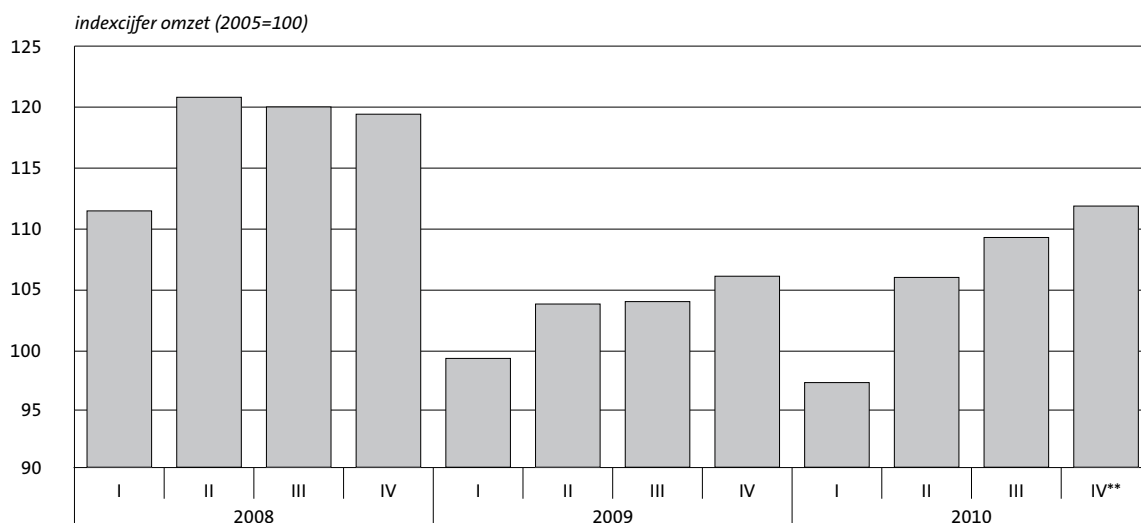
In 2010 stegen de in- en uitvoerwaarden weer. De stijgingen waren dusdanig groot dat de totale waarde van de invoer weer bijna op het niveau van 2008 zat en de totale uitvoerwaarde in 2010 het niveau van 2008 zelfs oversteeg. Voornamelijk de goederengroepen die tijdens de crisis het meeste aan waarde terugliepen, te weten machines en vervoermaterieel en minerale brandstoffen, smeermiddelen e.d. producten, behoorden in 2010 tot de sterkste stijgers.

De sterk toegenomen export in 2010 heeft ook het herstel in de transportsector ingeleid. Vooral het economisch herstel van Duitsland, de belangrijkste handelspartner van Nederland en goed voor bijna een kwart van de totale uitvoerwaarde, zorgde voor een toename in de vraag naar de diensten van transportbedrijven en logistieke dienstverleners.

3.2 Omzet transportsector

De omzet van de gehele transportsector daalde in 2009 met bijna 13 procent als gevolg van de economische crisis die in het laatste kwartaal van 2008 begon. Hierdoor nam de vraag naar de diensten van vervoerbedrijven sterk af. Na een periode van vijf opeenvolgende kwartalen met een omzetafname ten opzichte van dezelfde perioden een jaar eerder, nam de omzet in het tweede kwartaal van 2010 met 2 procent toe.

3.2.1 Vervoer en opslag; indices

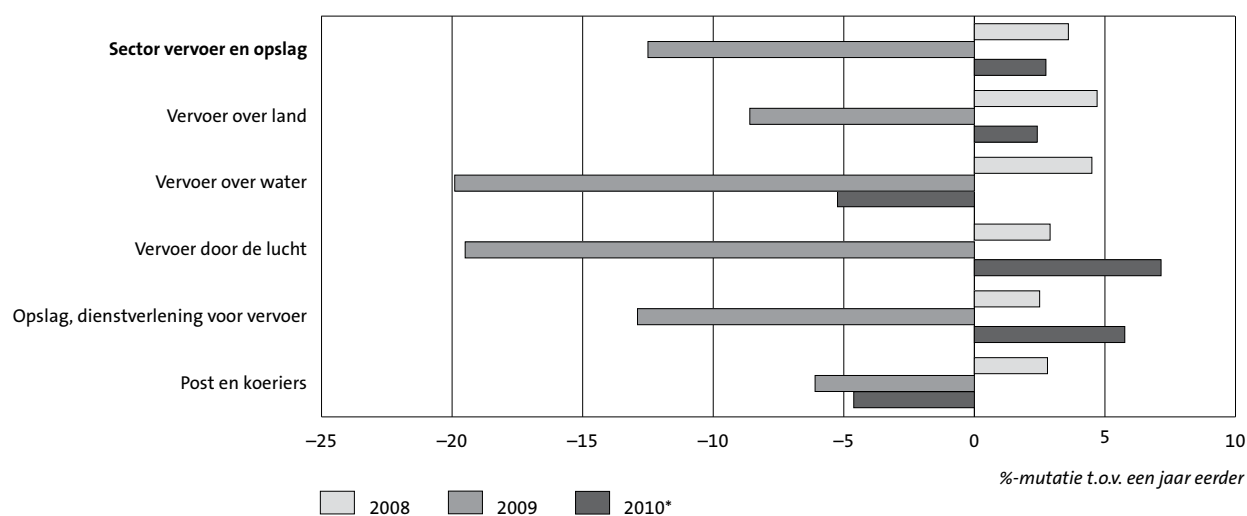


Bron: CBS.

Echter, uit 3.2.1 blijkt ook dat, ondanks de positieve ontwikkelingen in 2010, het niveau van voor de crisis nog lang niet is bereikt.

Alle branches hadden in 2009 te kampen met zware omzetsdalingen, variërend van ruim 6 procent voor de post- en koeriersbedrijven tot bijna 20 procent binnen de branche vervoer over water, zoals blijkt uit 3.2.2. Binnen drie branches steeg de omzet in 2010 weer. Alleen binnen de branches vervoer over water en post en koeriers nam in 2010 de omzet nog verder af. In de volgende onderdelen zijn per branche de (omzet)ontwikkelingen op een rij gezet.

3.2.2 Omzetontwikkelingen branches sector vervoer en opslag



Bron: CBS.

Omzet branche vervoer over land

De branche vervoer over land omvat zowel goederen- als personenvervoer over de weg en het spoor, maar ook vervoer via pijpleidingen. Hieronder vallen onder meer het spoorvervoer, verhuizers, openbaar vervoer, touringcar- en taxibedrijven. De grootste subbranche binnen de branche vervoer over land is het goederenwegvervoer.

De omzet van de branche vervoer over land daalde in 2009 met bijna 9 procent. Dit werd grotendeels veroorzaakt door de omzetsdaling van bijna 12 procent van de subbranche goederenwegvervoer. De belangrijke oorzaak van deze daling is de afgenomen bedrijvigheid in de industrie en internationale handel. Een andere daler was het spoorvervoer, hoewel deze daling beperkt bleef tot ongeveer een procent.

Vanaf het tweede kwartaal van 2010 steeg de omzet weer ten opzichte van dezelfde periode een jaar eerder. Door de zeer sterke omzetgroei in het vierde kwartaal is de omzet voor het vervoer over land in 2010 met ruim 2 procent toegenomen. Ondanks deze stijging lag de totale omzet van de branche echter nog ongeveer 6 procent onder het niveau van 2008.

De omzet in het goederenwegvervoer steeg in 2010 met ruim 3 procent. Dit kwam door het hogere vrachtaanbod als gevolg van de toegenomen bedrijvigheid in de industrie en de fors gestegen export. De achtergebleven vraag naar het vervoer van bouwmaterialen in 2010 drukte echter de omzetgroei voor de gehele subbranche. Ook de aanhoudende lage vrachttarieven beperkten de omzetstijging in 2010. De omzet van het spoorvervoer daalde in 2010 met bijna een half procent.

Omzet branche vervoer over water

De branche vervoer over water omvat de subbranches zee- en kustvaart (hierna aangeduid als zeevaart) en binnenvaart. In 2009 werd ongeveer een kwart van de totale brancheomzet gegenereerd door de binnenvaart en drie kwart door de zeevaart. Het grootste deel van de omzet in de zee- en binnenvaart wordt behaald door de vracht- en tankvaart. De branche omvat ook passagiersvaart, veerdiensten en sleepvaart.

De zee- en binnenvaart hebben een cyclisch karakter, wat betekent dat de branche gevoelig is voor conjunctuurschommelingen. De komst van de recessie vertaalde zich dan ook direct in een grote omzetsdaling in 2009 van ongeveer 20 procent. De omzetsdaling was het gevolg van sterk gekrompen vrachtvolumes en gedaalde prijzen. Hoewel de omzet in 2010 nog met ruim 5 procent verder daalde was deze daling aanzienlijk kleiner dan in 2009. Al met al is sinds het begin van de crisis de omzet van de branche vervoer over water met ongeveer een kwart gedaald.

Binnenvaart

In 2009 daalde de omzet in de binnenvaart door afgenomen bedrijvigheid en onder druk staande prijzen met bijna 18 procent. In 2010 steeg de omzet met een kleine 2 procent door grotere volumes. De totale omzetgroei in 2010 bleef beperkt door de slechts langzaam aantrekkende prijzen. Er is vóór de crisis fors geïnvesteerd in nieuwe schepen en daarnaast zijn oude schepen in de vaart gebleven.

Zeevaart

De omzet van de zeevaart daalde in 2009 met 21 procent als gevolg van krimpende volumes en dalende prijzen. In 2010 daalde de omzet nog met 8 procent. De volumes groeiden in 2010, de prijzen waren hoger. Het omzetniveau wordt de laatste jaren mede beïnvloed door een herstructureringsoperatie van een

grote reder. Hierbij zijn een aantal bedrijfsonderdelen, die vanuit Nederland werden geleid, afgeslankt. Een deel van de activiteiten is verhuisd naar het buitenland. Dit heeft grote gevolgen gehad voor de totale omzet van de zeevaart in Nederland.

Omzet branche vervoer door de lucht

De branche vervoer door de lucht omvat passagiers- en vrachtvervoer door de lucht en de hieraan gerelateerde charterdiensten. Net als de branche vervoer over water is de luchtvaartbranche zeer cyclisch en daarom zeer gevoelig voor conjunctuurschommelingen. Ook hier zorgde de recessie voor een grote omzetsdaling in 2009 van ongeveer 20 procent.

Bij het vervoer door de lucht is voornamelijk het sterk gedaalde aantal passagiers de oorzaak van de omzetsdaling. Het aantal passagiers dat reisde via de Nederlandse luchthavens daalde met bijna 8 procent ten opzichte van het jaar er voor. Ook de forse daling in het totale vrachtvervoer droeg bij aan de sterke omzetsdaling binnen het vervoer door de lucht.

Bij de luchtvaartbedrijven was er in alle kwartalen van 2010 sprake van omzetgroei ten opzichte van dezelfde kwartalen een jaar eerder. De omzet steeg in dit jaar met ruim 7 procent als gevolg van een toename in zowel het vracht- als het passagiersvervoer.

Omzet branche opslag, dienstverlening voor vervoer

De branche opslag, dienstverlening voor vervoer is qua omzet de grootste branche binnen de bedrijfstak vervoer en opslag. Het omvat opslagbedrijven en bedrijven die laad-, los- en overslagactiviteiten uitvoeren, evenals bedrijven die dienstverlenende activiteiten uitvoeren voor het vervoer over land, water of door de lucht, zoals transportbegeleiders en transportverhuurbedrijven. Het grootste deel van de omzet in deze branche wordt gegenereerd door de tussenpersonen vrachtvervoer waaronder de expediteursbedrijven.

De totale brancheomzet daalde in 2009 met ongeveer 13 procent. Deze daling werd voornamelijk veroorzaakt door een sterke omzetsdaling van 19 procent bij de tussenpersonen vrachtvervoer. De oorzaak ligt in de fors kleinere volumes bij andere (sub)branches waar de tussenpersonen vrachtvervoer sterk van afhankelijk zijn, zoals de binnenvaart en de luchtvaart.

Ook de subbranches dienstverlening voor vervoer over water en laad-, los- en overslagbedrijven hadden een slecht jaar met omzetsdalingen van respectievelijk 10 en ruim 8 procent.

In 2010 steeg de omzet met bijna 6 procent. Het waren voornamelijk de subbranches die in 2009 het hardst door de crisis zijn getroffen, die voor deze opleving hebben gezorgd. De omzet van zowel de tussenpersonen vrachtvervoer, dienstverleners voor vervoer over water als van de laad-, los- en overslagbedrijven steeg in 2010 met meer dan 5 procent. De laatste subbranche profiteerde vooral van de sterke exportgroei in 2010 (zie paragraaf 3.1). Als gevolg van de toegenomen export nam het overslagvolume sterk toe in onder andere de Rotterdamse haven.

Omzet branche post en koeriers

De branche post en koeriers bestaat uit bedrijven die zowel nationale als lokale post- en koeriersdiensten leveren, zoals bestel-, bezorg- en afhaaldiensten.

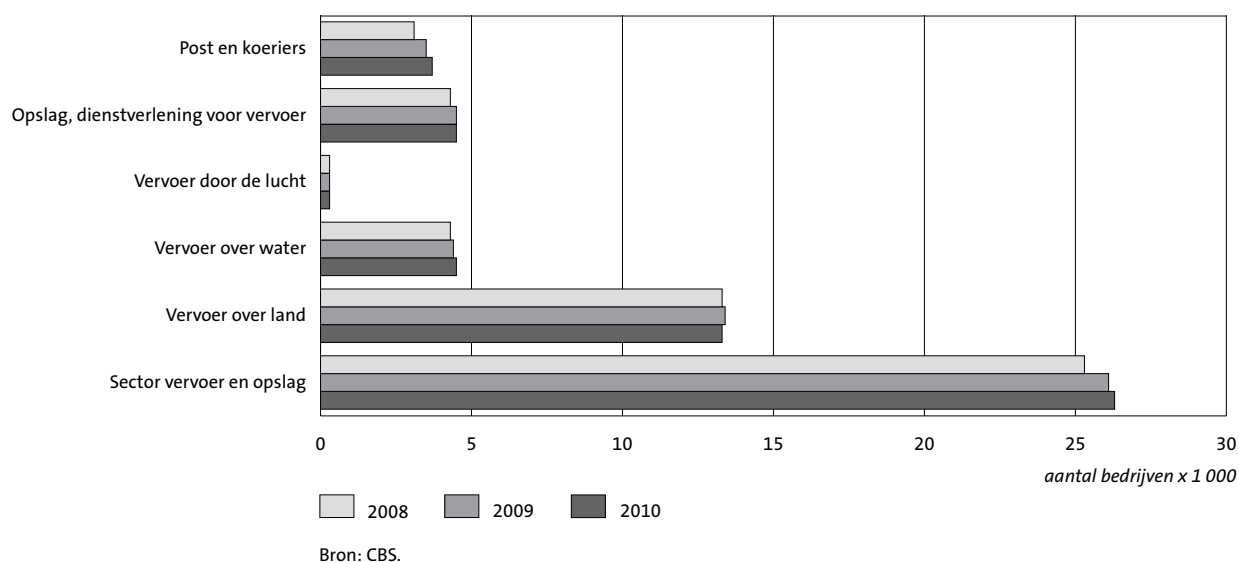
Ook deze branche heeft te lijden gehad van de recessie. In 2009 daalde de omzet met 6 procent, wat bijna geheel was toe te schrijven aan een volumekrimp door de afgenomen bedrijvigheid. De afname in bedrijvigheid bij de koeriersbedrijven zorgde voor de omzetsdaling. De omzet van de koeriers daalde in 2009 met bijna 10 procent. De omzet van de postmarkt daalde minder omdat het volume minder kromp.

Ook in 2010 was er sprake van een omzetsdaling. De brancheomzet daalde met bijna 5 procent. De omzet van de postmarkt liep terug als gevolg van een kleiner aanbod van post. De koeriers sloten 2010 af met een omzetgroei van ruim 2 procent in vierde kwartaal. Over heel 2010 daalde de omzet nog met ongeveer twee procent. Vooral de gestegen prijzen zorgden ervoor dat de omzet van koeriersbedrijven in de loop van 2010 weer toenam.

3.3 Aantal bedrijven

In 2009 telde de transportsector 26 145 bedrijven, ruim 800 bedrijven meer dan in 2008. In 2010 steeg het aantal bedrijven tot 26 300. Ondanks de crisis is het aantal ondernemingen voor de gehele sector vervoer en opslag toegenomen (3.3.1).

3.3.1 Aantal bedrijven transportsector, 2008–2010



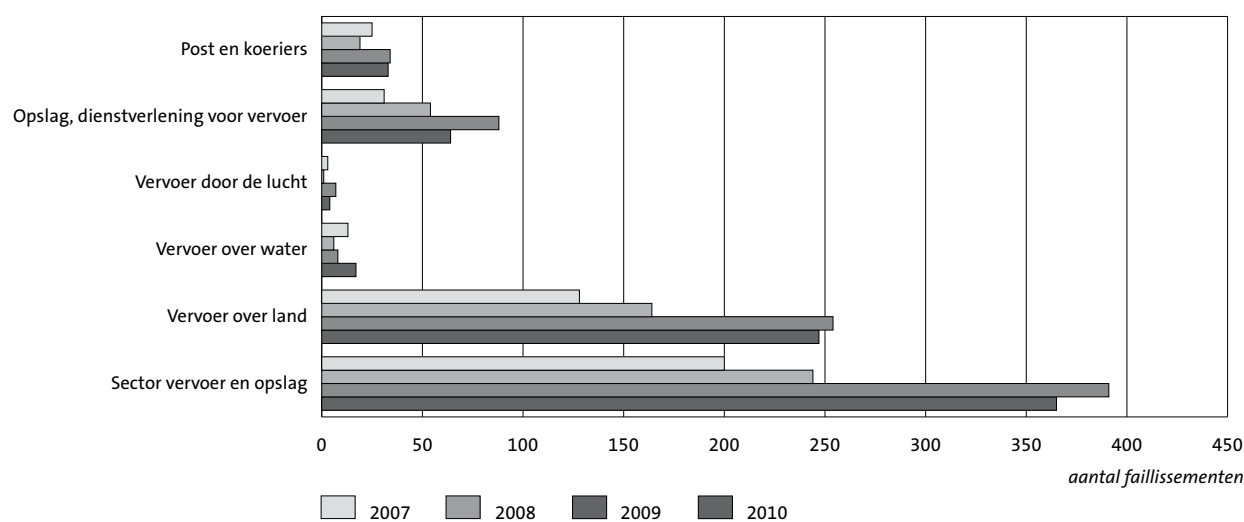
De meeste bedrijven bevinden zich in de branche vervoer over land. De subbranche goederenvervoer over de weg bestaat uit bijna 9 duizend bedrijven en is verreweg het grootste. De branche vervoer over land bevat ruim 13 duizend bedrijven. Met bijna 300 bedrijven is de luchtvaart de branche met het kleinste aantal bedrijven.

3.4 Faillissementen

Het aantal faillissementen binnen de transportsector is in de periode 2007-2010 sterk toegenomen (3.4.1). In 2008 gingen 244 bedrijven failliet, 44 bedrijven meer dan in 2007. In 2009 liep het aantal faillissementen op tot 388 bedrijven.

Hoewel er in 2010 sprake was van een licht herstel in de transportsector was het aantal faillissementen nog steeds hoog. In 2010 kwam het aantal faillissementen op 365 voor de sector vervoer en opslag als gevolg van onder meer de afgezwakte financiële weerbaarheid van bedrijven en de aanhoudende lage vrachttarieven.

3.4.1 Aantal faillissementen transportsector, 2007–2010



Bron: CBS.

4 Methoden en technieken

Dit hoofdstuk bevat de methoden en technieken, waaronder de gehanteerde Standaard Bedrijfsindeling, zoals deze door het CBS wordt toegepast. Er wordt uitleg gegeven over de specifiek voor de monitor aangepaste vragenlijsten en ook komt de opbouw van het sectorhuis aan bod. Tevens zijn ook de resultaten en aanpak van het vooronderzoek in dit hoofdstuk terug te vinden.

4.1 Standaard Bedrijfsindeling

De Standaard Bedrijfsindeling (SBI) is een hiërarchische indeling van economische activiteiten. De SBI is gebaseerd op de indeling van de Europese Unie (Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté Européenne, afgekort: NACE) en op die van de Verenigde Naties (International Standard Industrial Classification of All Economic Activities, afgekort: ISIC). Het CBS gebruikt de SBI onder meer om bedrijfseenheden in te delen naar hun hoofdactiviteit. Tot en met het verslagjaar 2008 werd de SBI'93 gebruikt die in 1993 is vastgesteld (4.1.2). In 2008 heeft een ingrijpende revisie plaatsgevonden van de internationale bedrijfsindelingen en daarmee ook van de daarop gebaseerde SBI. De SBI'93 heeft plaatsgemaakt voor de SBI 2008 (4.1.1).

Hieronder zijn de tabellen van respectievelijk de SBI 2008 en de SBI '93 voor de transportsector gegeven.

4.1.1 Standaard Bedrijfsindeling 2008 Vervoer en opslag

SBI	Brancheomschrijving
49	Vervoer over land
4910	Vervoer per spoor
4931	Openbaar vervoer binnen steden
4932	Vervoer per taxi
4939	Overig personenvervoer over de weg
4941	Goederenwegvervoer
4942	Verhuisvervoer
4950	Transport via pijpleidingen
50	Vervoer over water
5010	Zeevaart
5030	Binnenvaart
51	Vervoer door de lucht
51	Vervoer door de lucht
52	Opslag, dienstverlening voor vervoer
5210	Opslag
5221	Dienstverlening voor landvervoer
5222	Dienstverlening voor de scheepvaart
5223	Dienstverlening voor de luchtvaart
5224	Laad-, los- en overslagbedrijven
5229	Tussenpersonen vrachtvervoer
53	Post en koeriers
5310	Nationale post
5320	Lokale post en koeriers

4.1.2 Standaard Bedrijfsindeling '93 Vervoer, Opslag en Communicatie

SBI	Brancheomschrijving
60	Vervoer over land
6010	Vervoer per spoor
60211	Openbaar personenvervoer over de weg
60212	Geregeld besloten personenwegvervoer over de weg
6022	Ongeregeld personenvervoer per taxi
6023	Ongeregeld personenvervoer per autobus
60241	Verhuisvervoer
60242	Goederenvervoer over de weg (geen verhuisvervoer)
6030	Vervoer via Pijpleidingen
61	Vervoer over water
61101	Vracht- en tankvaart (zeevaart)
61102	Passagiersvaart,veerdiensten en sleepvaart (zeevaart)
61201	Vrachtvaart (binnenvaart)
61202	Tankvaart (binnenvaart)
61203	Sleep- en duwvaart (binnenvaart)
61204	Passagiersvaart en veerdiensten (binnenvaart)
62	Vervoer door de lucht
6200	Vervoer door de lucht
63	Dienstverlening vervoer
63111	Laad-, los- en overslagactiviteiten voor zeeschepen
63112	Laad-, los- en overslagactiviteiten (niet voor zeeschepen)
63121	Opslag in tanks
63122	Opslag in koelhuizen e.d.
63123	Opslag (geen opslag in tanks, koelhuizen e.d.)
6321	Overige dienstverlening voor vervoer over land n.e.g.
6322	Overige dienstverlening voor vervoer over water n.e.g.
6323	Luchthavens en overige dienstverlening voor het vervoer door de lucht n.e.g.
63301	Reisorganisatie
63302	Reisbemiddeling
63303	Informatieverstrekking t.b.v. toerisme en dienstverlening voor het personenvervoer n.e.g.
63401	Expediteurs, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen in het goederenvervoer
63402	Weging en meting
64	Post en telecommunicatie
6411	Nationale postdiensten
64121	Lokale postdiensten
64122	Koeriersdiensten
6420	Telecommunicatiebedrijven

4.2 Resultaten plan van aanpak

In 2008 heeft I en M in overleg met het CBS een plan van aanpak gemaakt om te komen tot een aanpassing in de wijze waarop het CBS de statistische gegevens over de logistieke dienstverlening verzamelt. In deze paragraaf worden de verschillende stappen in het plan van aanpak nader uitgewerkt en worden de resultaten per genomen stap beschreven.

Uitwerking stap 1

De eerste stap bestond uit het vaststellen welke branches, zoals waargenomen in het CBS-domein, relevant waren voor de vulling van de etages van het sectorhuis. Hiervoor is gebruik gemaakt van de top-300 logistieke dienstverleners van Nederland Distributieland (NDL). Op basis van deze top-300 is onderzocht binnen welke SBI's, zie paragraaf 4.1, de bedrijven zich bevinden.

Uit het onderzoek bleek dat de logistieke dienstverleners zich voornamelijk in het domein van de sector vervoer en opslag bevinden, zie 4.2.1.

4.2.1 Top-300 in de Standaard Bedrijfsindeling '93 en 2008

SBI '93	SBI 2008	Beschrijving	%
6024	4941	Goederenwegvervoer	57,4
6340	5229	Tussenpersonen vrachtvervoer	26,6
6312	5210	Opslag	8,5
6311	5224	Laad-, los- en overslagactiviteiten	3,2
6412	5320	Lokale post en koeriers	3,2
5184	4651	Groothandel in computer e.d.	1,1

Bijna 60 procent van de logistieke dienstverleners werd in de SBI van het goederenwegvervoer waargenomen, gevolgd door de tussenpersonen vrachtvervoer met bijna 27 procent. De opslagbedrijven waren goed voor bijna 9 procent. De laad-, los- en overslagbedrijven, alsmede de bedrijven die zich in de SBI lokale post- en koeriersdiensten bevonden, waren beiden goed voor ruim 3 procent. Binnen de groothandel in computerapparatuur kwam slechts 1 procent van de logistieke dienstverleners voor. Besloten is om de vijf subbranches uit de sector vervoer en opslag mee te nemen in het verdere onderzoek en laatstgenoemde niet, vanwege het beperkte aandeel in de top-300. De aannames die zijn gedaan hebben geleid tot een afbakening van de logistieke dienstverlening zoals deze in de voorliggende rapportage wordt gehanteerd.

Uitwerking stap 2

De tweede stap was het formuleren van een voorstel voor nieuwe dan wel aanvullende omzetspecificaties naar relevante logistieke activiteiten, zoals in het sectorhuis is beschreven. Het doel hiervan was om meer reliëf te brengen in de jaarstatistiek vervoer en opslag, zodat aansluiting werd gevonden op de logistieke activiteiten. De omzetspecificaties uit de bestaande vragenlijsten waren ontoereikend.

Het voorstel, voor aanpassing van de vragenlijsten inclusief bijbehorende toelichtingen, is zodanig aangepast dat elke vragenlijst bestaat uit een zestal overeenkomende vragen.

Uitwerking stap 3

De derde stap was het genereren van draagvlak voor de uitbreiding van de vragenlijsten bij de bedrijven. Brancheorganisatie Transport en Logistiek Nederland informeerde haar leden hierbij al in haar nieuwsbrief Logistics Club over de aanstaande aanpassingen in de vragenlijsten.

Uitwerking stap 4

De vierde stap in de aanpak bestond uit het doorvoeren van de aanpassingen in de vragenlijsten en in de statistische verwerkingssystemen van het CBS. De aangepaste vragenlijsten over de verslagperiode 2009 zijn vervolgens medio maart 2010 uitgezonden naar de geselecteerde bedrijven.

4.3 Vragenlijsten

Deze paragraaf gaat kort in op de specifieke vragenlijst per subbranche. Om de omzet te bepalen voor verschillende logistieke diensten binnen de sector vervoer en opslag is de post “overige dienstverlening” aangepast in de vragenlijsten van de vijf subbranches goederenwegvervoer, tussenpersonen vrachtvervoer, opslag, laad-, los- en overslagbedrijven en lokale post en koeriers.

Als voorbeeld wordt de vragenlijst voor het goederenwegvervoer genomen. Deze vragenlijst bevat de post “omzet goederenvervoer over de weg”. Deze post is de hoofdactiviteit van de betreffende subbranche en heeft als bijbehorende toelichting: *De opbrengst uit ongeregeld goederenvervoer over de weg ongeacht goederensoort en transportmiddel, verhuur van vervoermaterieel met personeel. Geen post- en koeriersdiensten.*

Vervolgens wordt de post “overige dienstverlening” gevraagd. De bijbehorende toelichting is als volgt: *Omzet uit overige dienstverlening aan derden. Deze post is uitgesplitst in de eerder genoemde specificaties.*

- Laden, lossen en overslaan van goederen;
- Opslag van goederen;
- Overig goederenvervoer;
- Value Added Logistics/Services (VAL/VAS);
- Expediteursactiviteiten (bemiddeling als tussenpersoon in het goederenvervoer);
- Ketenregie (optimalisatie van de keten).

Op bovengenoemde wijze zijn de vragenlijsten aangepast. De vragenlijsten per subbranche zijn weergegeven in bijlage A.

4.4 Sectorhuis + specificatie naar SBI

Deze paragraaf bevat een tweetal tabellen, te weten 4.4.1 en 4.4.2. De eerste tabel bevat informatie over de primaire logistieke diensten, zoals bedoeld in de eerste vier etages van het sectorhuis. In de laatste kolom staat aangegeven welke SBI-code behoort bij de betrokken logistieke dienst. De tweede tabel bevat een overzicht van de logistieke supportdiensten zoals bedoeld in het sectorhuis. De laatste kolom bevat informatie waar producten en diensten staan beschreven in de vragenlijst. De genoemde informatie is opgesteld in samenwerking met I en M.

4.4.1 Primaire logistieke diensten

Nr.	Type dienst	Producten / diensten	SBI- code	Beschrijving
L1	Ketenregie	1.1 Retouraffhandeling (Close loop Supply Chain) organiseren 1.2 Organiseren van door to door en multimodale transporten 1.3 Bevorderen informatie uitwisseling / stromen door de keten 1.4 Bewaken van de doorlooptijd 1.5 Optimaliseren van de supply chain 1.6 Bewaken supply chain efficiëntie 1.7 Bewaken van product specifieke conditionering 1.8 Bewaken van de conditie (temperatuur, vochtigheid, trillingen) 1.9 Afstemmen van vraag en aanbod binnen de keten 1.10 Managen van floating / rolling stocks	5229	Tussenpersonen vrachtvervoer
L2	Value Added Logistics (VAL) en Value Added Services (VAS)	2.1 Ompakken en bundeling van producten 2.2 Terugwinnen van grondstoffen 2.3 Uitvoeren van assemblagediensten 2.4 Uitvoeren van kwaliteitscontroles 2.5 Toevoegen van documentatie en software 2.6 Uitvoeren van pre-productie activiteiten 2.7 Produceren van subsystemen 2.8 Traceren van een bepaalde batch 2.9 Kitting, het toevoegen van onderdelen (bijv. batterijen) 2.10 Aanbrengen van labels 2.11 Benchmark en second sourcing van producten en leveranciers 2.12 Uitvoeren van reparaties en het afhandelen van garantieclaims 2.13 Call center diensten (nationale helpdesk) 2.14 Uitvoeren van administratieve diensten	geen	
L3	Opslag en warehousing	3.1 Opslaan van goederen 3.2 Uitvoeren van inslag en uitslag 3.3 Uitvoeren van cross docking activiteiten 3.4 Beheren van voorraad	5210	Opslagbedrijven
L4	Fysiek transport en overslag	4.1 Transport en distributie via de weg 4.2 Transport en distributie via spoor 4.3 Transport en distributie via binnenvaart 4.4 Transport en distributie via pijpleidingen 4.5 Uitvoeren van intern transport 4.6 Uitvoeren van overslag tussen en binnen modaliteiten 4.7 Gebruik van packstations / Smart- boxes (last mile transport) Overig	4941 4910 5030 4950 5224 532	Goederenwegvervoer Vervoer over spoor Binnenvaart Vervoer via pijpleidingen (vervallen) Laad-, los- en overslagbedrijven Lokale post- en koeriersdiensten

4.4.2 Logistieke supportdiensten

Nr.	Type dienst	Producten / diensten	Binnen de Productiestatistiek (PS) zijn de volgende posten bekend
S1	Leasing	1.1 Leasen van roerende goederen 1.2 Leasen van voorraden 1.3 Leasen van transportmiddelen 1.4 Leasen van DC's 1.5 Leasen van material handling equipment 1.6 Leasen van IT diensten 1.7 Leasen van laadeenheden (containers) 1.8 Financial engineering diensten	Bij de bedrijfslasten: de subposten huur/lease van: vervoermiddelen gebouwen en terreinen machines, apparatuur, installaties, kantoorinventaris overige huur/lease
S2	Accountancy	2.1 Controleren jaarrekeningen 2.2 Advisering bij fusies en overnames 2.3 Advisering compliance wet en regelgeving	Bij de bedrijfslasten: accountants-, rechtskundig-, economisch- en belastingadvies
S3	Uitzend	3.1 Personeel flexibel leveren 3.2 Headhunting, aantrekken van human capital 3.3 Importeren van "laagwaardige" arbeid (Oost-EU) 3.4 Exporteren van hoogwaardige arbeid	Bij de werkzame personen: uitzendkrachten/gedetacheerdpersoneel (van uitzendbedrijven) overig ingeleend personeel Bij de bedrijfslasten: betalingen i.v.m. uitzendkrachten/gedetacheerd personeel
S4	Onderhoud en beheer	4.1 Onderhouden / beheren van transportmiddelen 4.2 Onderhoud/beheer material handling equipment/overslag materiaal 4.3 Onderhoud/beheer van distributiecentra 4.4 Onderhoud/beheer van IT hardware 4.5 Onderhoud/beheer van infrastructuur 4.6 Ontwikkelen/aanbieden Life cycle concepten	Bij de bedrijfslasten: onderhoud/repairatie vervoermiddelen onderhoud/repairatie gebouwen en terreinen onderhoud/repairatie machines, apparatuur, installaties, kantoorinventaris overige onderhoud/repairatie niet elders genoemd
S5	Verzekerings-diensten	5.1 Verzekeren van personeel 5.2 Verzekeren van lading 5.3 Verzekeren van DC's 5.4 Verzekeren van creditgelden (factoring) 5.5 Afhandelen van claims voor verzekeringsnemer als verzekeraar 5.6 Aanbieden van schade expertise	Bij de bedrijfslasten: verzekeringspremies vervoermiddelen verzekeringspremies opstal en inboedel verzekeringspremies niet elders genoemd
S6	Marketing	6.1 Rebranden bij fusies/overnames 6.2 Ontwikkelen internetsites 6.3 Ontwikkeling reclame achter op vrachtwagens 6.4 Uitvoeren van marktonderzoek 6.5 Uitvoeren van productintroducties 6.6 Ondersteunen van marketingactiviteiten	Bij de bedrijfslasten: reclame-, beurs- en advertentiekosten
S7	Bancaire	7.1 Financiering uitbreidingsplannen 7.2 Optuigen PPS constructies 7.3 Adviseren in financiële constructies 7.4 Analyseren van de markt 7.5 Verstrekken venture capital 7.6 Voorzien in supply chain financieringsconstructies	Bij de bedrijfslasten: bankzaken
S8	IT hard/ software	8.1 Ontwikkelen van SCM systeemconfiguraties 8.2 Ontwikkelen van hardware (RFID tags, boardcomputers) 8.3 Ontwikkeling van veilige websites 8.4 Ontwikkeling van a.s.p. 8.5 Ontwikkeling IT voor virtuele check douane 8.6 Ontwikkeling IT voor safety en security 8.7 Ontwikkeling van e-marktplaats 8.8 Ontwikkelen van vraag en aanbod software t.b.v. transport	Bij de bedrijfslasten: automatisering, computerdiensten door derden
S9	Material handling	9.1 Ontwerpen van material handling systemen 9.2 Uitvoeren van systeemsemblage 9.3 Produceren van componenten 9.4 Gebruiken van alternatieve verpakkingsmaterialen	Bij de bedrijfslasten: research en ontwikkelingskosten
S10	Juridische	10.1 Adviseren bij vestigingsplaatskeuze 10.2 Adviseren inrichting financiële bedrijfsvoering 10.3 Adviseren bij geschillen 10.4 Adviseren bij fusies en overnames	Bij de bedrijfslasten: accountants-, rechtskundig-, economisch- en belastingadvies
S11	Consultancy en advies	11.1 Ontwerpen van diensten en producten 11.2 Geven van strategisch advies 11.3 Implementeren en aanpassen van systemen 11.4 Onderzoeken van nieuwe producten en diensten 11.5 Uitvoeren van R&D activiteiten 11.6 Uitvoeren nationaal en internationaal marktonderzoek 11.7 Advisering m.b.t. nationale en regionale wetgeving	Bij de bedrijfslasten: research en ontwikkelingskosten accountants-, rechtskundig-, economisch- en belastingadvies
S12	Opleiding en Trainings-diensten	12.1 Opleiden en trainen personeel 12.2 Aanbieden van vakopleidingen 12.3 Aanbieden van HBO opleidingen 12.4 Aanbieden van master programma's	Bij de bedrijfslasten: opleidingskosten
S13	Douane	13.1 In- / uitklaren van lading (NL) 13.2 In- / uitklaren van lading (EU) 13.3 Inrichten douaneproces, efficiënte afhandeling 13.4 Aanbieden van Virtual Bonded Warehouse diensten	geen
S14	Certificerings-diensten	14.1 Certificeren van producten en diensten (AEO, green lane) 14.2 Begeleiden bij certificeringstrajecten 14.3 Controleren compliance procedures	geen
S15	Beveiligings-diensten	15.1 Beveiligen van transport 15.2 Beveiligen van warehouses 15.3 Beveiligen van producten	geen

5 Conclusie en evaluatie

Dit hoofdstuk beschrijft de conclusie en gaat tevens in op evaluatiepunten die van belang kunnen zijn voor de monitors over de volgende verslagjaren.

Voor de monitor logistiek en supply chain management zijn omzetgegevens gebruikt van bedrijven binnen zeven subbranches van de sector vervoer en opslag, die worden aangemerkt als subbranches waarbinnen logistieke dienstverlening een zeer belangrijke rol speelt. Uit het onderzoek blijkt dat logistieke dienstverleners tezamen in 2009 veruit de meeste omzet haalden uit de logistieke activiteit 'fysiek transport en overslag', namelijk bijna 24 miljard euro. In verhouding tot de andere logistieke activiteiten uit het sectorhuis is het aandeel van deze 'etage' groter dan in werkelijkheid het geval is. Er zijn twee belangrijke redenen voor deze vertekening:

1. Uit de door de lokale post en koeriersbedrijven ingevulde vragenlijsten bleek dat bijna alle omzet was geschaard onder de hoofdactiviteit fysiek transport. Bedrijven uit deze categorie konden of wilden geen omzetverdeling naar de verschillende logistieke activiteiten in de vragenlijst maken.
2. De bedrijven binnen de subbranches goederenspoorvervoer en binnenvaart zijn niet specifiek voor de monitor logistiek benaderd met een uitgebreide vragenlijst met het verzoek de gegenereerde omzet per logistieke activiteit op te geven. Omdat beide subbranches een rol spelen in de logistieke dienstverlening is voor deze twee subbranches de totaalomzet uit hoofdactiviteit (fysiek transport) wel meegenomen in de omzet van de etage fysiek transport en overslag van het sectorhuis.

De vertekening naar aanleiding van het laatstgenoemde punt zal naar verwachting gering zijn, gezien de naar verhouding kleine omvang van de subbranches lokale post en koeriers, goederenspoorvervoer en binnenvaart wat betreft de omzet.

Uit ketenregie wordt ook een aanzienlijk bedrag van bijna 9,5 miljard euro aan omzet gehaald door de logistieke dienstverleners. Ketenregie bestaat uit ketenregie (optimalisatie) en expediteursactiviteiten. Uit het onderzoek bleek dat dat 99,9 procent van de omzet uit ketenregie afkomstig is uit de logistieke activiteit expeditie. De geënquêteerde bedrijven zijn gevraagd om onderscheid te maken tussen ketenregie (optimalisatie) en expediteursactiviteiten. De meeste bedrijven hebben aangegeven geen ketenoptimalisatie te doen of hierin onderscheid te kunnen maken. In het algemeen werd alles wat met ketenoptimalisatie te maken had als expeditie beschouwd.

De etages warehousing/opslag en VAL/VAS binnen het sectorhuis zijn met een totaalomzet van respectievelijk 3 miljard en ruim 800 miljoen euro aanzienlijk kleiner dan de andere etages. Wel worden deze activiteiten door logistieke dienstverleners uit verschillende subbranches aangeboden, maar er wordt dus in verhouding minder omzet uit gehaald.

Met betrekking tot de supportdiensten of -activiteiten, zoals IT, leasing, opleiding en bancaire en juridische activiteiten, is het niet mogelijk geweest om informatie te onttrekken aan bijvoorbeeld de zakelijke of financiële dienstverlening over de branches of sectoren aan welke deze diensten of activiteiten zijn aangeboden. Daarom is de omvang van de omzet voor supportdiensten of -activiteiten, namelijk 4 miljard euro, geraamd op basis van de opgegeven uitgaven aan deze diensten of activiteiten van de bedrijven binnen de logistieke dienstverlening.

Het voorkomen van lastenverzwaring en een beperkt aantal subbranches vormen de belangrijkste beperkende elementen. Ondanks dat is een representatief beeld geschetst van de logistieke dienstverleners.

Deze rapportage richt zich op omzet. Bij de rapportages vanaf het peiljaar 2010 zal het sectorhuis ook in termen van toegevoegde waarde worden bepaald en worden opgenomen in de monitor. Voor deze monitor was het echter nog niet mogelijk om het sectorhuis te vullen met toegevoegde waardecijfers. Aanvullend onderzoek heeft echter inmiddels uitgewezen dat er mogelijkheden zijn om de toegevoegde waarde te bepalen. Naar aanleiding daarvan is ook afgesproken dat er in het derde kwartaal van 2011 een addendum zal verschijnen met daarin de toegevoegde waarde voor het sectorhuis over 2009. Want daarmee kan het begrip rendement nog beter worden benaderd.

Literatuur

Logistiek.nl (2008a). Dossier Wat doet de Commissie Van Laarhoven? Geplaatst op 29 mei 2008.

Logistiek.nl (2008b). Overzicht Logistieke dienstverleners Nederland. Geraadpleegd op 23 juni 2008.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006). Logistiek en supply chains; aanbestedingsbrief en beleidsbrief.

TNO (2008). Logistieke Ketenstudie: het supporten waard! *Achtergrondrapportage resultaten ketenstudie IMPULS*.

Transport en Logistiek Nederland (2010). *Transport in cijfers, editie 2010*.

Lijst van afkortingen en begrippen

CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
NDL	Nederland DistributieLand
TLN	Transport en Logistiek Nederland
SBI	Standaard Bedrijfsindeling
I en M	Infrastructuur en Milieu

Bevrachter

Partij die bemiddelt tussen iemand die een lading te vervoeren heeft, de verlader, en iemand die de lading vervoert.

Binnenvaart

Omvat onder meer het vervoer van personen met veerboten en passagiersschepen over binnenwateren en het vervoer van goederen met binnenschepen, evenals het verhuren van boten en schepen inclusief bemanning voor vaart over de binnenwateren, de exploitatie van sleep- en duwboten, duwbakken, rijnen e.d. Het slepen en duwen van binnen- en zeeschepen over binnenwateren, met inbegrip van het buitengaats brengen van zeeschepen, behoort ook tot de binnenvaart.

Cargadoor

Een cargadoor, scheepsagent, scheepsmakelaar of scheepsbevrachter brengt de transportcontracten tot stand tussen reder en de aanbieder van de lading (verlader). De cargadoor zorgt ervoor dat alles wordt geregeld voor de schepen en dat de schepen zonder problemen of wachttijden de haven kunnen binnenlopen. In beginsel gaat het een cargadoor om het (laten) verrichten van logistieke activiteiten.

Expediteur

Organisator van het verzenden van goederen tussen de verlader en de effectieve transporteur. Naast het eigenlijke vervoer zorgt de expediteur ook voor de afhandeling van administratieve formaliteiten zoals het aanvragen van de nodige vergunningen, prijsaanvragen en -vergelijkingen, organisatie van wegvervoer, opslag van goederen, het vervullen van eventuele douaneformaliteiten, de coördinatie tussen alle betrokken partijen, etc.

Goederenvervoer over de weg

Omvat het vervoer van goederen van derden. Het omvat onder meer het vervoer met huifwagens, tankwagens, containers, koelwagens, diepladers, het vervoer van vee, bulkgoederen, vloeistoffen, stukgoederen, goederenvervoer over de weg door afhaal- en besteldiensten met een groepeerende en distribuerende functie.

Laad-, los- en overslagbedrijven

Omvat bedrijven die zich bezig houden met het laden, lossen of overslaan van verschillende producten als containers, bulk- en stukgoed in en vanuit binnenschepen, zeeschepen, vrachtauto's, treinwagons en luchtvaartuigen.

Ladingtonkilometer

De uniforme meeteenheid voor de vervoersprestatie, overeenkomend met de verplaatsing van één ton lading (1 000 kg) over een afstand van één kilometer.

Lokale post en koeriers

Omvat postbedrijven zonder een universele dienstverplichting en koeriers, die bestel-, bezorg- en afhaaldiensten leveren. Hierbij kan gedacht worden aan het vervoer van informatiedragers, pakketten en andere kleine stukgoederen waarbij het accent ligt op snelheid, leveringsbetrouwbaarheid (persoonlijke begeleiding) en vervoer van deur tot deur.

(Netto) omzet

De opbrengst uit verkoop van goederen en diensten aan derden, exclusief BTW. Derden zijn particulieren en bedrijven buiten het (Nederlandse deel van het) eigen concernverband. Er wordt hierbij geen onderscheid gemaakt tussen in het binnenland en in het buitenland gegenereerde omzet.

Opslag

Omvat de opslag van goederen in tanks, tankschepen, koelhuizen en in distributiecentra, maar ook het beschikbaar stellen (verhuren) van ruimte die ingericht is voor het opslaan en bewaren van goederen.

Stuwadoor

Een stuwadoor is belast met het laden en lossen van (zee)schepen.

Supportactiviteiten

Activiteiten en diensten voor de logistieke dienstverlening, zonder direct gekoppeld te zijn aan de goederenstroom. Voorbeelden hiervan zijn leasing, accountancy, juridische dienstverlening, marketing, IT, verzorgen van opleidingen, beveiliging en onderhoud.

Tussenpersonen vrachtvervoer

Omvat expediteurs, cargadoors en bevrachters, inclusief degene die zich bezig houden met weging, meting en controle van de ladingen van wegvervoermiddelen en schepen en de exploitatie van weegbruggen. Verschillende activiteiten voor verladers en vervoerders in het goederenvervoer behoren hiertoe, waaronder het verzamelen van goederen en regelen van het vervoer, het huren van schepen, het regelen van havenfaciliteiten, het verzorgen van de vereiste transportdocumenten en douanedocumenten en het in- en uitklaren van goederen.

Value added logistics (VAL)

Aanvullende fysieke activiteiten/diensten die, meestal door een logistieke dienstverlener, aan een product worden toegevoegd, zoals ompakken, labellen, repareren, assembleren. In tegenstelling tot supportactiviteiten zijn VAL direct gekoppeld aan de goederenstroom.

Value added services (VAS)

Aanvullende niet-fysieke, administratieve activiteiten/diensten die, meestal door een logistieke dienstverlener, aan een product worden toegevoegd, zoals call center activiteiten, customer services, trainingen en financiële diensten. In tegenstelling tot supportactiviteiten zijn VAS direct gekoppeld aan de goederenstroom.

Verlader

Partij, die een lading door een vervoerder laat transporteren.

Werkzaam persoon

Persoon die een baan heeft bij een in Nederland gevestigd bedrijf of bij een particulier huishouden in Nederland. Werkzame personen kunnen worden onderscheiden in werknemers en zelfstandigen. Ze kunnen woonachtig zijn in Nederland, maar ook in het buitenland.

Bijlage A Vragenlijsten per subbranche

SBI 4941 Goederenvervoer over de weg

Omzet goederenvervoer over de weg ⁹⁾

--	--	--	--	--	--	--	--

Specificatie omzet uit overige dienstverlenende activiteit

Laden, lossen en overslaan van goederen ¹⁰⁾

--	--	--	--	--	--	--	--

Opslag van goederen

--	--	--	--	--	--	--	--

Overig goederenvervoer ¹¹⁾

--	--	--	--	--	--	--	--

Value Added Logistics/Services (VAL/VAS) ¹²⁾

--	--	--	--	--	--	--	--

Expeditieactiviteiten (bemiddeling als tussenpersoon in het goederenvervoer)

--	--	--	--	--	--	--	--

Ketenregie (optimalisatie van de keten) ¹³⁾

--	--	--	--	--	--	--	--

Verhuur onroerende goederen

--	--	--	--	--	--	--	--

Verhuur vervoermaterieel zonder personeel en overige roerende zaken

--	--	--	--	--	--	--	--

Reparatie en onderhoud voor derden

--	--	--	--	--	--	--	--

Overige activiteiten niet eerder genoemd

--	--	--	--	--	--	--	--

⁹⁾ De opbrengst uit ongeregeld goederenvervoer over de weg ongeacht goederensoort en transportmiddel, verhuur van vervoermaterieel met personeel. Geen post- en koeriersdiensten.

¹⁰⁾ Uitvoeren van overslag tussen en binnen transportwijzen. Inclusief cross-docking.

¹¹⁾ Het vervoer van goederen met overig eigen vervoermaterieel, bijvoorbeeld binnenschip, zeeschip, spoorvervoer.

¹²⁾ Voorbeelden van activiteiten die hieronder vallen zijn: etikettering / labeling, ompakken, toevoegen van onderdelen (bijv.: batterijen, documentatie en software), bundelen, assemblage, mengen van producten, terugwinnen van grondstoffen, orderpicking, voorraadbeheer, uitvoeren van retourafhandeling / douaneactiviteiten / reparaties van producten / kwaliteitscontroles / call center diensten / administratieve diensten voor opdrachtgevers (zoals orderadministratie voor klanten).

¹³⁾ Ontwerpen, besturen en beheersen van logistieke netwerken van verladers.

SBI 5224 Laad-, los- en overslagactiviteiten

Omzet laad-, los- en overslagactiviteiten ¹⁴⁾

--	--	--	--	--	--	--	--

Specificatie omzet uit overige dienstverlenende activiteit

Goederenvervoer

--	--	--	--	--	--	--	--

Opslag van goederen

--	--	--	--	--	--	--	--

Value Added Logistics/Services (VAL/VAS) ¹⁵⁾

--	--	--	--	--	--	--	--

Expediteursactiviteiten (bemiddeling als tussenpersoon in het goederenvervoer)

--	--	--	--	--	--	--	--

Ketenregie (optimalisatie van de keten) ¹⁶⁾

--	--	--	--	--	--	--	--

Verhuur onroerende goederen

--	--	--	--	--	--	--	--

Overige activiteiten niet eerder genoemd

--	--	--	--	--	--	--	--

¹⁴⁾ De opbrengst uit laden, lossen en overslaan en uit verhuur van materieel met personeel.

¹⁵⁾ Voorbeelden van activiteiten die hieronder vallen zijn: etikettering / labeling, ompakken, toevoegen van onderdelen (bijv.: batterijen, documentatie en software), bundelen, assemblage, mengen van producten, terugwinnen van grondstoffen, orderpicking, voorraadbeheer, uitvoeren van retourafhandeling / douaneactiviteiten / reparaties van producten/ kwaliteitscontroles / call center diensten / administratieve diensten voor ten behoeve van opdrachtgevers (zoals facturering, orderadministratie voor klanten).

¹⁶⁾ Ontwerpen, besturen en beheersen van logistieke netwerken van verladers.

SBI 5210 Opslag

Omzet opslagactiviteiten¹⁷⁾

--	--	--	--	--	--	--	--

Specificatie omzet uit overige dienstverlenende activiteit

Goederenvervoer

--	--	--	--	--	--	--	--

Laden, lossen en overslaan van goederen¹⁸⁾

--	--	--	--	--	--	--	--

Value Added Logistics/Services (VAL/VAS)¹⁹⁾

--	--	--	--	--	--	--	--

Expediteursactiviteiten (bemiddeling als tussenpersoon in het goederenvervoer)

--	--	--	--	--	--	--	--

Ketenregie (optimalisatie van de keten)²⁰⁾

--	--	--	--	--	--	--	--

Overige activiteiten niet eerder genoemd

--	--	--	--	--	--	--	--

¹⁷⁾ De opbrengst uit opslaan en uit verhuur en beschikbaar stellen van ruimte voor opslaan en bewaren.

¹⁸⁾ Uitvoeren van overslag tussen en binnen transportwijzen. Inclusief cross-docking.

¹⁹⁾ Voorbeelden van activiteiten die hieronder vallen zijn: etikettering / labeling, ompakken, toevoegen van onderdelen (bijv.: batterijen, documentatie en software), bundelen, assemblage, mengen van producten, terugwinnen van grondstoffen, orderpicking, voorraadbeheer, uitvoeren van retourafhandeling / douaneactiviteiten / reparaties van producten/ kwaliteitscontroles / call center diensten / administratieve diensten voor ten behoeve van opdrachtgevers (zoals facturering, orderadministratie voor klanten).

²⁰⁾ Ontwerpen, besturen en beheersen van logistieke netwerken van verladers.

SBI 5229 Tussenpersonen vrachtvervoer

Omzet expediteurs, cargadoors en bevrachters ²¹⁾

--	--	--	--	--	--	--	--

Specificatie omzet uit overige dienstverlenende activiteit

Goederenvervoer

--	--	--	--	--	--	--	--

Laden, lossen en overslaan van goederen ²²⁾

--	--	--	--	--	--	--	--

Opslag van goederen

--	--	--	--	--	--	--	--

Value Added Logistics/Services (VAL/VAS) ²³⁾

--	--	--	--	--	--	--	--

Ketenregie (optimalisatie van de keten) ²⁴⁾

--	--	--	--	--	--	--	--

Verhuur onroerende goederen

--	--	--	--	--	--	--	--

Overige activiteiten niet eerder genoemd

--	--	--	--	--	--	--	--

²¹⁾ De opbrengst uit dienstverlening als tussenpersoon voor verladers en vervoerders in het goederenvervoer en uit weging en meting.

²²⁾ Uitvoeren van overslag tussen en binnen transportwijzen. Inclusief cross-docking.

²³⁾ Voorbeelden van activiteiten die hieronder vallen zijn: etikettering / labeling, ompakken, toevoegen van onderdelen (bijv.: batterijen, documentatie en software), bundelen, assemblage, mengen van producten, terugwinnen van grondstoffen, orderpicking, voorraadbeheer, uitvoeren van retour-afhandeling / douaneactiviteiten / reparaties van producten/ kwaliteitscontroles / call center diensten / administratieve diensten voor ten behoeve van opdrachtgevers (zoals facturering, orderadministratie voor klanten).

²⁴⁾ Ontwerpen, besturen en beheersen van logistieke netwerken van verladers.

SBI 5320 Postdiensten en koeriersdiensten

Omzet post en koeriersdiensten ²⁵⁾

--	--	--	--	--	--	--	--

Specificatie omzet uit overige dienstverlenende activiteit

Goederenvervoer

--	--	--	--	--	--	--	--

Laden, lossen en overslaan van goederen ²⁶⁾

--	--	--	--	--	--	--	--

Opslag van goederen

--	--	--	--	--	--	--	--

Value Added Logistics/Services (VAL/VAS) ²⁷⁾

--	--	--	--	--	--	--	--

Expediteursactiviteiten (bemiddeling als tussenpersoon in het goederenvervoer)

--	--	--	--	--	--	--	--

Ketenregie (optimalisatie van de keten) ²⁸⁾

--	--	--	--	--	--	--	--

Overige activiteiten niet eerder genoemd

--	--	--	--	--	--	--	--

²⁵⁾ De opbrengst uit nationale en lokale postdiensten en uit koeriersdiensten.

²⁶⁾ Uitvoeren van overslag tussen en binnen transportwijzen. Inclusief cross-docking.

²⁷⁾ Voorbeelden van activiteiten die hieronder vallen zijn: etikettering / labeling, ompakken, toevoegen van onderdelen (bijv.: batterijen, documentatie en software), bundelen, assemblage, mengen van producten, terugwinnen van grondstoffen, orderpicking, voorraadbeheer, uitvoeren van retourafhandeling / douaneactiviteiten / reparaties van producten/ kwaliteitscontroles / call center diensten / administratieve diensten voor ten behoeve van opdrachtgevers (zoals facturering, orderadministratie voor klanten).

²⁸⁾ Ontwerpen, besturen en beheersen van logistieke netwerken van verladers.

Medewerkers publicatie

Auteurs

Robbert de Ruijter
Igor Džambo

Redactie

Pieter Duimelaar

Met medewerking van

André Weber, Ruud Spitsbaard, Cees Steenlage