

Sectorprognose April 2018

Aan uitdagingen geen gebrek

Economische vooruitzichten voor de sector Transport & Logistiek zijn goed

De Nederlandse economie groeit in 2018 en 2019 flink en ook de eurozone, Duitsland en Frankrijk laten hoge economische groei zien. Hier kan de sector Transport & Logistiek van profiteren. De ondernemingen in de branche moeten echter verder kijken dan de economische groei de komende jaren. Er zijn een aantal thema's die diepgaand ingrijpen op het verdienmodel van logistieke bedrijven. De belangrijkste zijn het personeelstekort, de verduurzaming van transportmiddelen en lading en geopolitieke spanningen. De huidige periode van hoogconjunctuur biedt de ondernemer een uitgelezen mogelijkheid om nieuw beleid te maken en dat ook uit te voeren.

Economie floreert alom

De economische uitgangspunten zijn positief. De Nederlandse economie groeit naar onze verwachting met 3,3% in 2018 en met 2,6% in 2019. Invoer en uitvoer zijn belangrijk voor de sector Transport & Logistiek (t&l) en die goederenstromen laten in beide jaren flinke groei zien. In de landen om ons heen groeit de economie sterk. Vooral Duitsland doet het goed. Ook de voor de t&l-sector belangrijke wereldhandel groeit de komende jaren nog hard door. Wel verwachten we voor 2019 een minder hoge groei dan voor 2018.

Daar profiteert de t&l-sector van

De gunstige vooruitzichten voor de [Nederlandse economie](#) en de [eurozone](#) zorgen ervoor dat 2018 en 2019 goede jaren voor de logistieke ondernemer worden.

Wij verwachten dat de t&l-sector in 2018 met 2,5% groeit en in 2019 met 1,5%. De groei van de Nederlandse economie loopt in 2019 licht terug. Dit heeft effect op de branches die op Nederland gericht zijn, zoals het wegtransport en de logistieke dienstverlening.

De landen om ons heen en de eurozone als geheel maken dezelfde ontwikkeling door. Dit raakt de andere branches in Nederland weer. Ook de wereldhandel gaat in 2019 minder hard groeien dan in 2018, wat invloed heeft op de Nederlandse t&l-sector.

Strategische trends beïnvloeden groei

Er zijn een aantal strategische trends waar de logistieke ondernemer de komende jaren mee te maken krijgt en waar hij of zij zijn of haar bedrijf op moet aanpassen om toekomstbestendig te blijven.

Volumegroei transport per branche

	2017	2018	2019
	%mutaties		
Transport&Logistiek	2,0%	2,5%	1,5%
Wegtransport	1,5%	2,0%	1,5%
Spoortransport	-4,1%	1,5%	1,0%
Binnenvaart	0,9%	2,0%	1,5%
Short sea shipping	1,3%	2,0%	1,5%
Logistieke dienstverlening*	4,8%	5,0%	4,0%
Agri	1,0%	0,0%	0,0%
Bouw	5,7%	4,5%	4,0%
Industrie	3,9%	3,5%	2,9%
Retail	3,0%	2,3%	2,3%

Bron: ABN AMRO Sector Advisory

* Groei logistieke dienstverlening betreft omzet

Kerncijfers Nederlandse economie

	2017	2018	2019
	%mutaties		
BBP	3,2	3,3	2,6
- Particuliere consumptie	1,9	2,2	2,3
- Overheidsconsumptie	1,0	2,9	2,3
- Investerings	6,1	5,7	4,0
- Uitvoer	5,8	5,1	4,6
- Invoer	5,2	5,6	5,0
Wereldhandel	4,5	4,5	4,2
Eurozone	2,5	2,8	2,3
Duitsland	2,6	2,9	2,6
Frankrijk	1,9	2,6	2,4

Bron: CBS, TR Datastream, prognoses ABN AMRO Economisch Bureau

Hoog personeelstekort belemmert groei

Sinds 2013 kampt de sector met stijgende personeelstekorten. In het eerste kwartaal van 2018 gaf 21,1% van de transportondernemers aan dat zij het tekort aan personeel als een belemmering ervaren. Ter vergelijking; in het eerste kwartaal van 2016 gaf nog maar 3,8% van de logistieke ondernemers aan dat zij een tekort ervoeren.

Er zijn wel grote verschillen tussen de branches. Het tekort is het nijpendst in het wegtransport. Inmiddels zegt 29,8% van de wegtransporteurs moeite te hebben met het vinden van goed personeel. Het UWV signaleert dat vooral chauffeurs voor gespecialiseerd vervoer, zoals het vervoer van gevaarlijke stoffen of tankautovervoer, lastig te vinden zijn.

Van de logistieke dienstverleners geeft 18,6% aan moeite te hebben om goed personeel te vinden. Ook in de binnenvaart zijn er problemen. 23% van de binnenvaartondernemers geeft aan een personeelstekort te hebben. In de binnenvaart speelt vergrijzing en de opvolgingsproblematiek een rol. De enige branche die weinig last heeft van het personeelstekort, is de zee- en kustvaart. Daar geeft maar 0,9% van de ondernemers aan met personeelsgebrek te kampen.

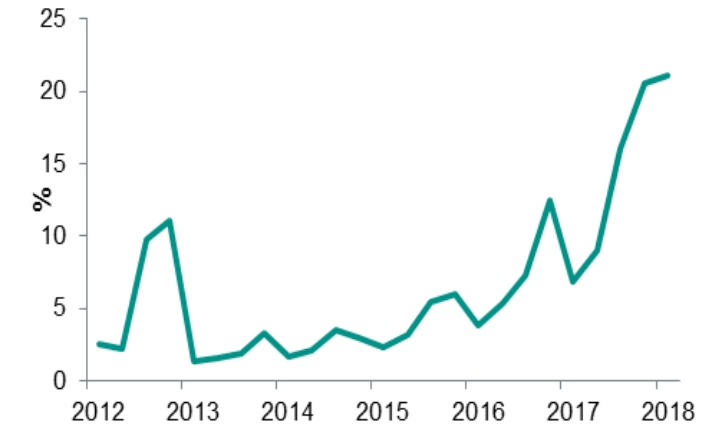
De sector probeert het personeelstekort op te lossen door het aanbieden van opleidingen en een baangarantie na het afronden van de opleiding. De vraag is of dit genoeg is. Het personeelstekort wordt op dit moment veroorzaakt door de hoogconjunctuur, maar kan een blijvend probleem worden wanneer op de langere termijn de oudere werknemers met pensioen gaan. De gemiddelde werknemer in de sector is namelijk relatief oud: 26,6% van de t&l-werknemers is 55 jaar of ouder. Voor Nederland als geheel is dit 18,5%.

De brexit gaat gevolgen hebben, maar er is tijd gekocht

De brexit hangt al een tijd als een grauwsliuier boven de t&l-sector. Het Verenigd Koninkrijk (VK) is na Duitsland en België de belangrijkste handelspartner van Nederland. In 2017 werd volgens het CBS voor EUR 39 miljard aan goederen naar het VK geëxporteerd. De helft van deze goederen is in Nederland geproduceerd. En er kwam voor EUR 20 miljard aan goederen uit het VK. Er gaan jaarlijks [160.000](#) vrachtwagens naar het VK en 30% van de goederen die via short sea shipping worden vervoerd vinden hun weg van en naar het VK. Dit zijn vooral agrarische producten en minerale brandstoffen.

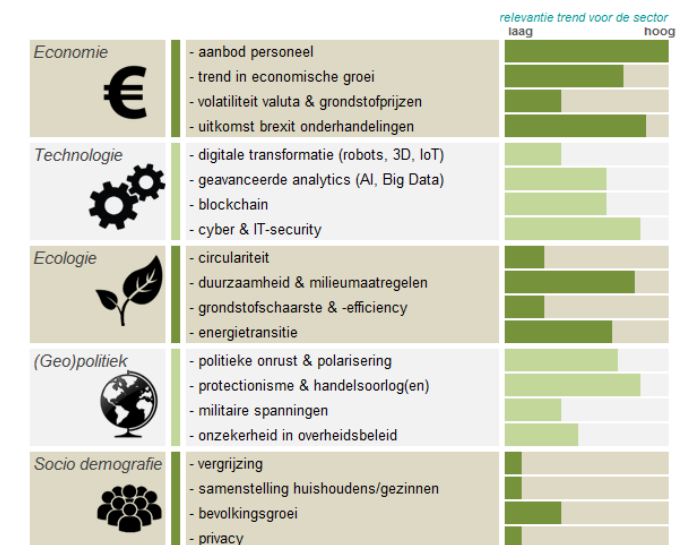
De brexit gaat zorgen voor extra douaneformaliteiten aan de grens. Dit gaat de logistieke keten veel tijd en daarmee geld kosten.

Figuur 1: Personeelstekort loopt verder op



Bron: CBS, % transportondernemers dat tekort aan personeel als belemmering ervaart

Figuur 2: Belang van strategische thema's voor transport & logistiek



Bron: ABN AMRO Sector Advisory

Transportondernemers moeten zich hier op voorbereiden, maar ze hebben wel meer tijd gekregen. Tot 1 januari 2021 blijft het VK deel uitmaken van de interne markt en de douane-unie. Eventuele nieuwe regelgeving omtrent de handel treedt pas na die datum in werking. Het is echter zó 2021, dus urgentie is geboden.

Transporteurs kunnen niet om duurzaamheid heen

Een andere ontwikkeling waar ondernemers niet omheen kunnen, is verduurzaming. Transport van goederen zorgt voor CO₂-uitstoot. Zeker in steden is dit een groot probleem. De groei van steden zorgt voor meer transport in de stad. Hierdoor neemt de geluidsoverlast en luchtvervuiling toe. De logistieke sector moet een bijdrage leveren om dit tegen te gaan. In onze [publicatie](#) uit februari 2018 geven wij aan dat transportbedrijven hier met hun ketenpartners meer werk van moeten maken. Dit kan bijvoorbeeld door het slim combineren van laad- en loslocaties of het centreren van de aanvoer van materialen naar de bouwplaats zodat het bouwverkeer geminimaliseerd wordt. Ook elektrisch vervoer kan bijdragen. Ondernemers moeten hierin investeren, want door de steeds strengere milieuzones in met name de grote steden is onze verwachting dat over een aantal jaar alleen elektrische vrachtwagens de stad nog in mogen.

Nu de financiële armslag van bedrijven door de hoogconjunctuur groter is, moeten ondernemers de kans niet laten liggen om hierin te investeren.

Duurzaamheid in de t&l-sector gaat verder dan vervoermiddelen. Ook het logistieke vastgoed wordt steeds duurzamer. Vooral supermarkten en online bedrijven zijn op zoek naar nieuwe, duurzaam gebouwde en duurzaam te exploiteren logistieke panden. Supermarkten sluiten daarvoor vaak een aantal regionale distributiecentra en laten op een centrale locatie een groot, duurzaam distributiecentrum bouwen. Dit heeft bijvoorbeeld Plus gedaan. Online logistieke bedrijven breiden vooral uit. Voor Bol.com werd in 2017 een nieuw, zeer duurzaam distributiecentrum in Waalwijk opgeleverd. Ook bijvoorbeeld Picnic breidt snel uit met nieuwe distributiecentra in Utrecht en Diemen.

	(% volumegroei)	2018	2019
Wegtransport		2,0%	1,5%

(vervoer van goederen door vrachtwagens en bestelbusjes. Belangrijkste goederen die vervoerd worden zijn gerelateerd aan de bouw- en agrisector)

Wegtransporteurs hebben een goed jaar achter de rug. Zij vervoerden in 2017 1,5% meer goederen en hun omzet steeg met 5,9%. Dit is de sterkste omzetgroei op jaarbasis sinds 2007. Wegtransporteurs profiteren van het aantrekken van de Nederlandse economie, want ruim 80% van het vervoer betreft binnenlands vervoer.

Via de weg worden vooral agrarische producten en bouwmaterialen vervoerd. In 2017 bestond 33% van het vervoerde volume uit agrarische producten en 20% uit bouwmaterialen. Ook worden er veel pakketjes vervoerd die online zijn besteld. Het gaat goed met deze sectoren, en daarom zijn de wegtransport-vooruitzichten voor 2018 en 2019 positief.

De markt voor online aankopen blijft hard groeien. [ABN AMRO](#) gaat uit van een groei van 18,5% in 2018 en 17,5% in 2019. De demografische ontwikkeling dragen hieraan bij. De jongere generatie is opgegroeid met internet en koopt daardoor meer producten online.

De [bouwsector](#) groeit naar verwachting in 2018 met 4,5% en in 2019 met 4,0%. Zowel de woningbouw, utiliteitsbouw als grond-, wegen- en waterbouw (gww) groeien naar verwachting flink in 2018 en 2019. Wel speelt het personeelstekort ook de bouwsector parten. Als er geen sprake was geweest van een personeelstekort had de bouwproductie nog harder kunnen toenemen.

De vooruitzichten voor de agrarische sector zijn minder positief. De volumes blijven zowel in 2018 als in 2019 stabiel. Nieuwe wetgeving zorgt voor druk op de volumes. Wel positief voor met name de telers van bloemen en planten is dat de koopkracht toeneemt, waardoor er meer bloemen en planten verkocht worden. Van dit laatste kunnen wegtransporteurs wel profiteren.

Wegtransporteurs moeten voorop lopen in verduurzaming

Zoals hiervoor al beschreven worden wegtransporteurs geraakt door het gebrek aan goede chauffeurs. Nederlandse wegtransporteurs vervoerden in 2017 in vergelijking met 2004 bijna net zoveel goederen, maar over een gemiddeld veel kortere afstand. De focus is nog meer op Nederland komen te liggen.

Buitenlandse transportbedrijven zijn in deze periode belangrijker geworden, maar Nederlandse wegtransporteurs zijn nog heer en meester op de Nederlandse snelwegen; 98,7% van de lading die in Nederland wordt geladen of gelost is door Nederlandse transporteurs vervoerd.

Het personeelstekort heeft dus nog niet geleid tot een toestroom van buitenlandse vervoerders op de Nederlandse markt. Het is de komende jaren een uitdaging voor de branche om goed gekwalificeerd personeel aan te nemen. Hier zijn al verschillende initiatieven voor gestart. Zoals wervingscampagnes van het Sectorinstituut Transport en Logistiek die zich richten op zij-instromers. Zij krijgen een opleiding en baangarantie.

Daarnaast zijn er nog meer strategische ontwikkelingen waar wegtransporteurs rekening mee moeten houden.

Duurzaamheid is de belangrijkste. De verstedelijking in Nederland zet door. Dit betekent dat transporteurs steeds vaker met grote vrachtwagens de stad in moeten om goederen op te halen of af te leveren. Er moeten stappen gemaakt worden om dit transport bijvoorbeeld elektrisch uit te voeren. Ook het bundelen van lading kan een oplossing zijn voor de drukte in de stad. Dit kan alleen met intensieve ketensamenwerking. Dus van opdrachtgever tot uitvoerder.

Nu er sprake is van hoogconjunctuur en tegelijkertijd sprake is van een personeelstekort, is dit het goede moment voor wegtransporteurs om te investeren in duurzaamheid. Bedrijven hebben meer geld om te investeren en het verduurzamen van het transport kan helpen het personeelstekort op te lossen. Als de beladingsgraad van vrachtwagens en bestelbusjes omhoog gaat, vermindert het aantal ritten en zijn er minder chauffeurs nodig.

(% volume groei)	2018	2019
Spoortransport	1,5%	1,0%

(vervoer van goederen via het spoor. Dit betreft vooral internationaal vervoer naar Duitsland en Italië)

Spoorvervoerders hebben een moeilijk jaar achter de rug. Het vervoerde volume via het spoor daalde in 2017 met 4,1%. De omzet van spoorvervoerders steeg in 2017, maar hierin is ook het personenvervoer meegenomen. Het is dus niet op voorhand te zeggen of de

vervoerders van goederen over het spoor de mogelijkheid hebben gehad om hogere prijzen te vragen voor hun diensten. [Prorail](#) geeft aan dat er twee oorzaken zijn voor het tegenvallende vervoer via het spoor. Ten eerste zijn er kolencentrales in Duitsland gesloten. Deze kolen werden vanuit de Nederlandse havens naar Duitsland vervoerd. Daarnaast heeft het spoorvervoer bij Rastatt (Zuidwest-Duitsland) stilgelegd door verzakkingen bij werkzaamheden in de periode half augustus-begin oktober 2017. De alternatieve route kon veel minder treinen aan. Een deel van de goederen is daarom via de weg vervoerd. Dit had vooral gevolgen voor het goederenvervoer richting Zwitserland en Italië. 93% van de goederen die over het Nederlandse spoor worden aangevoerd of afgevoerd goederen wordt vanuit of naar het buitenland vervoerd. De belangrijkste bestemmingen vanuit Nederland zijn Duitsland en Italië. De stremming heeft dus veel impact gehad voor de Nederlandse vervoerders.

Ook heeft het uitstel van de aanleg van het derde spoor in Duitsland gevolgen gehad. Net over de grens in Duitsland wordt een derde spoor aangelegd wat zorgt voor een betere aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoor zodat de Betuweroute meer treinen aankan. Tijdens de werkzaamheden is de Betuweroute minder beschikbaar. De werkzaamheden zijn begin 2017 begonnen en zijn naar verwachting in 2022 afgerond.

De verwachtingen voor 2018 en 2019 zijn positiever, omdat het tegenvallende jaar 2017 deels een eenmalige oorzaak had. Wel zal de sluiting van steeds meer kolencentrales in Europa een blijvend effect hebben op het vervoer per spoor. Zowel de haven van Amsterdam als Rotterdam zijn hiermee bezig. In Amsterdam wordt een deel van het terrein van de kolenoverslag gebruikt voor ander type overslag. En uiterlijk in 2030 moet de haven overgestapt zijn naar andere producten. In de Rotterdamse politiek is veel discussie geweest over de overslag van kolen in de haven van Rotterdam. De gemeenteraad en milieuorganisaties waren voor het stoppen van de doorvoer van kolen. Het huurcontract is uiteindelijk met 25 jaar verlengd, omdat dit in het contract was opgenomen. Wel heeft de haven aangegeven samen met het overslagbedrijf te kijken naar de overslag van alternatieve producten.

Door de afname van het vervoer van kolen zijn de verwachtingen maar gematigd positief. Ook wachten Nederlandse spoorvervoerders nog steeds op de uitbreiding van het spoor in Duitsland zodat de capaciteit van de Betuweroute omhoog kan. Naar verwachting is het derde spoor in Duitsland in 2022 gereed. De Zijderoute naar China kan gunstig uitpakken voor het spoorvervoer. Door de Zijderoute wordt het spoor een gunstig alternatief voor het vervoer met zeeschepen. Het is namelijk een

stuk sneller dan het vervoer via het water. In sommige gevallen kan het ook een alternatief zijn voor luchttransport.

Duurzaamheid en geopolitiek spelen de hoofdrol

Het spoorvervoer kan profiteren van de duurzaamheidsambities. Het spoor is een schoon alternatief, zeker ten opzichte van het vervoer door middel van vrachtwagens. Omdat het spoorvervoer zo internationaal georiënteerd is, kunnen geopolitieke spanningen sneller effect hebben op deze modaliteit. De handelsoorlog die dreigt tussen China en de Verenigde Staten kan ook de Duitse economie raken; een belangrijke bestemming voor spoorvervoerders. De Duitse industrie is sterk verweven met de mondiale waardeketen en krijgt dus zeker last van een handelsoorlog. Als de wereldhandel door de spanningen geraakt wordt, neemt ook het spoorvervoer af.

(% volumegroei)	2018	2019
Binnenvaart	2,0%	1,5%

(vervoer van goederen via de binnenwateren. De grootste segmenten zijn droge bulk, tankvaart en containervervoer)

De binnenvaart heeft een goed jaar achter de rug. De groei van het vervoerde volume was beperkt; 0,8% in 2017. Dit kwam doordat er in het begin van 2017 sprake was van laagwater. Aan het einde van het jaar was er sprake van hoogwater en lagen de vervoersvolumes ook flink hoger. Normaliter heeft hoogwater een

negatief effect op de ontwikkeling van de tarieven die binnenvaartondernemers kunnen vragen, omdat de capaciteit van de schepen groter is. Dit is afgelopen jaar echter niet het geval geweest. De economische groei zorgt voor veel vraag naar vervoer door schepen. Hierdoor bleven de prijzen op niveau. De omzet van binnenvaartondernemers steeg in 2017 met 3,5%.

De binnenvaart dreef in 2017 op het vervoer van containers. Dit was in 2016 ook al het geval. Het containervervoer steeg met 6,4%. In de Rotterdamse haven is er flinke groei in de containeroverslag te zien, in 2017 steeg de overslag met 12,3%. Dit vertaalt zich in deze positieve ontwikkeling voor de binnenvaart. De sterke groei van het containervervoer komt door de groei van de wereldhandel en de Duitse economie. Er was een lichte stijging te zien in het vervoer van natte bulk, terwijl de droge bulk het moeilijk had in 2017. Daar was een lichte daling te zien.

Wij verwachten dat deze ontwikkeling in 2018 en 2019 doorzet. Steeds meer goederen worden in containers vervoerd. Sinds 2009 is er in de haven van Rotterdam 42% meer goederen afkomstig uit containers overgeslagen. Er komen in Nederland ook steeds meer inlandterminals bij, waardoor het vervoer van containers via het water een steeds beter alternatief wordt voor het vervoer via de weg. Dit is gunstig voor binnenvaartondernemers die droge bulk

vervoeren, want containers worden in dezelfde schepen vervoerd.

De droge bulk blijft naar verwachting onder druk staan omdat steeds meer kolencentrales sluiten. 32% van de droge bulk die in 2017 in Rotterdam werd overgeslagen betrof kolen. Wel gaat deze ontwikkeling langzaam, omdat betaalbare alternatieven (biomassa) nog schaars zijn. Voor het vervoer van natte bulk verwachten wij de komende jaren groei. De chemische industrie groeit flink, net als LNG als alternatieve brandstof. Wij [verwachten](#) een groei van de chemische industrie van 3% in 2018 en 2,5% in 2019. In de Rotterdamse haven werd in 2010 nog geen LNG overgeslagen, inmiddels is dit gestegen tot 2 miljoen ton in 2017.

Het Economisch Bureau van ABN AMRO [verwacht](#) dat de olieprijs tot halverwege 2019 stijgt en daarna licht daalt. De olieprijs is in backwardation, wat betekent dat de markt verwacht dat de olieprijs in de toekomst lager ligt dan het huidige niveau. Dit is gunstig voor de tankvaart, want hierdoor zullen partijen hun olie nu willen verkopen, omdat ze er in de toekomst waarschijnlijk minder voor krijgen. Die olie moet nu vervoerd worden. Hiervan profiteren vooral de kleinere tankvaartschepen. De grote tankers worden ook veel gebruikt als 'floating storage' voor olie. Zij profiteren op dit moment van het feit dat veel olie is opgeslagen, maar zullen het

in de toekomst moeilijker krijgen wanneer de olie vervoerd wordt.

Verduurzaming en vergrijzing spelen een rol

Verduurzaming raakt de binnenvaart op twee vlakken. Enerzijds moeten de schepen verduurzaamd worden en anderzijds zal de lading veranderen door nieuwe duurzaamheidseisen. De binnenvaart is al een relatief schone modaliteit: de CO₂-uitstoot is beperkt en het brandstofgebruik per hoeveelheid vervoerde lading is laag. Desondanks krijgt de binnenvaart van overheidswege steeds strengere emissie-eisen opgelegd. Een voorbeeld hiervan is de Stage V-regelgeving. Voor nieuwe motoren in schepen met een lager vermogen gaan de eisen per 1 januari 2019 in. Voor nieuwe motoren in schepen met een groter vermogen per 1 januari 2020. Ook havens stellen steeds strengere eisen. Zo moeten binnenvaartschepen die de haven van Rotterdam aandoen per 2025 voldoen aan de CCR2-norm. Alleen schepen met een lagere uitstoot van stikstofoxiden (NOx) en fijnstof mogen de haven dan nog in. Het verduurzamen van de schepen is voor binnenvaartondernemers geen keuze, dit wordt via regelgeving of opdrachtgevers opgelegd. De meeste binnenvaartschepen varen nu nog op diesel, in de toekomst kan LNG een alternatief zijn.

Het vervoeren van een duurzame lading is wel een keuze; en eentje die het verdienmodel kan

beïnvloeden. Biobrandstoffen hebben toekomst. Het vervoer van biobrandstoffen zoals hout kan de afname in het vervoer van kolen compenseren voor binnenvaartondernemers die droge bulk vervoeren. LNG wordt al door de tankvaart vervoerd, maar nog in beperkte mate. De haven van Rotterdam is een belangrijk beginpunt hiervoor en daar bedroeg in 2017 nog maar 1% van de overgeslagen natte bulk LNG. De ontwikkeling gaat dus langzaam, maar binnenvaartondernemers kunnen deze trend niet negeren.

Naast verduurzaming speelt het personeelstekort een belangrijke rol in de binnenvaart. Zoals hiervoor al vermeld, geeft 23% van de binnenvaartondernemers aan te weinig personeel te hebben. In de binnenvaart speelt vergrijzing een belangrijke rol. Daar zijn relatief veel kleinere bedrijven actief. In de binnenvaart heeft 97,5% van de bedrijven maximaal 10 werknemers in dienst, in de t&l-sector als geheel ruim 91%. De eigenaren van deze bedrijven worden steeds ouder en hebben moeite om opvolgers te vinden.

(% volumegroei)	2018	2019
Short sea shipping	2,0%	1,5%

(vervoeren over zee van goederen tussen havens in Europese landen waarvan de kustlijn langs de Europa begrenzende binnenzeeën loopt)

Ondernemers actief in short sea shipping zijn sterk afhankelijk van de ontwikkelingen in de eurozone. In 2017 groeide de economie van de eurozone harder dan verwacht met 2,5%. Dit kwam doordat de export hoger uitviel. Voor 2018 en 2019 gaat het [Economisch Bureau van ABN AMRO](#) ervan uit dat de eurozone harder groeit dan het langetermijngemiddelde. Voor 2018 wordt een groei van 2,8% verwacht en voor 2019 een groei van 2,3%. Bedrijven investeren meer door de lage rente en de aankopen van bedrijfsobligaties door de ECB. De consumptie blijft stijgen, wat gunstig is voor de import. Ook de wereldhandel blijft naar verwachting groeien. De short sea sector profiteert van de toegenomen investeringen en handelsstromen. Wij verwachten daarom dat de sector in 2018 met 2% groeit en in 2019 met 1,5%.

Internationale onzekerheden hebben impact

30% van het Europese short sea verkeer vindt plaats tussen Nederland en het VK. De brexit is daarom een risico voor de sector, maar het is nog onduidelijk hoe de brexit de sector gaat raken. Er verandert in ieder geval tot 1 januari 2021 niets, omdat in de overgangperiode de oude regelgeving gehandhaafd wordt. Maar dit moet ondernemers er niet van weerhouden om over de implicaties van de brexit na te denken. Het risico bestaat dat de wachttijden

bij de douane langer worden na 1 januari 2021. Dit zorgt voor hogere transportkosten van en naar het VK.

De brexit kan wel een kans zijn voor de short sea sector als de Nederlandse havens een substituuat worden voor de Britse havens. De Nederlandse havens worden dan als startpunt gebruikt voor het verdere vervoer van overzeese goederen binnen Europa, omdat het VK na de brexit geen automatische toegang meer biedt tot de interne markt. Het is niet ondenkbaar dat Britse bedrijven een distributiecentrum in Nederland openen om zo na de brexit toegang te houden tot de interne markt. De brexit is ook een kans voor de short sea sector als het wegtransport tussen het VK en Nederland vastloopt door lange files aan de grens.

Daarnaast raken duurzaamheidseisen de ondernemers in de short sea sector. In 2018 is de MRV-regelgeving in werking getreden. Deze Europese verordening verplicht scheepseigenaren om de emissies van hun schepen te monitoren. Dit om inzicht te krijgen in de CO₂-uitstoot van hun schepen. In de toekomst zal de Europese Unie op basis van deze gegevens reductie initiatieven opstellen. Ook krijgen scheepseigenaren te maken met voorwaarden van havens. De haven van Rotterdam geeft kortingen op de havengelden aan schepen die minder NO_x, SO_x en CO₂ uitstoten.

(% omzetgroei) **2018** **2019**

Logistieke dienstverlening

6,0% **5,0%**

(verrichten ondersteunende diensten aan transport-bedrijven. Zoals expediteurs en opslagbedrijven)

Logistieke dienstverlening is een breed begrip. De belangrijkste branches zijn de expediteurs en de opslagbedrijven. Expediteurs profiteren van de toegenomen economische groei en wereldhandel. Dit zorgt voor meer handelsstromen waarvoor expediteurs de administratieve formaliteiten afhandelen en de keuze voor het vervoersmiddel maken. Opslagbedrijven profiteren van de toegenomen groei van de Nederlandse economie en de sterke groei van online aankopen. Dit is terug te zien in de opname en het aanbod van logistieke panden. Makelaarsorganisatie [Dynamis](#) geeft aan dat de vraag naar logistiek vastgoed hard toeneemt, terwijl het aanbod steeds verder terugloopt. Hierdoor stijgt de nieuwbouwbehoefte. Er worden ook meer logistieke panden gebouwd die nog niet verhuurd zijn. De omzet van logistieke dienstverleners steeg in 2017 met 4,8%. De omzet van opslagbedrijven steeg met 4,9% en de omzet van expediteurs steeg met 6,7%. De omzet van de logistieke dienstverlening als geheel ligt lager, doordat de overslagbedrijven het nog moeilijk hebben. De omzet van overslagbedrijven daalde in 2017 met 0,9%.

Voor 2018 en 2019 verwachten wij dat de omzet van logistieke dienstverleners blijft groeien, omdat de economische uitgangspunten goed zijn. Wel wordt de groei in 2019 minder onstuimig, door de verwachte lagere economische groei.

Verdienmodellen veranderen

Omdat logistieke dienstverleners zo divers zijn, zijn veel maatschappelijke thema's relevant voor deze ondernemers. Expediteurs gaan de gevolgen van de brexit merken. Zeker degenen die de douaneformaliteiten van transportbedrijven uit handen nemen. Zij kunnen profiteren van de brexit, want dit gaat meer werk opleveren. Zij zijn namelijk de experts op dit gebied. Dit wordt wel pas vanaf 1 januari 2021 relevant voor expediteurs.

In logistiek vastgoed wordt steeds meer gebruik gemaakt van technologie en de panden worden ook steeds duurzamer. Opslagbedrijven moeten hier op inspelen. Duurzaam vastgoed wordt de norm, het wordt steeds moeilijker om oude panden te verhuren.

Klanten verlangen dat hun internet-orders snel en foutloos worden afgehandeld; ook op [piekmomenten](#) zoals rond Sinterklaas en Kerst. Hiervoor is nieuwe technologie in distributiecentra nodig. Door nieuwe feestdagen zoals Black Friday en Singles Day zien we gedurende het jaar ook meer

piekmomenten. De eerder genoemde nieuwe distributiecentra van Plus, Bol.com en Picnic zijn niet voor niets in hoge mate geautomatiseerd.

ABN AMRO Sector Advisory

Contactpersoon voor deze publicatie:

Madeline Buijs, Sectoreconoom Transport & Logistiek

Tel. 06 – 10 97 17 86

madeline.buijs@nl.abnamro.com

ABN AMRO Sector Advisory

	Sander van Wijk	Hoofd Sector Advisory	sander.van.wijk@nl.abnamro.com				
	Franka Rolvink-Couzy	Hoofd Sector Research	franka.rolvink@nl.abnamro.com				
	Rishma Hoeba	Secretaresse	rishma.hoeba@nl.abnamro.com				
Agrarisch	Pierre Berntsen	Sector Banker	pj.berntsen@nl.abnamro.com	Industrie	David Kemps	Sector Banker	david.kemps@nl.abnamro.com
	Jan de Ruyter	Sector Banker	jan.de.ruyter@nl.abnamro.com		Casper Burgering	Sector Econoom	casper.burgering@nl.abnamro.com
	Nadia Menkveld	Sector Econoom	nadia.menkveld@nl.abnamro.com		Alexander Goense	Sector Analist	alexander.goense@nl.abnamro.com
	Martijn Leguit	Sector Analist	martijn.leguit@nl.abnamro.com				
Food	Rob Morren	Sector Banker	rob.morren@nl.abnamro.com	Bouw	Petran van Heel	Sector Banker	petran.van.heel@nl.abnamro.com
	Nadia Menkveld	Sector Econoom	nadia.menkveld@nl.abnamro.com		Madeline Buijs	Sector Econoom	madeline.buijs@nl.abnamro.com
	Martijn Leguit	Sector Analist	martijn.leguit@nl.abnamro.com		Bram van Amerongen	Sector Analist	bram.van.amerongen@nl.abnamro.com
TMT	Steven Peters	Sector Banker	steven.peters@nl.abnamro.com	Transport & Logistiek	Bart Banning	Sector Banker	bart.banning@nl.abnamro.com
	Kasper Buiting	Sector Econoom	kasper.buiting@nl.abnamro.com		Madeline Buijs	Sector Econoom	madeline.buijs@nl.abnamro.com
	Justine Vijver	Sector Analist	justine.vijver@nl.abnamro.com		Bram van Amerongen	Sector Analist	bram.van.amerongen@nl.abnamro.com
Zakelijke diensten	Han Mesters	Sector Banker	han.mesters@nl.abnamro.com	Healthcare	Anja van Balen	Sector Banker	anja.van.balen@nl.abnamro.com
	Kasper Buiting	Sector Econoom	kasper.buiting@nl.abnamro.com		Selma van der Graaf	Sector Analist	selma.van.der.graaf@nl.abnamro.com
	Justine Vijver	Sector Analist	justine.vijver@nl.abnamro.com				
Retail	Henk Hofstede	Sector Banker	henk.hofstede@nl.abnamro.com	Onderwijs	Eric Zwaard	Sector Banker	eric.zwaard@nl.abnamro.com
	Sonny Duijn	Sector Econoom	sonny.duijn@nl.abnamro.com		Selma van der Graaf	Sector Analist	selma.van.der.graaf@nl.abnamro.com
	Vacature	Sector Analist	Vacature				
Leisure	Stef Driessen	Sector Banker	stef.driessen@nl.abnamro.com	Grondstoffen:			
	Sonny Duijn	Sector Econoom	sonny.duijn@nl.abnamro.com	- Industriële Metalen	Casper Burgering	Sector Econoom	casper.burgering@nl.abnamro.com
	Vacature	Sector Analist	Vacature	- Agricommodities	Nadia Menkveld	Sector Econoom	nadia.menkveld@nl.abnamro.com

Disclaimer

De in deze publicatie neergelegde opvattingen zijn gebaseerd op door ABN AMRO betrouwbaar geachte gegevens en informatie, die op zorgvuldige wijze in onze analyses en prognoses zijn verwerkt. Noch ABN AMRO, noch functionarissen van de bank kunnen aansprakelijk worden gesteld voor in deze publicatie eventueel aanwezige onjuistheden. De weergegeven opvattingen en prognoses houden niet meer in dan onze eigen visie en kunnen zonder nadere aankondiging worden gewijzigd.

Teksten zijn afgesloten op 9 april 2018

© ABN AMRO, april 2018

Deze publicatie is alleen bedoeld voor eigen gebruik. Het gebruik van tekstdelen en/of cijfers is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Verveelvoudiging en/of openbaarmaking van deze publicatie is niet toegestaan, behalve indien hiervoor schriftelijk toestemming is gekregen van ABN AMRO.