

2011



rijksuniversiteit
groningen

faculteit ruimtelijke
wetenschappen

Rijksuniversiteit Groningen

Faculteit der Ruimtelijke
Wetenschappen

Masterthesis Economische
Geografie

Auteur: T.J. Visser

[DE ECONOMISCHE BETEKENIS EN GEVOELIGHEID VAN DE NOORD-NEDERLANDSE TRANSPORTSECTOR]

Onderzoek naar de status van de transportsector in Noord-Nederland en de afhankelijkheid van externe factoren

Colofon

- Titel:** De Economische betekenis en gevoeligheid van de Noord-Nederlandse transportsector
- Subtitel:** Een onderzoek naar de status van de transportsector in Noord-Nederland en de afhankelijkheid van externe factoren
- Pagina's:** 75 (+27 pagina's bijlagen)
- Auteur:** T.J. Visser
t.j.visser.1@student.rug.nl
Studentnummer: S1624466
Reigerstraat 14A
9714 EW Groningen
- Opleiding:** Rijksuniversiteit Groningen
Masterthesis Economische Geografie
Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen
Begeleider: Dr. W.J. Meester
2^e oordeel: Dr. S. Koster



[By focusing on far more than the friction of distance, geographers have much to contribute to the many important questions that hinge on transportation]

Hanson (2000, p.482)

Samenvatting

In dit onderzoek is een aantal kenmerken van de wegtransportsector in Noord-Nederland gerepresenteerd en is onderzocht hoe gevoelig de sector is voor externe factoren zoals andere bedrijfssectoren, de economische omstandigheden en de factor overheid (op alle niveaus).

De Noordelijke wegtransportsector is iets kleiner van karakter dan de Nederlandse transportsector als geheel. Er is een relatief hoger aantal kleine bedrijven; ongeveer veertig procent van alle transportbedrijven betreft eenmanszaken. Hoewel de wegvervoersector voor Nederland een belangrijke rol in het totale goederenvervoer speelt, is het aandeel in vergelijking met andere OECD-landen laag. Nederland is leidend als het gaat om het relatieve aandeel vervoer per binnenvaart. De dynamiek in de sector verschilt weinig met de dynamiek van de totale Nederlandse bedrijvigheid. De laden-lossen ratio is in Noord-Nederland iets lager dan in de overige regio's, wat betekent dat er relatief weinig goederen geladen en veel goederen gelost worden.

Een bedrijfsenquête onder de Noordelijke transportondernemers is in dit onderzoek het belangrijkste instrument om de gevoeligheid van de sector voor externe factoren te geven. Een onderscheid hierin is de grootte van het bedrijf; kleine bedrijven zijn afhankelijker van de landbouwsector, grote bedrijven van de groot- en detailhandelssector. De bouwsector wordt door het hoogste aantal bedrijven aangegeven als sector waar ze afhankelijk van zijn. Landbouw-, voedings- en bouwgoederen worden door de respondenten het meest vervoerd. De vervoersregio's van de bedrijven verschillen voornamelijk per grootteklasse; hoe groter het bedrijf, hoe meer het ook in buitenlandse regio's vervoert.

De voornaamste externe factoren zijn de gevoeligheid voor economie en de overheidsinvloed. Veel bedrijven geven aan hinder te hebben gehad van de crisis, waarbij sprake is van een samenhang met de slechte situatie in de bouwsector. Meer dan de helft van de bedrijven geeft aan een daling van de omzet en winst gehad te hebben als gevolg van de huidige crisis. Het vervoeren van landbouwgoederen bleek onder de respondenten negatief voor de winst, het vervoeren van industrie-groothandel- en detailhandelgoederen bleek positief. Daarnaast gaven grote bedrijven vaker dan kleine bedrijven aan een versterkte margedruk te hebben naar aanleiding van de economische crisis.

Vooraf 2009 bleek een crisisjaar; hierin daalde de totale omzet van de Nederlandse transportbedrijven met twaalf procent. In 2010 was er weer een lichte stijging in de omzet zichtbaar.

De overheidsinvloed bleek onder de Noordelijke ondernemers een gevoelig thema. Er is een groot verlangen naar een eerlijker vervoersbeleid, waarbij er van het Europese niveau het meest wordt verwacht om nivellering van de prijzen mogelijk te maken. Zo

wensen ondernemers dat de brandstofaccijnzen in de hele Europese Unie gelijkgesteld worden, is men voor een minimale prijs per kilometer en moet kilometerheffing worden voorkomen als deze alleen voor vrachtauto's in Nederland geldt. Ook is er angst voor cabotageregelingen, waarbij het voor buitenlandse transporteurs mogelijk is om binnenlandse ritten in Nederland uit te voeren. Hoewel veel transporteurs dit nog als nadelig beschouwen, biedt het ook voordelen. Met voldoende kennis van de buitenlandse markt kunnen ook (Noord)Nederlandse transportbedrijven profiteren van cabotagevervoer.

De gemeentelijke- en provinciale politiek, die vooral voorziet in voorzieningen op lokaal niveau, wordt vanzelfsprekend geacht en de transportbedrijven lijken hierover tevreden. Dat de transportbedrijven in Noord-Nederland gevoelig zijn voor economie en overheid, komt vooral door een gebrek aan ondernemerschap waarbij (meestal kleine) bedrijven te weinig kennis van de markt en de financiën bezitten. Een goede voorlichting en hulp bij dit ondernemerschap zou voor veel bedrijven nuttig zijn. De lokale overheden, in samenwerking met Transport & Logistiek Nederland (TLN) nemen hierin het initiatief. In de toekomst is een nauwe samenwerking tussen TLN, NIWO, overheden en transportbedrijven vereist.

Dit onderzoek geeft een drietal bedrijfsprofielen (wat neerkomt op klein-middel- en grootbedrijven) die elk een eigen benadering dienen te krijgen; er zijn verschillen in grootte, vervoerde goederen (en afhankelijkheid van andere sectoren) en het marktgebied.

Voorwoord

Deze scriptie vormt de afsluiting van mijn masteropleiding Economische Geografie aan de Rijksuniversiteit Groningen. In de scriptie is een uitgebreid beeld gegeven van de Nederlandse transportsector als geheel en de Noord-Nederlandse transportbedrijven in het bijzonder. Het verslag omhelst een verkenning van de economische positie van transportbedrijven waarin kenmerken als vervoersprestatie, grootte, marktgebied en bedrijfsdynamiek aan bod komen. Naast deze “waarde” van de sector is ook de “gevoeligheid” ervan onderzocht. Het belangrijkste hulpmiddel hiervoor is een bedrijfsenquête onder Noord-Nederlandse transportondernemers.

Om volledig te zijn in de positionering van de transportsector is vooral het hoofdstuk over de economische positie een lange lijst van gegevens geworden. Hoewel het een grote opsomming is, acht ik het toch van belang om compleet te zijn in het presenteren van de sectorale gegevens. De transportsector is in sommige aspecten een taaie sector om onderzoek in te doen, maar het is absoluut de moeite waard geweest om me te verdiepen in alles wat er leeft onder de ondernemers en beleidsmakers.

Ik wil van de gelegenheid gebruik maken om een aantal personen te bedanken die hebben bijgedragen aan de verschillende fasen van het afstudeeronderzoek. Ten eerste mijn begeleider, dr. Meester, die mij heeft geholpen met het opzetten van de enquête en de verwerking hiervan. Ten tweede alle respondenten van de bedrijfsenquête die ondanks veel drukte en roerige economische tijden de moeite hebben genomen om mee te werken aan de enquête. Ten derde de geïnterviewde ondernemers en beleidsadviseurs van overheden en belangenvereniging Transport & Logistiek Nederland.

Tot slot wil ik ook mijn naasten bedanken voor alle steun, het vele meedenken over transport (iedereen blijkt hier een mening over te hebben) en de kritische opmerkingen die gemaakt zijn met betrekking tot mijn onderzoek.

Thomas Johannes Visser
Groningen, november 2011

Inhoud

1. INLEIDING & ONDERZOEKSOPZET	1
1.2 Onderzoeksopzet	2
1.2.1 Probleem- doel en vraagstelling	2
1.2.2 Methodologie van het onderzoek	4
1.2.3 Conceptueel onderzoeksmodel	4
2. BETEKENIS VAN DE TRANSPORTSECTOR.....	5
2.1 Theoretisch kader	5
2.2 Statistische positionering van de Nederlandse transportsector.....	14
2.3 Bedrijfskenmerken transportsector in Nederland	25
2.4 Laden en Lossen in Noord-Nederland.....	30
2.5 Conclusie.....	31
3. KENMERKEN VAN NOORD-NEDERLANDSE TRANSPORTBEDRIJVEN	32
3.1 Achtergrond	32
3.2 Methodologie onderzoek: enquête	32
3.4 Uitkomsten bedrijfsenquête: bedrijfsgegevens	36
3.5 Marktgebied Noord-Nederlandse transportbedrijven	37
3.6 Goederensoorten in Noord-Nederland.....	41
3.7 Conclusie bedrijfskenmerken	42
4. EXTERNE ONTWIKKELINGEN & DE TRANSPORTSECTOR.....	44
4.1 Afhankelijkheid externe sectoren.....	44
4.2 Gevoeligheid Noord-Nederlandse transportsector voor economische omstandigheden	49
4.3 Transport & overheid	56
4.4 Conclusie afhankelijkheid externe factoren.....	66

5. SLOT	67
5.1 Conclusies	67
5.2 Resumé	69
REFERENTIELIJST	71
BIJLAGEN	76

Tabellenlijst

- 2.1 Indicatoren van bedrijfsdynamiek in de transportsector
- 2.2 Oprichtingen en opheffingen vervoerssector Noord-Nederland
- 2.3 Laden-lossen ratio per landsdeel
- 4.1 Afhankelijkheid externe bedrijfssectoren
- 4.2 Chi-Kwadraatwaarde voor verschil in grootteklassen en externe bedrijfssectoren
- 4.3 Economisch gelijke bedrijfsprofielen
- 4.4 Variantieanalyse voor groot- en detailhandel en omzetsdaling
- 4.5 Effecten van beleidsthema's op criteria strategische waarde van het goederenwegvervoer

Figurenlijst

- 1.1 Conceptueel model voor onderzoek naar transportbedrijven
 - 2.1 Opbouw van een transportsysteem
 - 2.2 Ruimtelijke stromingen: factoren
 - 2.3 Weber productiemodel
 - 2.4 Weber-Moses driehoek
 - 2.5 Aantal vergunninghouders beroepsgoederenvervoer
 - 2.6 Nationale vervoersprestatie
 - 2.7 Bedrijfsdynamiek per grootteklasse
 - 2.8 Verdeling van het vrachtverkeer over modaliteiten
 - 2.9 Vaarwegen naar economisch belang
 - 2.10 Aantal transportbedrijven 2004-2009
 - 2.11 Geladen internationaal bilateraal goederenvervoer
 - 2.12 Relatieve omvang goederenvervoer in Nederland
 - 2.13 Aantal bedrijven naar provincie en grootteklasse
 - 2.14 Transportbedrijven per duizend inwoners
 - 2.15 Aandeel bedrijfsklassen versus aantal vergunningen
 - 2.16 Aantal bedrijven beroepsgoederenvervoer over de weg
 - 2.17 Aandeel eenmanszaken per provincie
 - 3.1 Criteria transportbedrijven voor de bedrijfsenquête
 - 3.2 Verdeling aantal werknemers onder respondenten
 - 3.3 Vervoersregio's respondenten (binnenland)
 - 3.4 Gemiddelde afstand enkele rit voor binnenlands vervoer
 - 3.5 Vervoersregio's respondenten (buitenland)
 - 4.1 Effecten per vorm van hinder voor Noord-Nederland en Nederland als geheel
 - 4.2 Omzetontwikkeling in de transportsector
 - 4.3 Visie Noordelijke transporteurs over beleidsmaatregelen
 - 4.4 Overheidsaandacht transportsector versus andere sectoren
-

1. Inleiding & onderzoekopzet

1.1 Aanleiding en relevantie

“Nederland doorvoerland”. “Zonder transport staat alles stil”. Het zijn veelgebruikte clichés die, hoewel ze vaak tussen neus en lippen door gesteld worden, waarheden bevatten. Hoe deze waarheden er concreet uitzien en hoe ze in de regionaal-economische context ‘zweven’ is onduidelijk. Wel is duidelijk dat de sector goederenvervoer over de weg belangrijk is voor de Nederlandse economie; 258 duizend werkzame personen, een toegevoegde waarde van 12,5 miljard euro en ruim een kwart van de omzet komt tot stand in exportmarkten (TNO, 2005). De sector lijkt soms vanzelfsprekend, maar is de afgelopen jaren toch behoorlijk aan verandering onderhevig geweest en verkeert op dit moment op economisch vlak in een ‘zoekende’ fase. Hoe ziet deze economische fase eruit? En welke richting slaat de Noordelijke transportsector de komende jaren in? En dient deze richting voor elk bedrijf hetzelfde te zijn of wordt er onderscheid gemaakt in bijvoorbeeld klein- midden en grootbedrijf?

Dit zijn relevante vragen die aanleiding geven tot het onder de loep nemen van transportbedrijven in Noord-Nederland.

Door Knowles et al. (2007) wordt de rol van transport binnen de geografie pakkend beschreven; *“The importance of travel and transport to the functioning of our economies and societies is hardly in doubt, but the very ordinariness of transport systems often means that they are taken for granted.”* (Knowles et al, 2007 p.3)

Dit is pakkend omdat transport in de hedendaagse economische geografie onmisbaar maar ondergesneeuwd lijkt, als het ware ingehaald door recentere (blijkbaar belangrijkere of urgenter) thema’s. Dit terwijl de rol ervan cruciaal blijft voor het functioneren van de totale economie.

Aan de woorden van Knowles ligt ten grondslag dat transport binnen de Economische Geografie altijd (vanaf de opkomst in de jaren ’60) een centrale rol heeft gespeeld. Belangrijk hierbij is te weten welke uitkomsten van belang zijn wanneer het onderzoek zich specifiek richt op één sector in één regio; de transportsector in Noord-Nederland. Dit onderzoeksgebied is relatief onbekend en zeer gefragmenteerd; specifiek onderzoek naar de waarde en gevoeligheid van den Noord-Nederlandse transportsector ontbreekt in de literatuur, waar deze zich vooral toespitst op de macro-economische betekenis van transport en niet de wegtransportsector in het bijzonder, maar de vervoerssector als geheel beschrijft.

Wat betreft de aanleiding en relevantie voor het onderzoek is vooral het bovengenoemde gegeven (dat de specifieke wegtransportsector tegenwoordig een weinig belichte tak van onderzoek lijkt) dat meeweegt bij de keuze voor het onderwerp. In tijden van economische onzekerheid waarbij wellicht ook het herstel van de transportsector na een aantal “zwarte” jaren weer optreedt, geeft dit onderzoek antwoord op de vraag wat de ‘state of the art’ is van de transportsector in Noord-Nederland en in hoeverre deze sector gevoelig blijkt voor impulsen van buitenaf, waarbij vooral gedacht moet worden aan impact van de economische crisis, afhankelijkheid van andere sectoren en de factor overheidsbeleid.

Gebiedskeuze

De ratiocijfers van de Noordelijke provincies voor wat betreft transport en vervoer lijken op elkaar; de relatieve betekenis van de sector wat betreft het aantal bedrijven per provincie is er ongeveer gelijk. Transportgerelateerde cijfers zoals het aantal vervoerde tonkilometers worden niet per provincie maar per regio gepubliceerd.

Daarnaast werken de Noordelijke provincies samen op het gebied van beleidsontwerp voor transport en infrastructuur, en wordt het Noorden door de Kamer van Koophandel en het CBS als één economische regio beschouwd. Tevens wordt de regio door beleidsontwerpers als transportgespecialiseerd beschouwd (waarin vooral de A7 vaak als transportas genoemd wordt), wat onderzoek naar de waarheid en herkomst van deze specialisatie in transport opwekt.

Dat het Noorden als een transportgespecialiseerde (unieke) regio gezien wordt, geldt als verantwoording voor de gebiedskeuze van het onderzoek waarbij kenmerken van de Noord-Nederlandse transportsector beschreven en vergeleken worden met andere landsdelen.

Uit de bovengenoemde relevante transportissues zijn de titel, probleem- doel en vraagstellingen gevormd die gegeven worden in de onderzoeksopzet. De vier hoofdthema’s die ook in het conceptueel model staan worden daarna verder behandeld in hoofdstuk 2 (economische positie transportsector, drie (bedrijfskenmerken van de respondenten) en vier (afhankelijkheid en gevoeligheid voor externe factoren)).

1.2 Onderzoeksopzet

1.2.1 Probleem- doel en vraagstelling

Door het ontbreken van volledige gegevens naar ten eerste een overzicht van de state of the art van de transportsector en ten tweede de afhankelijkheid (gevoeligheid) van deze sector met betrekking tot economische omstandigheden, overheidsbeleid,

bedrijfskenmerken (grootte, soort goederen, marktgebied) of andere factoren, is gekozen voor een tweeledige titel:

“De economische betekenis en gevoeligheid van de Noord-Nederlandse transportsector.”

Probleemstelling

De regionaal-economische betekenis van transport binnen de Noord-Nederlandse economie is onduidelijk. Het effect van de economische crisis is ook merkbaar in deze sector, maar de vraag is hoe gevoelig bedrijven in Noord-Nederland hiervoor zijn en of er groepen bedrijven te vinden zijn met overeenkomstige posities (en de verhouding ten opzichte van andere landsdelen). De perceptie van transportondernemers over deze gevoeligheid van de sector is nog onbekend.

Doelstelling

Het hoofddoel van dit onderzoek is het verwerven van inzicht in de betekenis van de transportsector voor Noord-Nederland en een verkenning van de gevoeligheid van deze sector voor externe ontwikkelingen. Hierbij is het de bedoeling een eenduidig beeld te geven waarin de wensen van de Noord-Nederlandse transportsector als geheel naar voren komen.

Vraagstelling

De hoofdvraag heeft een tweeledig doel: ten eerste het vaststellen van de situatie van Noord-Nederlandse transportbedrijven en ten tweede het toetsen van deze bedrijven op de afhankelijkheid van factoren buiten de transportsector zelf.

De hoofdvraag luidt:

- ***Wat is de ruimtelijk-economische positie van transportbedrijven in Noord-Nederland en in hoeverre zijn deze bedrijven gevoelig voor externe ontwikkelingen?***

De deelvragen geven een verdere invulling aan de hoofdvraag en zijn er concreet op gericht om de doelstelling te kunnen realiseren.

1. Wat is de algemene economische positie van de transportsector?
2. Wat zijn de kenmerken van de Noord-Nederlandse transportsector?
3. Welke externe ontwikkelingen zijn ruimtelijk-economisch van belang voor de transportsector?
4. In hoeverre is de Noordelijke transportsector gevoelig voor externe ontwikkelingen?
5. Welke ‘richting’ van transportbeleid wordt gewenst door transportondernemers in Noord-Nederland?

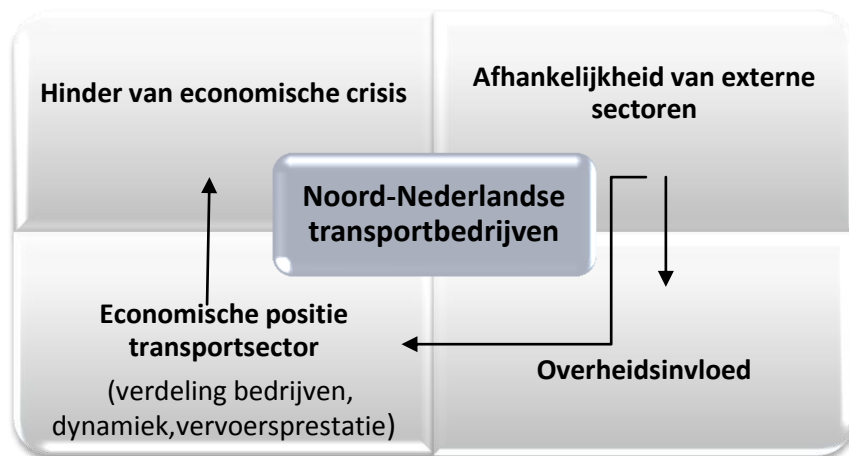
1.2.2 Methodologie van het onderzoek

De secundaire informatie beslaat het theoretisch kader van het onderzoek, dit deel bevat een aantal theorieën uit de transportgeografie en tekortkomingen ervan (de zogeheten *data gap*). Hierin moet duidelijk worden wat de Nederlandse (en voornamelijk Noord-Nederlandse) transportsector omhelst en in hoeverre deze al dan niet belangrijk is voor de (regionale) economie. De primaire informatie is verkregen via een bedrijfsenquête onder transportbedrijven in Noord-Nederland (71 respondenten) en zeven interviews met beleidsmakers en ondernemers.

1.2.3 Conceptueel onderzoeksmodel

In het conceptuele model staan de te onderzoeken Noord-Nederlandse transportbedrijven centraal. Deze bedrijven zijn de kern van het onderzoek en worden op vier verschillende factoren getoetst. Allereerst zal een algemene economische positie van de transportsector geschetst worden met behulp van literatuur en een inhoudsanalyse, waarna aan de hand van de enquête de overige drie belangrijkste factoren getoetst worden. Ten eerste is dit de afhankelijkheid van externe sectoren, waarbij een samenhang getoetst wordt tussen de vervoerde goederen en de afhankelijkheid van een aantal bijhorende sectoren (bijvoorbeeld vervoer voedingsproducten – afhankelijkheid groothandel). Ten tweede wordt de hinder van de economische crisis voor de respondenten in perspectief gezet; zijn er verschillen in hinder en afhankelijkheid? Of in hinder en bedrijfsgrootte? Als derde is ook de factor overheidsinvloed meegenomen in het model, omdat de transportsector buiten andere sectoren sterk afhankelijk is van overheidsbeleid. Hierbij kan gedacht worden aan heffingen, vervoerswetten, stimuleren van duurzaam vervoer, accijnzen, of het ondersteunen van regionale samenwerking.

Figuur 1.1: Conceptueel model voor het onderzoek naar transportbedrijven



2. Betekenis van de Transportsector

De betekenis van de transportsector laat een gefragmenteerd beeld zien in de beschikbare literatuur. Veel verschillende studies richten zich niet enkel op transport maar op vervoer als geheel. Hierin wordt ook personenvervoer, railtransport en lucht- en binnenvaart meegerekend. Omdat dit nadrukkelijk niet de doelgroep van het onderzoek is, wordt in dit hoofdstuk de beschikbare data behandeld die zich voornamelijk richt op professioneel wegvervoer. Om de theoretische betekenis voldoende af te bakenen, wordt in dit hoofdstuk ook een overzicht gegeven van de toonaangevende theorieën voor transportgeografie in het algemeen en de geschiedenis, trends en statistieken met betrekking tot de Nederlandse transportsector in het bijzonder. Het hoofdstuk omvat de theoretische afbakening van transportgeografie en beantwoordt daarmee de eerste deelvraag van het onderzoek, die betrekking heeft op de algemene economische positie van de transportsector.

2.1 Theoretisch kader

Transport binnen de Economische Geografie

Onderzoek naar transport is multidisciplinair omdat het zowel om harde als zachte wetenschap kan gaan. Harde wetenschap die zich richt op het technische ingenieursgedeelte van de wetenschap zoals het ontwerpen van infrastructuur en zachte wetenschap die zich richt op de economische en culturele kant van transport (Rodrigue et al, 2009).

Binnen de Economische Geografie is transport (en dan vooral transportkosten in relatie tot bedrijfsvestiging) al sinds het ontstaan van het onderzoeksgebied een van de grote thema's. Hanson (2000, p. 481) stelt dat het onderwerp transport wel aan veranderingen onderhevig is; *“As the discipline has moved from a concern with universal theories to mid-level theories, and from embracing logical positivism to post-positivist and interpretive epistemologies, transportation has lost its disciplinary centrality, largely because it has remained within the analytical framework of the 1960s.”* Ofwel: daar waar transport in de jaren '50 en '60 nog centraal stond in de discipline speelt het nu een rol in de marge doordat het in het oude wetenschappelijke raamwerk is blijven hangen. Een reden hiervoor is dat er in de jaren '60 een grote vraag was naar ruimtelijke modellen, de beroemde modellen van Weber (1909, locatie-productietheorie) en Christaller (1966, centrale plaatsentheorie) zijn hier voorbeelden van (McCann, 2006). Hierin staat de relatie tussen bedrijfsvestiging en transportkosten centraal. Het gaat om alle vormen van bedrijvigheid, en is dus niet expliciet gericht op transportbedrijven. Hoewel niet meer centraal, is er in de jaren '90 wel een vernieuwde interesse voor

transport in de geografie gekomen. Deze hernieuwde interesse voor transport wordt volgens Rodrigue et al. (2009) gedreven door een groeiende bewustwording van de complexe geografische setting waarbinnen mobiliteit, productie en distributie zich bevindt. De drie elementen die hiervoor zorgen zijn volgens hen transportknooppunten, transportnetwerken en de vraag naar transport. Met transportknooppunten worden plaatsen bedoeld die het begin (oorsprong), einde of tussenstation van vervoer zijn. Transportnetwerken omvatten de ruimtelijke structuur en organisatie: kortweg de vormgeving van het vervoer. De transportvraag tot slot kijkt naar de behoefte aan en wijze van transport. In onderzoek naar transportgeografie zijn deze drie elementen van belang bij het bestuderen van vervoersbewegingen.

Volgens Taaffe & Gauthier (1973) houdt de transportgeograaf zich bezig met drie onderwerpen: ten eerste de verbindingen en stromen waaruit transportnetwerken bestaan, ten tweede de centrale plaatsen (knooppunten) die door de transportnetwerken verbonden zijn en ten derde het systeem bestaande uit het achterland en de hiërarchische relaties die aan het transportnetwerk verbonden zijn. Hoewel de theorie 35 jaar oud is, geldt deze ook vandaag de dag nog: de hoofdthema's komen overeen met de transportthema's die Rodrigue et al. (2009) noemen.

Economisch belang van transport

De betekenis van de transportsector wordt, zoals in de inleiding gesteld werd, wel erkend, maar hoe wordt deze in de literatuur omschreven? White & Senior (1985) stellen dat de relatie tussen transport en economie cruciaal is: economische activiteit zonder transport is tegenwoordig niet meer mogelijk. Economische vooruitgang is volgens hen afhankelijk van voorzieningen van transportsystemen en deze systemen moeten dekkend (voldoende) zijn voor het niveau van economische ontwikkeling.

Economische ontwikkeling en transport

Transport is noodzakelijk, maar hoe komt de relatie tussen transport en economische groei precies tot stand? Mačiulis et al. (2009) beschrijven in '*the impact of transport on the competitiveness of national economy*' hoe transport leidt tot vooruitgang van de algemene economische omstandigheden.

Investerings in transport hebben tot doel om extra capaciteit aan het transportnet toe te voegen en de efficiency, betrouwbaarheid en kwaliteit van het transport te verhogen. Hierdoor ontstaat een aantal economische voordelen, te weten lagere transportkosten, kortere doorvoerlijnen en uitbreiding van bedrijvigheid in de regio. De economische groei die dit met zich meebrengt komt tot stand doordat de productiviteit en de competitie in de regio verhoogd worden.

Kort gezegd is een aantal belangrijke economische factoren (die groei veroorzaken) afhankelijk van transport. Verbeterde mogelijkheden voor transport leiden tot zes economische bedrijfsvoordelen (Mačiulis et al. 2009 p.96):

- Lagere inputkosten (transportkosten)
- Minder voorraden
- Lagere productiekosten
- Hogere leveringskwaliteit
- Lagere marketingkosten
- Betrouwbaarder aanbod van inputgoederen
- Betere toegang tot geschoolde werknemers

Als gevolg van deze bedrijfsvoordelen naar aanleiding van verbeterd transport worden de kosten voor de producent lager en wordt er meer winst gemaakt. Daardoor kunnen meer investeringen gedaan worden, wordt de productiviteit verhoogd en ontstaan 'economies of scale' waarbij de gemiddelde kosten per eenheid product afnemen als gevolg van schaalvergroting (Mačiulis et al. 2009).

In de transportliteratuur wordt een goed georganiseerd transportsysteem vaak gezien als aanjager van economische ontwikkeling. Efficiënt transport biedt naast snelle levering van goederen, personen en informatie ook economische en sociale mogelijkheden die resulteren in een multipliereffect waarbij de markt beter bereikbaar wordt, de werkgelegenheid groeit en er meer investeringen worden gedaan (Rodrigue et al, 2009). Aan de andere kant heeft tekortkomend transport ook gevolgen; bij onvoldoende capaciteit of betrouwbaarheid van bijvoorbeeld de aanvoer van goederen in een regio worden economische mogelijkheden om te groeien beperkt of gemist.

Deze economische impact van transporteren is te splitsen in directe en indirecte gevolgen (Rodrigue et al, 2009; hoofdstuk 7):

Directe economische gevolgen transport: deze hebben een relatie met de bereikbaarheid van gebieden waarbij efficiënt transport de markt vergroot en tijd en kosten van het transporteren reduceert.

Indirecte economische gevolgen transport: de indirecte gevolgen zijn de economische multipliereffecten; het aantrekken van extra economische activiteiten als gevolg van verbeteringen in het transportsysteem.

Een veelgemaakte denkfout in de theorie over transport is, zo stellen Rodrigue et al (2009), dat de focus enkel op de transportkosten komt te liggen, terwijl dit vaak maar

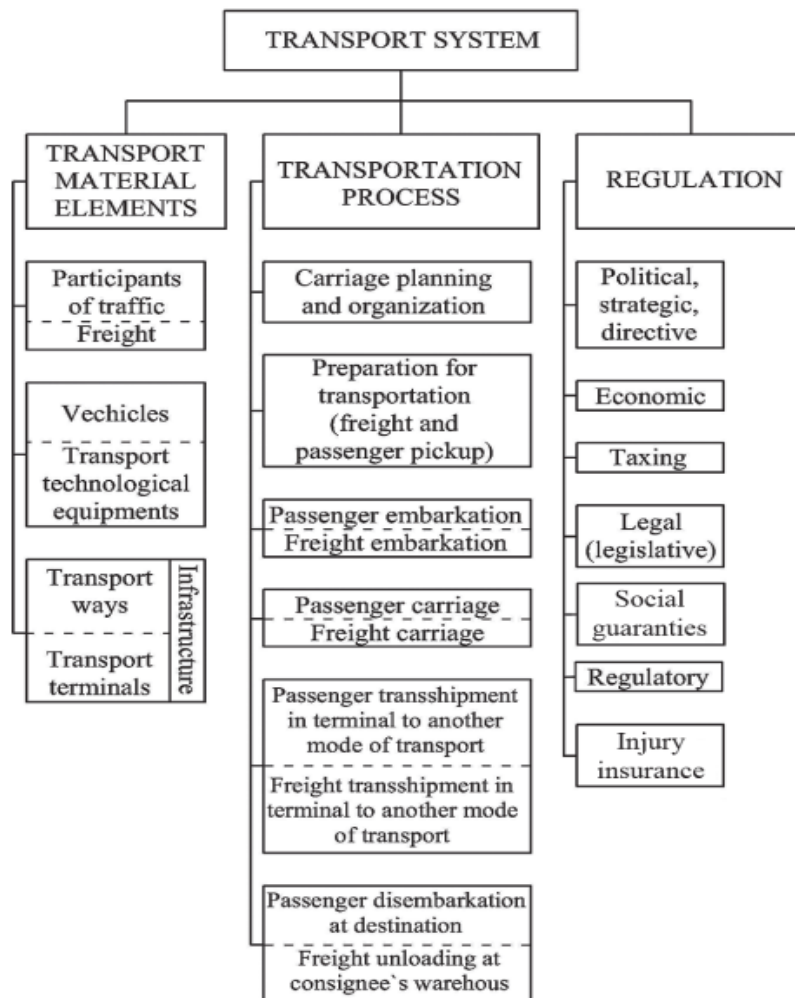
een klein deel is van de waarde van verkochte goederen (rond de 5%). Transporteren is een economische productiefactor van goederen en diensten, waarbij een kleine verandering al een groot gevolg kan hebben voor de regio. Transport beïnvloedt daarmee de economische structuur van de regio. Een viertal economische processen is te onderscheiden:

- 1. Geografische specialisatie:** een regio specialiseert zich in de productie van goederen waarvoor het een comparatief kostenvoordeel heeft; de klassieke theorie van Ricardo (1817) waarbij twee landen verschillende producten produceren (Cuyvers et al, 2007). Door geografische specialisatie die gedreven wordt door efficiënt transport wordt de economische productiviteit vergroot.
- 2. Schaalvergroting:** wanneer transport efficiënter wordt is het mogelijk om over grotere afstanden te transporteren. Hierdoor zal ook de productie van goederen uitgebreid kunnen worden omdat het mogelijk wordt aan een grotere vraag te voldoen. Wanneer we dit in het licht van het onderzoek plaatsen, is efficiënt transport voordelig voor Noord-Nederland omdat goederen die er geproduceerd worden een groter bereik hebben.
- 3. Meer competitie:** als de potentiële markt vergroot wordt als gevolg van efficiënt transport, wordt ook de competitie in een gebied groter. Een groter aanbod van goederen en diensten wordt voor consumenten beschikbaar, doordat competitie de kosten doet dalen en de kwaliteit verhoogd wordt (Rodrigue et al, 2009). Deze gedachte sluit aan bij de competitive advantages van Porter (1980).
- 4. Stijging van grondprijzen:** wanneer een regio beter bereikbaar wordt, kunnen er ook meer activiteiten plaatsvinden. Als gevolg hiervan kunnen de grondprijzen gaan stijgen. Dit heeft ook een negatieve kant; hoewel de grondprijs stijgt, kunnen woningen nabij snelwegen (of andere transportassen) juist in waarde dalen als gevolg van bijvoorbeeld verhoogde geluidshinder.

Transportsystemen

Sivilevičius (2011) maakt bij het bestuderen van transportsystemen onderscheid in drie belangrijke elementen: materiële, procesmatige en regulerende. Deze zijn weergegeven in Figuur 2.1. Hierin wordt duidelijk wat de complexiteit van een transportsysteem inhoudt. Het materiële deel van transport bestaat uit de vracht, technische voorwaarden en de infrastructuur. Het proces van transporteren bevat de planning en organisatie, lading, vervoer en lossing van goederen (of van personen). Het regulerende deel is de inbedding van het transportsysteem in een bredere sociaaleconomische setting. Transport van goederen en mensen vindt plaats onder voorwaarden die door de politiek gesteld worden, maar wordt ook bepaald door economische omstandigheden, structuur van heffingen, sociale stelsels en verzekeringen.

Figuur 2.1: Opbouw van een transportsysteem



(Bron: Sivilevičius 2011, p. 23)

Indicatoren voor goederenvervoer over de weg

Om aan te geven wat de (economische) betekenis van transport (wegvervoer) is kunnen meerdere manieren gehanteerd worden. Van Wee & Dijst (2002, p.52) maken onderscheid in drie wijzen om het goederenvervoer te beschrijven:

- 1. Vervoerd gewicht:** hierbij wordt de omvang van het goederenvervoer uitgedrukt in tonnages. De Wit & Van Gent (1996) maken hier de kanttekening bij dat het gewicht van het vervoer niet als enige belangrijk is voor de vervoersprestatie: de snelheid van levering waarbij een groot aantal kilometers in korte tijd wordt afgelegd wordt bij het hanteren van alleen het gewicht niet meegenomen.
- 2. Vervoersprestatie:** deze wordt uitgedrukt in tonkilometer en komt tot stand door het aantal vervoerde tonnen te vermenigvuldigen met de vervoersafstand. De kanttekening die Van Wee & Dijst (2002, pp.52) bij deze hantering maken is dat de uitkomst van de vermenigvuldiging soms verwarrend kan zijn. Hoewel de uitkomsten in tonkilometers hetzelfde zijn, is het qua vervoer wel een verschil of er duizend ton over tien kilometer vervoerd worden (wegtransport), of tien ton over duizend kilometer (luchtvaarttransport).
- 3. Verkeersprestatie:** deze wordt meestal uitgedrukt in miljoen kilometers. Omdat het aantal kilometers los staat van de omvang van het vervoer is het niet een gebruikelijke maat. Wel kan aan de hand van de verkeersprestatie de belasting van verschillende modaliteiten beschreven worden (vrachtwagens, bestelauto's, personenauto's, landbouwvoertuigen) welke teruggerekend kan worden naar de uitstoot en dus eventuele belastingen of accijnzen.

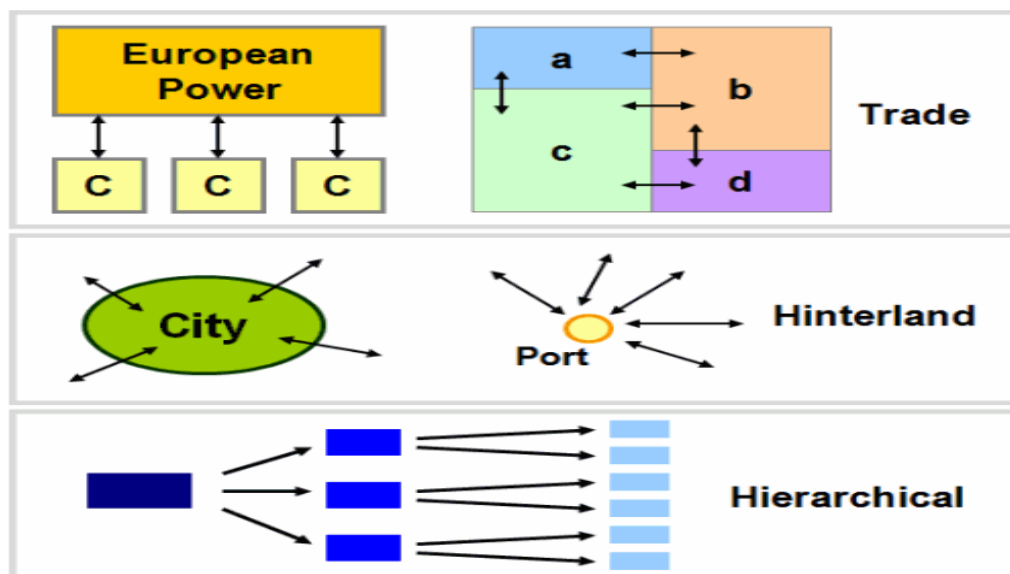
Deze begrippen (indicatoren) zullen in de komende paragrafen terugkeren, onder andere om de nationale vervoersprestatie in tonkilometers aan te geven en om de ratio van laden en lossen voor Noord-Nederland af te zetten tegen overige regio's.

Transportstromen

Rodrigue et al. (2009) geven een overzicht van de rol van transport met betrekking tot de geografie. Zij stellen dat het specifieke doel van transport het voorzien in een vraag naar mobiliteit is (van vracht, mensen en informatie). Het begrip stroming staat hierbij centraal en bestaat uit vier componenten:

1. **Geografie** (elk transport heeft een oorsprong en een bestemming)
2. **Fysieke omstandigheden transport**
(gewicht / condities voor goederenvervoer)
3. **Transactie** (prijsafsprake tussen aanbieder en gebruiker)
4. **Distributie** (organisatie en optimalisatie van vervoersstromen)

Figuur 2.2: Ruimtelijke stromingen: drie factoren die de vorm van het transport bepalen



(Tolley & Turton, 1995)

Transport is gebonden aan kenmerken van vervoerspatronen. Figuur 2.2 toont dit door onderscheid te maken in (internationale) handelspatronen, 'hinterlandpatronen' en hiërarchische patronen (Rodrigue et al, 2009). Deze handelspatronen houden in dat internationaal transport te maken heeft met regelgeving en territoriale afbakening, zoals vrij transport binnen landen van de Europese Unie of, als tegenhanger, het weren van transport uit bepaalde regio's. Het tweede aspect is de verhouding tussen bepaalde locaties; de stad-achterland relatie waarbij de stad het centrum is en het achterland het te bedienen marktgebied. Een voorbeeld van de Port-Hinterland relatie (rechts in de figuur) is de situatie in de Rotterdamse haven, van waaruit veel transport naar Nederland en Duitsland plaatsvindt. Als derde speelt ook het hiërarchisch patroon van transport mee, meestal in de industriële en commerciële sector. Het kernbegrip van dit patroon is de *supply-chain*, waarbij transport van aanbieders naar vragers plaatsvindt via meerdere kanalen. Deze hiërarchie bepaalt de ruimtelijke organisatie van het transport. Zo gaan voedingsproducten bijvoorbeeld na tussenkomst van productiebedrijven, groothandel en supermarkten uiteindelijk naar de consument. Van Wee & Dijst (2002, p.69) noemen dit het '*rationele beheer van de gehele vervoersketen*', doelend op een

daling van de kosten (lagere distributiekosten houdt ook lagere productkosten in) en een stijging van de kwaliteit van het vervoer (zoals het Just-In-Time systeem waarbij producten exact worden geleverd op het moment dat de klant er behoefte aan heeft).

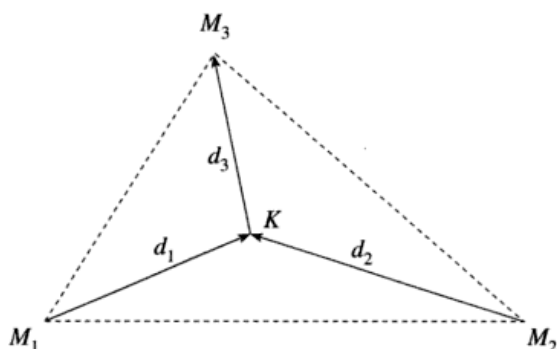
Determinanten voor het goederenvervoer

Van Wee & Dijkstra (2002) halen in 'verkeer en vervoer in hoofdlijnen' een denkmodel aan dat de determinanten voor ontwikkelingen in het goederenvervoer weergeeft. Het gaat om keuzes voor bedrijfsbeslissingen van transportbedrijven die bepalend zijn voor de goederenstroom. Het model dat ze hanteren is afkomstig van Kuipers et al. (1995) en omvat vijf factoren: SPITS, welke staan voor Sales, Production, Inventories, Transport en Sourcing (ofwel marktstructuur, productiestructuur, voorraden, transport en structuur van toeleveren). Deze vijf onderdelen zijn met elkaar verweven en zijn voor elk transportbedrijf afhankelijk van de omgeving. Politieke, economische en technologische ontwikkelingen spelen hierbij een belangrijke rol. Als voorbeeld van economische ontwikkeling geven Van Wee & Dijkstra een voorbeeld van een bedrijf dat om economische redenen minder voorraden wil hebben of kleinere maar frequentere leveringen wil. Het resultaat hiervan is voor een transportbedrijf dat er meer transportbewegingen zijn met een lagere beladingsgraad. Een voorbeeld van een dergelijke politieke ontwikkeling is het door de overheid aanwijzen van locaties voor bedrijvigheid of het beïnvloeden van de transportkosten. Van Wee & Dijkstra stellen hierover (2002, p.61): *"De transportkosten zijn onder meer afhankelijk van de hoeveelheid en kwaliteit van infrastructuur, maar ook van de heffingen op voertuigen en brandstoffen"* De technologische ontwikkeling doelt op optimalisering en automatisering van logistieke processen (de supply-chain) van de door transportbedrijven vervoerde goederen.

Weber model

De vraag bij het productiemodel van Weber is waar een (productie)bedrijf zich qua winstoptimalisatie het beste kan vestigen, waarbij de relatie tussen input en output van goederen centraal staat (Figuur 2.3). M1 staat voor de input van goed 1, M2 voor de input van goed 2 en M3 staat voor de locatie van de markt. De drie kleine "d's" zijn de afstanden tussen de vestigingsplaats en de inputgoederen (d1 en d2) en de afstand tot de markt (d3). Het model van Weber gaat er vanuit dat de input van de productiefactoren arbeid en kapitaal "fixed", ofwel vaststaand en niet fluctuerend, zijn. Het idee is dat bedrijven zich gaan vestigen op de plaats waar de transportkosten van inputgoederen en vervoer van het uiteindelijke product naar de markt minimaal zijn. De dichtheid (density) van de twee inputgoederen zijn van belang voor het productiebedrijf omdat goederen met een hoge dichtheid (staal) *per eenheid* lagere transportkosten kennen dan goederen met een lage dichtheid (plastic). Het is daarom voordeliger voor

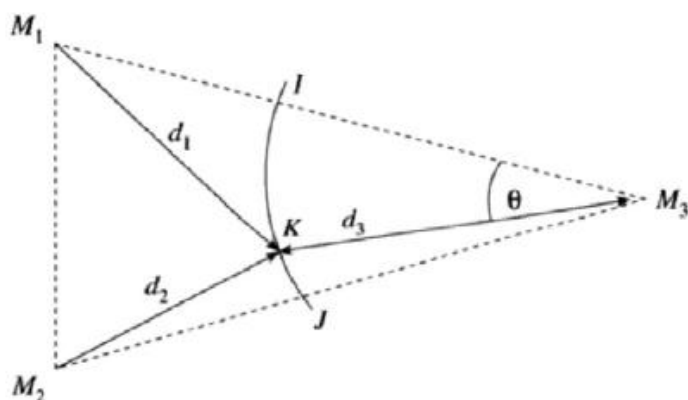
een bedrijf om zich te vestigen nabij de locatie van de input waarvoor de transportkosten per eenheid product hoog zijn. Transportkosten zijn hierdoor belangrijk bij het bepalen van bedrijfsvestiging omdat de transportkosten voor productiebedrijven zo laag mogelijk dienen te zijn (nabijheid van transportbedrijven is vaak gewenst).



Figuur 2.3: het Weber productiemodel (Weber, 1909)

Moses model

Het Moses model geldt als de uitbreiding van het Weber model waarbij het gebruik van de inputgoederen niet altijd hetzelfde hoeft te zijn; deze kan wisselen (de afstand tot de markt blijft wel gelijk). Het Weber model gaat uit van een vaste verhouding tussen goederen, maar Moses (1958) stelt dat de inputgoederen in verschillende mate gebruikt konden worden om tot dezelfde output te komen; er is dus niet sprake van één locatiepunt, maar van een locatielijn waarlangs een bedrijf zich met verschillende vormen van inputgebruik kan vestigen; er kan gevestigd worden op elke locatie langs de lijn I-J (McCann, 2006 p.20). De rol van wegtransportbedrijven is niet een rijk onderzoeksthema, maar de factor transport als deel van bedrijfsvoering is in de economische geografie een belangrijk onderzoeksthema. Het onderzoek naar sectorspecifieke gegevens over transportbedrijven, waarbij de economische status en gevoeligheid voor een specifiek ruimtelijk af te bakenen gebied wordt gezocht, past hierdoor binnen het onderzoeksgebied van de economische geografie.



Figuur 2.4: De Weber-moses driehoek (Moses, 1958)

Terugkomend op de beweringen van Hanson (2000), die stelde dat universele modellen tegenwoordig minder van toepassing zijn op de transportsector, is het aannemelijk te denken dat er een stijgende vraag is naar regionale (decentrale) modellen of analyses; zoals in meer wetenschappelijke vakgebieden groeit ook binnen de transportgeografie het besef dat economie regionaal verankerd is en dat unieke aspecten van regio's bepalend zijn voor de economische situatie in bedrijfssectoren (McCann, 2006). In Nederlands transportonderzoek geven De Wit & Van Gent (2001) een wetenschappelijk inzicht in de transportgeografie. Zo stellen ze dat er een nauwe samenhang is tussen de algemene economische situatie, de aard van het economisch beleid en het geografisch patroon van het vervoer waarbij segmentatie van de aangeboden logistieke diensten van groot belang is; ook hierbij geldt dat regio's centraal staan in het onderzoek.

2.2 Statistische positionering van de Nederlandse transportsector

Goederenvervoer over de weg domineert in Nederland met 45,6% van het totale vervoer (NIWO, 2009). Economisch Geografisch onderzoek houdt zich bezig met een aantal thema's voor deze sector; zaken als verdeling van bedrijven, bedrijfsdynamiek, regionaal overheidsbeleid, concurrerend vermogen van regio's en de economische afhankelijkheid van andere sectoren en regio's passen hierbij.

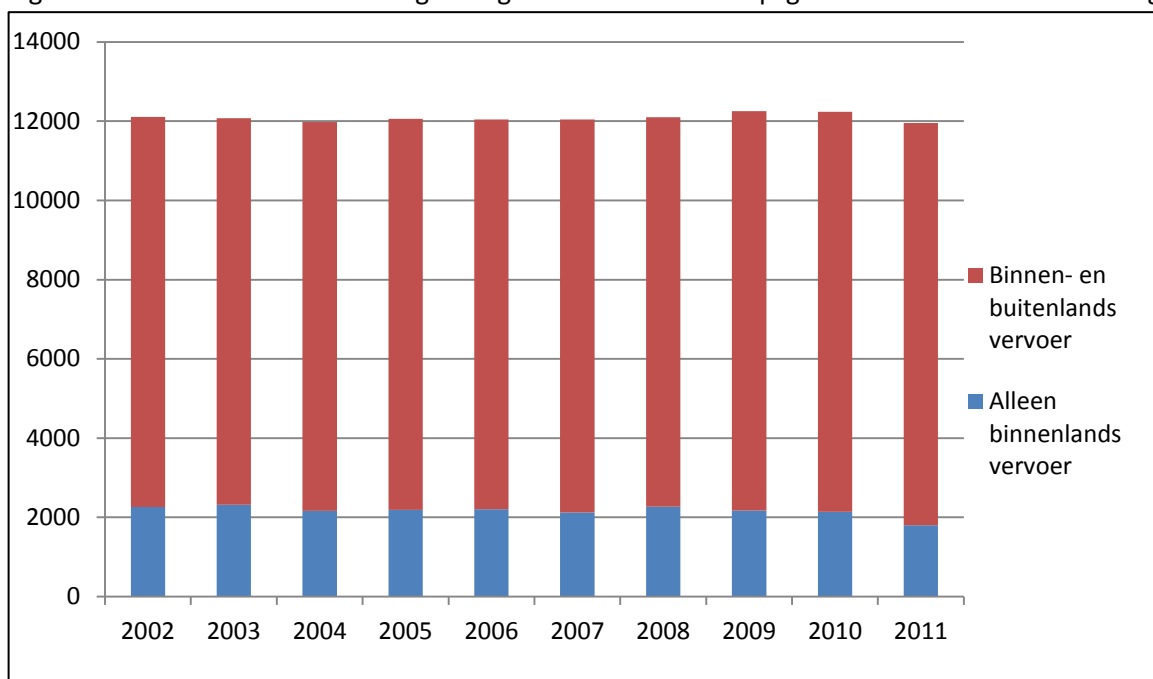
Onderzoek naar de transportsector in Noord-Nederland vraagt, uitgaande van de geschetste complexiteit rondom transport en geografie, om kennis van de lokale economie. In deze paragraaf wordt de Nederlandse transportsector statistisch beschreven en worden onder meer gegevens over bedrijfsdynamiek, aantal bedrijven, werkzame personen en marktgebied gepresenteerd. Deze gegevens hebben vooral betrekking op Nederland als geheel, maar daar waar mogelijk worden ze per regio of provincie gepresenteerd. Later in het onderzoek zal er steeds meer gericht naar Noord-Nederland gekeken worden, waarna de positionering van deze regio binnen een groter geheel mogelijk wordt.

Aantal ondernemingen op Nationaal niveau

In Figuur 2.5 is het totaal aantal vergunninghouders voor beroepsgoederenvervoer in de periode 2002 tot 2011 gegeven (NIWO, 2011). Hieruit blijkt dat het totaal aantal bedrijven in deze periode het hoogst was in 2009 (12.256 bedrijven) en het laagst in 2011 (11.952).

Wat opvalt is dat vooral het aantal bedrijven dat alleen in het binnenland vervoert, verantwoordelijk is voor de daling van het totaal aantal bedrijven. Als oorzaak hiervan noemt het NIWO (2011) de in 2009 in werking getreden Wet Wegvervoer Goederen (WWG) waardoor de binnenlandse vergunning is komen te vervallen en deze vervangen is door de "Eurovergunning" die voor zowel binnen- als buitenlands vervoer geldig is.

Figuur 2.5: Het totaal aantal vergunninghouders voor beroepsgoederenvervoer over de weg



(Bron: NIWO, 2011; eigen bewerking)

Nederlandse Vervoerprestatie

Uit het totaal aantal vergunninghouders voor beroepsgoederenvervoer is wel op te maken dat er in 2011 minder vergunningen waren dan de negen jaren ervoor, maar het vervoerd gewicht (tonkilometers) is een betere graadmeter voor economische schommelingen. Hoewel de cijfers over het totaal vervoerd gewicht in Figuur 2.6 (NIWO, 2011) niet verder gaan dan 2009, is hierin wel de economische teruggang van 2008 aan te wijzen. In 2004 was het aantal vervoerde tonkilometers nog 75,4 miljard, in 2007 was dit aantal teruggelopen tot 65,3 miljard en in 2009 tot 61,6 miljard. De crisis begon in Nederland zijn impact op macroniveau echter vooral in 2008 te merken, waardoor het veronderstelde verband tussen vervoerprestatie en economische crisis niet terecht is. Er zullen andere oorzaken aan ten grondslag moeten liggen. Een verklaring voor de daling in het wegvervoer tussen 2004 en 2007 is de groei van goederenvervoer via de binnenvaart in deze periode vóór de economische crisis, die ten koste is gegaan van het goederenvervoer over de weg. Tussen 2005 en 2007 is het totaal aantal tonkilometers via binnenvaart gegroeid terwijl het aantal tonkilometers voor wegvervoer een daling kende (Schuttevaer, 2011). In 2008 en 2009, waarin de economische crisis invloed had op het totale vervoer, kende ook de binnenvaart een lager aantal vervoerde tonkilometers (CBS, 2011).

Figuur 2.6: De nationale vervoersprestatie in de periode 2003-2009 (in tonkilometers)



(Bron: NIWO, 2009)

Bedrijfsdynamiek in de Transportsector

Het EIM (2010) is een onderzoeksbureau voor bedrijf en beleid, dat de fluctuatie en ondernemersopinie in de Nederlandse transportsector heeft onderzocht.

In de resultaten valt op dat de ondernemers in de transportsector negatiever zijn dan gemiddeld wat betreft de impact van de economische crisis. Als oorzaak hiervan wordt de ontstane overcapaciteit genoemd die leidt tot lagere vrachtprijzen. Het relatief hoge aandeel kleinbedrijven in de sector (83% met minder dan tien werkzame personen) zou een verklaring kunnen zijn voor een relatief groter aantal opheffingen (in de vorm van een faillissement) dan in het totale bedrijfsleven (Tabel 2.1).

Aangezien groei en krimp voor meer fluctuaties in het aantal werknemers van bedrijven zorgt dan oprichtingen en opheffingen (Pellenbarg et al. 2005) is het positief voor de transportsector dat deze op het gebied van groei en krimp nagenoeg gelijk is aan het totale bedrijfsleven (EIM, 2000). Het aantal groeiers is in de transportsector twee procentpunt lager, het aantal bedrijven dat even groot blijft wees procentpunt hoger en het aantal krimpers een procentpunt lager (ofwel; in de transportsector krimpen minder bedrijven dan in het totale bedrijfsleven). Hoge krimp cijfers in de bouw- en industriese sector kunnen voor dit verschil een oorzaak zijn: in vergelijking met deze sectoren gaat het in de transportsector qua opheffingen en krimpers nog relatief goed.

Tabel 2.1: de verschillende indicatoren van bedrijvendynamiek in de Transportsector vergeleken met het totale bedrijfsleven (voor het jaar 2010)

	Transportsector 2010	Bedrijfsleven totaal 2010
Aantal oprichtingen :		
-Starters	6,0 %	7,1 %
-Dochters	2,2 %	2,3 %
-Totaal	8,2 %	9,4 %
Aantal opheffingen:		
-Faillissementen	1,1 %	0,7 %
-Overig	5,6 %	5,7 %
-Totaal	6,7 %	6,4 %
Bedrijfsgroei:		
-Groeiërs	36%	38%
-Gelijkblijvers	48%	46%
-Krimpers	16%	17%
Innovatie		
-Nieuwe producten	22%	31%
-Product nieuw in bedrijfstak	8%	15%
-Interne verbeteringen	44%	45%

(Bron: EIM, 2010).

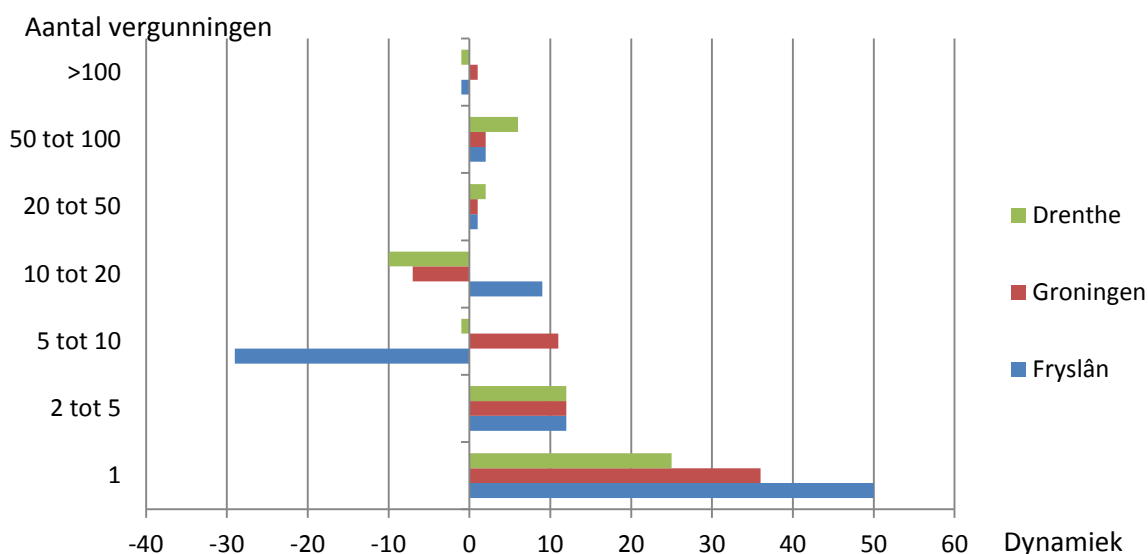
Bedrijvendynamiek: starters en opheffingen in Noord-Nederland

Tabel 2.1 is Nationaal van aard. Het NIWO (2004-2009) stelt gegevens beschikbaar over de dynamiek op provinciaal niveau. Figuur 2.7 (NIWO), waarin per Noordelijke provincie de dynamiek per grootteklasse van transportbedrijven is gegeven, beantwoordt deels de vraag wat de economische positie van de sector in Noord-Nederland is. Vooral de provincie Fryslân heeft in de periode tussen 2004 en 2009 te maken gehad met veel oprichtingen van eenmanszaken (50) maar tegelijkertijd met opheffingen van bedrijven met 5 tot 10 werknemers (28). Per saldo zijn er dus meer bedrijven maar minder werknemers actief in de transportbranche voor kleine bedrijven. Het faillissement van middelgrote bedrijven kan chauffeurs hebben gestimuleerd om voor zichzelf te beginnen, waardoor er meer eenmanszaken zijn ontstaan. Een andere verklaring is dat bedrijven in de klassen 5-10 werknemers is gefuseerd. Ook kan het zo zijn dat bedrijven niet failliet zijn gegaan, maar is er wellicht een deel gegroeid en een ander deel gekrompen; hierdoor is Fryslân de enige provincie met een stijging van het aantal bedrijven in de 10-20 werknemersklasse. De stijging van het aantal 2-5 bedrijven zou het gevolg van krimp kunnen zijn. De verschuivingen in de grote bedrijfsklassen zijn voor de arbeidsmarkt van groter belang dan verschuivingen in kleine bedrijven. Wat dat betreft toont in het bijzonder de provincie Groningen een zeer positief beeld als het gaat om

werkgelegenheid in de transportsector: zowel in de 20-50, 50-100 als meer dan 100 werknemers vertoont Groningen een groei van het aantal bedrijven. Drenthe ziet opvallend veel bedrijven in de klasse 50-100 komen, maar verliest net als Fryslân één bedrijf met meer dan 100 werknemers.

Figuur 2.7: Bedrijfsdynamiek: groei en krimp van het aantal bedrijven in zeven grootteklassen (per aantal vergunningen) in de Noordelijke regio, 2004-2009.

Bedrijfsdynamiek per grootteklasse, periode 2004-2009



(Bron: NIWO 2004/2009, Eigen bewerking)

Een andere bijzonderheid in de publicatie van het EIM (2010) is de voorspelling dat er verschuivingen zullen gaan komen in het goederenvervoer over de weg en via het spoor. Als reden hiervoor wordt genoemd dat het vervoer per water of spoor gestimuleerd wordt doordat deze milieuvriendelijker zijn dan wegvervoer. Het vrachtvervoer zal zich door het stimuleren van duurzame vervoersconcepten meer gaan richten op alternatieven voor het wegvervoer. Deze verschuiving van modaliteit valt samen met de conclusies van het OECD (2010, p. 88) en de beschrijving van De Wit & Van Gent (2001) waarin een nieuwe fase van vervoersbeleid voorspeld wordt. Dit denken in duurzaamheid voor goederenvervoer hoeft echter niet altijd ten koste te gaan van het wegtransport; ook in het wegvervoer zullen in de toekomst nieuwe alternatieven voor een duurzamer transport worden getest en Dijkhuizen (2011) stelt zelfs dat de transportsector in 2050 volledig duurzaam zal zijn door het gebruik van alternatieve brandstoffen.

Kamer van Koophandel: oprichtingen en opheffingen

De Kamer van Koophandel (2010) maakt bij de bedrijfsdynamiek per sector geen onderscheid binnen de vervoersector, zoals spoorvervoer, binnenvaart en wegvervoer (eigen / professioneel). Vervoer als geheel dient een groter belang dan enkel het in dit onderzoek belichte professionele wegvervoer (omdat ook personenvervoer hieronder valt), maar toch is het aantal oprichtingen en opheffingen van bedrijven wel zinvol om in het onderzoek naar voren te laten komen. In Bijlage 2 is het totaal aantal oprichtingen en opheffingen voor alle sectoren in Fryslân, Groningen en Drenthe te zien. Wat betreft de vervoersector in Noord-Nederland kan gesteld worden dat vervoer als geheel in het vierde kwartaal van 2010 een sterkere toename van het aantal bedrijven kende dan in hetzelfde kwartaal in 2009. Negen sectoren scoren slechter dan vervoer en twee sectoren scoren beter; alleen groothandel en adviesdiensten kennen een hoger sectoraal groeisaldo. Wanneer we de Noordelijke gegevens uitsplitsen over de provincies (Tabel 2.2, KvK), wordt duidelijk dat de provincie Groningen (met 49 méér oprichtingen in kwartaal vier van 2010 dan in hetzelfde kwartaal in 2009) de grote ‘trigger’ is voor het hoge groeisaldo in de vervoersector. De provincie Fryslân kent met 12 méér oprichtingen ook een positief verschil in groeisaldo, maar de provincie Drenthe staat er minder goed op: daar waar in kwartaal vier van 2009 nog een positief verschil in oprichtingen en opheffingen was (+5), is dit saldo in 2010 tot nul gereduceerd, waardoor het verschil tussen 2009 en 2010 negatief is (-5).

Tabel 2.2: Oprichtingen en opheffingen in de vervoersector in Noord-Nederland (in absolute aantallen)

	Oprichting 2009-IV	Oprichting 2010-IV	Opheffing 2009-IV	Opheffing 2010-IV	Saldo 2009-IV	Saldo 2010- IV	Vershil groeisaldo 2009- 2010
<i>Groningen</i>	56	88	44	27	12	61	49
<i>Fryslân</i>	43	41	45	31	-2	10	12
<i>Drenthe</i>	30	32	25	32	5	0	-5

(Bron: KvK, 2009-2010)

Concluderend zijn deze gegevens niet voldoende betrouwbaar om te stellen dat het de wegtransportsector, gezien het hoge groeisaldo, voor de wind gaat. Onderzocht zou moeten worden of het hoge groeisaldo in Groningen ook mede te wijten is aan de groei van wegtransportbedrijven. Het hoge saldo zou namelijk ook het gevolg kunnen zijn van meer oprichtingen van bedrijven in de taxi- of openbaar vervoersbranche - en deze zijn

voor het onderzoek irrelevant.

OECD

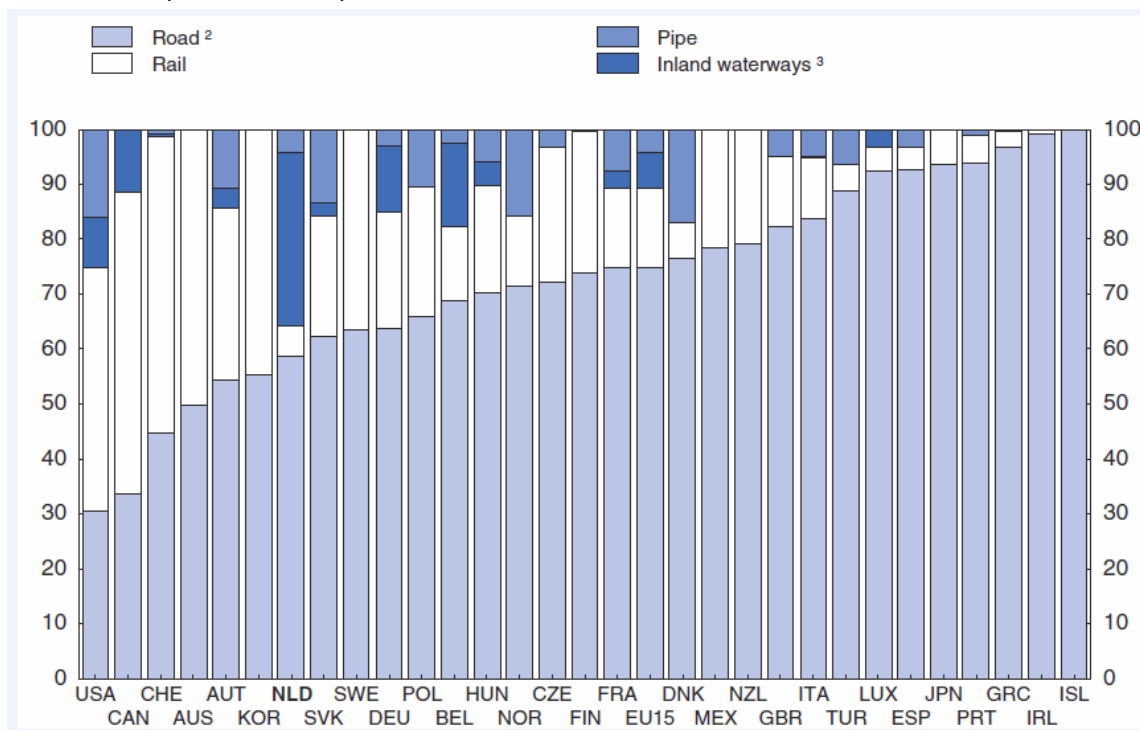
De OECD (2010) geeft in de *Economic Survey* van 2010 een recente beschrijving van de Nederlandse transportsector met betrekking tot macrogegevens over transport, milieuproblematiek en ontwikkelingen rondom heffingsstructuren.

Het EIM (2010) voorspelt dat door kostenvoordelen en duurzaamheid het railtransport van steeds grotere waarde wordt voor Nederland. In Figuur 2.8 (OECD, 2010) is te zien dat Nederland ten opzichte van andere landen relatief weinig weg- en railtransport heeft. De binnenvaart (Inland Waterways) echter is in Nederland aanzienlijk groter dan in de rest van de landen in de tabel. Het is op dit moment dus niet zozeer het spoor als wel de binnenvaart waardoor het aandeel wegtransport in Nederland relatief laag is ten opzichte van andere OECD landen. Het nadeel aan deze gegevens is dat goederenvervoer via kustvaart niet meegenomen is in de modaliteiten. Hierdoor scoren landen als IJsland, Ierland en Griekenland hoog in het aandeel vervoer over de weg: deze landen zijn mede afhankelijk van kustvaart en daarom is het beeld dat ze het meeste via de weg vervoeren vertekend. De Verenigde Staten vervoeren het minste over de weg, de oorzaak hiervoor is een hoog aandeel goederenvervoer via het spoor.

Top tien OECD landen minste en meeste vrachtvervoer over de weg:

<u>Minste wegvervoer</u>	<u>Meeste wegvervoer</u>
1. Verenigde Staten	1. IJsland
2. Canada	2. Ierland
3. Tsjechië	3. Griekenland
4. Australië	4. Portugal
5. Oostenrijk	5. Japan
6. Zuid-Korea	6. Spanje
7. Nederland	7. Luxemburg
8. Slovakije	8. Turkije
9. Zweden	9. Italië
10. Duitsland	10. Groot-Brittannië

Figuur 2.8: Procentuele verdeling van het vrachtverkeer in 2005 over de verschillende modaliteiten (tonkilometers)



(Bron: OECD, 2010).

Figuur 2.9: Vaarwegen naar economisch belang



(Bron: CBS, 2010)

Vaarwegen

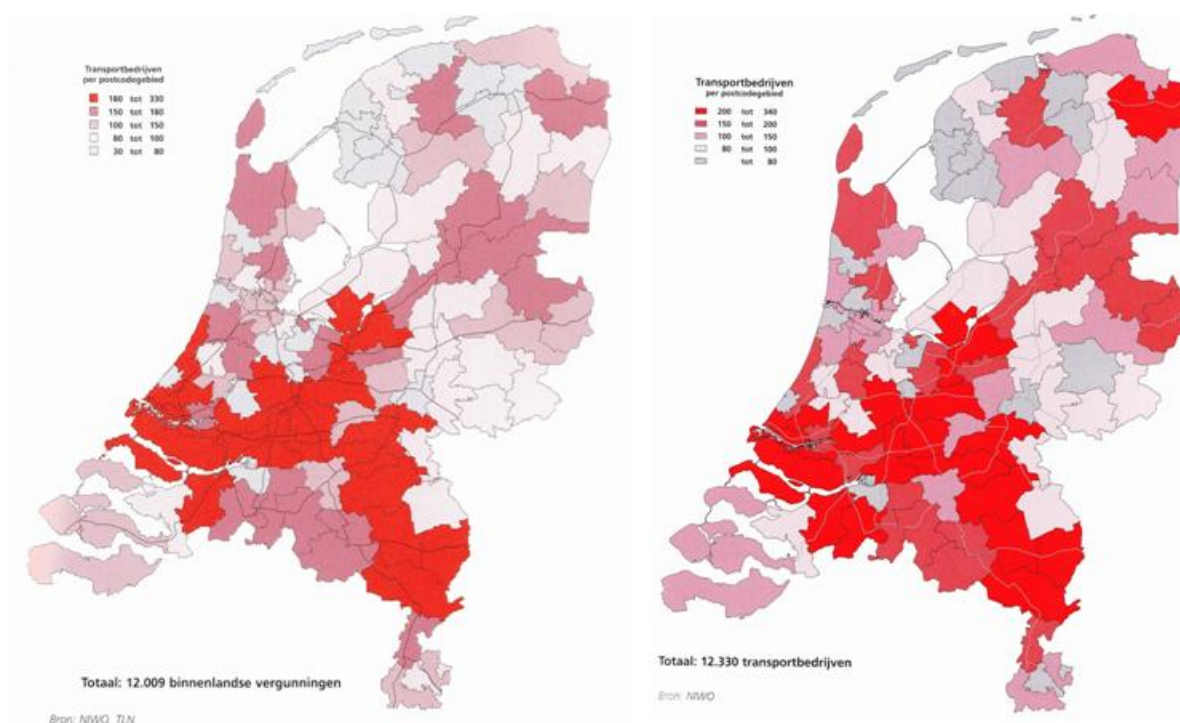
Dat vaarwegen (binnenvaart) van groot belang zijn voor de provincies Fryslân en Groningen wordt erkend door de provinciale beleidsmakers voor transport en infrastructuur. In Figuur 2.9 wordt duidelijk dat vooral in Fryslân en Groningen een uitgebreid vaarwegennet aanwezig is en er ook een hoofdvaarweg door de regio kruist (te weten het traject Lemmer-Delfzijl). De gedachte dat door deze aanwezigheid van een hoofdvaarroute ook relatief veel goederenvervoer via de binnenvaart plaatsvindt, sluit aan bij de gegevens in Figuur 2.8 waarin we zagen dat Nederland in de top 10 staat van landen met relatief het minste vervoer over de weg, en waarin Nederland relatief het hoogste aandeel goederenvervoer via ‘inland waterways’, ofwel binnenvaart, heeft.

Transport in cijfers

Een zeer volledige publicatie met nationale gegevens over de transportsector wordt jaarlijks uitgegeven door Transport en Logistiek Nederland in de vorm van “*Transport in Cijfers*”. Deze jaarlijkse uitgave bevat nationale gegevens over de bedrijfstak, materieel, vervoersstromen, bedrijfseconomie en infrastructuur. Om de gegevens van 2009 in perspectief te zetten worden deze vergeleken met hetzelfde onderzoek uit 2004.

In Figuur 2.10 wordt gevisualiseerd dat het aantal transportbedrijven in Nederland in de periode 2004-2009 is toegenomen met 321 bedrijven (van 12.009 in 2004 naar 12.330 in 2009). Hoewel in 2004 nog gekozen werd voor de naam “Binnenlandse vergunningen” en in 2009 “Transportbedrijven” gaat het hier om hetzelfde dataonderzoek; de kaarten tonen het aantal transportbedrijven in beroepsgoederenvervoer over de weg in Nederland per 2-cijferig postcodegebied.

Figuur 2.10: Vergelijking van het totale aantal transportbedrijven per 2-cijferig postcodegebied in 2004 (links) en 2009 (rechts)



(Bron: Transport & Logistiek Nederland, 2004/2009)

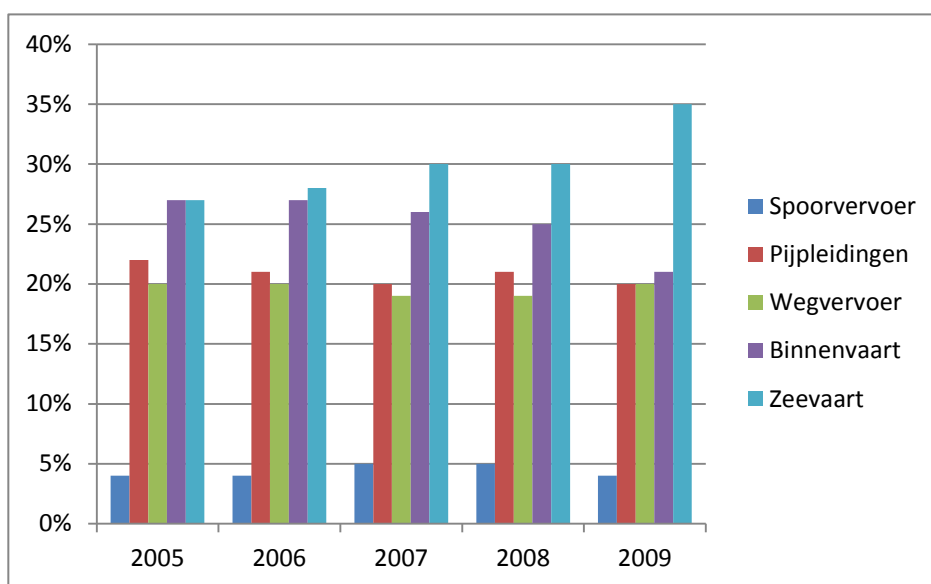
Zichtbaar is dat de meeste transportbedrijven in beide jaren in het Midden en Zuiden van het land gevestigd zijn. Wat Noord-Nederland betreft is een aantal zaken interessant. Ten eerste: gebieden met weinig transportbedrijven (minder dan 80) in 2004 behoren ook in 2009 tot deze categorie. De enige uitzondering in het Noorden is de regio ten oosten van de stad Groningen, deze is in 2009 gestegen naar de categorie 80-100 bedrijven. De oorzaak hiervan is onduidelijk, maar het zou een verband kunnen hebben met het ontmantelen van grote(re) transportbedrijven waardoor een aantal kleine(re) (en dus meerdere) bedrijven is ontstaan.

Bovenstaande gegevens hebben allen betrekking op het aantal bedrijven. Een andere factor voor het bepalen van de positie van de wegtransportsector is het aandeel van de modaliteiten in de hoeveelheid goederen. Dit onderscheid kan gemaakt worden met behulp van gegevens van het NIWO (Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie) en het CBS (Statistisch Jaarboek). Dit Statistische Jaarboek is een jaarlijkse uitgave van het CBS waarin de belangrijkste cijfers over de Nederlandse samenleving en economie te vinden zijn, mede rond verkeer en vervoer. Wat betreft het vervoer over de weg wordt een aantal zaken behandeld. Als eerste geeft het CBS cijfers over het

laden en lossen per modaliteit. Doordat het een jaarlijkse uitgave bevat is het mogelijk een vergelijking te maken tussen de onderscheiden vervoerswijzen waardoor de stijging of teruggang in het vervoer per modaliteit (in dit geval het wegvervoer) te achterhalen is. Het nadeel van deze gegevens is dat ze zich beperken tot de internationale vervoersstromen; het nationale vervoer wordt achterwege gelaten.

Wat in figuur 2.11 (CBS, 2005-2009) naar buiten komt is dat het percentage geladen wegvervoer nagenoeg gelijk is gebleven in de periode 2005-2009. De meest turbulente modaliteiten zijn de binnen- en zeevaart. Het aandeel internationaal goederenvervoer per binnenvaart is in deze periode sterk afgenomen, terwijl de zeevaart in dezelfde periode een sterke toename laat zien.

Figuur 2.11: Internationaal bilateraal goederenvervoer in tonkilometers, naar modaliteit.



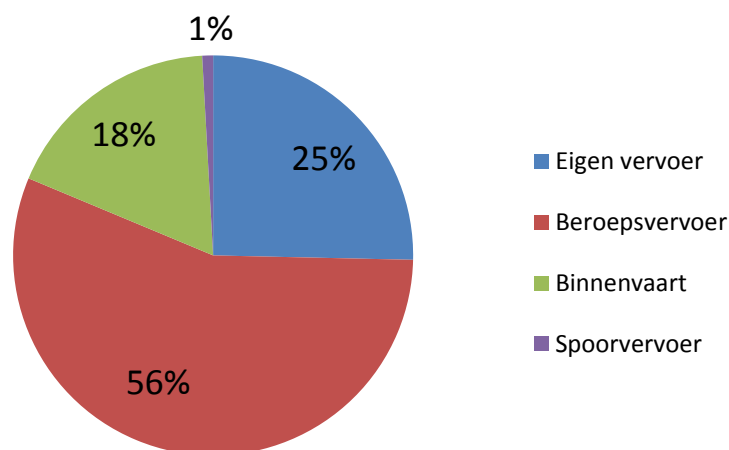
(Bron: CBS 2005-2009).

Naast deze internationale gegevens, waaruit blijkt dat zeevaart qua omvang de belangrijkste modaliteit is, dienen ook de nationale gegevens van de onderscheiden modaliteiten te worden meegenomen in de analyse. Deze nationale cijfers geven een andere kijk op het belang van de transportsector met betrekking tot het professionele wegvervoer. Daar waar het wegvervoer op internationaal niveau met twintig procent een (constante) rol in de marge speelt, is het voor het nationale niveau met een waarde van 56 procent met afstand de belangrijkste modaliteit, gevolgd door het eigen vervoer met 25 procent van het binnenlands vervoer (Figuur 2.12, CBS 2000). Gesteld kan worden dat dit ook voor Noord-Nederland een valide uitspraak is, aangezien het relatieve aantal professionele transportbedrijven niet veel afwijkt ten opzichte van de rest van Nederland. De transport-inwonersratio is in de Noordelijke provincies zelfs

hoger dan in de rest van het land. De economische betekenis van de transportsector, gemeten in tonkilometers, is duidelijk hoger op nationaal niveau dan op internationaal niveau (belang van wegtransport is dominant). De vraag 'wat is de ruimtelijk-economische positie van transportbedrijven' is hiermee deels te beantwoorden: de economische positie van het wegvervoer is vooral van toepassing op de nationale economie. Pijpleidingen exclusief water en aardgas en zee- en luchtvaart zijn in Figuur 2.12 niet meegenomen omdat deze een waarde van 0% hebben, dit houdt echter niet in dat het absolute aantal ook nul bedraagt.

Figuur 2.12: Relatieve omvang van het goederenvervoer in tonkilometers binnen Nederland

Binnenlands goederenvervoer per modaliteit



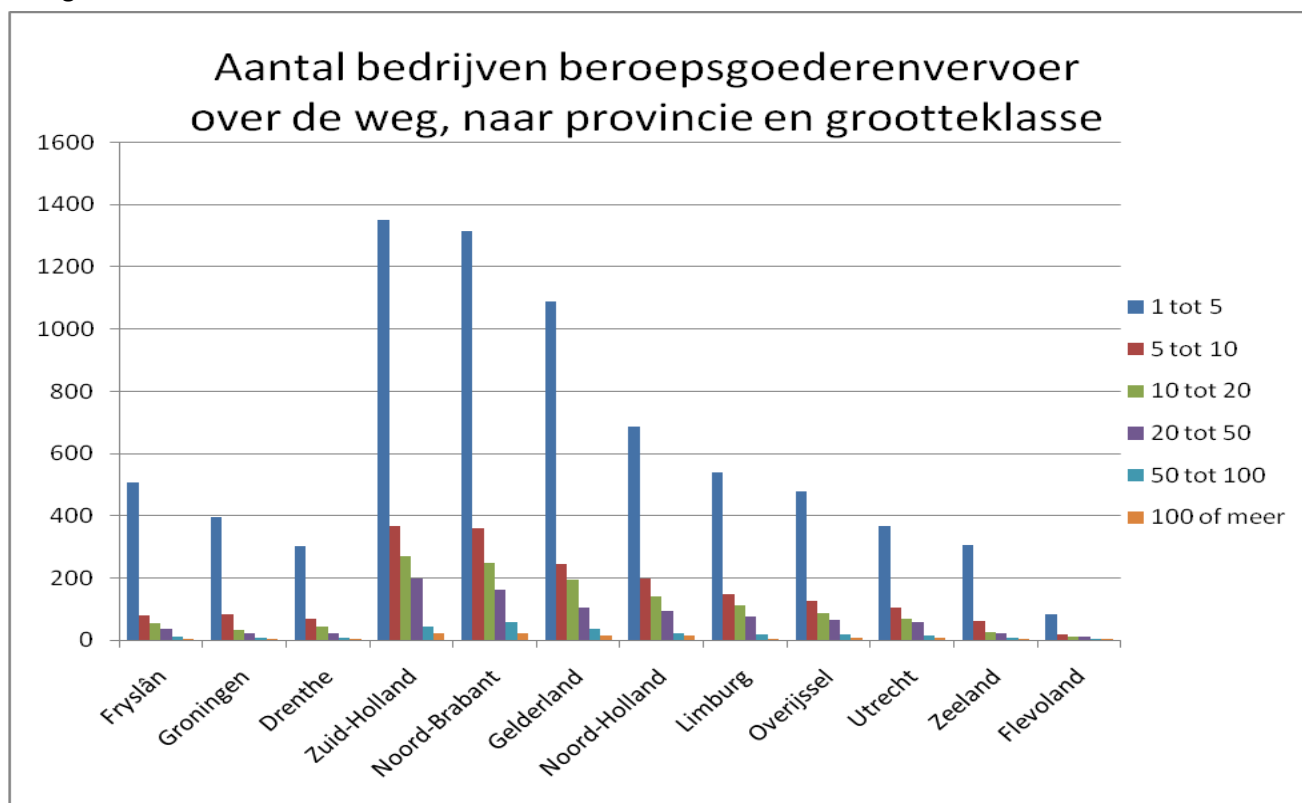
(CBS, 2000)

2.3 Bedrijfskenmerken transportsector in Nederland

In Figuur 2.13 is het aantal bedrijven voor beroepsgoederenvervoer over de weg gegeven, per provincie en grootteklasse. Hoewel het aantal bedrijven sterk verschilt per provincie, is de structuur van de grootteklasse in alle provincies min of meer gelijk. Het aantal kleine bedrijven met 1 tot 5 werknemers overheerst in alle provincies. In het onderzoeksgebied telt Fryslân met 691 de meeste wegvervoersbedrijven, gevolgd door Groningen (548) en Drenthe (450). Zuid-Holland, Gelderland en Noord-Brabant lijken de grote transportregio's: het aandeel grotere bedrijven met meer dan tien werknemers is in deze provincies hoger dan in de overige provincies. Ook hierin geldt dat voor Noord-Nederland het percentage bedrijven met meer dan tien werknemers lager is dan het gemiddelde: in Noord-Brabant en Zuid-Holland is het aantal bedrijven met 10-20

werknemers ongeveer een vijfde (ongeveer 19%) van het aantal met 1-5 werknemers. In de Noordelijke provincies is dit aantal ongeveer 6%.

Figuur 2.13: het aantal bedrijven voor beroepsgoederenvervoer over de weg, naar provincie en grootteklasse

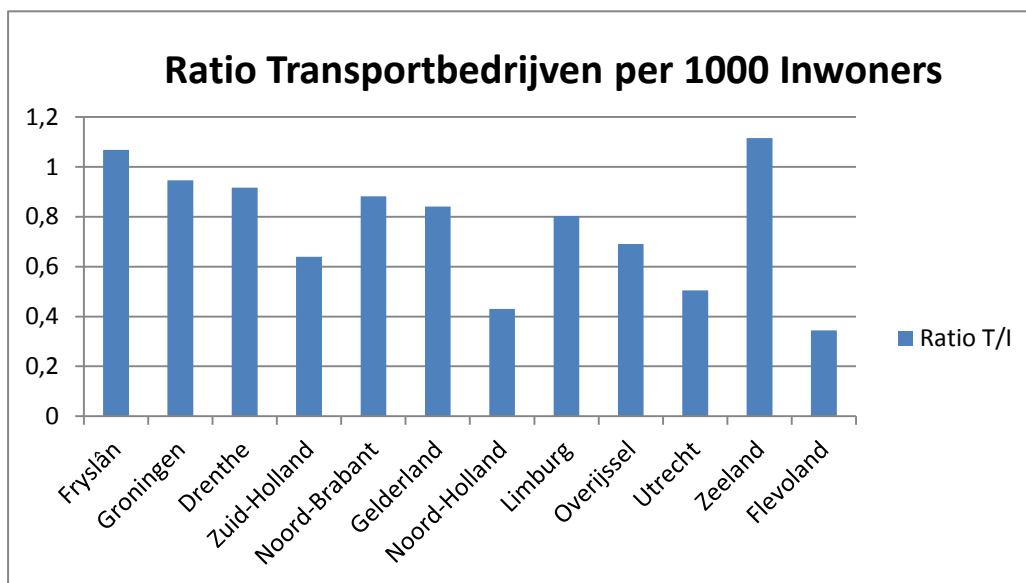


(Bron: Transport & Logistiek Nederland, 2009: eigen bewerking)

Wanneer we dit in spreidingsperspectief afzetten tegen het aantal inwoners per provincie resulteert dat in Figuur 2.14 (CBS, 2011). In vergelijking met de rest van Nederland valt op dat de transport/inwonersratio voor de drie Noordelijke provincies hoog is.

Fryslân scoort relatief het hoogst in Noord-Nederland (met een ratio van 1,07) gevolgd door Groningen (0,95) en Drenthe (0,92). De provincie met het kleinste aantal inwoners, Zeeland (382.000), heeft met 1,12 landelijk de hoogste transport/inwonersratio. Flevoland scoort met 0,34 bedrijf per duizend inwoners het laagst. Ook Noord-Holland telt met een ratio van 0,43 relatief weinig transportbedrijven. Een verklaring hiervoor is dat in deze provincies vooral grote transportbedrijven voorkomen, wat het totale relatieve aantal bedrijven doet dalen.

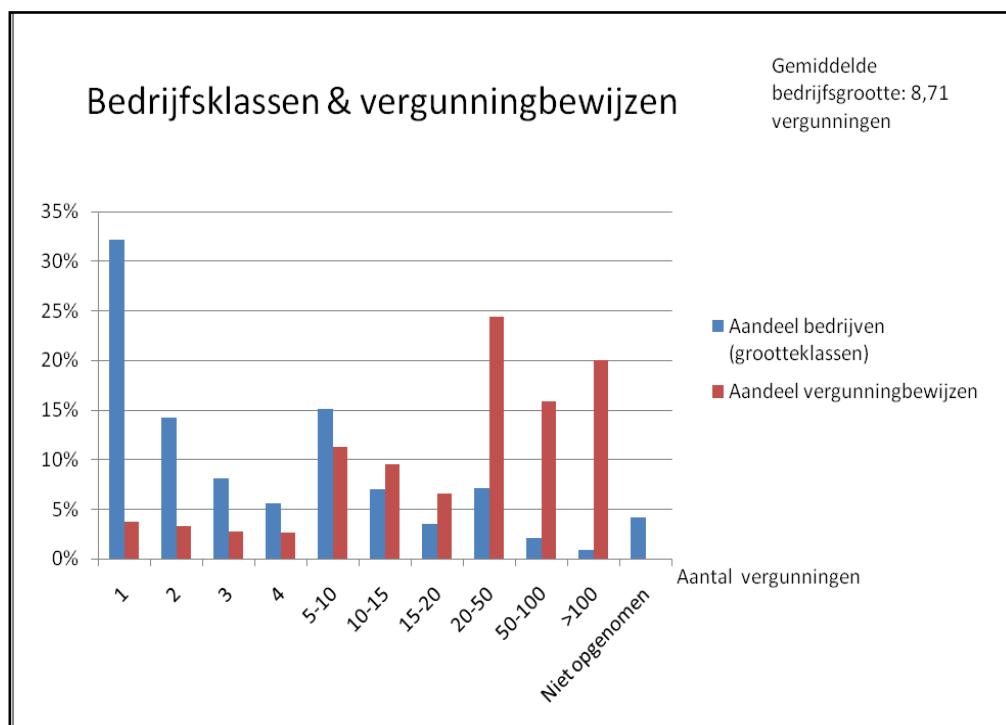
Figuur 2.14: het aantal transportbedrijven per duizend inwoners, per provincie.



(Bron: CBS 2011/NIWO 2009)

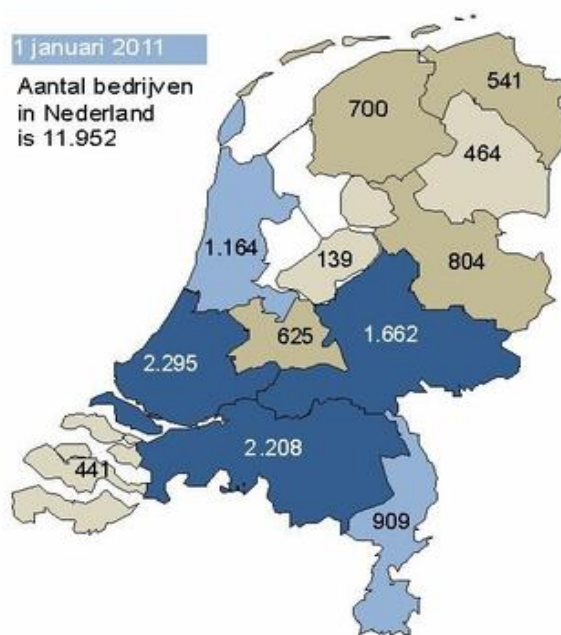
Het gevaar bestaat dat de gegevens van figuur 2.14 op een verkeerde manier geïnterpreteerd worden: in alle provincies is de categorie kleine bedrijven (1-5 werknemers) de meest voorkomende klasse. Dit kan uiteraard niet opgevat worden als de transportsector als 'eenmansindustrie'. Honderd eenmanszaken dienen qua vergunningbewijzen afgewogen te worden tegen één transportbedrijf met honderd vergunningen. Het is deze reden die de noodzaak van gegevens over het aantal vergunningen verdeeld naar grootteklasse aanstipt; voor de macrogegevens is het belangrijk om aan te geven hoeveel bedrijven in elke klasse aanwezig zijn, echter voor het bestuderen van de waarde van de sector is ook het aandeel vergunningbewijzen per grootteklasse van belang om geen vertekend beeld te krijgen. Deze gegevens zijn door het NIWO (2009, Figuur 2.15) beschikbaar gesteld en sluiten zodoende aan bij de gegevens in Figuur 2.13, echter wel op nationaal in plaats van provinciaal niveau.

Figuur 2.15: Aandeel bedrijfsklassen afgezet tegenover het aandeel vergunningbewijzen op Nationaal niveau.



(Bron: NIWO, 2009)

Figuur 2.16: Het aantal bedrijven voor beroepsgoederenvervoer over de weg, per provincie.



(Bron: NIWO, 2011)

Aantal bedrijven

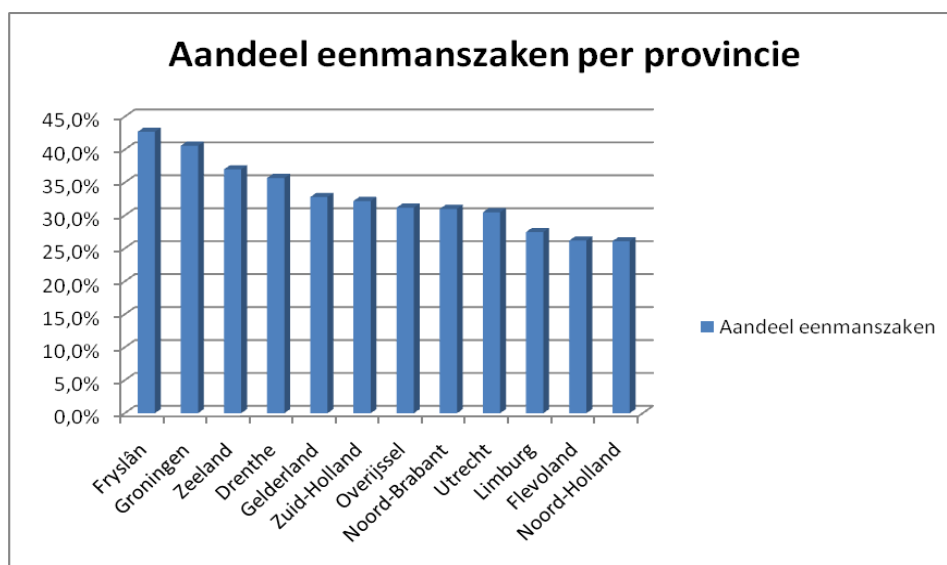
Zoals zichtbaar in figuur 2.16 telt Zuid-Holland de meeste bedrijven voor beroepsgoederenvervoer over de weg (19% van het totaal). Noord-Nederland beslaat met 1705 bedrijven 7% van het totale vervoer over de weg. Wat opvalt, is dat de gegeven aantallen in deze figuur niet in totaliteit overeenkomen met de gegevens van Transport & Logistiek Nederland (2009) in figuur 2.13. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat de definitie van transportbedrijf per onderzoek verschilt. Aangezien het NIWO de definitie “Beroepsgoederenvervoer over de weg” gebruikt (Transport & Logistiek Nederland spreken van “transportbedrijven”) en dit overeenkomt met de onderzoeksopzet, zijn deze NIWO-cijfers hanteerbaarder voor het onderzoek, waarbij de Noord-Nederlandse bedrijven vergeleken worden met Nederland als geheel.

Verklaring Regionale verdeling

Geografische en economische factoren (wegen, rivieren, steden, havens) zijn voor het transporteren van goederen van betekenis. Hoewel dit aannemelijk is, kunnen we het belang van deze factoren in figuur 2.16 niet direct terugzien in het aantal bedrijven per provincie. Provincies als Noord-Brabant, Zuid-Holland en Gelderland kennen de meeste transportbedrijven maar dit zijn ook provincies met hoge inwonertallen. Relatief gezien lijkt het aantal bedrijven gelijkmatig verdeeld.

Doordat het aantal bedrijven redelijk verdeeld is op nationaal niveau, is het niet deze spreiding van transportbedrijven die tot regionaal-economische verschillen in de transportsector leidt. De aard van de bedrijvigheid (grootte van het bedrijf, aantal vervoerde goederen in tonkilometers) is een betere indicatie voor het economische belang van de sector dan het totaal aantal bedrijven. In dit perspectief lijkt Noord-Nederland toch ietwat achter de rest van het land aan te lopen. Fryslân en Groningen zijn respectievelijk de eerste en tweede provincie wat betreft aantal eenmanszaken, en Drenthe bezit de vierde plaats (zie ook Figuur 2.17): het karakter van de sector is kleinschaliger dan in andere regio's en dit zou kunnen betekenen dat de bedrijven afhankelijker zijn van een kleiner aantal klanten (en dus andere bedrijfssectoren), wat kan leiden tot een hoge gevoeligheid voor externe factoren. Of dit ook aantoonbaar het geval is, wordt in hoofdstuk 5 behandeld.

Figuur 2.17: Het procentuele aandeel eenmanszaken per provincie



(Bron: Transport & Logistiek Nederland 2009, eigen bewerking)

2.4 Laden en Lossen in Noord-Nederland

Als indicator voor de economische betekenis van de sector zijn ook cijfers betreffende laden en lossen per regio beschikbaar. Het CBS beschikt over deze gegevens (zie bijlage 6 voor de gegevens). Door het gebruik van de laden- en lossencijfers is inzicht te verkrijgen in de regionale structuur van laden en lossen. Als kanttekening bij deze cijfers moet gezegd worden dat de economische structuur en regionale verschillen hierin ook van invloed zijn. Een klein aantal grote bedrijven kan een grote vraag hebben naar goederen van buiten de regio, waardoor de geloste tonnagescijfers al snel de geladen tonnagescijfers overtreffen. De relatie tussen laden-lossen en de economische betekenis van de transportsector is daardoor niet van toepassing op het economische belang van de sector.

Door het totaal aantal geladen en geloste tonnen tegen elkaar af te zetten ontstaat de laden-lossenratio (Tabel 2.3, CBS). Hierin zien we dat de regio Noord-Nederland in 2005 tien procent minder goederen laadde dan het loste. In 2009 is dit percentage gereduceerd naar vijf: het Noorden, zo zou men kunnen stellen, is bezig met een inhaalslag waarbij het relatief steeds meer goederen laadt. De ratio voor laden en lossen zegt echter niets over de regionale betekenis van de transportsector. Een relatief hoog aandeel laden is niet automatisch positief voor de transportsector: het kan zijn dat bedrijven van buitenaf steeds meer binnen de regio laden en dit elders in het land weer lossen. Tabel 2.3 is daardoor vooral een indicator van regionaal-economische activiteit, en niet een indicator van de betekenis van de transportsector.

Tabel 2.3: De laden-lossen ratio voor beroepsgoederenvervoer in de periode 2005-2009 per regio

Regio	2005	2006	2007	2008	2009
<u>Noord-Nederland</u>	<u>0,9</u>	<u>0,92</u>	<u>0,95</u>	<u>0,93</u>	<u>0,95</u>
Oost-Nederland	1,06	1,05	1,02	1,07	1,04
Zuid-Nederland	1,03	1,06	1,06	1,05	1,04
West-Nederland	0,98	0,98	0,97	0,96	0,98

(Bron: CBS, eigen bewerking)

2.5 Conclusie

In dit hoofdstuk is een groot aantal gegevens over de transportsector getoond en beschreven. Een aantal verschillen tussen Noord-Nederland en andere regio's is hierdoor aan het licht gekomen.

Het hoofdstuk heeft antwoord gegeven op de eerste deelvraag over de algemene economische positie van de transportsector; transport is een cruciale drijfveer voor het fungeren van de economie, zo bleek uit de literatuur.

Ten opzichte van de rest van Nederland ligt de laden-lossen ratio lager, maar deze ratio vertoont vanaf 2005 wel een stijgende lijn. Voor wat betreft het aandeel wegvervoer zijn er nationaal en internationaal grote verschillen; op nationaal niveau blijkt het goederenvervoer over de weg met afstand de grootste modaliteit met meer dan de helft van alle vervoerde goederen, maar op internationaal niveau speelt het met een (constant) aandeel van ongeveer twintig procent een rol in de marge.

De verdeling over grootteklassen is een ander onderwerp uit dit hoofdstuk. Noord-Nederland kent relatief veel eenmanszaken en relatief weinig bedrijven met meer dan tien werknemers.

De bedrijfsdynamiek in de transportsector komt redelijk overeen met andere sectoren in het bedrijfsleven, het aantal starters is iets kleiner en het aantal faillissementen iets groter, maar groot zijn deze verschillen niet.

3. Kenmerken van Noord-Nederlandse transportbedrijven

3.1 Achtergrond

In hoofdstuk 2 is een aantal belangrijke bevindingen met betrekking tot de Noord-Nederlandse transportsector al beschreven. Zo is duidelijk geworden dat Noord-Nederland relatief veel eenmanszaken kent ten opzichte van de rest van Nederland. Mede hierdoor heeft het Noorden een hoge transportbedrijven-inwonersratio. Ook zijn bedrijfsdemografische gegevens, aantal arbeidsplaatsen, aantal bedrijven en vergunningen en vervoer ten opzichte van andere modaliteiten al de revue gepasseerd. De eerste deelvraag, die de algemene economische positie van de transportsector omvat, is hiermee beantwoord. Dit hoofdstuk zal ingaan op de tweede deelvraag: de kenmerken van Noord-Nederlandse transportbedrijven (marktgebied en goederen). Alvorens deze kenmerken te beschrijven, wordt eerst verslag gemaakt van de methoden van onderzoek.

3.2 Methodologie onderzoek: enquête

De benodigde primaire data is vergaard via twee kanalen: enerzijds de transportsector (ondernemers, werknemers) zelf, anderzijds de overheden die hiermee te maken hebben. De informatie vanuit de transportsector is aan de hand van een bedrijfsenquête verworven.

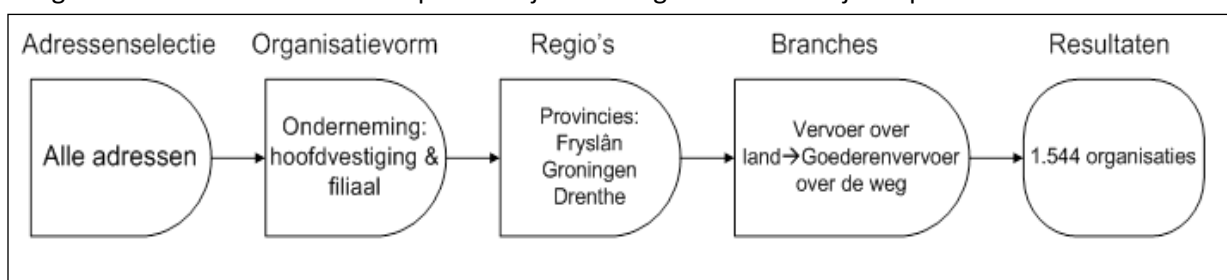
De bedrijven dienden allen gevestigd te zijn in Fryslân, Groningen of Drenthe. De Kamer van Koophandel (2011) rekent de Noordoostpolder ook tot Noord-Nederland, maar om onduidelijkheid over de geografische afbakening te voorkomen is dat in het onderzoek niet gedaan. Met betrekking tot overheidsbeleid zijn plaatsen langs de snelweg A7 voor het onderzoek van extra belang omdat deze door overheden als de “transport-as” van het Noorden gezien wordt. Veel transportbedrijven zijn de afgelopen decennia van kleine dorpen in Noord-Nederland naar grotere plaatsen aan de snelweg verhuisd (vooral Heerenveen, Drachten, Assen, Joure en Groningen zijn populair onder transportbedrijven), met vaak een positief gevolg voor de bedrijfsvoering omdat de klanten op de nieuwe locatie beter bereikt kunnen worden (Leeuwarder Courant, 2011). Echter dienen ook bedrijven die nog in kleinere plaatsen gevestigd zijn te worden meegenomen aangezien de sector van oudsher een karakter van familiebedrijven heeft. Het tweede ‘informatiekanaal’ omhelst de overheidskant van de transportsector. Vanuit de overheid wordt regionaal-economisch beleid ontwikkeld dat van belang is voor de transportbedrijven. Door interviews met beleidsmakers en ondernemers is de richting van het transportbeleid in Noord-Nederland duidelijk geworden. Ook de vraag wat het economisch belang van transport is voor de regio kon hiermee deels beantwoord worden.

Door de sector zelf met de overheid te vergelijken konden ook onduidelijkheden geanalyseerd worden; er zou sprake kunnen zijn van meningsverschillen tussen ontwerpers van het beleid en de betrokkenen binnen de sector.

Om te bepalen welke bedrijven geschikt waren voor de systematische steekproef is aan de hand van het adressenbestand van de Kamer van Koophandel (er is gebruik gemaakt van de gegevens van mei 2011) een selectie gemaakt (selectieprocedure: Figuur 3.1). De organisatievorm mocht zowel hoofdvestiging als filiaal zijn, dit omdat een landelijk opererend bedrijf nevenvestigingen kan hebben in Noord-Nederland die wel tot de doelgroep van het onderzoek behoren. Na het opstellen van het adressenbestand is elk achtste bedrijf benaderd: van de 1544 bedrijven zijn zodoende 193 bedrijven gebeld. Tijdens de telefoongesprekken is gevraagd of er iemand met voldoende kennis van het bedrijf aanwezig was die bereid was per e-mail de enquête in te vullen. Het was nadrukkelijk de bedoeling niet enkel e-mails te sturen omdat een telefoongesprek waarin de respondent op de hoogte wordt gebracht van een aanstaande enquête responsverhogend zou kunnen werken. Omdat niet elk achtste bedrijf in het adressenbestand bereid was om de enquête in te vullen is in sommige gevallen een ander bedrijf (9^e of 10^e) gebeld. In sommige gevallen was men niet bereid tot een e-mailenquête maar wel tot een telefonische enquête. Voor deze bedrijven is de enquête per telefoon afgelegd en later ingevoerd op de site.

Naar alle verkregen e-mail adressen is een link gestuurd met daarin een verwijzing naar de bedrijfsenquête. Deze enquête is gemaakt via “www.thesistools.com” (en is te vinden op www.thesistools.com/transport). De responsdata was via deze site ook rechtstreeks te downloaden, waarna de data eenvoudig verwerkt kon worden. Deze ruwe data toont per bedrijf individueel voor elke vraag het antwoord, maar ook voor het totaal van alle bedrijven kan via “Thesistools” direct een overzicht opgevraagd worden.

Figuur 3.1: De criteria voor transportbedrijven in de gehouden bedrijfsenquête



(Bron: Kamer van Koophandel, eigen bewerking).

In de enquête zijn vragen gesteld over de sector in het algemeen en over het transportbedrijf zelf. Hierbij moet gedacht worden aan te treffen maatregelen in crisistijd, heffingspercepties en bedrijfsspecifieke informatie als marktgebied van het

bedrijf, soorten vervoer, en perceptie van een aantal eventuele overheidsmaatregelen (Zie bijlage 3 voor de gehele vragenlijst). Doel was om rond de 193 enquêtes te versturen, dit zijn er uiteindelijk 133 geworden (133 personen gaven aan de enquête te willen invullen). Hiervan hebben er 71 bedrijven ook daadwerkelijk de enquête ingevuld waardoor het responspercentage 36,8% is ($71/193 = 0,368$). Dat de respons redelijk hoog is, valt mede te verklaren uit de telefonische benadering van bedrijven. In 193 telefoongesprekken kon het doel van de enquête helder gemaakt worden waarna per email de 133 enquêtes verstuurd werden.

Enquête: statistiek

De onderzoeksvragen, waarbij de betekenis en gevoeligheid van de transportsector centraal staat, nodigen uit tot het gebruik van een zowel kwalitatieve als kwantitatieve analyse van de gegevens. Door het gebruik van grafieken en tabellen kon een inhoudelijke analyse van de data worden uitgevoerd welke een beschrijving van de status van de geënquêteerden geeft (zie ook Bijlage 4).

De Chi-Kwadraat toets en variantieanalyse zijn uitgevoerd om verbanden tussen de groepen klein, middelgroot en groot voor wat betreft afhankelijkheid van marktgebied, andere bedrijfssectoren en hinder van de crisis op te sporen. Hiervoor is gekozen omdat er niet van een normale verdeling uitgegaan wordt, waardoor het gebruik van non-parametrische toetsen in beeld kwam. Aangezien er voornamelijk gebruik is gemaakt van ordinale en nominale variabelen, is de Chi-Kwadraat toets gekozen. De oorspronkelijke bedrijfsgrootteklassen zijn van de oorspronkelijke zeven tot drie klassen gereduceerd (te weten 1-5, 6-30 en >30). Dit is gedaan omdat de verbanden hierdoor sterker zouden worden: het aantal respondenten is te klein voor een verdeling in zeven grootteklassen. Voor het verband tussen afhankelijkheid van sectoren en hinder van de crisis is een variantieanalyse uitgevoerd om te onderzoeken of de gemiddelden per sector verschillen.

Het significantieniveau in dit onderzoek (de betrouwbaarheid waarmee de afhankelijkheid getest wordt) is tien procent. Hiervoor is gekozen vanwege het relatief lage aantal respondenten (71). Voor een 3 bij 2 tabel, zoals gebruikt bij de afhankelijkheid voor externe sectoren, is de bijhorende kritische Chi-Kwadraatwaarde 4,61. *“De algemene regel voor het geldig uitvoeren van de Chi-Kwadraattoets is dat het aantal cellen met een verwachte waarde (expected count) onder de vijf minder dan twintig procent dient te zijn, en dat er geen cellen zijn met een verwachte waarde lager dan het getal een”.* (Norusis 2000, p.367). Dit betekent dat de sectoren waarin meer dan twintig procent van de cellen een waarde onder de vijf heeft of één waarde lager dan een, niet valide getest kunnen worden. In twee van de elf sectoren (Horeca en

Onderwijs) was dit het geval. Hier bedroeg het aantal cellen met een te hoge verwachte waarde vijftig procent en deze sectoren vallen daardoor buiten de te onderzoeken marges. Voor deze sectoren is enkel gekeken naar de sectorale afhankelijkheid zonder daarbij onderscheid te maken tussen de bedrijfsgrootteklassen.

Het aantal vrijheidsgraden (degrees of freedom, afgekort tot df) bedraagt bij het testen van externe sectoren steeds twee (voor een 3 bij 2 tabel). Deze vrijheidsgraden komen op de volgende wijze tot stand:

$$(aantal\ kolommen - 1) \times (aantal\ rijen - 1) \quad (\text{Norušis, 200 p.360})$$

In dit geval wordt dat: $(2-1) \times (3-1) = 2$.

3.3 Interviews

Naast de bedrijfsenquête geldt voor paragraaf 4.3, waarbij de overheid als externe factor voor de transportsector centraal staat, dat ook de interviews bij moeten dragen aan het beantwoorden van de laatste deelvraag (afhankelijkheid van externe factoren). De interviews, vooral met beleidsadviseurs transport en infrastructuur, waren noodzakelijk om de resultaten die verkregen zijn uit de enquête in perspectief te zetten. De enquête belichtte alleen de kant van de transportbedrijven, de interviews hadden tot doel om ook de overheidskant van transport mee te nemen in het onderzoek. Naast de interviews met overheidsinstanties zijn ook transportondernemers geïnterviewd over wensen met betrekking tot het te voeren overheidsbeleid.

Van de zeven telefonisch gehouden interviews (zie ook bijlagen) zijn er vier met ondernemers: Van Achteren Transport BV (Oude Pekela), Danhof & Zn transportbedrijf (Baflo), Buwalda Internationaal transport (Ulrum) en Beens transport BV (Stadskanaal). Deze ondernemers is gevraagd naar specifieke wensen voor overheidsbeleid, de hinder van de crisis en de bedrijfseconomische kenmerken. De reden voor deze interviews was dat er aan de hand van een interview verder op onderwerpen ingegaan kon worden: op die manier zette het de enquête in perspectief. Zo werd de onderliggende gedachte van het gewenste beleid kenbaar gemaakt waardoor het inzicht in de enquête ook uitgebreid werd. Ook konden de transportondernemers kenbaar maken wat ze vinden van de huidige manier van vertegenwoordiging voor de overheid. Dit kon bij de latere interviews (met overheidspersonen) verwerkt worden. Naast deze ondernemers is ook een medewerker duurzaam transport van transportbedrijf Oenema in Heerenveen geïnterviewd, het doel hiervan was om inzicht te krijgen in de mate van duurzaamheid binnen transportbedrijven.

De twee interviews met beleidsadviseurs dienden vooral om de bevindingen van het onderzoek, zoals grootteklasse en afhankelijkheid van sectoren, op waarheid te controleren.

3.4 Uitkomsten bedrijfsenquête: bedrijfsgegevens

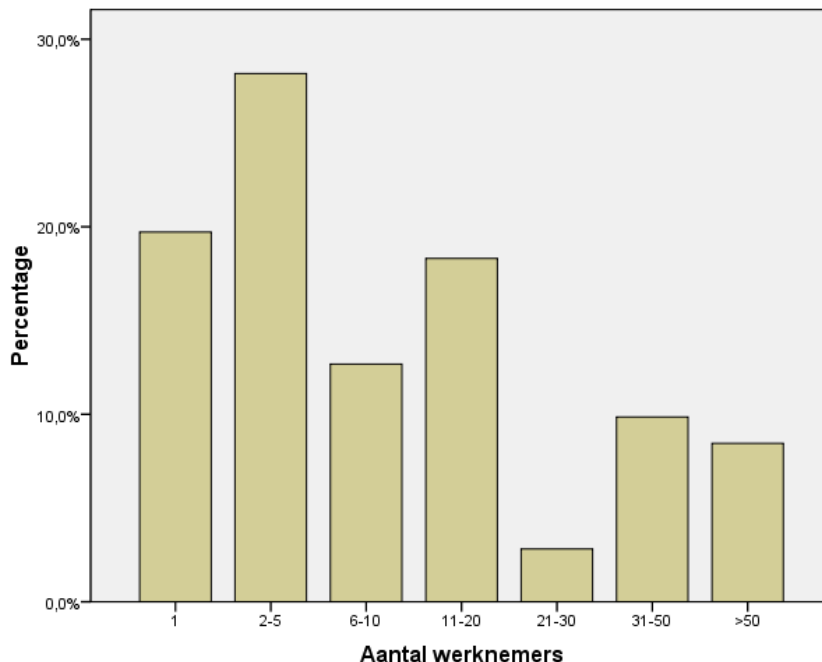
De respondenten

Ongeveer veertig procent van de bedrijven in Groningen en Fryslân en vijfendertig procent van de bedrijven in Drenthe zijn eenmanszaken. In het slot van hoofdstuk 2 is dit aan bod gekomen en in figuur 2.17 is dit ook zichtbaar.

In de enquête is deze groep ondervertegenwoordigd, mede doordat de zelfstandige ondernemers moeilijker te benaderen zijn. Bedrijven zijn telefonisch onder werktijd benaderd en daardoor viel een deel van de groep eigen rijders al af. Wel is er, om dit te compenseren, ook buiten werktijd contact opgenomen met een aantal eenmanszaken. Hierdoor is het percentage eenmanszaken onder de geënquêteerden toegenomen tot 19 procent.

Figuur 3.2 laat zien dat het aantal bedrijven niet normaal verdeeld is over de verschillende grootteklassen. Zoals verwacht aan de hand van Figuur 2.15 uit het vorige hoofdstuk (de meeste bedrijven zijn kleine bedrijven) zijn de hoogste percentages vanwege relatief veel kleine bedrijven in Noord-Nederland te vinden in de groepen met 1- en 2-5 werknemer(s). De groepen 31-50 en meer dan 50 werknemers zijn echter oververtegenwoordigd in de enquête. Voor deze oververtegenwoordiging is een mogelijke verklaring aan te wijzen: grote bedrijven hebben meer werknemers (bijvoorbeeld op de afdelingen klantenservice, in- en verkoop, planning etc.) die bereid zijn om mee te doen aan bedrijfsenquêtes. Van de 71 respondenten zitten er 6 in de groep met meer dan 50 werknemers; ofwel 8,5%. In de populatie, het totaal aantal transportbedrijven in Noord-Nederland met meer dan 50 werknemers, is dit aantal 35 van de 1747 bedrijven in totaal: ofwel 2%.

Figuur 3.2: Verdeling van het aantal werknemers per bedrijf in de enquête (N=71)



(Bron: eigen bewerking bedrijfsenquête)

3.5 Marktgebied Noord-Nederlandse transportbedrijven

Economisch gezien is Noord-Nederland niet het hart van de Nederlandse economie; deze functie wordt toebedeeld aan de Randstad (Nota Ruimte: VROM, 2011). De meeste afnemers van goederen zitten daar waar economische activiteit en bevolkingsdichtheid hoog zijn. Maar de Noord-Nederlandse bedrijven kunnen moeilijk voordeel halen uit enkel de geografische positie; een neoklassieke benadering waarin afstand tot de markt (transportkosten) de meest bepalende factor is zou een transportbedrijf, tenzij het zich qua markt beperkt tot het Noorden, economisch gezien niet in Noord-Nederland plaatsen (*Weber Model*, McCann 2006).

Zo eenvoudig ligt het echter niet als het gaat om het marktgebied van transportbedrijven. Doordat vrachtwagens meerdere ritten mogen uitvoeren kunnen ritten gecombineerd worden en is een slimme tactiek van de ondernemer bepalend voor het succes van het transportbedrijf. Door het mogelijk verdwijnen van de cabotagewet (waarbij buitenlandse vrachtwagens na een rit naar Nederland nog maximaal drie binnenlandse ritten mogen uitvoeren, *Wet Wegvervoer Goederen – Wetten.Overheid.nl*, 2011) in 2014 kan het klantenstelsel van transporteurs sterk wijzigen; in Europa wordt het vervoeren van goederen over de weg dan geheel vrijgegeven, in de Benelux is dit al sinds 2009 het geval (Logistiek.nl, 2009). Wat dit gaat betekenen voor het marktgebied van Noord-Nederlandse transportbedrijven is nog niet

duidelijk, maar een aantal geïnterviewde ondernemers zegt te vrezen voor Oost-Europese vrachtwagens die in Nederland goedkoop ritten uitvoeren. Waar Noord-Nederlandse bedrijven nu nog in heel Nederland vervoeren, zal bij het vervallen van het maximaal aantal ritten voor buitenlandse vervoerders deze markt geringer worden. Niet alle ondernemers delen deze mening; een tweetal ondernemers heeft via telefonisch interview aangegeven dat ook de sociale aspecten niet terzijde geschoven moeten worden. Gesteld werd: *“in Noord-Nederland zijn lokale transportbedrijven sterk verankerd in de regionale cultuur en afnemers met goede ervaringen zullen deze bedrijven niet zomaar afstoten bij vrij vervoer door Europa; verzekerde kwaliteit van een bekende transporteur gaat boven een goedkope ritprijs van een onbekend bedrijf.”*

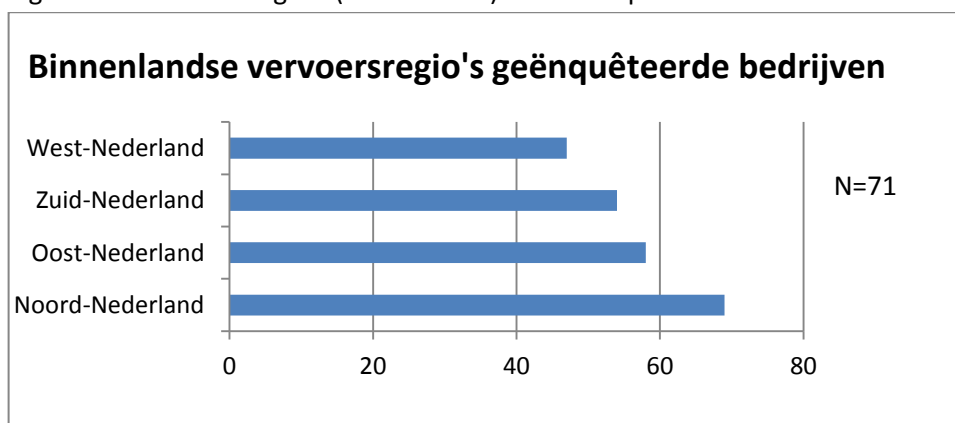
De enquêteresultaten beperken zich tot de huidige status van het marktgebied en laten de toekomstige wijzigingen in de Wet Wegvervoer Goederen buiten beschouwing. In de enquête is gevraagd welke gebieden tot het vervoersgebied van de transportbedrijven behoren (zie bijlage 3). Dit kan betekenen dat er vervoerd wordt van of naar een regio maar ook dat er vervoerd wordt binnen deze regio. Omdat uit de enquête niet blijkt om welke vorm van vervoer het gaat, spreken we enkel van ‘vervoersgebieden’.

Van de 71 bedrijven die antwoord hebben gegeven op de vraag wat het binnenlands marktgebied is geven 69 aan dat Noord-Nederland hiertoe behoort. De variabelen bedrijfsgrootte en binnenlandse vervoersgebieden zijn hierbij tegen elkaar afgezet. Noord-Nederland is de enige regio waarvoor de verschillen in bedrijfsklassen niet aantoonbaar zijn bij een 90% betrouwbaarheidsinterval van de Chi-Kwadraat toets. Voor Oost-Nederland is de Chi-Kwadraat waarde hoog genoeg maar zijn er teveel cellen met een te lage verwachte waarde. Voor de regio’s Zuid- en West-Nederland geldt: hoe meer werknemers, hoe meer er in andere landsdelen dan Noord-Nederland wordt vervoerd. De nulhypothese *“er is geen verband tussen het aantal werknemers en het aantal binnenlandse vervoersregio’s”* wordt hiermee voor deze twee regio’s verworpen (zie ook bijlage 4).

Vrijwel alle bedrijven zijn wat het Noorden betreft regionaal-economisch actief, maar het is onbekend hoe actief dit per bedrijf is. Beleidsadviseur vervoer en infrastructuur Schouwstra van de provincie Fryslân stelt in het interview dat de regionale afhankelijkheid sterk samenhangt met het type bedrijf. De meeste kleine bedrijven zijn verankerd in de lokale economie en zijn meer standplaatsgebonden dan grote bedrijven zoals Portena (Heerenveen), Veenstra (Heeg), Brant-Visser (Heerenveen), Broersma (Heerenveen), Nijdam (Groningen) of Peter Appel (Drachten); allen Noordelijke transportbedrijven met meer dan 50 werknemers. Op Veenstra uit Heeg na ook allen gevestigd nabij de Noordelijke transportas A7. De grote bedrijven die minder binding

hebben met de lokale economie en ook minder afhankelijk zijn van de regionale economie (ofwel de meeste klanten buiten Noord-Nederland hebben) kiezen voor een vestigingsplaats nabij de snelweg. Hier tegenover staat dat veel kleine bedrijven, vooral eenmanszaken aan eigen huis, vaker gevestigd zijn in dorpen verder gelegen van de snelweg, waar ze van oorsprong gevestigd zijn. Dit sluit aan bij de *behaviorale Economische Geografie*; er is geen *homo economicus* maar ondernemers zijn beperkt in het denken over vestiging en gaan zich vestigen waar ze, zonder alle mogelijke economische afwegingen te hebben gemaakt, psychologisch gezien het beste gevoel bij hebben; ze gedragen zich als *homo psychologicus* (Atzema et al, 2002). In het geval van kleine transportbedrijven is dit vaak een snelle keuze: vestiging geschiedt aan of nabij eigen huis.

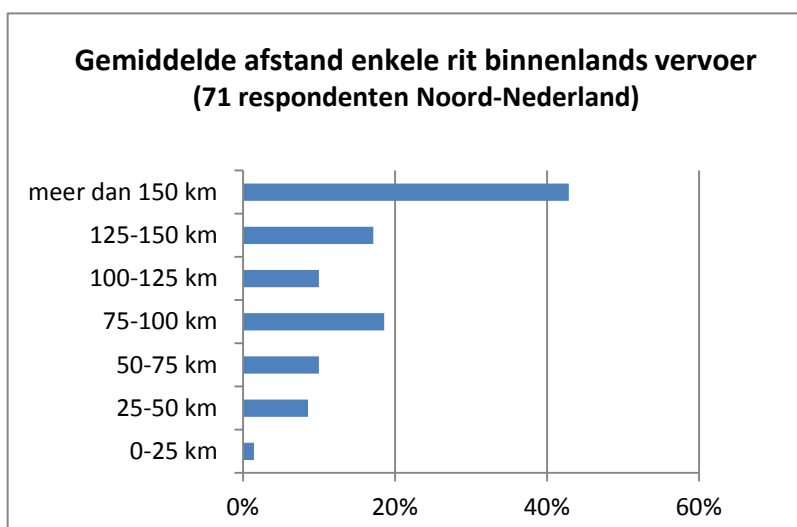
Figuur 3.3: Vervoersregio's (binnenlands) van de respondenten.



(Bron: eigen bewerking bedrijfsenquête)

Nu we uit figuur 3.3 weten dat de respondenten veelal in meerdere regio's actief zijn, kunnen we ook de gemiddelde afstand per binnenlandse rit afzetten tegen het Nederlands gemiddelde van 83,3 kilometer (NIWO, 2009). Bij de economische waarde van transport gaat het om veel meer dan afstand alleen, maar er lijkt wel een verschil te zijn in de afstand per binnenlandse enkele rit (Figuur 3.4): bijna zeventig procent van de ondervraagde bedrijven geeft aan dat deze afstand meer dan 100 kilometer is. De grootste groep vervoert gemiddeld over meer dan 150 kilometer. Een mogelijke verklaring voor deze lange gemiddelde ritafstand is de vervoersafstand tot de economische kern van Nederland. In de Randstad worden meer goederen vervoerd dan in Noord-Nederland, waardoor de vraag naar transportdiensten ook groter is.

Figuur 3.4: de gemiddelde afstand enkele rit voor binnenlands vervoer



(Bron: bedrijfsenquête)

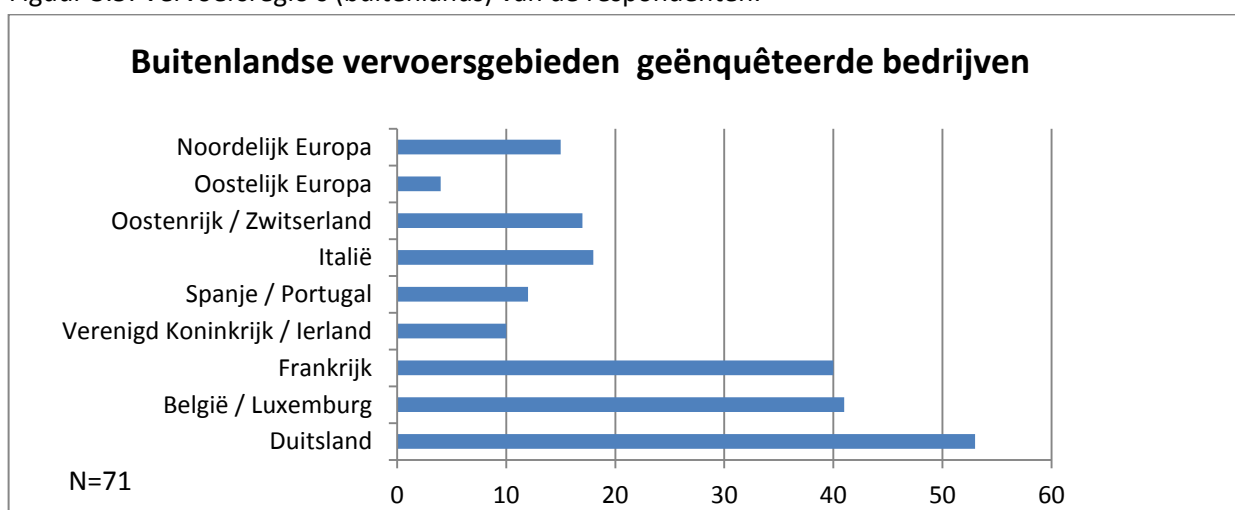
Voor de buitenlandse vervoersgebieden is, net als voor de binnenlandse regio's, de Chi-Kwadraattoets uitgevoerd. Hierdoor moest duidelijk worden of er ook aantoonbare verschillen zijn in de groepen werknemers voor wat betreft buitenlands vervoer: ofwel toetsing van het verband tussen grootte van het transportbedrijf en verschillende landen die tot het vervoersgebied behoren. Figuur 3.5 laat de gebieden zien voor bedrijven uit alle grootteklassen: Duitsland, Frankrijk en België/Luxemburg springen er direct uit als buitenlandse regio's die de transportbedrijven als vervoersgebied hebben. Duitsland is het enige dat als vervoersgebied aangegeven wordt maar waar weinig verschillen aan te tonen zijn per bedrijfsklasse. Zowel kleine, middelgrote en grote bedrijven uit het Noorden hebben Duitsland als vervoersgebied. Het verschil bij negentig procent betrouwbaarheid lijkt in eerste instantie ook aantoonbaar voor Spanje en Portugal (significantieniveau 5,3%), maar het aantal cellen met een te lage verwachte waarde is 33,3% en daarmee te hoog.

Voor drie andere regio's zijn de verschillen tussen groepen groter en is het verschil significant bij een betrouwbaarheidsinterval van tien procent. Ten eerste is dit de regio België/Luxemburg (significantieniveau 0,083), waarbij 44 procent van de kleine bedrijven aangeeft het als vervoersgebied te hebben, maar doordat de middelgrote en grote bedrijven beide een waarde van rond de zeventig procent hebben is aangetoond dat er verschil is tussen de drie groottegroepen. Ten tweede is Frankrijk het land waarin verschillen tussen groepen significant zijn, en hier is dit ook bij een betrouwbaarheidsinterval van 95% het geval aangezien het significantieniveau 0,047 (4,7%) bedraagt. Ook hier zijn het de middelgrote en grote bedrijven die vaker Frankrijk als vervoersgebied hebben en daarmee zorgen voor de sterkte en richting van het

verschil tussen de grootteklassen. Als derde en laatste regio is Zwitserland/Oostenrijk aan te wijzen als regio met significante verschillen in vervoer als het gaat om bedrijfs grootte (significantieniveau 0,066). Ook hier is eenzelfde richting van het verschil te duiden: van de kleine bedrijven geeft 12% Zwitserland/Oostenrijk als vervoersgebied aan, van de middelgrote bedrijven 33% en van de grote bedrijven 38%.

De verschillen zijn, afgaande op de drie beschreven significante regio's bij het negentig procent betrouwbaarheidsinterval, meestal tussen kleine bedrijven (buitenlandse regio's niet als vervoersgebied) en middelgrote en grote bedrijven (buitenlandse regio's wel als vervoersgebied).

Figuur 3.5: Vervoersregio's (buitenlands) van de respondenten.



(Bron: bedrijfsenquête)

3.6 Goederensoorten in Noord-Nederland

Een ander bedrijfskenmerk dat in de enquête gevraagd is omvat de vervoerde goederen. De respondenten konden aangeven welke van de tien goederensoorten ze vervoeren, deze tien soorten zijn in lijn met de door het NIWO (Transport in Cijfers, 2009) opgestelde aantal goederensoorten. De statistische weergave van de goederen en het al dan niet vervoeren ervan zijn in de bijlagen toegevoegd (Bijlage 3).

Getoetst is of er een verband bestaat tussen de aard van de vervoerde goederen en de grootteklasse van bedrijven, waarbij gebruik gemaakt is van de Chi-Kwadraattoets. Bij de meeste goederensoorten is geen duidelijk aantoonbaar verband tussen grootteklasse en het al dan niet vervoeren van een soort goed, maar voor een aantal goederen geldt dit wel degelijk. Voordat we deze bedrijfsklassen gaan onderscheiden bekijken we eerst

de verschillende goederensoorten die veel of weinig vervoerd worden onder de respondenten:

De goederen die onder de respondenten vervoerd worden zijn landbouwproducten (36%), voedingsproducten (53%), bouwmaterialen (53%) en overige goederen (66%). De goederen die weinig vervoerd worden zijn aardolie (9%), ertsen (4%), metalen (21%), meststoffen (14%) en chemische producten (13%). Onder de respondenten was geen bedrijf dat vaste brandstoffen vervoerde waardoor deze goederensoort als enige op 0% blijft. Een logisch gevolg van deze verdeling van goederen is dat de goederen die het meest vervoerd worden, ook samenhangen met de sectoren waar de bedrijven van aangeven het meest afhankelijk te zijn.

Vijf van de tien goederensoorten hebben minder dan twintig procent van de cellen met een lagere waarde dan vijf en behoren daardoor tot het valide onderzoeksgebied. Van deze vijf goederen blijven er twee over waarin verschillen tussen bedrijfsklassen en het vervoeren van goederen aangetoond kunnen worden (met een 90% betrouwbaarheidsinterval). De enige goederensoorten met een aantoonbaar verband tussen bedrijfsgrootte en het vervoeren van goederen zijn voedingsproducten (Chi-Kwadraat waarde 5,1 en significantie 0,077) en overige goederen (Chi-Kwadraat waarde 6,99 en significantie 0,030). Omdat overige goederen moeilijk te definiëren zijn (dit kan bijvoorbeeld het vervoer van woningen, feesttenten, bomen of bijzondere dieren zijn) is vooral het verschil in voedingsproductenvervoer dat telt bij het onderzoeken van verschillen in afhankelijkheid: middelgrote en grote bedrijven vervoeren meer voedingsproducten dan kleine bedrijven en lijken hierdoor een grotere kans te hebben afhankelijk te zijn van de groot- en detailhandelssector.

3.7 Conclusie bedrijfskenmerken

In dit hoofdstuk is een aantal kenmerken van de Noord-Nederlandse transportsector aan bod gekomen. De economische betekenis van de Noordelijke transportsector is moeilijk in één woord te vangen: het belang ervan lijkt door het grote aantal kleine bedrijven en daardoor relatief lage aantal absolute vrachtwagens minder te zijn dan in de rest van Nederland, maar de status ervan dient een uitgebreider onderzoek naar economische bedrijfsomstandigheden. In hoofdstuk 4 wordt dit behandeld aan de hand van de derde en vierde deelvraag over de transportsector en externe ontwikkelingen.

De afstanden van enkele ritten goederenvervoer zijn voor Noord-Nederlandse transportbedrijven groter dan voor Nederland gemiddeld, wat te maken heeft met de langere afstanden die vanuit Noord-Nederland worden afgelegd.

Aan de hand van de binnenlandse vervoersgebieden van de bedrijfsklassen werd al duidelijk dat kleine bedrijven minder actief zijn op de nationale markt dan middelgrote en grote bedrijven. Ze vervoeren vooral in Noord-Nederland plus nog één of twee regio's daarbij. Ook voor wat betreft het vervoeren van en naar het buitenland zijn de kleine bedrijven het minst actief. Duitsland is de uitzondering: hier vervoeren bijna alle respondenten uit alle grootteklassen. De verschillen in goederensoorten uit paragraaf 3.6 laten ons zien dat alleen voor de groepen voedingsproducten en overige goederen verschillen aangetoond zijn in bedrijfsgrootte en het vervoeren van goederensoorten: het zijn in Noord-Nederland de grote bedrijven die het vervoer van voedingsproducten op zich nemen. De laatste deelvragen gaan hier verder op in, door het vervoeren van deze producten te verbinden aan de gevoeligheid voor een aantal bedrijfssectoren. Daarnaast wordt de relatie tussen de transportbedrijven en de externe factor overheid belicht.

4. Externe ontwikkelingen & de transportsector

Hoe conjunctuurgevoelig blijkt de Noord-Nederlandse transportsector en van welke externe sectoren blijkt de sector het meest afhankelijk? Hoe kijken ondernemers aan tegen de economische vooruitzichten in tijden van crisis? Moeten overheden onderscheid maken in beleid voor verschillende bedrijfsklassen? Deze vragen staan centraal in dit hoofdstuk waarbij interviews en de bedrijfsenquête met 71 respondenten als leidraad dienen voor het beantwoorden ervan. Het hoofdstuk past binnen het tweede deel van het doel van het onderzoek: de gevoeligheid voor externe factoren.

Eerst wordt de afhankelijkheid voor de externe sectoren beschreven, hierna de gevoeligheid van de sector voor economische ontwikkeling (in het bijzonder de gevoeligheid voor de economische crisis) en tot slot de factor overheid.

De afhankelijkheid van de verschillende sectoren wordt ook afgezet tegen de soorten goederen die per bedrijfsklasse vervoerd worden, zoals beschreven in hoofdstuk 3. Hiermee kunnen verbanden worden gelegd tussen goederen, sectoren en grootteklasse. In dit hoofdstuk wordt alleen de relevante statistiek die uitgevoerd is op de enquêteresultaten weergegeven. In de bijlagen staan alle uitkomsten van de enquêtevragen (zie bijlage 3 voor enquête). Ook de statistische berekeningen die in dit hoofdstuk genoemd worden, zijn als uitgewerkte tabellen in de bijlagen te vinden (zie bijlage 4).

4.1 Afhankelijkheid externe sectoren

De hypothesen waarmee gewerkt wordt om verschillen in afhankelijkheid van sectoren te onderzoeken is gebaseerd op de grootteklassen (welke weergegeven worden door het aantal werknemers) en de te onderscheiden externe bedrijfssectoren. Het doel is om te onderzoeken hoe gevoelig de transportbedrijven zijn voor de ontwikkelingen in andere sectoren, en daar waar mogelijk onderscheid te maken tussen transportbedrijven. Dit sluit aan bij de deelvraag over de gevoeligheid van de transportsector in Noord-Nederland voor externe factoren.

De geteste nulhypothese per sector:

“Er is geen verband tussen de grootteklassen van transportbedrijven en de afhankelijkheid van de verschillende bedrijfssectoren”. Er is gekozen voor dezelfde indeling van sectoren als Transport & Logistiek Nederland in de jaarlijkse uitgave van Transport in Cijfers (2009) hanteert (zie tabel 4.1).

In onderstaande twee tabellen is de afhankelijkheid van de respondenten van de externe sectoren (tabel 4.1) en de bijhorende Chi-Kwadraat waarde (tabel 4.2) gegeven.

In twee gevallen is deze waarde significant bij het 90% betrouwbaarheidsniveau: de detailhandelssector en de groothandelssector. Voor deze sectoren wordt een verklaring gegeven voor de verschillen in grootteklasse van bedrijven en de afhankelijkheid van de sectoren. In tabel 4.1 is tevens zichtbaar welke sectoren het meest genoemd worden door de respondenten als sector waar ze afhankelijk van zijn. De bouwsector is het meest genoemd, gevolgd door de industriesector, groothandelssector en landbouw- en visserijsector. Ook met de Fisher's Exact test, waarbij twee in plaats van drie grootteklasse gebruikt worden, is het verschil significant voor dezelfde sectoren. Omdat de Chi-Kwadraattoets sterker is, hanteren we deze voor de afhankelijkheid van andere bedrijfssectoren.

Tabel 4.1: Afhankelijkheid van de elf bedrijfssectoren (bedrijfsenquête).

Sector	Afhankelijk	Onafhankelijk	Percentage afhankelijk	Totaal aantal bedrijven (respons)
Landbouw- en visserij	33	32	50,8	65
Industrie	44	20	68,8	64
Bouw	47	15	75,8	62
Groothandel	33	24	57,9	57
Detailhandel	24	33	42,1	57
Horeca	7	47	13,0	54
Financiële sector	13	39	25,0	52
Openbaar bestuur	15	36	29,4	51
Onderwijs	4	48	7,7	52
Zakelijke diensten	14	40	25,9	54
Overige sectoren	23	31	42,6	54

Tabel 4.2: Chi-Kwadrat waarden voor afhankelijkheid van bedrijfssectoren (bedrijfsenquête)

Sector	Chi-Square Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Landbouw- en visserijsector	4,014 ^a	2	,134
Industriesector	4,454 ^a	2	,108
Bouwsector	,689 ^a	2	,709
Groothandelssector	5,600^a	2	,061
Detailhandelssector	4,973^a	2	,083
Horecasector	-	-	-
Financiële sector	2,310 ^a	2	,315
Openbaar bestuurssector	,012 ^a	2	,994
Onderwijssector	-	-	-
Zakelijke dienstensector	,393 ^a	2	,822
Overige sectoren	,013 ^a	2	,993

1. Groothandelssector

De afhankelijkheid van de groothandelssector is, net als in de meeste andere sectoren het geval is, onder de respondenten verschillend: 33 bedrijven geven aan wel afhankelijk te zijn en 24 bedrijven niet.

In paragraaf 3.2 bleek de Chi-Kwadratwaarde hoog genoeg om een verband tussen bedrijfsgrootteklasse en het vervoeren van voedingsproducten aan te tonen. Van de kleine bedrijven (1-5 werknemers) vervoert een aanzienlijk lager percentage voedingsproducten, vergeleken met de middelgrote en grote transportbedrijven (38% voor kleine bedrijven, respectievelijk 67% en 62% voor middelgrote en grote bedrijven). De Chi-Kwadrat waarde van 5,6 met bijhorend significantieniveau van 0,061 bevestigt het verband tussen grootte van het bedrijf en afhankelijkheid van de groothandelssector. Zoals verwacht zijn het voornamelijk de middelgrote (70%) en grote (73%) bedrijven die aangeven afhankelijk te zijn van vervoer naar de groothandelssector.

2. Detailhandelssector

Net als bij de groothandelssector verschillen de bedrijven ook in het al dan niet afhankelijk zijn van de detailhandelssector.

De groepsverschillen die uit de Chi-Kwadraattoets komen zijn ook voor de detailhandelssector significant bij het 90% betrouwbaarheidsinterval. Waar bij de groothandelssector de meerderheid aangaf afhankelijk te zijn, geeft de meerderheid voor de detailhandel aan onafhankelijk te zijn. De richting van het verschil is echter hetzelfde voor beide sectoren: kleine bedrijven zijn het minst afhankelijk (27%), middelgrote en grote bedrijven het meest afhankelijk (44% en 67%). Ook voor de detailhandelssector geldt dat in de vraag naar goederen vaak niet door kleine bedrijven kan worden voorzien: vaak moeten er binnen winkelketens meerdere filialen tegelijk worden voorzien van goederen en zijn er meerdere vrachtwagens nodig om aan de vraag te voldoen.

Een voorbeeld van vervoer binnen de detailhandel werd door een transportondernemer genoemd en omhelst de winkelketen Albert Heijn, die het transport laat uitvoeren door Peter Appel, een landelijk opererend transportbedrijf met meerdere filialen (*21 filialen verspreid over Nederland, www.peterappeltransport.nl, 2011*) waaronder filialen in Drachten en Sint-Annaparochie, van waaruit de Noordelijke winkels (supermarkten) van goederen (voedingsmiddelen) worden voorzien. Voor een winkelketen als Albert Heijn is het noodzakelijk om grote transportbedrijven in te schakelen, omdat kleine bedrijven niet aan de grote vraag kunnen voldoen.

Soms ontstonden ook problemen bij het interpreteren van de enquête. De vraagstelling was hierbij niet duidelijk genoeg. Een voorbeeld daarvan is de zakelijke dienstensector; veertien bedrijven zijn afhankelijk van de ze sector(25,9%). Het begrip “zakelijke dienst”

bleek onder de enquêtes die per telefoon afgelegd zijn een vaag begrip en is dit onder de respondenten die via internet gereageerd hebben waarschijnlijk ook geweest. Hier komt bij dat zakelijke diensten erom bekend staan dat er vooral veel uitwisseling van kennis (*“tacit” in de vorm van kennisuitwisseling en “codified” in de vorm van documentatie, Graham, 2005*) plaatsvindt, waardoor er binnen deze sector vooral sprake is van dienstenuitwisseling in plaats van goederenvervoer. Zodoende kunnen transportbedrijven er welk afhankelijk van zijn, maar niet voor wat betreft het directe vervoer.

Bedrijfsprofielen

Met de gegevens uit hoofdstuk 3 en 4 is onderstaand overzicht (Tabel 4.3) ontstaan met daarin drie profielen van bedrijven met elk dezelfde kenmerken. Voor paragraaf 4.3 over overheidsbeleid zullen deze profielen gebruikt worden om onderscheid te maken in beleid. Voor het onderscheid is gekozen voor de factoren grootte, vervoersgebied (nationaal en internationaal), vervoerde goederen en afhankelijkheid van bedrijfssectoren. De inhoud van de profielen is opgesteld aan de hand van de 71 respondenten maar is, gezien het feit dat alleen overtuigende gegevens uit de enquête opgenomen zijn, algemeen bruikbaar. Alleen de factoren voor welke de verschillen behoorlijk groot bleken zijn erin opgenomen en de indeling is logisch. De kleine bedrijven vervoeren zowel nationaal als internationaal in minder regio's, vervoeren minder verschillende goederensoorten en zijn van een kleiner aantal externe sectoren afhankelijk. Het tweede profiel vervoert net als het derde profiel door geheel Nederland maar internationaal zijn er wel verschillen: het derde profiel scoort ook hoger op vervoer naar Italië en Oostenrijk/Zwitserland. Ook het vervoer van een aantal goederensoorten scoort hoger voor het derde profiel. Dat het tweede profiel een middenweg van kleine en grote bedrijven is blijkt mede uit de sectoren waar het afhankelijk van is; net als kleine bedrijven is het afhankelijk van landbouw en visserij en net als grote bedrijven is het afhankelijk van groothandels.

Tabel 4.3: Economisch-actieve gelijke bedrijfsprofielen

Factor	Profiel I	Profiel II	Profiel III
Grootte bedrijf:	Kleine bedrijven (1-5 werknemers)	Middelgrote bedrijven (6-30 werknemers)	Grote bedrijven (>31 werknemers)
Vervoersgebied: (binnenland)	Vervoert door Noord-Nederland en nog 1 of 2 binnenlandse regio's.	Vervoert door heel Nederland.	Vervoert door heel Nederland.
Vervoersgebied: (buitenland)	Duitsland.	Duitsland, België/Luxemburg, Frankrijk.	Duitsland, België/Luxemburg, Frankrijk, Italië, Oostenrijk/Zwitserland.
Vervoerde goederen:	Landbouwgoederen & bouwmaterialen.	Landbouwgoederen, bouwmaterialen, voedingsproducten, metalen.	Landbouwgoederen, voedingsproducten, aardolie, ertsen, metalen, chemische stoffen.
Afhankelijk van sectoren:	Landbouw & visserij, industrie, bouw.	Landbouw & visserij, industrie, bouw, groothandel.	Industrie, bouw, groothandel, detailhandel.

(eigen bewerking enquêteresultaten).

Conclusie afhankelijkheid externe sectoren

De relatie tussen grootte van het bedrijf en type bedrijvigheid is in slechts twee van de elf gevallen aantoonbaar, maar is ook voor andere sectoren wel bruikbaar. Door de gegevens naast elkaar te leggen en per grootteklasse de afhankelijkheid te bestuderen is een "profiel" van bedrijfssectoren te ontdekken, met daarin grootte van het bedrijf, soort goederen en de in hoofdstuk 3 beschreven marktgebieden (figuur 3.3).

Voor overheidsbeleid (paragraaf 4.3) kan dit belangrijk zijn omdat beleid volgens Ubels (als aangegeven in het interview) specifiek (dus niet enkel generiek voor de gehele sector) gericht moet worden op verschillende typen transportbedrijven met elk verschillende wensen. Transport & Logistiek Nederland speelt bij het opstellen van deze bedrijfsspecifieke beleidswensen een belangrijke rol in het samenbrengen van overheid en bedrijf.

Kleine bedrijven vervoeren, afgaande op de respondenten, minder in de sectoren detailhandel en groothandel. De oorzaak hiervan ligt in de grote(re) en urgente(re) vraag naar goederen in deze sectoren; in deze twee sectoren dient op meerdere locaties tegelijk vervoerd te worden waardoor het een voordeel is als bedrijven meerdere vrachtwagens op meerdere locaties hebben (*het Albert Heijn-voorbeeld van transportbedrijf Peter Appel*). De bouwsector is onder de respondenten het meest genoemd als sector waar de bedrijven afhankelijk van (*en daarmee gevoelig voor*) zijn. Van de elf sectoren zijn de respondenten in vier gevallen in meerderheid afhankelijk: dit zijn de bouwsector (76%), industriector (69%), groothandelssector (58%) en landbouw- en visserijsector (51%).

4.2 Gevoeligheid Noord-Nederlandse transportsector voor economische omstandigheden

Het derde thema van de bedrijfsenquête is de gevoeligheid voor economische omstandigheden met in het bijzonder de huidige economische crisis die rond 2007 begon in de VS en in 2008 ook zichtbaar begon te worden in de Nederlandse economie: het bedrijfsleven kreeg problemen met kredietverstrekking en door angst wordt door ondernemers de hand op de knip gehouden wat ook gevolgen heeft voor transportbedrijven.

Belangenbehartiger TLN stelt dat de transportsector volgend is op de algemene economische omstandigheden. Zo was er in de situatie voor de economische crisis (medio 2008) nog een groot chauffeurstekort. Een half jaar later, in 2009, was er plotseling sprake van een groot overschot aan chauffeurs.

Beleidsadviseur Ubels stelt dat het grootste probleem is dat bij veel kleine ondernemingen (1-5 werknemers) het ondernemerschap ontbreekt; transporteurs willen in economisch slechte tijden liever niet meer in kosten brengen voor het vervoer, waardoor vaak tegen (en soms zelfs onder) de kostprijs vervoerd wordt. In voor transportbedrijven zware economische tijden is het zaak om klanten te overtuigen van het nut van een prijsverhoging.

Als data voor het onderzoek naar de afhankelijkheid van externe sectoren is naast de informatie van TLN ook gebruik gemaakt van de resultaten uit de bedrijfsenquête.

De geënquêteerde bedrijven hebben antwoord gegeven op de vraag "*In welk(e) opzicht(en) heeft uw bedrijf hinder ondervonden van de economische crisis?*". Ze konden kiezen uit zeven mogelijke vormen van hinder die elk betrekking hebben op de huidige economische omstandigheden (bedrijven die al voor de huidige crisis een of meerdere vormen van hinder ondervonden horen hier niet bij: het gaat expliciet om gevoeligheid voor de huidige economische omstandigheden). Deze vraag is gesteld om de vergelijking

te kunnen maken met bedrijven op nationaal niveau. De volgende zeven vormen van hinder naar aanleiding van de huidige economische status zijn te onderscheiden:

- 1. Omzet is teruggelopen**
- 2. Winstgevendheid is teruggelopen**
- 3. Mogelijkheden voor de dagelijkse bedrijfsvoering zijn verslechterd**
- 4. De concurrentie op eigen markt is groter geworden**
- 5. De margedruk is sterker geworden**
- 6. Klanten zijn overgestapt op goedkopere aanbieders**
- 7. Vooruitzichten voor de komende maanden zijn verslechterd**

Noord-Nederland versus Nederland als geheel

De vraag naar gevolgen van de crisis is mede aan de bedrijven gesteld vanwege het rapport van EIM (2010) over de transportsector in 2010. Hierin werd aangetoond dat transportbedrijven (nationaal) voor een aantal vormen van hinder hoog scoren: 73% zag de omzet teruglopen, 74% zag de winstgevendheid teruglopen en 85% stelt dat de margedruk sterker geworden is. Deze cijfers zijn voor de respondenten met respectievelijk 55%, 66% en 45% beduidend lager (Figuur 4.1 en bijlage 3). Ook de meest heftige vorm van hinder naar aanleiding van de economie, namelijk een verslechtering van de dagelijkse bedrijfsvoering, scoort hoger op nationaal niveau dan onder de respondenten (54% landelijk tegenover 18% onder respondenten). De Noord-Nederlandse transportbedrijven lijken, voor zover de enquête representatief is, er beter vanaf te komen dan de Nederlandse transportsector als geheel. Voorzichtigheid over bedrijfsgegevens is een mogelijke verklaring voor het verschil: bedrijven zetten zichzelf niet graag slecht neer en, zo stelt Schouwstra in het interview, willen zo min mogelijk gevoelige gegevens naar buiten brengen. Toch hoeft deze voorzichtigheid van ondernemers niet de enige reden voor het verschil te zijn: ook de periode van enquêteren is van invloed.

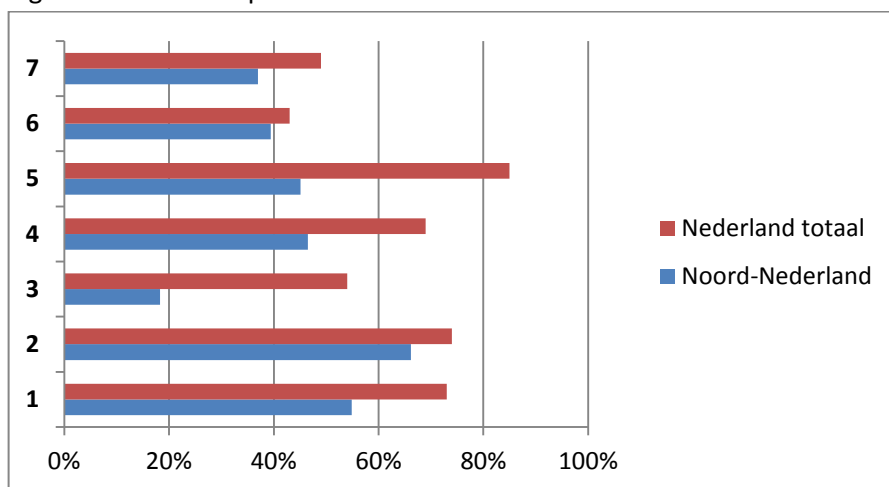
De enquête is gehouden in 2011, ofwel het jaar 2010 (waarin de omzet na een aantal jaren van krimp weer groeide ten opzichte van 2009) is al meegenomen bij het invullen van de enquête (figuur 4.1). De sterkste hinder van de crisis ondervond de transportsector qua omzet in 2009. De gegevens van het EIM zijn daarom mogelijk weer achterhaald. Ook dit kan een verklaring zijn voor de schijnbaar geringere hinder van Noord-Nederlandse bedrijven.

Wat een derde verklaring zou kunnen zijn is een verschil in opvatting onder transporteurs in de Noordelijke regio. Het is mogelijk dat de visie van ondernemers in de transportsector regionaal verschilt voor wat betreft de onderscheiden vormen van hinder. Voor de “harde factoren” is dat niet het geval, maar voor factoren als

“vooruitzichten voor de komende maanden” en “mogelijkheden voor dagelijkse bedrijfsvoering verslechterd” wel; deze factoren zijn voor elke ondernemer verschillend. Dat de verschillen tussen Noord-Nederland en Nederland als geheel positief uit lijken te pakken (voor zover representatief) voor Noord-Nederland, wil niet zeggen dat de respondenten weinig hinder ondervinden van de economische crisis. Van de respondenten heeft meer dan de helft aangegeven een teruggang in omzet en winst te hebben gehad en bijna een op de vijf bedrijven heeft te maken met een verslechtering in de mogelijkheden voor dagelijkse bedrijfsvoering (waaronder problemen met uitbetalen salarissen, klanten of andere aan het bedrijf gerelateerde zaken).

Naast de vraag waarin de bedrijven aangaven in welke mate ze hinder ondervonden hebben van de crisis, gaven ze ook antwoord op de stelling “overcapaciteit in de transportsector zorgt voor een drukkend effect op de vrachtprijzen”. Deze stelling heeft geen directe relatie met de hinder van de huidige crisis maar wel met de algemene gevoeligheid voor de economie: overcapaciteit betekent dat bedrijven meer moeite hebben met het optimaal op de weg houden van alle vrachtwagens. Omdat bedrijven graag zoveel mogelijk transporteren, bieden ze het vervoer voor een goedkopere prijs aan waardoor bedrijven die een duurdere kilometerprijs vragen zich aan moeten passen aan de goedkopere aanbieders. Dat dit drukkende effect zich voordoet blijkt uit het hoge cijfer dat aangeeft het eens te zijn met de stelling: ruim tachtig procent van de Nederlandse bedrijven (58 van de 71) zegt hiermee in te stemmen.

Figuur 4.1: Effecten per vorm van hinder voor Noord-Nederland en Nederland als geheel



(Bron: NIWO, 2011 & bedrijfsenquête)

Hinder per sector; economische gevoeligheid van sectoren

Het totaalplaatje voor de zeven vormen van hinder is in figuur 4.1 al gepresenteerd. Er is hiernaast ook nog onderscheid te maken tussen de vormen van hinder en

afhankelijkheid van sectoren; door dit te doen kunnen sectoren die positief of negatief reageren op de crisis opgespoord worden. Om dit verband te testen is een aantal Chi-Kwadraattoetsen uitgevoerd met de variabelen 'afhankelijkheid van sectoren' en 'vormen van hinder van de crisis'. Omdat de toets het hier minder cellen bedraagt dan in het vorige hoofdstuk, is er hier sprake van één vrijheidsgraad, wat gevolgen heeft voor het significantieniveau: een lagere Chi-Kwadraatwaarde (3,84 bij 90% betrouwbaarheidsinterval en 2,71 bij een 95% betrouwbaarheidsinterval) is in dat geval voldoende voor het aantonen van een verband.

De Nulhypothese: “Er is geen verband tussen de afhankelijkheid van externe sectoren en hinder van de economische crisis”

Omdat niet voor alle sectoren elke vorm van hinder apart beschreven hoeft te worden, zijn alleen de significante sectoren van belang. Van de 77 uitgevoerde Chi-Kwadraattoetsen (zeven vormen van hinder voor elf bedrijfssectoren) zijn er slechts vier significant bij het 90% betrouwbaarheidsinterval en hiervan is slechts een ook significant bij het 95% betrouwbaarheidsinterval (zie ook bijlage 4). Omdat deze uitkomst ook op toeval zou kunnen berusten is er statistisch geen betekenis aan te geven; het aantal significante uitkomsten is nog kleiner dan op basis van toeval verwacht kan worden; de significante waarden kunnen toevalstreffers zijn in plaats van daadwerkelijke sectorale verschillen in hinder van de economische crisis (*multiple comparison problem*).

Om toch na te gaan of er verschillen bestaan in sectorale afhankelijkheid en hinder van de crisis is een variantieanalyse uitgevoerd (aangeduid als ANOVA; analysis of variance). Hiermee is gekeken of er variantie is tussen (en binnen) de verschillende groepen van afhankelijkheid en crisishinder. Alleen de twee sectoren waar verschillen in afhankelijkheid gevonden zijn worden meegenomen (zie Tabel 4.1). De variabele “afhankelijkheid” is voor de variantieanalyse afgezet tegen de variabele “omzetsdaling naar aanleiding van economische omstandigheden”. Zowel groot- als detailhandel vertoont een significant verband tussen afhankelijkheid en omzetsdaling: er bestaat een positief verband tussen het vervoeren van goederen in deze sectoren en het ondervinden van een omzetsdaling naar aanleiding van de economische omstandigheden (zie Tabel 4.4). Daarnaast leverde de ANOVA toets een negatief verband op tussen de variabele vervoer van landbouwgoederen en de variabele winstdaling (significantie 0,053, zie bijlage 5). Dit is wellicht niet het gevolg van de economische crisis maar van het gedaalde suikerbietenquotum waardoor het Nederlandse suikerbietenareaal met meer dan 10.000 hectare is verminderd (Bietenstatistiek.nl, 2011). Als gevolg van deze daling is de vraag naar transport in de landbouwsector verminderd.

Tabel 4.4: Variantieanalyse voor afhankelijkheid van detail- en groothandel en omzetzaling: afhankelijkheid van de sectoren is positief voor de omzet.

ANOVA

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Afhankelijkheid detailhandel	Between Groups	,928	1	,928	3,937	,052
	Within Groups	12,967	55	,236		
	Total	13,895	56			
Afhankelijkheid groothandel	Between Groups	1,008	1	1,008	4,302	,043
	Within Groups	12,887	55	,234		
	Total	13,895	56			

(Bron: bedrijfsenquête)

De bouwsector

Zoals eerder al aangegeven bevindt de bouwsector zich in een moeilijke economische periode; de sector is sterk afhankelijk van de huidige economische omstandigheden en veel projecten worden uit- of afgesteld. Het zal volgens TLN nog een aantal jaren duren voordat er weer meer projecten, vooral van de overheid (infrastructuur), zullen starten (TLN, 2011).

Wanneer we de middelste waarden van de vijfpuntsschaal weglaten en alleen naar *zeer afhankelijk* kijken, zien we voor de eerste en zevende variabelen (*“omzet teruggelopen en vooruitzichten komende maanden verslechterd”*) toch een verschil in percentages, waarbij de bedrijven die weinig tot niets met de bouwsector te maken hebben minder vaak aangeven een teruggang in de omzet te hebben (gehad). Bedrijven die aangeven zeer afhankelijk te zijn van de bouwsector hebben daarnaast vaker aangegeven dat de vooruitzichten voor de komende maanden verslechterd zijn naar aanleiding van de economische omstandigheden (significantieniveau 0,026). Dit betekent dat transportbedrijven die bouwmaterialen vervoeren voor een lastige opgave staan; ze dienen huidige klanten te behouden en nieuwe klanten aan te trekken in een tijd waarin veel bedrijven onder de kostprijs zullen gaan rijden.

Gevoeligheid voor economie per grootteklasse

Naast de sectoren zijn ook de grootteklassen vergeleken met het meer of minder hinder ondervinden van de crisis. De nulhypothese hierbij was dat er geen verband is tussen grootte van het bedrijf en hinder als gevolg van de crisis. Het aantal cellen met een te lage verwachte waarde bleek voor alle gevallen vijftig procent en daarom kunnen er geen valide uitspraken gedaan worden over de relatie tussen grootteklasse en hinder. Om toch verschillen in grootte van het bedrijf en hinder van de economische omstandigheden op te sporen, is het aantal grootteklassen van drie naar twee gereduceerd (1-5 en >5 werknemers).

Met dezelfde nulhypothese is de Fisher's Exact toets voor een 2x2 tabel uitgevoerd en voor één vorm van bedrijfshinder is er een significant verschil: grote(re) bedrijven hebben vaker dan kleine bedrijven hinder gehad in de vorm van een sterker geworden magedruk (significantie 0,039; zie ook bijlage 5). Een mogelijke verklaring voor dit verschil is de concurrentieslag die onder grote bedrijven ontstaan is door de verminderde vraag naar transport: bedrijven gaan voor een lagere prijs vervoeren om toch de omzet te kunnen behouden.

Ubels van TLN stelt in het interview dat er verschillen merkbaar zijn in de gevoeligheid voor de crisis en de grootte van het bedrijf. Grote bedrijven (meer dan 30 werknemers) beschikken meestal over een kantoor waar de bedrijfsvoering geregeld wordt. Voor planning en financiën is daardoor voltijd iemand aanwezig die deze bedrijfsvoering kan reguleren. Voor kleine bedrijven is dit lang niet altijd het geval; ondernemers regelen de financiën vaak zelf of houden het in familiekring (bijvoorbeeld de vrouw van de ondernemer die de boekhouding regelt). Bedrijven die met vijf á tien vrachtwagens rijden hebben eigenlijk al een kantoor nodig, stelt Ubels. Wanneer ze dit niet hebben, raken ze snel de grip kwijt op hun bedrijfsomstandigheden. In de inleiding werd gesteld dat kleine bedrijven soms onder de kostprijs moeten vervoeren om klanten te behouden, goed ondernemerschap zou dit soort situaties moeten voorkomen. Transportbedrijven van kleine omvang komen vanwege het gebrek aan gedegen ondernemerschap sneller in de problemen dan grote bedrijven.

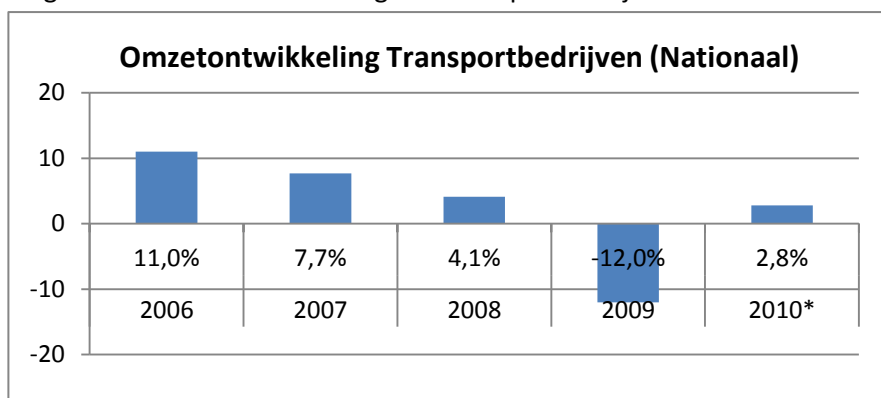
Naast (en in lijn met) de grotere gevoeligheid door het ontbreken van ondernemerschap is ook de klantafhankelijkheid een belangrijke factor voor kleine bedrijven. In Noord-Nederland zijn tientallen voorbeelden te vinden van bedrijven die door het verliezen van een grote klant failliet zijn gegaan. In het geval van *Van Achteren Transport* in Oude Pekela betrof dit een Belgische klant in de landbouwsector (aardappelen) die zeventig procent van het totale vervoer omvatte. Met het wegvallen van deze klant verslechterde de bedrijfsvoering zo snel dat het bedrijf failliet is gegaan. Kleine bedrijven kunnen een zodanig verlaagde transportvraag vaak minder goed opvangen dan grotere bedrijven,

die een groter klantenbestand hebben en daardoor minder gevoelig voor het lot van één klant zijn.

Omzetontwikkeling

Dat de transportsector gevoelig is voor economische omstandigheden blijkt uit de resultaten van de enquête, maar een andere indicator is de al eerder genoemde verminderde omzetontwikkeling in de transportsector (figuur 4.2); vanaf 2006 is de groei in omzet sterk verminderd met als absoluut dieptepunt het jaar 2009, het jaar waarin ook andere sectoren zoals de bouw- en industriector veel hinder van de crisis ondervonden. In 2010 is er weer een lichte stijging geweest in de omzetontwikkeling, maar of deze stijging zich in de toekomst zal doorzetten is nog onbekend. Veel bedrijven (37% van de respondenten, bijlage 3) gaven aan dat de vooruitzichten voor de bedrijfsvoering door de crisis de komende maanden verslechterd zijn. Dit is een indicator voor het feit dat het 'economische herstel' nog lang niet overal ingezet is.

Figuur 4.2: Omzetontwikkeling van Transportbedrijven in Nederland



(Bron: CBS 2011, eigen bewerking)

Conclusie gevoeligheid economische crisis

De gevoeligheid van de transportsector is gemeten aan de hand van zeven vormen van impact van de crisis met betrekking tot de bedrijven. De transportbedrijven blijken sterk te reageren op de economie, vooral in de vorm van een teruggang in omzet en winst. Daarnaast scoren ook hogere concurrentie op eigen markt en een sterkere margedruk hoog, al is voor deze vormen van hinder de score hoger voor bedrijven op nationaal niveau (gegevens NIWO) dan voor bedrijven uit de enquête. Dat dit beeld vertekend is blijkt onder andere uit het tijdstip van enquêteren; 2009 was een "rampjaar" voor de transportbedrijven, en dit heeft mogelijk meegewogen bij het invullen van de enquête. In 2013 en 2014, zo is de verwachting van TLN, worden veel nieuwe (infrastructurele) projecten uiteengezet en tot die tijd zullen de transportbedrijven die

afhankelijk zijn van bijvoorbeeld de bouwsector zich moeten redden (aldus beleidsadviseur Ubels in het interview).

De vormen van hinder per vervoerssector zijn in twee gevallen significant met de variantieanalyse bij een 90% betrouwbaarheidsinterval. De groothandelssector voor omzetsdaling (*afhankelijkheid is positief*) en de detailhandelssector en omzetsdaling (*afhankelijkheid is positief*). Wanneer er geen onderscheid wordt gemaakt in drie grootteklassen maar in twee (groot versus klein), blijkt ook dat er een (negatief) verband is tussen de afhankelijkheid van landbouw en visserij en een daling van de winst (ANOVA). Dit komt wellicht niet alleen door de economische crisis, maar ook door het verminderde quotum van suikerbieten waardoor de vraag naar transport van landbouwgoederen is afgenomen (Bietenstatistiek.nl, 2011).

Deze aangetoonde verschillen tussen vormen van hinder en vervoer in bedrijfssectoren zijn voorgelegd aan TLN en zijn door beleidsadviseur Ubels (zie bijlage interviews) bevestigd.

4.3 Transport & overheid

Welke overheid?

Transportbedrijven hebben te maken met verschillende overheidsniveaus. Per sector en grootteklasse verschilt het welke niveaus direct invloed hebben op het bedrijf; zo heeft een klein bedrijf dat vooral lokaal actief is niet te maken met de regelgeving voor buitenlandse cabotage. Anderzijds heeft een groot internationaal gericht bedrijf minder aanvechtbaar belang bij het versterken van de provinciale infrastructuur omdat een dergelijk bedrijf vooral investering op Europees niveau (belangrijke snelwegen) wil. De factor overheid is daarnaast ook per sector verschillend. Transporteurs van landbouw- en voedingsproducten zijn minder afhankelijk van overheidsprojecten en zullen minder snel aangeven afhankelijk te zijn van lokale overheden dan transporteurs van bouwmaterialen voor nieuwbouwprojecten, welke op een lager overheidsniveau tot stand komen. Toch kunnen ook vervoerders van landbouwproducten afhankelijk zijn van maatregelen, maar dan vooral op Europees niveau (bijvoorbeeld een fluctuatie in de prijs van het vervoerde goed). De verschillende overheidsniveaus benaderen transportbeleid elk op een eigen manier en daarom geven we voor vier niveaus (gemeentelijk, provinciaal, rijksoverheid en Europees) aan wat de invloed is en daarmee ook de afhankelijkheid van elk niveau.

1. **Gemeente:** speelt geen grote rol in de regelgeving voor transportbedrijven, maar kan wel bijdragen aan gunstige voorwaarden voor bedrijfsvestiging en onderhoud van de bedrijfslocatie en gemeentelijke wegen (bereikbaarheid op lokaal niveau).

2. **Provincie:** verantwoordelijk voor de provinciale (vaar)wegen en daarmee ook voor een belangrijk deel voor de bereikbaarheid van transporteurs via grotere (rijks)wegen. Hiernaast is het een taak voor de provincie om bedrijvigheid te stimuleren op bovenregionaal niveau; Groningen, Fryslân en Drenthe zouden volgens Schouwstra (zoals aangegeven in het interview) samen kunnen gaan werken om de wensen van transportbedrijven in te willigen.
3. **Rijksoverheid:** dit is voor transportbedrijven, voornamelijk wat betreft de regelgeving en voorwaarden van transporteren, het belangrijkste overheidsorgaan. De Rijksoverheid faciliteert bedrijven aan de hand van filebestrijding, het versterken van de concurrentiepositie (onder andere cabotage), het vergroten van de verkeersveiligheid en het beveiligen van de rijkswegen. Daarnaast is het NIWO, waar bedrijven zich moeten inschrijven om te mogen transporteren, in handen van de rijksoverheid. Ook een aantal belastingen, zoals de belasting zware motorvoertuigen en de wegenbelasting komen van de rijksoverheid.
4. **Europees beleid:** de Europese Unie stimuleert gelijkheid onder de lidstaten. Dit geldt ook voor het vervoer tussen landen: transportbedrijven moeten eerlijke kansen krijgen voor het vervoeren van goederen. De belangrijkste Europese maatregelen om deze gelijkheid te bevorderen zijn:
 1. *Aanpassing van de regels voor cabotage: maximaal drie vrachten in een periode van 7 dagen.*
 2. *Een Europese 'zwarte lijst' van transportbedrijven die onbetrouwbaar zijn gebleken.*
 3. *Verbeterde uitwisseling van informatie tussen de EU-lidstaten.*
 4. *Scherper toezicht op eerlijke concurrentie tussen de transportbedrijven.*
 5. *Transportbedrijven verplichten om zelf controle uit te voeren op het naleven van de regels.*

Beleidsmaatregelen volgens respondenten

In de enquête is de transporteurs naar hun visie over een aantal beleidsmaatregelen gevraagd (zie ook bijlage 4). Aan de hand van de uitkomsten hiervan is getoetst of er verschillen zijn in de variabele visie op overheidsmaatregelen en variabelen met bedrijfskenmerken: grootte bedrijf, sectorafhankelijkheid, marktgebied en hinder van de economische crisis.

De respondenten blijken eensgezind wat betreft drie voorgelegde maatregelen in het transportbeleid. Bij een maatregel is de mening verdeeld. Op geen enkele wijze zijn met

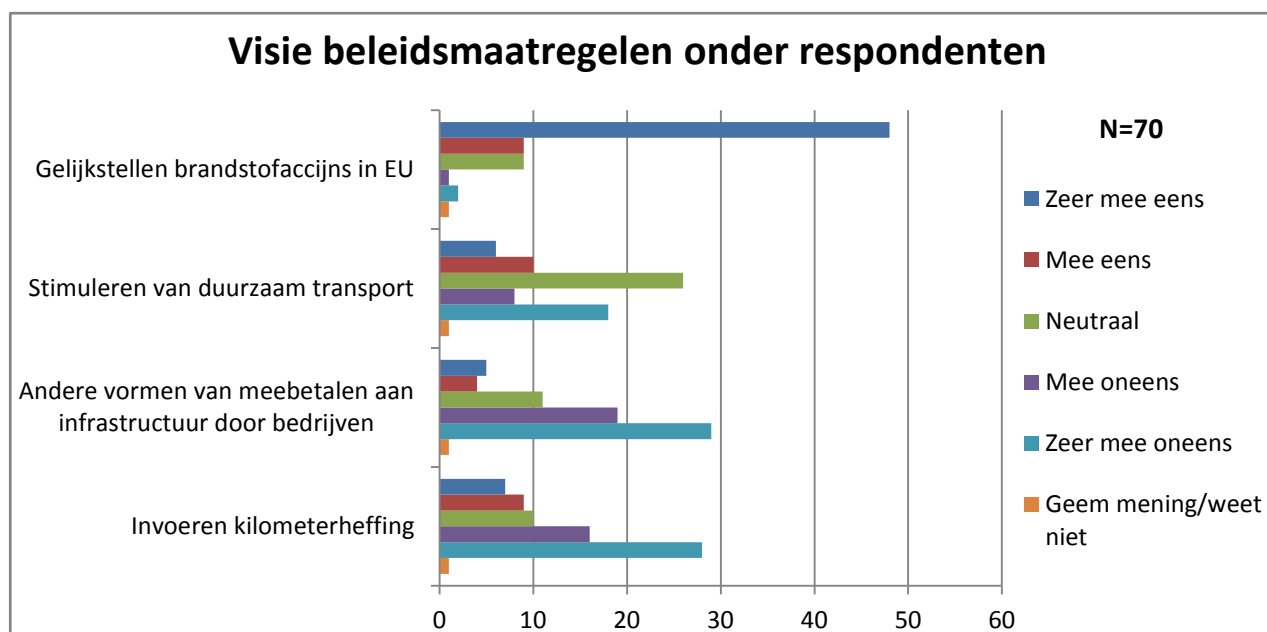
behulp van de Chi-Kwadraattoets groepen aan te tonen waarin verschil is tussen bedrijfskenmerken (grootte, sectoren, marktgebied, crisishinder) en voorkeuren voor beleidsmaatregelen. De richting van de antwoorden is voor drie van de vier maatregelen grotendeels hetzelfde (Figuur 4.3).

De eerste maatregel, zoals zichtbaar in Figuur 4.3, betreft het gelijktrekken van brandstofaccijnzen in de Europese Unie. Het antwoord van de respondenten is voor wat betreft deze overheidsmaatregel duidelijker dan in de andere drie maatregelen: 48 van de 70 bedrijven is het hiermee 'zeer eens' en nog eens negen bedrijven zijn het ermee 'eens' (83,4%). De populariteit van deze maatregel onder de Noordelijke transportbedrijven wordt veroorzaakt door de hoogte van Nederlandse accijnzen ten opzichte van andere landen in de Europese Unie. Wanneer de accijnzen gelijkgesteld zouden worden, zou dit Nederlandse bedrijven veel extra kosten schelen. Omdat oneerlijkheid in de transportsector de grootste ergernis is voor wat betreft overheidsbeleid zouden transportondernemers het eens zijn met maatregelen voor gelijke accijnzen.

De tweede maatregel betreft het stimuleren van duurzaam transport. Dit betreft het bevorderen van duurzamer transport in de vorm van treinvervoer en binnenvaart, maar ook voor het wegvervoer kunnen duurzamere maatregelen ingevoerd worden (rijden op duurzamere brandstof, langere vrachtwagens of een geoptimaliseerd klantensysteem waarbij transporteurs uit de regio ook voorzien in het vervoeren van regionale producten). Dit duurzamere vervoer staat voor het wegtransport nog in de kinderschoenen en wellicht dat dit ervoor gezorgd heeft dat de optie neutraal het meest is ingevoerd door de respondenten (26 keer). Na de optie neutraal is "zeer mee oneens" het meest geantwoord. De verklaring hiervoor is dat deze respondenten de term 'duurzaam vervoer' als bedreiging zien voor transportbedrijven omdat het vaak om andere modaliteiten gaat. De derde maatregel is het meebetalen aan infrastructuur door bedrijven, in andere vormen dan kilometerheffing. Het gaat hierbij expliciet niet alleen om transportbedrijven maar om alle bedrijven (dus ook klanten van transportbedrijven en bedrijven uit de dienstensector die weinig transport vragen). Het creatief omgaan met meebetalen aan infrastructuur wordt door overheden als een mogelijkheid voor de toekomst gezien, maar de respondenten zijn het er overwegend niet mee eens. Dings et al. (2002) hebben een rekenmodel ontworpen waarmee een aantal vormen van meebetalen aan infrastructuur is onderzocht. Congestieheffing zou volgens hen de meest nuttige optie zijn voor "de gebruiker betaalt". Hoewel de congestiedruk in Noord-Nederland lager is dan in de overige landsdelen, is dit niet direct positief voor transportbedrijven: Noordelijke transporteurs rijden, zoals paragraaf 3.5 bevestigde, door heel Nederland.

Als vierde en laatste maatregel is de invoering van kilometerheffing voorgelegd. Met deze maatregel, waar al jaren onenigheid over bestaat bij de overheid, zijn de respondenten het veelal oneens: 44 in totaal en hiervan geven 28 bedrijven aan het zeer oneens met deze maatregel te zijn. Tien bedrijven staan neutraal tegenover de kilometerheffing. Een hiervan is de heer Danhof die in het interview aangeeft eerst af te willen wachten of de invoering eerlijk genoeg is. Wanneer voor alle voertuigen (vrachtwagens, personenauto's of ander vervoer) tegelijkertijd een heffing komt, staat hij hier niet negatief tegenover. Zestien bedrijven zijn voor de invoering van de kilometerheffing. Voorwaarde hierbij is voor een aantal transporteurs dan wel dat de kilometerheffing als vervanging voor de huidige wegenbelasting komt.

Figuur 4.3: De visie van Noord-Nederlandse transporteurs met betrekking tot vier mogelijke beleidsmaatregelen



(Bron: eigen bewerking enquêteresultaten).

Uit de laatste vraag van de enquête (de enige open vraag) waarbij de respondenten aan konden geven welke wensen ze hebben met betrekking tot het te voeren overheidsbeleid, bleek dat de wensen vooral Europees gericht zijn. De wet- en regelgeving komt vooral op Europees niveau tot stand in Brussel en de lokale overheden hebben meer een faciliterende en stimulerende rol. De respondenten (23 van de 71 hebben hierop antwoord gegeven) wensen vooral meer gelijkheid voor chauffeurs op Europees niveau; de huidige heffingsstructuren dienen volgens 12 respondenten gelijkgesteld te worden zodat elk transportbedrijf in Europa gelijke kansen heeft. De

meest voorkomende aanbevelingen voor een beter transportbeleid onder de Noordelijke respondenten zijn:

1. Cabotagewet voor buitenlands vervoer in Nederland beperken
2. Een Europese minimumprijs per kilometer
3. Inperken bestelbus- en tractortransport; deze hoeven nu niet aan de regels voor transportbedrijven te voldoen (Eurovignet, belastingen, maximumbelading)
4. Europese gelijkheid voor accijnzen; er wordt in het huidige beleid dubbel betaald door Nederlandse transporteurs (wegenbelasting, benzine, tol)
5. Beleid specifiek richten op bedrijven met dezelfde economische kenmerken (huidig beleid te eenduidig)

1. De cabotagewet is in het laatste decennium aan verandering onderhevig geweest. Het cabotagevervoer in de Europese Unie is uitgebreid en sinds 14 mei 2010 is het cabotagevervoer in de Benelux onbeperkt. TLN pleit op dit moment ook voor een vrije cabotage in Duitsland. Veel ondernemers zien cabotage, het uitvoeren van binnenlands vervoer door buitenlandse transportbedrijven, als een grote bedreiging omdat transporteurs uit lagere-lonenlanden de Nederlandse transporteurs een deel van het vervoer uit handen nemen. Met de huidige Europese regelgeving mogen buitenlandse bedrijven maximaal drie binnenlandse ritten uitvoeren binnen zeven dagen na lossing, uitsluitend met aansluiting op een internationale rit. Wanneer het gaat om retourcabotage mag er maximaal een rit per lidstaat worden uitgevoerd (TLN ,2011).

Cabotage is belangrijk voor Nederland. Hoewel het maar om 1 tot 2 procent van de Europese vervoersmarkt gaat, neemt Nederland hiervan 14 procent voor haar rekening. Dit gaat om 180 miljoen beladen kilometers per jaar. Cabotage voorkomt dat vrachtwagens leeg rondrijden en is dus beter voor het milieu. (Rijksoverheid, 2011)

Bijvoorbeeld: een Nederlands bedrijf dat gelost heeft in Spanje en terug rijdt naar Nederland, mag binnen drie dagen een keer een binnenlandse rit uitvoeren in Spanje, vervolgens leeg Frankrijk binnenrijden en hier opnieuw een cabotagerit uitvoeren. Een aantal ondernemers heeft aangegeven dat het cabotagevervoer beperkt dient te worden; voor bedrijven die alleen in het binnenland opereren zou dit voordelig kunnen zijn omdat de concurrentie uit het buitenland dan deels vervalt, maar bedrijven die in het buitenland vervoeren (wat de meeste bedrijven aangeven ook te doen) kunnen ook in het buitenland (retour)ritten uitvoeren. Deze creativiteit van transportbedrijven met betrekking tot cabotagevervoer in het buitenland hangt samen met de beschikbare vervoerscapaciteit en ondernemerschap; het opzetten van transportactiviteiten in het buitenland vergt voldoende kennis van de vervoersmarkt.

2. Het invoeren van een Europese minimumprijs per kilometer zou moeten voorkomen dat Nederlandse transporteurs onder de kostprijs gaan vervoeren om zo de concurrentie beter aan te kunnen. Invoering hiervan zou de gevoeligheid voor de overheid verhogen.

De vraag hierbij is of dit niet nadelig zou zijn voor de beladers van transport: het vermindert de marktwerking.

3. Bestelbus- en tractorvervoer wordt door bedrijven die met vrachtwagens rijden gezien als een bedreiging omdat deze vorm van goederenvervoer aan minder regels hoeft te voldoen dan vervoer met vrachtwagens (vergunningen, accijnzen vervoersprestaties). Zo moeten Nederlandse transportbedrijven belasting zware motorrijtuigen (BZM), ook wel Eurovignet genoemd, betalen. Hoewel het geen directe tol is, wordt het door ondernemers wel zo beschouwd. Andere vormen van goederenvervoer hoeven deze vorm van belasting niet te betalen. TNO (2005) onderstreept dit voordeel en stelt ook dat de fysieke prestatie (gemeten in tonkilometers) van goederenvervoer via bestelauto en lichte vrachtwagen dankzij deze maatregel groeiende is. Er lijkt bij dit thema echter ook sprake van zelfpreferentie, waarbij ondernemers die met vrachtwagens vervoeren ten koste van andere vervoerswijzen de goederen willen transporteren; vervoer via bestelbussen is sneller en goedkoper dan via vrachtwagens en angst lijkt de belangrijkste factor achter deze beleidswens te zijn. De lobby van transportbedrijven rond afschaffing van het Eurovignet lijkt succesvol; het kabinet is van plan om deze belasting in 2013 af te schaffen.

Tractortransport heeft vooral in de landbouwsector nadelige gevolgen voor (kleine) transportbedrijven die klanten met vraag naar landbouwgoederenvervoer over zien stappen naar loonbedrijven of boeren die zelf het vervoer op zich nemen.

Voor Noordelijke transportbedrijven zou het voordelig zijn als bestelbusvervoer en tractortransport ingeperkt wordt, maar voor de economie als geheel is deze regel niet realistisch; de meest efficiënte wijze van transport dient in het beleid de voorkeur te krijgen.

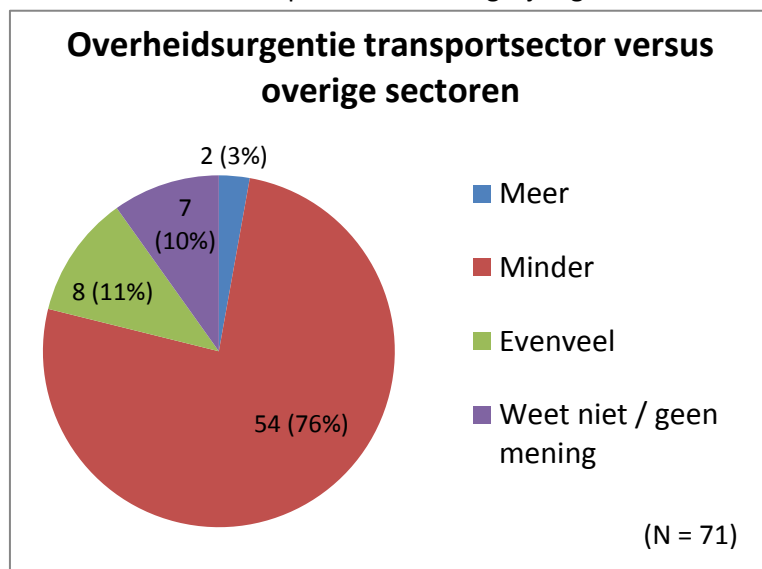
4. Europese gelijkheid voor accijnzen is ook een gevoelige kwestie onder transportondernemers als het gaat om overheidsbeleid. Deze wens vloeit voort uit een gevoel van ongelijkheid tussen Nederlandse en buitenlandse transportbedrijven. Voorbeelden hiervan zijn brandstofaccijnzen, wegenbelasting en heffingsstructuren zoals tol en kilometerheffing. De Noordelijke transporteurs geven aan dat ze in tegenstelling tot buitenlandse bedrijven in een aantal opzichten dubbel moeten betalen. In Nederland dient wegenbelasting betaald te worden, maar dit geldt niet voor transporteurs uit het buitenland die in Nederland rijden. Nederlandse vrachtwagens die in Duitsland of Frankrijk rijden hebben daar wel te maken met de lokale heffingsstructuur, maar de transporteurs hoeven daar geen wegenbelasting te betalen; ofwel buitenlandse transportbedrijven kunnen relatief goedkoop in Nederland transporteren omdat ze hier niet gebonden zijn aan belastingen of heffingen. TLN (2011) staat positief tegenover het invoeren van wegbeprijzing, maar dit dient dan wel voor al het verkeer op hetzelfde moment ingevoerd te worden (niet gedeeltelijke invoering waarin de heffing alleen voor vrachtwagens geldt).

“We zijn helaas behoorlijk afhankelijk van de overheid. Het invoeren van een Europese minimumprijs per kilometer is een must voor ons om te kunnen blijven transporteren.”

*Interview Van Achteren Transport,
Veendam.*

5. Specifieker overheidsbeleid: deze wens sluit aan bij Tabel 4.3 (paragraaf 4.1) waarin de drie bedrijfsprofielen gegeven zijn. Wat de beleidswens precies is blijft vaak onhelder; verder dan “de overheid moet meer voor kleine transportbedrijven doen” komen de respondenten meestal niet. Daarom is het specificeren van overheidsbeleid in de genoemde profielen slechts een indicatie van hoe de bedrijven opgedeeld kunnen worden. Dat het beleid in de ogen van ondernemers nog niet specifiek genoeg is, komt ook deels door de negatieve houding ten opzichte van samenwerken met andere bedrijven. Zo organiseert TLN regelmatig bijeenkomsten om de wensen van transportondernemers te kunnen kanaliseren, maar is de opkomst vaak beperkt tot de grote bedrijven; de kleinere bedrijven hebben te weinig tijd of zien het nut er niet van in, terwijl het bij zou kunnen dragen aan een beter gehoor van het door kleine bedrijven gewenste beleid (KTO van TLN, welke verderop in dit hoofdstuk behandeld wordt). Figuur 4.4 toont het antwoord van de respondenten waarin de visie aangaande de urgentie van transport bij de overheid (ten opzichte van andere sectoren) gevraagd is. De figuur behoeft geen verdere uitleg; het overgrote deel van de respondenten (76%) vindt dat de transportsector door de overheid niet als urgent wordt beschouwd in vergelijking met andere sectoren.

Figuur 4.4: De visie van 71 transportondernemers in Noord-Nederland met betrekking tot overheidsaandacht voor de transportsector in vergelijking met andere sectoren.



(Bron: bedrijfsenquête)

Gevoeligheid: effecten van beleidsvormen

Een onderdeel van de gevoeligheid voor beleid als externe factor bevat de eventuele positieve of negatieve gevolgen ervan. Tabel 4.5 geeft de effecten van overheidsingrijpen weer voor acht verschillende beleidsmaatregelen, zoals getoond in het rapport *'de economische betekenis van het goederenwegvervoer'* van TNO (2005). Niet alle maatregelen zijn voor dit onderzoek even interessant, maar een aantal uitkomsten zijn voor het overheidsbeleid wel van belang. Een *'stringent'* prijsbeleid voor personenvervoer en vrachtovervoer in de EU blijkt, in lijn met de antwoorden van respondenten, positief voor de rol van het wegvervoer en de kwaliteit van de logistieke dienst. Ook voor de concurrentiepositie pakt een gezamenlijk Europees prijsbeleid positief uit. De tweede maatregel die voor alle directe effecten positief scoort is het invoeren van doelgroepstroken; het vrachtovervoer zou dan beschikken over specifieke rijstroken. Een toename van de vertragingen in Nederland zou op de meeste aspecten negatief scoren; de concurrentiepositie van Nederland, de kwaliteit van de logistieke dienst en de rol van het wegvervoer zouden allen afnemen. Tot slot zou ook een aanscherping van de rij- en rusttijden op Europees niveau lichte voordelen voor Nederland opleveren (aangezien Nederland op dit moment Europees gezien nog relatief streng is (TNO, 2005).

Tabel 4.5: De effecten van beleidsthema's op criteria strategische waarde van het goederenvervoer.

Criterium	Directe strategische effecten			Indirecte strategische effecten		
	Rol weg- vervoer in log. dienst.	Kwaliteit log. dienst	Concurr. positie bedrijven /keten	Concurr. positie NL	Opzet/ verankering EDC's	Log. op- leiding & kennis
Beleidsmaatregel						
Heffing 1 & 2 vrachtverkeer Duitsland	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+
Heffing vrachtverkeer NL + Duitsland	-	+	-	-	-	0
Stringent prijsbeleid pers.+ vracht EU	+	++	+	0/+	+	0/+
Toename concurrentie buitenland	0	0/+	0/+	0/-	0/-	+
Toename vertragingen in Nederland	-	-	-	--	--	0
Invoering doelgroepstroken	+	+	+	+	+	0
Rij- en rusttijden in EU aangescherpt	0	0	0/+	0/+	0/+	0
Stimuleringsbeleid EU m.u.v. NL	+	0/+	0	0/-	0/-	0

(Bron: TNO, 2005)

Onbekende effecten beleidsmaatregelen

De transportmaatregelen die op dit moment spelen in de politiek, zoals kilometerheffing en nieuwe cabotageregelingen, zijn 'hete hangijzers'. Tabel 4.5 toont de effecten van beleidsthema's uit onderzoek van TNO uit 2005. Of al deze positieve en negatieve effecten van beleid ook als zodanig uit gaan pakken is volgens ander onderzoek nog maar de vraag. Uit een publicatie van Runhaar (2000) over efficiënte wegbeprijzing is namelijk gebleken dat het ontbreken van valide economische modellen met betrekking tot beleidsmaatregelen en het effect ervan ervoor zorgt dat er vaak onenigheid blijft bestaan over het al dan niet doorvoeren van maatregelen voor transport. Runhaar stelt in zijn onderzoek dat de link tussen theorie en praktijk voor het beprijzen van transport nog niet gegarandeerd kan worden. Voor overheden geeft dit onderzoek geen oplossingen, maar het verklaart wel waarom maatregelen die betrekking hebben op de transportsector vaak moeizaam ingevoerd worden. De overheid zou zich dus in grotere mate bezig moeten houden met het ontwikkelen van een beter meetsysteem om het effect van nieuwe maatregelen voor wegbeprijzing te onderzoeken, en daardoor zal de theorie beter op de praktijk gaan aansluiten. Op die manier kan het beleid ook geloofwaardiger worden verantwoord aan de transporteurs.

Belangenbehartiger overheid: TLN

Hoewel het zelf geen overheidsinstantie is, speelt Transport & Logistiek Nederland wel een rol als het gaat om beleidsbepaling. Deze vereniging is de voornaamste lobbyist van de transportbedrijven en verwoordt de wensen van ondernemers en onderhandelt hierover met overheden. In paragraaf 4.2 werd gesteld dat gevoeligheid voor economische omstandigheden voor kleine bedrijven vaak samengaat met het ontbreken van goed ondernemerschap. Voor TLN ligt hier, volgens geïnterviewde Ubels, een belangrijke taak; dit ondernemerschap moet meer gestimuleerd worden zodat bedrijven eerder weten waar ze aan toe zijn; ze komen door beter inzicht in de bedrijfsvoering (financieel, klantgericht, marktkennis) minder snel voor verrassingen te staan. Dit geldt niet alleen voor bedrijven die al in de problemen zitten; ook startende transportondernemers moeten bewust gemaakt worden van alles wat bij ondernemerschap hoort.

“Transporteurs zijn vaak angstig; door de kleine marges en hevige concurrentie willen ze niet samenwerken. Zodra ze bedrijfsgevoelige informatie moeten geven, haken ze af.”

Gert Schouwstra, beleidsadviseur

De ervaring is dat het ondernemerschap vaak wordt onderschat door chauffeurs. De oorzaak hiervan is dat beginnende ondernemers in de transportsector in de eerste plaats chauffeur zijn en daarnaast ook nog de bedrijfsvoering op zich moeten nemen. Transportondernemers zouden daarnaast ook kunnen leren van elkaar; door samen te werken en kennis uit te wisselen over bedrijfsvoering kunnen ze beter reageren op bijvoorbeeld het verlies van klanten. TLN maakt, net als de bedrijfsprofielen uit dit onderzoek, onderscheid naar de grootte van bedrijven bij het kiezen voor beleid. Zo is KTO (Kleine Transport Ondernemers, tot vijf werknemers) een nevenvereniging van TLN die speciaal opkomt voor de wensen van kleine bedrijven. Bij de KTO zijn nationaal 3000 bedrijven aangesloten die geholpen worden met juridische, economische, internationale, technische en sociale kwesties rond ondernemerschap van transportbedrijven (TLN, 2011). Onderscheid wordt voor wat betreft het behartigen van belangen wel gemaakt naar grootte van het bedrijf, maar niet naar marktgebied of soorten goederen die worden vervoerd. Hier zouden mogelijkheden kunnen liggen om aan de hand van kennisuitwisseling van elkaar te leren. TLN kan, zo stelt Ubels, bij het opzetten van een dergelijke samenwerking een leidende rol nemen, en zal moeten trachten transportbedrijven het nut van samenwerking te laten inzien (mede gezien de angst over informatie geven die er nu nog heerst).

4.4 Conclusie afhankelijkheid externe factoren

In dit hoofdstuk is een aantal externe factoren behandeld en daarmee zijn de laatste twee deelvragen beantwoord. Als eerste de ontwikkeling in andere bedrijfssectoren, waarbij voor twee van de elf sectoren (groothandel en detailhandel) een verband aangetoond werd tussen afhankelijkheid van deze sectoren en de grootte van het transportbedrijf (hoe groter het bedrijf, hoe meer er wordt vervoerd in deze sectoren). Daarna is de gevoeligheid van transportbedrijven voor economische omstandigheden aan bod gekomen; hieruit bleek dat hoewel er veel hinder ondervonden is van de crisis, Noord-Nederlandse respondenten niet slechter uit de bus komen dan de rest van Nederland. Vier sectoren van goederenvervoer bleken af te wijken voor wat betreft de onderscheiden vormen van hinder; vervoersbedrijven van landbouw- en visserijgoederen kenden meer winstdaling, industrie kende minder omzetzdaling, detailhandel kende minder omzetzdaling en ook transportbedrijven die vervoeren voor de groothandelssector kenden minder omzetzdaling dan transportbedrijven in andere sectoren. Het verband tussen grootte van het bedrijf en hinder van de crisis bleek voor één vorm van hinder significant: grote bedrijven geven vaker aan een versterkte margedruk te kennen als gevolg van de crisis.

De externe factor overheid wordt beschouwd als een factor met veel invloed op het economisch functioneren van transportbedrijven. Van de vier voorgelegde beleidsmaatregelen zijn de respondenten het vooral eens met het gelijkstellen van brandstofaccijnzen in de EU. Buiten dat ze het hiermee eens zijn, is deze gelijkstelling voor sommige bedrijven op termijn zelfs een voorwaarde om te kunnen blijven transporteren. Het Europese prijsbeleid lijkt, in overeenstemming met onderzoek van TNO (2005), de belangrijkste externe factor of pijler voor transporteurs.

Met de invoering van kilometerheffing in Nederland en andere vormen van meebetalen aan infrastructuur door bedrijven zijn ze het overwegend oneens, en de maatregel 'stimuleren van duurzaam transport' wordt het meest als neutraal beschouwd.

Voor het inwilligen van deze wensen die samenhangen met de afhankelijkheid voor externe factoren is een rol weggelegd voor TLN, de belangenbehartiger van transportbedrijven. Stimuleren van ondernemerschap, de bedrijfsvoering begeleiden bij opstarten van nieuwe bedrijven, het voorkomen van faillissementen en het kenbaar maken (aan de hand van lobbyen) van problemen in de transportsector zijn taken die TLN op zich neemt. Tot nu toe is er nog (te) weinig onderscheid gemaakt naar de verschillende profielen van bedrijven, in de toekomst zou de focus meer op de unieke kenmerken van bedrijven kunnen liggen (sectoren, marktgebieden, grootte van bedrijven).

5. Slot

5.1 Conclusies

Noord-Nederland heeft 1544 transportbedrijven (KvK, mei 2011). Het grootste deel hiervan betreft kleine bedrijven. Het zijn in grote mate bedrijven met een historisch karakter die een sterke binding met de vestigingsplaats hebben. De grotere bedrijven van meer dan 30 werknemers, die in Noord-Nederland relatief ondervertegenwoordigd zijn, zijn economisch gezien minder aan de regio gebonden.

De dynamiek in de Nederlandse transportsector is vrij groot: het aantal eenmanszaken is in de periode 2004-2009 in alle Noordelijke provincies sterk gegroeid, het aantal bedrijven met 5-10 werknemers is in Fryslân sterk afgenomen en voor Groningen en Drenthe is het aantal bedrijven met 10-20 werknemers afgenomen. Het relatieve aantal oprichtingen in de Nederlandse transportsector was in 2010 iets lager dan het relatieve aantal oprichtingen voor het totale bedrijfsleven, waarbij vooral het aantal starters in verhouding lager is; het aantal nieuwe dochterondernemingen is ongeveer gelijk. De groei- en krimpcijfers zijn voor de transportsector nagenoeg gelijk aan die van de rest van het bedrijfsleven.

Internationaal gezien (het internationale vervoer) speelt het wegvervoer een constante rol met ongeveer twintig procent van de vervoerde goederen. Voor het binnenlandse vervoer is het wegvervoer van grotere betekenis: 81% van het totale binnenlandse vervoer betreft vervoer over de weg. Hiervan is 56% het beroepsgoederenvervoer (waarop dit onderzoek gericht is) en 25% betreft eigen vervoer door bedrijven.

Voor Fryslân, Groningen en Drenthe is het aantal vervoersbedrijven per duizend inwoners groot ten opzichte van andere provincies (met uitzondering van Zeeland), en dit is te verklaren aan de hand van het relatief grote aandeel van kleine bedrijven. Het totale aantal bedrijven zegt niet alles over de betekenis van de sector. Het aantal vergunningbewijzen (ofwel rijdende vrachtwagens) is voor de betekenis een betere indicatie. Voor het aantal vergunningbewijzen per grootteklasse van de transportbedrijven is de groep bedrijven met 20-50 werknemers de groep met de meeste vrachtwagens, gevolgd door de bedrijven met meer dan honderd werknemers. Kleine bedrijven met minder dan vijf werknemers zijn verantwoordelijk voor 11% van het totaal aantal vergunningbewijzen, terwijl deze groep 32% van het totaal aantal bedrijven bevat. De betekenis van de transportsector in Noord-Nederland is daardoor kleiner dan in andere delen van het land.

Het tweede deel van het onderzoek richtte zich op de afhankelijkheid voor factoren buiten de transportsector en is beantwoord aan de hand van de enquête en interviews. Hieruit bleek dat de Noordelijke transportbedrijven het meest afhankelijk zijn van de bouwsector (alle bedrijven), gevolgd door de industrie- en groothandelssector

(middelgrote en grote bedrijven). Kleine bedrijven zijn vaker afhankelijk van de landbouwsector.

In 2009 kende de transportsector in heel Nederland, en dus ook in het Noorden, de grootste economische tegenslag. De omzet daalde in dit jaar met 12%. De enquête heeft aangetoond dat deze hinder van economische omstandigheden wel verschilt per vervoerssector: landbouw en visserij is onder de respondenten de enige sector waarvoor aangetoond kon worden dat het vervoeren van goederen in deze sector negatief is geweest voor de winst. Dit is echter niet alleen te verklaren door de economische crisis. Suikerbieten, die een deel van het vervoer van landbouwgoederen omvatten, worden door gewijzigde Europese regelgeving minder verbouwd (en dus minder vervoerd) in Nederland. Dit heeft nadelige gevolgen voor transporteurs in de landbouwsector.

Bedrijven die goederen vervoeren in de industrie-, groot- en detailhandelssector bleken minder vaak een omzetsdaling gehad te hebben als gevolg van de economische crisis.

In de theorie werd transport van stad naar het achterland beschreven. Op regionale schaal zou dit onderscheid gemaakt kunnen worden tussen een aantal goed ontsloten plaatsen waar veel transportbedrijven zitten (Heerenveen, Groningen, Drachten) en perifere delen van de Noordelijke provincies, die minder goed te bereiken zijn. Daarnaast werd in de theorie duidelijk dat de overheid invloed heeft aan de hand van vestigingsvoorwaarden, infrastructuur en accijnzen.

In het laatste deel van het onderzoek lag de focus op deze relatie tussen transportbedrijven en de overheid. Vanwege de kleinschaligheid in de transportsector dienen overheden ook rekening te houden met de wensen van kleine bedrijven. De wensen van de enquêterespondenten richten zich vooral op Europees- en nationaal beleid. Er is gebleken dat vooral een gelijke vervoersprijs op Europees niveau gewenst is door Noordelijke transportbedrijven. Gelijke brandstofaccijnzen, heffingen, belastingen en transportvoorwaarden zijn hier voorbeelden van. De effecten van deze beleidsmaatregelen zijn vaak nog onbekend, waardoor het moeilijk is ze met zekerheid over de gevolgen ervan in te voeren. Wat dat betreft zouden transporteurs niet direct negatief tegenover heffingen moeten staan, maar samen met de overheid tot een eenstemmig beleid kunnen komen. Een belangrijke rol bij deze samenwerking is weggelegd voor Transport & Logistiek Noord-Nederland, die over de wensen van ondernemers onderhandelt met overheden. Door samenwerking kunnen de (vooral kleine) bedrijven in het Noorden kennis uitwisselen over organisatie en de vervoersmarkt, maar voorzichtigheid is geboden: veel transporteurs staan nu nog negatief tegenover het geven van bedrijfsgevoelige informatie.

5.2 Resumé

Wat is de algemene economische positie van de transportsector?

Het bleek moeilijk te bepalen waar de transportsector precies staat in het economische spectrum. De belangrijke economische rol van transport wordt door niemand ontkend, maar volgens Hanson (2000) is transport de laatste decennia een ondergeschoven thema. Nederland is volgens OECD onderzoek uit 2010 een land dat relatief weinig vervoert via de weg en veel via de binnenvaart, wat veronderstelt dat de economische betekenis ervan hier minder is dan in de meeste omringende landen. Dit kan echter met de in dit onderzoek gepresenteerde gegevens niet aangetoond worden.

Verder onderzoek hiernaar zou bijvoorbeeld aan de hand van de “Index of Regional Specialization” (IRS) gedaan kunnen worden. Deze Index wordt berekend aan de hand van werkgelegenheidscijfers over een bepaalde sector (transport) en bepaalt de regionale waarde ervan door het relatieve werkgelegenheidsaandeel van de sector in de regio (Noord Nederland) af te zetten tegen het nationale economische aandeel (McCann, 2006). Zo kan berekend worden in welke mate Noord-Nederland zich gespecialiseerd heeft in transport (qua werknemers).

Wat zijn de kenmerken van de Noord-Nederlandse transportsector?

De Noord-Nederlandse transportsector bestaat, meer dan de andere binnenlandse regio's, veelal uit kleine bedrijven die verankerd zijn in de regio. Het aandeel grote bedrijven (meer dan 30 werknemers) is kleiner dan gemiddeld. Hierdoor kent de sector een kleinschalig karakter en dit heeft zowel voor- als nadelen. Een voordeel is dat de regio ondernemend is, een nadeel is dat het beeld als ‘transportregio’ vertekend wordt; er zijn relatief veel transportbedrijven, maar het daadwerkelijke aantal vrachtwagens (of vervoerde tonkilometers) is naar verhouding kleiner dan in andere delen van het land. Fryslân (1^e), Groningen (2^e) en Drenthe (4^e) scoren hoog op het relatieve aandeel van eenmanszaken. Gert Schouwstra, beleidsadviseur infrastructuur en vervoer van de provincie Fryslân, bevestigde in het interview dat de sector in Noord-Nederland, meer dan in andere landsdelen, uit eenmanszaken bestaat die veelal gevestigd zijn in kleine plaatsen.

Welke externe ontwikkelingen zijn ruimtelijk-economisch van belang voor de transportsector?

Er is een aantal ontwikkelingen welke nauw samenhangen met de status van de transportsector. Ten eerste de ontwikkelingen in andere bedrijfssectoren waar de Noordelijke transportbedrijven een relatie mee hebben. Economische teruggang in de bouwsector, landbouwsector, industriële sector en groot- en detailhandelssector raken de

bedrijven het meest. Ook de ontwikkeling met betrekking tot overheidsprojecten is van belang voor de sector. Dit belang is in sommige gevallen zelfs dubbel; zowel het vervoeren van bouwmaterialen voor nieuwe infrastructuur als het profiteren van deze infrastructuur is van economisch nut voor transportbedrijven. De verwachting van Transport & Logistiek Nederland is dat de externe ontwikkelingen in de vorm van overheidsprojecten in 2013 en 2014, na een aantal jaren van teruggang, weer aan zullen trekken.

In hoeverre is de Noordelijke transportsector gevoelig voor externe ontwikkelingen?

De bedrijven bleken gevoelig voor de economische crisis en afhankelijk van een aantal bedrijfssectoren. Een groot deel ondervond hinder van de crisis maar er zijn wel verschillen in impact en afhankelijkheid van sectoren (dus vervoer van verschillende goederen) en impact van de crisis. De vervoerders voor de landbouw- en bouwsector komen slechter uit de crisis dan de vervoerders voor de groot- en detailhandel. Ook hier is samenhang tussen grootte en impact; de meeste grote bedrijven zijn afhankelijker van deze sectoren en ondervinden mede hierdoor minder hinder.

Welke 'richting' van transportbeleid wordt gewenst door transportondernemers in Noord-Nederland?

De richting van het beleid is een omstreden onderwerp onder transporteurs. Eerlijkheid en gelijkheid voor Europese transporteurs is onder Noord-Nederlandse transportbedrijven het belangrijkste overheidsthema. Het gemeentelijk en provinciaal beleid, wat vooral infrastructurele en gebiedsgerichte steun omhelst, wordt door veel respondenten niet opgemerkt; alle aandacht gaat naar de rijksoverheid en de Europese wetten voor het goederenvervoer. Wanneer de Noordelijke bedrijven door dergelijke overheden serieus genomen willen worden, zullen ze meer moeten samenwerken om invloed te hebben op de richting van het transportbeleid. Ook het aspect ondernemerschap komt hier weer bij kijken; door het ontbreken van voldoende kennis over de markten en overheden is het voor kleine bedrijven moeilijk om een vuist te maken betreffende het overheidsbeleid.

Referentielijst

Boeken, artikelen & publicaties

Atzema, O.A.L.C., Lambooy, J.G., Van Rietbergen, A. & Wever, E. (2002), *“Ruimtelijke Economische Dynamiek; kijk op bedrijfslocatie en regionale ontwikkeling”*. Coutinho, Bussum.

Arts, G., Dicke, W. & Hancher, L. (2008), *‘New Perspectives on Investment in Infrastructures.’* Amsterdam University Press, Amsterdam.

Carbaugh, D. (2007), *“Cultural Discourse Analysis: Communication Practices and Intercultural Encounters”*. University of Massachusetts, Amherst.

CBS (2005), *‘Statistisch Jaarboek 2005’*. Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag.

CBS (2006), *‘Statistisch Jaarboek 2006’*. Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag.

CBS (2007), *‘Statistisch Jaarboek 2007’*. Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag.

CBS (2008), *‘Statistisch Jaarboek 2008’*. Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag.

CBS (2009), *‘Statistisch Jaarboek 2009’*. Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag.

CBS (2010), *‘Statistisch Jaarboek 2010’*. Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag.

CBS (2011), *‘CBS Statline’*. Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag.

Cuyvers, L., Embrechts, R. & Rayp, G. (2007), *‘Internationale Economie’*. Hoofdstuk 2: theorie van de internationale handel, p. 50-51. Garant, Antwerpen.

Dings, J.M.W., Leurs, B.A. & Hof, A.F. (2002), *‘Weg voor je geld? Toepassing van het profijtbeginsel bij de financiering van infrastructuur’*. CE, Delft.

EIM (2010), *‘De transportsector 2010’*. *Programmaonderzoek MKB & Ondernemerschap*. EIM, Zoetermeer.

Graham, E., (2005), *‘Philosophies underlying human geography research’*. Chapter 2 in *‘Methods in Human Geography’*. Pearson Education, Upper Saddle River.

Hanson, S. (2000), *'Transportation: Hooked on speed, eyeing sustainability'*. Chapter 28 in *'A companion to Economic Geography'*. Blackwell, Oxford.

Knowles, R., Shaw, J. & Docherty, I. (2007), *'Transport Geographies: Mobilities, Flows and Spaces' Part 1 Fundamentals of Transport Geographies*. Blackwell, Oxford.

Leeuwarder Courant (2011), *'Verhuizing pakt goed uit voor transporteur'*, In: Leeuwarder Courant, 22-08-2011. Leeuwarden.

Leeuwarder Courant (2011), *'Rechter pakt ongelijkheid in transportbranche aan: streep door Poolse constructie'*, In: Leeuwarder Courant, 09-08-2011. Leeuwarden.

Mačiulis, A., Vasiliauskas, A.V. & Jakubauskas, G. (2009), *'The impact of transport on the competitiveness of national economy'*, *Transport*, 24:2, p.93-99.

Marlet, G.A. (2000), *'Bereikbaarheid Belast'*, NYFER, Breukelen.

McCann, P. (2006), *'Urban and Regional Economics.'* Oxford University Press, Oxford.

Ministerie van Verkeer & Waterstaat (1994), *'Baat bij infrastructuur? De maatschappelijke baten en kosten van nieuwe infrastructuur voor het goederenvervoer.'* Den Haag.

Moses, L.M. (1958), *'Location and the theory of production'*. *Quarterly Journal of Economics* 72: 259-72.

Norušis, M.J.(2000), SPSS 12.0 *'Guido to Data Analysis.'* Prentice Hall. Upper Saddle River, New Jersey.

OECD (2002), *'Transport Logistics: Shared solutions to common challenges'*. Organisation for Economic Co-Operation and Development, OECD Publications, Parijs.

OECD (2010), *'OECD Economic Surveys; Netherlands', Chapter 3: The Transport system can contribute to better economic and environmental outcomes'*.

- Pellenburg, P., Van Steen, P. & Van Wissen, L. (2005), 'Ruimtelijke aspecten van de bedrijvendynamiek in Nederland'. *Hoofdstuk 5: Groei en Krimp van bedrijven in Nederland*. Koninklijke van Gorcum, Assen.
- Ricardo, D. (1817), '*On the Principles of Political Economy and Taxation*'. John Murray, London.
- Rodrigue, J.P., Comtois, C. & Slack, B. (2009), '*The geography of transport systems*', Routledge, New York.
- Runhaar, H. (2000), '*Efficient Pricing in Transport: The Gap between Theory and Practice*', Delft University, Delft.
- Sivilevičius, H. (2011), '*Modelling the interaction of transport system elements*', *Transport*, 26:1, p. 20-34.
- Taaffe, E.J. & Gauthier, H.L. (1973), '*Geography of transportation*', Prentice-Hall, New Jersey.
- TNO Ruimte & Infrastructuur (2005), '*De economische betekenis van het goederenwegvervoer*'. TNO, Delft.
- Tolley, R. & Turton, B. (1995), '*Transport Systems, Policy and Planning: A Geographical Approach*'. Harlow, Longman.
- Transport & Logistiek Nederland (2004), '*Transport in Cijfers*'; *Editie 2004*. Transport en Logistiek Nederland, Zoetermeer.
- Transport & Logistiek Nederland (2009), '*Transport in Cijfers*'; *Editie 2009*. Transport en Logistiek Nederland, Zoetermeer.
- VROM-raad (2006), '*Werklandschappen: een regionale strategie voor bedrijventerreinen*'. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening & Milieu, Den Haag.
- Weber, A. (1909), '*Theory of the Location of Industries*'. The University of Chicago, Chicago.
- Van Wee, B. & Dijst, M. (2002), '*Verkeer en Vervoer in hoofdlijnen*' Hoofdstuk 4: Goederenvervoer: beschrijving, verklaring en verkenning, pp.51-76. Coutinho, Bussum.

White, H.P. & Senior, M.L. (1985), *'Transport geography'*. Longman, New York.

De Wit, J. & Van Gent, H. (1996), *'Economie & Transport'*. Lemma, Utrecht.

Websites

CBS Statline (2011); 'Centraal bureau voor de Statistiek'.
<http://statline.cbs.nl/statweb/> (bezoekt op 12 tot 22-8-2011)

Dijkhuizen (2011); *'Transportsector in 2050 volledig duurzaam'*.
<http://www.logistiek.nl/distributie/transport-management/nid11313-transportsector-in-2050-volledig-duurzaam.html> (bezoekt op 14-08-2011)

Koninklijke Schuttevaer (2011); 'Omzetgroei binnenvaart'
<http://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/nid14864-cbs-7-omzetgroei-binnenvaart-.html> (bezoekt op 20-12-2011)

Logistiek (2009) *"Brussel akkoord met vrije cabotage Benelux"*
<http://www.logistiek.nl/distributie/transport-management/nid8443-brussel-akkoord-met-vrije-cabotage-benelux.html> (bezoekt op 2-9-2011)

Nationale Bedrijvengids (2011); <http://www.nationalebedrijvengids.nl/sector/transport-en-logistiek> (bezoekt op 14-02-2011)

NVM (2011); *'BAM: Bouwsector nog steeds in zwaar weer'*
http://nieuws.nvm.nl/actual/maart_2011/bam_bouwsector_nog_steed_in_zwaar_weer.aspx (bezoekt op 2-9-2011)

NIWO (2011); Nationale & Internationale Wegvervoer Organisatie.
Wegtransportbedrijven; http://www.niwo.nl/pagina/151/onderwerpen/cijfers_grafieken/wegtransportbedrijven.html (bezoekt op 30-03-2011)

Overheid.nl (2011); Wet- en regelgeving: Wet Wegvervoer Goederen
http://wetten.overheid.nl/BWBR0024800/geldigheidsdatum_08-09-2011 (bezoekt op 4-9-2011)

Peter Appel Transport (2011)
<http://www.peterappeltransport.nl/> (bezoekt op 10-9-2011)

Rijksoverheid (2011): *“Ontstaan eurocrisis”*

<http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/eurocrisis/ontstaan-eurocrisis> (bezocht op 11-9-2011)

Rijksoverheid (2011): *“Beleid goederenvervoer over de weg”*

<http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/goederenvervoer-over-de-weg/beleid-goederenvervoer-over-de-weg#anker-wegtransport-in-cijfers> (bezocht op 11-9-2011)

IRS Bietenstatistiek (2011): *“Suikerbietenareaal 2007-2010”*

<http://www.bietenstatistiek.nl/> (bezocht op 20-12-2011)

VROM (2006) *“Nota Ruimte”*

<http://notaruimteonline.vrom.nl/0110020000.html> (bezocht op 2-9-2011)

Bijlagen

1. Gebruikte afkortingen en begrippen
2. Oprichtingen en opheffingen per sector in Noord-Nederland (Bron: KvK, 2011)
3. Vragenlijst bedrijfsenquête (www.thesistools.com/transport)
4. Resultaten bedrijfsenquête
5. SPSS-output (hoofdstuk 4 & 5)
6. CBS gegevens laden en lossen in Nederland (Bron: CBS, 2011)
7. Lijst geïnterviewde personen

1. Gebruikte afkortingen en begrippen

EIM: *Instituut voor onderzoek bedrijf en beleid; voert economisch en sociaal beleidsonderzoek uit voor overheden, beleidsinstanties en branche- en koepelorganisaties.* (EIM, 2011)

KTO: belangenvereniging Kleine Transport Ondernemingen Noord-Nederland (tot vijf werknemers)

KvK: de Kamer van Koophandel.

OECD: Organisation for Economic Co-ordination and Development, in Nederland OESO (organisatie voor economische samenwerking en ontwikkeling).

NIWO: Nationaal & Internationaal Wegvervoer Organisatie.

CBS: Centraal bureau voor de Statistiek.

TNO: *Onafhankelijke kennisorganisatie die een schakel vormt in de kennisketen tussen de wetenschap enerzijds en bedrijven en organisaties anderzijds.* (TNO, 2011)

TLN: *Transport & Logistiek Nederland: vereniging van belangenbehartiging voor transportbedrijven.*

Bilateraal vervoer: *“Bilateraal vervoer is internationaal vervoer tussen Nederland en het buitenland, waarbij óf de plaats van lading óf de plaats van lossing buiten Nederland ligt.”* (CBS, 2010)

Efficiency: *De mate waarin de baten van een maatregel zich verhouden tot de kosten ervan. Een transportsysteem is efficiënt (vanuit economisch oogpunt) als de prijs van vervoer (per kilometer) gelijk is aan de marginale maatschappelijke kosten van vervoer* (Van Wee & Dijkstra, 2002 p.315). Dit begrip kan binnen de enquête aangeven in hoeverre ondernemers verschillende vormen van beleid steunen.

Klein bedrijf: voor het onderzoek geldt dat met kleine bedrijven de bedrijven met 1-5 werknemers bedoeld worden. Deze schaal is qua aantal werknemers kleiner dan de middelgrote bedrijven omdat de meeste transportbedrijven in deze categorie vallen (ongeveer veertig procent van de bedrijven betreffen eenmanszaken). Ook Transport & Logistiek Nederland hanteert deze omvang wanneer het gaat om kleine bedrijven. Vaak is er sprake van een familiair karakter van het bedrijf met een of twee vrachtauto's.

Middelgroot bedrijf: voor het onderzoek geldt dat met middelgrote bedrijven bedoeld wordt de bedrijven met 6-30 werknemers.

Groot bedrijf: voor het onderzoek geldt dat met grote bedrijven bedoeld wordt de bedrijven met meer dan 30 werknemers.

Noord-Nederland: *De provincies Fryslân, Groningen en Drenthe. (De Kamer van Koophandel rekent ook de Noordoostpolder tot Noord-Nederland, om verwarring te voorkomen is deze regio in het onderzoek buiten beschouwing gelaten)*

Tonkilometer: *Product van de hoeveelheid vervoerde goederen in tonnen en de afstanden waarover die goederen worden vervoerd in kilometers (Van Wee & Dijst, 2002 p.322).* Dit begrip dient als indicator om de grootte van de sector in te schatten.

Transport: *Totaal van activiteiten op het gebied van vervoer, opslag, overslag of informatieverwerking, voor het verplaatsen van goederen of producten van herkomst tot bestemming (Van Wee & Dijst, 2002 p.323).*

Transportkosten: *deze bestaan uit de componenten tijd en prijs. Samen vormen ze de zogenaamde gegeneraliseerde vervoerskosten (Marlet, 2000 p.19).*

Transportsector: In dit onderzoek wordt, tenzij anders vermeld, met de transportsector bedoeld op het goederenvervoer over de weg, uitgevoerd door professionele transportbedrijven (eigen rijders behoren nadrukkelijk niet tot de onderzoekspopulatie).

DE ECONOMISCHE BETEKENIS EN GEVOELIGHEID VAN DE NOORD-NEDERLANDSE TRANSPORTSECTOR

Oprichtingen en opheffingen per sector in Noord-Nederland, 4e kwartaal 2009 en 2010

	Startende ondernemingen			Overige oprichtingen			Totaal oprichtingen		
	2009-IV	2010-IV	verschil	2009-IV	2010-IV	verschil	2009-IV	2010-IV	verschil
Landbouw en visserij	60	59	-1	18	18	0	78	77	-1
Industrie	108	108	0	53	33	-20	161	141	-20
Bouw	162	215	53	40	36	-4	202	251	49
Groothandel	98	112	14	72	63	-9	170	175	5
Detailhandel	388	395	7	117	134	17	505	529	24
Horeca	78	94	16	38	59	21	116	153	37
Vervoer	60	76	16	69	85	16	129	161	32
Financiën	15	27	12	21	53	32	36	80	44
Adviesdiensten	315	438	123	100	79	-21	415	517	102
Facilitaire diensten	268	336	68	104	101	-3	372	437	65
Persoonlijke diensten	338	358	20	83	75	-8	421	433	12
Algemene diensten	376	415	39	76	88	12	452	503	51
TOTAAL NOORD-NEDERLAND	2266	2633	367	791	824	33	3057	3457	400

	Totaal oprichtingen			Opheffingen			Groeisaldo		
	2009-IV	2010-IV	verschil	2009-IV	2010-IV	verschil	2009-IV	2010-IV	verschil
Landbouw en visserij	78	77	-1	37	79	42	41	-2	-43
Industrie	161	141	-20	109	106	-3	52	35	-17
Bouw	202	251	49	243	242	-1	-41	9	50
Groothandel	170	175	5	240	155	-85	-70	20	90
Detailhandel	505	529	24	448	458	10	57	71	14
Horeca	116	153	37	120	116	-4	-4	37	41
Vervoer	129	161	32	114	90	-24	15	71	56
Financiën	36	80	44	43	46	3	-7	34	41
Adviesdiensten	415	517	102	258	262	4	157	255	98
Facilitaire diensten	372	437	65	257	294	37	115	143	28
Persoonlijke diensten	421	433	12	265	272	7	156	161	5
Algemene diensten	452	503	51	146	166	40	306	317	11
TOTAAL NOORD-NEDERLAND	3057	3457	400	2280	2306	26	777	1151	374

Bron: KvK, Handelsregister

DE ECONOMISCHE BETEKENIS EN GEVOELIGHEID VAN DE NOORD-NEDERLANDSE TRANSPORTSECTOR

Oprichtingen en opheffingen per sector in de provincie Groningen, 4e kwartaal 2009 en 2010

	Startende ondernemingen			Overige oprichtingen			Totaal oprichtingen		
	2009-IV	2010-IV	verschil	2009-IV	2010-IV	verschil	2009-IV	2010-IV	verschil
Landbouw en visserij	13	16	3	5	8	3	18	24	6
Industrie	26	30	4	9	9	0	35	39	4
Bouw	64	71	7	3	10	7	67	81	14
Groothandel	19	39	20	20	17	-3	39	56	17
Detailhandel	104	108	4	31	42	11	135	150	15
Horeca	30	25	-5	13	18	5	43	43	0
Vervoer	16	37	21	40	51	11	56	88	32
Financiën	5	11	6	1	8	7	6	19	13
Adviesdiensten	114	158	44	35	28	-7	149	186	37
Facilitaire diensten	109	130	21	35	33	-2	144	163	19
Persoonlijke diensten	132	142	10	28	25	-3	160	167	7
Algemene diensten	131	161	30	20	29	9	151	190	39
TOTAAL PROVINCIE GRONINGEN	763	928	165	240	278	38	1003	1206	203

	Totaal oprichtingen			Opheffingen			Groeisaldo		
	2009-IV	2010-IV	verschil	2009-IV	2010-IV	verschil	2009-IV	2010-IV	verschil
Landbouw en visserij	18	24	6	15	25	10	3	-1	-4
Industrie	35	39	4	26	33	7	9	6	-3
Bouw	67	81	14	82	74	-8	-15	7	22
Groothandel	39	56	17	47	43	-4	-8	13	21
Detailhandel	135	150	15	144	154	10	-9	-4	5
Horeca	43	43	0	40	42	2	3	1	-2
Vervoer	56	88	32	44	27	-17	12	61	49
Financiën	6	19	13	17	12	-5	-11	7	18
Adviesdiensten	149	186	37	90	91	1	59	95	36
Facilitaire diensten	144	163	19	91	112	21	53	51	-2
Persoonlijke diensten	160	167	7	87	92	5	73	75	2
Algemene diensten	151	190	39	45	63	18	106	127	21
TOTAAL PROVINCIE GRONINGEN	1003	1206	203	728	768	40	275	438	163

Bron: KvK, Handelsregister

DE ECONOMISCHE BETEKENIS EN GEVOELIGHEID VAN DE NOORD-NEDERLANDSE TRANSPORTSECTOR

Oprichtingen en opheffingen per sector in de provincie Fryslân, 4e kwartaal 2009 en 2010

	Startende ondernemingen			Overige oprichtingen			Totaal oprichtingen		
	2009-IV	2010-IV	verschil	2009-IV	2010-IV	verschil	2009-IV	2010-IV	verschil
Landbouw en visserij	31	23	-8	8	7	-1	39	30	-9
Industrie	48	41	-7	28	6	-22	76	47	-29
Bouw	54	92	38	21	8	-13	75	100	25
Groothandel	35	40	5	27	23	-4	62	63	1
Detailhandel	165	150	-15	49	48	-1	214	198	-16
Horeca	29	38	9	12	27	15	41	65	24
Vervoer	26	17	-9	17	24	7	43	41	-2
Financiën	9	8	-1	9	24	15	18	32	14
Adviesdiensten	111	139	28	27	25	-2	138	164	26
Facilitaire diensten	89	119	30	33	40	7	122	159	37
Persoonlijke diensten	110	128	18	25	26	1	135	154	19
Algemene diensten	132	139	7	34	36	2	166	175	9
TOTAAL PROVINCIE FRYSLAN	839	934	95	290	294	4	1129	1228	99

	Totaal oprichtingen			Opheffingen			Groeisaldo		
	2009-IV	2010-IV	verschil	2009-IV	2010-IV	verschil	2009-IV	2010-IV	verschil
Landbouw en visserij	39	30	-9	8	20	12	31	10	-21
Industrie	76	47	-29	44	40	-4	32	7	-25
Bouw	75	100	25	105	94	-11	-30	6	36
Groothandel	62	63	1	145	65	-80	-83	-2	81
Detailhandel	214	198	-16	183	153	-30	31	45	14
Horeca	41	65	24	43	45	2	-2	20	22
Vervoer	43	41	-2	45	31	-14	-2	10	12
Financiën	18	32	14	19	22	3	-1	10	11
Adviesdiensten	138	164	26	110	82	-28	28	82	54
Facilitaire diensten	122	159	37	98	90	-8	24	69	45
Persoonlijke diensten	135	154	19	92	105	13	43	49	6
Algemene diensten	166	175	9	41	65	24	125	110	-15
TOTAAL PROVINCIE FRYSLAN	1129	1228	99	933	812	-121	196	416	220

Bron: KvK, Handelsregister

DE ECONOMISCHE BETEKENIS EN GEVOELIGHEID VAN DE NOORD-NEDERLANDSE TRANSPORTSECTOR

Oprichtingen en opheffingen per sector in de provincie Drenthe, 4e kwartaal 2009 en 2010

	Startende ondernemingen			Overige oprichtingen			Totaal oprichtingen		
	2009-IV	2010-IV	verschil	2009-IV	2010-IV	verschil	2009-IV	2010-IV	verschil
Landbouw en visserij	16	20	4	5	3	-2	21	23	2
Industrie	34	37	3	16	18	2	50	55	5
Bouw	44	52	8	16	18	2	60	70	10
Groothandel	44	33	-11	25	23	-2	69	56	-13
Detailhandel	119	137	18	37	44	7	156	181	25
Horeca	19	31	12	13	14	1	32	45	13
Vervoer	18	22	4	12	10	-2	30	32	2
Financiën	1	8	7	11	21	10	12	29	17
Adviesdiensten	90	141	51	38	26	-12	128	167	39
Facilitaire diensten	70	87	17	36	28	-8	106	115	9
Persoonlijke diensten	96	88	-8	30	24	-6	126	112	-14
Algemene diensten	113	115	2	22	23	1	135	138	3
TOTAAL PROVINCIE DRENTH	664	771	107	261	252	-9	925	1023	98

	Totaal oprichtingen			Opheffingen			Groeisaldo		
	2009-IV	2010-IV	verschil	2009-IV	2010-IV	verschil	2009-IV	2010-IV	verschil
Landbouw en visserij	21	23	2	14	34	20	7	-11	-18
Industrie	50	55	5	39	33	-6	11	22	11
Bouw	60	70	10	56	74	18	4	-4	-8
Groothandel	69	56	-13	48	47	-1	21	9	-12
Detailhandel	156	181	25	121	151	30	35	30	-5
Horeca	32	45	13	37	29	-8	-5	16	21
Vervoer	30	32	2	25	32	7	5	0	-5
Financiën	12	29	17	7	12	5	5	17	12
Adviesdiensten	128	167	39	58	89	31	70	78	8
Facilitaire diensten	106	115	9	68	92	24	38	23	-15
Persoonlijke diensten	126	112	-14	86	75	-11	40	37	-3
Algemene diensten	135	138	3	60	58	-2	75	80	5
TOTAAL PROVINCIE DRENTH	925	1023	98	619	726	107	306	297	-9

Bron: KvK, Handelsregister

**3. Vragenlijst bedrijfsenquête (uitgeschreven-online op
www.thesistools.com/transport)**

1.

Hoeveel werknemers heeft uw bedrijf?

- 1
- 2-5
- 6-10
- 11-20
- 21-30
- 31-50
- meer dan 50

2.

Hoeveel van deze werknemers zijn chauffeur?

- 1
- 2-5
- 6-10
- 11-20
- 21-30
- 31-50
- meer dan 50

3.

Welk type goederen vervoert uw bedrijf? (Meer antwoorden mogelijk)

- Landbouwproducten
- Voedingsproducten
- Vaste brandstoffen
- Aardolie
- Ertsen
- Metalen
- Mineralen / Bouwmaterialen
- Meststoffen
- Chemische producten
- verige goederen

4.

Welke gebieden behoren tot het vervoersgebied van uw bedrijf? (Binnenland, meer antwoorden mogelijk)

- Noord-Nederland
- Oost-Nederland
- Zuid-Nederland
- West-Nederland

5.

Welke gebieden behoren tot het vervoersgebied van uw bedrijf? (Buitenland, meer antwoorden mogelijk)

- Duitsland
- België / Luxemburg
- Frankrijk
- Verenigd Koninkrijk / Ierland
- Spanje / Portugal
- Italië
- Oostenrijk / Zwitserland
- Oostelijk Europa
- Noordelijk Europa

6.

Wat is (bij benadering) voor uw bedrijf de gemiddelde afstand per binnenlandse rit goederenvervoer in

Nederland (Enkele reis)

- 0 0-25 km
- 0 25-50 km
- 0 50-75 km
- 0 75-100 km
- 0 100-125 km
- 0 125-150 km
- 0 meer dan 150 km

7.

In welke mate ondervindt uw bedrijf concurrentie als gevolg van het stimuleren van duurzamer transport ? (via bijvoorbeeld spoor of binnenvaart)

- Geen 0 0 0 0 0 Z eer veel

8.

Stelling: De vooruit zicht en voor mijn bedrijf in de komende maanden zijn door de crisis verslechterd.

- 0 Ja
- 0 Nee
- 0 Weet niet / geen mening

9.

Stelling: Overcapaciteit zorgt in de Nederlandse transportsector voor een drukkend effect op de vracht prijzen.

- 0 Eens
- 0 Oneens
- 0 Weet niet / geen mening

10.

Heeft uw bedrijf, vergeleken met andere transport bedrijven, naar uw mening meer of minder last gehad van de impact van de economische crisis?

- 0 Meer
- 0 Minder
- 0 Evenveel
- 0 Weet niet / geen mening

11.

In welk(e) opzicht (en) heeft uw bedrijf hinder ondervonden van de economische crisis?

- 0 De omzet van mijn bedrijf is teruggelopen.
- 0 De winstgevendheid van mijn bedrijf is teruggelopen.
- 0 De mogelijkheden om de dagelijkse bedrijfsvoering te financieren zijn verslechterd.
- 0 De concurrentie op mijn eigen markt is heviger geworden.
- 0 De margedruk is sterker geworden.
- 0 Klanten zijn overgestapt naar goedkopere transportaanbieders.

12.

In welke mate is uw bedrijf afhankelijk van sectoren buiten de transportsector?

- 0 Landbouw & Visserij
- 0 Industrie en delfstoffenwinning
- 0 Bouw
- 0 Groothandel
- 0 Detailhandel
- 0 Horeca
- 0 Financiële instellingen
- 0 Openbaar bestuur en overheid

- 0 Onderwijs
- 0 Zakelijke dienstverlening
- 0 Overige dienstverlening

13.

In hoeverre bent u bekend met het NIWO?

- 0 Ben er goed bekend mee.
- 0 Heb er wel eens van gehoord.
- 0 Is mij niet bekend.

14.

Wat is uw mening over de eventuele volgende overheidsmaatregelen? (Per maatregel mate van eens/oneens aangeven)

Mee eens Mee O neens n.v.t.

- 0 Invoeren kilometerheffing voor vrachtwagens.
- 0 Andere vormen van meebetalen aan infrastructuur door bedrijven.
- 0 Stimuleren van duurzaam transport (spoor, binnenvaart)
- 0 Gelijktrekken brandstofaccijns in EU

15.

Krijgt goederenvervoer over de weg naar uw mening meer of minder overheidsaandacht (steun) ten opzichte van ander goederenvervoer, zoals bijvoorbeeld zeevaart, luchtvaart of spoorvervoer?

- 0 Meer
- 0 Minder
- 0 Evenveel
- 0 Weet niet / geen mening

16.

Heeft u verder nog aanbevelingen voor overheidsbeleid?

- 0 *Enquête verzenden*

4. Resultaten bedrijfsenquête

Hoeveel werknemers heeft uw bedrijf?		Hoeveel van deze werknemers zijn chauffeur?		Welke gebieden behoren tot het vervoersgebied van uw bedrijf? (Binnenland)	
1	14 (19.72 %)	1	20 (28.99 %)	Noord-Nederland	69
2-5	20 (28.17 %)	2-5	16 (23.19 %)	Oost-Nederland	58
6-10	9 (12.68 %)	6-10	13 (18.84 %)	Zuid-Nederland	54
11-20	13 (18.31 %)	11-20	6 (8.7 %)	West-Nederland	47
21-30	2 (2.82 %)	21-30	4 (5.8 %)		n = 69
31-50	7 (9.86 %)	31-50	7 (10.14 %)		# 228
meer dan 50	6 (8.45 %)	meer dan 50	3 (4.35 %)		
	n = 71		n = 69		
	# 71		# 69		

Welk type goederen vervoert uw bedrijf? (Meerdere antwoorden mogelijk)		Welke gebieden behoren tot het vervoersgebied van uw bedrijf? (Buitenland, ...)	
Landbouwproducten	25 (35.71 %)	Duitsland	53 (89.83 %)
Voedingsproducten	37 (52.86 %)	België / Luxemburg	41 (69.49 %)
Vaste brandstoffen	0 (0 %)	Frankrijk	40 (67.8 %)
Aardolie	6 (8.57 %)	Verenigd Koninkrijk / Ierland	10 (16.95 %)
Ertsen	3 (4.29 %)	Spanje / Portugal	12 (20.34 %)
Metalen	15 (21.43 %)	Italië	18 (30.51 %)
Mineralen / Bouwmaterialen	37 (52.86 %)	Oostenrijk / Zwitserland	17 (28.81 %)
Meststoffen	10 (14.29 %)	Oostelijk Europa	4 (6.78 %)
Chemische producten	9 (12.86 %)	Noordelijk Europa	15 (25.42 %)
Overige goederen	46 (65.71 %)		n = 59
	n = 70		# 210
	# 188		

Wat is (bij benadering) voor uw bedrijf de gemiddelde afstand per binnenlandse rit? (enkele reis)		In welke mate ondervindt uw bedrijf concurrentie als gevolg van het stimuleren van duurzaam transport?	
0-25 km	1 (1.43 %)	Mate van concurrentie (1 Geen - 5 Zeer veel)	
25-50 km	6 (8.57 %)	1	27 (38.57 %)
50-75 km	7 (10 %)	2	20 (28.57 %)
75-100 km	13 (18.57 %)	3	8 (11.43 %)
100-125 km	7 (10 %)	4	8 (11.43 %)
125-150 km	12 (17.14 %)	5	7 (10 %)
meer dan 150 km	30 (42.86 %)		
n = 70		n = 70	
		# 70	

Stelling: De vooruitzichten voor mijn bedrijf in de komende maanden zijn door de crisis verslechterd.		Stelling: Overcapaciteit zorgt in de Nederlandse transportsector voor een drukkend effect op de vrachtprijzen.	
Ja	26 (36.62 %)	Eens	58 (82.86 %)
Nee	37 (52.11 %)	Oneens	8 (11.43 %)
Weet niet / geen mening	8 (11.27 %)	Weet niet / geen mening	4 (5.71 %)
n = 71		n = 70	
# 71		# 70	

Heeft uw bedrijf, vergeleken met andere transportbedrijven, naar uw mening meer of minder last van de crisis (gehad)?		Krijgt goederenvervoer over de weg naar uw mening meer of minder overheidsaandacht?	
Meer	9 (12.68 %)	Meer	2 (2,82%)
Minder	32 (45.07 %)	Minder	54 (76,06)
Evenveel	25 (35.21 %)	Evenveel	8 (11,27)
Weet niet / geen mening	5 (7.04 %)	Weet niet / geen mening	7 (9,86)
n = 71		n = 71	
# 71		# 71	

In welk(e) opzicht(en) heeft uw bedrijf hinder ondervonden van de economische crisis?	
De omzet van mijn bedrijf is teruggelopen.	39 (55.71 %)
De winstgevendheid van mijn bedrijf is teruggelopen.	47 (67.14 %)
De mogelijkheden om de dagelijkse bedrijfsvoering te financieren zijn verslechterd.	13 (18.57 %)
De concurrentie op mijn eigen markt is heviger geworden.	33 (47.14 %)
De margedruk is sterker geworden.	32 (45.71 %)
Klanten zijn overgestapt naar goedkopere transportaanbieders.	28 (40 %)
n = 70	
# 192	

In welke mate is uw bedrijf afhankelijk van sectoren buiten de transportsector?			
Landbouw & Visserij (1 Niet afhankelijk – 5 Zeer afhankelijk)		Industrie en delfstoffenwinning (Niet afhankelijk - Zeer afhankelijk)	
1	19 (29.23 %)	1	8 (12.31 %)
2	13 (20 %)	2	12 (18.46 %)
3	11 (16.92 %)	3	18 (27.69 %)
4	13 (20 %)	4	19 (29.23 %)
5	9 (13.85 %)	5	7 (10.77 %)
Geen mening / weet niet	0 (0 %)	Geen mening / weet niet	1 (1.54 %)
n = 65		n = 65	
# 65		# 65	

Bouw (Niet afhankelijk - Zeer afhankelijk)		Groothandel (Niet afhankelijk - Zeer afhankelijk)	
1	5 (7.94 %)	1	10 (16.67 %)
2	10 (15.87 %)	2	14 (23.33 %)
3	13 (20.63 %)	3	17 (28.33 %)
4	17 (26.98 %)	4	14 (23.33 %)
5	17 (26.98 %)	5	2 (3.33 %)
Geen mening / weet niet	1 (1.59 %)	Geen mening / weet niet	3 (5 %)

n = 63		n = 60	
# 63		# 60	
Detailhandel (Niet afhankelijk - Zeer afhankelijk)		Horeca (Niet afhankelijk - Zeer afhankelijk)	
1	15 (25.42 %)	1	33 (57.89 %)
2	18 (30.51 %)	2	14 (24.56 %)
3	16 (27.12 %)	3	4 (7.02 %)
4	5 (8.47 %)	4	3 (5.26 %)
5	3 (5.08 %)	5	0 (0 %)
Geen mening / weet niet	2 (3.39 %)	Geen mening / weet niet	3 (5.26 %)
n = 59		n = 57	
# 59		# 57	

In welke mate is uw bedrijf afhankelijk van sectoren buiten de transportsector?			
Financiële instellingen (Niet afhankelijk - Zeer afhankelijk)		Openbaar bestuur en overheid (Niet afhankelijk - Zeer afhankelijk)	
1	27 (48.21 %)	1	21 (36.84 %)
2	12 (21.43 %)	2	15 (26.32 %)
3	9 (16.07 %)	3	10 (17.54 %)
4	3 (5.36 %)	4	3 (5.26 %)
5	1 (1.79 %)	5	2 (3.51 %)
Geen mening / weet niet	4 (7.14 %)	Geen mening / weet niet	6 (10.53 %)
n = 56		n = 57	
# 56		# 57	

Onderwijs (Niet afhankelijk - Zeer afhankelijk)		Zakelijke dienstverlening (Niet afhankelijk - Zeer afhankelijk)	
1	38 (66.67 %)	1	30 (49.18 %)
2	10 (17.54 %)	2	10 (16.39 %)
3	3 (5.26 %)	3	9 (14.75 %)
4	1 (1.75 %)	4	4 (6.56 %)
5	0 (0 %)	5	1 (1.64 %)

Geen mening / weet niet	5 (8.77 %)		Geen mening / weet niet	7 (11.48 %)
	n = 57			n = 61
	# 57			# 61
Overige dienstverlening (Niet afhankelijk - Zeer afhankelijk)				
1	24 (39.34 %)			
2	7 (11.48 %)			
3	15 (24.59 %)			
4	8 (13.11 %)			
5	0 (0 %)			
Geen mening / weet niet	7 (11.48 %)			
	n = 61			

Wat is uw mening over de eventuele volgende overheidsmaatregelen?			
Invoeren kilometerheffing voor vrachtwagens. (Mee eens - Mee Oneens)		Andere vormen van meebetalen aan infrastructuur door bedrijven. (Mee eens - Mee Oneens)	
1	7 (9.86 %)	1	5 (7.25 %)
2	9 (12.68 %)	2	4 (5.8 %)
3	10 (14.08 %)	3	11 (15.94 %)
4	16 (22.54 %)	4	19 (27.54 %)
5	28 (39.44 %)	5	29 (42.03 %)
weet niet/geen mening	1 (1.41 %)	weet niet/geen mening	1 (1.45 %)
	n = 71		n = 69
	# 71		# 69

Stimuleren van duurzaam transport (spoor, binnenvaart) (Mee eens - Mee Oneens)		Gelijktrekken brandstofaccijns in EU (Mee eens - Mee Oneens)	
1	6 (8.7 %)	1	48 (68.57 %)
2	10 (14.49 %)	2	9 (12.86 %)
3	26 (37.68 %)	3	9 (12.86 %)
4	8 (11.59 %)	4	1 (1.43 %)
5	18 (26.09 %)	5	2 (2.86 %)
weet niet/geen mening	1 (1.45 %)	weet niet/geen mening	1 (1.43 %)

n = 69		n = 70
# 69		# 70

In hoeverre bent u bekend met het NIWO?	
Ben er goed bekend mee.	61 (87.14 %)
Heb er wel eens van gehoord.	8 (11.43 %)
Is mij niet bekend.	1 (1.43%)
n = 70	
# 70	

5. SPSS OUTPUT – regio's, soorten vervoer, afhankelijkheid & gevoeligheid.
Regio's binnenland

Crosstab

			West Nederland		
			Nee	Ja	Total
Aantal werknemers	1-5	Count	17	17	34
		Expected Count	11,5	22,5	34,0
		% within Aantal werknemers	50,0%	50,0%	100,0%
		Residual	5,5	-5,5	
	6-30	Count	5	19	24
		Expected Count	8,1	15,9	24,0
		% within Aantal werknemers	20,8%	79,2%	100,0%
		Residual	-3,1	3,1	
	>31	Count	2	11	13
		Expected Count	4,4	8,6	13,0
		% within Aantal werknemers	15,4%	84,6%	100,0%
		Residual	-2,4	2,4	
Total	Count	24	47	71	
	Expected Count	24,0	47,0	71,0	
	% within Aantal werknemers	33,8%	66,2%	100,0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7,761 ^a	2	,021
Likelihood Ratio	7,980	2	,018
Linear-by-Linear Association	6,744	1	,009
N of Valid Cases	71		

a. 1 cells (16,7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 4,39.

Crosstab

			Zuid Nederland		
			Nee	Ja	Total
Aantal werknemers	1-5	Count	12	22	34
		Expected Count	8,1	25,9	34,0
		% within Aantal werknemers	35,3%	64,7%	100,0%
		Residual	3,9	-3,9	
	6-30	Count	4	20	24
		Expected Count	5,7	18,3	24,0
		% within Aantal werknemers	16,7%	83,3%	100,0%
		Residual	-1,7	1,7	
	>31	Count	1	12	13
		Expected Count	3,1	9,9	13,0
		% within Aantal werknemers	7,7%	92,3%	100,0%
		Residual	-2,1	2,1	
Total	Count	17	54	71	
	Expected Count	17,0	54,0	71,0	
	% within Aantal werknemers	23,9%	76,1%	100,0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4,989 ^a	2	,083
Likelihood Ratio	5,334	2	,069
Linear-by-Linear Association	4,734	1	,030
N of Valid Cases	71		

a. 1 cells (16,7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3,11.

Crosstab

			Oost Nederland		
			Nee	Ja	Total
Aantal werknemers	1-5	Count	10	24	34
		Expected Count	6,2	27,8	34,0
		% within Aantal werknemers	29,4%	70,6%	100,0%
		Residual	3,8	-3,8	
	6-30	Count	3	21	24
		Expected Count	4,4	19,6	24,0
		% within Aantal werknemers	12,5%	87,5%	100,0%
		Residual	-1,4	1,4	
	>31	Count	0	13	13
		Expected Count	2,4	10,6	13,0
		% within Aantal werknemers	0,0%	100,0%	100,0%
		Residual	-2,4	2,4	
Total	Count	13	58	71	
	Expected Count	13,0	58,0	71,0	
	% within Aantal werknemers	18,3%	81,7%	100,0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6,257 ^a	2	,044
Likelihood Ratio	8,321	2	,016
Linear-by-Linear Association	6,122	1	,013
N of Valid Cases	71		

a. 2 cells (33,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2,38.

Regio's buitenland: significante verschillen in bedrijfsgrootte en buitenlandse regio (90% betrouwbaarheidsinterval)

Crosstab

			Oostenrijk/Zwitserland		
			Nee	Ja	Total
Aantal werknemers	1-5	Count	30	4	34
		Expected Count	25,9	8,1	34,0
		% within Aantal werknemers	88,2%	11,8%	100,0%
		Residual	4,1	-4,1	
	6-30	Count	16	8	24
		Expected Count	18,3	5,7	24,0
		% within Aantal werknemers	66,7%	33,3%	100,0%
		Residual	-2,3	2,3	
	>31	Count	8	5	13
		Expected Count	9,9	3,1	13,0
		% within Aantal werknemers	61,5%	38,5%	100,0%
		Residual	-1,9	1,9	
Total		Count	54	17	71
		Expected Count	54,0	17,0	71,0
		% within Aantal werknemers	76,1%	23,9%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5,436 ^a	2	,066
Likelihood Ratio	5,655	2	,059
Linear-by-Linear Association	4,823	1	,028
N of Valid Cases	71		

a. 1 cells (16,7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3,11.

Crosstab

			Spanje/Portugal		
			Nee	Ja	Total
Aantal werknemers	1-5	Count	31	3	34
		Expected Count	28,3	5,7	34,0
		% within Aantal werknemers	91,2%	8,8%	100,0%
		Residual	2,7	-2,7	
	6-30	Count	20	4	24
		Expected Count	19,9	4,1	24,0
		% within Aantal werknemers	83,3%	16,7%	100,0%
		Residual	,1	,0	
	>31	Count	8	5	13
		Expected Count	10,8	2,2	13,0
		% within Aantal werknemers	61,5%	38,5%	100,0%
		Residual	-2,8	2,8	
Total	Count	59	12	71	
	Expected Count	59,0	12,0	71,0	
	% within Aantal werknemers	83,1%	16,9%	100,0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5,883 ^a	2	,053
Likelihood Ratio	5,270	2	,072
Linear-by-Linear Association	5,300	1	,021
N of Valid Cases	71		

a. 2 cells (33,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2,20.

Crosstab

			Frankrijk		
			Nee	Ja	Total
Aantal werknemers	1-5	Count	20	14	34
		Expected Count	14,8	19,2	34,0
		% within Aantal werknemers	58,8%	41,2%	100,0%
		Residual	5,2	-5,2	
6-30	Count	7	17	24	
	Expected Count	10,5	13,5	24,0	
	% within Aantal werknemers	29,2%	70,8%	100,0%	
	Residual	-3,5	3,5		
>31	Count	4	9	13	
	Expected Count	5,7	7,3	13,0	
	% within Aantal werknemers	30,8%	69,2%	100,0%	
	Residual	-1,7	1,7		
Total	Count	31	40	71	
	Expected Count	31,0	40,0	71,0	
	% within Aantal werknemers	43,7%	56,3%	100,0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6,106 ^a	2	,047
Likelihood Ratio	6,190	2	,045
Linear-by-Linear Association	4,585	1	,032
N of Valid Cases	71		

a. 0 cells (,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5,68.

Crosstab

			België / Luxemburg		
			Nee	Ja	Total
Aantal werknemers	1-5	Count	19	15	34
		Expected Count	14,4	19,6	34,0
		% within Aantal werknemers	55,9%	44,1%	100,0%
		Residual	4,6	-4,6	
	6-30	Count	7	17	24
		Expected Count	10,1	13,9	24,0
		% within Aantal werknemers	29,2%	70,8%	100,0%
		Residual	-3,1	3,1	
	>31	Count	4	9	13
		Expected Count	5,5	7,5	13,0
		% within Aantal werknemers	30,8%	69,2%	100,0%
		Residual	-1,5	1,5	
Total	Count	30	41	71	
	Expected Count	30,0	41,0	71,0	
	% within Aantal werknemers	42,3%	57,7%	100,0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4,976 ^a	2	,083
Likelihood Ratio	5,031	2	,081
Linear-by-Linear Association	3,719	1	,054
N of Valid Cases	71		

a. 0 cells (,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5,49.

Soorten vervoer (<20% verwachte waarde van 5)

Voedingsproducten

Crosstab

			Voedingsproducten		
			Nee	Ja	Total
Aantal werknemers	1-5	Count	21	13	34
		Expected Count	16,3	17,7	34,0
		% within Aantal werknemers	61,8%	38,2%	100,0%
		Residual	4,7	-4,7	
	6-30	Count	8	16	24
		Expected Count	11,5	12,5	24,0
		% within Aantal werknemers	33,3%	66,7%	100,0%
		Residual	-3,5	3,5	
	>31	Count	5	8	13
		Expected Count	6,2	6,8	13,0
		% within Aantal werknemers	38,5%	61,5%	100,0%
		Residual	-1,2	1,2	
Total		Count	34	37	71
		Expected Count	34,0	37,0	71,0
		% within Aantal werknemers	47,9%	52,1%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5,124 ^a	2	,077
Likelihood Ratio	5,190	2	,075
Linear-by-Linear Association	3,422	1	,064
N of Valid Cases	71		

a. 0 cells (,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 6,23.

Werknemers –gevoeligheid economische crisis

Werknemers * Margedruk sterker

Crosstab

			Margedruk sterker		Total
			Nee	Ja	
Werknemers	1-5	Count	23	11	34
		% within Werknemers	67,6%	32,4%	100,0%
		Residual	4,3	-4,3	
meer dan 5		Count	16	21	37
		% within Werknemers	43,2%	56,8%	100,0%
		Residual	-4,3	4,3	
Total		Count	39	32	71
		% within Werknemers	54,9%	45,1%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	4,262 ^a	1	,039		
Continuity Correction ^b	3,334	1	,068		
Likelihood Ratio	4,314	1	,038		
Fisher's Exact Test				,056	,033
Linear-by-Linear Association	4,202	1	,040		
N of Valid Cases	71				

a. 0 cells (,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 15,32.

b. Computed only for a 2x2 table

Variantieanalyse: Winstdaling & Vervoer in landbouwsector

ANOVA

Winst gedaald

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	,825	1	,825	3,883	,053
Within Groups	13,390	63	,213		
Total	14,215	64			

6. CBS gegevens transport, laden en lossen

Internationaal bilateraal transport (Bron: CBS 2005-2009)

Perioden	Onderwerpen Vervoer naar soort vergunning	Totaal gelost 1 000 ton	Noord- Nederland 1 000 ton	Oost- Nederland 1 000 ton	Zuid- Nederland 1 000 ton	Totaal West- Nederland 1 000 ton
2005 jaartotaal	Beroeps- en eigen vervoer	536726	67529	106276	134596	226251
2005 jaartotaal	Beroepsvervoer	314560	45369	58146	76476	134567
2005 jaartotaal	Eigen vervoer	222166	22159	48129	58119	91684
2006 jaartotaal	Beroeps- en eigen vervoer	542361	69973	115570	130387	224566
2006 jaartotaal	Beroepsvervoer	327801	48612	69617	72208	137286
2006 jaartotaal	Eigen vervoer	214560	21361	45953	58179	87280
2007 jaartotaal	Beroeps- en eigen vervoer	565992	71261	116908	141676	234227
2007 jaartotaal	Beroepsvervoer	359937	48135	70221	92610	148724
2007 jaartotaal	Eigen vervoer	206055	23126	46686	49067	85503
2008 jaartotaal	Beroeps- en eigen vervoer	544065	66700	113365	133802	228391
2008 jaartotaal	Beroepsvervoer	363794	43663	71344	90332	158312
2008 jaartotaal	Eigen vervoer	180272	23037	42021	43470	70079
2009 jaartotaal	Beroeps- en eigen vervoer	552942	78096	113744	136407	222893
2009 jaartotaal	Beroepsvervoer	335320	50105	66525	83566	134979
2009 jaartotaal	Eigen vervoer	217622	27992	47219	52842	87914

Geladen tonnages (CBS, 2005-2009)

Perioden	Onderwerpen	Totaal geladen	Noord-Nederland	Oost-Nederland	Zuid-Nederland	West-Nederland
2005 jaartotaal	Vervoer naar soort vergunning	1 000 ton	1 000 ton	1 000 ton	1 000 ton	1 000 ton
2005 jaartotaal	Beroeps- en eigen vervoer	536726	60496	112437	139512	222205
2005 jaartotaal	Beroepsvervoer	314560	41090	62156	78919	132394
2005 jaartotaal	Eigen vervoer	222166	19406	50281	60593	89811
2006 jaartotaal	Beroeps- en eigen vervoer	542361	65184	119772	135751	219788
2006 jaartotaal	Beroepsvervoer	327801	44584	72936	76242	133962
2006 jaartotaal	Eigen vervoer	214560	20601	46837	59509	85827
2007 jaartotaal	Beroeps- en eigen vervoer	565992	67852	119545	148830	227845
2007 jaartotaal	Beroepsvervoer	359937	45909	71859	97937	143985
2007 jaartotaal	Eigen vervoer	206055	21944	47686	50893	83860
2008 jaartotaal	Beroeps- en eigen vervoer	544065	62815	120073	139495	219874
2008 jaartotaal	Beroepsvervoer	363794	40803	76627	94708	151512
2008 jaartotaal	Eigen vervoer	180272	22012	43446	44787	68362
2009 jaartotaal	Beroeps- en eigen vervoer	552942	73921	116553	142068	218600
2009 jaartotaal	Beroepsvervoer	335320	47407	68985	86958	131826
2009 jaartotaal	Eigen vervoer	217622	26514	47568	55110	86774

Geloste tonnages (CBS, 2005-2009)

7. Geïnterviewden

Naam	Functie	Instantie	Datum interview
Dhr. T. van Achteren	Transportondernemer	Van Achteren Transport BV. Oude Pekela	17-5-2011
Dhr. Danhof	Transportondernemer	Danhof & Zn Transportbedrijf, Baflo	18-5-2011
Dhr. T. Buwalda	Transportondernemer	Buwalda Int. Transporten, Ulrum	17-5-2011
Dhr. Beens	Transportondernemer	Beens Transport BV, Stadskanaal	26-5-2011
Dhr. M. Wijnalda	Medewerker duurzaam transport	Oenema Transport BV, Heerenveen	12-5-2011
Dhr. G. Schouwstra	Beleidsadviseur Verkeer & Vervoer	Provincie Fryslân	31-5-2011
Dhr. M. Ubels	Beleidsadviseur Verkeer & Vervoer	Transport & Logistiek Nederland – Regio Noord, Drachten	9-9-2011