

Is er sprake van overcapaciteit in het Nederlandse wegtransport?  
Een analyse op basis van CBS-cijfers



Is er sprake van overcapaciteit in het Nederlandse wegtransport?  
Een analyse op basis van CBS-cijfers

Robert van Leewen

Auteur: Robert van Leewen  
Coverontwerp: Robert van Leewen  
Omslagfoto: Robert van Leewen  
Foto auteur: Marcel Krol Fotografie  
ISBN: 9789464353136

© 2021 Robert van Leewen

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt worden in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch of door fotokopieën, opname of op enige ander wijze, zonder voorgaande schriftelijke toestemming van de auteur.

Inhoud	
Inleiding.....	9
1 Vraag naar wegvervoer .....	11
1.1 Belangrijke rol van het wegtransport.....	11
1.2 Vraagfactoren volgens het KiM.....	12
1.2.1 Vraagfactoren binnenlands goederenvervoer .....	12
1.2.2 Vraagfactoren internationaal goederenvervoer .....	13
1.2.2.1 Relevante wereldhandel of Europa?.....	13
1.2.2.2 Top 10 handelspartners .....	14
1.3 Vraagfactoren volgens de input-output tabel.....	15
1.4 Verschil uitkomsten KiM en input-outputtabel.....	16
1.5 Uitvoer, wederuitvoer en doorvoer .....	16
1.6 Top 10 wegvervoerspartnerlanden.....	18
1.7 Niet alleen Nederlandse wegvervoerders.....	19
1.8 BasGoed vertaalt goederenvervoer naar modaliteiten .....	20
1.9 Zes modaliteiten .....	20
1.10 Wegvervoer dominant in binnenland .....	21
1.11 Operationalisering vraagfactoren wegvervoer .....	22
1.12 Vervoerd gewicht en tonkilometers als prestatie-indicatoren .....	23
1.13 Beroepswegvervoer dominant binnen wegtransport .....	24
1.14 Vraag naar wegvervoer 4,3 procent gestegen .....	25
2 Aanbod van wegvervoer .....	27
2.1 Aantal transportbedrijven.....	27
2.1.1 Meerdere definities van transportbedrijf .....	27
2.1.1.1 NIWO: 14.805 Eurovergunninghouders .....	27
2.1.1.1.a Eisen eurovergunning.....	28
2.1.1.1.b NIWO telt eurovergunninghouders .....	28
2.1.1.2 CBS: 14.270 bedrijven in “Goederenvervoer over de weg (geen verhuizingen)” .....	29
2.1.1.3 Verschil van 8.620 tussen CBS en NIWO .....	31
2.1.1.4 STL: 6.924 werkgevers.....	31

2.1.2 Expediteurs aparte groep van 2.520 bedrijven .....	33
2.1.3 Keuze voor CBS-definitie wegtransportbedrijf.....	33
2.1.4 “Het transportbedrijf” is een abstractie.....	33
2.1.5 46 procent meer transportbedrijven .....	35
2.1.6 Hoge bedrijfsdynamiek sector logistiek volgens KvK .....	37
2.1.7 Redenen oprichtingen? .....	38
2.1.8 Starter in de logistiek: man en relatief vaak in buitenland geboren .....	39
2.1.9 Door starters verjonging en meer diversiteit .....	39
2.1.10 Redenen opheffingen?.....	39
2.1.10.1 Faillissementen .....	40
2.1.10.2 Geen opvolging in familiebedrijf .....	40
2.1.10.3 Overige redenen opheffing .....	41
2.1.11 Transportbedrijven vooral in Zuid-Holland en Brabant .....	41
2.1.12 88% wegtransportsector bestaat uit micro-bedrijven .....	42
2.1.13 60% goederenwegvervoerders heeft 1 werkzame persoon .....	43
2.1.14 Kleine bedrijven vormen de flexibele schil .....	44
2.1.15 60% bedrijven heeft 8% van werkzame personen .....	44
2.1.16 Ook NIWO-tellingen illustreren tegenstelling aantal bedrijven en bedrijfsgrootte .....	46
2.1.17 Collapse of the middle?.....	47
2.2 Aantal vrachtoertuigen .....	48
2.2.1 Verschillende bedrijfsvoertuigen .....	48
2.2.2 Bedrijfsvoertuigen vooral bestelauto’s en aanhangwagens .....	50
2.2.3 Bestelauto’s uitgesloten.....	50
2.2.4 Lichte aanhangwagens uitgesloten .....	51
2.2.5 Vrachtauto’s vooral in laadvermogenklasse 16-20 ton.....	52
2.3 Totaal laadvermogen in de markt .....	55
2.3.1 Laadvermogen als indicator van het aanbod wegvervoer .....	57
2.3.2 Laadvermogen in 11 jaar met 22,6 % gestegen .....	57
2.3.3 Oorzaken groei bedrijfsvoertuigen en laadvermogen .....	59
3 Markt en prijsvorming in het wegtransport.....	61
3.1 Welke marktform heeft wegtransport? .....	61

3.2 Deelmarkten en ketens: verschillende begrippen .....	63
3.3 Omzet en tarieven.....	63
3.4 Prijzen en kosten nauw verbonden.....	64
3.4.1 Vooral cost-based pricing? .....	65
3.5 Arbeidskosten 30% van totale kosten .....	66
3.6 Verschillen in kostprijzen .....	67
3.7 Wat bepaalt uiteindelijk het tarief? .....	67
4 Winstgevendheid, tarieven en kosten .....	71
4.1 CBS-cijfers: winstgevendheid tussen 4 en 6 procent .....	71
4.2 NIWO: winstgevendheid gering of zelfs negatief.....	72
4.2.1 NIWO definitie en berekening rentabiliteit.....	75
4.3 Rentabiliteit berekenen vanuit de jaarstukken? .....	76
4.4 Aggregeren van de sectoromzet .....	78
4.5 Benchmarking bijna onmogelijk.....	79
5 Belangrijke rol Poolse wegvervoerders.....	81
5.1 Lagere arbeidskosten .....	81
5.2 Hogere productiviteit.....	82
5.3 Verplaatsing van arbeid?.....	82
5.4 Polen zijn “Main other haulier” .....	82
5.5 Polen ook “mautkilometervreters” .....	83
5.6 Polen: positief voor economie, negatief voor Nederlandse wegtransport? .....	84
6 Samenvatting en conclusies.....	85
Bijlage 1: Onderverdeling van SBI hoofdstuk H Vervoer en opslag.....	90
Bijlage 2: Hoofdstuk H Uitgebreide omschrijving .....	92
Bijlage 3: geraadpleegde bronnen .....	103





## Inleiding

In het wegtransport zijn de marges en de rendementen laag, en is de concurrentie moordend, zo wordt steeds gesteld. Als dat zo is, wat zijn dan de mogelijke oorzaken? Zijn vraag naar en aanbod van wegvervoer niet in evenwicht? Is er sprake van overcapaciteit die lage marges en rendementen en scherpe concurrentie veroorzaakt? Dat is de centrale vraag in deze analyse.

In deze uiterst gedetailleerde analyse van vooral CBS-cijfers analyseren we ontwikkelingen in het Nederlandse wegtransport gedurende de laatste 10 jaar. Met deze aanpak is de analyse uniek. We kijken daarbij niet alleen naar cijfers over de afgelopen tien jaar, maar ook naar de verklarende, veelal kwalitatieve factoren. Welke factoren bepalen de vraag naar wegtransport, zowel op wereldschaal als binnen Europa en Nederland? Hoe verhouden de Nederlandse in- en uitvoerstromen zich met de internationale wegtransportstromen?

We kijken ook naar het aanbod van wegvervoer en staan stil bij de verschillende definities van wegtransportbedrijf, die tot verschillende tellingen leiden. Hoe staat het met de dynamiek – oprichtingen en opheffingen - binnen het wegtransport? Van wat voor soort marktform is er sprake? Kan je wel spreken over “het wegtransport”? Wat is de rol van kleine transportondernemers en hoe gaat het met de middelgrote en grote? Is er sprake van schaalvergroting? Hoe kunnen we de vraag naar en aanbod van wegvervoer uitdrukken in concrete prestatie-indicatoren? Hoe is de ontwikkeling in het vervoermaterieel, en daaraan gekoppeld het totale laadvermogen in de markt? Zijn vraag en aanbod in evenwicht, of bestaat er overcapaciteit? Vraag en aanbod komen in de economische theorie bij elkaar in de evenwichtsprijs, het vervoerstarief. Welke bewegingen heeft dat doorgemaakt, hoe komt hij tot stand en hoe staat het met de rentabiliteit? Een groot aantal vragen die in deze analyse aan bod komt.

CBS-data zijn openbaar, gedetailleerd, betrouwbaar, consistent, reproduceerbaar en voor iedereen gemakkelijk toegankelijk op de CBS-website. In deze analyse geldt dan ook dat CBS de bron is van alle gebruikte data, behalve als er expliciet een andere bron vermeld wordt. Er is zoveel mogelijk gewerkt met data van de jaren 2010 t/m 2020. Dat lijkt lang genoeg om langer durende trends te signaleren, maar kort genoeg om geen trendbreuken door stelselwijzigingen te hebben. 2010 is een relatief willekeurig gekozen startjaar. Het zal duidelijk zijn dat een ander startjaar andere uitkomsten kan geven. Daarnaast kan de Coronacrisis invloed gehad hebben op cijfers over het jaar 2020, maar die is minder van belang omdat het vooral gaat om ontwikkelingen in de afgelopen tien jaar.

Hier past ook een woord van dank aan de personen die mij hebben aangemoedigd deze publicatie te schrijven en daarvoor waardevolle bijdragen hebben geleverd.



## **1 Vraag naar wegvervoer**

Zolang productie, verwerking/bewerking en verbruik van goederen niet op dezelfde locatie plaatsvindt, is er een vorm van transport nodig. Om de grondstof, het halfproduct of het eindproduct op de volgende locatie in de keten of de eindbestemming te brengen is transport nodig. Goederenvervoer kan via verschillende vervoerswijzen plaatsvinden: zeevaart, binnenvaart, rail- of luchtvervoer, vervoer via pijpleiding of het wegtransport. Of een combinatie van die modaliteiten. Wegtransport speelt daarin van oudsher een belangrijke rol.

### **1.1 Belangrijke rol van het wegtransport**

Lang geleden was er nog geen enkele vorm van transport nodig. Gemeenschappen leefden in dorpen en waren zelfvoorzienend. Ruilhandel in natura was de norm. Maar naarmate er taken of arbeid werden opgesplitst over meerdere personen, de zogenaamde arbeidsdeling, en op verschillende locaties werden uitgevoerd werd een vorm van transport nodig. Om de grondstof, het halfproduct of het eindproduct op de plaats van bestemming te brengen. Of naar de volgende locatie in de bedrijfskolom, de keten.

Arbeidsdeling werd ook steeds internationaler, waardoor (waarde)ketens geografisch verder uit elkaar werden getrokken. Er ontstonden ketens die de wereld omspannen (Global Value Chains), waar ontwerp, productie, marketing etc. van eenzelfde product ieder op een andere locatie in de wereld wordt uitgevoerd, om optimaal gebruik te maken van internationale arbeidsdeling. Daarnaast zorgen verschillen in welvaart en economische groei voor geografische spreiding van de afzetmarkten. Deze ontwikkelingen genereren een vraag naar vervoer van goederen.

Dat wegtransport een belangrijke rol speelt staat buiten kijf. De sector claimde in het verleden onmisbaar te zijn: “Zonder transport staat alles stil” was de slogan. Die subjectieve claim is op zich ook juist, maar het wegvervoer moet objectief gezien zijn plaats met andere processen delen, en een aantal zelfs voor laten gaan. De Nederlandse overheid heeft namelijk processen onderscheiden die samen de Nederlandse vitale infrastructuur vormen. Die processen zijn zo essentieel voor de Nederlandse samenleving dat uitval of verstoring tot ernstige maatschappelijke ontwrichting leidt en een bedreiging vormt voor de nationale veiligheid. De overheid onderscheidt vitale processen in categorieën A en B, waarbij categorie A het zwaarst telt. Elektriciteitsopwekking en distributie, distributie van gas, olie en drinkwater vallen onder categorie A van “vitale processen”, “vervoer over het (hoofd)wegennet” valt onder categorie B. Wegtransport is in ieder geval een vitaal proces, en in specifieke ketens is wegtransport echt onmisbaar. Zeker in bepaalde situaties. Denk aan de bevoorrading van supermarkten en ziekenhuizen tijdens de Coronacrisis.