

Brancherapport

Transport & Logistiek

Markt, trends, ontwikkelingen en risico's

delta lloyd



Voorwoord

Beste relatie,

Een kredietcrisis of niet; veel MKB-ondernemers hebben ook in 2010 veel vertrouwen in het eigen bedrijf. Hun orderportefeuille groeit weer en de bedrijven hebben de afgelopen jaren duidelijk geïnvesteerd in de eigen winstgevendheid. Daarnaast neemt het MKB steeds meer verzekeringen af en is het een zeer adviesgevoelige markt.

Kortom, een bijzonder aantrekkelijke markt, die we samen met u willen benaderen. Maar het MKB bestaat uit tal van verschillende branches, met elk zijn eigen dynamiek en behoeften. Het is niet eenvoudig om daar snel zicht op te krijgen. Daarom hebben we onze uitgebreide kennis van het MKB overzichtelijk voor u gepresenteerd in een aantal brancherapporten.

Wie een klant bezoekt, wil immers goed voorbereid op pad. Met de brancherapporten heeft u direct overzicht in het reilen en zeilen van een branche. Wat zijn de omzetten? Hoeveel mensen zijn er werkzaam? Hoe conjunctuurgevoelig is de markt? We schetsen ook de trends en ontwikkelingen voor u. En uiteraard hebben wij op basis van dit alles een analyse gemaakt voor de risico's van een bedrijfstuk. Met deze kennis komt u bij ieder adviesgesprek goed beslagen ten ijs.

Nu hebt u het brancherapport in uw handen voor transport & logistiek. Onze analyse heeft aangetoond dat dáár een grote behoefte is aan verzekeringen. Op www.ddd.nl/transport kunt u dit rapport digitaal vinden. Maak daar gebruik van.

Van harte hoop ik dat dit brancherapport u zal helpen bij menig succesvol adviesgesprek.

Harry van der Zwan
Directeur Marketing & Verkoop
Maart 2010

De markt

Figuur 1. Aantal bedrijven in transport & logistiek verdeeld over subbranches en werknemersklassen (2009)

Subbranches	1 werkz	2-5 werkz	5-10 werkz	10-20	20-50	50-100	>100	Totaal
	pers	pers	pers	werkz	werkz	werkz	werkz	
Goederenwegvervoer (geen verhuis-)	3.070	2.380	1.015	880	755	285	200	8.585
Tussenpersonen in vrachtovervoer	940	575	295	230	190	60	60	2.350
Dienstverlening voor landvervoer	355	175	40	15	10	5	5	605
Distributiecentra, overige opslag	155	110	50	50	35	20	15	435
Laad-, losbedrijven, geen zeevaart	90	65	30	35	20	5	5	250
Opslag in koelhuizen	55	45	25	15	20	10	0	170
Opslag in tanks	5	5	10	5	5	5	5	40
Personenvervoer over de weg en per spoor	2.235	1.235	355	250	225	85	50	4.435
Binnenvaart (passagiersvaart)	315	245	50	30	15	5	0	660
Verhuisvervoer	125	85	60	55	50	5	5	385
Personenvervoer door de lucht	150	65	20	5	10	0	5	255
Zee- en kustvaart (passagiersvaart)	75	45	5	5	5	0	5	140
Binnenvaart (vracht- en sleepvaart)	730	1.945	275	50	20	5	5	3.030
Zee- en kustvaart (vrachtovervoer)	120	340	75	30	15	5	15	600
Dienstverlening voor de scheepvaart	240	60	10	5	5	5	5	330
Laad- en losbedrijven (zeevaart)	30	15	15	20	25	10	15	130
Transport via pijpleidingen	0	5	0	0	0	0	0	5
Dienstverlening voor de luchtvaart	35	10	10	0	5	5	5	70
Wegings- en metingsbedrijven	50	25	10	5	5	0	0	95
Totaal	8.775	7.430	2.350	1.685	1.415	515	400	22.570

Bron: CBS, februari 2010

De branche 'transport & logistiek' bestaat uit ondernemingen die goederen via weg, rails, water of lucht vervoeren, laad-, los- en overslagbedrijven en expediteurs. Voorbeelden daarvan zijn:

- 'Eigen vervoerders' ofwel bedrijven met slechts één vergunning om te vervoeren.
- Kleinere ondernemingen die zich, net als eigen vervoerders, vaak vrijwel uitsluitend bezighouden met de fysieke transportactiviteiten.
- Grotere ondernemingen die naast fysiek transport vaak ook aan logistieke dienstverlening doen. Dat wil zeggen, adviseren over of ondersteunen bij de toepassing van nieuwe logistieke concepten.

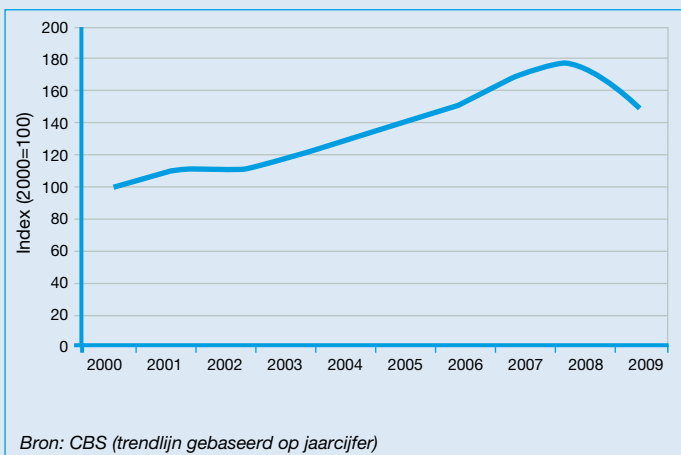
zien naar type activiteiten en naar omvang van het aantal werknemers.

- Het belang van de branche is gerelateerd aan de positie van Nederland in Europa als belangrijke exporteur van goederen.
- De branche is meer dan gemiddeld gevoelig voor de stand van de economie; de omzetten zijn in 2009 zeer sterk gedaald wat geleid heeft tot slechte bedrijfsresultaten en verliezen bij ongeveer één op de drie transportbedrijven. Ook voor 2010 wordt een moeilijk jaar verwacht
- De terugval heeft niet alleen plaatsgevonden bij het wegvervoer maar zeer zeker ook bij vervoer door de lucht, via het spoor en over het water. Bij sommige bedrijven was de terugval in 2009 zelfs 50%

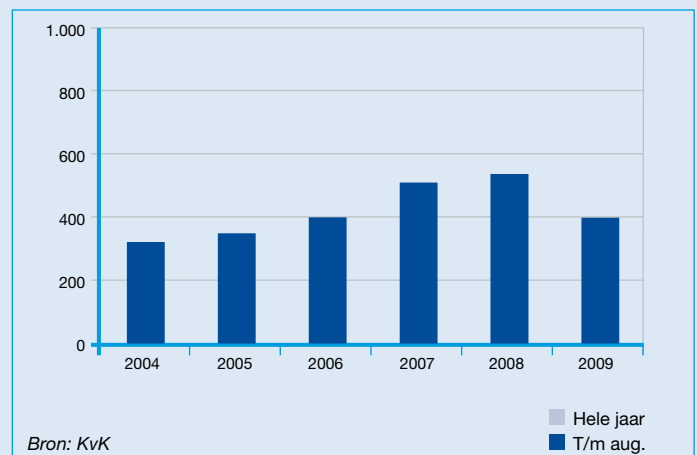
Figuur 1 laat de verdeling van transport & logistieke bedrijven

Feiten en cijfers

Figuur 2. Index omzetontwikkeling transport- en logistiekbedrijven



Figuur 3. Transport & logistiek: starters (2004-2009)



- De grootste daling in het luchtvrachtvervoer vond eerst plaats bij vracht naar de Verenigde Staten; het vervoer van luchtvracht naar China heeft pas in tweede instantie last gekregen van de recessie, maar trekt op dit moment weer wat aan.
- Een recessie betekent voor sterke bedrijven in de branche dat zich nieuwe kansen voordoen. Concurrenten vallen om, nieuwe klanten komen beschikbaar, inkooprijzen dalen enzovoorts.
- Als gevolg van de teruglopende omzetten zijn ook de nieuwverkopen van vrachtauto's gedaald.
- Binnen de branche worden vervoer over het water en door de lucht sterker getroffen dan transport over de weg.
- Er bestaat voor het wegtransport concurrentie met transport via het spoornet en het waternet. Voor wegtransport geldt het voordeel dat het wegennet het meest fijnmazig is.
- De branche staat vaak in het middelpunt van de belangstelling. Ondermeer in verband met filevorming, verkeersveiligheid, brandstofprijzen, aandacht voor de uitstoot van schadelijke gassen, veranderende regelgeving, vignetten en tolheffing, enzovoorts.
- De opening van de Europese markt voor rijders uit Oost-Europa heeft geleid tot grote activiteit van rijders uit die regio, ten koste van rijders uit West-Europese landen.
- Oost-Europese transportbedrijven hebben lagere loonkosten als voordeel, maar lopen achter met het toepassen van innovaties en slimme logistieke concepten.
- De eisen die aan chauffeurs worden gesteld zijn hoog en de opleidingen die chauffeurs moeten doorlopen zijn veeleisend.
- Het grootste deel van de wegtransportondernemingen in

- Nederland is te vinden in de centraal gelegen provincies Gelderland, Utrecht en Zuid-Holland (op de as Randstad – Duitsland).
- Transportondernemingen die zich bezig houden met transport over het water zijn vooral te vinden rondom de grote havens en vaarwegen. Luchttransportondernemingen zijn het meest te vinden rondom de vliegvelden.
- De kosten van bedrijven in de branche zijn de laatste jaren flink toegenomen, ondermeer door stijgende personeelskosten en kosten voor brandstof.
- Duurzaamheid krijgt meer aandacht, voornamelijk uit het oogpunt van brandstofbesparing.

Figuur 2 laat de omzetontwikkeling zien in transport en logistiek in de periode 2000-2009.

- De branche transport & logistiek bestaat uit bijna 22.600 bedrijven.
- Daarvan zijn circa 8.800 bedrijven zogenaamde zelfstandigen zonder personeel (zzp'ers).
- De bedrijven met 1 tot 10 werknemers vormen met bijna 9.800 bedrijven een grote groep.
- Ruim 4.000 bedrijven in transport & logistiek hebben 10 of meer werknemers in dienst. Deze grotere bedrijven leveren de grootste bijdrage aan werkgelegenheid in de branche.
- De meeste bedrijven in de branche houden zich bezig met goederenwegvervoer.
- In 2009 telde de branche ruim 400 starters.
- De gerealiseerde omzet in 2009 bedroeg circa € 65 miljard.

Het Nederlandse vrachtautopark wordt regelmatig 'ververst' met nieuwe auto's. Door de jaren heen is het aantal nieuwverkopen nauw gecorreleerd met de stand van de economie.

In 1999 en 2000 werden er per maand gemiddeld zo'n 700 nieuwe vrachtauto's verkocht (ruim 8.000 per jaar) maar in de jaren daarna daalde dit flink tot het niveau van zo'n 450 per maand in 2004 om daarna weer te stijgen tot circa 600 per maand in 2008. Op dit moment vindt er een sterke daling plaats als gevolg van de recente ontwikkelingen in de markt. Het is de verwachting dat die trend zich in ieder geval in de eerste helft van 2010 voortzet.

Het aantal nieuwverkochte bestelauto's ligt tussen de 5.000 en 8.000 per maand en is eveneens erg afhankelijk van de economie. Echter, in economisch minder goede tijden dalen de bestelautoverkopen in het algemeen minder snel dan de vrachtautoverkopen. Het lijkt er op dat in deze tijden gekozen wordt voor uitstel van de aanschaf van dure vrachtauto's en dat in sommige gevallen gekozen wordt voor de aanschaf van een (minder dure) bestelauto.

Verdiepingscijfers kostenstructuur

In de kostenstructuur van transportbedrijven nemen personeelskosten met circa 50% het grootste deel voor hun rekening, brandstofkosten ongeveer 15% (bij internationaal transport zelfs 20%), rente en afschrijvingen circa 12%, belasting en verzekeringen ongeveer 5% en reparatie en onderhoud ook 5%. Tenslotte betreft ongeveer 12% van de kosten, indirecte uitgaven in de transportonderneming.

Met stijgende kosten, toenemende concurrentie en lage marges wordt het steeds belangrijker dat zoveel mogelijk van de kilometers die een vrachtauto aflegt, worden afgelegd met een volle lading. Leeg rijden leidt tot verliezen. Dit is een belangrijk stimulerend gegeven voor verdere schaalvergroting. Alleen grote ondernemingen hebben goede mogelijkheden om de inzet van vrachtauto's te optimaliseren, zodat veel lege kilometers voorkomen worden. Op dit moment is er al sprake van aanzienlijke concentratie, waarbij een klein aantal ondernemingen (circa 5%) goed is voor een groot deel van het transport (meer dan 50%). Naar verwachting zet deze trend door.

Verdiepingscijfers over de markt

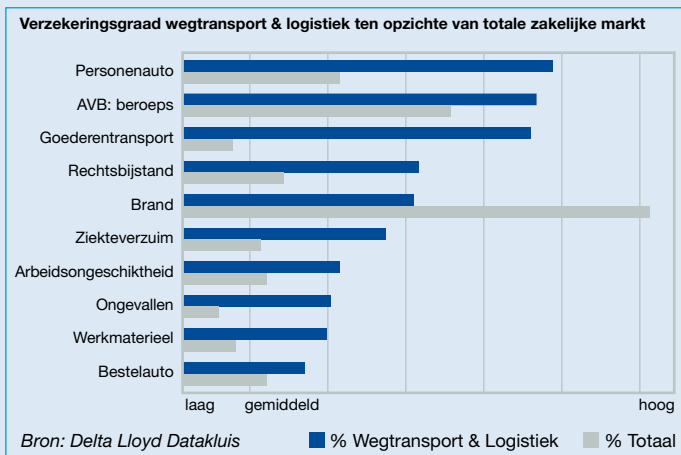
In de wegtransportbranche gaat het bij binnenlands transport in bijna de helft van de gevallen (49%) om vervoer van 'overige goederen en halffabricaten' (stukgoed, kleding, schoeisel, apparaten, machines en auto's). Ruwe mineralen en bouwmaterialen nemen 19% voor hun rekening terwijl voedingsproducten en veevoeder goed zijn voor 11%. Chemische producten betreffen 5% van het binnenlandse goederenvervoer over de weg. Bij internationaal transport gaat het eveneens in bijna de helft van de gevallen (48%) om 'overige goederen en halffabricaten', 13% betreft chemische producten, voedingsproducten en veevoeder zijn goed voor 11% en 7% betreft ruwe mineralen en bouwmaterialen.

Vervoer over water beslaat de binnenvaart (circa 75% van de omzet) en de zeevaart (circa 25% van de omzet). Tank- en vrachtvaart zijn de belangrijkste activiteiten. Bij zeevaart is dit goed voor 90% van de omzet, bij de binnenvaart ongeveer 70%. Van de landen in de EU vervoert Nederland de meeste goederen via binnenwateren. Nederland heeft na Finland en Duitsland het meest uitgebreide vaarwegennet. Het aandeel van binnenvaart is in Nederland echter ruim twee keer zo groot als in Duitsland. Binnen de binnenvaart zijn zeer veel kleine bedrijven actief, zeker in vergelijking met de zeevaart.

Binnen het vervoer door de lucht is maar een beperkt aantal bedrijven actief, maar het economische belang van de activiteiten is groot. De meeste van de bedrijven zijn nabij Schiphol in de provincie Noord-Holland gevestigd. De subbranche is zeer conjunctuurgevoelig en merkte al in 2008 in de eigen omzetten dat de wereldeconomie terugliep. De luchttransportbranche kent relatief hoge loonkosten door relatief veel hoogopgeleid personeel.

Trends, ontwikkelingen en risico's

Figuur 4. Penetratie top 10 verzekeringen wegtransport & logistiek



- De meest gesloten verzekeringen binnen transport & logistiek zijn personenauto, beroepsaansprakelijkheid en goedertransport. In figuur 4 is weergegeven welk type verzekeringen vaker dan gemiddeld wordt afgesloten voor het MKB.
- Verzekeringen op het gebied van aanhanger, goedertransport, transport casco, ongevallen, lijfrente, WEGAM en milieuaansprakelijkheid worden vaker gesloten dan gemiddeld.
- In het algemeen zijn bedrijven in deze branche meer verzekerd dan in andere branches.
- Belangrijke trends en ontwikkelingen bieden aanknopingspunten voor een goed advies met betrekking tot verzekeringsproducten. Die trends en ontwikkelingen en hun uitwerking op bedrijfsrisico's zijn hierna in een aantal thema's bijeengebracht.

Markt en regelgeving

Trends & ontwikkelingen

- Nederland neemt de vierde plaats in op de Logistics Performance Index (LPI) van de Wereldbank, waarmee de efficiëntie van logistiek in 155 landen wordt gemeten. Nederland heeft de hoogste score op 'tijdig afleveren van goederen', maar een relatief lage score op 'organiseren van aantrekkelijk geprijsde transporten van ladingen'.
- De financiële weerbaarheid van de branche ligt (samen met autobedrijven) op dit moment op het laagst van alle sectoren in Nederland als gevolg van de lage rentabiliteit en solvabiliteit. Kostenbesparingen en betere marktomstandigheden moeten in 2010 tot verbetering leiden.
- De overslag van goederen in de Rotterdamse haven is in 2009 met 8,5% gedaald maar trekt op dit moment iedere maand weer een stukje aan. De teruggang is minder groot geweest dan in andere West-Europese havens zodat de concurrentiepositie van Rotterdam relatief versterkt is.
- De crisis heeft ook grote gevolgen voor de markt van logistiek vastgoed. Het aantal faillissementen is in 2009 sterk toegenomen en de focus ligt op dit moment op kostenbeheersing.
- Het vrachtverkeer op het Nederlandse spoor nam eind 2008 sterk af en heeft zich in 2009 nog niet verbeterd.
- De tarieven voor het wegtransport liggen begin 2010 weer op het niveau van begin 2009 en ruim hoger dan op het dieptepunt van de crisis medio 2009. Tegelijkertijd ziet een grote meerderheid van de ondernemingen de positie van Nederland verzwakken.
- Het vervoer over water heeft ook sterk te leiden onder de crisis. Het aanbod van lading is sterk gedaald en de prijzen die gerealiseerd kunnen worden zijn dramatisch lager dan voor de crisis. Sommige ervaren ondernemers hebben er voor gekozen om voorlopig maar helemaal niet meer te varen en het voorbijgaan van de crisis af te wachten. Met name de jongere ondernemers komen in de problemen als gevolg van te optimistische calculaties en te hoge hypotheek. Banken als Rabobank en Fortis reserveren grote bedragen op basis van de verwachting dat er veel faillissementen zullen worden uitgesproken in 2010.
- Een bijkomend probleem binnen het vervoer over water is dat er nog altijd capaciteitsuitbreiding plaatsvindt. De branche was enkele jaren terug zo optimistisch over de toekomst dat vele nieuwe schepen zijn besteld, maar de verwachting is dat een deel hiervan direct na oplevering aan de ketting gaat en voorlopig niet zal uitvaren.
- Goederenvervoer door de lucht lag in 2009 circa 20% lager dan in 2008. In de eerste kwartalen bedroeg de krimp bijna een kwart, maar daarna was de daling ten opzichte van een jaar eerder minder groot.
- De verschuiving van transport over de weg naar transport over water en spoor, hetgeen voordelen biedt in het licht van het milieu, de veiligheid, de 48-urige werkweek en de kosten, is op dit moment grotendeels tot stilstand gekomen; toch is de verwachting dat deze trend na de crisis weer terug zal keren.
- Veiligheid wordt een steeds belangrijker thema in de branche. Maatregelen betreffen het veiliger maken van het rijden op de weg, maar ook het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- De branche heeft regelmatig te maken met criminaliteit zoals diefstal van lading en bedreiging van chauffeurs.

Als tegenreactie is een convenant tot stand gekomen dat de aanpak van die criminaliteit als doel heeft.

- De kosten van brandstofprijzen zijn in de afgelopen jaren erg hoog geweest. Daardoor hebben met name eigen rijders het zwaar gehad en zijn er landelijke acties gevoerd om belastingen omlaag te krijgen. Recentelijk zijn de brandstofprijzen weer gedaald naar min of meer normale niveaus.
- De nieuwe rij- en rusttijdenwet zorgt ervoor, dat het niet meer mogelijk is op dezelfde dag zowel te laden als te lossen. Volgens de nieuwe regelgeving moet de chauffeur na het lossen elf uur rusten en kan daardoor niet meer op dezelfde dag laden.
- Het aantal voertuigverliesuren in files is sinds mei 2000 met bijna 50% gestegen.

Risico's

- Hoewel veel bedrijven beweren dat het onderwerp supply chain risico's hoog op de agenda staat, blijkt uit onderzoek dat de potentiële impact van deze risico's op grote schaal onderschat worden.
- Toenemende wet- en regelgeving kan invloed hebben op de vervoerdersaansprakelijkheid verzekering. Ook kunnen aan de transport casco en chauffeursgerelateerde verzekeringen zoals ongevallen en WEGAM zwaardere eisen worden gesteld.
- Diefstal van lading is een reëel risico waartegen echter het nodige ondernomen kan worden. De vervoerdersaansprakelijkheid dekt een deel. Doordat de vervoerder over het algemeen beperkt aansprakelijk is dient de ladingbelanghebbende de goederen zelf volledig te verzekeren.
- Preventiemaatregelen zoals bijvoorbeeld een dodehoekspiegel kunnen het risico op verkeersongelukken verlagen. Ook aanvullende diensten voor chauffeurs, zoals rijlessen, kunnen daarbij helpen.
- Transportverzekeringen met goede dekkingen voor gevaarlijke stoffen zijn belangrijk.

Technologie & innovatie

Belangrijke verzekeringsbehoeften

- Verzekeringen voor aanhanger, goederentransport, transport casco, ongevallen, lijfrente, WEGAM en milieuaansprakelijkheid zijn belangrijke aanknopingspunten.
- Personenauto, ziekteverzuim en werkmaterieel verzekeringen worden ook vaker dan gemiddeld gesloten.

Belangrijke organisaties

- Transport en Logistiek Nederland (TLN)
- Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV)
- EVO

Trends & ontwikkelingen

- Innovatie in de transport & logistiekbranche is geen gemakkelijke opgave, maar wel een thema dat juist in economisch moeilijke tijden helpt om onderscheidend te zijn van concurrenten. Zaken die zich lenen voor innovatie zijn ondermeer: bundeling van informatie, afstemming van verschillen in definities, standaarden in wet- en regelgeving in kaart brengen met het oog op heldere compliance, informatie en uitwisseling van ervaring over ICT-toepassingen, branchebreed maatschappelijk verantwoord ondernemen, instrumenten om het HRM-beleid te verbeteren.
- Het beeld dat vrachtautochauffeurs steeds vaker frauderen met de digitale tachograaf wordt niet onderschreven door brancheorganisaties KNV, EVO en TLN. Er wordt gewezen op het feit dat de digitale tachograaf veel nauwkeurigere registreert dan zijn analoge voorganger, en daardoor kleine overtredingen zichtbaar maakt.
- Nederlandse exporteurs zijn sinds juli 2009 verplicht om de uitvoer van goederen naar landen buiten Europa elektronisch aan te geven bij de douane via het Export Control System (ECS). De Europese Unie wil met dit systeem de buitengrenzen beter bewaken en de interne markt versterken.
- Nederlandse binnenvaartschippers hebben de modernste en milieuvriendelijkste vloot ter wereld. Daar is in de afgelopen jaren fors in geïnvesteerd. Echter, deze inspanningen worden onder de huidige marktomstandigheden zwaar afgestraft

Risico's

- De afhankelijkheid van ICT leidt bij bedrijven tot meer uitgaven voor risicobeheer bij uitval van ICT-systemen.
- Innovaties en technologische veranderingen kunnen ervoor zorgen dat de dekking van huidige verzekeringen tekortschiet. Het gaat dan bijvoorbeeld om de transportcasco en aanhanger verzekeringen. Analyse moet uitwijzen welke dekkingen nog van toepassing zijn en welke niet, en welke nieuwe risico's er zijn ontstaan die (nog) niet zijn afgedekt. Dit leidt tot meer uitgebreide of zelfs nieuwe (aanvullende) verzekeringsbehoeften.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid is een speerpunt van veel overheden en één van de prioriteiten van het vervoersbeleid van de Europese Unie. Hoewel vele partijen (overheid, bedrijfsleven en publiek) daarbij betrokken zijn, ligt een centrale rol bij werknemers in de branche.

In de EU komen jaarlijks ongeveer 800 vrachtautochauffeurs om het leven in het verkeer. Het beroep van vrachtautochauffeur is dus gevaarlijk en de kosten van ongelukken zijn aanzienlijk. Het Europese Agentschap voor Veiligheid en Gezondheid op het Werk heeft om die reden enkele checklists opgesteld die werkgevers in de branche kunnen gebruiken om de praktijken in hun onderneming te toetsen op de veiligheid. De Nederlandse overheid wil chauffeurs in de toekomst verplichten om een jaarlijkse rijvaardigheidstest te doen.

Op het water gebeuren veel minder ongelukken dan op de weg; het gemiddeld aantal slachtoffers in Nederland bedraagt zo'n 20 gewonden per jaar en 1,5 dode. De binnenvaart heeft al veel maatregelen doorgevoerd, voert risico-inventarisaties uit en neemt maatregelen ten aanzien van de bouw en uitrusting van schepen. Daarnaast krijgt het onderdeel veiligheid veel aandacht in opleidingen binnen de branche.

Speciale aandacht is er voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Veel transporten over weg en spoor gaan dwars door dichtbevolkte gebieden. Het is dus belangrijk om de risico's daarvan te beperken en maatregelen te nemen om sommige vervoersstromen over te hevelen naar een veiligere modaliteit. Vaak wordt in dat geval gekozen voor de binnenvaart, maar ook met vervoer over het spoor zijn soms goede oplossingen mogelijk.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft speciaal aandacht voor de binnenvaartbranche. De belangrijkste risicofactoren blijken het onderhoud van schepen, communicatie aan boord en tussen het schip en de wal, stabiliteit en stuwage, aanvaringen en de aanwezige vervoersdocumentatie. De inspectie stelt op basis hiervan jaarlijks een veiligheidsbalans op en een trendanalyse over veiligheid in de binnenvaart.

Personeel

Trends & ontwikkelingen

- Personeel is in deze branche een belangrijke motor voor de onderneming.
- Het tekort aan geschikt personeel is de afgelopen jaren groot geweest en de invoering van de 55-urige werkweek heeft dat probleem nog versterkt. Op dit moment is er een duidelijke afkoeling van de arbeidsmarkt en het zal de komende jaren voor transportondernemingen eenvoudiger zijn om personeel te vinden en te binden.
- Bij vervoer over water, spoor en door de lucht is relatief minder personeel betrokken. Het vinden en binden van gekwalificeerd personeel blijft daar nog steeds een belangrijk aandachtspunt.
- Er is een aanzienlijk aantal zzp'ers (in het wegtransport zijn dit de 'eigen rijders') actief.
- Opleidingen voor personeel in de transportbranche zijn kostbaar maar belangrijk voor personeel en bedrijven.
- De branche maakt sinds 2009 gebruik van het Waarschuwingsregister Logistieke Sector. In het register worden de namen opgenomen van ex-personeelsleden, uitzendkrachten en personeel van onderaannemers die zich schuldig hebben gemaakt aan criminele activiteiten. Op die manier wil de branche zich wapenen tegen de gevolgen van interne criminaliteit.
- Nederlandse vrachtautochauffeurs mogen vanaf eind maart gemiddeld niet meer dan 48 uur per week werken.
- Werknemers in de branche schrijven 40% van het verzuim (deels) toe aan hun werk. Fysieke belasting en vooral werkstress hebben daarin een vergelijkbaar aandeel. Het valt ook op dat werknemers een toename zien in geweld en agressie.

Risico's

- Het toenemende aantal eisen dat aan vrachtwagenchauffeurs, treinmachinisten en binnenvaartschippers wordt gesteld, leidt tot toename van ziekteverzuim en in ernstige gevallen zelfs tot arbeidsongeschiktheid. Preventie, reïntegratie en goede ziekteverzuim- en WIA-verzekeringen zijn belangrijk in de branche.
- Een vrachtwagenchauffeur, treinmachinist of binnenvaartschipper loopt onderweg de nodige risico's, zoals tillen van zware lasten, vaak meer dan 20 kilo, inademen van eigen uitlaatgassen bij het in- en uitladen en soms ook dampen van de lading. Het verkeer wordt steeds drukker en vraagt meer van bestuurders. Daarnaast staat er vaak druk op de planning wat kan leiden tot stress. Met een verplichte Risico Inventarisatie & Evaluatie en een plan van aanpak kunnen deze risico's worden teruggedrongen.
- Er is een algemeen verbindend verklaarde CAO voor het beroepsgoederenvervoer. Hierdoor is de werkgever verplicht een ongevallenverzekering voor de werknemers te sluiten.
- Een specifiek aanbod voor zzp'ers ('eigen rijders') – een grote groep binnen deze branche – kan toegevoegde waarde bieden.

Ziekteverzuim onder personeel

Het geven van persoonlijke aandacht aan personeel is een goed instrument om het ziekteverzuim onder personeel te beheersen. Het gemiddelde ziekteverzuim in de transportbranche is ongeveer 5.5% maar veel persoonlijk aandacht aan werknemers die zich ziek melden kan het verzuim terugdringen tot percentages die daar behoorlijk onder liggen. Daar kunnen bedrijven zich mee onderscheiden.

Transport & logistiek

Duurzaamheid

Trends & ontwikkelingen

- Het implementeren van duurzame oplossingen in de transportbranche kan voordelen opleveren, in kosten, imago, compliance met wet- en regelgeving, enzovoorts. Opdrachtgevers kiezen in toenemende mate voor duurzame transporteurs.
- Nieuwe regelgeving, bijvoorbeeld op het gebied van elektriciteitsverbruik, CO₂-uitstoot en andere milieueffecten vereisen hoge investeringen en aanpassingen.
- Het Ministerie van VROM heeft alle vijf subsidieregelingen voor roetfilters en schone motoren van het programma 'Verkeersmaatregelen Luchtkwaliteit' verlengd tot en met 31 december 2010. In 2009 hebben al 13.000 voertuig- of werktuigeigenaren voor ruim 26 miljoen euro subsidie ontvangen voor de aanschaf van een roetfilter of een vrachtwagen met een schonere motor.
- De helft van de Nederlandse transportbedrijven voert actief beleid om hun transportvloot milieuvriendelijker en energie-efficiënter te maken. Circa 20% van de bedrijven rapporteert milieuresultaten of meet de 'CO₂-footprint'.
- Duurzaam aanbesteden is een andere belangrijke trend. De Rijksoverheid heeft zich tot doelgesteld om 100% duurzaam aan te besteden in 2011. De gemeenten streven naar 50%.
- Vervoer over water is veel duurzamer dan vervoer over weg, spoor of door de lucht. De voorsprong die de binnenvaartbranche heeft zal ook in de toekomst behouden blijven. Om die reden wordt er gepleit voor een verdere

'shift' van de andere modaliteiten richting het transport over water. Vergelijken met vervoer over de weg, is de binnenvaart circa de helft aan emissies. De maatschappelijke kosten zijn eveneens het laagst bij vervoer over water.

Risico's

- Een goede dekking voor het vervoeren van gevaarlijke stoffen en een goede milieu aansprakelijkheidverzekering vormen de eerste stap om beter aan duurzaamheidcriteria te voldoen.

Delta Lloyd Verzekeringen
Postbus 1000
1000 BA Amsterdam
www.deltalloyd.nl

