

Branchebeschrijving

Vervoer en opslag



Verklaring van tekens

.	gegevens ontbreken
*	voorlopig cijfer
**	nader voorlopig cijfer
x	geheim
–	nihil
–	(indien voorkomend tussen twee getallen) tot en met
0 (0,0)	het getal is kleiner dan de helft van de gekozen eenheid
niets (blank)	een cijfer kan op logische gronden niet voorkomen
2011–2012	2011 tot en met 2012
2011/2012	het gemiddelde over de jaren 2011 tot en met 2012
2011/'12	oogstjaar, boekjaar, schooljaar enz., beginnend in 2011 en eindigend in 2012
2009/'10– 2011/'12	oogstjaar, boekjaar enz., 2009/'10 tot en met 2011/'12

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

Omslag

Telldesign, Rotterdam

Inlichtingen

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

Bestellingen

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

Internet

www.cbs.nl

© Centraal Bureau voor de Statistiek,
Den Haag/Heerlen, 2012.
Verveelvoudiging is toegestaan,
mits het CBS als bron wordt vermeld.

Inhoud

1	Inleiding	2
2	De bedrijfstak Vervoer en Opslag	3
	2.1 De vijf branches van Vervoer en Opslag	3
	2.2 Verdeling over vervoerstypen	4
	2.3 Aantal bedrijven	5
	2.4 Aantal werkzame personen	6
	2.5 Faillissementen	7
3	Omzetontwikkelingen per branche	8
	3.1 Vervoer over land	8
	3.2 Vervoer over water	9
	3.3 Vervoer door de lucht	10
	3.4 Opslag en dienstverlening voor vervoer	11
	3.5 Post en koeriers	11
4	Opbrengsten en lasten	13
	4.1 Bedrijfsopbrengsten	13
	4.2 Bedrijfslasten	14
	Bijlagen	15
	Medewerkers publicatie	16

1 Inleiding

Nederland staat bekend als handelsland. Het Nederlandse bedrijfsleven importeert en exporteert vele goederen, maar ook door- en wederuitvoer spelen een grote rol. De bedrijfstak Vervoer en Opslag levert een belangrijke bijdrage. De grote waarde van de bedrijfstak, ook wel aangeduid als de transportsector, is af te leiden uit zijn bijdrage aan de Nederlandse economie. Zo is 4 procent van het bruto binnenlands product (bbp) afkomstig uit de transportsector. Bij de 30 duizend bedrijven in de bedrijfstak zijn ongeveer 380 duizend mensen actief.

De centrale ligging binnen Europa maakt Nederland tot een gewilde vestigingsplaats voor (Europese) distributiecentra. Ook de zeehavens van Rotterdam en Amsterdam, de luchthaven Schiphol en de goede verbindingen met het achterland dragen er aan bij dat Nederland vaak 'Gateway to Europe' wordt genoemd. Sinds enkele jaren zet de Nederlandse overheid in op het verder versterken van de transportsector middels onder meer de Topsector Logistiek.

Deze publicatie geeft een beschrijving van de bedrijfstak Vervoer en Opslag op basis van cijfers over de verslagjaren 2009 tot en met 2011. In het volgende hoofdstuk wordt een totaalbeeld van de bedrijfstak geschetst en komt de ontwikkeling van het aantal bedrijven, faillissementen en werkzame personen aan bod. Hoofdstuk 3 gaat in op de omzetontwikkelingen per branche. Hoofdstuk 4 ten slotte zet de bedrijfslasten en bedrijfsopbrengsten tegen elkaar af.

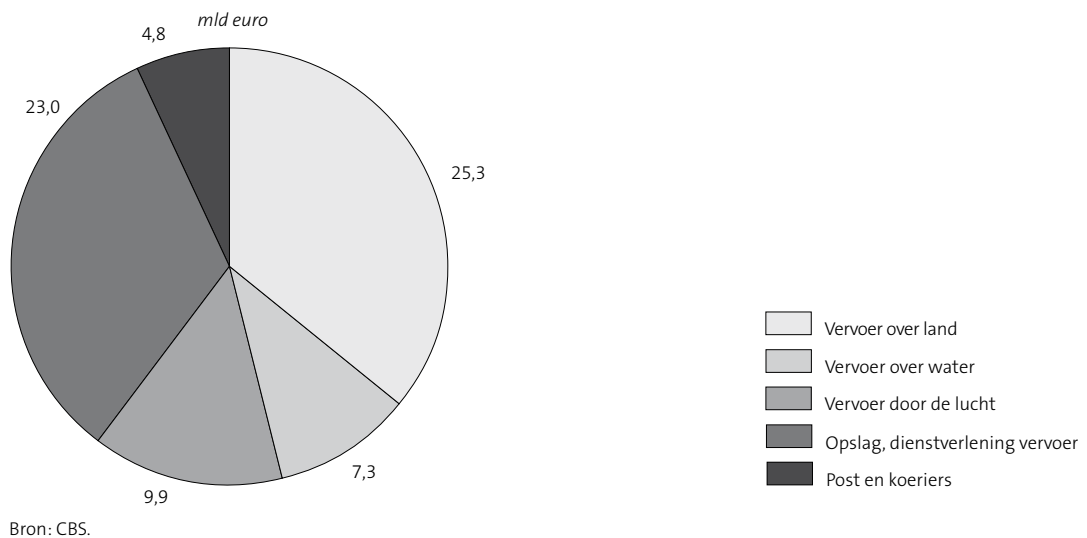
2 De bedrijfstak Vervoer en Opslag

De omzet van de bedrijfstak Vervoer en Opslag bedroeg in 2011 ruim 70 miljard euro¹⁾. Met een totale toegevoegde waarde van ongeveer 23 miljard euro²⁾ was de bijdrage aan het bbp in 2011 bijna 4 procent. De omzetgroei van de transportsector was met 4,3 procent hoger dan de groei in 2010 (2,6 procent). Echter, het omzetriveau lag nog ruim 6 procent onder het niveau van vóór de kredietcrisis, in 2008.

2.1 De vijf branches van Vervoer en Opslag

De bedrijfstak Vervoer en Opslag omvat vijf branches: Vervoer over land, Vervoer over water, Vervoer door de lucht, Opslag en dienstverlening voor vervoer en Post en koeriers. Deze branches zijn weer onderverdeeld in subbranches (zie bijlage A). De branche Vervoer over land genereerde in 2011 met 25,3 miljard euro de meeste omzet, gevolgd door Opslag en dienstverlening voor vervoer met een omzet van 23 miljard euro.

2.1.1 Omzetverdeling branches bedrijfstak Vervoer en Opslag, 2011



¹⁾ De omzetrivens voor het jaar 2011 zijn berekend door de omzetcijfers van de Productiestatistiek Vervoer en Opslag 2010 te extrapoleren aan de hand van de jaarontwikkeling uit de Korte termijnstatistiek Vervoer en Opslag 2011.

²⁾ Bron: Nationale Rekeningen (voorlopige cijfers).

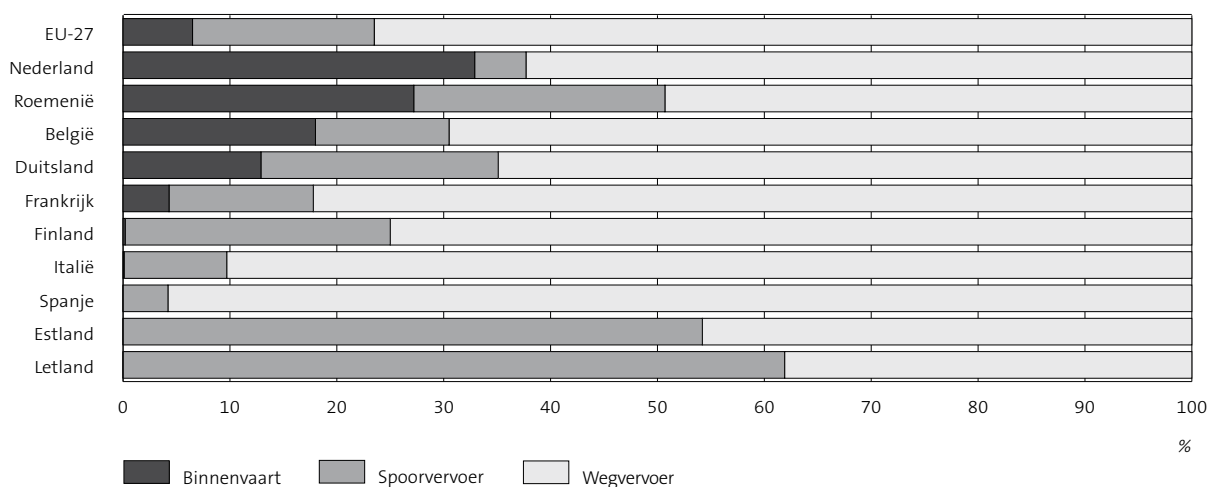
2.2 Verdeling over vervoerstypen

Van de vracht die binnen Nederland wordt vervoerd, komt ruim 62 procent voor rekening van het wegvervoer. De spoorwegen zijn verantwoordelijk voor bijna 5 procent van de vervoerde ladingtonkilometers en de binnenvaart voor 33 procent. Van alle landen in de Europese Unie transporteert Nederland relatief de meeste vracht via zijn binnenwateren. Alleen Roemenië komt met een aandeel van ruim 27 procent enigszins in de buurt. Het aandeel van de binnenvaart in België (18 procent) en in Duitsland (13 procent) is aanmerkelijk kleiner dan in Nederland. Wel is het aantal vervoerde ladingtonkilometers via de binnenvaart in Duitsland ruim anderhalf keer zo groot als in Nederland, namelijk 62 tegenover 40 miljard ladingtonkilometers. Nederland en Duitsland zijn samen goed voor bijna 70 procent van de totale Europese binnenvaartvracht.

Na Finland en Duitsland heeft Nederland het uitgebreidste vaarwegennet van de Europese Unie. Ons land beschikt over ruim 6 duizend kilometer aan vaarwegen, waaronder de Waal, het Amsterdam-Rijnkanaal en de Schelde-Rijnverbinding. Het is opvallend dat een land als Finland, met 8 duizend kilometer aan vaarwegen, hier amper gebruik van maakt, getuige het aandeel van de binnenvaart in het vrachtvervoer van minder dan 1 procent.

Binnen de Baltische staten worden goederen voornamelijk per spoor vervoerd. Het aandeel van het goederenspoorvervoer is in Letland en Estland zelfs meer dan 50 procent van het totale aantal vervoerde ladingtonkilometers. In de mediterrane landen worden goederen bijna uitsluitend over de weg vervoerd. Zo is bijvoorbeeld in Italië het aandeel van het wegvervoer ruim 90 procent. In Spanje is dit zelfs ruim 96 procent.

2.2.1 Modal split binnenlands vrachtvervoer in ladingtonkilometers (exclusief zeevaart en luchtvaart), 2010

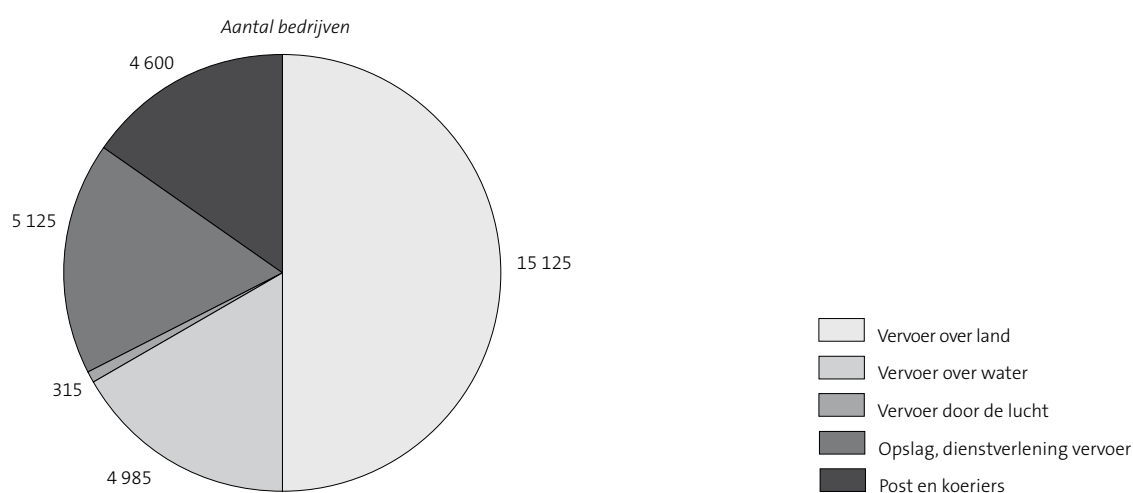


Bron: Eurostat.

2.3 Aantal bedrijven

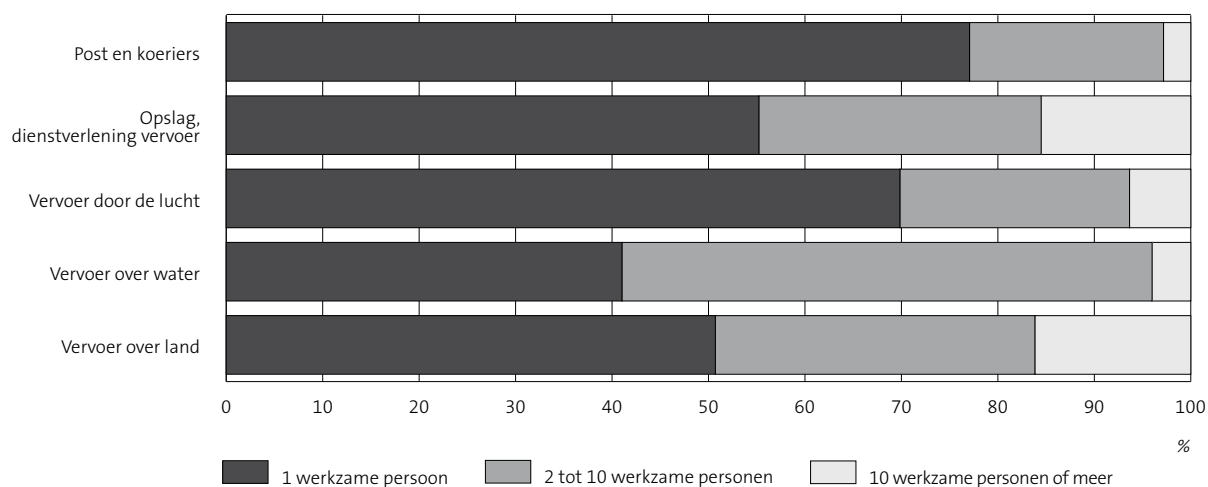
Op 1 januari 2011 telde de transportsector ruim 30 duizend bedrijven (zie bijlage B). Van deze bedrijven was ruim 50 procent actief binnen de branche Vervoer over land. Hiervan was het grootste deel actief als goederenwegvervoerder. De kleinste branche met 315 bedrijven was het Vervoer door de lucht.

2.3.1 Bedrijven bedrijfstak Vervoer en Opslag naar branche, 2011*



Bron: CBS.

2.3.2 Branches bedrijfstak Vervoer en Opslag naar bedrijfsgrootte, 2011*



Bron: CBS.

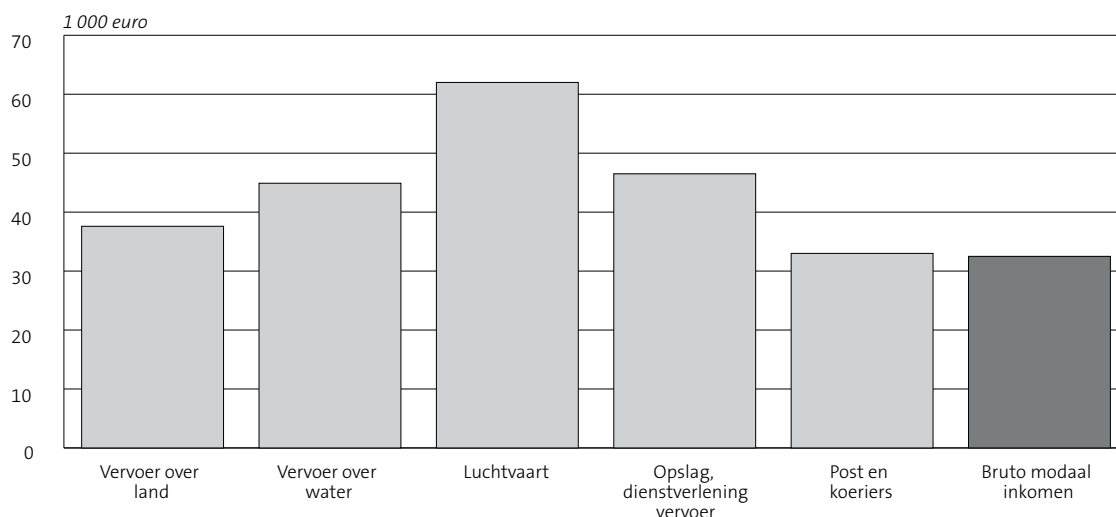
De branche Opslag en dienstverlening voor vervoer behaalt met 17 procent van het totale aantal bedrijven in de bedrijfstak Vervoer en Opslag bijna 33 procent van de totale omzet. Een reden voor dit verschil is dat een groot deel van de bedrijven binnen deze branche bestaat uit tussenpersonen in het vrachtvervoer (waaronder expediteurs). Deze bedrijven fungeren vaak als kassier. Ze kopen namens een opdrachtgever allerlei producten en diensten in en declareren deze kosten vervolgens bij de opdrachtgever. Deze onkostenvergoeding leidt tot een relatief hoge omzet.

Het grootste deel van de bedrijven uit de bedrijfstak Vervoer en Opslag bestaat uit eenmanszaken. Binnen de branches Vervoer door de lucht en Post en koeriers heeft zelfs ongeveer drie kwart van de bedrijven maar één werkzame persoon. Binnen het Vervoer over water geldt dit voor vier op de tien bedrijven. Het kleinbedrijf³⁾ is in aantal zeer dominant aanwezig binnen de bedrijfstak Vervoer en Opslag, getuige het kleine aandeel van bedrijven met 10 of meer werkzame personen binnen elke branche.

2.4 Aantal werkzame personen

Er werkten in 2010 binnen de bedrijfstak Vervoer en Opslag (uitgedrukt in fte⁴⁾) bijna 380 duizend personen. De meesten hiervan werken in de branche Vervoer over land, namelijk 187 duizend. Met bijna een kwart van het aantal werkzame personen geldt de branche Opslag en dienstverlening voor vervoer ook als een grote werkgever binnen de transportsector. Post en koeriers, met 50 duizend werkzame personen, en Vervoer over water met bijna 29 duizend werkzame personen zijn beduidend kleiner. De kleinste werkgever binnen de bedrijfstak Vervoer en Opslag is echter de luchtvaart. Binnen deze branche zijn iets minder dan 25 duizend personen werkzaam.

2.4.1 Gemiddeld bruto jaarsalaris per werknemer (fte), 2010



Bron: CBS.

³⁾ Bedrijven met minder dan 10 werkzame personen.

⁴⁾ Fulltime-equivalent; Een maatstaf voor het arbeidsvolume, die wordt berekend door alle banen (voltijd en deeltijd) om te rekenen naar voltijdbanen.

De luchtvaart is daarentegen wel de branche waar gemiddeld het meeste geld wordt verdiend⁵⁾. Binnen de luchtvaart ligt het gemiddelde bruto jaarsalaris op bijna 62 duizend euro, terwijl het bedrijfstakgemiddelde net boven de 41 duizend euro ligt. Dit ligt overigens nog altijd ruim boven het modale inkomen van 32,5 duizend euro in 2010⁶⁾.

Hoewel het bruto salaris per werknemer binnen de branche Post en koeriers het laagst is, ligt de subbranche met het laagste jaarsalaris in een andere branche, namelijk binnen het Vervoer over land. Werknemers in de taxibranche zijn veruit de minst betaalde werknemers in de transportsector, met een gemiddeld bruto jaarloon van nog geen 25 duizend euro.

2.5 Faillissementen

Het aantal faillissementen in de gehele transportsector is in 2011 ten opzichte van het voorgaande jaar gedaald met 5 procent tot 343 bedrijven.

Het aantal faillissementen is de afgelopen twee jaren gedaald. Desondanks ligt het aantal faillietverklaringen in 2011 nog altijd 40 procent hoger dan in 2008. Dit heeft vooral te maken met de verzwakte financiële weerbaarheid van de transportbedrijven na de crisis. Ook door de aanhoudende overcapaciteit, de daardoor blijvend lage vrachttarieven en de gestegen brandstofprijzen hebben veel transportbedrijven het anno nu nog steeds moeilijk om hun hoofd boven water te houden.

In 2011 was het aantal faillissementen in het vierde kwartaal veruit het grootst. Ruim 3 op de 10 van alle faillietverklaringen van het afgelopen jaar vonden plaats in het laatste kwartaal. De gevolgen van de Europese schulden crisis waren eind 2011 al duidelijk zichtbaar in de ontwikkeling van het aantal faillissementen.

⁵⁾ De bruto jaarinkomsten zijn bepaald door de totale brutoloonkosten af te zetten tegen het aantal werknemers (uitgedrukt in fte). Hierbij is dus gebruik gemaakt van het aantal werknemers binnen elke branche en niet het aantal werkzame personen, waaronder ook zelfstandigen vallen.

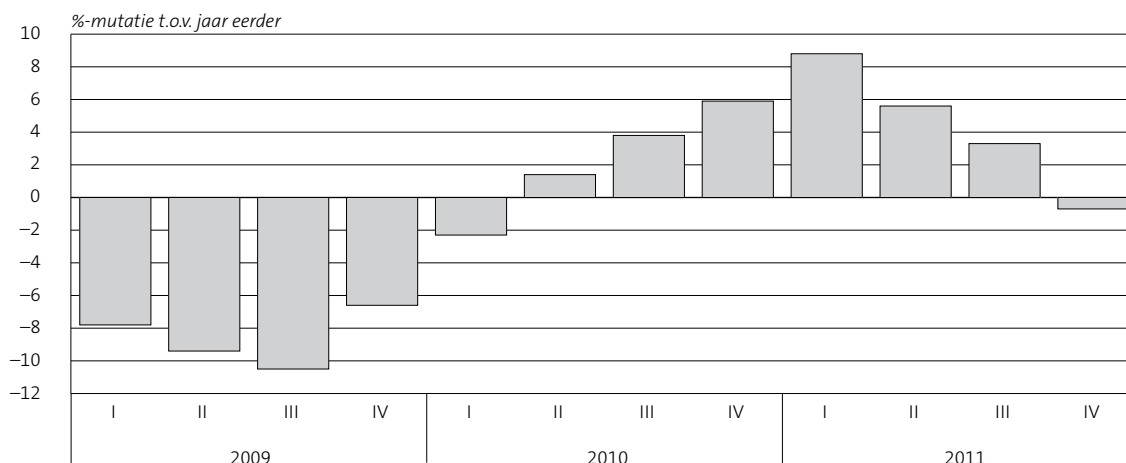
⁶⁾ Bron: Rijksoverheid.nl

3 Omzetontwikkelingen per branche

3.1 Vervoer over land

Het Vervoer over land had in 2011 een omzet van ruim 25 miljard euro. Dit was ongeveer 4 procent meer dan het jaar ervoor.

3.1.1 Vervoer over land; omzetontwikkeling



Bron: CBS.

Vervoer over land omvat 8 subbranches (zie bijlage A). De branche omvat het goederen- en personenvervoer over de weg en per spoor, evenals het vervoer via pijpleidingen. Hieronder vallen onder meer het spoorvervoer, de verhuizers, het openbaar vervoer en de touringcar- en taxibedrijven. De grootste subbranche binnen het Vervoer over land is het goederenvervoer over de weg.

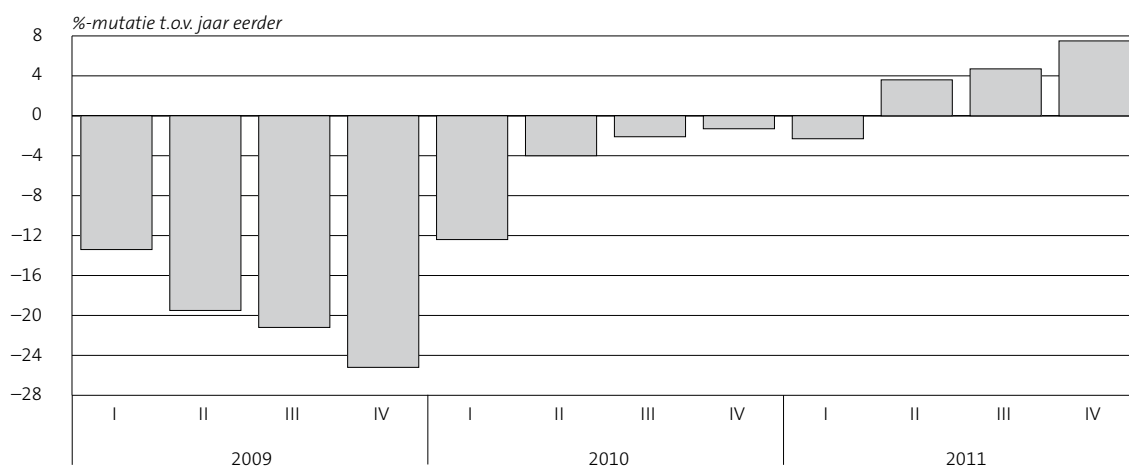
In 2011 groeide de brancheomzet met ruim 4 procent. In de eerste helft van 2011 was de toename in omzet binnen de branche het sterkst. Het in 2010 ingezette herstel van de bedrijvigheid op het gebied van industrie en bouw en de verder toegenomen export zorgden voor de toename, evenals de voor het eerst in lange tijd gestegen tarieven in het goederenwegvervoer. De omzetgroei zwakte in de tweede helft van het jaar echter sterk af. Verminderde bedrijvigheid door de Europese schuldencrisis lag hieraan ten grondslag.

Met de omzetgroei in 2010 en 2011 werd een deel van het omzetverlies van 9 procent uit 2009 goedgehaakt. Het omzetniveau in 2011 lag echter nog bijna 3 procent onder het niveau in 2008. Hiermee zit het Vervoer over land van alle branches binnen de transportsector wel procentueel het dichtst bij het omzetniveau van vóór de aanvang van de kredietcrisis.

3.2 Vervoer over water

Het Vervoer over water had in 2011 een omzet van ruim 7,3 miljard euro, ruim 3 procent meer dan het jaar ervoor.

3.2.1 Vervoer over water; omzetontwikkeling



Bron: CBS.

Het vervoer over water omvat de subbranches zee- en kustvaart (hierna aangeduid als zeevaart) en binnenvaart. De zeevaart is wat betreft de omzet de grootste subbranche binnen het vervoer over water, met bijna drie kwart van de totale omzet. 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. In 2011 steeg de omzet licht, met 3 procent. Deze toename is volledig toe te schrijven aan de binnenvaart. Twee periodes van laagwater in 2011 beperkten tijdelijk de overcapaciteit in deze subbranche, waardoor de prijzen stegen. Dit leidde tot een omzetgroei van 12 procent in 2011. De zeevaart had heel 2011 nog steeds last van de na de kredietcrisis ontstane overcapaciteit, zo blijkt uit de zeer lichte omzetzakking voor deze subbranche.

De omzettoename in 2011 kwam na twee achtereenvolgende jaren van achteruitgang. Door het cyclische karakter van de zee- en binnenvaart is de branche gevoelig voor conjunctuurschommelingen. De komst van de recessie werd dan ook direct zichtbaar in een grote omzetzakking in 2009 van ongeveer 20 procent, door sterk gekrompen vrachtvolumes en gedaalde prijzen. De omzetzakking van 5 procent in 2010 komt voornamelijk door de verplaatsing van een aantal bedrijfsonderdelen van een grote reder vanuit Nederland

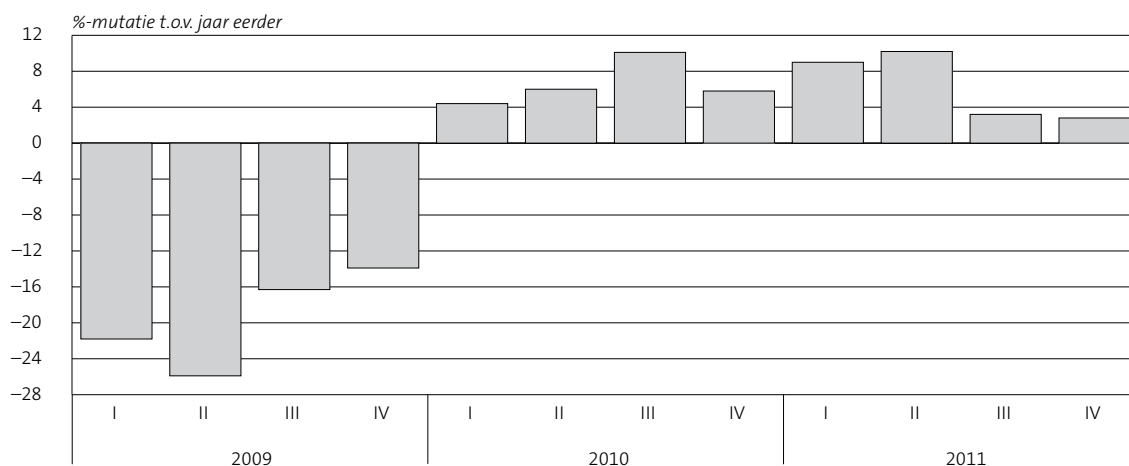
naar het buitenland. Hierdoor daalde de omzet van de zeevaart met 8 procent, ondanks dat de prijzen en volumes toenamen. De binnenvaart liet, ondanks de overcapaciteit die ontstond door vóór de crisis gedane investeringen, een omzettoename van 2 procent zien in 2010.

Door de omzetzakkingen in 2009 en 2010 lag het omzetsniveau in 2011 nog ver onder dat van voor de crisis. Het verschil ten opzichte van het niveau in 2008 was ruim 21 procent.

3.3 Vervoer door de lucht

De omzet van het Vervoer door de lucht was in 2011 10 miljard euro. Dit was 6 procent meer dan het jaar ervoor.

3.3.1 Vervoer door de lucht; omzetontwikkeling



Bron: CBS.

De branche Vervoer door de lucht omvat het passagiers- en vrachtvervoer door de lucht en de hieraan gerelateerde charterdiensten. Net als het Vervoer over water is de branche zeer cyclisch en daarom zeer gevoelig voor conjunctuurschommelingen.

In 2011 steeg de omzet met 6 procent. Vooral de sterke groei in de eerste twee kwartalen zorgde voor een vergelijkbare groei met het jaar ervoor. De economische omslag als gevolg van de schuldencrisis, halverwege 2011, zorgde voor een terugval in de omzetgroei. Deze bleef positief, onder andere door de sterk gestegen brandstofprijzen die deels zijn verhaald op de passagiers door middel van verhoogde brandstoftoeslagen.

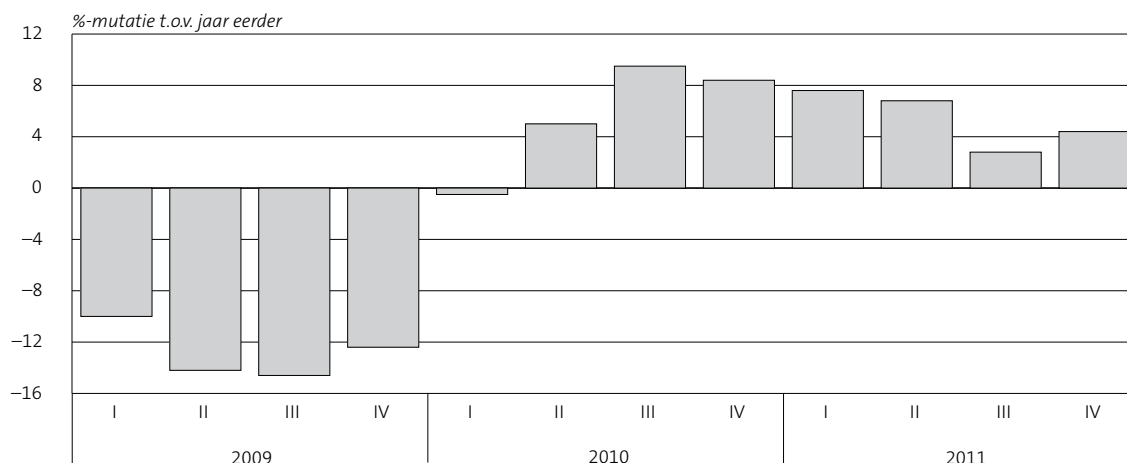
De omzettoename van 7 procent in 2010 kwam door een toename van zowel het vracht- als passagiersvervoer. Wat betreft het vrachtvervoer lag de volumestijging in lijn met sterk toegenomen internationale handel in 2010.

Het omzetsniveau in 2011 lag nog ongeveer 9 procent onder het niveau van vóór de kredietcrisis, in 2008.

3.4 Opslag en dienstverlening voor vervoer

De branche Opslag en dienstverlening voor vervoer was in 2011 qua omzet de op één na grootste branche binnen de transportsector. De omzet groeide in 2011 met ruim 5 procent naar 23 miljard euro.

3.4.1 Opslag en dienstverlening voor vervoer; omzontwikkeling



Bron: CBS.

De branche omvat opslagbedrijven en bedrijven die laad-, los- en overslagactiviteiten uitvoeren, evenals bedrijven die dienstverlenende activiteiten uitvoeren voor het vervoer over land, over water en door de lucht. Voorbeelden hiervan zijn transportbegeleiders en transportverhuurbedrijven. Het grootste deel van de omzet in deze branche wordt gegenereerd door de tussenpersonen in het vrachtvervoer, waarbinnen de expediteurs de grootste groep zijn.

In 2011 nam de omzet met ruim 5 procent toe. Positieve uitschieter was de dienstverlening voor de luchtvaart, waarvan de omzet met bijna 10 procent steeg. Met een omzetstijging van 2 procent noteerden de laad-, los- en overslagbedrijven de laagste groei. Vooral door de afgenomen internationale handel en de daardoor minder grote vervoerde volumes moest de brancheomzontwikkeling een stapje terug doen.

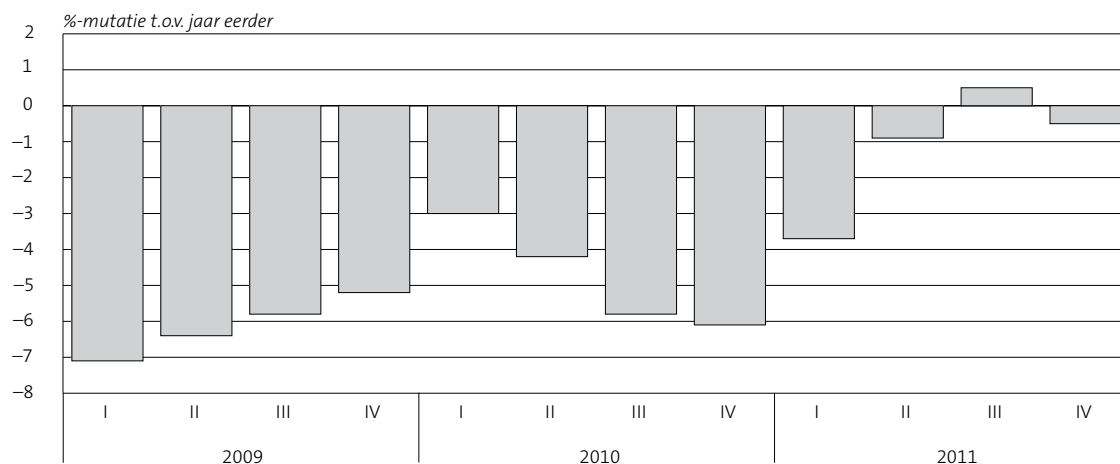
In 2010 steeg de brancheomzet, na een sterke daling in 2009, met bijna 6 procent. De toegenomen bedrijvigheid zorgden voor omzetgroei in bijna alle onderliggende subbranches.

Het omzenniveau lag in 2011 nog 3 procent onder het niveau van vóór de crisis.

3.5 Post en koeriers

De omzet van de Post en koeriers bedroeg in 2011 bijna 4,8 miljard euro. Dit was ruim 1 procent minder dan het jaar ervoor.

3.5.1 Post en koeriers; omzetontwikkeling



Bron: CBS.

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

In 2011 stegen de tarieven voor de koeriersdiensten met bijna 5 procent. Ondanks dat daalde de omzet van de post- en koeriersbedrijven met ruim 1 procent.

De tariefstijging voor koeriersdiensten werd al in 2010 ingezet en zorgde er voor dat de omzet van koeriersbedrijven toenam. Daarentegen liet de postmarkt in 2010 een terugval zien door een kleiner aanbod van post. Hierdoor daalde de brancheomzet met bijna 5 procent. In 2009 leidde volumekrimp door de afgenomen bedrijvigheid tot een omzetsdaling voor de branche. Voornamelijk de afname in bedrijvigheid bij de koeriersbedrijven zorgde voor de omzetsdaling. De postmarkt had in dat jaar minder last van volumedalingen.

Door drie achtereenvolgende jaren van omzetsdaling lag het niveau van de brancheomzet in 2011 bijna 12 procent lager dan het omzetsniveau van vóór de crisis, in 2008.

4 Opbrengsten en lasten

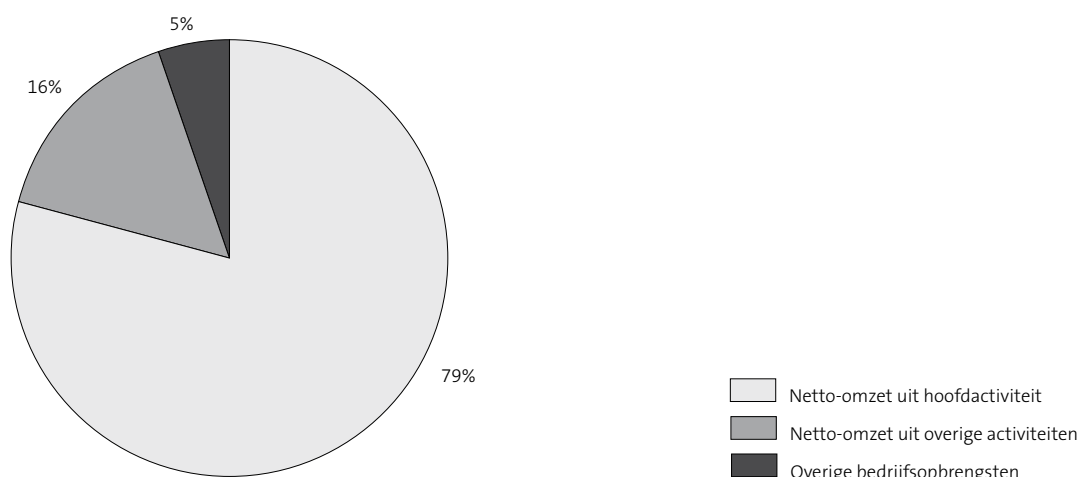
4.1 Bedrijfsopbrengsten

De totale bedrijfsopbrengsten binnen de bedrijfstak Vervoer en Opslag bedroegen in 2010 71 miljard euro. Ongeveer 95 procent van deze totale bedrijfsopbrengsten bestond uit omzet en 5 procent uit overige bedrijfsopbrengsten, zoals subsidies, vergoedingen voor uitgeleend personeel en ontvangen schade-uitkeringen.

De omzet is verdeeld in omzet uit de hoofdactiviteit, zoals het goederenvervoer over de weg voor goederenwegvervoerders, en omzet uit overige activiteiten, bijvoorbeeld overslag- of expeditieactiviteiten bij opslagbedrijven. Uit figuur 4.1.1 blijkt dat bedrijven binnen de bedrijfstak Vervoer en Opslag hun opbrengsten voornamelijk haalden uit de netto-omzet uit de hoofdactiviteit.

Op brancheniveau liepen de aandelen van de netto-omzet uit de hoofdactiviteit binnen de totale bedrijfsopbrengsten nogal uiteen. Binnen de branches Vervoer over water en Post en koeriers lag dit percentage ruim boven de 90 procent. Opslagbedrijven en dienstverleners voor vervoer hebben over het algemeen een breder activiteitenpakket. Binnen deze branche bestond namelijk een kwart van de totale bedrijfsopbrengsten uit netto-omzet uit overige activiteiten.

4.1.1 Verdeling bedrijfsopbrengsten Vervoer en Opslag, 2010



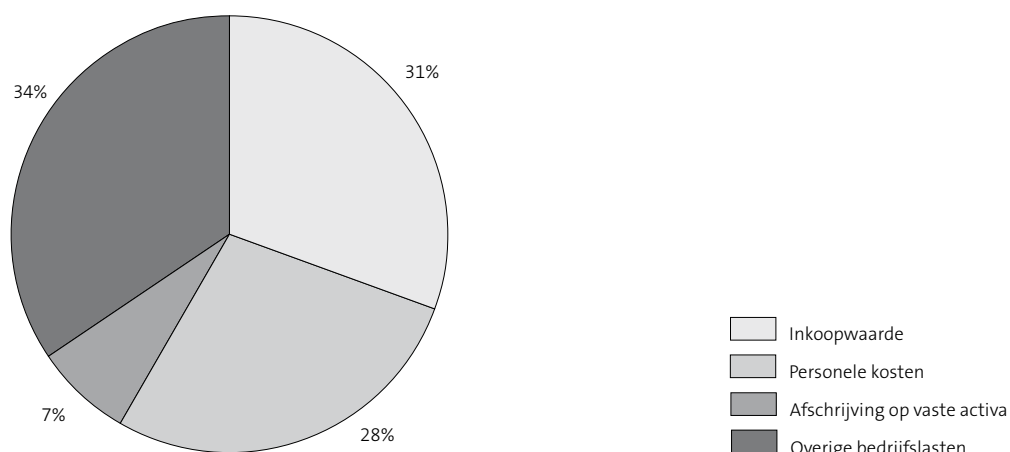
Bron: CBS.

4.2 Bedrijfslasten

Tegenover de bedrijfsopbrengsten staan de bedrijfslasten. Deze bedroegen in 2010 ruim 66 miljard euro voor de transportsector. De overige bedrijfslasten, zoals huisvestingskosten, brandstofkosten en belastingen, waren met bijna 23 miljard euro de grootste kostenpost binnen deze bedrijfstak, op de voet gevolgd door de inkoopwaarde en de personele kosten. Binnen het Vervoer door de lucht was het aandeel van de overige lasten met 70 procent relatief groot. Dit komt deels door de lage inkoopwaardes, maar vooral doordat luchtvaartmaatschappijen – ten opzichte van de andere lasten – veel geld kwijt zijn aan brandstoffen, toelages om gebruik te maken van vliegveldfaciliteiten en onderhoud. Deze kostenposten vallen allen onder de overige bedrijfslasten.

Binnen de Post- en koeriersbranche waren de personele kosten het hoogst. Bij de Opslag en dienstverlening voor vervoer bestond meer dan de helft van de lasten uit de inkoopwaarde. Dit laatste heeft vooral te maken met de eerder genoemde kassiersfunctie, die onder meer de expediteurs hebben. Het doorberekenen aan de opdrachtgevers van de kosten op ingekochte goederen en diensten leidt zoals gezegd tot een relatief hoge omzet, maar ook tot relatief hoge inkoopwaardes.

4.2.1 Verdeling bedrijfslasten Vervoer en Opslag, 2010



Bron: CBS.

Bijlagen

A. 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 en 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

B. Aantal bedrijven per branche in de bedrijfstak Vervoer en Opslag, stand op 1 januari

	2009*	2010*	2011*
Totaal	29 500	29 765	30 150
Vervoer over land	15 055	15 120	15 125
Vervoer over water	4 905	4 970	4 985
Vervoer door de lucht	305	310	315
Opslag en dienstverlening voor vervoer	4 880	4 930	5 125
Post en koeriers	4 355	4 435	4 600

C. Aantal faillissementen per branche in de bedrijfstak Vervoer en Opslag

	2009	2010	2011
Totaal	388	361	343
Vervoer over land	254	246	204
Vervoer over water	8	16	20
Vervoer door de lucht	4	4	10
Opslag en dienstverlening voor vervoer	88	62	68
Post en koeriers	34	33	41

Medewerkers publicatie

Igor Dzambo
Robbert de Ruijter