

EUROPESE BINNENVAART

Marktobservatie 2013



Centrale Commissie voor de Rijnvaart



Europese Commissie



Panteia



MARKTOBSERVATIE

N° 17

De binnenvaartmarkt in 2012

Aansprakelijkheidsbeperking

Het gebruik van kennis, informatie of gegevens die in deze publicatie vermeld staan, geschiedt op eigen risico van de gebruiker. Noch de Europese Gemeenschap, noch de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en haar secretariaat kunnen op enigerlei wijze aansprakelijk worden gesteld voor het gebruik van kennis, informatie of gegevens die in deze publicatie vermeld staan. De hierin genoemde feiten en meningen zijn niet noodzakelijkerwijs het standpunt van de Europese Commissie, haar diensten, van PANTEIA of van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Deze publicatie leidt niet tot officiële verplichtingen voor de genoemde Commissies.

September 2013

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord

De binnenvaartmarkt in 2012

1. Algemene economische situatie en transportvraag
 - 1.1 Macro-economische randvoorwaarden
 - 1.2 Totale vervoersvolumes over de Europese binnenwateren
 - 1.3 Modal-split-positie van de binnenvaart

2. Vervoer onderverdeeld naar goederensegmenten
 - 2.1 Rijn
 - 2.2 Noord-Zuid-corridor
 - 2.3 Donaugebied

3. Evolutie van de overslag in de havens
 - 3.1 Zeehavens
 - 3.2 Binnenhavens

4. Evolutie van het laadruimte-aanbod

4.1 Drogeladingvaart

4.2 Tankvaart

4.3 Passagiersvaart

5. Benutting van de vervoerscapaciteit in West-Europa

5.1 Vervoerscapaciteit in de drogeladingvaart

5.2 Vervoerscapaciteit in de tankvaart

6. Waterstanden

7. Vrachtprijzen, kosten en bedrijfsomstandigheden in 2012

7.1 Drogeladingvaart

7.2 Tankvaart

7.3 Vrachtprijzen op de Noord-Zuid-corridor

7.4 Evolutie van de kosten

7.5 Financiële situatie van de binnenvaart

8. Vooruitzichten op korte en middellange termijn

Thematisch verslag 1: De zee-rivier-vaart in Europa

Thematisch verslag 2: Arbeidsmarkt

Samenvatting en conclusie

Bijlagen

Glossarium

Bronvermelding

Contributies

Voorwoord

De aanhoudende uiterst zwakke economische situatie in Europa heeft ook een uitwerking op de binnenvaartsector. Het levert een geschakeerd beeld op. Op een krappe markt van grondstoffen en basismaterialen weet over het algemeen het vervoer over water zijn positie en marktaandeel te behouden. Zorgelijk is echter de situatie in de droge lading op internationale markten zoals de Rijnvaart, waar veel scheepseigenaren geconfronteerd worden met onvoldoende rendementen bij een zeer zwakke financiële situatie. Vooral onder de particuliere scheepseigenaren die in het recente verleden hebben geïnvesteerd in nieuwe en grote schepen staat de continuïteit van het bedrijf onder druk. Vanwege de overcapaciteit die door de nieuwbouwgolf en de daling van de vervoersvraag is ontstaan, heeft dit deel van de sector te maken met een aanhoudend sterke interne concurrentie en bijgevolg lage vrachtprijzen en negatieve rendementen. De sector lijkt daardoor te weinig financiële slagkracht te hebben om te kunnen investeren in essentiële zaken zoals vergroening van de vloot.

Hoewel de situatie in de tankvaart niet als bevredigend kan worden geschetst, lijkt ondanks het bestaan van overcapaciteit, de continuïteit van ondernemingen niet in het geding. De voltooiing van de sanering van de vloot in de vorm van de uitfasering van enkelwandige tankers neemt weliswaar nog enkele jaren in beslag, maar er zijn voldoende tekenen van enerzijds een stabiele, zelfs licht toenemende vraag en anderzijds voorzichtigheid bij het verder laten groeien van het aanbod. Veel zal echter afhangen van de samenloop van een mogelijk verdere toestroom van nieuwe, dubbelwandige schepen en de uitstroom van de enkelwandige schepen.

De algemene tendens van een zwakke conjunctuur en een moeilijke economische situatie weerspiegelt zich in alle geografische deelmarkten van de binnenvaart, enkele marginale verschillen in aanmerking genomen. Een belangrijke uitzondering is echter de sector van het personenvervoer, meer in het bijzonder de cruisevaart. Mede als gevolg van een sterke differentiatie van het aanbod (naar geografie, naar aard), lijkt deze sector over veel veerkracht te beschikken en blijft de vloot gestaag groeien. Deze activiteit wordt verder gekenmerkt door een zeer sterke Europese dimensie.

Ook deze editie van de marktobservatie van de Europese binnenvaart beoogt de conjuncturele en structurele tendensen te identificeren en hun uitwerking op de markt van het vervoer over water op Europees niveau weer te geven en te commentariëren. Zo is mede binnen de context van de crisissituatie uitvoerig aandacht besteed aan de capaciteitsbenutting, de vrachtontwikkeling en de ontwikkeling van de kosten. Naast een beschouwing van vraag en aanbod op de markt van het vervoer via de binnenvaart, wordt in dit bericht nader ingegaan op de problematiek van de arbeidsmarkt, komt het deelsegment van de rivier-zeevaart aan de orde en heeft de passagiersvaart een vaste plaats in de beschouwingen ingenomen.

De
binnenvaartmarkt
in 2012

Deel 1:

Algemene economische situatie en transportvraag

1.1 Macro-economische randvoorwaarden

De algemene economische randvoorwaarden zijn in 2012 voor de Europese binnenvaart verre van positief. Aangezien het reële BBP in 2012 en 2013 met meer dan 0,5% daalde, bevindt de eurozone zich al twee jaar in een recessie. De oorzaken moeten vooral gezocht worden bij de aanhoudende euroschuldencrisis, die het consumentenvertrouwen on-dermijnt, fiscale stimuli belemmert, en – niet op de laatste plaats – de investeringen door de ondernemingen remt. Daar komt nog een achteruitgang van de globale handel bij, omdat ook de belangrijke Aziatische handelspartners met lager uitvallende groeicijfers geconfronteerd worden.

Op Zwitserland na, behoren alle landen van het Rijngebied tot de eurozone. In al deze landen heerst een recessie. De meeste Donaulanden daarentegen behoren (nog) niet tot de eurozone. Hoewel ook zij te lijden hebben onder de eco-nomische en financiële crisis, zijn de groeiverwachtingen voor de komende twee jaar voor de Donaulanden toch iets optimistischer (zie tabellen).

In de verschillende landen van het Rijngebied liepen de tendensen uiteen, zij het niet veel. Duitsland slaagde er net als Zwitserland nog in om een kleine groei te realiseren, terwijl de economie in Frankrijk stagneerde en die in Nederland en België erop achteruitging¹.

¹ Bron: IMF (2013) World Economic Outlook April 2013. Hopes, Realities, Risks, alsook de update van juli 2013.

Tabel 1: Reële economische groei in het Rijngebied, inclusief vooruitzichten

Reëel BBP / Groeipercentage	Jaar							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Eurozone	3,0	0,4	-4,4	2,0	1,4	-0,6	-0,6	0,9
Duitsland	3,4	0,8	-5,1	4,0	3,1	0,9	0,6	1,5
Frankrijk	2,3	-0,1	-3,1	1,7	1,7	0,0	-0,1	0,9
Nederland	3,9	1,8	-3,7	1,6	1,0	-0,9	-0,5	1,1
België	2,9	1,0	-2,8	2,4	1,8	-0,2	0,2	1,2
Zwitserland	3,8	2,2	-1,9	3,0	1,9	1,0	1,3	1,8

Bron: Internationaal Monetair Fonds

Tabel 2: Reële economische groei in het Donaugebied, inclusief vooruitzichten

Reëel BBP / Groeipercentage	Jaar							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Midden- en Oost-Europa	5,4	3,1	-3,6	4,6	5,2	1,6	2,2	2,8
Oostenrijk	3,7	1,4	-3,8	2,1	2,7	0,8	0,8	1,6
Hongarije	0,1	0,7	-6,7	1,2	1,7	-1,7	0,0	1,2
Slowakije	10,5	5,8	3,7	1,4	3,2	2,0	1,4	2,7
Kroatië	5,1	2,1	0,1	0,7	0,0	-2,0	-0,2	1,5
Servië	5,4	3,8	-3,5	1,0	1,6	-1,8	2,0	2,0
Roemenië	6,3	7,3	-6,6	-1,1	2,2	0,3	1,6	2,0

Bron: Internationaal Monetair Fonds

De geobserveerde vertraging van de Europese economie, die onder meer blijkt uit de maandverslagen van de Europese Centrale Bank en de publicaties van het IMF, brengt ook een daling van de transportvraag in de vervoerssector met zich mee. Dat heeft rechtstreekse gevolgen voor de binnenvaart, die afhankelijk is van de globale handel, het container-verkeer en de industriële productie.

1.2 Totale vervoersvolumes over de Europese binnenwateren

1.2.1 Rijn

Onder de voor de binnenvaart relevante industrietakken heeft vooral de staalindustrie het door de economische crisis zwaar te verduren. De dalende vraag naar staal is slecht voor het vervoersvolume van ertsen, schroot, metaal en staal-producten, terwijl dit juist goederensegmenten zijn die voor de Rijnvaart erg belangrijk zijn.

In het licht van de hierboven geschetste macro-economische situatie is het begrijpelijk dat het totale vervoersvolume over de traditionele Rijn in 2012 niet meer dan 1% gestegen is ten opzichte van het voorafgaande jaar. De hoeveelheid goederen die tussen Rheinfelden en de Duits-Nederlandse grens vervoerd werd, steeg van 187 naar 188,7 mln. ton. Dat er alsnog een lichte stijging opgetekend werd en geen daling, is vooral te danken aan de sterke groei van het vervoer van chemische producten.

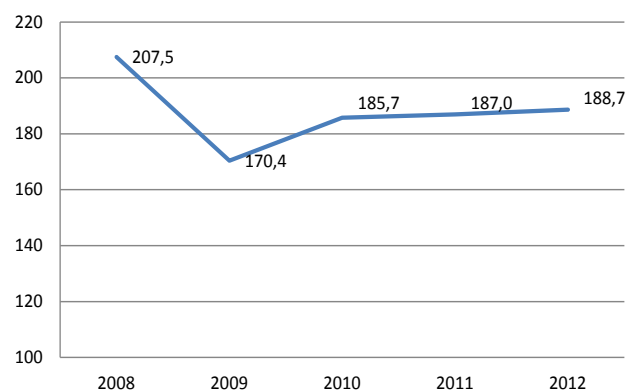
De afzonderlijke Rijnsegmenten lieten het volgende beeld zien¹:

▪ Beneden-Rijn:	174,4 Mio. t (+ 1 % gegenüber 2011)
▪ Midden-Rijn, [Mannheim tot Bingen]:	63,5 Mio. t (+13 % gegenüber 2011)
▪ Midden-Rijn [Bingen tot Keulen]	75,0 Mio. t (+10 % gegenüber 2011)
▪ Bovenrijn:	52,9 Mio. t (+12 % gegenüber 2011)

Bij de andere vervoersdragere over land kan volgens de huidige schattingen voor 2012 (in Duitsland) een lichte achter-uitgang van het vervoersvolume worden vastgesteld. Voor het jaar 2012 wordt een zeer lichte stijging verwacht (1 tot 2%), en voor 2014 en 2015 een iets sterkere (elk jaar 2 tot 4%)².

Positief is wel dat het vervoer over de Rijn sinds 2009 elk jaar gestegen is, hoewel de groeicijfers voor 2010, 2011 en 2012 relatief bescheiden zijn. Zij waren in elk geval niet voldoende om weer het niveau van 2008 te kunnen bereiken, toen het totale vervoersvolume over de Rijn nog 207,5 mln. ton bedroeg. Met een totaal vervoersvolume van 188,7 mln. ton blijft het jaar 2012 toch nog 10% achter bij het niveau van 2008.

Afbeelding 1: Goederenvervoer over de (traditionele)* Rijn 2008 - 2012 (in mln. ton)



Bronnen : Destatis ; Berekening CCR-secretariaat

* van Rheinfelden bij Bazel tot aan de Duits-Nederlandse grens

1 Bron: destatis (2013), Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt, Fachserie 8 Reihe 4 - 2012

2 Zie: BAG / Ratzenberger / Intraplan (2013), Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr / Mittelfristprognose Winter 2012/2013, pagina 1.

In de periode 2000 - 2008 lag het gemiddelde vervoersvolume over de traditionele Rijn bij ongeveer 200 mln. ton; het niveau voor 2012 ligt nog circa 6 % onder dit gemiddelde.

1.2.2 Main, Moezel en Saar

De Main stroomt voor een groot gedeelte door het noorden van Beieren en wordt daar vooral gebruikt voor het vervoer van landbouwproducten, voedingsmiddelen en veevoerders. Daarna mondt de Main in de deelstaat Hessen uit in de Rijn. Ook in Hessen is de Main van belang, en wel voor het vervoer van chemische producten en aardolieproducten (chemische industrie rond Frankfurt am Main). In 2012 werd over de Main 16,7 mln. ton goederen vervoerd, een stijging van 8% ten opzichte van het jaar ervoor.

Over de Moezel worden vooral ertsen, metaal, steenkool en landbouwproducten getransporteerd. In 2012 toonde het staalsegment echter een duidelijke achteruitgang, wat in eerste instantie bleek uit de hoeveelheid goederen die de sluis-zen Koblenz en Apach (aan de Duits-Franse grens) passeerde.

Zowel in Koblenz als in Apach werden veel minder ertsen, staalproducten en metaalschroot geregistreerd dan het jaar ervoor. Bij ertsen en metaalschroot bedroeg de daling zelfs meer dan 40%. Een verklaring voor deze sterke afname moet gezocht worden bij de structurele crisis in de Franse staalindustrie: in Lotharingen werden meerdere staalfabrieken gesloten.

Over het Duitse gedeelte van de Moezel werd in 2012 12,7 mln. ton vervoerd, hetgeen ongeveer dezelfde hoeveelheid is als in 2011. Uit de bij Apach geregistreerde hoeveelheden kan afgeleid worden dat er aan Franse zijde ongeveer 7,5 mln. ton vervoerd werd. Dankzij het feit dat de afname bij ertsen en metaalschroot gecompenseerd werd door een sterke stijging bij de vaste brandstoffen, daalde het vervoersvolume uiteindelijk slechts met 5%.

Ook de in vergelijking met de Moezel aanzienlijk kortere Saar is een belangrijke waterweg voor ertsen en steenkool, die aangevoerd worden voor de staalindustrie in het Saarland. De afgelopen twee jaar kon een stijging van het vervoersvolume over de Saar waargenomen worden, van 3,5 mln. ton (2011) naar 4,2. Deze stijging vormt een indicator voor de goede economische toestand van de staalindustrie in het Saarland, die te danken is aan een consequent streven naar innovatie, investeringen in milieubescherming en kwaliteit¹.

1.2.3 Elbe

Ofschoon de Elbe, die door Noord- en Oost-Duitsland en door Tsjechië stroomt, vroeger van groot belang was voor het goederenvervoer, wordt deze rivier heden ten dage weinig als binnenwaterweg gebruikt.

¹ Tussen 2002 en 2011 gaf de staalindustrie in het Saarland meer dan 3,8 mld. € uit voor investeringen en moderniseringsinspanningen. Zie: Isoplan Marktforschung (2012), Die regionalwirtschaftliche Bedeutung der Stahlindustrie für das Saarland.

Een eeuw geleden was de Elbe daarentegen nog de meest bevaren waterweg van Europa¹. In totaal werd over de Elbe in 2012 16,3 mln. ton goederen vervoerd, oftewel vrijwel net zoveel als het jaar ervoor. Hoe verder stroomopwaarts, des te kleiner de vervoershoeveelheden per segment worden.

Het veruit grootste vervoersvolume is te vinden op het traject tussen Hamburg en de Noordzee, dat ook wel met Bene-den-Elbe wordt aangeduid. In 2012 werd hier 11,6 mln. ton vervoerd, wat een lichte stijging vormt in vergelijking met de 11,3 mln. ton van 2011.

Bekijkt men het vervoer van de zeehaven Hamburg naar het achterland, dan kan de omvang daarvan gemeten worden aan de hand van het vervoer tussen Hamburg en Schnackenburg (140 km stroomopwaarts van Hamburg). In 2012 ging het om een volume van 9,3 mln. ton. In vergelijking met de hoeveelheden van het jaar ervoor is er nauwelijks iets veranderd.

Het vervoer van containers per binnenschip naar het achterland vanuit de zeehaven Hamburg is volgens de Hamburg Port Authority de laatste jaren duidelijk toegenomen. Daarbij moet echter wel opgemerkt worden dat het absolute aantal containers, ondanks een indrukwekkende procentuele stijging, in vergelijking met het achterlandvervoer vanuit de zeehavens Rotterdam en Antwerpen nog steeds laag uitvalt: het containervervoer per binnenschip bedroeg in 2000 27.000 TEU, tegen 119.000 TEU in 2008 en 95.000 TEU in 2005.

Het vervoersvolume over de Boven- en Midden-Elbe in Duitsland ligt bij ongeveer 3 mln. ton per jaar. Over het Tsjechische deel van de Elbe bleef het goederenvervoer de laatste jaren relatief constant, met een cijfer dat sinds 2005 elk jaar tussen de 1,5 mln. en 2 mln. ton schommelt². Deze hoeveelheden liggen nog steeds licht onder die van de Boven-Elbe op Duits grondgebied. Er zijn plannen om in Tsjechië in de buurt van Decin een stuw aan te leggen. Dit project is vanwege de gevolgen voor de natuur echter omstreden.

1.2.4 Waterwegennet in Noord-, West-, en Oost-Duitsland en Polen

Het West-Duitse kanalenstelsel (dat ook het Roergebied omvat) springt met zijn hoge vervoersvolumes in het oog³. In het Roergebied wordt ondanks de structurele reconversie nog steeds een grote hoeveelheid goederen over rivieren en kanalen vervoerd. Het vervoersvolume bedroeg in 2012 30,2 mln. ton, wat ten opzichte van 2001 (31,8 mln. ton) echter een opmerkelijke daling vormt. Ook over het Kanaal-Dortmund-Ems en over de Ems werd in 2012 minder vervoerd dan het jaar ervoor (18,5 mln. ton tegenover 19,5 mln. ton in 2011).

Het Middelland-Kanaal is een kunstmatige waterweg in het noorden van Duitsland, die een Oost-Westverbinding vormt tussen het gebied bij de Nederlandse grens en het gebied rond Berlijn. Dit kanaal wordt intensief gebruikt voor het vervoer van goederen. Het gaat daarbij vooral om zand en grind, landbouwproducten, aardolieproducten en steenkool. Het vervoersvolume bedroeg in 2011 21,3, en in 2012 20,5 mln. ton.

1 Bron: Elbstromverein [<http://www.elbstromverein.de/>]

2 Bron: Czech Ministry of Transport (2012), Transport Yearbook 2011

3 Bron voor alle vervoershoeveelheden over Duitse rivieren en kanalen is het Duits Federaal bureau voor Statistiek (destatis).

Over de Weser werd in 2012 bijna 9 mln. ton goederen getransporteerd; 7,4 mln. ton daarvan alleen al over het rivier-gedeelte tussen Bremen en de Noordzee. Een jaar eerder bedroeg het totale vervoersvolume over de Weser 9,1 mln. ton, met ook weer 7,4 mln. ton over de Beneden-Weser tussen Bremen en de Noordzee.

In Berlijn omvat het waterwegennet talrijke natuurlijke en kunstmatige waterwegen, zoals de Havel en de Spree, en talrijke kanalen. In 2012 werd in het gebied rond Berlijn 4,2 mln. ton goederen vervoerd, ten opzichte van 4,5 mln. ton in het voorafgaande jaar. Over het Brandenburgse waterwegennet (waartoe de Oder behoort) werd 3,5 mln. ton vervoerd, oftewel 0,5 mln. ton minder dan het jaar ervoor.

In Polen wordt het potentieel van de binnenvaart als vervoersdrager sterk onderbenut. Gezien de uitgestrektheid van het Poolse waterwegennet is hier veel meer vervoer door de binnenvaart mogelijk. In de afgelopen tien jaar is het vervoersvolume van de binnenvaart echter gestaag gedaald, terwijl andere vervoersdragers zoals het spoor en de weg marktaandeel wisten te veroveren. In 2011 werd ongeveer 5 mln. ton goederen over Poolse binnenwateren vervoerd. In 2000 was dat nog meer dan 10 mln. ton, in 2005 9,6 mln. ton¹. De duw- en trekvaart is in Polen, net als in het Donaugebied, van groot belang.

1.2.5 Noord-Zuid-corridor

De door de binnenvaart vervoerde hoeveelheid goederen door de Noord-Zuid-corridor lag in 2012 merkelijk lager dan in 2011.

Het vervoersvolume van de binnenvaart in Nederland vertoonde in 2012 vergeleken met het voorgaande jaar een neerwaartse tendens² met name bij het vervoer van ertsen en bouwmaterialen. De daling in het segment bouwmaterialen heeft te maken met de economische situatie van de bouwsector; de gevolgen ervan zijn vooral voelbaar in het binnenlandse binnenvaartvervoer.

Het totale vervoersvolume van de binnenvaart over Belgische binnenwateren lag in 2012 2,6% onder het niveau van 2011. Met een aandeel van 75% in de totaal geladen goederen en 70% in de in totaal geloste goederen vormen aard-olieproducten, chemische producten, bouwmaterialen en overige producten de vier belangrijkste goederensegmenten³. De sterkste stijging in 2012 werd opgetekend bij het vervoer van landbouwproducten (+ 7,9 %), brandstoffen (+ 6,1 %) en vaste minerale brandstoffen (+ 4,4 %).

Bij het vervoer van ertsen (- 13,2 %), voedingsmiddelen (- 11,9 %), staalproducten (- 9,1 %) en bouwmaterialen (- 7,7 %) waren de resultaten veel minder rooskleurig en is er sprake van krimpende percentages.

1 Bron: Central Statistical Office of Poland

2 De precieze vervoersgegevens voor de Nederlandse binnenvaart worden momenteel nog gecontroleerd.

3 Bron: ITB, Info-Brief, nummer 78 (Q1 2013)

In Frankrijk vervoerde de binnenvaart in 2012 in totaal 58 mln. ton goederen, wat een daling van 0,9% vormt ten opzichte van het jaar daarvoor. De hoogste groeicijfers werden gehaald in de regio Nord-Pas de Calais (+ 2,3%), gevolgd door de Seine (+ 0,6%), terwijl de Moezel (- 6,4%) en de Rhône-Saône (- 8,4%) er allebei op achteruitgingen.

In 2012 bedroeg het containervervoer over Franse binnenwateren 563.500 TEU, wat neerkomt op een stijging van 6 %. Van alle Franse regio's kenden de regio's Nord-Pas de Calais en Rhône-Saône de sterkste stijging van het container-vervoer (resp. 7% en 11%), wat niet wegneemt dat de Rijn en de Seine nog steeds het leeuwendeel van het container-vervoer voor hun rekening nemen.

Het toekomstige kanaal Seine-Noord-Europa in Frankrijk zou de goederen- en passagiersvaart over de Noord-Zuid-as ten goede moeten komen.

De oorspronkelijke planning voorzag dat de bouwwerkzaamheden in 2012 van start zouden gaan en het kanaal in 2016 zou worden geopend. Er is nu echter een andere situatie ontstaan: de oorspronkelijke kostenraming voor het project, waarbij de totale kostprijs geraamd werd op 4,2 mld. €, moest worden herzien; de recentste raming gaat uit van een bedrag van meer dan 7 mld. €. In het licht van deze ontwikkelingen is er nu sprake van een herziening van het project. Dat betekent concreet dat er gedacht wordt aan een kanaal van kleinere afmetingen en minder ambitieuze randinfra-structuur (aantal multimodale platforms, breedte en diepte van het kanaal, enz.).

Het Franse Ministerie van verkeer heeft aangekondigd dat in de eerste helft van 2014 een nieuw concept voor het kanaal zal worden voorgesteld. Er moet ook gezocht worden naar een bredere financiering. Het feit dat de infrastructuur-fondsen van de Europese Unie voor de vervoerssector kort geleden aanzienlijk werden verhoogd, zou van voordeel kunnen zijn: als het lukt meer externe middelen voor de financiering aan te trekken, moet het eenvoudiger worden om de financiering voor een op andere wijze geconcipeerd kanaal rond te krijgen, zeker als het totale kostenplaatje uiteindelijk kleiner wordt¹.

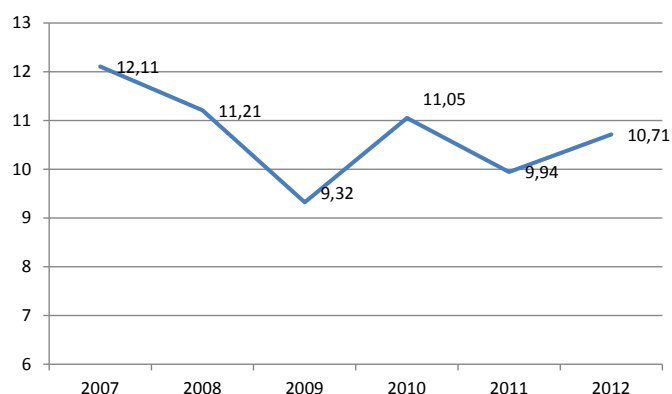
1.2.6 Donaugebied

Boven-Donaugebied:

Tot het Boven-Donaugebied behoren Oostenrijk en het Donausegment in Duitsland. Over het Duitse gedeelte werd vorig jaar 6,5 mln. ton vervoerd, een stijging van 8% ten opzichte van het jaar daarvoor.

Door de sluis Kelheim (aan het oostelijk uiteinde van het Main-Donau-Kanaal) op het Main-Donau-Kanaal voeren in 2012 meer dan 4500 goederenscheepen. De hoeveelheid doorgevoerde lading bedroeg 4,9 mln. ton, wat 18,9% meer is dan in 2011. 2,36 mln. ton daarvan werd stroomafwaarts vervoerd,

Afbeelding 2 : Goederenvervoer over de Donau in Oostenrijk 2007 - 2012 (in mln. ton)



Bron: Statistik Austria

¹ Zie: L'Aisne Nouvelle, Le Canal Seine Nord Europe refait surface, artikel van 9 april 2013.

richting Donau, en 2,55 mln. ton ging stroomopwaarts, van de Donau weg, wat elkaar in evenwicht houdt¹.

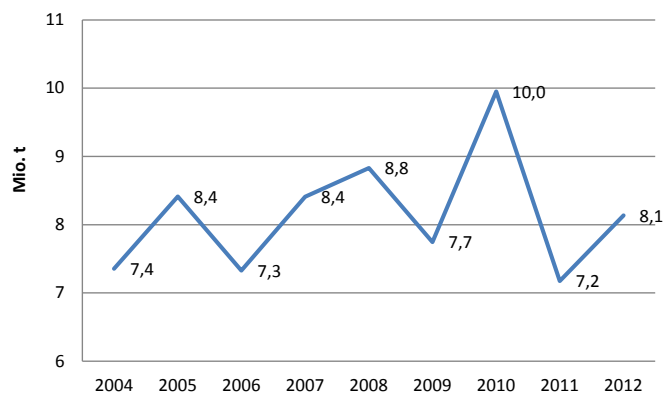
Het vervoersvolume over de Oostenrijkse Donau steeg in 2012 met 8%, van bijna 10 mln. ton in 2011 naar 10,7 mln. ton in 2012. In Oostenrijk is er sinds het crisisjaar 2009 weer een gestaag stijgende tendens. Desondanks werd het niveau van voor de crisis nog niet opnieuw bereikt (zie grafiek).

Midden-Donaugebied:

Hongarije, dat samen met Slowakije en Kroatië en Servië het Midden-Donaugebied vormt², is met een vervoersvolume van 8,1 mln. ton de belangrijkste speler in dit gebied. Tussen 2006 en 2010 bleven de vervoersvolumes toenemen, om in 2011 en 2012 weer het niveau van de jaren 2004-2009 te bereiken.

Uit de statistieken over het vrachtvervoer van het Hongaarse Ministerie voor nationale ontwikkeling kan afgeleid worden dat de goederen afkomstig zijn uit en bestemd zijn voor talrijke Europese landen. Qua goederenvolume staan Roemenië, Oostenrijk, Duitsland, Nederland en Servië bovenaan.

Afbeelding 3 : Goederenvervoer over binnenwateren in Hongarije 2004 – 2012 (in mln. ton)



Bron: Eurostat

Voor deze laatstgenoemde landen zagen de internationale vervoersstromen er in 2012 als volgt uit³:

- 1,8 mln. ton tussen Hongarije en Roemenië (het grootste deel daarvan als Hongaarse export naar Roemenië)
- 1 mln. ton tussen Hongarije en Oostenrijk (ook hier was de export groter dan de import)
- 0,8 mln. ton tussen Hongarije en Duitsland (bijna uitsluitend Hongaarse export)
- 0,7 mln. ton tussen Hongarije en Nederland (waarvan bijna 0,6 mln. ton naar Nederland werd uitgevoerd)
- 0,4 mln. ton tussen Hongarije en Servië (bijna uitsluitend export naar Servië)

De bovenstaande cijfers bevestigen het beeld dat geschetst werd in het CCR-marktobservatierapport 2010-2, namelijk dat de uitvoer in de Hongaarse binnenvaart een beduidend grotere rol speelt dan de invoer⁴. Andere landen die als oorsprongs- of bestemmingsland voor vervoer naar of uit Hongarije in de statistieken voorkomen, zijn qua vervoersvolume relatief gezien minder belangrijk.

1 Bron: Donaucommissie (2013)
 2 Streng geografisch beschouwd behoort een klein deel van Hongarije tot het Boven-Donaugebied. Het grootste deel van het land behoort echter tot het Midden-Donaugebied.
 3 Bron: Ministry of National Development Hungary
 4 Zie afbeelding 23 in het Marktobservatierapport 2010-2 (CCR).

In Hongarije is de duwvaart zeer courant, net als in de rest van het Donaugebied. In 2012 had de goederendoorvoer met duwstellen in Mohács, aan de zuidelijke grens met Servië, een aandeel van 75% in de totale daar geregistreerde doorvoer. Gemiddeld voeren maandelijks 35 tot 40 duwstellen langs het registratiepunt in Mohács, en dat in beide richtingen.

De konvoeien bestaan uit samenstellen met vier tot zes duwbakken voor droge goederen. De „zwaarste“ voeren in april (tot 1600 ton/bak), de „lichtste“ in augustus (tot 1200 ton/bak). Het grootste hoeveelheden werden in Mohács in de maand mei geregistreerd; in de maanden daarna namen de hoeveelheden continu af.

Met duwstellen bestaande uit tankbakken werd in Mohács stroomopwaarts 10.300 en stroomafwaarts 74.000 ton ver-voerd¹.

In Slowakije vervoerde de binnenvaart in 2011 8,2 mln. ton goederen. Het jaar daarvoor boekte de binnenvaart met een volume van 10,1 mln. ton een buitengewoon goed resultaat. Voor 2012 zijn bij het Slowaaks Bureau voor de Statistiek nog geen gegevens beschikbaar.

De structurele onderverdeling naar soorten vervoer over de Slowaakse Donau kan echter afgeleid worden uit de gegevens van het registratiepunt bij de stuw van Gabčíkovo, ongeveer halverwege tussen Bratislava en de haven Komarno.

Volgens gegevens van de Donaucommissie werd in 2012 in totaal 6 mln. ton goederen door de stuw van Gabčíkovo vervoerd, waarvan 4,4 mln. ton, oftewel 72,5% doorvoer was. In 2011 lag de totale vervoershoeveelheid met 5,6 mln. ton iets lager; toen bedroeg het transitvervoer 4,5 mln. ton. Deze gegevens komen overeen met die van het Slowaaks Bureau voor de Statistiek. Er kan uit afgeleid worden dat het transitvervoer een belangrijk aandeel heeft in het totale vervoersvolume over de Slowaakse binnenwateren.

In 2012 werd ongeveer 3,2 mln. ton, iets meer dan de helft van het totale vervoersvolume, door de sluis Gabčíkovo vervoerd door duwstellen. 2,4 mln. ton daarvan ging stroomopwaarts.

Als vaaromstandigheden normaal zijn, varen maandelijks gemiddeld 70 tot 71 duwstellen door de stuw bij Gabčíkovo, wat ongeveer de helft is van het aantal motorvrachtschepen dat elke maand de stuw passeert. De drogeladingkonvoei-en tellen vier tot vijf bakken; de „zwaarste“ (tot 1600 ton/bak) werden geregistreerd in april, de „lichtste“ in maart (tot 1400 ton/bak).

In Kroatië lag het transportvolume de laatste jaren ongeveer bij 6 mln. ton per jaar, een cijfer dat sinds 2007 nauwelijks veranderingen toont. Zo ook in 2012, met een geregistreerd volume van 5,9 mln. ton. De officiële cijfers voor Servië wijzen op een aanzienlijke achteruitgang van de vervoersvolumes in de laatste jaren. Voor 2011 maakt het Servisch Bureau voor de Statistiek gewag van 2,1 mln. ton, terwijl het volume in de jaren 2007 en 2008 nog meer dan 5 mln. ton bedroeg². Een aantal staalfabrieken in Servië kampten in deze periode echter met een productiestop, wat een verklaring kan vormen voor de achteruitgang.

1 Bron: Donaucommissie (2013), Marktobservatie in de Donauvaart - 2012

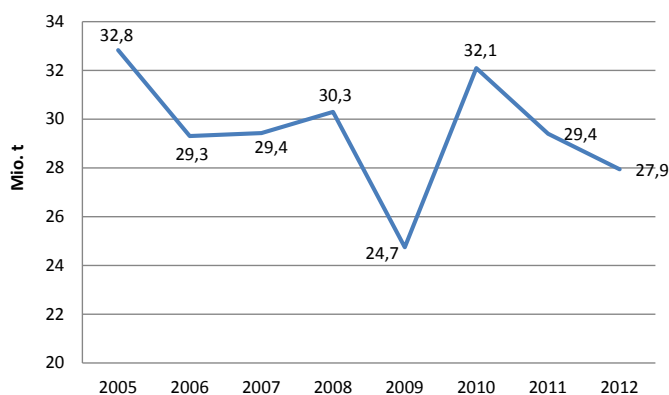
2 Deze cijfers lijken, gezien de duidelijke stijging van het volume in de buurlanden van Servië (Kroatië, Hongarije) niet helemaal plausibel. Eurostat beschikt niet over cijfers voor Servië.

Beneden-Donaugebied:

In Roemenië vervoerde de binnenvaart volgens gegevens van Eurostat in 2012 bijna 28 mln. ton goederen. Roemenië wordt zo het land met het hoogste vervoersvolume in het Donaugebied. Geografisch gezien behoren naast Roemenië ook nog Bulgarije en Moldavië tot het Beneden-Donaugebied.

Voor Bulgarije geeft Eurostat een vervoersvolume van 16,4 mln. ton. Het laatste decennium werd gekenmerkt door een stijgende tendens.

Afbeelding 4 : Goederenvervoer over binnenwateren in Roemenië 2005 - 2012 (in mln. ton)

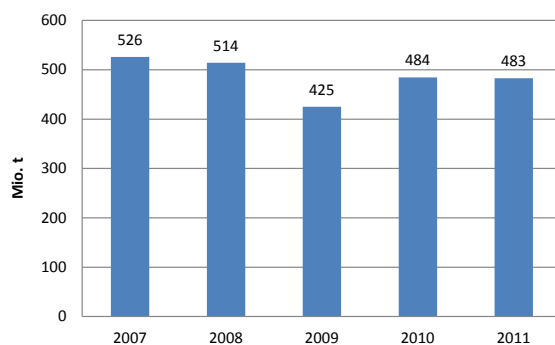


Bron: Eurostat

Samengevat

In de 28 Europese lidstaten werd in 2011 in totaal 483 mln. ton goederen door de binnenvaart vervoerd¹. De vervoersprestatie bedroeg datzelfde jaar ongeveer 135 miljard tonkilometer.

Afbeelding 5: Vervoersvolume in de binnenvaart in de EU-28



Bron: Eurostat; voor 2010 en 2011 ten dele gebaseerd op schattingen van PANTEIA

Het vervoersvolume bereikte in 2011 nog niet het niveau van voor de crisis. De vervoersprestatie lag in 2011 duidelijk lager dan het jaar ervoor, wat te maken heeft met nieuwe ontwikkelingen in de eurocrisis en enkele uitzonderlijke gebeurtenissen (ongeval met de Waldhof). Gegevens voor 2012 waren bij het opstellen van het onderhavige rapport nog niet beschikbaar.

De Rijn toont een even hoog groeipercentage als de laatste jaren (+1,5%). Het totale vervoersvolume over de Rijn ligt echter nog steeds onder het gemiddelde van de periode 2000 – 2008, toen er elk jaar gemiddeld ongeveer 200 mln. ton vervoerd werd.

¹ Cijfers voor 2012 waren bij het opstellen van het onderhavige rapport nog niet beschikbaar.

In 2012 bedroeg het vervoersvolume over de traditionele Rijn bijna 189 mln. ton, wat nog steeds 6% onder het gemiddelde ligt van de periode 2000 – 2008. Die periode kan als referentie gehanteerd worden, aangezien er toen naast een sterke boom in de vervoerssector (van 2005 tot 2008) ook tijden van recessie waren (2001 – 2004)¹.

Gebieden met een iets krachtiger groeipercentage waren het Boven-Donaugebied (+ 8%), de rivier de Main en het Main-Donau-kanaal (resp. + 8% en + 17%), het Midden-Donaugebied (Hongarije + 12,5%) en delen van de Beneden-Donau (Bulgarije + 13%).

Gebieden met een dalende vervoersvraag waren België (in Vlaanderen en Wallonië beide - 5%), de Moezel en de Rhône in Frankrijk (resp. - 7% en - 9%), Luxemburg (- 5%), en het noorden en westen van Duitsland (Roergebied - 5%, Middelland-kanaal - 3%). In Duitsland stagneerde de transportvraag over de Elbe en de Moezel, net als die over de Seine in Frankrijk.

In het licht van de conjunctuurvooruitzichten en de tendensen in de verschillende goederensegmenten, kan voor het segment droge bulkgoederen, net als voor containers, voor 2013 globaal genomen stagnatie worden verwacht. Voor 2014 behoort een lichte stijging (1 tot 2%) tot de mogelijkheden.

Het vervoer van chemische producten zit voor het ogenblik in de lift. Bij de aardolieproducten zou de dalende olieprijs in combinatie met een constante, structurele afname van het verbruik kunnen leiden tot stagnatie. In totaal kan voor de tankvaart voor 2014 – dankzij de chemische producten – een stijging van de vervoersvolumes van ongeveer twee tot maximaal vijf procent verwacht worden.

*Tabel 3: Vervoersvraag (t) en vervoersprestatie (tkm) in Europa **

<i>Rivier / Gebied</i>	<i>Vervoersvolume in 2012 (in mln. ton)</i>	<i>Verandering van het volume 2012/2011 in %</i>	<i>Vervoersprestatie 2012 in mln. tkm</i>
Rijngebied			
Rijn	188,7 Mio. t	+ 1,5 %	46.548
Main	16,7 Mio. t	+ 8 %	2.910
Moezel in Duitsland	12,7 Mio. t	+ / - 0 %	2.799
Saar	4,2 Mio. t	+20 %	255
Roergebied			
	30,2 Mio. t	- 5 %	1.533
Nederland (#)			
	303 Mio. t	+/- 0 %	41.073

¹ Het is bijgevolg mogelijk en zinvol om een gemiddelde te berekenen en dat als referentie te hanteren.

<i>Rivier / Gebied</i>	<i>Vervoersvolume in 2012 (in mln. ton)</i>	<i>Verandering van het volume 2012/2011 in %</i>	<i>Vervoersprestatie 2012 in mln. tkm</i>
Ems en Dortmund-Ems-Kanaal	18,5 Mio. t	- 5 %	1.850
Middelland-Kanaal (Oost-West-vervoer)	20,5 Mio. t	- 3 %	2.872
Weser	8,9 Mio. t	- 2 %	789
Elbe (Duitsland)	16,3 Mio. t	+ / 0 %	2.000
Elbe (Tsjechië)	2 Mio. t	+ / 0 %	38
Polen	5,1 Mio. t	k.A.	131
België			
Vlaanderen	69,3 Mio. t	- 4,5 %	4.200
Wallonië	42,0 Mio. t	- 5,4 %	1.790
Frankrijk			
Seine	58,1 Mio. t	- 0,9 %	7.738
Rhône-Saône	23,2 Mio. t	+0,6 %	4.230
Rhône-Saône	5,7 Mio. t	- 9,2 %	1.254
Moezel in Frankrijk	8,5 Mio. t	- 6,8 %	580
Nord-Pas-de-Calais	9,3 Mio. t	+2,3 %	879
Luxemburg	8,5 Mio. t	- 5 %	290
Verenigd Koninkrijk	3,0 Mio. t	+ / - 0 %	144
Boven-Donau			
in Duitsland	6,5 Mio. t	+ 8 %	1.050
in Oostenrijk	10,7 Mio. t	+ 8 %	2.191
Main-Donau-Kanaal	5,8 Mio. t	+17 %	895

<i>Rivier / Gebied</i>	<i>Vervoersvolume in 2012 (in mln. ton)</i>	<i>Verandering van het volume 2012/2011 in %</i>	<i>Vervoersprestatie 2012 in mln. tkm</i>
Midden-Donau			
Hongarije	8,1	+12,5 %	1.982
Slowakije	**8,2	k.A.	986
Kroatië	5,9	+/- 0 %	772
Beneden-Donau			
Roemenië	27,9	- 5 %	12.520
Bulgarije	16,4	+13,3 %	5.349

Bron: Eurostat; nationale bureaus voor de statistiek; VNF, Elbstromverein.

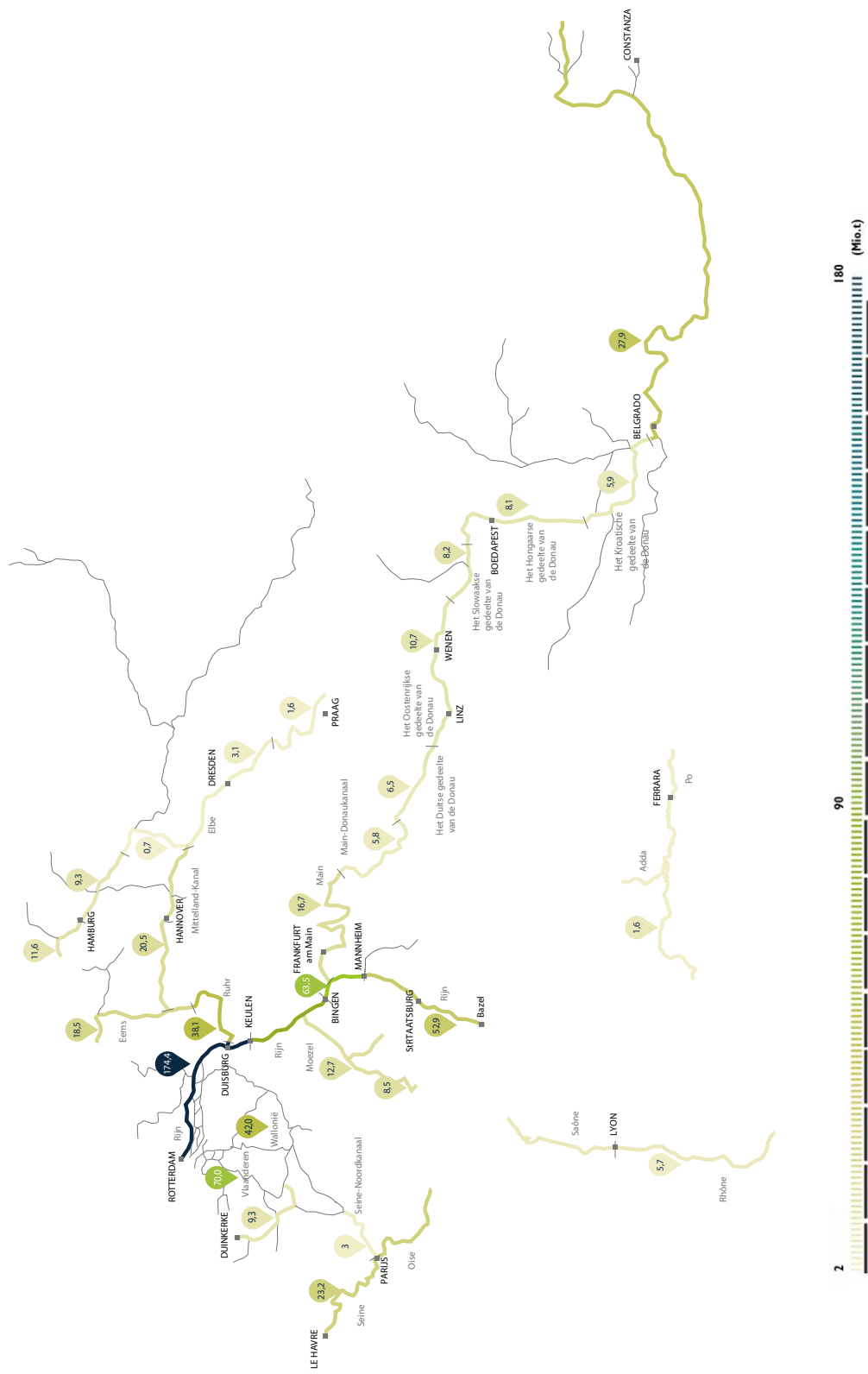
* de gegevens over de vervoersprestatie hebben betrekking op de prestatie in het land in kwestie.

** 2011. g.g. = geen gegevens.

(#) De gegevens voor Nederland zijn een schatting van PANTEIA, op basis van de korte termijn-vooruitzichten voor het goederenvervoer (PANTEIA 2013).

De statistieken van Eurostat voor Nederland, op basis van gegevens van het Centraal Bureau voor Statistiek (CBS), lijken niet plausibel, aangezien zij te hoog uitvallen.

Kaart 1: Vervoersvraag (mln. ton) in Europa *



Bron: Eurostat; nationale bureaus voor de statistiek; VNF, Elbstromverrein.

1.3 Modal-split-aandeel van de binnenvaart

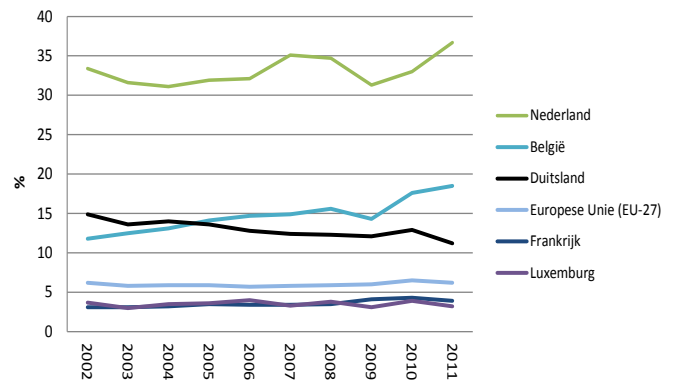
Het modal-split-aandeel van de binnenvaart, gemeten als aandeel in de totale vervoersprestatie van alle vervoersdra-gers, is in West-Europa in het afgelopen decennium in zekere zin verschoven.

Nederland, na Duitsland het land met de op één na grootste vervoersprestatie in Europa, heeft het relatief hoge aandeel van meer dan 30% weten te behouden. In Duitsland daarentegen is er sprake van een daling. Het modal-split aandeel van de binnenvaart in Duitsland (11,2 %) en in Nederland (36,7 %) ligt duidelijk boven het gemiddelde van de EU-27, dat in 2011 6,2% was¹.

België heeft duidelijk een stijging weten te behalen, die, bij nadere beschouwing, ook te danken is aan steunmaatregel-en van overheidswege, zoals het Stimulerings-programma voor de bouw van kademu-ren: een publiek-privaat-partnerschapsprogramma waarbij een groot deel van de kosten voor het bouwen van laad- en losinfrastructuur langs de waterweg terugbetaald wordt, op voorwaarde dat de onderneming toezegt om in de daaropvolgende jaren een bepaal-de hoeveelheid van zijn goederenoverslag met behulp van deze infrastructuur te laden en te lossen². Op die manier wordt een belangrijke hinderpaal om een modal-shift te bewerkstellingen, weggewerkt, doordat de startinvesteringkosten voor de benodigde infrastructuur tot 80% door de staat gedragen worden.

Ook in Frankrijk is het modal-split-aandeel van de binnenvaart toegenomen. Het aandeel bedroeg in 1994 2,25%, en bleef tussen 1994 en 2011 langzaam maar zeker opklimmen tot ongeveer 4%. Tegelijkertijd liep het aandeel van het spoorvervoer terug. Het vervoer over de weg is in dezelfde periode blijven toenemen; het aandeel van het wegvervoer bedroeg in 2011% bijna 80%.

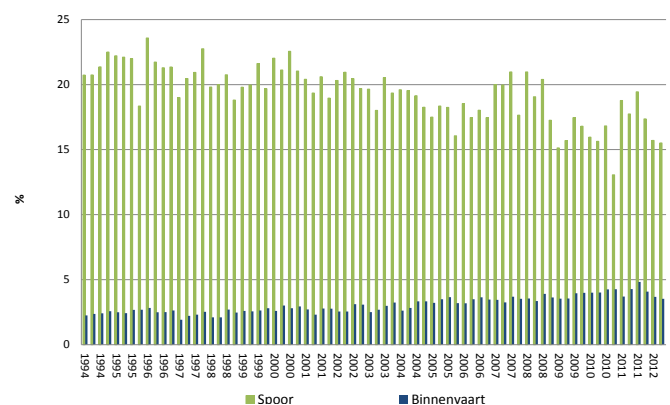
Afbeelding 6 : Modal-split-aandeel van de binnenvaart in het Rijngebied en in de EU-27 *



Bron: Eurostat

* op basis van de vervoersprestatie (tkm)

Afbeelding 7: Evolutie van het modal-split-aandeel van het spoor en de binnenvaart in Frankrijk *



Bron: ITF, Berekening CCR-secretariaat

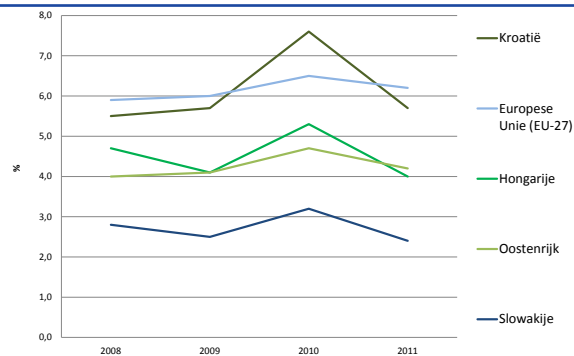
* op basis van de vervoersprestatie van de vervoersdragers

1 Dit gemiddelde voor de EU-27 omvat echter ook EU-lidstaten zonder bevaarbare rivieren, waardoor het totale Europese modal-split-aandeel sowieso al een vertekend (te laag) beeld geeft.

2 De Vlaamse deelstaatregering lanceerde dit programma in 1998, onder de naam „Stimuleringsprogramma voor de bouw van kademu-ren“.

Om te achterhalen wat de oorzaak is van de dalende tendens in Duitsland, heeft het Duitse Bundesamt für Güterverkehr (de federale dienst voor goederenvervoer) een grootschalig onderzoek verricht¹. De conclusie van het onderzoek luidde dat het verlies aan marktaandeel door de binnenvaart in Duitsland grotendeels verklaard kan worden door goederenstructureffecten (dalend aandeel van massagoederen in het totale vervoersvolume), de liberalisering van het spoorvervoer en het feit dat de binnenvaart nog onvoldoende verstrengeld is in de logistieke ketens (vooral bij het sterk stijgende containervervoer)².

Afbeelding 8 : Aandeel van de binnenvaart in de modal-split in het Donaugebied * en in de EU-27 *



Bron: Eurostat

* op basis van de vervoersprestatie (tkm)

De goederensegmenten waar de binnenvaart heeft moeten inleveren ten voordele van het spoorvervoer zijn aardolie-producten, erts en metaalschroot. Bij de meeste andere goederensegmenten heeft de binnenvaart haar marktaandeel weliswaar kunnen behouden, maar dat bedraagt voor het vervoer van machines en installaties, dus goederen die geschikt zijn voor het vervoer in containers, slechts ongeveer 3%. Dit is echter uitgerekend het goederensegment met de meeste groei, waar de binnenvaart slechts beperkt de vruchten van schijnt te plukken. Hier is er dus sprake van structurele effecten in het goederenvervoer: verschuivingen van het aandeel van bepaalde goederensegmenten in het totale goederenvervoer.

In de Donaulanden is het aandeel van de binnenvaart in de modal-split de afgelopen jaren nauwelijks veranderd. Als gevolg van problemen rond de opstelling van de statistieken (o.a. qua methode) zijn de cijfers van voor 2008 voor de meeste Donaulanden niet vergelijkbaar met die vanaf 2008. In Roemenië bedraagt het modal-split-aandeel van de binnenvaart meer dan 20 %³.

1 Bundesamt für Güterverkehr [BAG] (2012), Marktbeobachtung Güterverkehr – Entwicklung des Modal Split auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt

2 Zie hiervoor ook: CCR (2013), Analyse en evaluatie van structurele markttrends in de binnenvaart – Speciaal rapport van het Economisch Comité van de CCR, juni 2013.

3 Gezien de problemen bij het Roemeens Bureau voor de Statistiek met betrekking tot de toegepaste methode, is de zeggingskracht van deze waarde voor het ogenblik niet bijzonder groot.

Deel 2:

Vervoer onderverdeeld naar goederen-segmenten

2.1 Rijn

2.1.1 Landbouwproducten

Graan heeft een aandeel van 60 % in het totale volume van dit goederensegment. In vergelijking met 2011 steeg de vervoerde hoeveelheid over de traditionele Rijn met 1,5 mln. ton, tot een totaal van 12,5 mln. ton. Dit komt neer op een stijging van 13%. Op alle Duitse binnenwateren werd een gelijkaardige groei genoteerd (ongeveer 9,4 %)¹. In het goederensegment landbouwproducten toont de binnenvaart, net als bij voedingsmiddelen en veevoerders, een sterke groei. In het licht van het toenemend belang van hernieuwbare energiebronnen, met name biomassa, bestaat in deze segmenten een reëel groeipotentieel.

2.1.2 Levensmiddelen en veevoerders

Voor de goederencategorie levensmiddelen en veevoerders bedroeg het totale vervoersvolume ongeveer 7 mln. ton, wat ongeveer 300.000 ton meer is (+ 4 %) dan het voorafgaande jaar. Oliën en vetten vormden met een aandeel van 60% de grootste productgroep in dit segment, gevolgd door veevoerders met een aandeel van 22%.

1 Bron: destatis

2.1.3 Ertsen en staal

De staalindustrie heeft door de economische crisis over de gehele linie gezien zware klappen gekregen¹. De belangrijkste problemen zijn voor het ogenblik de volgende:

- de zwakke vraag naar staal in de Franse, Italiaanse en Spaanse automobielsector als gevolg van de eurocrisis,
- de dalende vraag naar staal in de bouwnijverheid,
- de dalende staalprijs op de wereldmarkt als gevolg van de stijgende staalproductie in China, waardoor de con-currentiepositie van de Europese staalindustrie er slechter voorstaat.

De staalproductie in de EU-27 viel in 2012 ongeveer 5% lager uit dan in 2011. De overslagcijfers van de haven Rotterdam wezen al in de richting van een daling van het vervoer van ertsen. Over de Rijn bedroeg die daling 6%. De totale vervoershoeveelheid voor ijzererts en non-ferro-ertsen bedroeg ongeveer 23,25 mln. ton².

Het vervoer van metaal en staalproducten lag bij 10,7 mln. ton. Ook hier is er sprake van een daling (- 4 %). De daling bij het vervoer van metaal en staalproducten over de Duitse binnenwateren in het algemeen bedraagt 5% - waarbij dat bijna identieke cijfer niet verrassend is, aangezien de Duitse staalindustrie vooral langs de Rijn gelegen is.

De Europese staalfederatie EUROFER gaat er voor 2013 van uit dat de vraag naar staal met 3% zal afnemen³. Dat betekent dat het vervoer van ertsen en metaal ook in 2013 een achteruitgang zou kunnen kennen, die qua omvang vergelijkbaar zou zijn met die in 2012 (dus ongeveer 5 %).

2.1.4 Steenkool

Er was een lichte toename in de categorie vaste brandstoffen (overwegend steenkool). De extra vraag naar steenkool van de energiesector heeft de lagere vraag van de staalindustrie meer dan gecompenseerd. De over de Rijn vervoerde hoeveelheid vaste brandstoffen steeg daardoor met 2 % tot een totaal van 29,7 mln. ton.

Dit betekent dat het vervoersvolume bij steenkool ondanks de kwakkelende staalindustrie voor het derde jaar in serie gestegen is. Een zonder meer positief resultaat, dat verklaard kan worden door ontwikkelingen op de wereldwijde energiemarkt.

1 http://www.stahl-online.de/Deutsch/Linke_Navigation/MedienLounge/_Dokumente/130408_PK_Hannover_Messe_Charts.pdf

2 Ijzererts vormt 96% van het totale vervoersvolume aan ertsen. In 2011 vervoerde de binnenvaart over de Rijn nog 24,5 mln. ton ertsen.

3 Bron: Eurofer (2013), Economic and Steel Market Outlook 2013-2014 van 19 juli 2013.

- Op de eerste plaats moet hier de niet-conventionele gaswinning in de VS worden genoemd. Doordat de VS een grote hoeveelheid aardgas winnen (op een niet-conventionele en ecologisch erg omstreden manier)¹ komt veel meer Amerikaanse steenkool op de wereldmarkt terecht. Hierdoor daalt de prijs van steenkolen op de wereldmarkt, terwijl de prijs van het Duitse aardgas blijft stijgen. Mede daardoor is ook de Europese vraag naar steenkool als energiebron de laatste maanden toegenomen.
- Op de tweede plaats zijn er steenkoolcentrales in Duitsland die nieuw gebouwd of uitgebreid worden, omdat de energiebedrijven willen profiteren van de lage steenkoolprijzen, de wereldwijde steenkoolreserves, en het re-gionaal goed uitgeruste en gediversifieerde netwerk voor de aanvoer van steenkool². Een voorbeeld hiervan vormt de nieuwe eenheid van de steenkoolcentrale in Karlsruhe, waar in het hoofdstuk over de havens nog nader op zal worden ingegaan.

De vooruitzichten voor de komende jaren blijven positief. Voor 2014 kan daarom voor het vervoer van steenkool door de Rijnvaart gerekend worden op een groei van 3 tot 5%. Daarin spelen verschillende factoren een rol. Om te beginnen wordt er geïnvesteerd in een uitbreiding van de capaciteit van bestaande centrales, zoals in Karlsruhe. (Alleen al door de nieuwe EnBW-eenheid in de haven van Karlsruhe zal het vervoersvolume voor de binnenvaart met 1 mln. ton steen-kool toenemen)³.

Verder is het zo dat de energievoorziening in Europa steeds meer gericht is op hernieuwbare energiebronnen, hoewel die voorlopig de conventionele energiebronnen zeker nog niet kunnen vervangen. Zelfs bij een duidelijke toename van het aandeel van wind- en zonne-energie zullen de hernieuwbare bronnen hoe dan ook aangevuld moeten worden met energiebronnen waarmee de basisvoorziening gewaarborgd kan worden, zoals steenkool. Ten derde is de steenkoolprijs momenteel relatief laag, wat in de nabije toekomst waarschijnlijk niet zal veranderen en verklaard kan worden door het grote steenkoolaanbod op de wereldmarkt.

2.1.5 Containers

Het containersegment wordt gedomineerd door import (vooral van consumptiegoederen) uit het Verre Oosten. Vaak worden de containers leeg terug naar de zeehavens vervoerd. Dit is de verklaring voor de verschillende resultaten voor het vervoer stroomopwaarts en -afwaarts, met een verhouding van 52 tegenover 48 % voor het aantal TEU (aandeel Noord-Zuid-vervoer ten opzichte van aandeel Zuid-Noord-vervoer) en ook voor het aantal vervoerde containers.

Het feit dat het Noord-Zuid-vervoer in deze sector overheerst, springt nog meer in het oog als de berekening wordt gemaakt op basis van het vervoerde gewicht. De verhouding die dan verkregen wordt bedraagt 66% voor Noord-Zuid tegenover 33% voor Zuid-Noord.

Het totale aantal vervoerde TEU over de traditionele Rijn bedroeg in 2012 bijna 2 mln. TEU (1,98 mln.). Dit komt neer op een stagnatie ten opzichte van het jaar ervoor, toen 1,97 mln. TEU werd vervoerd. Het totale gewicht aan goederen in de containers bedroeg in 2012 14,7 mln. ton.

1 Zie hierover het artikel in de Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung van 26 mei 2013: „Fracking – müssen wir da mitmachen?“

2 Steenkool wordt in een groot aantal landen ontgind. In de meeste van die landen is de politieke situatie stabiel.

3 Bron: Binnenschifffahrt Juli 2013, Artikel: Rheinhäfen Karlsruhe planen ihre Zukunft.

Tabel 4 : Containervervoer over de traditionele Rijn in 2012 *

Aantal containers		TEU		Goederengewicht in de containers (in ton)	
Leeg	Geladen	Leeg	Geladen	Leeg	Geladen
420.036	872.496	648.260	1.331.964	0	14.709.070
Totaal aantal = 1.292.532 containers		Totale hoeveelheid = 1.980.223 TEU		Totaal goederengewicht in de containers = 14.709.070 ton	

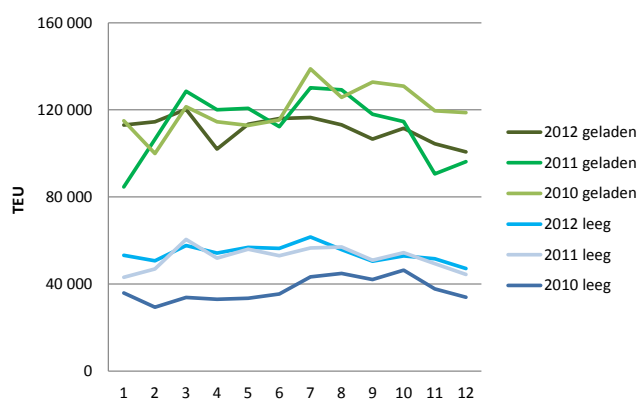
Bron: destatis; berekeningen CCR

* Rheinfeldten tot de Duits-Nederlandse grens

Het aantal lege containers lag in 2012 net boven dat van het jaar ervoor. Qua hoeveelheid is er een stijging van 0,65 mln. TEU ofwel 4%. Dit ligt in de lijn van de tendens van de laatste jaren. Bij de volle containers kon er echter geen groei vastgesteld worden: het aantal TEU bleef met 1,33 mln. TEU net onder het niveau van het jaar ervoor (- 1,4 %).

Het containervervoer is een groeisegment voor de binnenvaart. In de periode 2000-2011 steeg het vervoer van containers over de Rijn, gemeten in aantal TEU, met 95%, wat nagenoeg neerkomt op een verdubbeling¹. Die positieve structurele tendens zal aanhouden, al zou de snelheid van de groei wat kunnen verminderen.

Afbeelding 9 : Containertransporten per maand (leeg versus geladen) over de traditionele Rijn 2010 - 2012



Bron: destatis

2.1.6 Zand, grind, stenen, aarde en bouwmaterialen

In dit segment werd in 2012 over de Rijn een volume van 23,4 mln. ton vervoerd; voor het overgrote deel (91%) bestond dit uit zand, aarde, grind en stenen. De overige 9% waren cement, kalk, gips en overige bouwmaterialen. In totaal ligt het resultaat 3% lager dan vorig jaar, wat te wijten is aan de crisis in de bouwsector. Voor 2014 moet van een stagnatie van het volume worden uitgegaan (zie bijlage 1 van dit rapport).

2.1.7 Chemische producten

Onderzoek van de cijfers leert opnieuw dat de chemische industrie (in het Rijngebied) floreert. Aan de basis van het succes liggen waarschijnlijk onder meer de hoge veiligheids- en kwaliteitsnormen die gehanteerd worden, zowel van de kant van de chemische producenten als van de hierbij betrokken logistieke partners, dus de

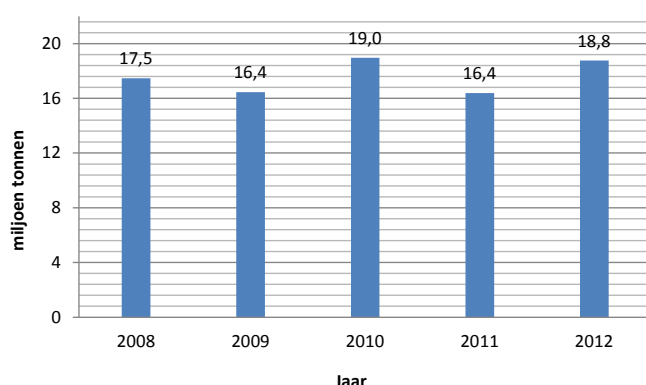
1 Zie CCR (2013), Analyse en evaluatie van structurele markttrends in de binnenvaart, juni 2013

tankvaart.

Op die manier ontstaat een symbiotische relatie tussen bevrachter en vervoerder, die voor beide partners (industrie en vervoerbedrijven) een groot groeipotentieel inhoudt.

Er was een aanzienlijke toename van het vervoersvolume, van 16,4 mln. ton in 2011 tot 18,8 mln. ton in 2012. Dit komt neer op een stijging van meer dan 14 %. Daarmee werd het niveau van 2008 (17,5 mln. ton) overtroffen en werd dat van 2010 ongeveer geëvenaard. Voor 2014 verwacht de Verband der chemischen Industrie (de Duitse Federatie van de chemische industrie) dat de productie nog met 2% zal toenemen. Het vervoer van chemische producten over de Rijn zou wat meer kunnen toenemen, waarschijnlijk met ongeveer 5%.

Afbeelding 10: Vervoer van chemische producten per jaar over de traditionele Rijn



Bron: destatis; berekening CCR

2.1.8 Aardolieproducten

In 2012 bleef het verbruik van aardolieproducten in Duitsland min of meer gelijk; de daling bedroeg niet meer dan 0,4%. Bij de verschillende producten hielden de bestaande tendensen in het algemeen aan. Zo was er bij benzine een daling (- 4,7 %), terwijl de afzet van diesel met 1% steeg. De afzet van vliegtuigbrandstoffen steeg met 7 %¹. De afzet van stookolie bleef ongeveer gelijk aan die van het jaar daarvoor.

De raffinaderijproductie registreerde een lichte stijging van 1,4%. Dit cijfer is een indicator voor de vervoersvraag in de tankvaart, aangezien de raffinaderijen in het Rijngebied (Köln-Wesseling, Karlsruhe, Gelsenkirchen, enz.) hun producten grotendeels per binnenschip afvoeren.

Tegen die achtergrond is het vervoersvolume in de Rijnvaart ongeveer constant gebleven. Er werd 24,2 mln. ton aardolieproducten vervoerd, tegenover 24,5 mln. ton in 2011. Dat komt neer op een kleine achteruitgang van 1,2%.

De vooruitzichten voor de toekomstige vervoersvraag zijn afhankelijk van structurele tendensen met betrekking tot het energieverbruik per capita, de evolutie van de olieprijs en de weersomstandigheden in de winter. De lichte daling in het verbruik van aardolieproducten zal aanhouden, met dien verstande dat het vervoer van aardolie zal blijven teruglopen. De prognoses van de Wereldbank (van juli 2013) wijzen voor 2014 en 2015 op een stagnerende olieprijs². Het weer in de winter kan onmogelijk voorspeld worden.

Alles bij elkaar genomen ziet het er dus naar uit dat de vervoersvraag in 2014 niet zeer veel zal verschillen van die in 2013. Een kleine daling zou denkbaar zijn, of in het beste geval een stagnatie van de vervoersvolumes.

1 voor Duitsland

2 Worldbank (2013), Commodity Price Forecast Update - Released: 8th July 2013

2.2 Noord-Zuid-vervoer

Driekwart van de 58,1 mln. ton goederen die in 2012 vervoerd werden in Frankrijk behoorden tot de volgende vier goederencategoriën:

- zand, aarde en bouwmaterialen voor 23,2 mln. ton
- landbouwproducten voor 9,9 mln. ton
- aardolieproducten voor 4,9 mln. ton
- machines en voertuigen voor 4,9 mln. ton

Met andere woorden: deze vier goederensegmenten zijn samen goed voor 43 mln. ton van het totale vervoersvolume van 58,1 mln. ton. Hun aandeel in het totaal bedraagt dus 74% of bijna drie vierde.

Naar vervoerde tonnage waren de grootste stijgingen te vinden bij het vervoer van:

- chemische producten (+17,8 %), over alle belangrijke Franse binnenwateren (vervoersprestatie Seine: + 54,9 %, Moezel: + 24,7 % en Rhône: + 21,2 %);
- meststoffen (+ 5,8 %);
- overige producten (+ 5,1 %), vooral te danken aan een stijging van 22% van de vervoersprestatie voor containerladingen over de Rhône;
- vaste brandstoffen (+ 3,4 %), wat vooral positief is voor de binnenvaart over de Moezel en in de regio Nord-Pas de Calais.

Het vervoer van bouwmaterialen bleef relatief stabiel in vergelijking met het voorgaande jaar (+ 0,5 %). Voor levensmiddelen (- 4,9 %) en aardolieproducten (- 11,2 %) zette de Franse binnenvaart in 2012 slechtere cijfers neer. De daling bij de aardolieproducten is vooral te wijten aan een lager verbruik van stookolie en niet voor voertuigen bestemde diesel. Het vervoer van staalproducten (- 7,5 %) en ertsen (- 19,5 %) kende eveneens een zware terugval, die vooral de scheepvaart over de Moezel en in de regio Nord-Pas de Calais trof.

2.3 Donaugebied

Het grootste gedeelte van het goederenvervoer over de Boven-Donau in de bergvaart bestaat uit het vervoer van levensmiddelen, ijzererts en aardolieproducten; stroomafwaarts worden vooral natuurlijke en kunstmatige meststoffen alsmede aardolieproducten getransporteerd. De motorvrachtschepen op de Boven-Donau beschikken qua goederen over de stabielste basis, zodat zij in beide richtingen (stroomop- en stroomafwaarts) geladen konden varen.

Over de Midden-Donau vormen ijzererts en vaste minerale brandstoffen stroomopwaarts de grootste goederensegmenten. Stroomafwaarts zijn dat graan (uiteraard duidelijk seizoensgebonden), veevoeders en meststoffen.

Over de Oostenrijkse Donau bestaat ongeveer twee derde van het vervoersvolume uit ijzererts en staalproducten, aardolieproducten, en ook landbouwproducten en veevoerders.

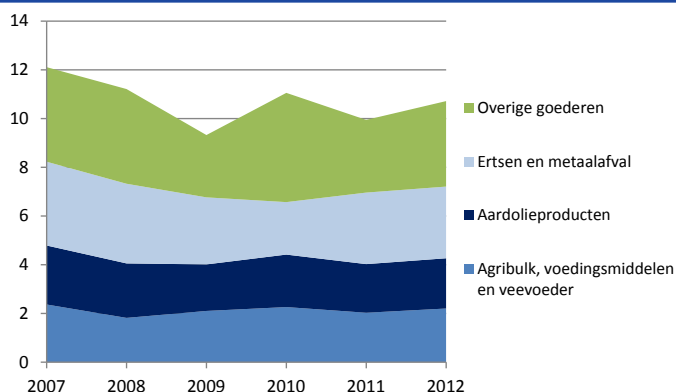
De vervoerde hoeveelheden over de Donau in Oostenrijk bedroegen in 2012:

- ertsen en metaalschroot (2,9 mln. ton),
- aardolieproducten (2,1 mln. ton),
- land- en bosbouwproducten en levende dieren (1,8 mln. ton),
- meststoffen (1,1 mln. ton).

Het binnenlands vervoer is vorig jaar zeer sterk gegroeid. Ook het transitvervoer en de uitvoer kenden een toename. Alleen bij de import was er een lichte daling.

Het vervoersvolume voor levensmiddelen en veevoerders steeg met 12%, dat voor landbouw- en bosbouwproducten met 8%. Bij de vaste minerale brandstoffen (steenkool) werd eveneens een stijging genoteerd ten belope van 80,3%, goed voor een vervoersvolume van 0,3 mln. ton.

Afbeelding 11: Goederenvervoer over de Oostenrijkse Donau naar belangrijkste goederensegmenten (in mln. ton).



Bron: Statistik Austria

De veruit opvallendste stijging, met 175% (+ 0,7 mln. ton) tot 1,1 mln. ton was die in het goederensegment stenen, aarde en bouwmaterialen.

Twee derde daarvan was binnenlands vervoer. De enorme stijging is te danken aan een uitzonderlijke situatie: voor de geplande, gedeeltelijk kunstmatige inpoldering van het havenbekken in de haven van Linz zijn grote hoeveelheden grind en zand nodig (meer dan 650.000 ton), die vanuit Wilhering an der Donau, in de buurt van Linz, per binnenschip naar Linz vervoerd werden¹.

Duidelijke dalingen werden daarentegen vastgesteld in het staalsegment, dat bijna uitsluitend bestaat uit export van de staalindustrie in Linz. Bij ijzer, staal en non-ferrometalen bedroeg de daling 23,5% (op een hoeveelheid van 0,7 mln. ton).

In de tankvaart werd bij aardolieproducten een lichte stijging genoteerd (+ 3 % tot ongeveer 2,1 mln. ton), bij chemische producten een sterke daling van 80 %. Doordat het vervoersvolume in dat laatste segment echter bijna verwaarloosbaar klein is (in 2012 werd ongeveer 7.000 ton chemische producten vervoerd over de Oostenrijkse Donau) heeft die grote terugval echter weinig invloed op het totale resultaat.

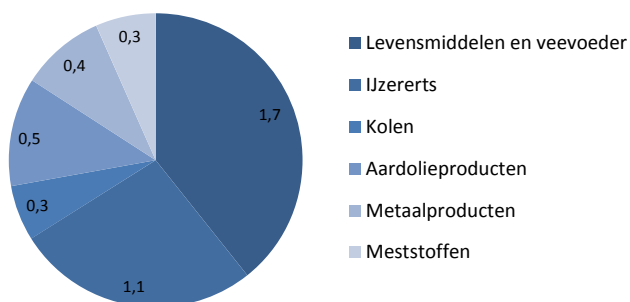
Het belang van de verschillende goederensegmenten op de Slowaakse Donau kan voor het jaar 2012² afgeleid worden uit de vervoersgegevens die bij de stuw van Gabčíkovo werden geregistreerd. Gabčíkovo ligt vrijwel precies in het midden van het Slowaakse Donausegment, dus halfweg tussen de Slowaakse hoofdstad Bratislava en de Slowaakse haven Komarno.

1 Bron: Via Donau (2013), Donauschiffahrt in Österreich, jaarverslag 2012

2 Officiële gegevens van de statistische dienst van het Ministerie voor 2012 waren bij het opstellen van dit rapport nog niet beschikbaar.

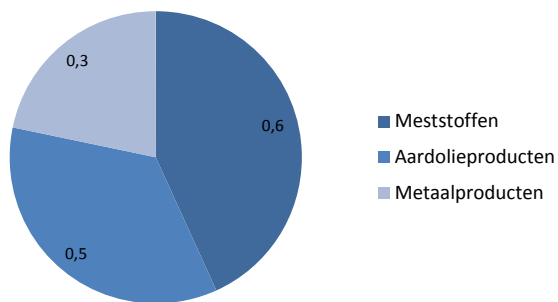
Volgens gegevens van de Donaucommissie werd in 2012 6,0 mln. ton goederen langs de stuw bij Gabčíkovo vervoerd. Het vervoer stroomopwaarts was met een hoeveelheid van 4,2 mln. ton belangrijker dan het vervoer stroomafwaarts, dat 1,3 mln. ton bedroeg. Stroomopwaarts waren levensmiddelen en veevoerders (38% van het vervoersvolume) en ijzererts (26% van het vervoersvolume) de belangrijkste goederensoorten:

Afbeelding 12: vervoer stroomopwaarts in Gabčíkovo/Slowakije naar goederencategorieën (in mln. ton):



Bron: Donaucommissie

Afbeelding 13: Stroomafwaarts vervoer in Gabčíkovo/Slowakije naar goederensegmenten (in mln. ton):



Bron: Donaucommissie

Het kleinere vervoersvolume van het vervoer stroomafwaarts omvatte meststoffen, aardolieproducten en metalen.

In de statistieken valt op dat de nationaliteit van het schip nauw samenhangt met de goederen die het vervoert. Zo wordt ijzererts en steenkool vervoerd door schepen met Oekraïense vlag, terwijl bij vloeibare goederen de Oostenrijkse en Duitse vlag domineren. 35% van de ijzerertstransporten vinden plaats onder Oekraïense vlag, 28% onder Duitse, 20% onder Hongaarse en 11% onder Oostenrijkse vlag. Steenkool werd voor 38% door Oekraïense schepen vervoerd, voor 28% door Slowaakse, voor 21% door Bulgaarse en voor 10% door Roemeense schepen.

Het grote aantal Oekraïense schepen bij erts- en steenkoolvervoer kan te maken hebben met de herkomst van het ijzererts, uit het westen van Oekraïne. Het ijzererts dat daar ontgonnen wordt, wordt per spoor naar de Donau vervoerd en daar overgeladen op schepen of spoorwagens. In de andere goederensegmenten zijn nauwelijks Oekraïense schepen te vinden.

Levensmiddelen en veevoerders worden vooral vervoerd door schepen die onder Duitse of Hongaarse vlag varen. Hier zijn ook veel schepen actief waarvan de vlaggenstaat geen lid is van de Donaucommissie.

Bij de vloeibare goederen (aardolieproducten) spelen Oostenrijkse schepen zowel stroomopwaarts als stroomafwaarts een belangrijke rol, met een aandeel van 37 resp. 21 %. Dit kan te maken hebben met de activiteiten van Oostenrijkse aardolieconcerns in het Donaugebied. Ook Duitse schepen zijn met 34 % (stroomopwaarts) en 38 % (stroomafwaarts) goed vertegenwoordigd. Het aandeel van de Slowaakse schepen lag bij 19 % (stroomopwaarts) resp. 40 % (stroomafwaarts).

De vervoersvolumes over de Hongaarse Donau in 2012 kunnen voor de verschillende goederencategorieën geschat worden aan de hand van de gegevens uit Mohács, aan de zuidgrens van Hongarije¹. De goederendoorvoer die bij Mohács geregistreerd werd, bedroeg in 2012 ongeveer 5,6 mln. ton, waarvan 2,9 mln. ton oftewel 51 %

¹ Bron: Donaucommissie. Gegevens van het Hongaarse Ministerie of van het Hongaars Bureau voor de Statistiek over het jaar 2012 waren bij het opstellen van dit rapport nog niet beschikbaar.

stroomopwaarts. Met een totale vervoershoeveelheid van 606.500 ton was april de drukste maand. Belangrijke goederensoorten in Mohács zijn stroomopwaarts ijzererts (ongeveer de helft van het vervoersvolume) en stroomafwaarts graan (de helft tot twee derde van het vervoersvolume).

Stroomopwaarts werd in 2012 meer dan 1,3 mln. ton ijzererts geregistreerd, vervoerd door schepen onder Duitse (35,3 %), Oekraïense (27,4 %), en Bulgaarse (7,7 %) vlag. Voorts werd stroomopwaarts 636.000 ton vaste brandstoffen vervoerd door Roemeense (46 %), Slowaakse (13 %), Bulgaarse (12 %) en Oekraïense (7 %) schepen. Naast 247.000 ton meststoffen omvatte het verkeer stroomopwaarts ook nog kleinere hoeveelheden staalproducten, levensmiddelen en veevoeders.

Het vervoer van Mohács naar het zuiden, dus richting Kroatië en Servië, omvatte 1,1 mln. ton graan, 354.000 ton levensmiddelen en veevoeders, aardolieproducten (354.000 ton) en halffabricaten uit metaal (275.000 ton).

Procentueel gezien waren de belangrijkste goederengroepen in het vervoer stroomafwaarts in het zuid-Hongaarse Mohács: graan 41 %; levensmiddelen en veevoeders 13,8 %; aardolieproducten 12,3 %; halffabricaten uit metaal 10,7 %.

Bij het vervoer van graan hadden schepen onder Roemeense en Duitse vlag elk een aandeel van 20 %. Bij levensmiddelen en veevoeders waren Roemeense schepen het best vertegenwoordigd (tot 35%). Twee derde van de aardolieproducten werd vervoerd door schepen onder Servische vlag. Bij de staalproducten had de Oekraïense vlag een aandeel van 40%.

Samengevat

Onderverdeeld naar goederencategorieën toont de ontwikkeling voor de traditionele Rijn een achteruitgang in de staalsector, die veroorzaakt werd door de conjuncturele en structurele crisis in de staalindustrie. Zowel bij ertsen als bij metalen zijn de vervoersvolumes in 2012 lager uitgevallen. Ook over de Donau in Oostenrijk en in de andere Donaulanden werd bij metaalproducten een daling waargenomen.

In de volgende goederensegmenten werd zowel over de Rijn als over de Donau een vermindering van het vervoersvolume geregistreerd:

- landbouwproducten
- levensmiddelen en veevoeders
- vaste brandstoffen (steenkool)

De volgende goederensegmenten toonden voor de Rijn en de Donau een verschillende tendens:

- chemische producten (groei van meer dan 10% voor de Rijn, sterke achteruitgang voor de Oostenrijkse Donau, maar met een zeer laag absoluut volume)
- aardolieproducten (stagnatie voor de Rijn, lichte stijging voor de Donau)
- zand, aarde en bouwmaterialen (lichte daling voor de Rijn, terwijl voor de Donau in Oostenrijk een sterke stijging genoteerd werd, die evenwel te danken was aan een uitzonderlijke situatie).

In het Noord-Zuid-vervoer kunnen voor Frankrijk de volgende goederensegmenten met positieve evolutie aangehaald worden:

- chemische producten
- vaste brandstoffen (steenkool)

Het vervoersvolume veranderde nauwelijks bij zand, aarde en bouwmaterialen. Dalingen werden opgetekend bij:

- levensmiddelen en veevoeders
- aardolieproducten
- staalproducten
- ertsen

In België was er groei in de volgende goederensegmenten:

- landbouwproducten
- aardolieproducten
- vaste brandstoffen

Een achteruitgang was er bij:

- erts
- staalproducten
- zand, aarde en bouwmaterialen.

Deel 3:

Evolutie van de overslag in de havens

3.1 Zeehavens

De volgende twee tabellen geven een overzicht van de overslagcijfers in de belangrijkste zeehavens tussen Hamburg en Le Havre voor de jaren 2011 en 2012.

Tabel 5: Overslagcijfers in zeehavens tussen Hamburg en Le Havre in 2012 (in mln. ton)

	Rotterdam	Antwerpen	Amsterdam	Hamburg	Le Havre
Droge bulk	78,1	19,1	41,9	25,3	2,6
Vloeibare bulk	214,2	45,3	43,2	14,1	36,7
Containers	125,4	104,1	0,8	89,4	22,7
Stukgoederen *	23,8	15,7	8,2	2,1	1,4
Totale overslag	441,5	184,1	94,3	130,9	63,5

Bron: Port of Rotterdam.

** stukgoed niet vervoerd in containers*

Tabel 6: Overslagcijfers in zeehavens tussen Hamburg en Le Havre in 2011 (in mln. ton)

	Rotterdam	Antwerpen	Amsterdam	Hamburg	Le Havre
Droge bulk	87,3	19,1	46,6	25,6	3,0
Vloeibare bulk	198,5	46,0	39,4	14,0	41,4
Containers	123,6	105,1	0,6	90,1	21,6
Stukgoederen *	25,1	16,9	6,4	2,4	1,4
Totale overslag	434,5	187,1	93,0	132,1	67,4

Bronnen: Port of Rotterdam, Port of Hamburg, Port of Antwerp, Port of Amsterdam, Port du Havre.

** stukgoed niet vervoerd in containers*

De belangrijkste havens voor het achterlandvervoer door de binnenvaart zijn Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen. In Rotterdam en Amsterdam was er een stijging van 1 tot 2%; in Antwerpen een lichte daling met 1,6%. In deze drie havens ligt het zwaartepunt bij andere goederensoorten.

In Amsterdam is droge bulk van groot belang, en dan vooral de voedingsgrondstoffen. In Antwerpen vormt vloeibare bulk een zeer belangrijk segment, naast uiteraard het containervervoer. Rotterdam kan dan weer als een universele haven worden beschouwd, die in alle segmenten goed beslagen ten ijs komt.

Als het om zeecontainers gaat, komt Hamburg vlak na Antwerpen op de derde plaats in Europa. Sinds het jaar 2000 is er een stijgende tendens in het achterlandvervoer over de Elbe¹.

Het vloeibaar bulkgoed kende in de jaren 2011/2012 algemeen gezien een positievere evolutie dan de droge bulkgoederen. Zo is de overslaghoeveelheid droge bulkgoederen in alle havens ten opzichte van 2011 gedaald, met uitzondering van Antwerpen waar de hoeveelheden onveranderd bleven. In het segment vloeibare bulkgoederen kon in Rotterdam, Hamburg en Amsterdam een stijging worden waargenomen; alleen in Antwerpen en Le Havre liepen de cijfers terug.

Het containervervoer toont vrijwel het zelfde beeld als voorheen; in het merendeel van de bovenstaande havens (met uitzondering van Rotterdam) was er sprake van een lichte daling.

3.2 Binnenhavens

3.2.1 Rijn

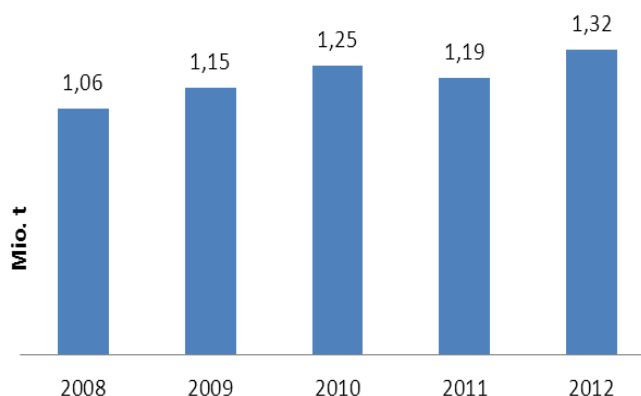
Landbouwproducten

In de haven Straatsburg, de belangrijkste binnenvaarthaven aan de Rijn voor landbouwproducten, lag de overslag van graan 10% hoger dan in 2011, met een totaal van 1,3 mln. ton. Al enkele jaren toont de overslag van graan in Straatsburg een aanhoudend positieve tendens (zie grafiek).

In de haven Neuss-Düsseldorf werd 328.000 ton landbouwproducten overgeslagen, in Bazel 318.000 ton.

Bronnen : genoemde havens

Afbeelding 14: Overslag van graan in de haven Straatsburg



Bron: Port de Strasbourg

¹ Achterlandvervoer van containers per binnenschip in de zeehaven Hamburg: in 2000: 27.000 TEU; in 2008: 119.000 TEU; in 2010: 95.000 TEU. Bron: Hamburg Port Authority

Levensmiddelen en veevoeders

Door een uitzonderlijke situatie, namelijk doordat een oliemolen in de haven van Mannheim naar herstel weer in gebruik werd genomen, kon in dit segment een spectaculaire stijging worden waargenomen¹. De overslag in Mannheim steeg van 400.000 ton tot bijna 1,6 mln. ton, wat neerkomt op een verviervoudiging.

In Neuss-Düsseldorf steeg de overslag van levensmiddelen en veevoeders slechts weinig, van 2,6 mln. ton naar 2,7 mln. ton. In Bazel werd een hoeveelheid van meer dan 500.000 ton geregistreerd, wat overeenkomt met het gemiddelde van de laatste jaren.

Bronnen : genoemde havens

Ertsen & metaalschroot

De overslag van ertsen en metaalschroot in Neuss-Düsseldorf is met een totale hoeveelheid van 1,4 mln. ton voor het tweede jaar op rij licht gestegen. Vorig jaar werd 1,3 mln. ton overgeslagen, in 2010 ging het om 1,2 mln. ton. In Mannheim werd 0,58 mln. ton overgeslagen, tegenover 0,52 mln. ton het jaar daarvoor. Duisburg, een belangrijke haven voor de overslag van ertsen en metaalschroot, heeft geen cijfermateriaal ter beschikking gesteld.

Bronnen : genoemde havens

IJzer & staalproducten

Bazel is een transithaven en een overslagplaats voor staalproducten die Rijn opwaarts tot Bazel vervoerd worden en daar overgeladen worden in spoorwagens om verder te gaan naar Italië. In 2011 was er nog sprake van een daling met 30% die vooral te wijten was aan de economische crisis in Italië. De overgeslagen hoeveelheid bedroeg toen 0,4 mln. ton. In 2012 werd een lichte stijging tot 0,5 mln. ton genoteerd.

Bronnen: haven Bazel

Steenkool

In Mannheim werd iets meer steenkool overgeslagen dan in 2011: de hoeveelheid ging van 2,1 mln. ton naar 2,2 mln. ton. In Karlsruhe daarentegen was er een forse stijging: de overgeslagen hoeveelheid steeg daar van 880.000 ton naar 1,2 mln. ton, wat een sprong van ongeveer 40% betekent! Volgens de haven is dit aan drie factoren te danken. Ten eerste werd in de EnBW-kolencentrale een nieuwe eenheid in gebruik genomen, waardoor in Karlsruhe de overslag van steenkolen toeneemt.

Ten tweede waren de overslagcijfers sinds het ongeval met de „Waldhof“ in het eerste kwartaal van 2011 aanzienlijk gedaald en werd die daling in 2012 gecompenseerd (basiseffect 2011/2012). En ten derde werd de raffinaderij Petroplus in de Beierse haven Ingolstadt eind 2011 failliet verklaard, waardoor het overslagbedrijf in de haven van Karlsruhe tijdelijk overschakelde op steenkool. (Intussen worden weer aardolieproducten uit Ingolstadt per spoor naar Karlsruhe gebracht, waar ze op schepen overgeladen worden).

Bronnen : genoemde havens

¹ De oliemolen brandde een paar jaar geleden af, waardoor de overslag in dit goederen segment drastisch daalde. De oliemolen is sinds 2012 weer in bedrijf.

Stenen, aarde & bouwmaterialen

Voor dit goederensegment vormt het Boven-Rijngebied een belangrijk regionaal centrum. Dit heeft te maken met natuurlijke omstandigheden: de grindvoorraden in dit gebied zijn ontstaan door gletsjerbewegingen aan het einde van de laatste ijstijd. Het grind speelt vandaag de dag een belangrijke rol als grondstof in de bouw in het hele stroomgebied van de Rijn (Duitsland, Frankrijk, Nederland, Zwitserland en België).

In binnenhavens met laad- en losplaatsen voor grind, vormen grind en zand een belangrijk aandeel in de goederenoverslag. Dit geldt bijvoorbeeld voor de haven van Breisach die aan Duitse zijde aan de Boven-Rijn gelegen is: daar zijn grind, zand en split samen goed voor 60 % van de jaarlijkse overslag, met een totale hoeveelheid van 0,8 tot 1,2 mln. ton.

Qua hoeveelheid speelt de haven Straatsburg een nog belangrijkere rol. In 2012 werd in Straatsburg bijna 3 mln. ton zand en grind overgeslagen (+ 8 % in vergelijking met 2011). Het overgrote deel daarvan is bestemd voor de export.

In Bazel werd de één-miljoen-grens bij de overslag van stenen, aarde en bouwmaterialen in 2012 voor het eerst overschreden (1,06 mln. ton). Dit is een opmerkelijke stijging ten opzichte van 2011.

Bronnen : genoemde havens

Aardolieproducten

In Karlsruhe ligt de Mineralö Raffinerie Oberrhein, een belangrijke producent van aardolieproducten. In 2012 bedroeg de vervoerde hoeveelheid in dit segment ongeveer 4,2 mln. ton, tegenover 3,6 mln. ton in 2011. Dit komt neer op een stijging van 16%.

Het ging daarbij voor het grootste gedeelte om brandstoffen en lichte stookolie. Het gemiddelde marktaandeel van de binnenvaart voor de levering van aardolieproducten ligt voor de periode 2002-2012 bij ongeveer 20 %. Dit is een resultaat dat ook in 2012 werd behaald.

In Bazel kon er dankzij een uitzonderlijke situatie bij twee Zwitserse raffinaderijen een enorme stijging worden gerealiseerd. De twee raffinaderijen, in Colombier en Cressier, liggen ver van alle waterwegen en hun productie en de afvoer van hun producten spelen onder normale omstandigheden voor de Rijnvaart dus geen enkele rol.

In 2012 vielen beide raffinaderijen evenwel (tijdelijk) uit, waardoor ter vervanging tijdelijk over de Rijn grote hoeveelheden aardolieproducten aangevoerd moesten worden. Daardoor steeg de hoeveelheid aardolieproducten die in 2012 de haven van Bazel binnenkwam met 55% en werd een buitengewoon hoge waarde van 3,6 mln. ton bereikt.

Bronnen : genoemde havens

Chemische producten

Bij de overslag van chemische producten kon Mannheim met een hoeveelheid van ongeveer 1,2 mln. ton ongeveer het resultaat van 2011 evenaren. Er was slechts een zeer lichte daling met 1,3%. In Karlsruhe werd in 2012 bijna 600.000 ton overgeslagen, wat een stijging vormt van 8% ten opzichte van het jaar daarvoor (2011: 550.000 ton).

Bronnen : genoemde havens

Containers

Het containervervoer over de Rijn steeg in de haven Straatsburg tot ongeveer 120.000 TEU, wat ongeveer 15% meer is dan in 2011. Het aantal geladen containers steeg daarbij sterker dan het aantal lege containers. Daaruit blijkt dat de Rijnvaart na de lage waterstanden van 2011 weer helemaal meespeelt in het economisch rendabele segment van de geladen containers.

In Straatsburg was het aantal door de Rijnvaart aangevoerde overgeslagen containers ongeveer gelijk aan dat van het spoorvervoer (beide lagen rond 67.000 TEU). Het gevolg is dat beide vervoersdragers ook vrijwel dezelfde hoge groeicijfers als het jaar ervoor wisten te behalen (zie tabel):

Tabel 7 : Geladen containers in de haven Straatsburg

Vervoersdrager	Aantal TEU 2011	Aantal TEU 2012	Wijziging in %
Rijnvaart	54.214	66.507	+22,7 %
Spoorvervoer	54.376	66.916	+23,1 %
Wegvervoer	97.391	104.821	+7,6 %

Bron : Port de Strasbourg

Ook de havens van Bazel en Mannheim zagen het vervoer van containers door de binnenvaart toenemen.

Zowel in Bazel als in Mannheim werd de grens van 100.000 TEU overschreden: de overslag in de Duitse haven steeg met 18%, van 99.088 TEU (2011) naar 117.409 TEU (2012). Aan Zwitserse kant steeg het containervervoer over de Rijn van 93.400 TEU (2011) naar 102.240 TEU (2012), wat neerkomt op een stijging van 9,5%.

Bronnen: genoemde havens

Volgens informatie van VNF werd in 2012 in de Franse Rijnhavens 12,2 mln. ton overgeslagen. Dit is een stijging van 1,5% ten opzichte van 2011.

3.2.2 Binnenhavens in België en Frankrijk

Luik

In deze (echte) Europese binnenhaven, die in Europa qua omvang op de derde plaats komt, bedroeg de totale goederenoverslag in 2012 13,3 mln. ton, tegenover 13,9 mln. ton het jaar daarvoor (- 4%). Het spoorvervoer boekte een lichte stijging van 5% tot 1,6 mln. ton; het wegvervoer een daling met 6% waardoor het op 3,7 mln. ton uitkwam. Hoewel de sluiting van sommige Luikse staalfabrieken het resultaat zeker beïnvloed heeft, zijn er de laatste tijd alternatieve goederenstromen ontstaan, waardoor de terugval enigszins kon worden opgevangen.

Brussel

Brussel is met een jaarlijks overslagvolume van 4,7 mln. ton (2012) een belangrijke haven voor de Belgische binnenvaart. De belangrijkste goederensegmenten zijn enerzijds zand en bouwmaterialen en anderzijds aardolieproducten. De hoeveelheid geladen en geloste goederen is in 2012 alles bij elkaar genomen met 5% gedaald.

Met een totale hoeveelheid van respectievelijk 2,7 en 1,2 mln. ton waren de bouwmaterialen in 2012 goed voor 57% van het totale overslagvolume en de aardolieproducten voor 26%. In 2011 lag het volume bij de bouwmaterialen net boven, en bij de aardolieproducten net onder dat van 2012. De situatie bij de containers was als volgt: 16.000 TEU in 2012, 14% meer dan in 2011. Sinds 2007 stagneert het aantal TEU echter.

60% van de in Brussel overgeslagen goederen is afkomstig of bestemd voor Nederland, terwijl voor 28% van de goederen België het oorsprongs- of bestemmingsland is. Zand en bouwmaterialen komen vooral uit Dordrecht/NL en Breskens/NL, aardolieproducten vooral uit Antwerpen/BE.

Gent

Gent is zowel een binnenhaven als een zeehaven. De binnenvaartoverslag bedroeg in 2012 ongeveer 23,3 mln. ton, waarmee Gent het 1% beter deed dan het jaar daarvoor. (De zeevaartoverslag bedroeg 26 mln. ton). De aandelen van de verschillende goederensoorten in het totale goederenvervoer voor de binnenhaven en de zeehaven lopen enigszins parallel. Zo kende het segment landbouwproducten de sterkste stijging, zowel in de binnen- als in de zeehaven: de binnenvaartoverslag steeg met 311.000 ton of 27,5%. Daarnaast kende de binnenvaartoverslag eveneens een sterke toename bij de meststoffen (+ 389.000 ton of + 38%). Dalingen waren er in de binnenvaart en in de maritieme overslag bij bouwmaterialen en aardolieproducten.

Parijs

Het goederenvolume in de op een na grootste, geheel en al in het binnenland gelegen binnenhaven van Europa steeg van 20,6 in 2010 naar 22 mln. ton in 2011 (+ 7%). Met 16,6 mln. ton hadden de bouwmaterialen veruit het grootste aandeel in de totale goederenoverslag. Andere belangrijke goederensegmenten zijn de landbouwproducten (1,9 mln. ton) en machines en voertuigen (1,2 mln. ton). Het aantal overgeslagen containers bedroeg in 2011 150.000 TEU, wat aanmerkelijk meer is dan in 2010 (toen werd 127.000 TEU geregistreerd). De cijfers voor 2012 waren bij het opstellen van dit rapport nog niet beschikbaar.

Rouen

De haven Rouen aan de Seine is zowel een binnenhaven als een zeehaven. De binnenvaartoverslag bedroeg in 2011 6 mln. ton (+ 6 % ten opzichte van 2010), de zeehavenoverslag 25,4 mln. ton. Naast vloeibare goederen spelen in Rouen vooral graan en overige landbouwproducten een grote rol. Cijfers voor 2012 waren bij het opstellen van dit rapport nog niet beschikbaar.

Lyon

De goederenoverslag van de binnenvaart in de haven van Lyon bedroeg in 2012 1,5 mln. ton, wat 6% meer is dan het jaar daarvoor. De overslag van het spoor bedroeg 0,5 mln. ton. Dat betekent dat het wegvervoer een zeer groot aandeel van de totale goederenoverslag (die voor alle vervoersdragers samen 11,4 mln. ton bedroeg) voor zijn rekening nam. Het containervervoer door de binnenvaart steeg met 17% tot 69.619 TEU.

In Lyon heeft de Rhône een aandeel van ongeveer 31% in de totale containeroverslag (221.982 TEU). De toename van het aantal TEU bij de binnenvaart komt ongeveer overeen met die bij het spoor en het wegvervoer.

Bronnen: genoemde havens

3.2.2 Binnenhavens in het Donaugebied

Regensburg

De binnenvaartoverslag in de grootste binnenhaven van Beieren lag in 2012 bij circa 1,6 mln. ton. De binnenvaart had daarmee een aandeel van 20,5% in de modal-split van de haven. De belangrijkste goederensegmenten voor de binnenvaart zijn landbouwproducten, levensmiddelen en veevoerders.

Tabel 8: Aandeel van de verschillende vervoersdragers in de goederenoverslag in de haven Regensburg

Jaar	Goederenoverslag in mln. ton		
	Schip	Spoor	Vrachtwagen
2002	2,4	0,6	2,8
2006	2,4	1,1	3,3
2008	2,5	1,8	3,4
2011	1,5	2,2	3,9
2012	1,6	2,0	4,1

Bron: Haven Regensburg

In Regensburg is de binnenvaartoverslag sinds het begin van de economische crisis teruggelopen. De verklaring voor die daling is te vinden in de staalindustrie in het Donaugebied: bepaalde staalfabrieken moesten de deuren sluiten (zoals Smederovo/Servië), waardoor de transportvraag voor staal en ertsen in elkaar zakte. Bovendien hebben de bestellingen van de ondernemingen een andere vorm aangenomen: door de onzekerheid over de conjuncturele ontwikkeling genieten kleine zendingen momenteel de voorkeur, met name in de staalsector. Logistiek gezien is het spoor daarvoor beter geschikt.

Linz

In Linz is er enerzijds de fabriekshaven van de staalfabriek Voestalpine, de drukste haven van Oostenrijk. In 2012 bedroeg de vervoershoeveelheid er 3,3 mln. ton, wat bijna precies evenveel is als het jaar daarvoor.

Daarnaast is er ook nog de Linzer Hafen AG, waar zowel vloeibare als droge bulkgoederen en containers worden overgeslagen. In 2012 steeg de overslag van vloeibare bulk met 16,9% naar meer dan 600.000 ton. Door een daling bij de meststoffen kon voor de totale binnenvaartoverslag evenmin slechts een stijging van 4% (1,17 mln. ton) worden gerealiseerd. Het aantal schepen dat de haven aandeed (1167 in 2012) steeg eveneens met 4,1%.

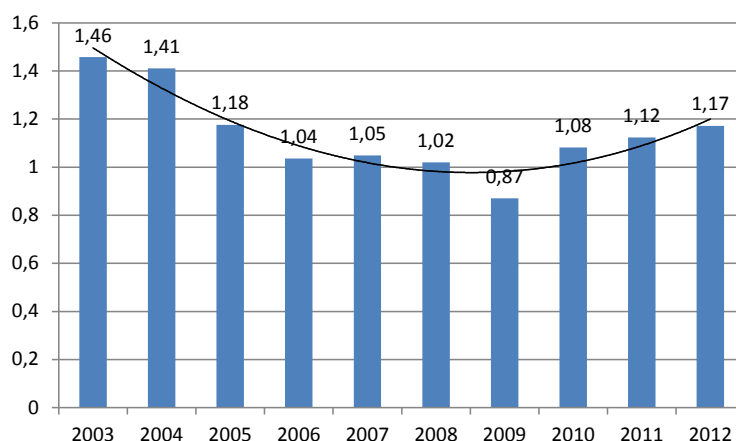
Tabel 9: Overslagcijfers in de haven Linz AG

	2011	2012	Verandering 2012/2011
Binnenvaartoverslag / Handelshaven	601.818 t	562.427 t	- 6,5 %
Binnenvaartoverslag / Tankhaven	521.227 t	609.218 t	+ 16,9 %
Totale binnenvaartoverslag	1.123.045 t	1.171.645 t	+ 4,3 %
Overslag binnenvaart en wegvervoer	2.999.011 t	3.150.974 t	+ 5,1 %
Aandeel binnenvaart in totale overslag (%)	37 %	37 %	+/- 0 %

Bron: Haven Linz AG, berekening CCR

Tussen 2003 en 2009 toonde de binnenvaartoverslag in de haven Linz AG een dalende tendens; sindsdien worden echter weer groeicijfers geregistreerd.

Afbeelding 15: Evolutie van de binnenvaartoverslag in de haven Linz AG (in mln. ton) *



Bron: Haven Linz AG

* zonder Voest Alpine-haven

Wenen

De binnenvaart van de Oostenrijkse hoofdstad is gespecialiseerd in vloeibare goederen. In 2012 werd ongeveer 1 mln. ton aardolieproducten door de binnenvaart overgeslagen, goed voor 86% van de totale goederenoverslag per schip in de haven van Wenen. In 2012 steeg de totale overslaghoeveelheid tot 1,2 mln. ton, wat 14 % meer is dan in 2011.

In de Oostenrijkse Donauhavens en in de Donaulanden heeft de binnenvaart de volgende aandelen in de totale goederenoverslag: fabriekshaven Voest Alpine in Linz 34,7 %, haven Linz AG 20,6 %, haven Wenen 12,8 %, overige havens en landen 21,7 %, Ennshaven 6,2 % en Krems 4,0 %¹.

1 Bron: Via Donau

Boedapest

De hoeveelheid door de binnenvaart geladen en geloste goederen bedroeg in 2011 811.000 ton. De belangrijkste goederen waren ijzer- en metaalproducten, aardolieproducten en landbouwproducten.

Dunaújváros

Deze binnenhaven wist de beste cijfers van het hele land te realiseren. Steenkolen en cokes maakten het grootste deel uit van de totale goederenoverslag. In 2011 bedroeg het overslagvolume 1,1 mln. ton, wat ongeveer evenveel is als in 2009.

Baja

Baja is de derde grootste haven van Hongarije en ligt helemaal in het zuiden, in de buurt van Mohacs. In Baja worden bijna uitsluitend landbouwproducten en veevoeders overgeslagen; in 2011 voor een totaal van 461.000 ton.

Constanta

Constanta is zowel een binnenhaven als een zeehaven, en is van even groot belang voor de binnenvaart als voor de zeevaart. Beide vervoerstypen hebben de laatste jaren dezelfde ontwikkeling te zien gegeven. Globaal gezien is het maritieme vervoer in Constanta ongeveer vijf keer groter dan het binnenvaartvervoer. Cijfers voor 2012 waren bij het opstellen van dit rapport nog niet beschikbaar. Vanaf 2006 tonen de grafieken voor de zeevaart een nog grotere terugval dan voor de binnenvaart. Ook het herstel vanaf 2010 ging in de binnenvaart sneller dan in de zeevaart.

In 2011 werd voor de binnenvaart een goederenoverslag van 8,7 mln. ton geregistreerd, tegenover 10,6 mln. ton in 2010. In de jaren voor de crisis lagen die cijfers iets hoger: in 2006 ging het om 12 mln. ton, in 2007 10,8 mln. ton.

Bronnen: genoemde havens, Statistik Austria, Via Donau, Hongaars Ministerie voor ontwikkeling.

Samengevat

De zeehavenoverslag in de belangrijkste havens tussen Hamburg en Le Havre werd in 2012 gekenmerkt door twee tendensen: enerzijds een toename bij de vloeibare lading en anderzijds een lichte daling bij droge bulkgoederen en containers.

De binnenhavens aan de Rijn registreerden over de gehele linie hogere overslagcijfers, die in het geval van Bazel (aardolieproducten), Karlsruhe (steenkool) en Mannheim (levensmiddelen en veevoeders) ook te danken waren aan een aantal uitzonderlijke omstandigheden. In die drie gevallen hadden de uitzonderlijke omstandigheden een positief effect op het jaarresultaat. Twee van die drie uitzonderlijke situaties hadden te maken met energiebevoorrading: enerzijds bevoorradde de Rijnvaart Zwitserland met brandstoffen en stookolie, nadat twee raffinaderijen tijdelijk buiten werking waren en daardoor de levering via de pijpleiding onderbroken werd; en anderzijds zorgde een nieuwe eenheid in de kolencentrale van Karlsruhe voor een sterke stijging van de steenkolenoverslag.

De Belgische binnenhavens Brussel (- 5%) en Luik (- 4%) registreerden in 2012 een lichte daling van de overslaghoeveelheid. In Gent was er een kleine toename van 1%. De daling in Luik, de op een na grootste binnenhaven van Europa, is grotendeels te verklaren door de crisis in de Luikse staalindustrie, terwijl de achteruitgang in Brussel te maken heeft met de afname in de goederensegmenten zand, aarde en bouwmaterialen.

Voor de Franse binnenhavens waren nog geen cijfers voor 2012 beschikbaar, met uitzondering van Lyon, waar een stijging van 6% genoteerd werd.

De binnenhavens in het Boven-Donaugebied registreerden in 2012 in het algemeen een stijging van de binnenvaartoverslagcijfers. In de haven Linz bleef het goederensegment erts met een resultaat van 3,3 mln. ton nagenoeg constant, wat in het licht van de crisis in de staalindustrie als een succes kan worden beschouwd. De evolutie bij de vloeibare goederen is beter dan die bij droge bulkgoederen (zie havens Linz en Wenen), wat ook geldt voor de overslag in de zeehavens.

Deel 4:

Evolutie van het laadruimte-aanbod

4.1 Drogeladingvaart

In West-Europa werden in 2012 9 motorvrachtschepen, 8 duwbakken, 1 duwboot, 4 sleepboten, 2 pontons, 1 veerboot in bedrijf genomen, en daarnaast nog 7 overige, ten dele niet nader bepaalde schepen. De gemiddelde tonnage van de negen motorvrachtschepen is ongeveer 2700 ton.

De nieuwe duwboot is toegevoegd aan de vloot van de rederij Thyssen Krupp Veerhaven B.V. De boot wordt bijgevolg ingezet voor de aanvoer van erts van de zeehavens naar de staalindustrie rond Duisburg.¹

De cijfers voor 2012 laten zien dat er in de drogeladingvaart aanzienlijk minder nieuwe schepen in de vaart zijn genomen. Zelfs in het besef dat de cijfers voor 2012 dateren van 3 mei van dat jaar en dus zeker nog onvolledig zijn, kan er al gesproken worden van een enorme achteruitgang van het nieuwbouwvolume (zie tabel).

*Tabel 10: Nieuwbouwvolume in de drogeladingvaart **

Jaar	Nieuwbouw-tonnage (in ton)
2008	432.000
2009	480.000
2010	135.700
2011	100.600
2012	** 57.414

Bron: IVR

* Gegevens voor België, Duitsland, Nederland, Frankrijk en Zwitserland.

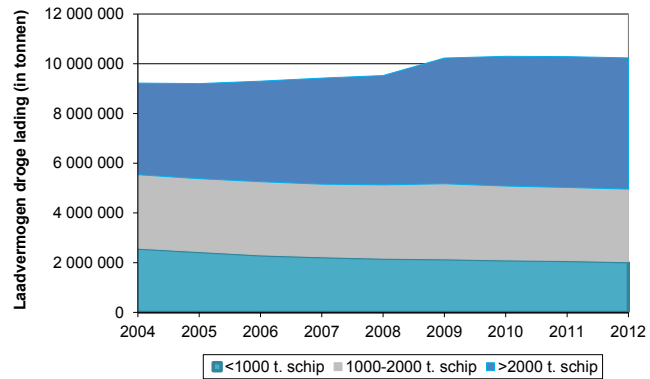
** Cijfers zijn eventueel nog onvolledig

¹ De met drie motoren uitgeruste duwboot duwt 4 tot 6 duwbakken, geladen met erts en steenkool, en vervoert zo elke dag 60.000 tot 80.000 ton bulkgoederen (erts en steenkool).

In de periode 2000 tot 2012 werden in totaal een duizendtal nieuwe drogeladingschepen op de Europese markt gebracht, voor het grootste deel in Nederland.

De onderstaande grafiek toont de evolutie van de totale laadruimte in de West-Europese drogeladingvaart. De cijfers illustreren enerzijds in welke mate de drogeladingvloot door de nieuwe schepen (hoofdzakelijk tussen 2008 en 2009) vooral in de grootste categorie (> 2000 ton) toenam. De weer ingeleverde laadcapaciteit, doordat afgeschreven schepen tot schroot verwerkt werden of door de verkoop van schepen aan landen buiten West-Europa, bleef daarentegen beperkt, wat met name af te leiden valt uit de geleidelijke daling van het totale laadvermogen van kleinere schepen.

Afbeelding 16: Evolutie van de beschikbare laadruimte in de West-Europese drogeladingvloot



Bron: PANTEIA

4.2 Tankvaart

Volgens cijfers van de IVR is de nieuwbouw in de tankvaart in de jaren 2011 en 2012 duidelijk verminderd. In 2012 zijn volgens de recentste IVR-cijfers 39 nieuwe tankschepen in gebruik genomen, tegenover 86 het jaar daarvoor.

De totale tonnage van de nieuwe schepen bedraagt 117.000 ton; in 2012 lag dit bij ongeveer 185.300 ton. Het gemiddelde laadvermogen van de nieuwe schepen uit 2012 bedroeg 3000 ton. Hieruit blijkt dat de investeringen, net als in de jaren 2009, 2010 en 2011, blijven afnemen.

*Tabelle 11: Neubauvolumen in der Tankschiffahrt **

Jaar	Nieuwbouw-tonnage (in ton)
2008	144.580
2009	391.000
2010	339.000
2011	185.000
2012	117.000

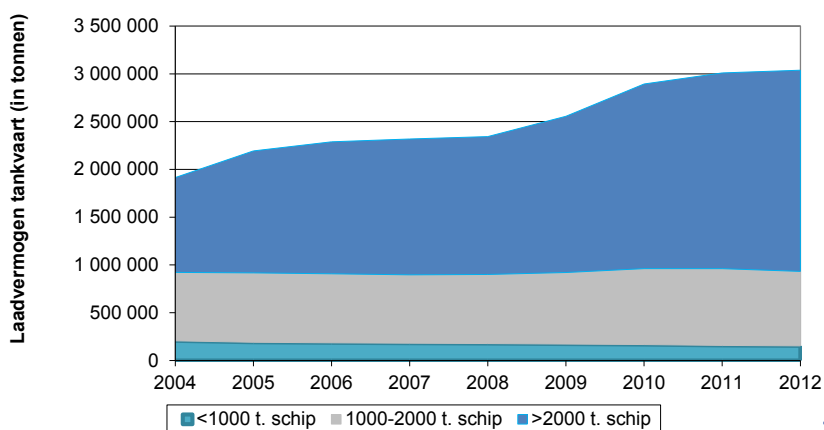
Bron: IVR

* Gegevens voor België, Duitsland, Nederland, Frankrijk en Zwitserland

De procentuele daling van het nieuwbouwvolume in 2012 tegenover 2011 bedraagt 37%. De daling is daarmee iets minder groot dan van 2010 in verhouding tot 2011, toen het nieuwbouwvolume halveerde.

De volgende grafiek biedt een overzicht van de evolutie van het totale laadvermogen in de tankvaart in West-Europa. De totale capaciteit van de tankvloot laat een sterke stijging zien, die vooral het gevolg is van de bouw van zeer grote nieuwe schepen. In veel gevallen gaat het daarbij om de vervanging van enkelwandige tankschepen door dubbelwandige. Verwacht wordt dat de overgangsfase tegen eind 2018 afgerond zal zijn.

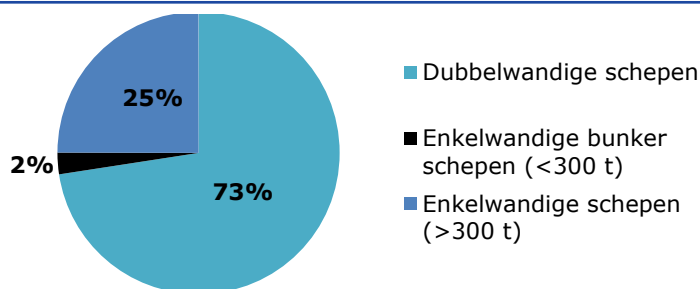
Afbeelding 17: Evolutie van het beschikbare laadvermogen in de West-Europese tankvaart



Bron: PANTEIA

Bovendien toont de grafiek dat de gesloopte tonnage in het niet valt bij de nieuwbouwtonnage. Zo werden bijvoorbeeld in Duitsland tussen 2003 en 2012 in totaal twaalf tankschepen met eigen motoraandrijving (goed voor een totaal laadvermogen van 15.638 ton) en drie duwbakken (goed voor een totaal laadvermogen van 4.611 ton) gesloopt¹.

*Afbeelding 18: Schatting van de West-Europese tankvloot op basis van het aantal in 2012 door EBIS geïnspecteerde duwbakken **



Bron: EBIS

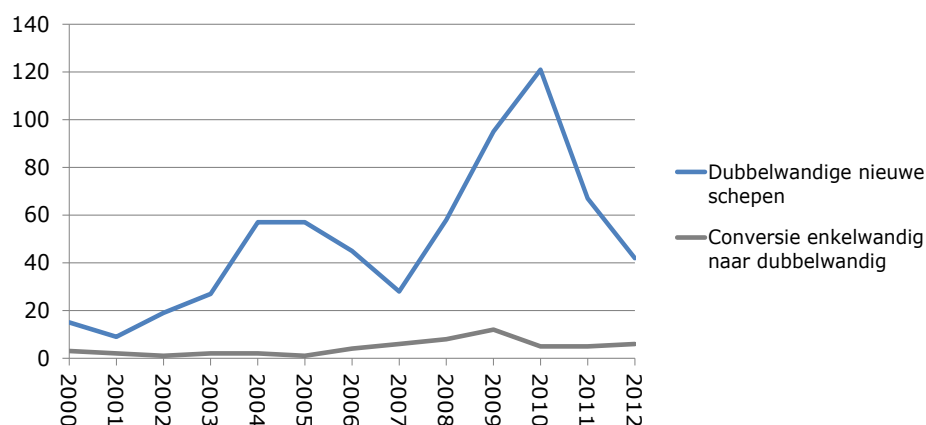
* Het totale aantal door EBIS geïnspecteerde tankschepen komt ongeveer overeen met de omvang van de West-Europese tankvaartvloot. (Bron: CCR).

¹ De andere schepen die in dezelfde periode de Duitse vloot verlieten, in totaal 142 tankschepen met eigen motoraandrijving (goed voor een totaal laadvermogen van 242.948 ton) en negen tankduwbakken (goed voor een laadvermogen van 16.617 ton) werden met andere landen als bestemming verkocht. Bron: ELWIS

In Nederland werden tussen 2009 en 2012 in totaal twaalf tankschepen (goed voor een totaal laadvermogen van 11.889 ton) gesloopt¹.

De West-Europese tankvloot bestaat al overwegend uit dubbelwandige tankschepen (zie volgende afbeelding).

Afbeelding 19 : Evolutie van de Europese dubbelwandige tankvaartvloot (2000 - 2012)



Bron: EBIS

De afbeelding illustreert ook de ontwikkeling van de Europese dubbelwandige tankvloot (2000 – 2012). De cijfers komen van EBIS, de controle-instantie voor veiligheid van tankschepen op binnenwateren. De afbeelding toont de indrukwekkende daling van het aantal nieuwe tankers de laatste twee jaar. Het aantal tot dubbelwandige tankers omgebouwde enkelwandige tankers is daarentegen erg beperkt en is in de genoemde periode vrijwel hetzelfde gebleven.

4.3 Passagiersvaart

4.3.1 Riviercruiseschepen

De nieuwbouwcijfers in de riviercruisevaart zijn sinds 2007 continu gestegen. In 2007 was het aantal nieuwe schepen nog erg laag (slechts vijf nieuwe schepen), maar vanaf dat jaar steeg hun aantal nagenoeg elk jaar. In 2012 werden 23 nieuwe schepen gebouwd². De nieuwe schepen die in 2012 in dienst zijn genomen, varen onder vier vlaggen:

¹ Bron: «Binnenvaart» Publicaties van 2010 tot 2013 van W. van Heck – A. M. van Zanten.

² Bron: IVR

- 16 schepen varen onder de Zwitserse vlag
- 4 schepen varen onder de Duitse vlag
- 2 schepen varen onder de Tsjechische vlag
- 1 schip vaart onder de Duitse vlag

In de orderboeken staan voor 2013 22 nieuwe schepen, voor 2014 25 nieuwe schepen¹.

In 2012 maakten 900 passagiersschepen gebruik van het Main-Donau-kanaal (+ 14% ten opzichte van 2011), wat een absoluut record is. Het Main-Donau-kanaal is het kunstmatige verbindingkanaal tussen het Rijngebied en het Donagebied. Een klassieke riviercruise van Amsterdam naar Passau, Wenen of Boedapest zal door het Main-Donau-kanaal varen en overbruggen daarbij een hoogteverschil van 243 meter.

Ondanks de blijvende groei van de vraag, kent de sector bepaalde knelpunten:

- De aanlegplaatsen in de havens: de infrastructuur voldoet tot nu toe niet aan de eisen van de scheepvaartbedrijven. Er zijn ligplaatsen nodig voor de schepen, de stroomvoorziening moet gegarandeerd zijn en de ecologische aspecten moeten de nodige aandacht krijgen. Sommige gemeenten, bijvoorbeeld Nürnberg, doen vanwege de boom van de riviercruisevaart een duidelijke inspanning om de aanlegplaatsen voor passagiersschepen degelijk uit te rusten². Andere gemeenten staan dan weer erg sceptisch tegenover riviercruiseschepen.
- De snelst groeiende categorie reizigers, de Amerikanen, Canadezen en Australiërs, verwachten luxueuze schepen. Die luxe voorzieningen brengen echter een verhoogd stroomverbruik met zich mee. Het is belangrijk om te zorgen voor geschikte randvoorwaarden op het vlak van de infrastructuur (aansluitingsplaatsen voor walstroomvoorzieningen).
- Zeker in het luxe-segment is de concurrentie met de zee cruises enorm groot.

De aanbieders van riviercruises bouwen hun marketingactiviteiten in de Angelsaksische wereld (VS, Australië, Canada, Nieuw-Zeeland) sterk uit. Daar woont een aanzienlijk aantal potentiële kandidaten voor een riviercruise in Europa. Hun belangstelling kan diverse redenen hebben; ook factoren zoals de nog steeds uitgesproken culturele verbondenheid van de VS-bevolking met Europa spelen een rol.

4.3.2 Dagtochtschepen

Er zijn enkele nieuwe dagtochtschepen op de markt gekomen. Twee daarvan behoren tot de vloot van de Stern und Kreisschiffahrt GmbH, marktleider voor boottochten in Berlijn. Er werd ook een nieuwe veerboot in gebruik genomen voor de oversteek van de Elbe stroomafwaarts van Hamburg.

1 Bron: Hader & Hader (2013), The River Cruise Fleet Handbook 2013

2 Zie hierover: Straubinger Tagblatt, artikel: Flusskreuzfahrt-Boom halt an, van 24 mei 2013.

Deel 5:

Benutting van de vervoerscapaciteit in West-Europa

5.1 Vervoerscapaciteit in de drogelingvaart

De volgende afbeelding illustreert de evolutie van het aanbod en de vraag naar binnenvaartvervoer in het drogelingsegment¹. Tot 2008 waren vraag en aanbod in de drogelingvaart relatief stabiel. 2009 vormde een keerpunt: de afnemende goederenstromen leidden tot een daling van de vraag, hetgeen samen met de gelijktijdige uitbreiding van de vloot (zie onder 4.1) resulteerde in een enorme overcapaciteit in de drogelingvaart.

Het vrachtvolume nam in 2010 licht toe, terwijl de uitbreiding van de vloot door de orders voor nieuwe schepen daterend uit 2007 en 2008, bleef doorgaan.

Het jaar 2011 was gekenmerkt door lage waterstanden. Bovendien was de scheepvaart over de Rijn (na het ongeval met de Waldhof) 33 dagen lang geblokkeerd. De overcapaciteit leek toen een tijd lang wat minder groot, waardoor de benuttingsgraad hoger uitviel dan in 2010. De daling van de overcapaciteit was echter louter toevallig en niet het gevolg van structurele en duurzame marktrends.

In 2012 was het waterpeil weer normaal, er werden meer capaciteiten op de markt gebracht en de vervoersvolumes schommelden ongeveer rond hetzelfde niveau als het jaar ervoor. In vergelijking met 2011 leidde dit tot een lagere benuttingsgraad. De overcapaciteit in 2012 was ongeveer vergelijkbaar met die in 2010 (gemiddeld ongeveer 28%).

Het is belangrijk te vermelden dat een (theoretische) capaciteitsbenuttingsgraad van 100 % niet noodzakelijk is om een economisch gezonde marktsituatie te krijgen. Er zal immers altijd een zekere reservecapaciteit bestaan, die nodig is om (1) seizoensgebonden schommelingen en (2) laagwaterperiodes op te vangen. Die reservecapaciteit wordt berekend aan de hand van gegevens in Tabel 12 (met name met behulp van de gegevens die het verschil tussen de beschikbare en de benodigde vervoerscapaciteit voor de periode 2004 tot 2008 weergeven).

¹ Für weitere Informationen zu der hinter dem Modell der Kapazitätsnutzung in Westeuropa stehenden Methodologie siehe Anhang 1 und Anhang 2 des Berichts „Monitoring the capacity utilisation level of the Western European fleet, Results: 2010 and 2011“ von PANTEIA, welcher auf Anfrage über die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) erhältlich ist.

- Schepen < 1000 ton: 0,32 miljoen ton (gemiddelde voor 2004-2008)
- Schepen tussen 1.000 - 2000 ton 0,33 miljoen ton (gemiddelde voor 2004-2008)
- Schepen > 2000 ton: 0,53 miljoen ton (gemiddelde voor 2004-2008)

Als men de reservecapaciteit naast het verschil tussen vervoersvraag en vervoersaanbod legt, wordt duidelijk dat het overcapaciteitsprobleem vooral in het vlootsegment van de schepen met een laadvermogen van meer dan 2000 ton een rol speelt.

Door een daling van de vervoersvraag en een sterke stijging van het aantal nieuwe schepen in de grootste categorie (>2000 ton) bestaat voor het ogenblik (in 2012) een overcapaciteit van 1,21 mln. ton. Die wordt berekend door de reservecapaciteit voor schepen met een laadvermogen van meer dan 2000 ton (0,53 mln. ton) af te trekken van het verschil tussen beschikbare en benodigde vervoerscapaciteit in 2012 (1,74 mln. ton).

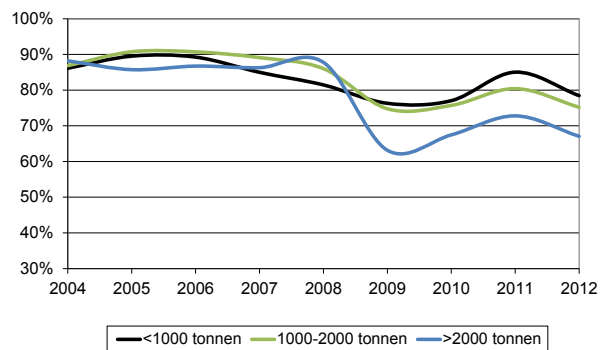
Uitgaand van een gemiddeld laadvermogen in 2012 van ongeveer 2900 ton per schip, kan berekend worden dat de totale overcapaciteit in het grootste segment naar schatting 400 schepen (inclusief duwbakken) bedraagt. Aangezien er met betrekking tot de ontwikkeling van de transportvraag in de komende jaren geen betrouwbare prognoses kunnen worden opgesteld, kan niet precies aangegeven worden welk deel van de overcapaciteiten aan de conjunctuur te wijten is.

Bij de kleinste scheepscategorie (< 1000 ton) is er nauwelijks sprake van overcapaciteit.

Door een veranderende vervoersvraag in combinatie met een relatief stabiel aanbod, schommelde de overcapaciteit bij de scheepscategorie tussen 1000 en 2000 ton. Uitgaand van een gemiddeld tonnage per schip van 1370 ton in 2012 en een lichte overcapaciteit van 0,39 mln. ton (na aftrek van de reservecapaciteit), bedraagt de huidige overcapaciteit in dit segment ongeveer 286 schepen (inclusief duwbakken).

Het probleem van de overcapaciteit in de drogeladingvaart leidde tot lagere vrachtprijzen (zie hoofdstuk 7.1) en een daling van de efficiëntie. Ladingen die onder normale omstandigheden aan kleinere schepen toevertrouwd zouden worden, gingen naar grotere schepen, waardoor de benuttingsgraad van het laadvolume van de schepen verder daalde¹.

*Afbeelding 20: Benuttingsgraad van de laadruimte in de West-Europese drogeladingvaart**



Bron: PANTEIA

** De hier genoemde cijfers kunnen afwijken van die van voorgaande jaren. Het model voor het volgen van de capaciteitsbenutting in de tijd werd in 2012 geactualiseerd op basis van nieuwe statistische gegevens.*

1 Bron: ING (Economisch Bureau), mei 2013.

Tabel 12: Totale benutte en beschikbare tonnage in de drogelingvaart in West-Europa (in miljoen ton)

Aanbod en vraag in de drogelingvaart in West-Europa	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Benutte tonnage									
- Schepen < 1000 ton	2.23	2.19	2.07	1.90	1.78	1.65	1.63	1.78	1.60
- Schepen tussen 1000 - 2000 ton	2.57	2.66	2.67	2.60	2.54	2.26	2.25	2.36	2.20
- Schepen > 2000 ton	3.25	3.28	3.51	3.68	3.86	3.19	3.52	3.83	3.54
Totale benutte tonnage	8.04	8.13	8.24	8.19	8.17	7.10	7.40	7.97	7.33
Beschikbare tonnage									
- Schepen < 1000 ton	2.58	2.45	2.31	2.24	2.18	2.16	2.11	2.09	2.04
- Schepen tussen 1000 - 2000 ton	2.95	2.93	2.94	2.92	2.95	3.02	2.97	2.94	2.92
- Schepen > 2000 ton	3.68	3.82	4.04	4.27	4.40	5.06	5.22	5.26	5.28
Totaal beschikbare tonnage	9.22	9.20	9.30	9.42	9.53	10.23	10.30	10.29	10.24
Verskil tussen beschikbaar en benut laadvermogen (tonnage)									
- Schepen < 1000 ton	0.36	0.26	0.25	0.34	0.40	0.51	0.48	0.31	0.44
- Schepen tussen 1000 - 2000 ton	0.39	0.27	0.27	0.32	0.41	0.76	0.72	0.57	0.72
- Schepen > 2000 ton	0.43	0.55	0.54	0.58	0.54	1.86	1.70	1.43	1.74
Totaal	1.18	1.07	1.06	1.24	1.35	3.13	2.90	2.32	2.90
Gemiddelde benuttingsgraad van de laadruimte (in %)									
Gemiddelde benuttingsgraad van de laadruimte (in %)	87 %	88 %	89 %	87 %	86 %	69 %	72 %	77 %	72 %

Quelle: PANTEIA

5.2 Vervoerscapaciteit in de tankvaart

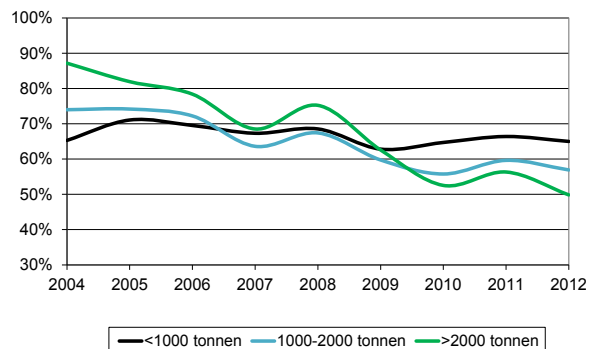
De benuttingsgraad van de laadruimte in de tankvaart daalde in 2012 om de reeds genoemde redenen (zie afbeelding 11 en tabel 19). De capaciteit die in de tankvaart werd toegevoegd, was veel groter dan die in de drogelingvaart (zie onder 5.3).

Door het proces van vervanging van enkelwandige tankschepen dat aan de gang is, ontstaat langzaam maar zeker een volledig dubbelwandige tankvloot. De gemiddelde benuttingsgraad van de laadruimte in de tankvaart bedroeg in 2012 ongeveer 52%. Vooral schepen in de grootste categorie (> 2000 ton) hebben te kampen met een aanzienlijke overcapaciteit.

Verondersteld mag worden dat de overcapaciteit in de tankvaart van voorbijgaande aard is; zij zou tegen eind 2019 vanzelf moeten verdwijnen. Het is wel zo dat enkelwandige schepen later dan verwacht afgedankt worden, waardoor de periode met aanzienlijke overcapaciteiten een aantal jaren zal gaan duren. Aan de hand van opgestelde scenario's – die uitgaan van realistische verwachtingen in verband met het aantal nieuwe schepen en het vertrek van enkelwandige tankschepen – blijkt er tot 2019 op een zekere overcapaciteit in de tankvaart moet worden gerekend¹.

Hier moet men echter voor ogen houden dat een deel van de onbenutte capaciteit wordt gebruikt als „drijvende opslagplaats voor aardolieproducten“ en dus in feite niet als overcapaciteit gezien moet worden.

Afbeelding 21: Benuttingsgraad van de laadruimte in de West-Europese tankvaart *



Bron: PANTEIA

* De hier genoemde cijfers kunnen afwijken van die van voorgaande jaren. Het model voor het in de tijd volgen van de capaciteitsbenutting werd in 2012 geactualiseerd, op basis van nieuwe statistische gegevens over de voor het bunkeren ingezette schepen.

¹ Zie hierover: Thematisch rapport “Herstructurering van de tankvaartvloot tegen 2019” in het CCR-marktobservatierapport 2012-2.

Deel 6:

Waterstanden

De watervoering in het Rijngebied werd in 2012 door duidelijk hogere waterstanden beïnvloed. De vergelijking van de cijfers met die van het jaar daarvoor leert dat de maanden april, mei en juni 2011 enerzijds en oktober, november en december 2011 anderzijds, gekenmerkt waren door bijzonder lage waterstanden.

Uit de cijfers blijkt verder nog dat de Midden-Rijn het sterkst getroffen was door het laagwater van 2011; tenminste, in dit riviergedeelte lagen de gemeten waterstanden voor 2011 en 2012 het verst uit elkaar. De Beneden-Rijn komt op de tweede plaats, de Boven-Rijn op de laatste plaats¹.

- Maxau aan de Boven-Rijn: Hier lag de gemiddelde waterstand in de maanden april, mei en juni 2012 ongeveer een derde boven het gemiddelde voor diezelfde maanden in 2011. Hetzelfde fenomeen doet zich voor in de herfst- en wintermaanden oktober, november en december.
- Kaub aan de Midden-Rijn: De gemeten waterstanden in Kaub in 2011 en 2012 lagen erg ver uiteen. De waterstand in het voorjaar van 2012 was bijna dubbel zo hoog als het jaar daarvoor. Hetzelfde geldt voor de herfst- en wintermaanden.
- Ruhrort aan de Beneden-Rijn: In april, mei en juni lagen de gemeten waarden gemiddeld 50% hoger dan in 2011. Voor de maanden oktober, november en december ziet men hetzelfde beeld.

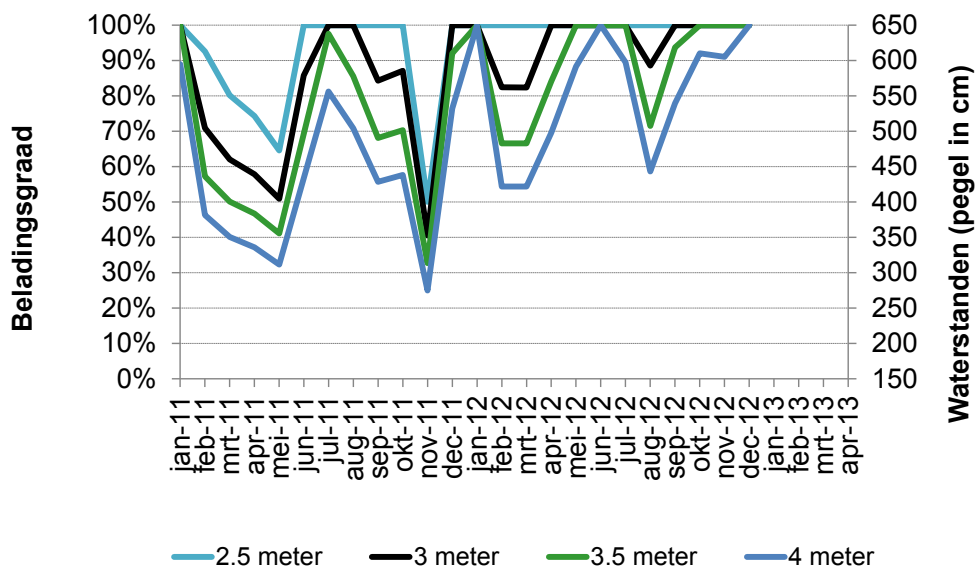
In het Donaugebied bleven de gemiddelde waarden in de maanden maart en april van 2012 voor de hele Donau rond het gemiddelde schommelen. In juli kon over de gehele Donau een plotselinge daling van het waterpeil worden waargenomen; voor de Beneden-Donau in augustus zelfs relatief sterk. Alles bij elkaar genomen bereikte het peil in 2012 echter slechts zelden de waarden van 2011 en ook het historische laagwaterjaar 2003 werd niet geëvenaard. Door de onderbreking van de scheepvaart aan het begin van het jaar en het onverwacht dalen van de waterstand in juni, augustus en september, kunnen de nautische omstandigheden in 2012 welbeschouwd als ongunstig worden bestempeld².

1 Berekeningen door het CCR-secretariaat op basis van de gegevens van: Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), ter beschikking gesteld door de Duitse Federale dienst voor hydrologie (Bundesanstalt für Gewässerkunde, BfG).

2 Bron: Donaucommissie

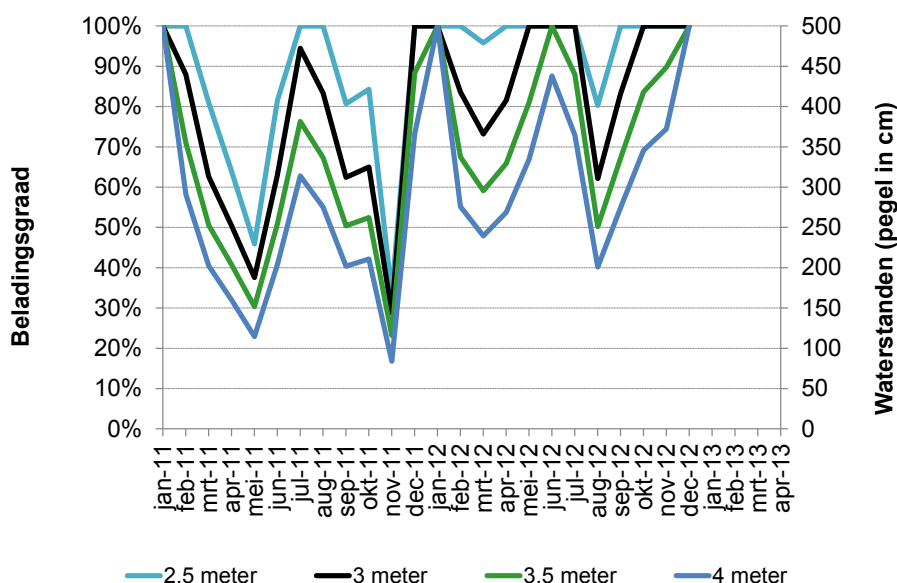
De afbeeldingen 22 tot 27 maken duidelijk wat de gevolgen waren van de waterstanden in 2011 en 2012 voor de theoretische maximale laadcapaciteit van verschillende scheepscategorieën op de Rijn, de Elbe en een bepaald gedeelte van de Donau¹. Tabel 13 geeft bovendien voor elke scheepscategorie de gemiddelde maximale jaarlijkse benuttingsfactor bij de verschillende waterstanden. Uit de cijfers blijkt, zoals hierboven reeds vermeld, dat het laagwater van 2011 een aanzienlijke invloed op de maximale laadcapaciteit uitoefende.

Afbeelding 22: Effect van de gemiddelde waterstand op de beladingsfactor van verschillende scheepscategorieën (diepgang van 2,5 m tot 4 m) bij Maxau



Bron: PANTEIA

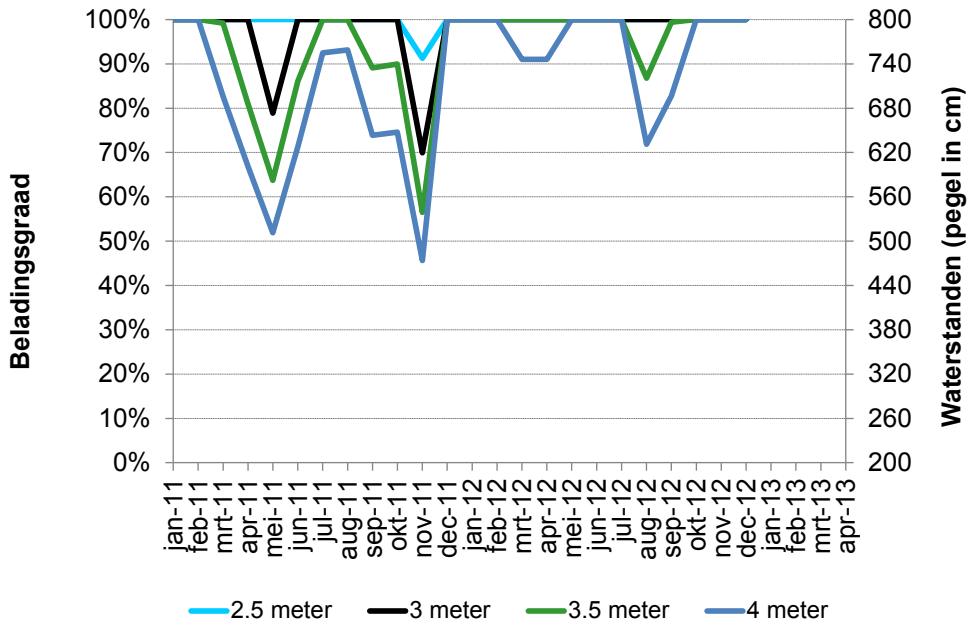
Afbeelding 23: Effect van de gemiddelde waterstand op de beladingsfactor van verschillende scheepscategorieën (diepgang van 2,5 m tot 4 m) bij Kaub



Bron: PANTEIA

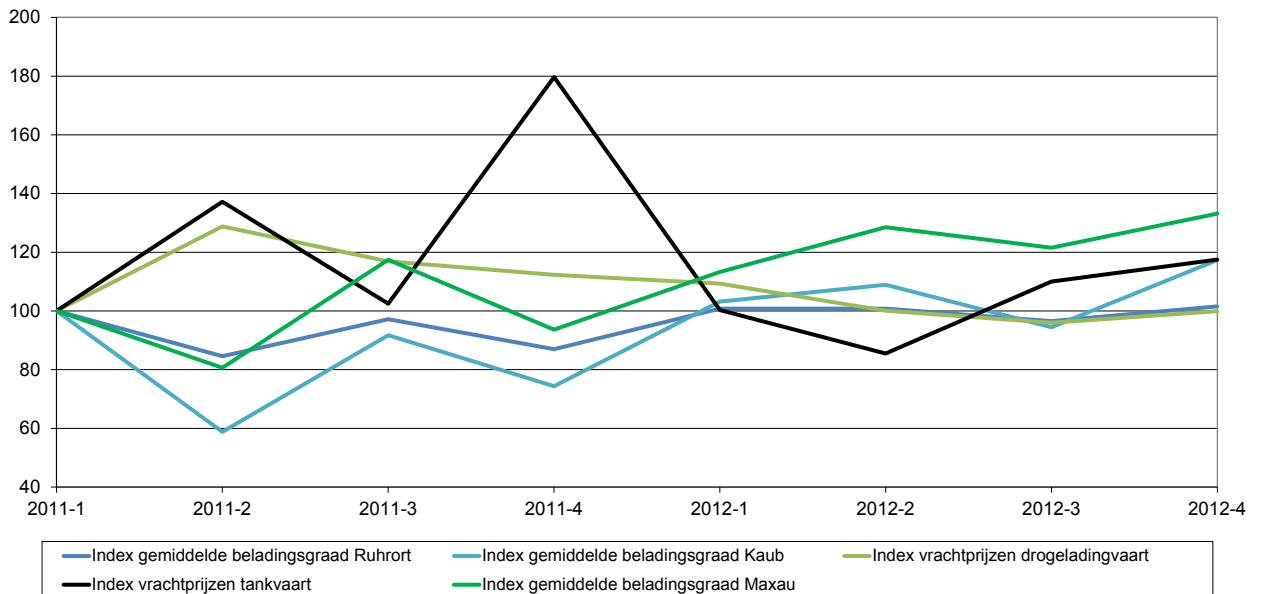
¹ Bij de analyse werd rekening gehouden met de bodemvrijheid onder de kiel.

Afbeelding 24: Effect van de gemiddelde waterstand op de beladingsfactor van verschillende scheepscategorieën (diepgang van 2,5 m tot 4 m) bij Ruhrort



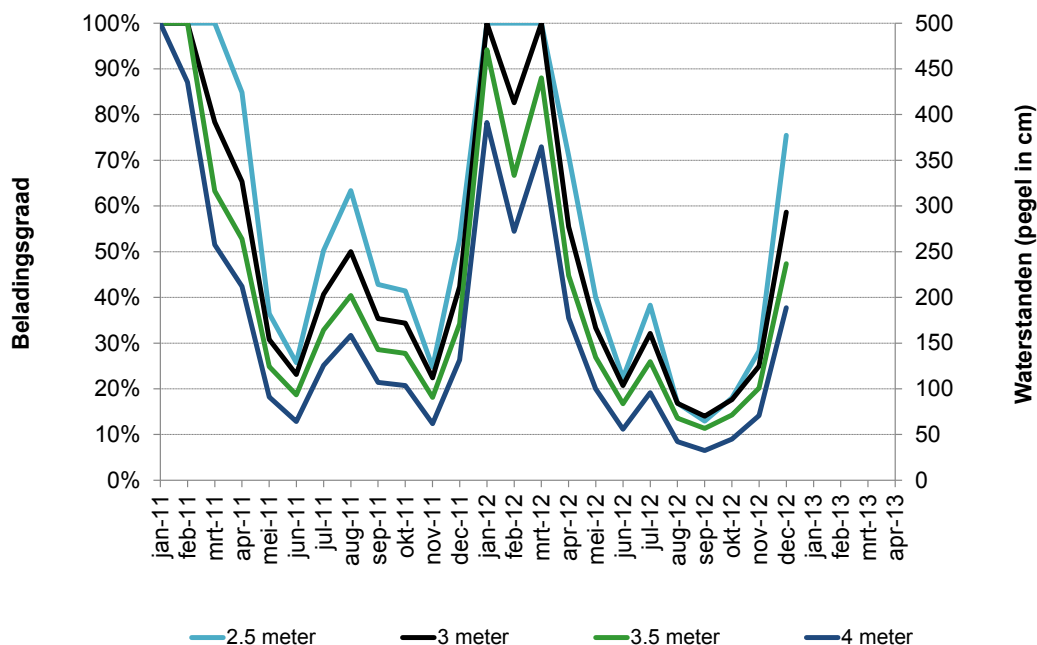
Bron: PANTEIA

Afbeelding 25: Effect van de gemiddelde beladingsfactor voor de Rijn op de vrachtprijzen (2011 - 1 = 100)



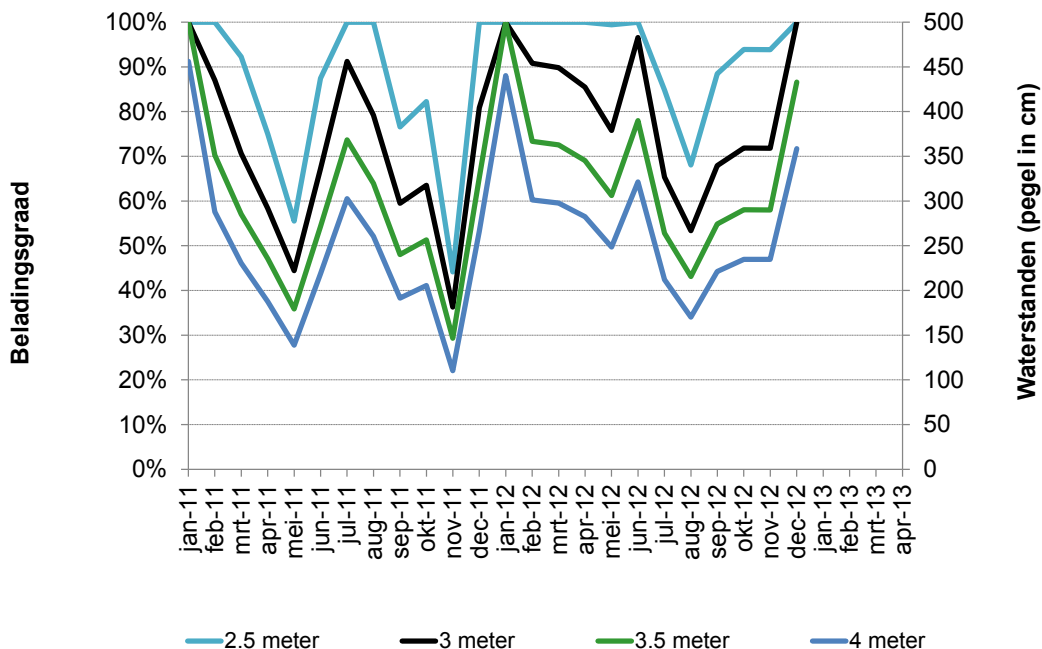
Bron: PANTEIA

Afbeelding 26: Effect van de gemiddelde waterstand op de Elbe (Magdeburg) op de beladingsfactor van verschillende sloopstypes



Bron: PANTEIA

Afbeelding 27: Effect van de gemiddelde waterstand op het Duitse segment van de Donau (Hofkirchen) op de beladingsfactor van verschillende sloopstypes



Bron: PANTEIA

Het effect was in 2011 het grootst bij de extreem lage waterstanden van de Midden-Rijn bij Kaub, vooral in mei en november. Zelfs de kleinere scheepscategorieën (met een diepgang van 2,5 meter) lagen gemiddeld bij een benuttingsfactor van niet meer dan 34 %.

De waterstanden bij Ruhrort hadden voor de meeste schepen minder consequenties wat de beladingsfactor betreft. Het waterpeil bij Ruhrort is altijd hoger dan dat bij Kaub¹. Eén en ander kan ook worden afgelezen uit het effect van de beladingsfactor op de diepgang van de verschillende schepen.

Afbeelding 25 illustreert het effect van de verschillende waterstanden op de gemiddelde vrachtprijzen op de Rijn. In het algemeen kan gesteld worden dat een daling van de waterstand en van de maximale laadcapaciteit leidt tot een tijdelijke stijging van de vrachtprijzen als gevolg van een tijdelijke daling van de vervoerscapaciteit. Dit ging voor de drogeladingvaart in 2011 en 2012 echter niet altijd op (zie 2011-4 en 2012-3).

De waterstanden bij Hofkirchen (Donau)² hadden in 2011 een gelijkaardig effect op de beladingsfactor vanaf Maxau (Bovenrijn). In 2012 was de watervoering beter, zodat op dit riviergedeelte efficiënter kon worden gevaren.

Lange periodes van laag water zijn typisch voor de Elbe, waardoor de scheepvaart vanaf Magdeburg stroomopwaarts onzeker wordt. Dat valt ook op te maken uit afbeelding 26, die illustreert in welke mate de waterstanden van 2011 en 2012 het varen over de Elbe voor verschillende scheepstypen moeilijker of zelfs onmogelijk maakten.

Door de extreme waterstanden van het jaar 2013 kwam de binnenvaart over de Rijn en andere rivieren zoals de Donau tijdelijk tot stilstand. Op het Duits-Franse Rijnsegment tussen Bazel en Karlsruhe duurde die stilstand van 1 juni tot 4 juli 2013, op de Midden-Rijn enkele dagen langer.

Tabel 13: Gemiddelde maximale jaarlijkse beladingsfactor per scheepscategorie en waterweg

Waterweg	Diepgang			
	2,5 meter	3 meter	3,5 meter	4 meter
Rijn (Maxau)				
- 2011	88 %	78 %	68 %	56 %
- 2012	100 %	96 %	90 %	81 %
Rijn (Kaub)				
- 2011	81 %	70 %	58 %	49 %
- 2012	98 %	90 %	79 %	69 %
Rijn (Ruhrort)				
- 2011	99 %	96 %	89 %	79 %
- 2012	100 %	100 %	99 %	95 %

1 Bron: ECCONET, publicatie 2.1.4

2 NB: Dit gedeelte van de analyse is gebaseerd op de bij Hofkirchen aan de Donau geregistreerde waterstanden. Op andere gedeelten van de Donau (bijvoorbeeld in Roemenië) kan de situatie een geheel ander beeld te zien geven.

Waterweg	Diepgang			
	2,5 meter	3 meter	3,5 meter	4 meter
Donau (Hofkirchen)				
- 2011	84 %	70 %	58 %	48 %
- 2012	94 %	81 %	67 %	55 %
Elbe (Magdeburg)				
- 2011	60 %	52 %	45 %	37 %
- 2012	52 %	46 %	39 %	31 %

Bron: PANTEIA

Deel 7:

Vrachtprijzen, kosten en bedrijfsomstandigheden in 2012

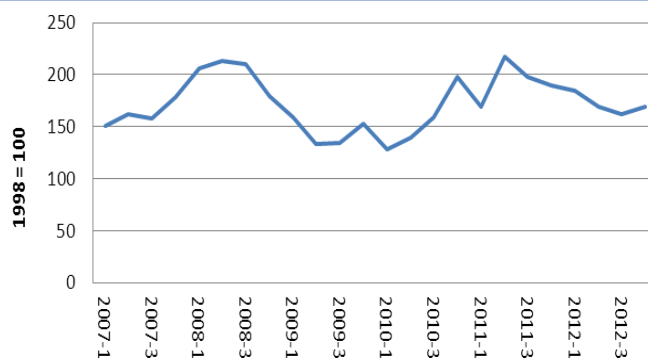
7.1 Drogeladingvaart

In 2012 normaliseerden de waterstanden zich weer, waardoor de vrachtprijzen lager dan het jaar daarvoor kwamen te liggen. Dat gold met name voor de drogeladingvaart.

De hoofdreden voor de lage vrachtprijs in de drogeladingvaart is de uitgesproken overcapaciteit, vooral bij de grootste scheepscategorieën (> 2000 ton). De vervoersvraag steeg nauwelijks en het aanbod is onelastisch, omdat daar op korte termijn geen verandering in kan worden gebracht. Alleen in het vierde kwartaal van 2012 trok de situatie licht aan, hetgeen ook de vrachtprijs ten goede kwam, maar de stijging was te licht om de situatie daadwerkelijk te verbeteren.

Een verdere reden is het feit dat droog bulkgoed zich niet leent tot nichevorming. Bij homogene goederen of transportdiensten laat de markt het niet toe dat door specifieke maatregelen ter verbetering van de kwaliteit de vrachtprijs wordt verhoogd.

Afbeelding 28: Vrachtprijsindex voor de drogeladingvaart over de Rijn



Bron: Panteia

Dat is een verschil tussen de drogeladingvaart en de tankvaart, waar specifieke maatregelen ten behoeve van de kwaliteit (dubbelwandige tankers, certificering via het EBIS-systeem, enz.) een aanzienlijk verschil kunnen maken met de standaard transportprestatie.

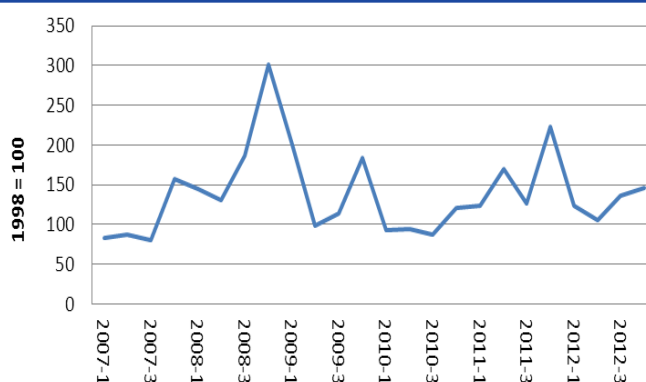
De bedrijven die voor het uitbreken van de crisis geïnvesteerd hadden in grote nieuwe schepen zijn bijzonder hard getroffen door de lage vrachtprijzen. Deze bedrijven hebben immers nog een aanzienlijke financieringslast te dragen. Deze structureel onevenwichtige situatie heeft ook in 2012 tot niet-kostendekkende vrachtprijzen geleid.

7.2 Tankvaart

De bedrijfsomstandigheden in de tankvaart zijn beïnvloed door de nieuwbouw van dubbelwandige tankschepen in de laatste jaren. Bijgevolg worden bedrijven die zwaar investeerden, nu geconfronteerd met hoge financieringskosten.

De vrachtprijzen in de tankvaart kenden in 2012 weliswaar een licht stijgend verloop, maar het seizoenshoogtepunt in de late herfst, als stookolie voor de opslag wordt geleverd, viel dit jaar tegen. Dat had te maken met de hogere waterstanden van 2012.

Afbeelding 29 : Vrachtprijsindex in de tankvaart over de Rijn



Bron: PANTEIA

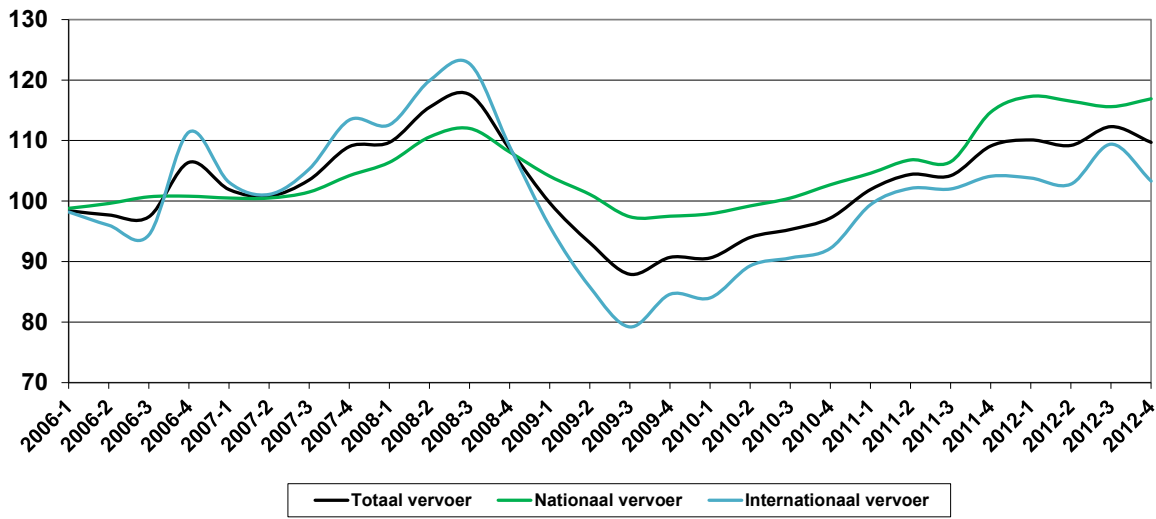
De licht stijgende vrachtprijs geeft wel aan dat de tankvaart er in vergelijking met de drogeladingvaart beter in slaagt om aan nichevorming te doen (zie hoofdstuk 7.5). Met name de hoge kwaliteits- en veiligheidsnormen lijken de nichevorming in de hand te werken.

7.3 Vrachtprijzen op de Noord-Zuid-corridor

De vrachtprijzen op de Noord-Zuid-corridor vertonen sinds 2010 een stijgende tendens. De volgende afbeelding illustreert de evolutie van de binnenlandse, internationale en gemiddelde vrachtprijzen voor het goederenvervoer van en naar Frankrijk. De financiële en economische crisis zette de vrachtprijzen in 2009 zeer sterk onder druk, maar sinds 2010 vertonen zij in Frankrijk weer een stijgende lijn.

Desondanks is er bij de vrachttarieven in het internationaal vervoer slechts sprake van een langzaam herstel. De vrachtprijzen in de gehele transportketen stegen in vergelijking met 2011 met gemiddeld 5,2%. (Gemiddelde van binnenlands vervoer in Frankrijk en internationaal vervoer tussen Frankrijk en andere landen). Deze stijging is vooral te danken aan de hogere vrachtprijzen voor binnenlands vervoer (+ 7,8% in vergelijking met een jaar eerder). De vrachtprijzen voor internationaal vervoer (tussen Frankrijk en België, resp. Nederland) lagen 2,9% hoger dan in 2011.

Afbeelding 30 : Evolutie van de vrachtprijzen op de Noord-Zuid-markt in Frankrijk (2006 = 100)



Bron: Frans ministerie van vervoer / Commissariat général au développement durable, Chiffres & statistiques n° 401 - 2013

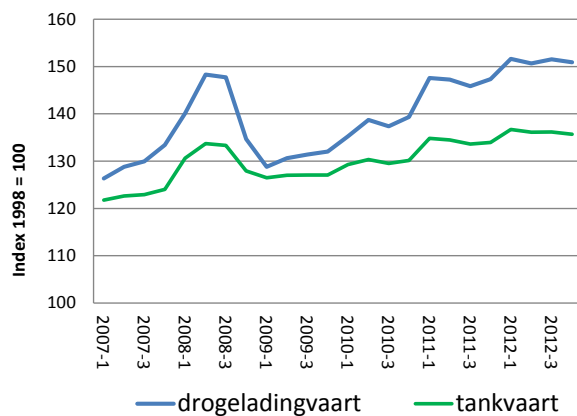
7.4 Evolutie van de kosten

De evolutie van de kosten in de drogелadingvaart verschilt van die in de tankvaart. Zo stegen de kosten voor de tankvaart volgens de index van Panteia sinds 1998 merkelijk minder dan in de drogелadingvaart. Dit heeft vooral te maken met de sterke daling van de brandstofprijzen die een paar jaar geleden inzette en een grotere invloed heeft op de drogелadingvaart dan op de tankvaart.

Maar ook de gemiddelde kapitaalkosten daalden in het recente verleden. Dat drukte de totale kosten in de tankvaart, die juist door het hoge aandeel van de kapitaalkosten gekenmerkt zijn.

In de volgende subparagrafen worden de verschillende kostencomponenten van de operationele kosten van de binnenvaart onder de loep genomen. De geschetste evolutie is gebaseerd op de ontwikkeling van de kosten in Nederland. Deskundigen uit meerdere binnenvaartorganisaties zijn het erover eens dat de in Nederland vastgestelde evolutie van de kosten, los van de loonkosten en de sociale verzekeringskosten, een representatief beeld geven van de tendensen die zich ook in andere Europese landen aftekenen. Dit hangt vooral samen met het internationale karakter van de binnenvaart en het relatief hoge aandeel Nederlandse binnenvaartondernemers binnen de Europese vloot. Voor de loonkosten en

Afbeelding 31 : Evolutie van de kosten in de tankvaart en drogелadingvaart



Bron: PANTEIA

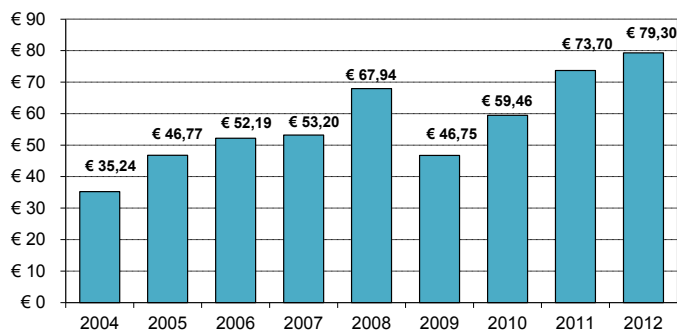
sociale verzekeringskosten werd een aparte analyse uitgevoerd.

7.4.1 Brandstofkosten

De volgende grafiek toont de ontwikkeling van de brandstofprijs in de binnenvaart sinds 2004 (zonder alle belastingen en afvalbijdragen). Vergeleken met 2011 stegen de brandstofkosten in 2012 met gemiddeld 7,6%. Deze stijging valt kleiner uit dan de relatieve stijging van de brandstofkosten in de afgelopen drie jaar.

Desondanks was de gemiddelde brandstofprijs van 2012 zo hoog als nooit tevoren.

Afbeelding 32 : Evolutie van de brandstofprijs per 100 liter in de binnenvaart (excl. btw, verbruiksbelasting en CDNI-afvalbijdragen)



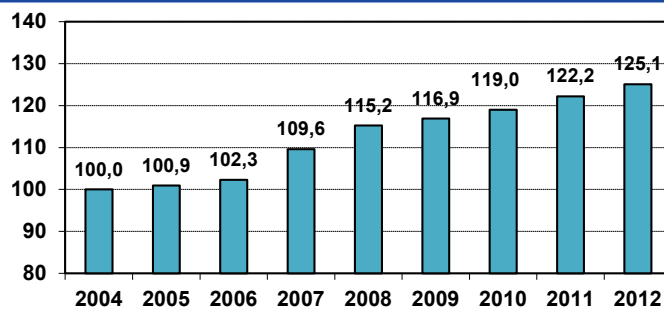
Bron: CBRB Gasoliecirculaire

7.4.2 Loonkosten

De onderstaande grafiek laat zien hoe de loonkosten zich in de Nederlandse drogelandingvaart sinds 2004 hebben ontwikkeld. De loonkostenindex in de Nederlandse tankvaart bedroeg in 2011 122,8 en het jaar daarop 125,3 (2004 = 100). De loonkosten in de Duitse binnenvaart vertoonden een gelijkaardige tendens¹. Op 1 januari 2012 gingen de loonkosten met 2,6% omhoog ten opzichte van het jaar daarvoor, en op 1 januari 2013 met 2,2 %².

Zoals reeds eerder vermeld verschillen de loon- en sociale verzekeringskosten van land tot land. Deze verschillen zijn weergegeven in afbeelding 34. De totale loonkosten voor werknemers in de Duitse binnenvaart (dus inclusief sociale bijdragen) zijn bijna even hoog als die in Nederland. Zij zijn het hoogst in België en het laagst in Luxemburg, wat vooral samenhangt met het lage niveau van de sociale bijdragen in dit laatstgenoemde land. Veel binnenvaartbedrijven hebben hun zetel naar het buitenland verplaatst, bijvoorbeeld naar Luxemburg, om van de lagere sociale lasten te kunnen profiteren.

Afbeelding 33: Evolutie van de loonkosten in de Nederlandse drogelandingvaart (2004 = 100)

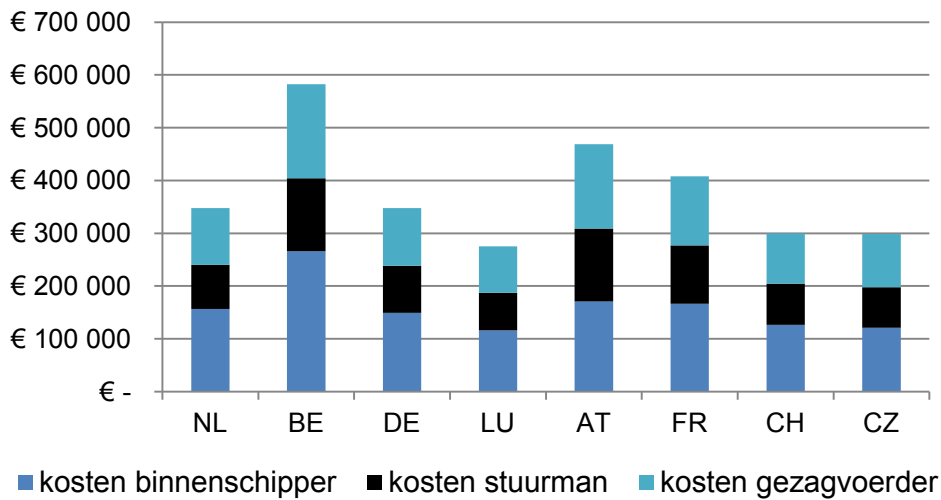


Bron: PANTEIA

1 Bron: BAG - Marktbeobachtung Güterverkehr, rapport herfst 2012.

2 Bron: BAG - Marktbeobachtung Güterverkehr, Jaarrapport 2012.

Afbeelding 34: Totale loonkosten (incl. sociale bijdragen) in verschillende landen voor een schip > 86 meter met niet continue exploitatiewijze*



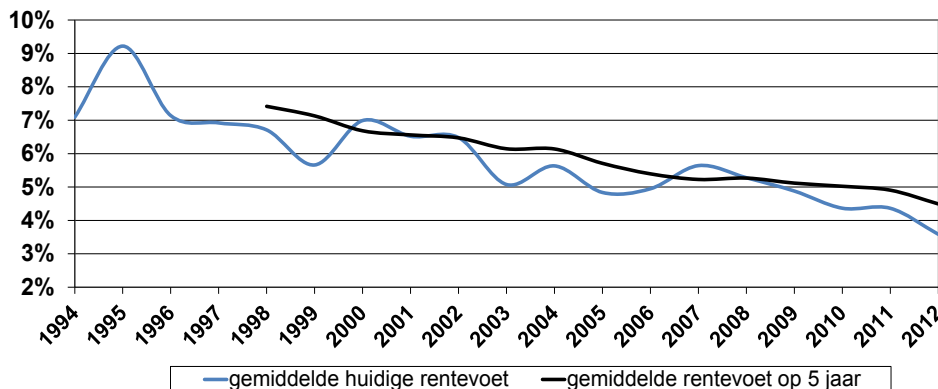
Bron: PANTEIA

* Voor de berekening van de hier gepresenteerde loonkosten en sociale verzekeringskosten werd uitgegaan van een schip van 86 meter of meer met een A2-exploitatiewijze. Deze cijfers bouwen voort op de nieuwste gegevens met betrekking tot loonkosten en sociale verzekeringskosten in de binnenvaart van begin 2013.

7.4.3 Financieringskosten

De ontwikkeling van de financieringskosten hangt af van de wijze waarop de afschrijvingen en de hoogte van de rente over kredieten en rente over eigen kapitaal zich ontwikkeld hebben¹. Afgezien daarvan spelen ook de premiebetalingen voor de risicotoeslag een rol. Deze worden door de banken aan de ondernemingen opgelegd in functie van de individuele risico-inschatting. In sommige gevallen lopen de financieringskosten hierdoor fors op. De afschrijvingen bleven in 2012 globaal gezien stabiel (index = 100,0). Daar staat tegenover dat de

Afbeelding 35: Evolutie van de financieringskosten in de Nederlandse drogelanding- en tankvaart



Quelle: PANTEIA

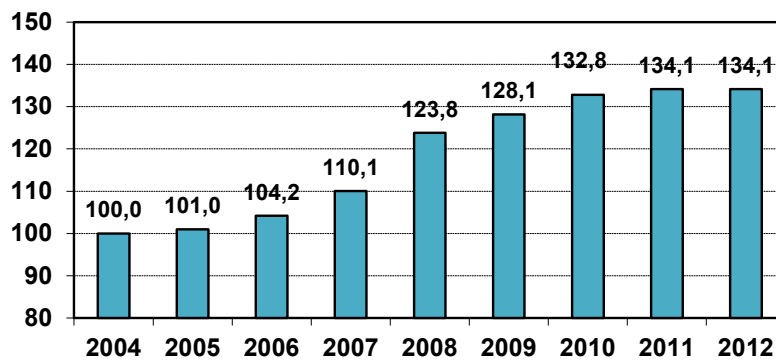
¹ Om een schatting te kunnen maken van de financieringskosten, ging PANTEIA uit van de verzekeringswaarde van de schepen. De hoogte van de kapitaalaflossingen werd berekend aan de hand van de gemiddelde interestvoet van de afgelopen vijf jaar, wat voor scheepshypotheeken de gemiddelde aflossingstermijn met vaste rentevoet is. Dit gemiddelde kan daarom afwijken van de reële gemiddelde interestvoet op vijf jaar.

gemiddelde rentevoet over een periode van vijf jaar in 2012 weer daalde (zie volgende afbeelding), waardoor de financieringskosten in 2012 lager waren dan in 2011 (- 7,2 %).

7.4.4 Versicherungskosten

De volgende afbeelding illustreert de evolutie van de verzekeringskosten in de Nederlandse binnenvaart. De verzekeringskosten bleven in 2012 stabiel.

Afbeelding 36: Evolutie van de verzekeringskosten in de Nederlandse drogelading- en tankvaart (2004 = 100)

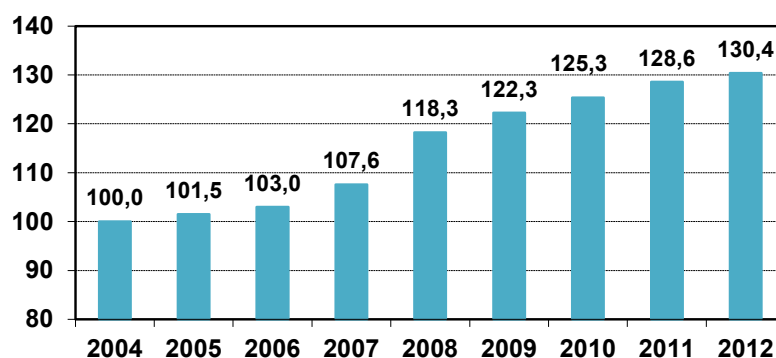


Bron: PANTEIA

7.4.5 Onderhouds- en reparatiekosten

De onderstaande afbeelding toont de evolutie van de onderhouds- en reparatiekosten in de Nederlandse drogeladingvaart sinds 2004. De kostenindex in de Nederlandse tankvaart bedroeg in 2011 127,6 en het jaar daarna 131,2 (2004 = 100).

Afbeelding 37: Evolutie van de onderhoudskosten in de Nederlandse drogeladingvaart (2004 = 100)

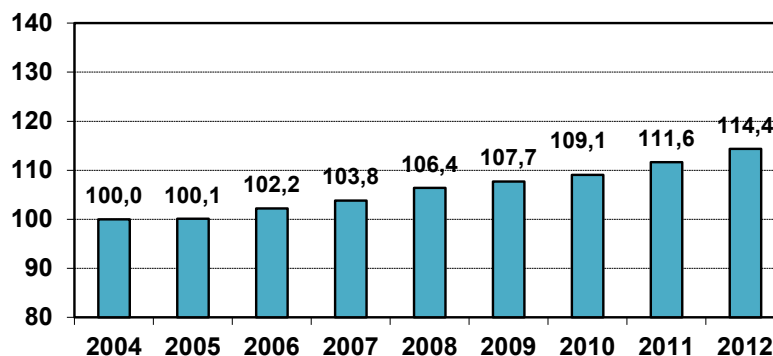


Bron: PANTEIA

7.4.6 Overige kosten

In de volgende afbeelding wordt weergegeven hoe de overige kosten zich in de Nederlandse binnenvaart hebben ontwikkeld. Deze kosten stegen in 2012 met 2,5% ten opzichte van het jaar ervoor.

Afbeelding 38: Evolutie van de overige kosten in de Nederlandse drogelading- en tankvaart (2004 = 100)



Bron: PANTEIA

7.5 Financiële situatie van de binnenvaart

Inleiding

Het probleem van de overcapaciteit springt vooral in het oog op de Rijnvaartmarkt (d.w.z. Nederland, België en Duitsland). In België hebben er vanwege de crisissituatie verschillende stakingen onder de schippers plaatsgevonden. Gegevens over de financiële situatie van binnenvaartondernemingen zijn vooral voor Nederland beschikbaar. Nederland verklaarde eind 2009 dat de Nederlandse binnenvaart zich in een economische crisis bevond. Recente gegevens over de financiële situatie van binnenvaartbedrijven in andere landen zijn voor het ogenblik helaas niet beschikbaar. BAG¹ publiceerde onlangs een aantal gegevens over de financiële situatie van de Duitse binnenvaartbedrijven. Het beeld dat zij schetsen komt in grote lijnen overeen met de situatie in Nederland. Hier zal dan ook vooral worden ingegaan op de financiële situatie van de Nederlandse en Duitse binnenvaart.

Hoewel de Rijnvaartmarkt goed is voor bijna 70% van de binnenvaartactiviteiten in Europa, moet erop gewezen worden dat de financiële situatie van de binnenvaart in andere Europese landen er helemaal anders uit kan zien. Immers, vooral in Nederland werd, in tegenstelling tot andere landen, een aanzienlijk aantal nieuwe grote schepen (voor activiteiten op de Rijn corridor) op de markt gebracht.

Op de Franse binnenvaartmarkt zijn talrijke kleinere schepen actief, waardoor verondersteld kan worden dat die markt anders reageert dan de internationale Rijnvaartmarkt. Dit kan ook afgeleid worden uit afbeelding 30 bij

1 BAG - Marktbeobachtung Jaarrapport 2012.

punt 7.3, die de evolutie van de vrachtprijzen laat zien.

Ook op de Donau, Elbe en Oder mag verwacht worden dat de situatie anders is dan op de Rijn. Daar zijn meerdere grote bedrijven actief, die hun transporten op basis van de actuele transportvraag organiseren en daardoor hun capaciteit beter kunnen inzetten.

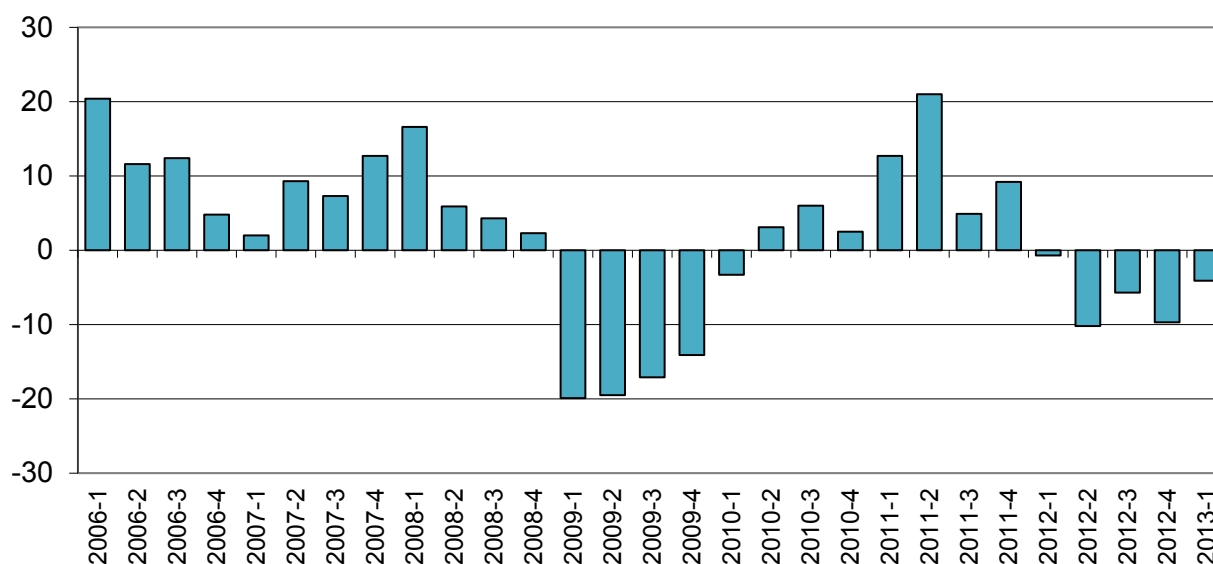
Financiële situatie van de binnenvaart op de Rijnvaartmarkt

Na jaren van extreem laagwater bewogen de waterstanden zich in 2012 weer binnen het normale spectrum, waarbij ook de gevolgen van de overcapaciteit in de binnenvaart duidelijk merkbaar werden.

Terwijl de vervoersvolumes vergelijkbaar waren met die van het voorgaande jaar, werd in 2011 nieuwe laadruimte toegevoegd aan een markt waar reeds overcapaciteit heerste. Dit zette de vrachtprijzen nog meer onder druk (zie punt 7.1). Het samenspel van relatief lage vrachtprijzen en stijgende kosten (vooral brandstofkosten) leidde bij veel binnenvaartbedrijven tot een verslechtering van de financiële situatie.

De huidige omzet ligt nog steeds onder het niveau van voor de crisis. Terwijl de omzet van de volledige Nederlandse vervoers- en logistieke sector in 2012 met 3,1% toenam, daalde de omzet van de Nederlandse binnenvaart (d.w.z. goederen- en passagiersvaart) in verhouding tot 2011 met 6,9%¹. De sterke stijging van de omzet in 2011 was vooral te danken aan de hoge toeslagen die dat jaar vanwege laagwater werden betaald. Nadat de waterstanden zich weer genormaliseerd hadden en de vervoersvolumes zich stabiliseerden, volgde een forse omzetzdaling (zie volgende afbeelding).

Afbeelding 39: Evolutie van de omzet van de Nederlandse binnenvaart (goederen- en passagiersvaart) gedurende meerdere jaren (in %)



Bron: CBS

1 Bron: CBS

De omzet van de Nederlandse drogeladingbedrijven daalde (met ca. - 10%) sneller dan die van de Nederlandse tankvaartbedrijven (ongeveer- 5%)¹. Hoewel ook de tankvaart door het grote aantal investeringen in dubbelwandige tankschepen een situatie van overcapaciteit kent, kan zij zich onderscheiden door een hogere meerwaarde. De tankvaart werkt relatief gezien vaker met langlopende contracten (vooral bij het vervoer van chemische producten), de ondernemingen zijn door de band genomen groter en beter georganiseerd en moeten vanwege de strenge veiligheidseisen niet alleen extra kosten maken, maar ook, in vergelijking met de drogeladingvaart, een aanzienlijk hogere liggeld betalen, dat bovendien op een vroeger tijdstip moet worden voldaan².

Het probleem van de overcapaciteit in de drogeladingvaart is, met name door het gefragmenteerde karakter van dat marktsegment, moeilijker op te lossen. De daling van de omzet en de stijging van de loonkosten hadden tot gevolg dat de arbeidsproductiviteit in 2012 eveneens een daling vertoonde³.

Al die ontwikkelingen leidden in 2012 tot een golf van faillissementen (zie onderstaande grafiek).

In de Nederlandse binnenvaart gingen in 2012 in totaal 36 bedrijven failliet⁴. In 2008 waren het er nog vier, in 2009 elf, in 2010 waren het er twaalf en in 2011 zeven. In Duitsland gingen in totaal een zestiental binnenvaartbedrijven over de kop⁵.

Toch is het aantal faillissementen in de periode 2010-2012, gelet op de economische situatie, in vergelijking met het totale aantal bedrijven nog verbazingwekkend laag. In Duitsland waren in 2011 ongeveer 934 bedrijven geregistreerd, waarvan 596 bedrijven rechtstreeks actief waren in het vervoer van goederen⁶. Nederland telde in 2012 ongeveer 4235 bedrijven, waarvan 3435 zich rechtstreeks bezighielden met vrachtvervoer⁷. 2012 bracht in elk geval een sterke stijging van het aantal faillissementen met zich mee. Voor 2013 wordt een verdere toename van het cijfer verwacht.

1 Bron: ING Economisch Bureau, mei 2013

2 Bron: ING Economisch Bureau, mei 2013

3 Bron: ABN AMRO, «Visie op transport en logistiek», Sectorupdate 2013

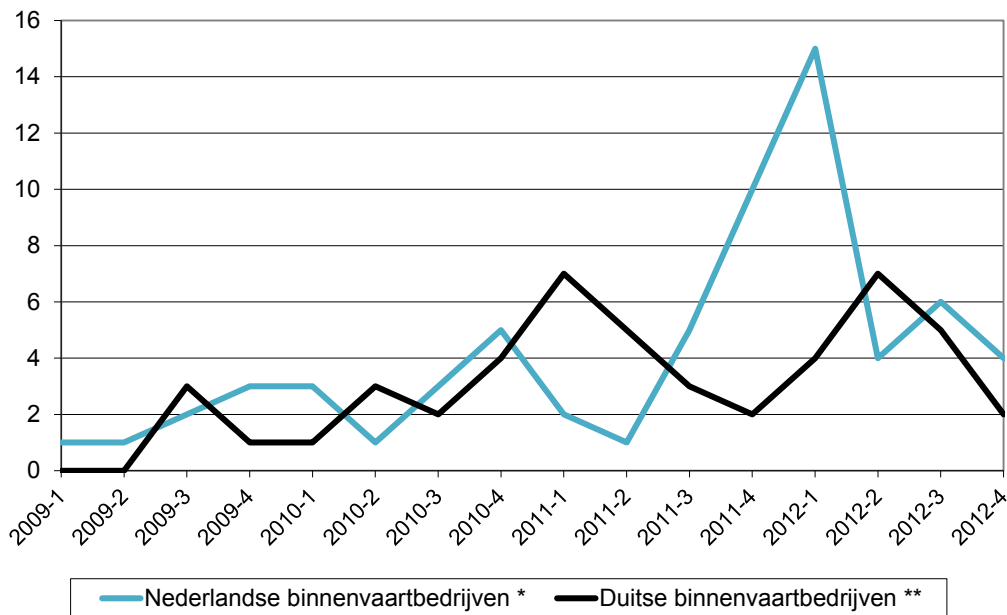
4 Bron: Databank faillissementen.com.

5 Bron: BAG

6 Bron: DESTATIS

7 Bron: CBS

Afbeelding 40: Aantal faillissementen in de Duitse en Nederlandse binnenvaart



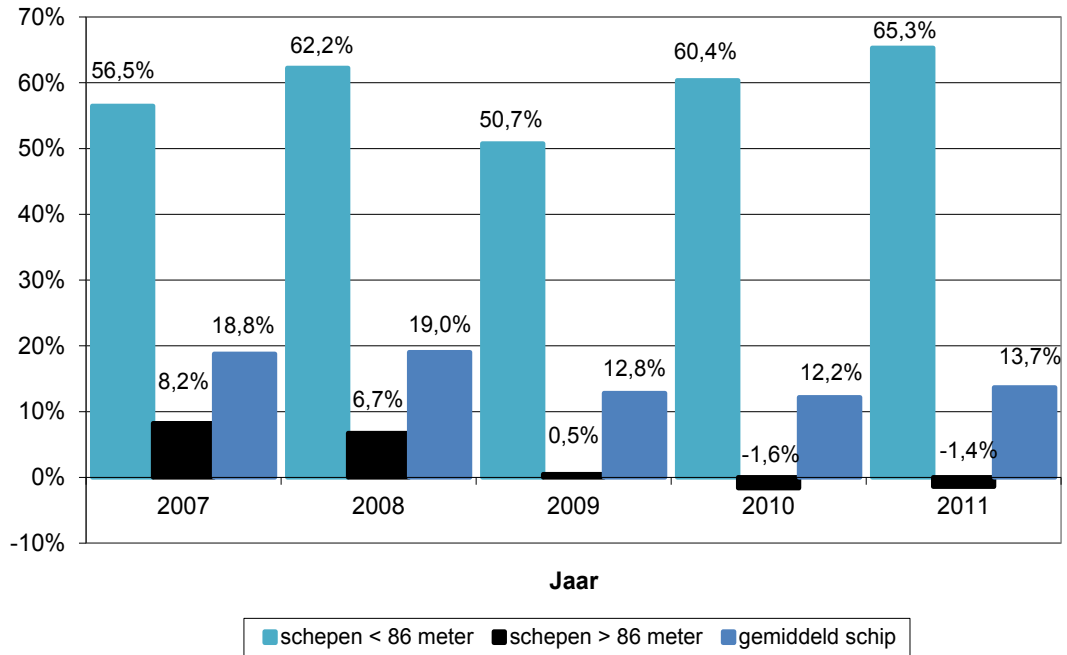
Bron: BAG - Marktbeobachtung Jahresbericht 2012; op basis van gegevens van het Duits Federaal Bureau voor de Statistiek en het Centraal Bureau voor de Statistiek.
 * Goederen- en passagiersvaart; ** Alleen goederenvaart

Verwacht wordt dat het aantal faillissementen in de drogeladingvaart verder zal oplopen en wel vooral bij bedrijven die grote schepen inzetten. Dit wordt verduidelijkt aan de hand van de volgende afbeeldingen: zij tonen de ontwikkeling van de financiële bedrijfsindicatoren van een representatief aantal Nederlandse bedrijven die tussen 2007 en 2011 actief waren in de drogeladingvaart. De gegevens wijzen voor 2012 op een lagere winst en een kleiner eigen vermogen dan in 2011.

Hieruit kan men concluderen dat de grotere scheepscategorieën door financiële problemen in een hachelijke situatie (zullen) terechtkomen. Gezien de heviger concurrentie tussen grote en kleine schepen in segmenten waar verschillende scheepsgroottes ingezet kunnen worden, zullen ook de kleinere scheepscategorieën de dans niet kunnen ontspringen.

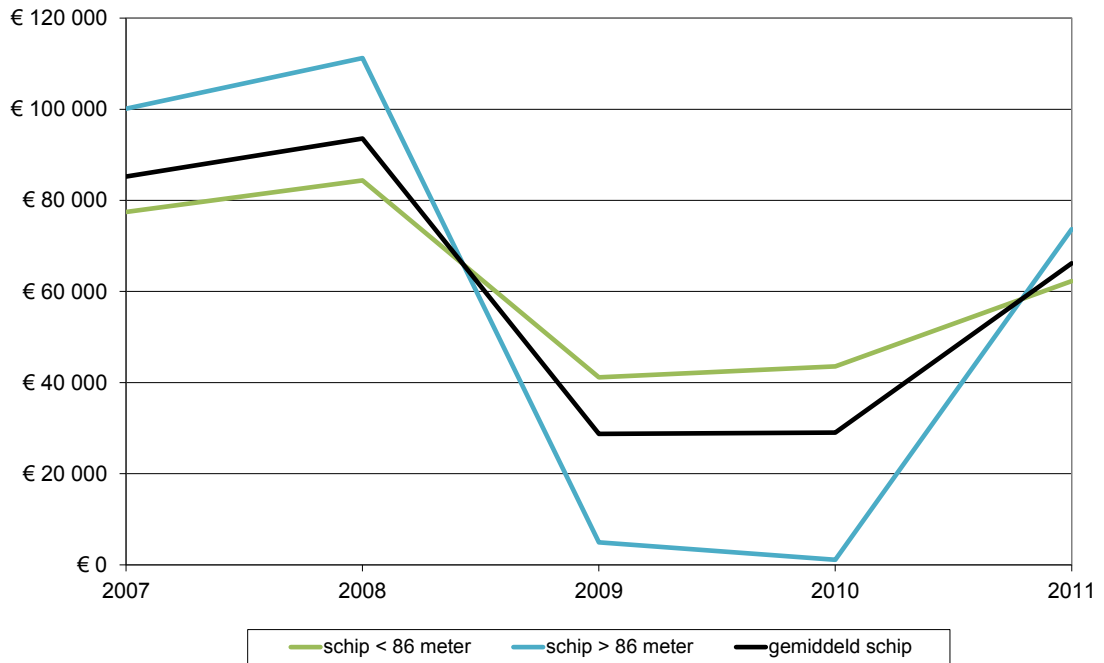
Met name het negatieve saldo van het eigen vermogen op de balans wijst erop dat de financiële armslag gering is. Blijkbaar viel 2011 alles welbeschouwd voor de binnenvaartbedrijven enigszins positiever uit, maar dit was louter te danken aan toevallige factoren (extreem laagwater in 2011).

Afbeelding 41: Aandeel van het eigen vermogen in de balanswaarde van de ondernemingen



Bron: PANTEIA, op basis van accountantgegevens

Afbeelding 42: Boekwinsten, excl. betaling voor de door de ondernemer zelf geleverde arbeid



Bron: PANTEIA, op basis van accountantgegevens

De binnenvaart is evenwel niet de enige vervoersbranche waarin thans een stijgend aantal faillissementen wordt vastgesteld¹. Daar staat tegenover dat er zich in andere, met de binnenvaart vergelijkbare vervoersdragers, geen vergelijkbare stijging van investeringen in kapitaalgoederen heeft voorgedaan. Bovendien is de levensduur van een binnenschip in vergelijking met andere vervoermiddelen erg lang. Met name die lange levensduur en het grote aantal kleine eenmansbedrijven maken het voor de binnenvaart moeilijk om vervoerscapaciteit af te bouwen en efficiënt te reageren op een daling van de vervoersvraag.

De overcapaciteit, vooral die bij grotere schepen, zal blijven bestaan zolang de vervoersvraag en -hoeveelheden geen stijging kennen. Een dergelijke stijging bleef in de periode 2010-2012 (zie punt 1.2) echter achterwege en wordt volgens de meest actuele prognoses (zie hoofdstuk 8) voor de komende vier à vijf jaar ook niet verwacht.

In periodes van meer faillissementen worden de schepen in het algemeen tegen lagere prijzen verkocht en daarna op de toch al door overcapaciteit geteisterde markt opnieuw ingezet. Deze situatie zal vermoedelijk blijven bestaan, wat de vrachtprijzen nog meer onder druk zal zetten. Uitgaande van normale waterstanden en zwakke groeicijfers, zal het in 2013 moeilijk worden om een omzetcijfer te bereiken dat groot genoeg is om de financiële situatie van vele binnenvaartbedrijven te verbeteren. In Nederland gaat men ervan uit dat de omzet in 2013 2% lager zal liggen dan in 2012².

Gevreesd wordt dat veel binnenvaartondernemingen op korte of middellange termijn niet zullen overleven. Alleen toevallige situaties zoals extreem lage waterstanden zouden de scheepseigenaren/binnenvaartbedrijven tijdelijk wat meer financiële ademruimte kunnen geven.

Om weer tot een evenwichtige en gezonde marktsituatie te komen, zou, zoals beschreven in hoofdstuk 5, een deel van de vloot van de markt moeten verdwijnen. Dit geldt zowel voor de drogelading- als voor de tankvaart. In de drogeladingvaart is echter meer spoed vereist dan in de tankvaart. De huidige overcapaciteit in de tankvaart is immers van voorbijgaande aard. Bovendien hebben de tankvaartbedrijven minder liquiditeitsproblemen dan de drogeladingvaartbedrijven³.

Dit heeft vooral te maken met de manier waarop de ondernemingen in de tankvaart gestructureerd en georganiseerd zijn.

Het gaat in de tankvaart meestal om grote, goed georganiseerde rederijen. De drogeladingvaart daarentegen is gefragmenteerd en bestaat uit veel kleine zelfstandige ondernemingen.

1 Zie hierover de publicatie van ABN-Amro (2013), Sectormonitor Transport en Logistiek, november 2012

2 Bron: ING Economisch Bureau, mei 2013

3 Bron: ING Economisch Bureau, mei 2013

Bovendien wordt de vrachtprijs, en dat geldt in het bijzonder voor het vervoer van chemische producten, vaak vastgelegd via vaste contracten, waardoor de inkomsten uit het vervoer voorspelbaar zijn. Als compensatie voor de hoge veiligheids- en kwaliteitsnormen kunnen tankvaartbedrijven bovendien bovenop de gewone vrachtprijzen toeslagen berekenen.

De liggelden in de tankvaart zijn bovendien hoger dan die in de drogeladingvaart en worden vaak voor een langere periode betaald.

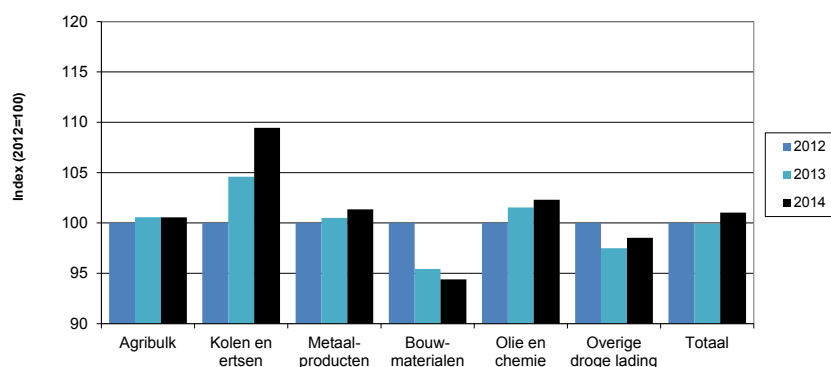
Deel 8:

Vooruitzichten op korte en middellange termijn

De actueelste vooruitzichten voor de vervoersstromen geven cijfers voor Nederland en Duitsland, de grootste binnenvaartmarkten in Europa.

Voor Nederland verwacht men voor 2013 ongeveer dezelfde vrachtprijzen als in 2012 en voor het jaar daarna een lichte stijging. De Panteia Korte Termijn Verkenner gaat voor 2013 uit van een lichte daling van het vervoersvolume in de drogeladingvaart ten opzichte van 2012 (- 0,7%) en voor 2014 van een lichte stijging van 0,7%, ook hier weer ten opzichte van 2012¹. Vooral het volume aan bouwmaterialen zal in 2013 vermoedelijk lager uitvallen; het vervoer van industriële goederen en van goederen richting Duitsland zal naar verwachting licht stijgen². Voor het vervoersvolume in de tankvaart wordt voor 2013 en 2014 over het algemeen groei verwacht, die te danken is aan de voorziene toename van het vervoer van chemische producten.

Afbeelding 43: Vooruitzichten voor de vervoersstromen voor de Nederlandse binnenvaart in 2013 en 2014 (2012 = 100)



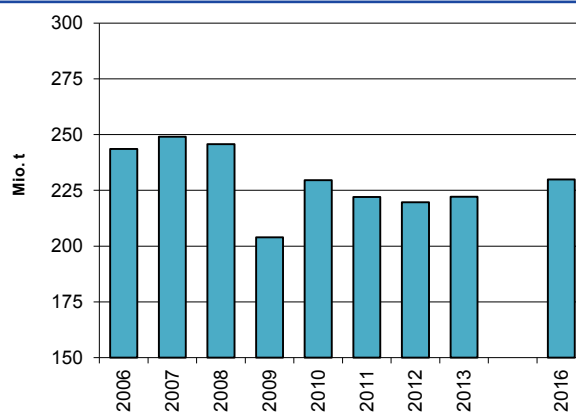
Bron: PANTEIA

1 Bron: Panteia, Korte Termijn Verkenner, maart 2013

2 Bron: ABN AMRO: Visie op transport en logistiek, Sectorupdate 2013.

De verwachte positieve cijfers in het vervoer van chemische producten¹ is ook terug te vinden in de recentste vooruitzichten voor de binnenvaartmarkt in Duitsland, die in de volgende afbeelding en bijhorende tabel zijn weergegeven. De cijfers wijzen erop dat de vervoersvolumes naar verwachting tegen 2016 weer het niveau van 2010 bereikt zullen hebben. Daarnaast wordt voor de periode 2012 - 2016 een algemene groei van 1,1 % verwacht².

Afbeelding 44: Evolutie van de vervoersstromen en vooruitzichten voor de Duitse binnenvaart tot 2016 (totaal vervoer)



Bron: ITP, Ralf Ratzenberger, BAG

Tabel 14: Ontwikkeling en vooruitzichten voor de Duitse binnenvaart tot 2016 (per marktsegment)³

Marktsegmenten	Ontwikkeling in miljoen ton						Ontwikkeling per jaar (in %)		
	2009	2010	2011	2012	2013	2016	12/11	13/12	16/13
Landbouw-, bosbouw- en visserijproducten	15.4	16.0	14.9	16.2	16.3	16.5	8.3	0.6	0.5
Steen- en bruinkool; ruwe olie en aardgas	27.7	34.3	33.5	34.5	35.5	38.0	2.9	3.0	2.3
Metaalertsen en overige mijnbouwproducten	53.1	60.1	59.1	54.9	55.4	57.3	-7.1	1.0	1.1
Levensmiddelen, textiel, hout en papierproducten	14.4	15.0	12.1	12.1	12.2	12.5	0.0	0.6	0.7

1 Volgens een recent verschenen studie van de Duitse Federatie van de chemische industrie in samenwerking met Prognos AG zal de chemische industrie in Europa niet verdrongen worden. Een aantal bedrijven zouden wel naar China kunnen uitwijken, maar Europa zal hoe dan ook een belangrijk continent blijven voor chemische bedrijven, vooral voor de productie van kwalitatief hoogstaande en speciale chemicaliën. Daarbij wordt gerekend op een groeiend belang van chemische producten voor de automobielsector. Tot 2030 zal de Duitse chemische productie elk jaar met ongeveer 2% stijgen, wat meer is dan het gemiddelde van alle industriële sectoren samen. Zie: VCI/Prognos (2013), Die deutsche chemische Industrie 2030.

2 Bron: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Mittelfristprognose Winter 2012/13 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, FE-Nr. 96.0999/2012, München/Köln, februari 2013 door ITP, Ralf Ratzenberger, BAG

3 Een geactualiseerde versie van deze vooruitzichten voor Duitsland wordt verwacht in augustus 2013. Om die reden bevat onderhavig marktobservatieverslag geen uitgebreide cijfers over de te verwachten ontwikkelingen. De cijfers voor 2013 zullen naar schatting lager dan de oorspronkelijke prognoses uitvallen.

Marktsegmenten	Ontwikkeling in miljoen ton						Ontwikkeling per jaar (in %)		
	2009	2010	2011	2012	2013	2016	12/11	13/12	16/13
Cokes en geraffineerde aardolieproducten	34.3	35.9	35.8	36.6	36.6	36.6	2.0	0.2	0.0
Chemische producten en aardolieproducten	22.5	25.9	25.7	25.7	25.9	27.9	0.0	1.1	2.5
Metaal en staalproducten	10.1	11.7	11.9	11.0	11.0	11.2	-7.4	0.4	0.4
Machines, transportuitrusting en overige gereede producten	1.5	1.7	1.9	2.0	2.0	2.0	6.0	0.2	1.0
Secundaire grondstoffen en afval	11.6	13.4	11.8	12.0	12.0	12.2	1.4	0.3	0.5
Overige goederen	13.3	15.6	15.3	14.9	15.1	15.7	-2.3	1.2	1.3
Totaal	203.9	229.6	222.0	219.7	222.1	229.9	-1.0	1.1	1.1

Bron: ITP, Ralf Ratzenberger, BAG

De bovenstaande tabel laat zien dat op korte en middellange termijn ook voor het vervoer van steenkool een stijging verwacht wordt. Gezien de verwachte toename in het gebruik van alternatieve grondstoffen, kan men ervan uitgaan dat die stijging op lange termijn niet zal aanhouden.

De prognoses van ITP, van Ralf Ratzenberger en het BAG voorspellen eveneens een hogere stijging van de transportvolumes bij het spoor en het wegvervoer dan in de binnenvaart. Dat heeft in eerste instantie te maken met de evolutie van de goederenstromen die hoofdzakelijk door deze vervoersdragers getransporteerd worden (consumptiegoederen). Voor het goederenvervoer in de staalindustrie wordt een stagnatie verwacht.

Thematisch verslag 1:
De zee-rivier-vaart
in Europa

A. Inleiding

De zee-rivier-vaart is een aparte vorm van short sea shipping. Bij short sea shipping worden goederen vervoerd over maritieme routes binnen hetzelfde continent¹. Wat specifiek is voor de zee-rivier-vaart, is dat er zowel gebruik gemaakt wordt van maritieme routes als van binnenwaterwegen. Elk land legt volgens internationaal bepaalde criteria vast op welke plaats een binnenwaterweg overgaat in een zeevaartroute en omgekeerd.

Voor het zee-rivier-vervoer bestaan speciale zee-rivier-schepen. Afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden worden voor het vervoer van goederen op binnenwaterwegen die vlakbij de zee liggen ook wel zeeschepen ingezet.

Vooraf Nederlandse rederijen hebben de laatste jaren nieuwe zee-rivier-schepen laten bouwen. Gebruik van allerlei nieuwe technologieën maakt het mogelijk om deze schepen een kleinere diepgang te geven, waardoor zij hun actieradius verder naar het binnenland kunnen verplaatsen.

Uit wetenschappelijk oogpunt heeft het zee-rivier-vervoer zowel voordelen als nadelen.

Duidelijke voordelen:

- wegvallen van de overslagkosten in de zeehaven (tijd- en geldwinst)
- kwaliteit: goederen hoeven niet meer overgeslagen te worden in de zeehaven, waardoor het risico op beschadiging door ondeskundig overladen verdwijnt. Dit is vooral van belang voor kwalitatief hoogstaande goederen.

Nadelen:

- Vergeleken met een gesplitst transport (binnenschip – overslag in de zeehaven – zeeschip) kunnen bij zee-riviervaart geen al te grote schepen ingezet worden op de maritieme route, waardoor de positieve schaafeffecten op dat stuk van de route kleiner worden.
- Zee-rivier-schepen kunnen slechts een aantal havens in het binnenland aandoen, omdat zij om veiligheidsredenen (voor het vervoer over zee) niet kleiner mogen zijn dan bepaalde minimumafmetingen. Daardoor zijn bepaalde rivieren en kanalen voor dit soort schepen (o.a. door beperkte sluisafmetingen) minder goed bevaarbaar.

In Europa komt zee-rivier-vervoer voor in de volgende gebieden:

¹ In tegenstelling tot short sea shipping wordt onder maritiem vervoer zeevervoer tussen verschillende continenten verstaan. Het vervoer van containers tussen China en Europa bijvoorbeeld is zuiver maritiem vervoer, geen short sea shipping.

Tabel 15: Gebieden in Europa waar zee-rivier-vervoer voorkomt

Land	Stroomgebied
Verenigd Koninkrijk	Theems Humber, Forth
Rusland	Volga, Neva
Zweden	Rivier Göta Älv, Trollhättankanaal, en Södertäljekanaal
Finland	Saimaa-kanaal en de Finse meren
Duitsland / Nederland	Neder-Rijn
Frankrijk	Seine (tot Parijs) , Rhône (tot Lyon)
Roemenië	Benedenloop van de Donau en Zwarte Zee

Voor zeeschepen die over binnenwateren varen bestaan er bijkomende technische voorschriften, die vooral gericht zijn op de manoeuvreereigenschappen. Zo moeten schepen die over binnenwateren varen beter manoeuvreerbaar zijn dan schepen in volle zee.

De precieze voorschriften voor de Rijn zijn vastgelegd in het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR). Het zijn concrete bepalingen die vooral gaan over de manoeuvreereigenschappen. De bevoegde nationale instanties kunnen door proefvaarten nagaan of het schip beschikt over de vereiste eigenschappen voor stoppen, uitwijken, achteruitvaren en keren¹. Een proefvaart is niet nodig als op een andere manier bewezen kan worden dat een schip voldoet aan de vereisten.

De voorschriften met betrekking tot de bemanning op zee-rivier-schepen zijn voor de Rijn vastgelegd in het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP). In principe kunnen voor zeeschepen die over de Rijn varen de IMO-regels met betrekking tot opleiding, toekenning van bevoegdheidsbewijzen en arbeidstijden toegepast worden². Dit evenwel alleen op voorwaarde dat het aantal bemanningsleden minstens overeenkomt met de minimumbemanning voor het varen met exploitatiewijze B (vaartijd tot 24 uur) in de Rijnvaart.

Bovendien moet er zich volgens datzelfde reglement een bemanningslid aan boord bevinden dat beschikt over een Groot Rijnpatent dat tevens geldig is voor het desbetreffende riviergedeelte, of een ander door de CCR als gelijkwaardig erkend vaarbewijs. Na maximaal 14 uur varen binnen een periode van 24 uur moet die patenthouder door een andere patenthouder worden afgelost³.

Aan de hand van de volgende beschrijvingen van de situatie in verschillende landen wordt een beeld geschetst van het belang van de zee-rivier-vaart in Europa en worden actuele tendensen en ontwikkelingen toegelicht.

1 Voor verdere details zie hoofdstuk 20, alsook de hoofdstukken 5, 6, 7 en 8 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) van de CCR.

2 IMO = International Maritime Organization

3 Voor verdere details zie het CCR-Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP), met name art 3.20.

B. West-Europa

B.1 Verenigd Koninkrijk

De zee-rivier-vaart is in het Verenigd Koninkrijk erg belangrijk. In de meeste andere Europese landen neemt de zee-rivier-vaart slechts een klein percentage van het volledige binnenvaartvervoer voor haar rekening, maar in het Verenigd Koninkrijk is het precies omgekeerd: het transportvolume van de zee-rivier-vaart is meer dan tien keer groter dan dat van de binnenvaart.

Het zee-rivier-verkeer in het Verenigd Koninkrijk kan opgesplitst worden in drie categorieën:

- binnenlands zee-rivier-verkeer (Seagoing Coastwise traffic)
- buitenlands zee-rivier-verkeer (Seagoing Foreign traffic)
- één-haven-verkeer (Seagoing One-port traffic)

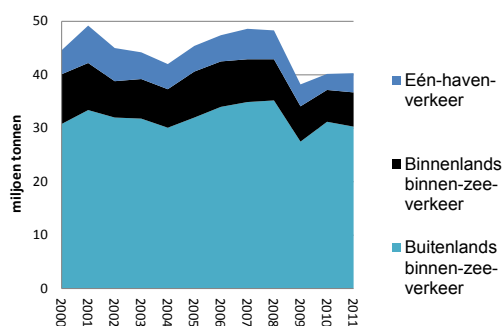
De officiële definities voor het opstellen van statistieken voor deze verschillende categorieën luiden als volgt:

- binnenlands zee-rivier-verkeer = verkeer tussen een in het Verenigd Koninkrijk gelegen zeehaven en binnenhaven
- buitenlands zee-rivier-verkeer = verkeer tussen een buitenlandse zeehaven en een binnenhaven in het Verenigd Koninkrijk
- één-haven-verkeer = verkeersstromen tussen offshore-installaties op hoge zee (vooral olie- en gasplatforms) en binnenhavens in het Verenigd Koninkrijk

In totaal bedroeg het transportvolume van de zee-rivier-vaart in het Verenigd Koninkrijk in 2011 ongeveer 40 miljoen ton. Het buitenlands zee-rivier-verkeer nam met ongeveer 30 miljoen ton het grootste deel daarvan voor zijn rekening. Vloeistoffen, en dan vooral aardolieproducten (11,1 miljoen ton in 2011), vormen iets meer dan een derde van het totale volume. Belangrijk zijn ook het vervoer van containers en droge bulkgoederen.

De volgende afbeelding toont de ontwikkeling van het zee-rivier-vervoer in het Verenigd Koninkrijk. Hierbij gaat het alleen om vervoer waarbij zowel binnenwateren als zeeroutes bevaren werden. De zuivere binnenvaart, die een relatief klein volume vertegenwoordigt (vervoer met een Britse binnenhaven als vertrek- en bestemmingsplaats), werd hier dus niet meegerekend¹.

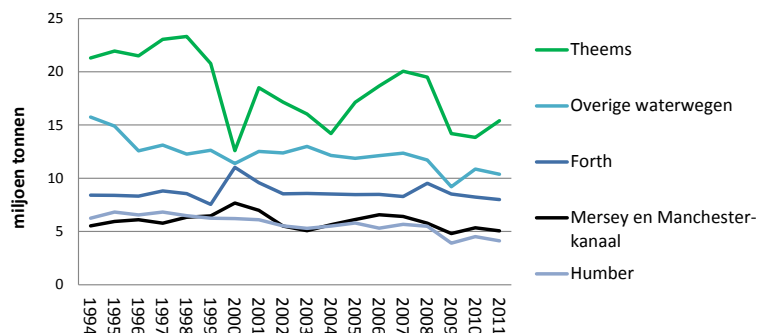
Afbeelding 45 : Ontwikkeling van het zee-rivier-vervoer in het Verenigd Koninkrijk volgens vervoerscategorieën



Bron: UK Department of Transport

¹ Het transportvolume van de zuivere binnenvaart bedroeg in 2011 ongeveer 3 miljoen ton, waar van 2,5 miljoen ton droge bulkgoederen (vooral bouw materiaal en zand). Het grootste deel van het binnenvaartvervoer vindt plaats over de Theems (1,33 miljoen ton).

Afbeelding 46: Zee-rivier-vervoer in het Verenigd Koninkrijk naar waterwegen

Bron: UK Department of Transport (2012), *Transport Statistics Great Britain*

Het volledige vervoersvolume van de zee-rivier-vaart was in 2011 in het Verenigd Koninkrijk ongeveer elf keer groter dan het zuivere binnenvaartvervoer. Die verhouding verschilt duidelijk sterk van de situatie in de andere Europese binnenvaartlanden. Zoals verder in dit verslag te lezen valt, is de zee-rivier-vaart in Frankrijk slechts goed voor 5% van het volledige binnenvaartvervoer, en in Duitsland ligt dit zelfs niet hoger dan 0,6%.

De Theems is veruit de belangrijkste rivier voor het zee-rivier-vervoer in het Verenigd Koninkrijk, en – naast de Wolga in Rusland – ook in heel Europa. In 2011 werd over de Theems 17,3 miljoen ton goederen vervoerd; 15,5 miljoen ton daarvan door de zee-rivier-vaart. De zuivere binnenvaart („non-seagoing freight traffic“) vervoerde over de Theems in totaal 1,85 miljoen ton goederen¹.

Wie de cijfers over meerdere jaren bekijkt, stelt vast dat de zee-rivier-vaart aan het einde van de jaren negentig nog 20 miljoen ton per jaar vervoerde. De rivier die voor het zee-rivier-vervoer in het Verenigd Koninkrijk op de tweede plaats komt, is de Forth in Schotland, een zeearm die zich in de buurt van Edinburgh – bijna als een fjord – landinwaarts uitstrekt.

Ook over het Manchester Ship Canal en de rivier Mersey wordt met meer dan 5 miljoen ton een aanzienlijke hoeveelheid vervoerd. Hetzelfde geldt voor de Humber in Oost-Engeland, die zich als een brede trechtermond ver landinwaarts uitstrekt.

Tabel 16: Zee-rivier-vervoer in het Verenigd Koninkrijk naar waterwegen

Waterweg	Hoeveelheid per jaar in miljoen ton		
	2009	2010	2011
Theems	14,2	13,8	15,4
Forth (Schotland)	8,5	8,2	8,0
Manchester Ship Canal / River Mersey	4,8	5,3	5,0
Humber	3,9	4,5	4,1
Overige waterwegen *	9,2	10,9	10,4

Bron: UK Department of Transport (2012), *Transport Statistics Great Britain*.
* Medway, Severn, Clyde, Ouse, Aire and Calder, Trent

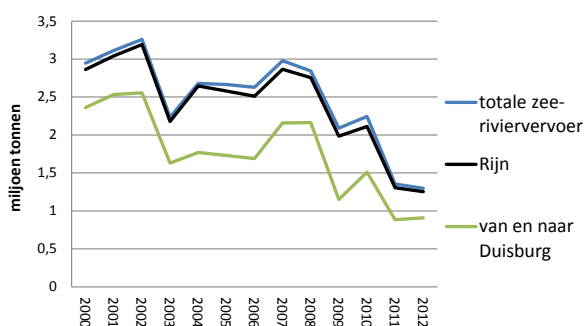
¹ Bron: UK Department for Transport (2012), Domestic Waterborne Freight – Statistical Release, 6 december 2012.

B.2 Duitsland

95 tot 97% van het zee-rivier-vervoer in Duitsland gaat over de Rijn en het leeuwendeel daarvan is vervoer van en naar Duisburg. Het huidige aandeel van het vervoer van en naar Duisburg in het totale zee-rivier-vervoer in Duitsland bedraagt ongeveer 70%.

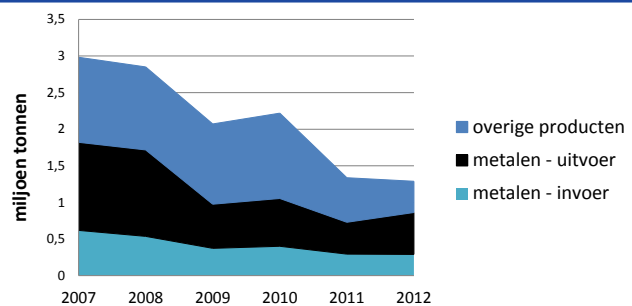
De vervoersprestatie van de zee-rivier-vaart in Duitsland lag in 2012 bij 186,5 miljoen TKM, wat overeenkomt met minder dan 1% van de totale vervoersprestatie van de binnenvaart in Duitsland.

Afbeelding 47 : Zee-rivier-vervoer in Duitsland (waaronder Rijnvervoer en vervoer van en naar Duisburg)



Bron: destatis

Afbeelding 48: Zee-rivier-vervoer in Duitsland naar goederengroepen



Bron: destatis

Twee derde van de in Duitsland door de zee-rivier-vaart vervoerde goederen zijn metalen en staalproducten (67% in 2012). Het overige derde wordt gevormd door minerale grondstoffen, landbouwproducten, projectladingen en verpakte chemische producten.

Sinds 2008 kan een aanzienlijke terugval van het zee-rivier-vervoer over de Rijn en dus ook in Duitsland vastgesteld worden. Hiervoor kunnen twee belangrijke redenen aangeduid worden:

1. Conjuncturele redenen: de conjuncturele inzinking in de staalindustrie sinds 2008
2. Structurele redenen: logistieke veranderingen in de staalsector. Volgens vertegenwoordigers van de sector bedroeg een partij staal voor 2008 meestal ca. 1.700–1.800 ton, wat een ideale omvang is voor het zee-rivier-vervoer over de Rijn. Vandaag de dag combineren de bevrachters hun partijen om schaalvoordelen te verkrijgen, waardoor de gemiddelde omvang nu ca. 4.000–5.000 ton bedraagt. Bijgevolg worden voor vervoer tussen zeehavens grotere short-sea-schepen ingezet; het vervoer tot aan de zeehavens wordt aan binnenschepen toevertrouwd.

Om deze redenen kende het zee-rivier-vervoer over de Rijn de laatste jaren een grote terugval, die ook het argument van de kostprijs (wegvallen van overslagkosten in de zeehaven) niet kon verhinderen. De kosten voor de bijkomende overslag worden immers door twee factoren meer dan gecompenseerd:

1. De vrachtprijzen voor het zeevervoer liggen voor het ogenblik erg laag.
2. Door het inzetten van grotere zeeschepen komen de kosten voor het zeevervoer lager te liggen, en wel voor een bedrag dat aanzienlijk hoger ligt dan de kostprijs van de goederenoverslag in de zeehaven.

Als gevolg van deze ontwikkeling is het aantal zee-Rijn-schepen met een draagvermogen onder de 2000 ton duidelijk afgenomen. Een aantal van deze schepen werd gesloopt, terwijl andere naar andere vaargebieden werden uitgevoerd (Zwarte Zee, Oost-Afrika, West-Afrika)¹.

Als geschikte waterweg voor de zee-rivier-vaart is er, naast de Rijn, ook nog de Oder richting Oostzee. Die vormt een interessant alternatief voor bijvoorbeeld de papierindustrie in Schwedt an der Oder, op 50 km van de Poolse haven Szczecin. In 2011 voer na een onderbreking van meerdere jaren voor het eerst weer een zee-rivier-schip met een lading van 1288 ton papier van Schwedt richting Oostzee. De bestemmingshaven was Immingham/UK aan de Humber-monding in Oost-Engeland.

Het vervoer was bedoeld als proefvaart, die met ondersteuning van de Duitse Wasser- und Schifffahrtsverwaltung tot stand kwam en succesvol verliep. Het potentiële vervoersvolume bedraagt 165.000 ton papier per jaar, dat vanaf de papierfabrikant door de zee-rivier-vaart naar het Verenigd Koninkrijk of Rusland geëxporteerd zou kunnen worden².

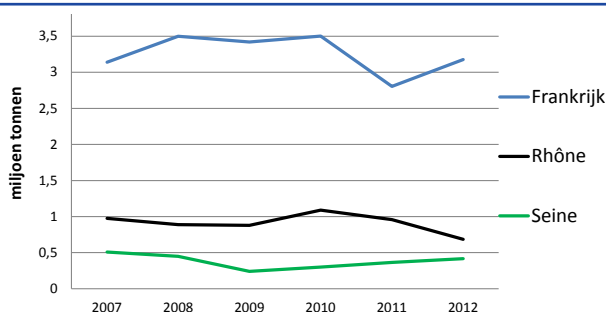
Voor producten die gemakkelijk beschadigd kunnen worden, zoals papier, lijkt zee-rivier-vervoer in principe interessant. Helaas is tot op heden nog geen regelmatig zee-rivier-transport vanaf Schwedt tot stand gekomen. Volgens de verlader is dat te wijten aan het feit dat het vervoeren van papier met een zee-rivier-schip economisch niet rendabel is.

B.3 Frankrijk

De vervoersprestatie van de zee-rivier-vaart in Frankrijk bedroeg in 2012 ongeveer 300.000 TKM. Daarvan werd 147.000 TKM gepresteerd over de Rhône en 97.000 TKM over de Seine, de twee belangrijkste Franse binnenwaterwegen waarover ook zeeschepen varen.

De zee-rivier-vaart vervoerde in Frankrijk in 2012 3,2 miljoen ton goederen. 1,63 miljoen ton daarvan waren vaste brandstoffen. Dit betekent dat steenkool ongeveer de helft van het vervoersvolume van de zee-rivier-vaart uitmaakt. Op de tweede en derde plaats kwamen zand, aarde en bouw materiaal, alsmede landbouwproducten, die ieder goed zijn voor ruim 400.000 ton.

Afbeelding 49 : Zee-rivier-vervoer in Frankrijk in totaal en over Rhône en Seine



Bron: VNF

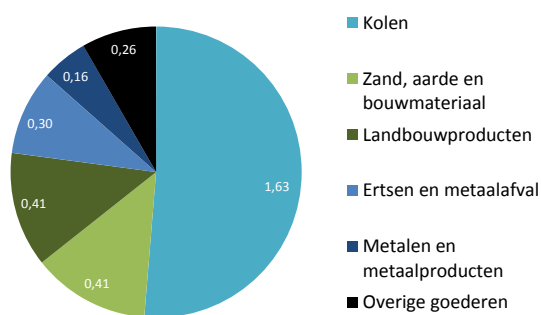
1 Bron: informatie van de desbetreffende ondernemingen

2 Zie hierover de persmededeling van de Water- en scheepvaartdienst Eberswalde van 30.03.2011.

71% van alle landbouwproducten die in 2012 in Frankrijk door de zee-rivier-vaart werden vervoerd (291.000 ton van 406.000 ton), werden over de Rhône vervoerd. In 2011 was het aandeel van de Rhône zelfs nog groter, namelijk 81%. Op de Rhône waren ook erts en metaalschroot met 163.000 ton in 2012 sterk vertegenwoordigd. Die hoeveelheid vormt iets meer dan de helft van het totale volume aan erts en metaalschroot dat in Frankrijk door de zee-rivier-vaart vervoerd wordt.

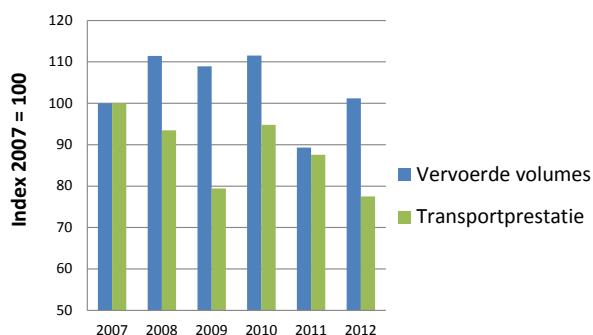
De binnenhaven Lyon werd in 2012 door 105 zee-rivier-schepen aangedaan, terwijl het aantal binnenschepen 1300 bedroeg¹.

Afbeelding 50: Hoeveelheid goederen die door zeeschepen over Franse binnenwateren vervoerd worden (in miljoen ton)



Bron: VNF

Afbeelding 51: Evolutie van het vervoersvolume en de vervoersprestatie in de zee-rivier-vaart in Frankrijk (index)



Bron: Berekening secretariaat CCR met gegevens van VNF

Een interessante vaststelling is echter dat van alle goederencategorieën de vervoersprestatie het hoogste is bij de landbouwproducten. Daaruit kan worden geconcludeerd dat de landbouwproducten over de verste afstand vervoerd worden, wat doorgaans typisch is voor deze goederencategorie.

De bovenstaande afbeelding maakt duidelijk dat de getransporteerde hoeveelheid tussen 2007 en 2012 sterker steeg dan de vervoersprestatie. Een mogelijke verklaring hiervoor zou een wijziging van de vervoersrelatie kunnen zijn (kortere in de plaats van langere afstanden).

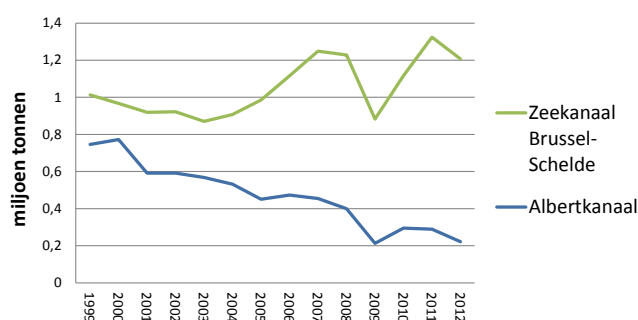
¹ Bron: Port de Lyon

B.4 België

In België zijn er drie belangrijke binnenwateren waarop zeeschepen met beperkte afmetingen landinwaarts kunnen varen. Dit zijn:

- het zeekanaal tussen de haven van Brussel en de Schelde,
- het zeekanaal tussen de haven van Gent en de Schelde,
- het Albertkanaal tussen Luik en Antwerpen.

Afbeelding 52 : Zee-rivier-vervoer in België



Bron: Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen

Op het zeekanaal tussen Brussel en de Schelde werd sinds 2003 een groei in de cijfers waargenomen. Een reden hiervoor zou kunnen zijn dat de sluisen op het kanaal in de jaren negentig vergroot werden, waardoor zij voor veel schepen pas echt toegankelijk werden. De binnenhaven van Brussel kan nu door zeeschepen met een laadvermogen tot 4500 t worden aangedaan.

Gegevens over het zee-rivier-vervoer over het Albertkanaal kunnen onder meer afgeleid worden uit de statistieken van de haven van Luik. Die geven aan dat in 2012 78 zeeschepen de haven van Luik hebben aangedaan en dat in Luik ongeveer 130.000 ton goederen door zeeschepen werden overgeslagen.

Het ging daarbij voornamelijk om speciale staalproducten, die van en naar Spanje, Portugal, het Verenigd Koninkrijk en Ierland worden in- en uitgevoerd. In het licht van de aangekondigde sluiting van de staalfabrieken in Luik lijkt de toekomst voor het zee-rivier-vervoer over dit kanaal niet bijster positief.

C. Noord- en Oost-Europa

C.1 Zweden

Zweden telt drie waterwegen die een goede verbinding tussen Noord- en Oostzee en het binnenland vormen:

- de rivier Göta Älv, samen met het Trollhättankanaal tussen Göteborg en het Vänermeer,
- het Södertäljekanaal bij Stockholm en
- het Götakanaal bij Norrköping.

De eerste twee waterwegen kunnen door schepen met een laadvermogen van ruimschoots 3000 ton worden bevaren. De sluisen zijn in zeer goede staat. Het Götakanaal daarentegen wordt eerder door de pleziervaart gebruikt.

De rivier Göta Älv is ongeveer 70 km lang en telt zes sluizen. De Göta Älv mondt uit in het Vänermeer, het grootste meer van de EU. De sluizen in de Göta Älv meten 89 bij 13 meter. De Zweedse regering investeert momenteel in nieuwe infrastructuur: uiteindelijk zullen er maar vier sluizen overblijven, die met een lengte van 110 meter echter groter zullen zijn dan de bestaande sluizen¹.

In Södertälje, in de buurt van Stockholm, bestaat er al een sluis van 110 meter lang. De Zweedse regering is van plan om die te vervangen door een nieuwe sluis van 140 meter lang, die geschikt zal zijn voor schepen met een laadvermogen tot 10.000 ton. (De bestaande sluis is slechts geschikt voor schepen tot 5000 ton) Daardoor zal het binnenland bereikbaar worden voor containerschepen met een aanzienlijke capaciteit.

Tegelijkertijd is voorzien om ten zuiden van Stockholm een nieuwe containerterminal aan te leggen. Al deze plannen wijzen erop dat de Zweedse regering het vervoer over de binnenwateren zoveel mogelijk wil stimuleren. Vooral de containerterminal in Södertälje bij Stockholm is erop gericht om grote zeeschepen zo dicht mogelijk bij de talrijke koopkrachtige consumenten in de ruime omgeving van Stockholm te brengen. De geografische omstandigheden lijken daarvoor in elk geval zeer goede voorwaarden te bieden:

- Een goed uitgebouwde, relatief korte binnenwaterweg verbindt de Oostzee met een stedelijk gebied met een groot aantal koopkrachtige consumenten.
- De goederen in de containers kunnen via het Mälarmeer, dat rondom Stockholm ligt, weer op efficiënte wijze met zee-rivier-schepen gedistribueerd worden.

Vandaag de dag vervoeren ongeveer 6700 zee-rivier-schepen elk jaar zo'n acht miljoen ton goederen over de Zweedse kanalen en rivieren.

Tabelle 17: Fluss-See-Schifffahrt in Schweden

Kanaal	Aantal schepen per jaar	Hoeveelheid goederen	Aantal sluizen
Södertälje	4.000	Ong. 5 mln. ton	1
Trollhättan	2.700	Ong. 3 mln. ton	6

Bron: Bertil Arvidsson Consulting AB (2008)

Voor de toekomst kan een aanzienlijke groei verwacht worden, niet alleen voor de zee-rivier-vaart, maar ook voor de binnenvaart in engere zin. Zweden zal in september 2014 bijvoorbeeld de EU-richtlijn EU 2006/87 (Technische voorschriften voor binnenschepen) implementeren. Daardoor zullen voor schepen in het binnenland de binnenvaartvoorschriften gaan gelden, en niet langer de maritieme voorschriften zoals nu nog het geval is.

Dit alles zou de binnenvaart in Zweden een stevige impuls moeten geven. De maritieme voorschriften die nu nog van kracht zijn, hebben immers tot gevolg dat binnenvaartactiviteiten in Zweden thans vaak economisch niet rendabel zijn.

¹ Bron: Bertil Arvidsson Consulting AB

De Port of Göteborg zou graag een container-shuttlesysteem tot Kristinehamn (aan het noordelijke uiteinde van het Vänermeer) invoeren. Die shuttlelijn is bedoeld om het bestaande achterlandvervoer per vrachtwagen grotendeels te vervangen¹.

C.2 Rusland

In Rusland zijn de natuurlijke omstandigheden uitermate geschikt voor de zee-rivier-vaart: doordat het land enorm uitgestrekt is, zijn de rivieren zeer breed en derhalve tot diep in het binnenland goed bevaarbaar voor zeeschepen. De Wolga is een goed voorbeeld hiervoor. Verder moet ook de rivier Neva in de buurt van de zeehaven Sint-Petersburg worden genoemd. De Neva wordt bevaren door zee-rivier-schepen met een laadvermogen van meer dan 4000 ton². Een bijzonder kenmerk voor Rusland is dat op Russische rivieren tot op heden uitsluitend schepen met een Russische bemanning mogen varen³.

Volgens de European River-Sea-Transport Union e.V. (ERSTU) werd in de eerste vijf maanden van 2013 in Rusland bijna 10 mln. ton goederen vervoerd door zee-rivier-schepen. Dat is 15% meer dan in 2012⁴.

Nagenoeg het volledige zee-rivier-vervoer in Rusland wordt verzorgd door vier à vijf rederijen, waaronder naast de Volga Shipping Company, het oudste Russische scheepvaartbedrijf, ook de North-Western Shipping Company met zetel in Sint-Petersburg moet worden genoemd.

De North-Western Shipping Company vervoert per jaar ongeveer 6 mln. ton en beschikt over honderd schepen waarvan vijftientig zee-rivier-schepen met een laadvermogen tussen 1500 en 7000 t. In 2011 werden vooral graan (1,5 mln. ton), meststoffen (1 mln. ton), staal (1 mln. ton) en hout (0,5 mln. ton) vervoerd⁵.

De directie beschouwt de zee-rivier-activiteit als een manier om beter gewapend te zijn tegen een economische crisis. De onderneming is van mening dat het binnenvaartvervoer in Rusland er momenteel beter en stabielier voorstaat dan het zeevervoer, omdat in de binnenvaart inmiddels alweer het niveau van voor de crisis bereikt werd.

Er worden aanzienlijke bedragen geïnvesteerd in nieuwe zee-rivier-schepen, die meestal door Russische, maar soms ook door Chinese werven gebouwd worden, aangezien de capaciteit van de Russische werven beperkt is. – Het gaat daarbij zowel om zee-rivier-tankschepen als om zee-rivier-bulkschepen.

In Rusland wordt overwogen om de binnenwateren open te stellen voor schepen die varen onder een buitenlandse vlag. De North-Western Shipping Company maakt zich over een mogelijke concurrentiestrijd echter niet al te veel zorgen, omdat zij overtuigd is van de betere zeewaardigheid van haar eigen zee-rivier-schepen in vergelijking met die van West-Europese bedrijven. Het West-Europese bedrijfsleven zou er dan ook goed aan doen om de

1 Een ander Scandinavisch land waar zee-rivier-vervoer voorkomt, is Finland. In Finland is er het 40 km lange Saimaa-kanaal, dat vanaf de Oostzee voor zee-rivier-schepen bevaarbaar is en toegang biedt tot honderden Finse meren in het binnenland. In de zone waar het kanaal in de Oostzee uitmondt, loopt dit kanaal door Russisch gebied. Dat brengt enige onzekerheid over de toekomstige onderhoudswerken met zich mee. Het vervoersvolume over het kanaal bedroeg in 2010 1,7 miljoen ton.

2 Bron: Milewski, D. (2012), Inland water transport in the Baltic Sea Region (BSR), p. 30.

3 Zie Hautau, H. / Pawellek, G. / Schönknecht, A. (2006), Binnenschifffahrt im Ostseeraum: Ungenutzte Potenziale, p. 549.

4 Bron: Europäische Fluss-See-Transport Union e.V. (2013), ERSTU – Newsletter Nr. 11 – augustus / 2013

5 Bron: Bedrijfsinformatie [<http://www.nwsc.spb.ru/en/>]

specifieke kenmerken van de Russische binnenvaartmarkt nader te bestuderen¹.

D. Samenvatting

Het zee-rivier-vervoer is in Europa vooral belangrijk in landen waar de natuurlijke omstandigheden voor dit soort vervoer goede tot zeer goede voorwaarden bieden en die beschikken over een goed uitgebouwde waterwegeninfrastructuur. Dit is het geval in het Verenigd Koninkrijk, maar zeker ook in Rusland en Zweden. In Midden- en West-Europa, met andere woorden in de traditionele binnenvaartlanden Duitsland, Nederland, België en Frankrijk, neemt deze vervoerwijze maar een heel gering deel in het totale vervoersvolume over binnenwateren voor haar rekening.

Vandaag de dag worden in Europa naar schatting ongeveer 80 tot 90 miljoen ton goederen door de zee-rivier-vaart vervoerd².

Tabel 18: Jaarlijkse vervoersvolumes van de zee-rivier-vaart in Europa (situatie 2012)

Land	Vervoersvolume per jaar
Verenigd Koninkrijk	40 mln. ton
Rusland	*20 mln. ton
Zweden	8 mln. ton
Frankrijk	3,5 mln. ton
Finland	1,7 mln. ton
België	1,5 mln. ton
Duitsland	1,3 mln. ton
TOTAAL	**80 – 90 mln. ton per jaar *

Bron CCR-secretariaat
* schatting op basis van gegevens van ERSTU
** In dit totale cijfer zijn de ramingen voor Nederland meegeteld.
Voor Nederland, waar zee-rivier-vervoer bestaat, zijn geen officiële cijfers beschikbaar.

De verwachte evolutie in de toekomst kan daarom in functie van de regio sterk verschillen. Voor Zweden speelt het zee-rivier-vervoer een belangrijke rol doordat de zeevaart er van oudsher van zeer groot belang is. De zee-rivier-vaart wordt er steeds meer beschouwd als een logische en ecologisch verantwoorde vervoerwijze voor de verdere distributie van goederen die over zee worden aangevoerd.

1 Bron: Persmededeling "Fleet Renewal as the first priority" van de North-Western Shipping Company van 22 mei 2012: (<http://www.nwsc.spb.ru/en/press-centre/press-about-company/2012/1483>)

2 Voor Nederland werd hier – bij gebrek aan officiële cijfers -- een ruwe schatting gemaakt.

In Midden-Europa kan voor bepaalde regio's in België en Frankrijk een positieve tendens worden vastgesteld. In België geldt dat voor het zeekanaal Brussel-Schelde en in Frankrijk voor de Seine.

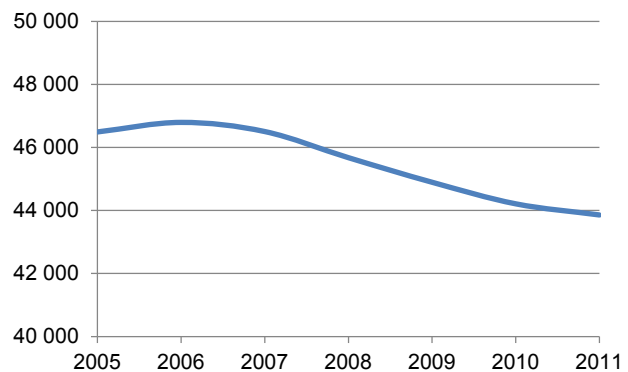
De tendensen in de Midden- en West-Europese landen laten zien dat naast factoren aan de vraagzijde (de ontwikkelingen in de diverse industrietakken) ook de aanbodzijde (vooral de waterwegeninfrastructuur) een belangrijke rol spelen voor de zee-rivier-vaart. Infrastructuur die afgestemd is op grotere schepen vormt zonder enige twijfel een eerste voorwaarde voor het succesvol implementeren van de zee-rivier-vaart, wat duidelijk blijkt uit het voorbeeld van het Brussel-Schelde-kanaal.

Thematisch verslag 2: Arbeidsmarkt

Het totale aantal werknemers in de Europese binnenvaart wordt geschat op een kleine 43.860. De volgende afbeelding toont de ontwikkeling van de totale werkgelegenheid in de binnenvaart van 2005 tot 2011. De cijfers omvatten zowel zelfstandige binnenschippers als deeltijdse en tijdelijke werkkrachten in de goederenvaart en passagiersvaart (zonder walpersoneel).

De afbeelding laat zien dat de arbeidsmarkt er in de binnenvaart sinds 2008 globaal gezien op achteruit is gegaan. De oorzaak daarvoor is vooral te zoeken bij de financiële crisis, waardoor het aantal transportopdrachten terugliep, zodat ook bij de exploitanten de vraag naar bemanningsleden daalde. De kleinere transportvraag heeft het binnenvaartbedrijfsleven er bovendien toe aangezet om over te schakelen op kortere werktijden; zij zijn bijvoorbeeld overgeschakeld van voltijdse naar halftijdse exploitatie, of van halftijdse exploitatie naar dagvaart. Ook daardoor is de vraag naar nautisch personeel gedaald.

Afbeelding 53: Evolutie van de arbeidsmarkt van de Europese binnenvaart (goederen- en passagiersvaart)



Bron: Statistische pocketreeks, EUROSTAT; België (RSVZ, ITB, RSZ); Duitsland (DESTATIS); Polen (Centraal bureau voor statistiek Polen); Universiteit Wenen (voor Luxemburg); navraag bij ministeries, vakbonden en werkgeversorganisaties in 2013 (Oostenrijk, Luxemburg en Bulgarije)***

Tabel 19 geeft een overzicht van de werkgelegenheid in de Europese binnenvaart voor de jaren 2005 tot 2011 opgesplitst naar landen. De meerderheid van de werknemers in de binnenvaart werkt in de Rijnkorridor. De landen met het hoogste aantal werknemers in de binnenvaart zijn Nederland, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Italië¹, België, Roemenië en Bulgarije. In deze landen werkt ongeveer 80% van alle werknemers in de Europese binnenvaart.

Tabel 19 laat zien dat de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de binnenvaart nogal verschilt in de diverse landen. In Nederland is de werkgelegenheid bijvoorbeeld gestegen, terwijl in Duitsland een daling kan worden vastgesteld. In de meeste Oost-Europese landen is er eveneens sprake van een daling van de geregistreerde werkgelegenheid in de binnenvaart. Dit zou onder andere een gevolg kunnen zijn van de migratie van Oost-Europese werknemers naar West-Europa, aangezien het aantal buitenlandse werknemers uit andere EU-landen in Duitsland en Nederland is toegenomen.

* Bron: University of Vienna (2010), Representativeness of the European social partner organisations: Inland water transport

** Bron: Ecorys, PANTEIA (2013), Study on the expected impacts of the implementation of the European Agreement on working time in inland water transport – A comparison with the status quo.

1 In Italië werken de meeste werknemers in de passagiersvaart. De waterwegen in Italië zijn niet verbonden met andere Europese waterwegen.

Tabel 19: Geschatte ontwikkeling van de arbeidsmarkt in de Europese binnenvaart (goederen- en passagiersvaart; zonder personeel aan land)

(x1000 personen)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Nederland	12,5	13,2	13,5	13,1	13,7	13,6	13,9
Duitsland*	6,5	6,2	6,1	6,0	5,9	5,7	5,6
Frankrijk	3,5	3,6	3,8	3,7	3,0	3,7	3,7
Luxemburg	2,6	2,6	2,7	2,7	2,7	2,8	2,8
Italië	2,9	2,9	3,0	3,1	3,1	2,5	2,6
België	2,4	2,4	2,5	2,5	2,4	2,4	2,4
Roemenië	3,1	2,9	2,8	2,3	2,5	2,4	2,3
Bulgarije	1,9	1,9	1,9	1,8	1,8	1,7	1,7
Zwitserland**	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6
Zweden	1,1	1,1	1,4	1,1	1,1	1,2	1,1
Verenigd Koninkrijk	1,2	1,6	1,4	1,8	1,5	1,5	1,1
Hongarije	1,2	1,2	1,2	0,9	0,9	0,9	0,9
Portugal	1,5	1,3	0,1	0,1	0,8	0,9	0,9
Tsjechische Republiek	0,9	0,3	0,8	0,7	0,6	0,6	0,8
Polen	1,2	1,3	1,4	1,6	0,8	0,7	0,6
Slowakije	0,7	0,8	0,7	0,6	0,5	0,5	0,4
Spanje	0,2	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,4
Finland ***	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3
Oostenrijk	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Litouwen	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Denemarken	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Kroatië**	0,8	0,8	0,8	0,8	0,7	0,1	0,1
Letland	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Estland	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Slovenië	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
Noorwegen **	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ierland	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Griekenland	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Cyprus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Malta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal Europa	46,5	46,8	46,5	45,7	44,9	44,2	43,9

De schuingedrukte cijfers zijn gebaseerd op schattingen.

Bron: Statistische pocketreeks, EUROSTAT; België (RSVZ, ITB, RSZ); Duitsland (DESTATIS); Polen (Centraal bureau voor statistiek Polen); Universiteit Wenen (voor Luxemburg); navraag bij ministeries, vakbonden en werkgeversorganisaties in 2013 (Oostenrijk, Luxemburg en Bulgarije).

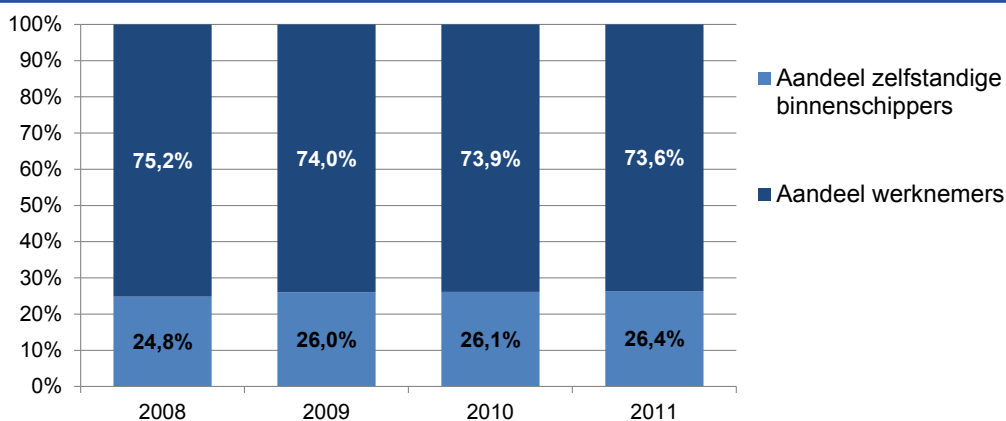
* Zonder personeel aan land. Bron: DESTATIS

** Voor het totale aantal werknemers in Zwitserland, Noorwegen en Kroatië tussen 2005 en 2007 staan geen cijfers ter beschikking. Daarom wordt voor deze landen uitgegaan van een constante werkgelegenheid tussen 2005 en 2008.

*** De statistieken van EUROSTAT maken melding van ongeveer 300 werknemers in de binnenvaart. Volgens EUROFUND gaat het daarbij om werknemers met een vaste aanstelling. EUROFUND geeft verder aan dat in de zomerperiode ongeveer 3000 werknemers in dienst worden genomen met tijdelijke contracten met een looptijd van twee tot vijf maanden.

De in afbeelding 53 en tabel 19 weergegeven totale werkgelegenheid in de binnenvaart omvat niet de mogelijke „stille reserve“ aan personen die beschikken over de noodzakelijke vaarbewijzen, maar niet in een vast dienstverband werken. Daarbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan familieleden met een schipperspatent die in arbeidsintensieve periodes meehelpen of tijdens vakanties het scheepsbedrijf kunnen overnemen. Dit wordt duidelijk wanneer men voor elk land de cijfers van het aantal schipperspatenten naast die van het aantal werknemers legt. Zo werd in Frankrijk voor 2012 melding gemaakt van een totaal van 5922 schipperspatenten (zonder patenten voor overig bedrijfspersoneel¹) – een cijfer dat duidelijk hoger ligt dan het totale aantal werknemers in de statistieken van EUROSTAT en in de nationale statistieken, die melding maken van 3600 werknemers in de binnenvaart in Frankrijk.

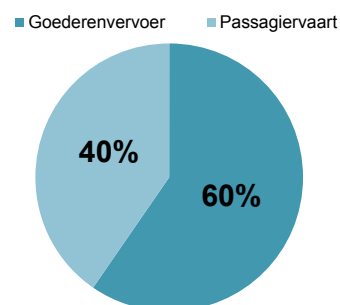
Afbeelding 54: Aandeel van zelfstandigen (self-employed) en werknemers in loondienst (employees) op de arbeidsmarkt in de Europese binnenvaart in 2011



Bron: Berekeningen PANTEIA op basis van statistische pocketreeks, EUROSTAT; België (RSVZ, ITB, RSZ); Duitsland (DESTATIS); Polen (Centraal Bureau voor de Statistiek Polen)

Afbeelding 54 toont voor de arbeidsmarkt in de Europese binnenvaart het aandeel van de zelfstandigen en dat van de werknemers in loondienst. Sinds 2008 is het aantal zelfstandigen licht gestegen. In diezelfde periode werd een groot aantal nieuwe schepen gebouwd. Door de slechte financiële situatie als gevolg van de economische crisis zijn veel zelfstandige binnenschippers weer zelf als schipper aan het roer gaan staan om de arbeidskosten voor bemanningsleden te beperken en zo de omzetsdaling beter het hoofd te kunnen bieden.

Afbeelding 55: Aandelen van de Europese goederen- en passagiersvaart in de totale werkgelegenheid



Bron: Berekeningen PANTEIA op basis van statistische pocketreeks, EUROSTAT; België (RSVZ, ITB, RSZ); Duitsland (destatis); Polen (Centraal Bureau voor de Statistiek Polen). Freight transport = goederenvervoer; Passenger Transport = passagiersvaart

De passagiersvaart neemt 40% van de totale werkgelegenheid in de Europese binnenvaart voor haar rekening. In Duitsland ligt dat cijfer bij bijna 51% van het scheepspersoneel (zonder personeel aan land)².

1 Bron: navraag bij het Franse Ministerie van milieu, duurzame ontwikkeling en energie.

2 Bron: DESTATIS.

In 2010 waren ongeveer 9715 bedrijven actief op de Europese binnenvaartmarkt¹ (zie tabel 20). 44% daarvan is ingeschreven in Nederland. Bij het merendeel van de Nederlandse bedrijven gaat het om kleine ondernemingen met slechts weinig medewerkers. Eigenaren en exploitanten van de schepen zijn meestal het gezin (bv. de echtgenoot en echtgenote). In België, Frankrijk en Duitsland zijn vergelijkbare bedrijfsvormen vast te stellen.

Tabel 20 Aantal binnenvaartbedrijven per land (goederen- en passagiersvaart) in 2010

Land	Aantal binnenvaart- bedrijven	Land	Aantal binnenvaart- bedrijven
Nederland*	4.255	Portugal	41
Frankrijk	1.023	Slovenië	33
Duitsland**	970	Bulgarije	32
Italië	926	Denemarken	18
Polen	535	Litouwen	15
Zweden	487	Noorwegen	15
België	304	Kroatië	13
Verenigd Koninkrijk	246	Letland	12
Roemenië	166	Slowakije	8
Luxemburg	132	Estland	1
Hongarije	108	Cyprus	0
Tsjechische Republiek	95	Griekenland	0
Oostenrijk	82	Ierland	0
Finland	76	Malta***	0
Spanje	63	Totaal	9.715
Zwitserland	59		

Bron: PANTEIA op basis van EUROSTAT; CBS; destatis (Duitsland) en Universiteit Wenen (voor Luxemburg).

De schuingedrukte cijfers zijn gebaseerd op schattingen.

* Het aantal binnenvaartbedrijven in Nederland is in 2011 gedaald tot 4225 (Bron: CBS).

** Het aantal binnenvaartbedrijven in Duitsland is in 2011 gedaald tot 934 (Bron: destatis).

*** Volgens navraag in 2013 bij ministeries, vakbonden en werkgeversorganisaties is er in Malta geen werkgelegenheid in de binnenvaart of in verwante sectoren geregistreerd (Bron: Ecorys, Panteia, 2013). PANTEIA voerde desalniettemin een steekproef uit aan de hand van Inland AIS-gegevens en stelde vast dat 32% van de vijftig passagiersschepen die op de belangrijkste Europese waterwegen onderweg zijn, onder Maltese vlag varen. Goederenschepen onder Maltese vlag werden niet gevonden.

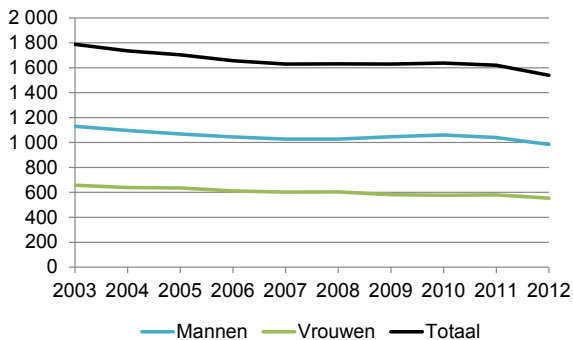
Hieronder volgt een nadere beschrijving van de arbeidsmarkt in de binnenvaart van een aantal specifieke landen.

1 Bron: EUROSTAT, CBS en DESTATIS.

België

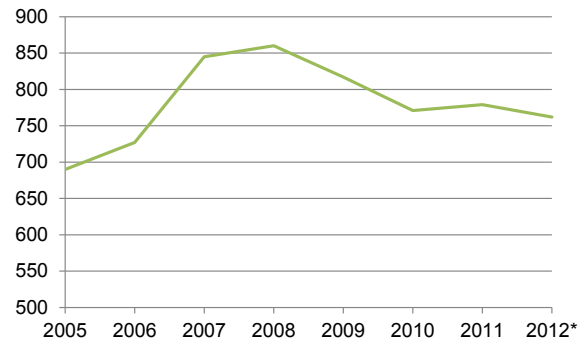
Afbeelding 56 toont de ontwikkeling van het aantal zelfstandigen in de Belgische binnenvaart¹. Tot 2007 liet het totaal aantal zelfstandigen een dalende tendens zien. Van 2007 tot 2011 bleef het aantal relatief constant. In 2011 werden in totaal 1620 zelfstandigen geregistreerd. In 2012 viel dat aantal plotseling terug naar 1539 personen.

Afbeelding 56: Evolutie van het aantal zelfstandigen in de Belgische binnenvaart



Bron: INASTI/RSZ

Afbeelding 57: Evolutie van de sociaal verzekerde werkgelegenheid in de Belgische binnenvaart



Bron: ONSS/RSZ

* De gegevens voor 2012 zijn gebaseerd op de beschikbare informatie voor het eerste semester van 2012.

Het totale aantal werknemers in loondienst is in de Belgische binnenvaart duidelijk lager dan het totale aantal zelfstandigen. De bovenstaande afbeelding laat zien hoe het aantal verplicht sociaal verzekerde werknemers zich de laatste jaren ontwikkeld heeft². Na een stijgende tendens in de jaren 2005 tot 2008, begonnen de aantallen vanaf 2008 terug te lopen, totdat het aantal tussen 2010 en 2012 ongeveer constant bleef. Deze evolutie loopt parallel met die van het vrachtvervoer door de binnenvaart en illustreert hoe de zelfstandige binnenschippers hun vraag naar bemanningsleden aanpassen aan de vervoersvraag in de binnenvaart.

Ongeveer 27,3% van de buitenlandse arbeidskrachten in België komt uit een andere EU-lidstaat, terwijl 0,01% uit landen van buiten de EU afkomstig is³. Onderzoek van de leeftijdscategorieën waartoe de zelfstandigen en de sociaal verzekerde werknemers behoren, brengt een duidelijk onderscheid aan het licht, zoals blijkt uit de volgende afbeelding. In het algemeen kan gesteld worden dat sociaal verzekerde werknemers in de binnenvaart doorgaans jonger zijn dan zelfstandige binnenschippers. In de binnenvaart moet men over een ruime beroepservaring beschikken om als zelfstandige binnenschipper aan de slag te gaan. Dit verklaart waarom er geen enkele zelfstandige binnenschipper onder de 20 jaar wordt aangetroffen.

Zelfstandige binnenschippers blijven de binnenvaart ook langer trouw dan werknemers in loondienst. Talrijke zelfstandige binnenschippers blijven zelfs nadat ze 65 geworden zijn nog actief in de binnenvaart. Veel jonge werknemers daarentegen verlaten de branche en gaan op zoek naar aantrekkelijkere banen. Het imago van het beroep en met name de relatief onaantrekkelijke arbeidsomstandigheden hebben ertoe geleid dat het aantal jongeren

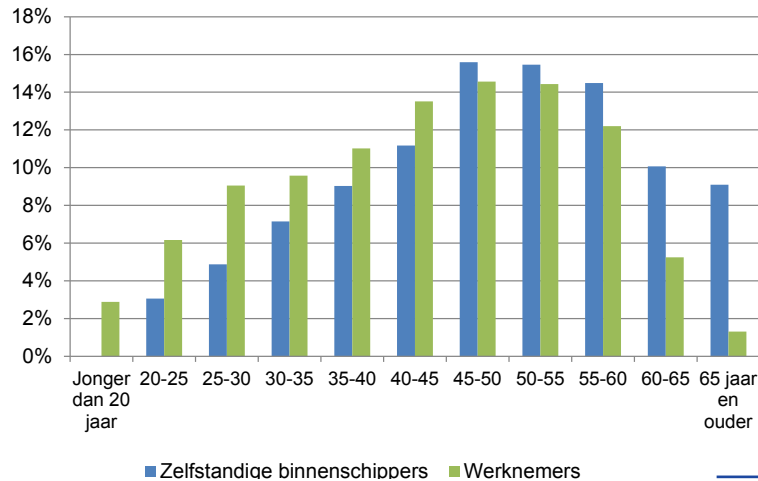
1 In België wordt het aantal zelfstandigen in de binnenvaart bijgehouden door het nationaal instituut voor zelfstandigen (INASTI in het Frans, RSVZ in het Nederlands). Alle zelfstandigen die in België wonen of die in het buitenland wonen en hun beroepsactiviteit in België uitoefenen, worden geteld. Er wordt ook rekening gehouden met meehelpende familieleden (bijvoorbeeld de echtgenote van de scheepsexploitant.)

2 Het aantal sociaal verzekerde werknemers in de binnenvaart wordt bijgehouden door het nationaal instituut voor sociale zekerheid (ONSS in het Frans, RSZ in het Nederlands).

3 Bron: Gebaseerd op navraag in 2013 bij de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg (FOD).

dat belangstelling heeft voor scheepvaartberoepen, de laatste tien jaar constant afneemt¹.

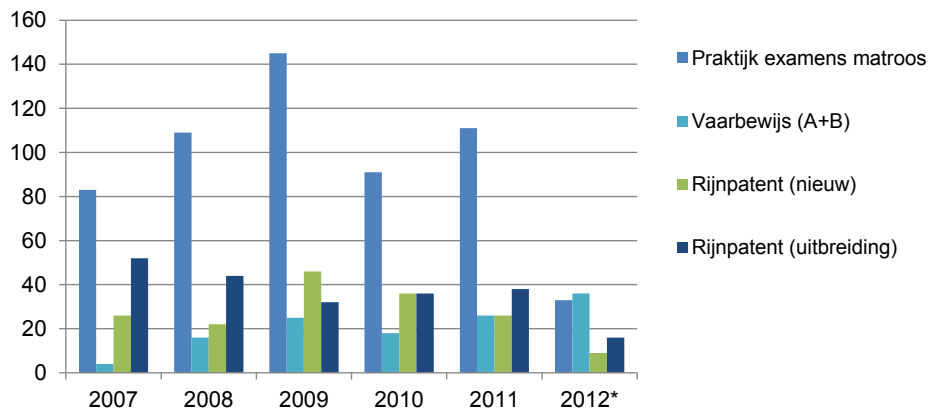
Afbeelding 58: Leeftijdsstructuur van de zelfstandige binnenschippers en werknemers in loondienst in de Belgische binnenvaart in 2012



Bron: INASTI/RSVZ en ONSS/RSVZ.

Afbeelding 59 toont het aantal met succes afgelegde examens en verkregen patenten (B). De binnenvaart heeft niet alleen behoefte aan meer jonge bemanningsleden, maar ook aan werknemers die trouw blijven aan de branche en opklimmen naar hogere functies. Zoals reeds in eerdere marktobservatieverslagen werd opgemerkt, zou het probleem van de vergrijzing van de zelfstandige binnenschippers op lange termijn ernstige gevolgen kunnen hebben.

Afbeelding 59: Aantal met succes afgelegde examens en verworven patenten (B)



Bron: Promotie Binnenvaart Vlaanderen, gebaseerd op gegevens FOD Mobiliteit en Verkeer

* Cijfers tot en met juni 2012.

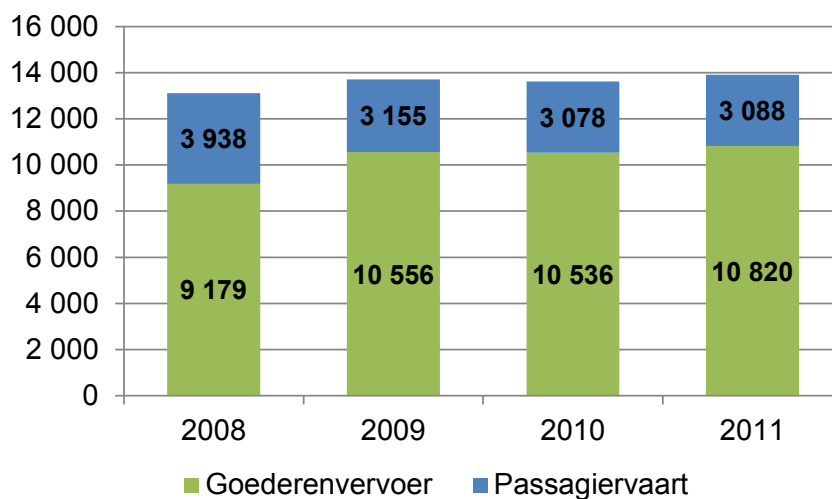
1 Bron: NEA et al, Medium and Long Term Perspectives of IWT in the European Union (2011).

Nederland

In de Nederlandse binnenvaart toont de werkgelegenheid al twintig jaar een positieve trend. Dit geldt vooral voor de drogeladingvaart. De onderstaande afbeelding toont de evolutie van de totale werkgelegenheid in de goederen- en passagiersvaart. De instroom van nieuwe werknemers in de binnenvaart (zowel direct uit scheepvaartopleidingen, als indirect na een loopbaanswitch) lag iets hoger dan de uitstroom (naar andere sectoren of wegens pensionering).

Dit resulteert in een geleidelijke stijging van de werkgelegenheid in de Nederlandse binnenvaart. In 2011 bestond de instroom voor 16% uit nieuwe werknemers in loondienst die afgestudeerd zijn aan een van de scheepvaartscholen, terwijl zo'n 7% van de uitstroom voortkwam uit pensionering of arbeidsongeschiktheid¹. Het merendeel van de bedrijven in de Nederlandse binnenvaart zijn kleine bedrijven. De volgende grafiek toont

Afbeelding 60: Ontwikkeling van de totale werkgelegenheid in de Nederlandse binnenvaart

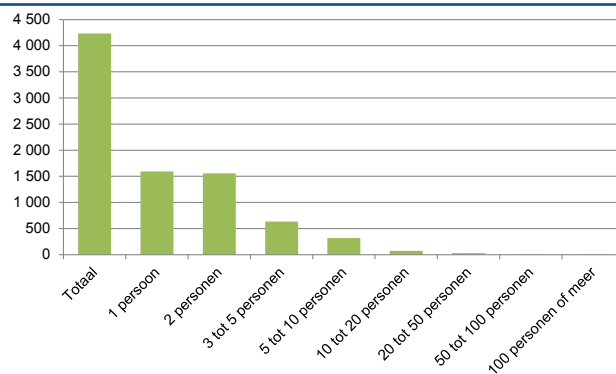


Bron: EUROSTAT/CBS.

het totale aantal Nederlandse binnenvaartondernemingen en het aantal ondernemingen onderverdeeld naar aantal werknemers. Ongeveer 90% van de Nederlandse binnenvaartbedrijven zijn kleine bedrijven met één tot vijf werknemers. De overgrote meerderheid daarvan zijn zelfstandige binnenschippers met meehelpende familieleden. Dit geldt met name voor ondernemingen die aan vrachtvervoer doen.

¹ Bron: De Nederlandse Maritieme Cluster: Monitor 2012, Policy Research Corporation, 2013.

Afbeelding 61: Totaal aantal Nederlandse binnenvaartbedrijven, en ondernemingen onderverdeeld naar het aantal werknemers in 2012

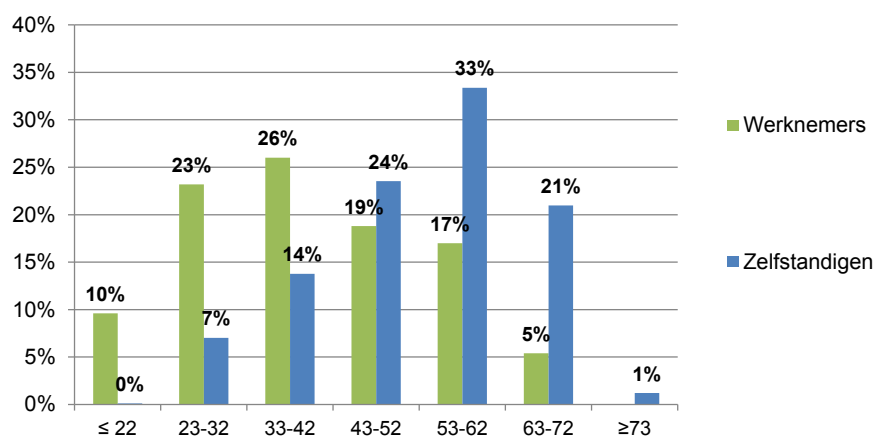


Bron: CBS

De leeftijdsstructuur van de werknemers in de Nederlandse binnenvaart is vergelijkbaar met de gemiddelde leeftijdsstructuur van de volledige Nederlandse beroepsbevolking (m.a.w. voor alle sectoren samen)¹.

De onderstaande afbeelding toont het verschil in leeftijdsstructuur tussen de zelfstandigen² en de werknemers in loondienst in de Nederlandse binnenvaart. Zoals reeds vermeld, zijn de werknemers in loondienst doorgaans jonger dan de zelfstandige binnenschippers.

Afbeelding 62: Leeftijdsstructuur van de zelfstandigen/schippers en de werknemers in loondienst in de Nederlandse binnenvaart in 2011



Bron: Schattingen PANTEIA, op basis van navraag in 2013 bij ministeries, vakbonden en werkgeversorganisaties en van gegevens van STC en uit De Nederlandse Maritieme Cluster: Monitor 2012, Policy Research Corporation (2013).

Het aantal vacatures in de Nederlandse binnenvaart is de laatste jaren constant gebleven en bevindt zich op een niveau dat hoger ligt dan het nationale gemiddelde.

1 Bron: De Nederlandse Maritieme Cluster: Monitor 2012, Policy Research Corporation, 2013.

2 De leeftijdsstructuur van de zelfstandigen is gebaseerd op een enquête naar de leeftijdsstructuur bij schippers, waarbij het in Nederland doorgaans zelfstandige binnenschippers betreft.

Het bezetten van vacatures is doorgaans geen sinecure¹. De uitbreiding van de vloot en het lage aantal afgestudeerden van de verschillende studierichtingen hebben geleid tot krapte op de arbeidsmarkt, hoewel het tekort aan aanbodzijde gedeeltelijk door buitenlandse werknemers aangevuld wordt.

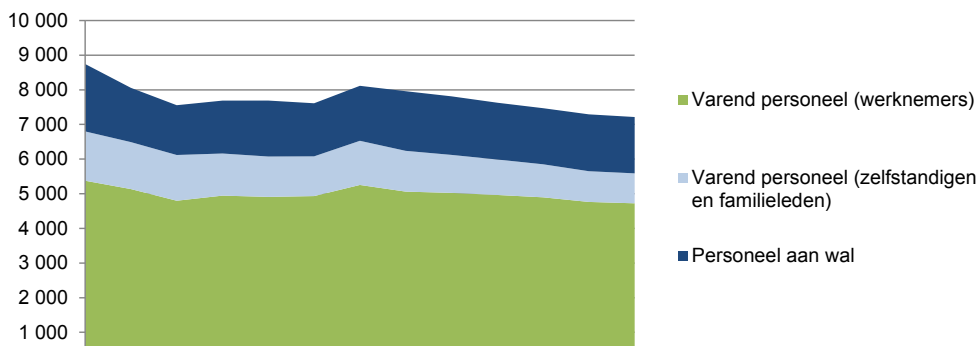
De laatste jaren is het aantal buitenlandse werknemers gestaag blijven stijgen. Het in dienst nemen van buitenlandse medewerkers gebeurt rechtstreeks of via personeelsbemiddeling door in Luxemburg, de Tsjechische Republiek, Polen en de Filipijnen gevestigde ondernemingen². Volgens het marktobservatierapport 2009-1 bedroeg het aandeel van de buitenlandse werkkrachten in de Nederlandse binnenvaart gemeten aan de hand van de dienstboekjes in 2008 13,6%. Ongeveer 6,8% van die buitenlandse werkkrachten komen uit niet-EU-landen, vooral de Filipijnen.

Het huidige aantal werknemers uit landen van buiten de EU ligt waarschijnlijk aanzienlijk lager. In 2012 liet het Nederlandse arbeidsbureau (UWV) weten dat het voor arbeidskrachten uit niet-EER-landen voortaan moeilijker zou worden om een werkvergunning te krijgen³. Werkgevers zijn verplicht om eerst in Nederland of andere EU-lidstaten op zoek te gaan naar geschikte medewerkers. Uit navraag in 2013 (bij ministeries, vakbonden en werkgeversorganisaties) bleek dat 1% van de buitenlandse werknemers uit derde landen komt, in vergelijking met 26% uit EU-landen.

Duitsland

De onderstaande afbeelding illustreert de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de Duitse binnenvaart.

Afbeelding 63: Ontwikkeling van de totale werkgelegenheid in de Duitse binnenvaart



Bron: DESTATIS

Sinds 2005 kan een daling van de totale werkgelegenheid worden vastgesteld. In 2011 waren er in totaal 7215 personen actief in de binnenvaart; 5589 daarvan als boordpersoneel (865 onder hen zijn zelfstandige binnenschippers) en 1626 als personeel aan land⁴. Zoals reeds vermeld, is ongeveer de helft van de werknemers in de binnenvaart actief in de passagiersvaart (zonder personeel aan land). De stijging van de werkgelegenheid in

1 Het aantal afgestudeerden van de verschillende opleidingen is beperkt. Ook het aandeel hoog opgeleide werknemers in de binnenvaart (bijvoorbeeld met een hogeschool- of universitair diploma) is relatief gering. De laatste jaren kon evenwel een lichte stijging worden waargenomen, die vooral te maken heeft met het feit dat de nieuwe binnenschepen groter en complexer geworden zijn. Bron: De Nederlandse Maritieme Cluster: Monitor 2012, Policy Research Corporation, 2013.

2 Bron: De Nederlandse Maritieme Cluster: Monitor 2012, Policy Research Corporation, 2013.

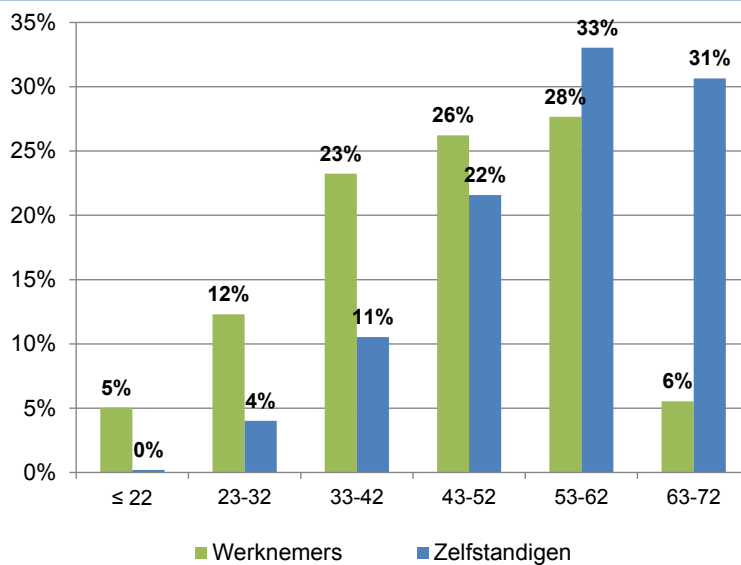
3 Sinds 1 januari 2014 hebben arbeidskrachten uit Bulgarije en Roemenië geen werkvergunning meer nodig.

4 Sinds 2008 wordt voor ondernemingen met een laadcapaciteit van meer dan 10.000 ton geen onderscheid meer gemaakt tussen het personeel aan land en de bemanning aan boord van de schepen.

dit segment, die al 20 jaar kan worden waargenomen, heeft de daling van de werkgelegenheid in de goederenvaart gecompenseerd.

Een van de oorzaken voor de daling van de werkgelegenheid in Duitsland is dat werknemers met pensioen gaan. Afbeelding 64 illustreert de leeftijdsstructuur van de zelfstandigen¹ en de werknemers in loondienst in Duitsland. Het probleem van de vergrijzing is in de Duitse binnenvaart prangender dan in de Nederlandse binnenvaart. Dit is bijzonder duidelijk bij de zelfstandigen, maar geldt ook voor de werknemers in loondienst.

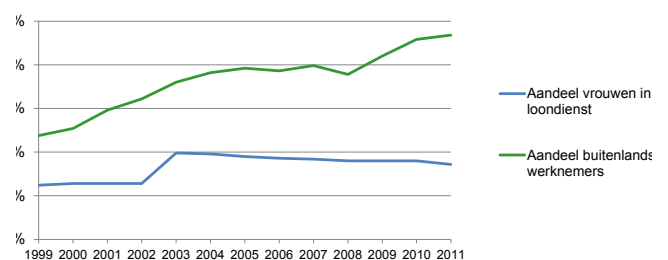
Afbeelding 64: Leeftijdsstructuur van de zelfstandigen/schippers en van de werknemers in loondienst in de Duitse binnenvaart in 2011



Bron: Schattingen PANTEIA, op basis van navraag in 2013 bij ministeries, vakbonden en werkgeversorganisaties en gegevens van DESTATIS.

Terwijl het aantal vrouwelijke werkkrachten sinds 2003 een lichte daling kent, neemt het aandeel buitenlandse werkkrachten elk jaar met gemiddeld 1% toe (zie volgende afbeelding). In 2011 bedroeg het totale aantal sociaal verzekerde buitenlandse werknemers in Duitsland 23,4 %². De grote meerderheid van die werknemers zijn EU-burgers.

Afbeelding 65: Aandeel van de sociaal verzekerde buitenlandse werknemers en vrouwen in de Duitse binnenvaart



Bron: Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB).

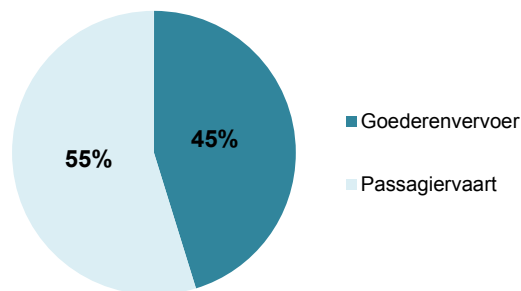
¹ De gegevens over de leeftijdsstructuur bij de zelfstandigen zijn afgeleid uit een enquête naar de leeftijdsstructuur van schippers, waarbij opgemerkt dient te worden dat deze leeftijdsstructuur doorgaans niet ver van die van de zelfstandige binnenschippers afwijkt.

² Bron: Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB).

Frankrijk

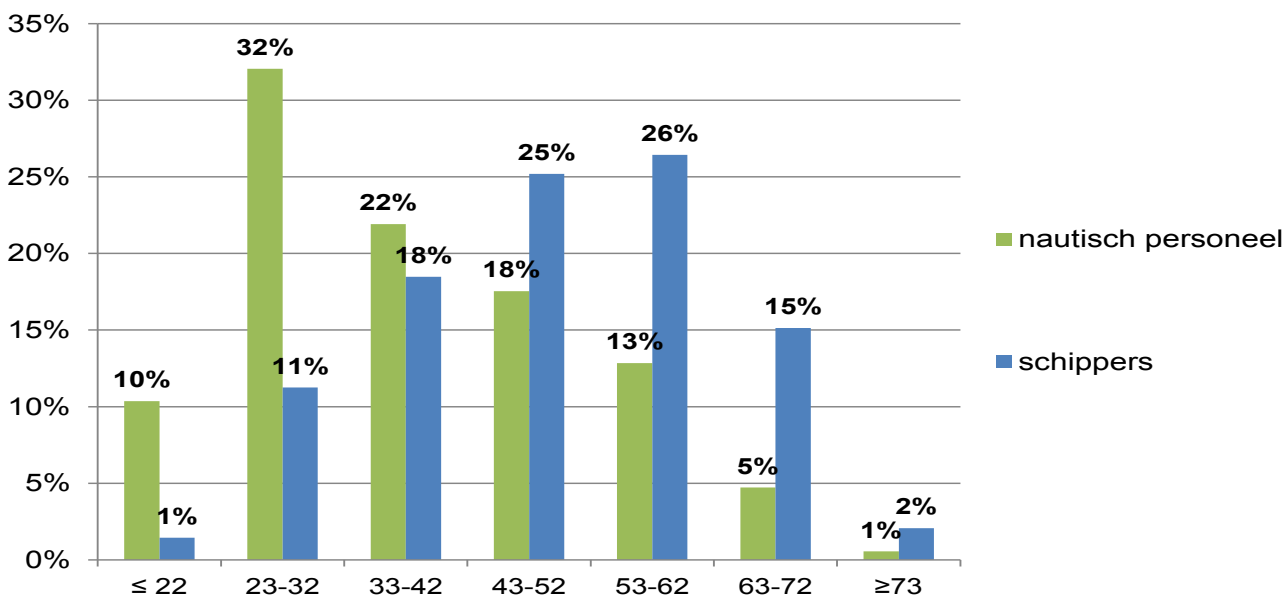
In de Franse binnenvaart waren in 2011 ongeveer 3700 personen actief; de grote meerderheid daarvan in de passagiersvaart (zie afbeelding 66). Afbeelding 67 illustreert de leeftijdsstructuur van de schippers en van het nautisch personeel respectievelijk de leeftijdsstructuur van de zelfstandigen (doorgaans schippers) en de werknemers in loondienst (doorgaans nautisch personeel).

Afbeelding 66: Aandeel van de goederen- en passagiersvaart in de totale werkgelegenheid in de binnenvaart in Frankrijk in 2011



Bron: berekeningen PANTEIA op basis van EUROSTAT.

Afbeelding 67: Leeftijdsstructuur van de schippers en van het nautisch personeel in de Franse binnenvaart in 2012



Bron: Schattingen PANTEIA, op basis van navraag in 2013 bij ministeries, vakbonden en werkgeversorganisaties.

Slowakije en Bulgarije

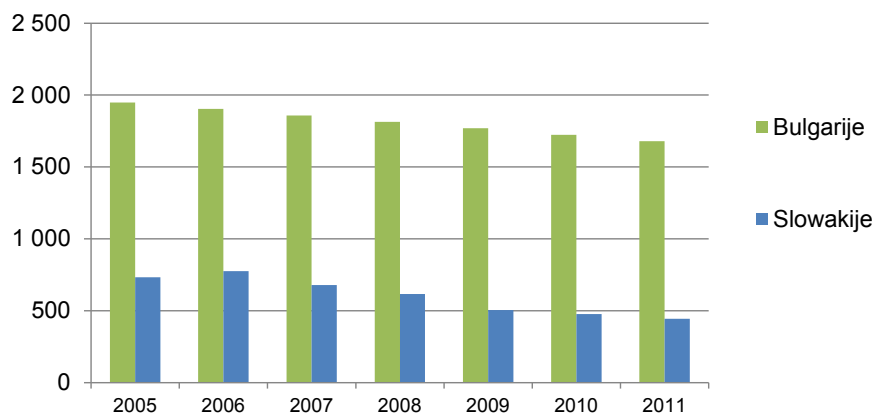
In de Slowaakse binnenvaart waren in 2011 414 personen tewerkgesteld; in de Bulgaarse binnenvaart waren dat er 979 (zie afbeelding 24). In beide landen tekent zich een neerwaartse trend af, die ten dele te wijten kan zijn aan de migratie van Oost-Europese werkrachten naar West-Europa.

Het aandeel zelfstandigen in de Slowaakse binnenvaart bedraagt ongeveer 13%. 10% van de buitenlandse

werkkrachten komt uit andere EU-lidstaten, 3 % uit niet-EU-landen¹.

In Bulgarije komt 1% van de buitenlandse werkkkrachten uit andere EU-lidstaten, en 2% uit niet-EU-landen. In Bulgarije is ongeveer 5% van de werknemers in loondienst tussen de 19 en 24 jaar oud. Bijna 50% is tussen de 25 en 49 jaar oud, terwijl 45% 50 jaar of ouder is².

Afbeelding 68: Geschatte ontwikkeling van de totale werkgelegenheid in de Slowaakse en Bulgaarse binnenvaart*



Bron: Berekeningen PANTEIA, op basis van EUROSTAT en navraag in 2013 bij ministeries, vakbonden en werkgeversorganisaties

* De totale werkgelegenheid in de Bulgaarse binnenvaart is gebaseerd op gegevens die verkregen werden in 2013 bij ministeries, vakbonden en werkgeversorganisaties. De ontwikkeling van de werkgelegenheid in de Bulgaarse binnenvaart tussen 2005 en 2011 is gebaseerd op een schatting op basis van de door EUROSTAT gemelde ontwikkeling.

1 Bron: op basis van navraag in 2013 bij ministeries, vakbonden en werkgeversorganisaties.

2 Bron: op basis van navraag in 2013 bij ministeries, vakbonden en werkgeversorganisaties.

Samenvatting en conclusie

De economische randvoorwaarden waren voor de binnenvaart in Europa in 2012 niet positief. De ongunstige economische ontwikkeling in de eurozone is voor wat de vervoersvolumes betreft, eveneens een nadelige factor.

Voor de 28 EU-landen zijn tot nu toe slechts gegevens beschikbaar tot 2011. Op grond van deze cijfers kan worden vastgesteld dat de binnenvaart er nog niet in geslaagd is om weer de vervoershoeveelheid van voor de crisis te bereiken. Ook de vervoersprestatie lag in 2011 – na een duidelijk tussentijds hoogtepunt in 2010 – nog onder die van 2007 en 2008.

In deze situatie steeg het vervoersvolume over de traditionele Rijn in 2012 van 187 mln. ton in 2011 naar 188,7 mln. ton in 2012, wat procentueel gezien slechts een toename van 1% is.

Positief is wel dat het vervoer over de Rijn sinds 2009 gestaag toeneemt, hoewel de toenames in 2010, 2011 en 2012 zeer bescheiden waren. Samen volstonden zij niet om weer het niveau van 2008 te bereiken, toen de Rijnvaart nog 207,5 mln. ton goederen vervoerde.

Het beeld bij de verschillende goederensegmenten is genuanceerd: in sommige segmenten werd een stijging opgetekend, terwijl andere segmenten erop achteruit gingen. Segmenten die het goed deden waren vooral steenkool en landbouwproducten; de stijging bij steenkool kan verklaard worden door het gevoerde energiebeleid.

Voor de segmenten die nauw verbonden zijn met de staalindustrie (erts, metalen) hadden het moeilijk. De West-Europese staalindustrie bevindt zich voor het ogenblik in een structurele crisis.

Het containervervoer bereikte in 2012 een niveau van bijna 2 mln. TEU, wat evenveel is als het jaar daarvoor.

In de tankvaart kende het vervoer van chemische producten een sterke stijging, terwijl het aardolie-segment stagneerde.

Door de economische crisis bevindt de binnenvaart zich, net als andere vervoerssectoren, economisch gezien, in zwaar water. De vervoersvolumes stegen nauwelijks, en ook de vrachtprijzen gaan – vooral bij droge bulkgoederen – nauwelijks omhoog. Tegelijkertijd is de aanbodzijde gekenmerkt door een groot vlootbestand waar nauwelijks verandering in zal komen. Samen leidt dit tot overcapaciteit op de markt.

Het gevolg is dat de vrachtinkomsten laag liggen, waardoor de economische situatie van veel bedrijven op termijn bijna onhoudbaar zou kunnen worden. Het aantal faillissementen is in 2012 opnieuw toegenomen, en voor 2013 wordt zelfs een verslechtering verwacht. Het beeld in de tankvaart is daarentegen rooskleuriger: de vervoersvolumes en ook de vrachtprijzen ontwikkelden zich beter, wat vooral te danken is aan de positieve tendens bij het vervoer van chemische producten. Beide aspecten zorgen er samen voor dat het inkomstenplaatje er in de tankvaart beter voorstaat. De hoofdreden is de positie die de tankvaart heeft weten in te nemen in de concurrentiestrijd tussen de verschillende vervoersdragers.

Door consequent (en ook wel ondersteund door bindende wetgeving) te focussen op kwaliteitsaspecten (veiligheid, dubbelwandige schepen, certificering door classificatiemaatschappijen) slaagt de tankvaart er immers in om een kwaliteitsniche op de markt in te nemen.

De drogeladingvaart zou er goed aan doen om een gelijkaardige marktniche-strategie te ontwikkelen, die gericht zou moeten worden op een sterkere verticale integratie van de drogeladingvaart in de logistieke keten (meerwaarde in de dienstverlening, service- en opslagdiensten, enz.).

Bijlagen

Bijlage 1: Economische prognose van de vervoersvraag in de
tweede helft van 2013 en in 2014

Bijlage 2: Statistiek van de nieuw gebouwde schepen
2008-2012

Bijlage 1: Economische prognose van de vervoersvraag in de tweede helft van 2013 en in 2014

Goederensegment	Productie / Import	Aandeel in het totale vervoer	Verwacht effect op de vervoersvraag (ten opzichte van het jaar daarvoor)
Landbouwproducten	Nauwelijks toename	16 %	0
Steenkool	Toename van de invoervolumes door het wereldwijde energiebeleid	19 %	+
Staalindustrie: erts	Lichte daling bij Duitse staalproducten door structurele problemen	20 %	-
Staalindustrie: ijzer, staal	Lichte daling bij Duitse staalproducten door structurele problemen	8 %	-
Bouwmaterialen	Nauwelijks heropleving van de bouwsector	27 %	0
Overige goederen / containers	Lichte stijging bij containers	10 %	+
Algemene vooruitzichten voor de ontwikkeling van de vervoersvraag in de drogeladingvaart			0
Aardolieproducten	Min of meer stabiele olieprijs, maar structureel dalende hoeveelheden	60 %	0
Chemie	Chemische industrie +2 %;	40 %	+
Algemene vooruitzichten voor de ontwikkeling van de vervoersvraag in de tankvaart			+

Evolutie

0 %	0
1 % bis 5 %	- / +
6 % bis 10 %	- - / + +
11 % bis 15 %	- - - / + + +
16 % bis 20 %	- - - - / + + + +
meer dan 20 %	- - - - - / + + + + +

Bronnen:

Eurofer

Euracoal

Verein deutscher Kohleimporteure

Verband der chemischen Industrie

CEFIC

Ramingen CCR op basis van tijdreeksen en berekeningen

Bijlage 2: Nieuwe schepen

Scheepstype	2008			2009			2010		
	Aantal	Tonnage	kW	Aantal	Tonnage	kW	Aantal	Tonnage	kW
Motorvrachtschepen	90	319 377	128 168	103	339 580	160 154	30	85 331	39 273
Vrachtduwbakken	58	112 956		65	140 872		35	50 384	
Totaal	148	432 333	128 168	168	480 452	160 154	65	135 715	39 273
Motortankschepen	52	144 581	49 678	131	391 058	133 439	105	338 759	124 598
Tankduwbakken	0	0		0	0		0	0	
Totaal	52	144 581	49 678	131	391 058	133 439	105	338 759	124 598
Duwboten	4		1 684	8		12 760	2		2 156
Sleepboten	4		3 890	5		7 780	1		810
Totaal	8		5 574	13		20 540	3		2 966
Hotelschepen	4		5 432	17		17 072	16		5 872
Dagtochtschepen	20		5 252	12		3 686	12		5 177
Totaal	24		10 684	29		20 758	28		11 049

Scheepstype	2011			2012		
	Aantal	Tonnage	kW	Aantal	Tonnage	kW
Motorvrachtschepen	20	57 600	26 665	9	23 776	12 392
Vrachtduwbakken	15	43 000		8	18 492	0
Totaal	40	100 600	26 665	17	42 268	12 392
Motortankschepen	84	182 000	90 500	39	117 000	33 333
Tankduwbakken	2	3 262	0	0	0	0
Totaal	86	185 262	90 500	39	117 000	33 333
Duwboten	2		1 268	1	878	4 083
Sleepboten	1		5 280	4	0	21 120
Totaal	3		6 548	5	878	25 203
Hotelschepen	10		12 420	23	0	44 136
Dagtochtschepen	9		2 421	4	0	1 131
Totaal	19		14 841	27	0	19 518

Bron: IVR

Glossarium

ARA – havens: afkorting voor de drie grootste Europese havens: Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen.

Transport- of laadruimteaanbod: bestaat uit het totale laadvermogen van de beschikbare vloot en wordt uitgedrukt in ton.

Binnenvaart: vervoer van goederen of personen aan boord van een schip dat voor het vervoer in de binnenvaart op een bepaald waterwegennet bestemd is.

Binnenwateren: in het binnenland gelegen wateren die door schepen met een draagvermogen van tenminste 50 t bij normale belading kunnen bevaren. Tot de binnenwateren worden ook bevaarbare rivieren, meren en kanalen gerekend.

Resultaat: met het begrip resultaat wordt in deze publicatie beoogd in de vorm van een indexcijfer de activiteit van de binnenvaart te definiëren, waarbij een gegeven vraag en de gebruikelijke vrachtprijzen op de markt in aanmerking worden genomen.

Rivier-/zeevervoer: vervoer van goederen aan boord van een binnenvaart- of zeeschip (zeeschip dat voor het varen op binnenwateren is geconcipeerd), dat geheel of gedeeltelijk op binnenwateren plaatsvindt.

Vracht: kan zowel naar de vervoerde goederen als naar de vrachtprijs verwijzen.

Laadruimte: ruimte die het grootste gedeelte van een handelsschip vormt en waarin de getransporteerde goederen zijn ondergebracht.

Prestatie: verwijst naar de transportprestatie in het goederenvervoer. De transportprestatie wordt gemeten in ton per kilometer.

Schip/schip- overslag: lossen van een vracht van een zeevrachtschip en het laden van deze vracht op een ander zeevrachtschip, zelfs indien de vracht voordat het verder vervoerd wordt een bepaalde tijd aan wal opgeslagen is geweest.

Tanklaadruimte: is van toepassing bij het vervoer van tankladingen.

Diepgang: hoogte van het gedeelte van het schip onder water; de diepgang hangt dus af van de belading van het schip.

Tonkilometer (tkm): maateenheid voor het meten van de transportprestatie, die overeenkomt met het vervoer van een tongoederen per binnenvaartschip over een afstand van 1 km. Wordt verkregen door vermenigvuldiging van de vervoerde hoeveelheid in ton met de afgelegde afstand in km.

Drogeladinglaadruimte: is van toepassing bij het vervoer van droge bulkgoederen.

Overslag: omladen van goederen van één vervoersmiddel op een ander.

Waterstand: niveau van het water in een rivier of kanaal, uitgedrukt in cm.

Stroomopwaarts: deel van de waterweg tussen het in aanmerking genomen punt en de bron.

Stroomafwaarts: deel van de waterweg tussen het in aanmerking genomen punt en de riviermonding of de samenvloeiing met andere waterwegen.

Twintig-voet-equivalent-eenheid (TEU): uniforme maateenheid voor de telling van containers uitgaande van hun afmetingen en ter beschrijving van de capaciteiten van containerschepen of terminals. Een 20-voet ISO-container (20 voet lang en 8 voet breed) komt overeen met 1 TEU.

Literatuur- en bronvermelding:

Nationale Instanties

Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)

Bundesamt für Güterverkehr (BAG)

CBRB

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Central Statistical Office Poland

Czech Ministry of Transport

Deutsches Statistisches Bundesamt (Destatis)

Elbstromverein

Eidgenössisches Department für Wirtschaft, Bildung und Forschung der Schweiz

Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg (FOD)

Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB)

Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB)

Ministry of National Development Hungary

Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen

RSVZ

RSZ

Statistik Austria

UK Department of Transport

Voies Navigables de France (VNF)

Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)

Havens

Haven Bazel

Haven Karlsruhe

Haven Mannheim

Haven Neuss-Düsseldorf

Haven Gent

Haven Luik

Haven Brussel

Haven Linz

Haven Regensburg

Port of Antwerp

Port of Amsterdam

Haven Hamburg

Port of Rotterdam

Port du Havre

Port de Lyon

Port de Strasbourg

Port de Paris

Port de Rouen

Haven Constanta

Particuliere bedrijven

ABN AMRO

Bertil Arvidsson Consulting AB

ING Bank

North-Western Shipping Company, St. Petersburg / Rusland

STC-Group

Internationale organisaties en overheden

Donaucommissie

EBIS

Eurostat

EZB

IVR

Internationaal Monetair Fonds

Bedrijfsfederaties

Wirtschaftsvereinigung Stahl

Verband der Chemischen Industrie in Deutschland

Studies

Bundesamt für Güterverkehr / Ralf Ratzenberger / Intraplan Consulting GmbH (2013), Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr / Mittelfristprognose Winter 2012/2013

Commissariat general au développement durable (2013), Chiffres & statistiques n° 401 - mars 2013

Ecconet (2012), Adaptation of production processes and storekeeping by shippers (Deliverable 2.1.4)

Ecorys, PANTEIA (2013), Study on the expected impacts of the implementation of the European Agreement on working time in inland water transport – A comparison with the status quo

Hader & Hader (2013), The River Cruise Fleet Handbook 2013

Hautau, H. / Pawellek, G. / Schönknecht, A. (2006), Binnenschifffahrt im Ostseeraum: Ungenutzte Potenziale

Isoplan Marktforschung (2012), Die regionalwirtschaftliche Bedeutung der Stahlindustrie für das Saarland

Milewski, D. (2012), Inland water transport in the Baltic Sea Region (BSR)

PANTEIA/NEA et al. (2011), Medium and Long Term Perspectives of IWT in the European Union

PANTEIA (2013), Korte Termijn Verkenner, July 2013

PANTEIA et al. (2013), Provision of Support Services in the Field of IWT (LOT 4): Provision of TA for the Preparation of New Initiatives as Regards the Future Development of the IWT Sector. Work Package 1: Further develop a harmonized education and training system in inland navigation

Policy Research Corporation (2013), De Nederlandse Maritieme Cluster, Monitor 2012

University of Vienna (2010), Representativeness of the European social partner organisations: Inland water transport

van Heck, W.; van Zanten, A.M. (2010, 2011, 2012, 2013), Binnenvaart

Verband der chemischen Industrie (VCI) / Prognos (2013), Die deutsche chemische Industrie 2030

Contributies

EUROPESE COMMISSIE

Rolf DIETER (administrateur)

SECRETARIAAT VAN DE CCR

Hans VAN DER WERF (projectleider)

Norbert KRIEDEL (marktobservatie)

Bernard LAUGEL (druk)

Clémentine HURBOURQUE (design)

Angelika ESPENHAHN (design)

Contact : n.kriedel@ccr-zkr.org

PANTEIA

Nathaly DASBURG (marktobservatie)

ÜBERSETZUNG

Bettina ACHHAMMER (ZKR - Duits)

Christophe HENER (ZKR - Frans)

Pauline de ZINGER (Extern - Nederlands)

SCITECH (Extern - Engels)

DESKUNDIGENGROEP

Christian VAN LANCKER (ESO)

Frédéric SWIDERSKI (ITB)

Manfred KAMPHAUS (EBU)

Michael GIERKE (BAG)

Eloi FLIPO (VNF)

Impressum: Septembre 2013

Uitgegeven door het Secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart
Secretariaat: 2, place de la République 67082 STRAATSBURG cedex – www.ccr-zkr.org
ISSN 2070-674X

CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART



EUROPESE COMMISSIE
DIRECTORAAT-GENERAAL MOBILITEIT EN VERVOER



PANTEIA



www.ccr-zkr.org

