

**Monitor**

**Logistiek**

**en Supply Chain**

**Management**

**Rapportage**

**2012**



Centraal Bureau  
voor de Statistiek

**Monitor Logistiek  
en Supply Chain  
Management**

**Rapportage**

**2012**

## 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
2013-2014	2013 tot en met 2014
2013/2014	Het gemiddelde over de jaren 2013 tot en met 2014
2013/'14	Oogstjaar, boekjaar, schooljaar enz., beginnend in 2013 en eindigend in 2014
2011/'12-2013/'14	Oogstjaar, boekjaar, enz., 2011/'12 tot en met 2013/'14

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  
[www.cbs.nl](http://www.cbs.nl)

Prepress: Centraal Bureau voor de Statistiek, Grafimedia  
Ontwerp: Edenspiekermann

### *Inlichtingen*

Tel. 088 570 70 70, fax 070 337 59 94  
Via contactformulier: [www.cbs.nl/infoservice](http://www.cbs.nl/infoservice)

### *Bestellingen*

[verkoop@cbs.nl](mailto:verkoop@cbs.nl)  
Fax 045 570 62 68  
ISBN 978-90-357-1829-6  
ISSN 2211-887

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen, 2014.  
Verveelvoudigen is toegestaan, mits het CBS als bron wordt vermeld.

# Inhoud

Samenvatting 4

## **1. Inleiding 6**

- 1.1 Aanleiding en doelstelling 7
- 1.2 Leeswijzer 7

## **2. De logistieke dienstverlening 9**

- 2.1 Resultaten sectorhuis 2009-2012 10
- 2.2 Resultaten sectorhuis 2012 12
- 2.3 Kwalitatieve en kwantitatieve analyse logistieke dienstverlening 16
- 2.4 Afbakening, respons en betrouwbaarheid 18

## **3. Methoden en technieken 22**

- 3.1 Standaard Bedrijfsindeling 23
- 3.2 Vragenlijsten 24
- 3.3 Sectorhuis + specificatie naar SBI 24
- 3.4 Berekening toegevoegde waarde sectorhuis 28

Conclusie en evaluatie 30

Bijlage A 31

Literatuur 32

Afkortingen 32

Begrippen 32

Medewerkers 35

# Samenvatting

## Algemeen

Het Centraal Bureau voor de Statistiek brengt op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu jaarlijks in beeld hoe de logistieke dienstverleners in Nederland zich ontwikkelen. De monitor vormt één van de meetinstrumenten om de effectiviteit van het beleid met betrekking tot de logistieke sector in kaart te brengen.

Om te bepalen hoe de logistieke sector zich ontwikkelt, worden de financiële gegevens van bedrijven binnen de sector vervoer en opslag gebruikt. Per logistieke activiteit uit het zogenaamde sectorhuis worden de omzetcijfers en toegevoegde waardecijfers bepaald. Hierbij gaat het om zeven geselecteerde 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. Jaarlijks wordt op basis van deze informatie het aandeel van de hoogwaardige diensten VAL/VAS, ketenregie en supportdiensten binnen de logistieke dienstverlening vastgesteld.

Uit het onderzoek blijkt dat bedrijven in de logistieke dienstverlening veelal een breed pakket aan diensten aanbieden. Deze bedrijven voeren dus meer activiteiten uit dan enkel de logistieke activiteit die ze als kerntaak hebben.

## Ontwikkeling toegevoegde waarde sectorhuis 2009-2012

In drie jaar tijd is de toegevoegde waarde van de logistieke dienstverleners in Nederland met ruim 7 procent toegenomen. Van 13,9 miljard euro in 2009 naar 14,9 miljard euro in 2012 (zie figuur S.1). De toegevoegde waarde van de hoogwaardige diensten VAL/VAS, ketenregie en supportactiviteiten steeg in relatieve zin het hardst met ruim 11 procent, tegenover nog geen 6 procent voor de fundamentele diensten fysiek transport en overslag en opslag en warehousing. Het aandeel van de hoogwaardige diensten in het sectorhuis nam door de hogere groei in dezelfde periode toe van 28,4 naar 29,4 procent.

De logistieke activiteit ketenregie is hoofdzakelijk verantwoordelijk voor de toegenomen toegevoegde waarde bij de hoogwaardige diensten over de jaren 2009-2012. Een stijging van 19 procent – onder meer door sterke omzetgroei bij tussenpersonen voor het vrachtvervoer, de subbranche die grotendeels het cijfer voor ketenregie bepaalt – voor deze activiteit in drie jaar tijd is ruim groter dan die bij supportactiviteiten (+7 procent) en VAL/VAS (+4 procent). Door tegenvallende bedrijfsresultaten bij de tussenpersonen voor het vrachtvervoer, waaronder de expediteurs en bevrachters, is de toegevoegde waarde voor de activiteit ketenregie ten opzichte van 2011 overigens wel met ruim 2 procent afgenomen.

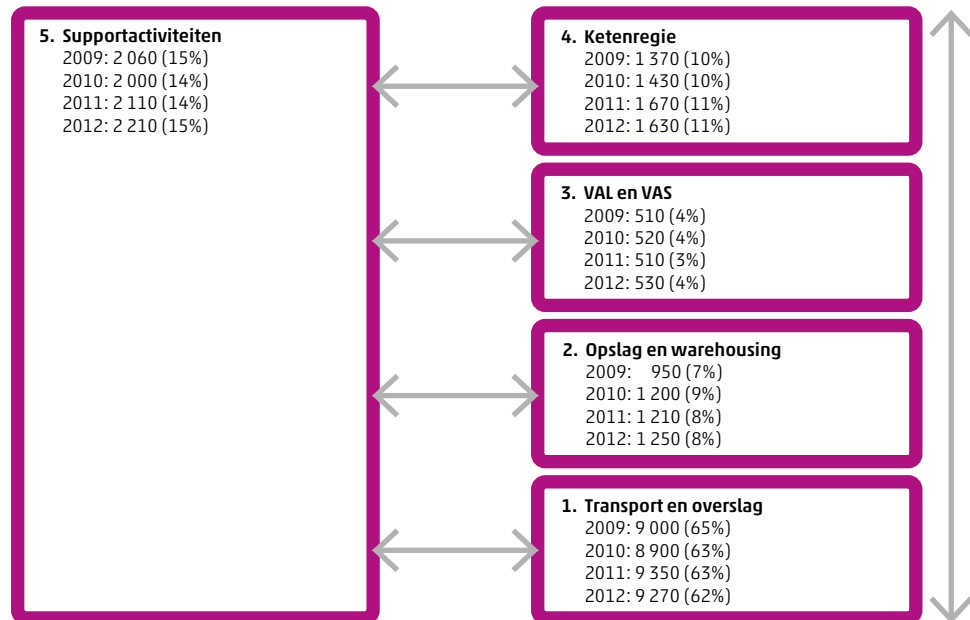
Binnen de fundamentele diensten is de logistieke activiteit opslag en warehousing met 350 miljoen euro (+32 procent) zowel absoluut als relatief de grootste contribuant aan de toename van de toegevoegde waarde van bijna 6 procent over de periode 2009-2012. Bij fysiek transport en overslag was de toename 'slechts' 3 procent. Hoewel het toegevoegde waarde-aandeel van deze laatste activiteit van jaar tot jaar blijft dalen, heeft het met ruim 62 procent nog altijd veruit het grootste aandeel binnen het sectorhuis.

## Ontwikkeling omzet sectorhuis 2009-2012

In vergelijking met de toegevoegde waarde steeg de omzet van de logistieke dienstverleners in Nederland in drie jaar, met ruim 14 procent, twee keer zo hard. In absolute zin dragen de hoogwaardige en fundamentele diensten in gelijke mate bij aan de stijging van 39,9 miljard euro aan omzet in 2009 naar 45,6 miljard euro in 2012. In relatieve zin was de omzetsijging voor de hoogwaardige diensten bijna twee maal

zo hoog, namelijk 21 tegenover 11 procent. De omzetontwikkeling van de logistieke dienstverleners bleef in 2012 achter bij voorgaande jaren. Onder invloed van de eurocrisis kromp de economie in 2012 met 1,2 procent. De uitvoer bleef nog wel groeien, maar was met 5 procent maar half zo groot als in 2011. Dit had zijn weerslag op de omzetgroei van een groot aantal logistieke dienstverleners. Die stagneerde of daalde zelfs voor een aantal subbranches.

### S.1 Sectorhuis 2009-2012 (mln euro)



### Ontwikkeling omzet logistieke dienstverleners 2012-2013

Nadat de eurocrisis in 2012 al zorgde voor een teruglopende omzetgroei, verslechterde in 2013 het groeitempo voor de sector vervoer en opslag en voor vier van de zeven subbranches binnen de logistieke dienstverlening in Nederland nog verder. Het goederenwegvervoer en de tussenpersonen voor het vrachtvervoer – qua omzet de twee grootste van de 'logistieke' subbranches – hadden zelfs voor het eerst sinds 2009 te maken met negatieve groei. Ook bij de binnenvaartschippers nam de omzet een half procent af. De opslagbedrijven deden het met +2 procent beduidend beter dan in 2012, toen de omzet daalde. De laad-, los- en overslagbedrijven zagen juist hun groei in 2013 bijna stagneren. De – in termen van omzetgroei – best presterende logistieke dienstverleners waren net als in 2012 de lokale post- en koeriersbedrijven. Hoewel de omzettoename terugliep van iets meer dan 4 procent naar iets minder dan 4 procent in 2013, bleven de post- en koeriersbedrijven de spoorvervoerders ruim een half procent voor.

**1.**

# Inleiding

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

## 1.1 Aanleiding en doelstelling

Medio 2006 verscheen de beleidsbrief Logistiek en Supply Chains (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2006). In deze brief is de ambitie uitgesproken om het maatschappelijk rendement van het goederenvervoer binnen het (logistieke) bedrijfsleven te verhogen door naast transportfaciliteiten en traditionele diensten meer nieuwe, aanvullende diensten aan te bieden. Het belangrijkste beleidsdoel is hierin als volgt gedefinieerd: 'Het laten klimmen van de logistieke sector binnen de waardeketen door een grotere rol in ketenregie en vergroting van het maatschappelijke rendement van de logistiek'. Om na te gaan of deze doelstelling wordt verwezenlijkt is het voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu (hierna afgekort als I en M) van belang om de te weten of er een (relatieve) verschuiving plaatsvindt in het toegevoegde waarde aandeel van fundamentele diensten als fysiek transport en opslag naar hoogwaardige diensten als value added logistics (VAL) en value added services (VAS), ketenregie en supportactiviteiten. Tevens is de mate waarin de toegevoegde waarde van de hoogwaardige diensten zich in absolute zin ontwikkelt belangrijk.

Om een vollediger beeld te krijgen van de logistieke dienstverlening in Nederland en de ontwikkelingen hierbinnen, is het Centraal Bureau voor de Statistiek (hierna afgekort als CBS) in 2007 door I en M benaderd met het verzoek de omzet- en toegevoegde waardeontwikkelingen van de logistieke dienstverlening in kaart te brengen. Aan de hand van een beperkte aanpassing in de jaarlijkse enquêtes voor berichtgevers heeft het CBS een verandering in de verzameling van statistieken omtrent de logistieke dienstverlening mogelijk gemaakt. Dit betekent concreet dat activiteiten op het gebied van dienstverlening uitgesplitst zijn naar logistieke activiteiten uit het sectorhuis.

De uitkomsten van het onderzoek, dat wordt uitgevoerd door het CBS, zijn verzameld in de monitor logistiek en supply chain management (hierna afgekort als de monitor logistiek). Deze monitor heeft als doel om inzichtelijk te maken wat de omzet en toegevoegde waarde in een specifiek jaar zijn, evenals de ontwikkelingen vanaf 2009, voor de logistieke dienstverleners in Nederland.

Meer informatie over de opbouw van het sectorhuis en achtergrondinformatie omtrent de monitor logistiek is te vinden in de rapportage over 2009 (CBS, 2011).

## 1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 gaat in op de aanleiding en de doelstelling van de voorliggende rapportage. Hoofdstuk 2 geeft een kwalitatieve en kwantitatieve beschrijving van de logistieke dienstverlening. Zo zijn onder meer de resultaten voor de verschillende etages binnen



het sectorhuis over het jaar 2012, en de ontwikkelingen hierbinnen ten opzichte van de periode 2009-2011, uiteengezet. Ook komen de omzetontwikkelingen voor de logistieke subbranches over de periode 2012-2013 aan bod.

Hoofdstuk 3 is een technische toelichting, waarin de gebruikte methoden en technieken zijn beschreven.

De conclusie en evaluatie zijn terug te vinden in hoofdstuk 4.

De monitor logistiek wordt afgesloten met een literatuurlijst en een lijst van afkortingen.

**2.**

**De logistieke  
dienstverlening**

**Het doel van de monitor logistiek is het bepalen van de ontwikkelingen in de toegevoegde waarde van de logistieke activiteiten in de sector vervoer en opslag, zoals weergegeven in het sectorhuis. Dit hoofdstuk beschrijft de resultaten van het onderzoek over de verslagperiode 2012 en de ontwikkelingen over de periode 2009–2012.**

In de monitor logistiek wordt een vergelijking gemaakt voor de ontwikkelingen in toegevoegde waarde tussen de verschillende jaren. Om te monitoren in hoeverre de ambitie van I en M wordt gerealiseerd is deze ontwikkeling het meest relevant. Zoals genoemd in de inleiding is de ambitie namelijk: "Het laten klimmen van de logistieke sector binnen de waardeketen door een grotere rol in ketenregie en vergroting van het maatschappelijke rendement van de logistiek". Hiervoor is het van belang om te weten of er een (relatieve) verschuiving plaatsvindt in het toegevoegde waarde aandeel van fundamentele diensten als fysiek transport en opslag naar hoogwaardige diensten als value added logistics (VAL) en value added services (VAS), ketenregie en supportactiviteiten. In de eerste paragraaf zijn de onderzoeksresultaten van het sectorhuis over de jaren 2009, 2010, 2011 en 2012 met elkaar vergeleken.

De tweede paragraaf beschrijft de resultaten van het sectorhuis in termen van omzet en toegevoegde waarde over de verslagperiode 2012.

De derde paragraaf van hoofdstuk 2 geeft een kwalitatieve en kwantitatieve beschrijving van de logistieke dienstverlening. Hiervoor is gebruik gemaakt van de kwartaalomzetstatistiek vervoer en opslag over de periode 2012–2013, aangevuld met informatie over het aantal werkzame personen.

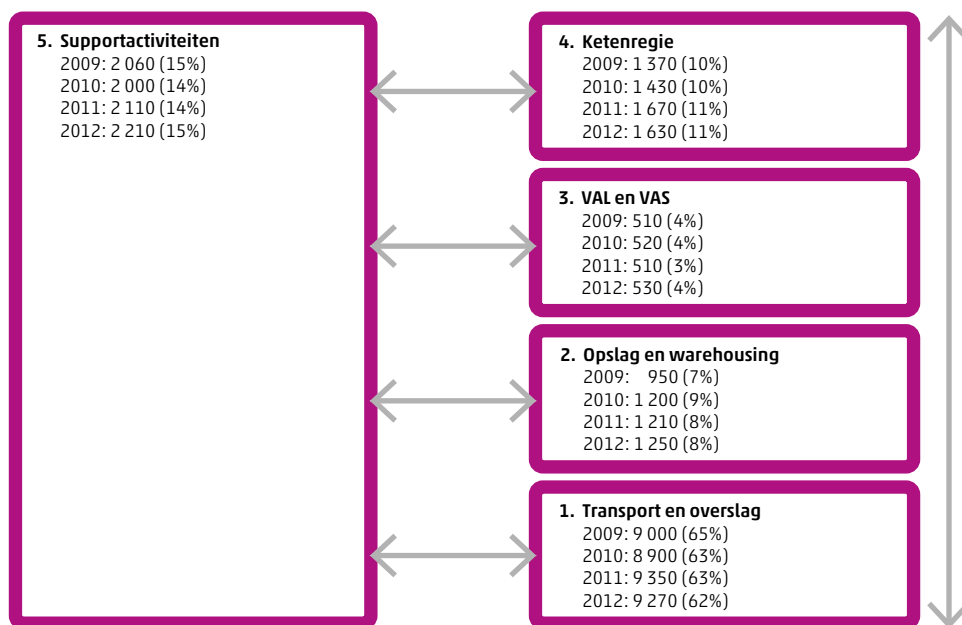
De laatste paragraaf bevat de afbakening van de logistieke dienstverlening, zoals gehanteerd in de monitor logistiek en een analyse van de gewogen respons uitgesplitst per logistieke activiteit.

## **2.1 Resultaten sectorhuis 2009–2012**

Een belangrijk doel van I en M is het meten of het rendement en daarmee het aandeel in de totale toegevoegde waarde van het sectorhuis voor hoogwaardige diensten als ketenregie, VAL en VAS, alsook de supportactiviteiten toeneemt. Het CBS biedt dit inzicht door jaarlijks per logistieke activiteit uit het sectorhuis de omzet- en met name de toegevoegde waarde cijfers te bepalen. Deze zijn bepaald aan de hand van de financiële gegevens van bedrijven binnen de zeven in de afbakening (paragraaf 2.4) genoemde subbranches van sector vervoer en opslag, die binnen de transportsector een belangrijke rol spelen op het gebied van logistieke dienstverlening.

Alleen de resultaten van deze zeven subbranches vormen het sectorhuis, zoals in figuur 2.1.1 weergegeven. Zoals verder blijkt uit de afbakening, ontbreken de financiële 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. Deze paragraaf gaat in op de ontwikkelingen die zich in 2012 in het sectorhuis hebben voorgedaan ten opzichte van de periode 2009–2011. Zowel in absolute als relatieve zin wordt gekeken naar de ontwikkelingen in toegevoegde waarde voor de vijf etages van het sectorhuis.

### 2.1.1 Sectorhuis 2009-2012 (mln euro)



Uit figuur 2.1.1 blijkt dat de totale toegevoegde waarde van de hoogwaardige diensten ten opzichte van het jaar ervoor in 2012 met ruim 2 procent is toegenomen, van 4,29 miljard euro naar 4,38 miljard euro. In vergelijking met 2009 is de totale toegevoegde waarde van de hoogwaardige diensten met meer dan 11 procent gestegen. Voor de fundamentele diensten fysiek transport en overslag en opslag en warehousing is de totale toegevoegde waarde voor het eerst sinds 2009 afgenomen. De gezamenlijke waarde van deze twee etages van het sectorhuis daalde met een half procent van 10,56 miljard in 2011 naar 10,52 miljard euro in 2012. Dit is nog steeds bijna 6 procent meer dan de 9,95 miljard euro in 2009. Door de afname bij de fundamentele diensten nam het aandeel die de hoogwaardige diensten binnen het sectorhuis hebben toe met een half procentpunt tot 29,4 procent.



# +11%

## Groei toegevoegde waarde hoogwaardige diensten

Kijkend naar de individuele etages van het sectorhuis in figuur 2.1.1 is vooral de daling van de toegevoegde waarde bij de activiteit ketenregie opvallend. In de periode 2009-2011 nam de toegevoegde waarde van deze activiteit met 22 procent toe. In 2012 nam de waarde niettemin met bijna 2,5 procent af, ondanks dat de omzet nagenoeg gelijk bleef. De toegenomen waarde van de supportactiviteiten compenseert ruimschoots het verlies bij ketenregie, waardoor de jaarlijkse stijging van de totale toegevoegde waarde van de hoogwaardige diensten ongewijzigd blijft.

De daling in toegevoegde waarde bij ketenregie is vooral toe te schrijven aan het sterk gedaalde gezamenlijke bedrijfsresultaat van de expediteurs en bevrachters. Het bedrijfsresultaat, wat mede de toegevoegde waarde bepaalt, bij deze tussenpersonen voor het vrachtvervoer nam in 2012 namelijk met bijna 19 procent af. Dat de omzet amper afnam (daling van 0,3 procent, zie bijlage A) is vooral te danken aan het feit dat goederenwegvervoerders, laad-, los- en overslagbedrijven en in mindere mate de opslagbedrijven de omzetsdaling bij de tussenpersonen voor het vrachtvervoer – goed voor bijna 93 procent van de totale omzet van de activiteit ketenregie – voor een groot deel compenseerden door meer omzet uit ketenregie te halen. In termen van toegevoegde waarde konden ze het verlies echter niet in die mate compenseren.

Binnen de fundamentele diensten daalt de toegevoegde waarde voor transport en overslag – de grootste van de vijf etages met een totale toegevoegde waarde van 9,27 miljard euro, ruim 62 procent van het totaal – voor de tweede maal in drie jaar met ongeveer 1 procent. Doordat van 2010 op 2011 de waarde met 5 procent toenam, lag de totale toegevoegde waarde in 2012 nog altijd 3 procent boven het niveau van 2009. De laatste daling in toegevoegde waarde werd veroorzaakt door een optelling van verschillende lichte dalingen in onder meer het bedrijfsresultaat verspreid over verschillende onderliggende subbranches. In dezelfde periode nam de omzet voor deze logistieke activiteit met bijna 10 procent toe.

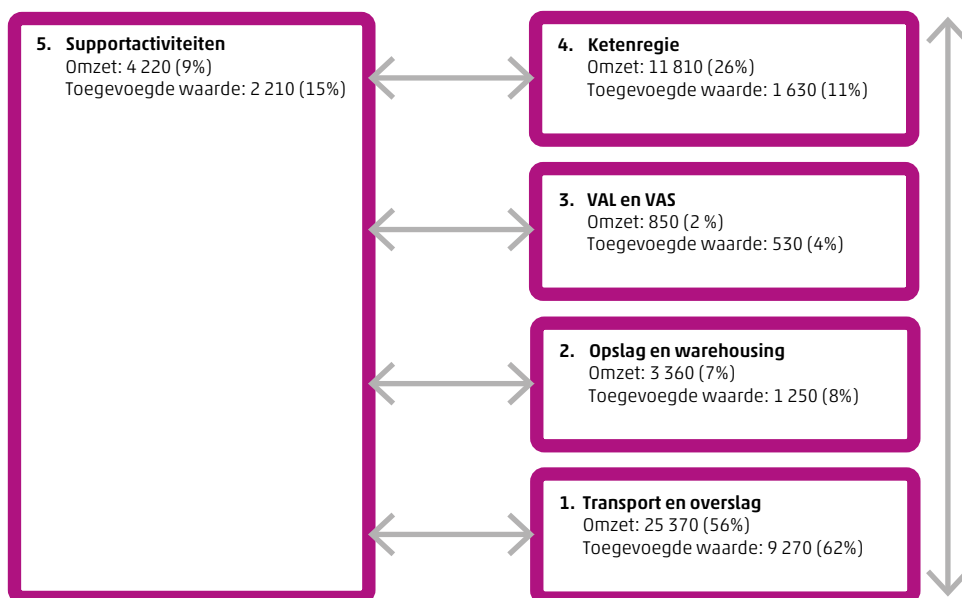
De andere fundamentele dienst, opslag en warehousing, liet voor het derde jaar op rij een toename van de toegevoegde waarde zien. Dit was echter niet genoeg om een daling in de totale toegevoegde waarde van de fundamentele diensten van bijna een half procent te voorkomen.

De gezamenlijke omzet van zowel de fundamentele diensten steeg wel in 2012, namelijk met ruim 1 procent ten opzichte van het jaar ervoor (zie bijlage A). Bij de hoogwaardige diensten was de stijging vrijwel identiek, waardoor het aandeel van de hoogwaardige diensten in termen van omzet (37 procent) ongewijzigd gebleven in vergelijking met 2011.

## 2.2 Resultaten sectorhuis 2012

De totale omzet en toegevoegde waarde van de vijf etages van het sectorhuis voor het rapportagejaar 2012 zijn weergegeven in figuur 2.2.1. De post supportactiviteiten is bepaald aan de hand van de kosten die bedrijven hebben opgegeven zoals is weergegeven in figuur 3.3.2.

## 2.2.1 Sectorhuis naar omzet en toegevoegde waarde 2012 (mln euro)



## Toegevoegde waarde in 2012

De totale toegevoegde waarde van de logistieke dienstverleners in het sectorhuis was in 2012 bijna 14,9 miljard euro. Ten opzichte van 2011 was de toename 0,3 procent, beduidend minder dan de positieve jaar-op-jaar ontwikkelingen van 5,7 procent in 2011 en 1,2 procent in 2010. Toegevoegde waardedalingen bij ketenregie en fysiek transport en overslag en het ontbreken van extreme ontwikkelingen zoals in eerdere jaren (ketenregie +17 procent in 2011 en opslag en warehousing +26 procent in 2010) lagen hieraan ten grondslag.



Zoals blijkt uit figuur 2.2.1 is de etage fysiek transport en overslag met een aandeel van ruim 62 procent veruit de grootste binnen het sectorhuis. Het meest opvallende aandeel is dat van de etage ketenregie. In termen van omzet is het aandeel van deze etage in het sectorhuis 26 procent. In termen van toegevoegde waarde is het aandeel 'slechts' 11 procent. Dit komt doordat expeditieactiviteiten, die een groot deel van de omzet van de logistieke activiteit ketenregie bepalen, een relatief lage toegevoegde waarde genereren ten opzichte van de omzet. De kassiersfunctie speelt hierin een grote rol. Expediteurs, cargadoors en bevrachters kopen namens een opdrachtgever allerlei producten en diensten

in en declareren deze kosten vervolgens bij de opdrachtgever. Deze onkostenvergoeding leidt tot een hogere omzet, maar niet tot een hogere toegevoegde waarde. Voor expeditieactiviteiten geldt dat het aandeel van de toegevoegde waarde in verhouding tot de omzet, minder dan één-zevende deel, aanzienlijk kleiner is dan bij de (andere) logistieke activiteiten.

Verder blijkt uit figuur 2.2.1 dat voornamelijk VAL/VAS en supportactiviteiten een hoge toegevoegde waarde hebben ten opzichte van de omzet. Dit komt doordat deze logistieke activiteiten specifiek waardetoevoegende activiteiten behelzen. Vooral bij supportactiviteiten en VAS speelt de inzet van personeel een grote rol. Dit leidt tot relatief groot aandeel loonkosten en dus een relatief hoge toegevoegde waarde.

Ook bij VAL, zij het in iets mindere mate, speelt de inzet van personeel een belangrijke rol. Bij de logistieke activiteiten fysiek transport en overslag en opslag en warehousing ligt het aandeel van de toegevoegde waarde ten opzichte van de omzet op ongeveer 40 procent.

## Omzet in 2012

### Fysiek transport en overslag

Binnen het sectorhuis is het aandeel van de logistieke activiteit fysiek transport en overslag ook in termen van omzet het grootst. Meer dan de helft van de totale omzet van de logistieke dienstverleners in 2012 (ruim 25 van de in totaal 45,6 miljard euro) komt voor rekening van deze activiteit. Dit is in lijn met de plaats die Nederland inneemt op de wereldmarkt. Nederland importeert en exporteert grote hoeveelheden goederen. Nederland wordt ook wel 'Nederland handelsland' of de 'Gateway to Europe' genoemd. Deze benaming heeft te maken met de centrale ligging van Nederland in Europa. De zeehavens van Rotterdam en Amsterdam, de luchthaven Schiphol en de goede achterlandverbindingen dragen er aan bij dat Nederland een gewilde vestigingsplaats is voor (Europese) distributiecentra.

Via verschillende modaliteiten zoals wegvervoer, binnenvaart en spoorvervoer worden goederen naar het achterland getransporteerd. Van deze modaliteiten levert de activiteit goederenwegvervoer met 66 procent, wat betreft de omzet, de grootste bijdrage aan het fysiek transport en overslag. De bijdrage van de subbranches binnenvaart, goederenvervoer per spoor<sup>1)</sup>, lokale post en koeriers<sup>2)</sup> en laden, lossen en overslag, waarvan de kerntaken ook binnen de etage fysiek transport en overslag vallen, is beduidend lager.

### Ketenregie

De volgende grootste etage binnen het sectorhuis op basis van omzet is de etage ketenregie. De totale omzet van deze logistieke activiteit is bijna 12 miljard euro, ruim een kwart van het totaal. Hieruit blijkt het belang van ketenregie binnen de logistieke dienstverlening. Een groot aantal bedrijven maakt gebruik van de diensten van tussenpersonen in het vrachtvervoer, zoals expediteurs, cargadoors en bevrachters, 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. Bijna 93 procent van de omzet uit ketenregie is gegenereerd door expediteurs, cargadoors

<sup>1)</sup> Het omzetcijfers 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.

<sup>2)</sup> Absolute cijfers over de subbranche lokale post en koeriers worden niet gepubliceerd. De reden hiervoor is dat deze cijfers onder geheimhouding vallen.

en bevrachters. Het overige deel komt voornamelijk van de goederenwegvervoerders. Zij hebben aangegeven 540 miljoen euro aan omzet te genereren uit ketenregieactiviteiten, zo'n 140 miljoen euro meer dan de gezamenlijke omzet uit ketenregieactiviteiten van de overige drie subbranches.

Slechts enkele bedrijven hebben aangegeven omzet uit ketenoptimalisatieactiviteiten te halen, omdat deze activiteit voornamelijk wordt gezien als expeditieactiviteit (zie betrouwbaarheid, paragraaf 2.4). Het is daarom niet mogelijk om een betrouwbaar onderscheid te maken tussen de twee ketenregieactiviteiten 'optimalisatie van de keten' en 'expeditie'.

### **Opslag en warehousing**

Met een omzet van 3,4 miljard euro is de etage opslag en warehousing de op één-na kleinste van het sectorhuis. Een groot deel hiervan is afkomstig uit de subbranche opslag. Toch wordt bijna 38 procent van de totale omzet van deze etage gegenereerd door bedrijven die opslag niet als kerntaak hebben. Vooral bij goederenwegvervoerders en tussenpersonen vrachtvervoer – samen goed voor 1,1 miljard euro aan opslagactiviteiten – blijkt opslag van goederen een belangrijke activiteit naast de hoofdactiviteit te zijn.

### **VAL/VAS**

De kleinste etage van het sectorhuis in termen van omzet is de etage VAL/VAS. De omzet is in de periode 2009–2012 zowel in absolute als relatieve zin het minst veranderd. Met 850 miljoen euro in 2012 is de omzet ten opzichte van 2009 met nog geen 5 procent gestegen.

Deze activiteit doen veel bedrijven er veelal als extra service naar de klanten bij, om zo een breder pakket aan diensten te kunnen aanbieden, maar zij dient ook als extra inkomstenbron. Het komt voornamelijk voor bij de tussenpersonen vrachtvervoer, goederenwegvervoerders en opslagbedrijven. Hierbij zijn de tussenpersonen vrachtvervoer goed voor ruim 42 procent van de totale omzet die is gegenereerd met deze logistieke activiteit. Voor de goederenwegvervoerders en opslagbedrijven is dit percentage 26 procent.

### **Supportactiviteiten**

De post supportactiviteiten is bepaald aan de hand van de kosten die de logistieke dienstverleners hebben opgegeven, zoals in tabel 3.3.2 is weergegeven. Dit betrof een bedrag van 4,2 miljard euro dat door bedrijven van de vijf relevante subbranches van de logistieke dienstverlening is besteed aan zaken als IT, marketing, leasing, bancaire zaken en dergelijke. Het goederenwegvervoer blijkt hier de grootste bijdrager met een aandeel van ruim 55 procent. De tussenpersonen vrachtvervoer staan met een beduidend lager percentage van bijna 18 procent op de tweede plaats.

Het is voor de bepaling van de supportactiviteiten niet mogelijk geweest om de informatie te halen uit bijvoorbeeld de sector zakelijke dienstverlening, omdat de vragenlijsten geen specificatie naar verleende diensten per sector of branche kennen. De post van 4,2 miljard euro aan supportactiviteiten kan dus niet worden gezien als het bedrag aan supportactiviteiten geldend voor de gehele Nederlandse economie maar enkel voor de in 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. Voornamelijk warehousing/opslag blijkt ook veelvuldig bij andere bedrijven dan opslagbedrijven plaats te vinden.



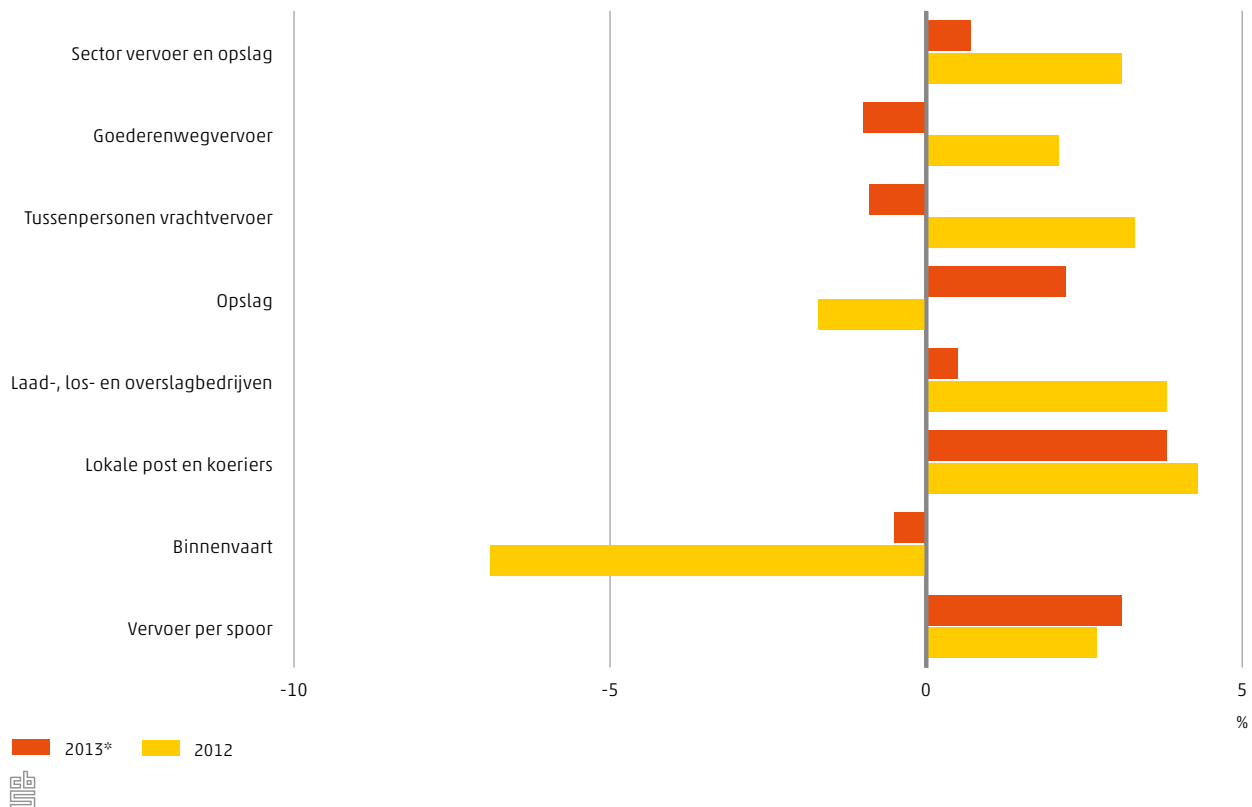
Ketenregieactiviteiten daarentegen vinden hoofdzakelijk plaats bij de tussenpersonen vrachtvervoer. VAL en VAS zit duidelijk verspreid over meerdere subbranches. Fysiek transport en overslag zit grotendeels bij de bedrijven die dit ook als kerntaak hebben. Desondanks zijn de tussenpersonen vrachtvervoer en de opslagbedrijven samen goed voor bijna 6 procent van de totale omzet aan fysiek transport en overslag.

## 2.3 Kwalitatieve en kwantitatieve analyse logistieke dienstverlening

Het sectorhuis in paragraaf 2.1 geeft inzicht in de ontwikkelingen die binnen de logistieke dienstverlening tussen 2009 en 2012 plaatsvonden. Om inzicht te krijgen in de ontwikkelingen over 2013 is gebruik gemaakt van 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 2013 op basis van deze gegevens niet mogelijk. De informatie is aangevuld met gegevens over het aantal werkzame personen per branche. Voor de gehele sector vervoer en opslag en voor vier van de zeven subbranches, die samen specifiek voor deze rapportage 'de logistieke dienstverleners' worden genoemd, verslechterde het groeitempo in 2013 in vergelijking met 2012. De binnenvaartschippers, spoorvervoerders en opslagbedrijven wisten zich aan deze verslechtering te onttrekken. In de vervoer en opslagsector verdienden in 2012 in totaal ongeveer 500 duizend personen

### 2.3.1 Omzetontwikkeling sector vervoer en opslag en logistieke subbranches



hun boterham. De totale sector realiseerde in 2012 een omzet van 73,5 miljard euro en deze groeide in 2013 met 0,7 procent.

Hieronder worden de omzetonwikkelingen per 'logistieke branche' nader beschouwd.

### **Goederenvervoer over de weg**

Met een totale omzet van 19,2 miljard euro en een omzetaandeel van 26 procent in 2012 is het goederenwegvervoer veruit de grootste branche in de transportsector. Met in totaal bijna 130 duizend werkzame personen is het tevens de grootste werkgever.

De omzet van het goederenwegvervoer daalde in 2013 met 1 procent. Omdat dit gepaard ging met een stijging van de prijzen met 1 procent, is het vervoerde volume in 2013 met ongeveer 2 procent gedaald. De voortdurende malaise in de bouw, in gewicht goed voor één vijfde deel van de vervoersvraag, was van invloed op de negatieve omzet- en volumeontwikkeling. De detailhandel, ook een belangrijke klant van de wegvervoerders, kampte eveneens al sinds het uitbreken van de financieel-economische crisis met ernstig stagnerende omzetten. Het verkochte volume daalde hier in 2013 met ongeveer 4 procent. Tel hierbij op dat de groei van de export in 2013 sterk aan kracht moest inboeten van 5 procent groei in 2012 naar amper 1 procent in 2013 en de daling van omzet van de wegvervoerders laat zich verklaren.



**500 000** werkzame personen  
binnen de sector vervoer en opslag

### **Tussenpersonen vrachtvervoer**

Na het goederenwegvervoer is de branche tussenpersonen vrachtvervoer wat betreft de omzet de grootste branche binnen de logistieke dienstverlening. De totale omzet in 2012 was 13,6 miljard euro. Er waren in 2012 bijna 50 duizend personen werkzaam in deze branche, die onder andere uit expediteurs, cargadoors en bevrachters bestaat.

Na drie jaren van omzetgroei daalde de omzet van de tussenpersonen in het vrachtvervoer in 2013 met bijna 1 procent.

De economische crisis zorgde in 2013 voor volumedalingen bij belangrijke transportklanten als bouw en detailhandel. Ook de groei van de export kwam in 2013 met een toename van slechts 1 procent nagenoeg tot stilstand. Mede als gevolg van deze ontwikkelingen namen de vervoerde volumes binnen de transportsector af en leidden ze tot een omzetsdaling bij de tussenpersonen in het vrachtvervoer in 2013 van bijna 1 procent.

### **Opslag**

In 2012 waren in de branche opslag ruim 22 duizend personen werkzaam, die gezamenlijk een totale omzet van 3,8 miljard euro wisten te realiseren.

In 2013 steeg de omzet van de gespecialiseerde opslagbedrijven in vergelijking met 2012 met ruim 2 procent bij een stijging van de prijs voor opslag van ongeveer 1 procent. In 2012 daalde de omzet nog met bijna 2 procent.

### **Laad-, los- en overslagactiviteiten**

De laad-, los- en overslagbedrijven realiseerden in 2012 een totale omzet van 2,6 miljard euro. In totaal bood deze subbranche in 2012 aan bijna 13 duizend personen werkgelegenheid. In vergelijking met 2011 werd flink ingekrompen en daalde het aantal werkzame personen met circa 1000. Dit is een daling van 7,5 procent. In 2013 steeg de omzet van de laad-, los- en overslagbedrijven in vergelijking met 2012 met een half procentpunt. De in 2013 aan kracht verloren exportgroei was van invloed op de omzetonwikkeling van de laad-, los- en overslagbedrijven dat jaar.

### **Lokale post en koeriers**

De lokale post en koeriersbedrijven waren – net als in het voorgaande jaar – in 2013 wat betreft de omzetonwikkeling de best presterende branche onder de logistieke dienstverleners. De post- en koeriersbedrijven profiteerden duidelijk van de groei van de internethandel en wisten daardoor in 2013 een ruime stijging van de omzet te realiseren. In vergelijking met 2012 groeide de omzet met bijna 4 procent. Dit stijgingspercentage bleef iets achter bij de groei in 2012 toen de omzet nog met 4,3 procent toenam. De prijzen van de post en koeriersdiensten stegen in 2013 met 2,2 procent. In 2012 waren bijna 34 duizend personen werkzaam bij de lokale post- en koeriersbedrijven. Nagenoeg gelijk aan het aantal van 2011.

### **Binnenvaart**

In de binnenvaart werkten in 2012 18 duizend personen, die gezamenlijk in dat jaar 2,7 miljard euro omzet realiseerden.

De crisis zorgde in 2013 voor een lichte afname van de omzet. De omzet daalde ten opzichte van 2012 met een half procentpunt, terwijl in 2012 nog een daling van de omzet van bijna 7 procent werd vastgesteld.

### **Vervoer per spoor**

Het vervoer per spoor omvat zowel het passagiers- als goederenvervoer over spoor.

In 2012 bedroeg het aantal werkzame personen in deze branche bijna 13 duizend. Vergeleken met 2011 betekent dit een stijging van de geboden werkgelegenheid met ruim 4 procent.

De omzet van het vervoer per spoor bedroeg in 2012 2,4 miljard euro. In 2013 steeg de omzet met ruim 3 procent.

## **2.4 Afbakening, respons en betrouwbaarheid**

### **Afbakening**

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

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.

Hoewel circa 1 procent van de top-300 logistieke dienstverleners in Nederland in de subbranche groothandel 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 zijn gebruikt voor de bepaling van de eerste vier etages van het sectorhuis. Ook de omzet- en toegevoegde waardetotalen van de binnenvaart en het goederenvervoer per spoor zijn meegenomen omdat – ondanks de afwezigheid van bedrijven uit de binnenvaart of het goederenspoorvervoer in de top-300 – de logistieke dienstverlening een prominente rol speelt binnen deze subbranches. Uit de zeven hierboven genoemde subbranches is een specifiek voor deze rapportage gedefinieerde afbakening van de logistieke dienstverlening ontstaan.

Voor de vulling van de supportactiviteiten 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.

## Respons

Binnen de vijf relevante subbranches zijn in totaal 2 785 bedrijven benaderd om een vragenlijst in te vullen. Dit betrof een representatieve steekproef. In 2012 heeft ruim 73 procent van de bedrijven gerepsondeerd. 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 een groot aantal bedrijven telefonisch contact opgenomen om specificaties na te vragen of om cijfers te verifiëren. Bijna alle respondenten hebben de omzet voor de subbrancheafhankelijke hoofdactiviteit of voor de logistieke nevenactiviteiten opgegeven. In tabel 2.4.1 is per vragenlijst per activiteit het responspercentage te zien voor zowel de hoofdactiviteit als de logistieke activiteiten. Hieruit is per activiteit op te maken hoeveel

### 2.4.1 Gewogen respons per activiteit, 2012

	Goederenwegvervoer	Tussenpersonen vrachtvervoer	Opslag	Laad-, los- en overslagactiviteiten	Lokale post en koeriers
	%				
Hoofdactiviteit en/of logistieke activiteiten	99,3	90,7	83,5	96,0	100
Hoofdactiviteit	94,1	76,3	77,5	93,4	100
Overige logistieke activiteiten	21,4	34,1	41,9	26,2	6,1
Goederenvervoer		12,9	19,7	10,3	2,2
Laden, lossen en overslag	7,1	11,7	28,6		0,7
Overig goederenvervoer	5,1				
Opslag	9,8	12,2		13,7	0,3
VAL/VAS	4,6	11,2	22,6	9,5	1,8
Expeditieactiviteiten	4,8		18,2	9,7	0
Ketenregie	2,4	6,2	0,5	5,4	0

procent van de responderende bedrijven de vragenlijsten hebben ingevuld. Dus uit de tabel is bijvoorbeeld af te leiden welk deel van de responderende bedrijven heeft aangegeven omzet te halen uit de hoofdactiviteit en/of een logistieke nevenactiviteit, maar ook meer specifiek welk deel omzet haalt uit onder meer goederenvervoer, VAL/VAS of ketenregie.

Kijkend naar de afzonderlijke subbranches in tabel 2.4.1 zijn er verschillen te ontdekken. Van de responderende goederenwegvervoerders heeft 94 procent omzet uit de hoofdactiviteit, goederenvervoer over de weg, opgegeven. Hieruit blijkt dat het kader waaronder het CBS deze bedrijven waarneemt, sterk overeenkomt met de activiteit die bedrijven daadwerkelijk uitvoeren en er weinig verschuivingen in hoofdactiviteit zijn opgetreden. Bij de tussenpersonen in het vrachtvervoer ligt dit percentage iets boven de 76. Wel heeft ruim 90 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 bijna 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 ruim 21 procent van de goederenwegvervoerders aan, omzet te halen uit andere activiteiten dan wegvervoer. Verder gaf bijna 10 procent van de responderende goederenwegvervoerders aan, opslagactiviteiten uit te voeren en ongeveer 7 procent voerde laad-, los- of overslagactiviteiten uit.

### **Betrouwbaarheid**

De hoge respons onder de geënquêteerde logistieke dienstverleners in combinatie met het aanzienlijke aantal telefonische contacten met de bedrijven voor de verificatie van de aangeleverde cijfers of het navragen van bepaalde specificaties, maken het mogelijk de omzet nauwkeurig te verdelen tussen de logistieke activiteiten binnen het sectorhuis van 2012. Ook het feit dat bijna alle respondenten de omzet voor de subbrancheafhankelijke hoofdactiviteit of voor logistieke activiteiten hebben opgegeven, draagt bij aan de betrouwbaarheid van de resultaten.

Hierbij dient echter te 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, het fysieke transport en overslag, wordt gerekend.

De bedrijven binnen de subbranches goederenvervoer per spoor en binnenvaart zijn niet benaderd met uitgebreide vragenlijsten. Uit het vooronderzoek bleek namelijk dat er geen spoorvervoerbedrijven en binnenvaartbedrijven in de top-300 van logistieke dienstverleners in 2007 stonden. Het is daarom voor deze subbranches niet mogelijk om een verdeling van de omzet tussen de logistieke activiteiten van het sectorhuis te maken. Omdat zij naar verwachting veruit het grootste deel van de omzet halen uit de activiteit fysiek transport, is de totale omzet van deze subbranches ondergebracht in de onderste etage van het sectorhuis. Voor de toegevoegde waarde van deze twee subbranches geldt hetzelfde.

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, waardoor zij deze activiteiten scharen onder expeditieactiviteiten. De omzet uit zowel de variabele ketenregie (optimalisatie) als de omzet uit expeditieactiviteiten worden tot de etage 'ketenregie' van het sectorhuis 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 figuur 3.3.2 is weergegeven. De omzet van de post supportactiviteiten is niet direct te onttrekken uit onder meer de sector zakelijke dienstverlening (adviesbureaus en dergelijke) vanwege het feit dat deze vragenlijsten geen specificatie kennen naar verleende diensten per sector of branche.

**3.**

**Methoden en**

**technieken**

In dit hoofdstuk komen de gebruikte methoden en technieken aan bod. Aan bod komt de gehanteerde Standaard Bedrijfsindeling, zoals deze door het CBS wordt toegepast. Verder worden de specifiek voor de monitor gemaakte aanpassingen in de vragenlijsten uitgelegd en wordt inzichtelijk gemaakt uit welke primaire logistieke diensten en logistieke supportactiviteiten het sectorhuis is opgebouwd. Ten slotte is beschreven op welke wijzen de toegevoegde waarde voor de verschillende etages van het sectorhuis zijn bepaald.

## 3.1 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. Sinds 2009 wordt de SBI 2008 gebruikt die in 2008 is vastgesteld. Hieronder is de tabel van de SBI 2008 voor de transportsector gegeven.

### 3.1.1 Standaard Bedrijfsindeling 2008 Vervoer en opslag

SBI	Brancheomschrijving
<b>49</b>	<b>Vervoer over land</b>
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
<b>50</b>	<b>Vervoer over water</b>
5010	Zeevaart
5030	Binnenvaart
<b>51</b>	<b>Vervoer door de lucht</b>
51	Vervoer door de lucht
<b>52</b>	<b>Opslag, dienstverlening voor vervoer</b>
5210	Opslag
5221	Dienstverlening voor landvervoer
5222	Dienstverlening voor de scheepvaart
5223	Dienstverlening voor de luchtvaart
5224	Laad-, los- en overslagbedrijven
5229	Tussenpersonen vrachtvervoer
<b>53</b>	<b>Post en koeriers</b>
5310	Nationale post
5320	Lokale post en koeriers



## 3.2 Vragenlijsten

Deze paragraaf gaat in op de, specifiek voor dit onderzoek aangepaste, vragenlijsten. 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 volgende 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 terug te vinden in de monitor logistiek over 2009 (CBS, 2011)

## 3.3 Sectorhuis + specificatie naar SBI

Deze paragraaf bevat een tweetal tabellen, te weten 3.3.1 en 3.3.2. 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 hoort 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.

### 3.3.1 Primaire logistieke diensten

Nr.	Type dienst	Producten/diensten	SBI-code	Beschrijving
L1	Ketenregie	1.1 Retourafhandeling (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 Producteren 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

### 3.3.2 Logistieke support diensten

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 belastingsadvies
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/gedetacheerd personeel (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/reparatie vervoermiddelen onderhoud/reparatie gebouwen en terreinen onderhoud/reparatie machines, apparatuur, installaties, kantoorinventaris overige onderhoud/reparatie niet elders genoemd
S5	Verzekeringsdiensten	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

### 3.3.2 Logistieke support diensten (slot)

Nr.	Type dienst	Producten / diensten	Binnen de Productiestatistiek (PS) zijn de volgende posten bekend
S9	Material handling	9.1 Ontwerpen van material handling systemen 9.2 Uitvoeren van systeemassemblage 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 belastingsadvies
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 belastingsadvies
S12	Opleiding en Trainingsdiensten	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	Certificeringsdiensten	14.1 Certificeren van producten en diensten (AEO, green lane) 14.2 Begeleiden bij certificeringstrajecten 14.3 Controleren compliance procedures	geen
S15	Beveiligingsdiensten	15.1 Beveiligen van transport 15.2 Beveiligen van warehouses 15.3 Beveiligen van producten	geen

## 3.4 Berekening toegevoegde waarde sectorhuis

De methode voor het bepalen van de toegevoegde waarde voor de logistieke activiteiten fysiek transport en overslag, opslag en warehousing en ketenregie verschilt van die voor VAL en VAS en ook van de methode om de toegevoegde waarde voor de supportactiviteiten te bepalen. Deze worden om die reden afzonderlijk beschreven.

### **Toegevoegde waarde transport, opslag en ketenregie**

De toegevoegde waarde voor de etages transport en overslag, opslag en warehousing en ketenregie is bepaald aan de hand van de cijfers uit de productiestatistiek. Er is hierbij gebruik gemaakt van de zogenoemde deductieve methode (CBS, 1979) om de toegevoegde waarde te bepalen van de vijf specifieke activiteiten, te weten: goederenvervoer over de weg, expeditie, opslag, laad-, los- en overslagactiviteiten en post- en koeriersdiensten. Deze specifieke activiteiten zijn als hoofdactiviteit, maar vaak ook als nevenactiviteit, direct gekoppeld aan de vijf subbranches, die speciaal voor de monitor logistiek met een uitgebreide vragenlijst zijn benaderd.

De toegevoegde waarde per bedrijf is gebaseerd op een aantal bedrijfslasten, zoals loonkosten, indirecte belastingen, afschrijvingen en het bedrijfsresultaat. De benaderde bedrijven zijn ingedeeld in subbranches en de toegevoegde waarde van deze bedrijven wordt gekoppeld aan de subbranche waartoe ze behoren. Bijvoorbeeld de toegevoegde waarde van een bedrijf dat is getypeerd als goederenwegvervoerder wordt volledig toegeschreven aan de subbranche goederenvervoer over de weg. In de praktijk blijkt echter dat bedrijven naast de hoofdactiviteit, zoals in het laatste voorbeeld goederenvervoer over de weg, vaak ook omzet halen uit andere commerciële activiteiten, al dan niet gerelateerd aan de transportsector. Dit betekent dat de toegevoegde waarde voor de vijf specifieke activiteiten niet één op één over te nemen is uit de totale toegevoegde waarde van de bijbehorende subbranches.

Voor de drie eerder genoemde etages van het sectorhuis is het noodzakelijk om de toegevoegde waarde voor de vijf specifieke activiteiten te bepalen. Hierbij biedt de deductieve methode uitkomst. Dit is een omrekenprocedure om voor een verzameling subbranches, waarvan per activiteit de omzetgegevens bekend zijn, te berekenen wat de toegevoegde waarde is van elke specifieke activiteit.

De totale toegevoegde waarde voor de etages transport en overslag, opslag en warehousing en ketenregie in het sectorhuis zijn bepaald door:

- De toegevoegde waarde per aan de vijf subbranches gekoppelde specifieke activiteiten (zoals dus het goederenwegvervoer en opslagactiviteiten)
- De toegevoegde waardes van de subbranches binnenvaart en goederenvervoer per spoor<sup>3)</sup>.

### **Toegevoegde waarde VAL en VAS**

Het is voor VAL en VAS niet mogelijk om aan de hand van de deductieve methode de toegevoegde waarde te bepalen door gebrek aan informatie over de kostenstructuur. Er is daarom besloten om de toegevoegde waarde te bepalen aan de hand van een aantal activiteiten waarvan blijkt, onder meer uit navraag bij de logistieke dienstverleners, dat zij

<sup>3)</sup> Voor binnenvaart is niet de toegevoegde waarde voor de activiteit zelf, maar van de gehele subbranche gebruikt. Voor het vervoer per spoor geldt dat enkel de toegevoegde waarde voor bedrijven, die goederenvervoer uitvoeren, is bepaald. Het passagiersvervoer is hier dus buiten beschouwing gelaten. Er is verondersteld dat er binnen deze twee subbranches geen activiteiten naast de hoofdactiviteit plaatsvinden.

deze beschouwen als VAL en VAS. Voor deze activiteiten is gekeken met welke variabelen waarvoor informatie over de omzet en toegevoegde waarde wél bekend is binnen het CBS, deze corresponderen. Zo is het relatieve aandeel van de toegevoegde waarde ten opzichte van de omzet voor alle activiteiten bepaald. Deze aandelen zijn vervolgens gekoppeld aan de corresponderende VAL- en VAS-activiteiten.

Ook is op basis van (nagebelde) informatie van de logistieke dienstverleners een inschatting gemaakt in welke mate de VAL- en VAS-activiteiten voorkomen. Zo krijgt elke activiteit een zeker gewicht.

Op basis van de gewichten en 'toegevoegde waardeandelen' per activiteit is de totale toegevoegde waarde voor VAL en VAS bepaald op ruim 62 procent van de totale omzet.

### **Toegevoegde waarde supportactiviteiten**

Voor de supportactiviteiten bleek het niet mogelijk om met behulp van de productie-statistiek en de deductieve methode de toegevoegde waarde te bepalen. Dit heeft onder meer te maken met de wijze waarop de omzet voor de supportactiviteiten is samengesteld. Voor de verschillende supportactiviteiten die onder deze post vallen, zoals accountancy, IT, opleiding en intern transport, is het namelijk niet bekend wat de omzet per (sub) branche is. Daarom is de totale omzet voor de post supportactiviteiten bepaald aan de hand van de kosten die logistieke dienstverleners hebben gemaakt aan de verschillende supportactiviteiten.

De kosten die zijn gemaakt op de afzonderlijke supportactiviteiten worden dus gezien als omzet. Om hierover de toegevoegde waarde te bepalen is per subbranche een overzicht gemaakt van de relevante supportactiviteiten en bijbehorende kosten c.q. omzet. Voor elk van de supportactiviteiten is – zoals bij VAL en VAS – gezocht naar een corresponderende activiteit, waarover binnen het CBS wel informatie beschikbaar is over de toegevoegde waarde en omzet. Het relatieve verschil tussen deze twee componenten is vervolgens vermenigvuldigd met de kosten c.q. omzetwaarden per corresponderende supportactiviteit. Hiermee is per supportactiviteit per subbranche de toegevoegde waarde bepaald. De som hiervan geeft de totale toegevoegde waarde voor de post supportactiviteiten.

# Conclusie en evaluatie

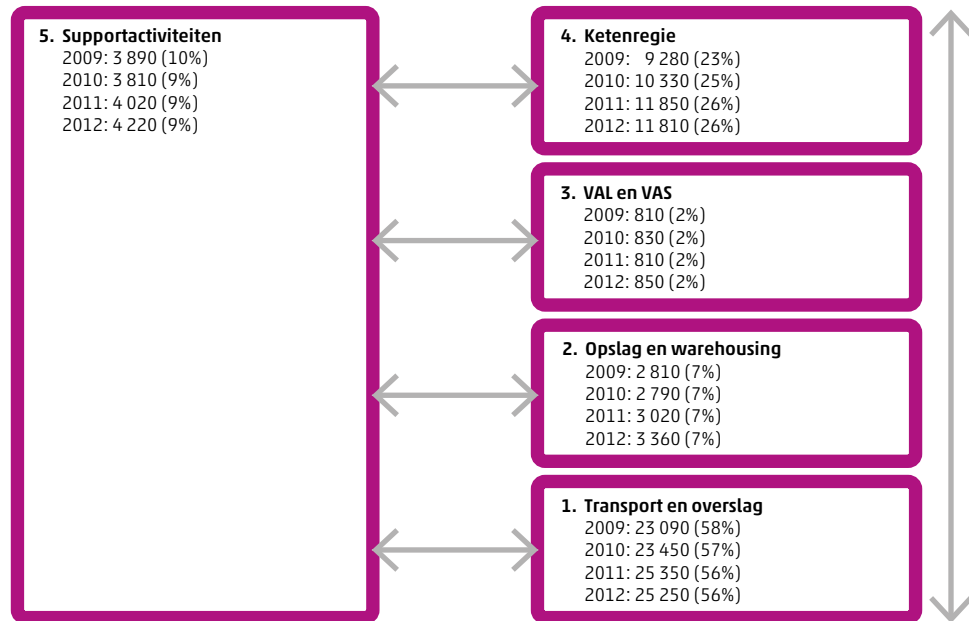
In 2006 werd in de beleidsbrief Logistiek en Supply Chains als belangrijkste beleidsdoel genoemd: "Het laten klimmen van de logistieke sector binnen de waardeketen door een grotere rol in ketenregie en vergroting van het maatschappelijke rendement van de logistiek". Om na te gaan of dit beleidsdoel wordt verwezenlijkt heeft het CBS in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu de afgelopen vier jaar gekeken of er een (relatieve) verschuiving plaatsvindt in het toegevoegde waarde aandeel van fundamentele diensten als fysiek transport en opslag naar hoogwaardige diensten als value added logistics (VAL) en value added services (VAS), ketenregie en supportactiviteiten. Ook is de mate waarin de toegevoegde waarde van de hoogwaardige diensten zich in absolute zin ontwikkelt onderzocht.

Het onderzoek naar de logistieke dienstverleners in Nederland laat zien dat zowel de omvang als het aandeel van de hoogwaardige diensten in termen van toegevoegde waarde sinds 2009 is toegenomen. De omvang nam met ruim 11 procent toe van 3,94 miljard euro in 2009 naar 4,38 miljard euro in 2012. Voor de fundamentele diensten was de toename in die drie jaar nog geen 6 procent, waarmee de groei in toegevoegde waarde voor het gehele sectorhuis uitkwam op 7 procent, van 13,9 miljard euro naar 14,9 miljard euro. Door de naar verhouding grotere groei nam het toegevoegde waarde-aandeel van de hoogwaardige diensten binnen het sectorhuis in dezelfde periode toe van 28,4 procent naar 29,4 procent.

De toegevoegde waarde van de logistieke activiteit ketenregie is sinds 2009 met 19 procent toegenomen. Dit is in vergelijking met 2011 wel een afname van bijna 3 procentpunt. De oorzaak hiervoor is dat de tussenpersonen voor het vrachtvervoer – de subbranche die grotendeels de omzet en toegevoegde waarde van de activiteit ketenregie bepaalt – in 2012 voor het eerst in drie jaar hun bedrijfsresultaat (wat medebepalend is voor de toegevoegde waarde) zagen teruglopen.

# Bijlage A

## A.1 Sectorhuis naar omzet (mln euro)





# Literatuur

CBS (1979). Een deductieve methode om te komen tot inputstructuren van commerciële transport-, opslag- en communicatieactiviteiten. Opgenomen in het tijdschrift voor vervoerswetenschap, 1979 – nr 2.

CBS (2011). Monitor Logistiek en Supply Chain Management rapportage 2009.

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

# Afkortingen

CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
NDL	Nederland Distributieland
SBI	Standaard Bedrijfsindeling
I en M	Infrastructuur en Milieu

# Begrippen

## **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, rijnaken 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 groeperende en distribuerende functie.

### **Intermediair verbruik**

De producten die in de verslagperiode zijn verbruikt in het productieproces, gewaardeerd tegen aankooprijzen, exclusief aftrekbare btw. Dit kunnen al of niet in de verslagperiode aangekochte grondstoffen, halffabricaten en brandstoffen zijn, maar ook diensten zoals communicatiediensten, schoonmaakdiensten en diensten van externe accountants.

### **Laad-, los- en overslagactiviteiten**

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.

### **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.

### **Toegevoegde waarde**

De bruto toegevoegde is het verschil tussen de productie en het intermediair verbruik.

**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, labelen, 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.

# Medewerkers

## Auteurs

Igor Džambo  
Robbert de Ruijter  
Ron Duijkers

## Met medewerking van

Ruud Spitsbaard