

EUROPESE BINNENVAART

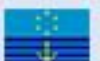
Marktobservatie 2014



Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Europese Commissie

Panteia



MARKTOBSERVATIE

N° 18

De binnenvaartmarkt

in 2013

en vooruitzichten voor 2014/2015

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 2014

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord

De binnenvaartmarkt in 2013 en vooruitzichten voor 2014/2015

1. Macro-economische randvoorwaarden
2. Transportvraag in Europa
 - 2.1 Goederenvervoer per Europese regio
 - 2.1.1 EU-28
 - 2.1.2 Rijn
 - 2.1.3 Donau
 - 2.1.4 Overige Europese landen
 - 2.2 Vervoer per goederensegment
 - 2.2.1 Rijn
 - 2.2.2 Donau
 - 2.3 Overslag in de havens
 - 2.3.1 Zeehaven- en achterlandvervoer
 - 2.3.2 Binnenhavens
 - 2.4 Vraagontwikkeling in de passagiersvaart
3. Modal-split-positie van de binnenvaart
 - 3.1 Modal-split-positie per land in Europa
 - 3.2 Modal-split-positie per goederensegment

4. Ontwikkeling van de vervoerscapaciteit
 - 4.1 Vlootbestand
 - 4.2 Nieuw gebouwde en gesloopte schepen
5. Benutting van de vervoerscapaciteit in West-Europa
 - 5.1 Drogeladingvaart
 - 5.2 Tankvaart
6. Waterstanden en beladingsgraad van de schepen
7. Vrachtprijzen, kosten en bedrijfsomstandigheden in 2013
 - 7.1 Vrachtprijzen
 - 7.2 Evolutie van de kosten
 - 7.2.1 Brandstofkosten
 - 7.2.2 Arbeidskosten
 - 7.2.3 Kapitaalkosten
 - 7.2.4 Verzekeringskosten
 - 7.2.5 Onderhouds- en reparatiekosten
 - 7.2.6 Overige kosten
 - 7.3 Bedrijfsomstandigheden in de Rijnvaart
8. Vooruitzichten voor 2014 en 2015/2016

Thematisch verslag 1: Arbeidsmarkt

Thematisch verslag 2: Zee-rivier-vervoer in de Rijn- en de Donaudelta

Thematisch verslag 3: Ongevallen

Samenvatting en conclusies

Bijlagen

Glossarium

Bronvermelding

Contributies

Voorwoord

In de moeilijke economische situatie waarmee de binnenvaart nu al enige jaren is geconfronteerd, is nog niet veel verandering gekomen. De manifeste overcapaciteit in zowel de sector van de droge lading als nu ook in de tankvaart, maakt dat ondernemingen onvoldoende kunnen profiteren van de licht verbeterende conjunctuur in de EU-28 en de relatief sterke economie in het Rijnstroomgebied.

Zo kan in de droge lading een zich geleidelijk herstellende vervoersvraag worden vastgesteld, maar blijft het vrachtniveau daar duidelijk bij achter. De tankvaart kampt met het effect van een voortschrijdende vlootuitbreiding en een daarbij achterblijvende vraagontwikkeling.

De situatie in Midden-Europa is eveneens weinig rooskleurig. Het vervoer over water in de betreffende landen is minder verweven met de grotere industriële agglomeraties en het veroveren van nieuwe markten vereist daar bijzondere inspanning. Daarnaast vormt ook de geringe betrouwbaarheid van de Donau met z'n wisselvallige waterstanden, een factor van betekenis bij de ontwikkeling van de binnenvaart in dit deel van Europa.

Deze nieuwe publicatie maakt er gewag van. Voor een breed geschakeerde en regionaal sterk gespreide sector als die van de binnenvaart, is het van groot belang over adequate marktinformatie te kunnen beschikken. Deze bestaat naast de kerngegevens van de sector ook uit meer gedetailleerde aanwijzingen omtrent de segmentering van de markt en de onderscheiden conjunctuur bij de verschillende afnemers (industrieën, handel) van de diensten van de binnenvaart. De ontwikkeling van de vloot, de capaciteitsbenutting en de ontwikkeling van kosten en opbrengsten nemen een belangrijke plaats in. In een situatie, waarin de globale vraag-aanbod-verhouding in de hoofdsectoren van de binnenvaart nog geruime tijd de nodige aandacht zal vergen, is het van belang ook het reliëf van de binnenvaart in beeld te brengen. Voor het ontsluiten van nieuwe marktniches en het ontwikkelen van nieuwe vervoersdiensten is dit van groot belang. Deze editie beoogt hieraan bij te dragen.

Verder wordt in deze publicatie ingegaan op enkele belangrijke thema's van de binnenvaart: de arbeidsmarkt, het zee-rivier-vervoer en de ongevallenstatistieken voor het vervoer over water.

De binnenvaartmarkt
in 2013 en
vooruitzichten
voor 2014/2015

Deel 1:

Macro-economische randvoorwaarden

Nadat het reële bbp in de Europese Unie in 2012 met in totaal 0,4% was gekrompen, stond 2013 voor Europa in het teken van stagnatie. In Nederland werd zelfs een krimp van de reële economische activiteit geconstateerd.

*Tabel 1: Verandering van het reëel bruto binnenland product in de EU-landen**

Land	Jaar / Periode							
	2004-2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
EU totaal	2,3	-4,5	2,0	1,7	-0,4	0,1	1,5	2,0
Rijngebied								
België	2,3	-2,8	2,3	1,8	-0,1	0,2	1,4	1,7
Duitsland	2,0	-5,1	4,0	3,3	0,7	0,4	1,8	2,0
Frankrijk	1,8	-3,1	1,7	2,0	0,0	0,3	1,0	1,7
Nederland	2,7	-3,7	1,5	0,9	-1,2	-0,8	1,0	1,3
Donaustroomgebied								
Oostenrijk	2,8	-3,8	1,8	2,8	0,9	0,3	1,5	1,8
Slowakije	7,2	-4,9	4,4	3,0	1,8	0,8	2,3	3,2
Hongarije	2,7	-6,8	1,1	1,6	-1,7	1,1	2,1	2,1
Roemenië	6,8	-6,6	-1,1	2,2	0,7	3,5	2,3	2,5

Bron: Europese Commissie (2014).

* Getallen voor 2014 en 2015 zijn vooruitzichten

Sinds 2010 treedt een broos herstel in met regelmatige terugvallen (zie de jaren 2011/2012). De terugval die in 2011/2012 plaatsvond, was te wijten aan de verscherpte schulden crisis in de eurozone.

In de loop van 2013 verschenen er echter steeds meer groesignalen en naar verwachting zal de economische groei in Europa in 2014 en 2015 weer aantrekken¹.

- Duitsland zal hierbij de rol van groeilocomotief in Europa worden toegekend. De particuliere consumptie, die wordt ondersteund door de lage werkloosheid, wordt gezien als belangrijke factor voor deze groei in Duitsland.
- Frankrijk heeft, tegen de verwachtingen in, de crisis in 2013 relatief goed doorstaan. Dit is vooral te danken aan de sterke fiscale overheidsstimulansen. De regering heeft in 2013 maatregelen genomen om het vertrouwen van het bedrijfsleven te vergroten.
- In Nederland was in 2013 nog sprake van economische krimp, maar de kwartaalgroei in de tweede helft van het jaar is een eerste aanwijzing dat dankzij de toenemende netto-export de economie weer aantrekt.
- In België was er dankzij de stijgende netto-export en de particuliere consumptie nog een lichte groei van het BBP.
- In de Donaulanden Oostenrijk, Hongarije en Slowakije zal het BBP de komende twee jaar eveneens door de particuliere consumptie toenemen.

Hoewel bepaalde risico's niet uit te sluiten zijn, valt er ook in 2014 en 2015 economische groei te verwachten (zie bovenstaande tabel). Daar zal ook de vervoersvraag in de transportsector van profiteren. Rekening houdend met specifieke verschillen per goederensegment, zijn de omstandigheden voor het vervoer in de binnenvaart voor 2014 dus al met al zeer positief.

¹ Voornaamste bron voor deze analyse van de groei: Europese Commissie (2014) – European Economic Forecast – Winter 2014, verschenen in februari 2014

Deel 2:

Transportvraag in Europa

2.1 Goederenvervoer per Europese regio

2.1.1 EU-28

In 2012 werd op de binnenwateren in de EU ongeveer 526 miljoen ton aan goederen vervoerd¹. De West-Europese landen, Nederland (332 mln. ton), Duitsland (227 mln. ton), België (190 mln. ton) en Frankrijk (58 mln. ton) zijn in Europa goed voor de hoogste volumes. Deze getallen kunnen echter niet bij elkaar worden opgeteld want dat zou, gezien de grote hoeveelheid grensoverschrijdend vervoer, tot dubbelstellingen leiden.

Het grensoverschrijdende vervoer is een fundamenteel kenmerk van de binnenvaart. Vooral het achterlandvervoer van de zeehavens aan de Noordzee (Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam, Gent, Le Havre) in de richting van Duitsland en Zwitserland, dat hoofdzakelijk langs de Rijn-as verloopt, is van groot belang. Op de gehele Rijn tussen Zwitserland en de monding in de Noordzee vond in 2013 met circa 332 miljoen ton ongeveer twee derde van het totale vervoer op de Europese binnenwateren plaats. Hiervan werd 193,5 miljoen ton over de zogenoemde 'traditionele Rijn', het gedeelte tussen Zwitserland en de Duits-Nederlandse grens, vervoerd.

Naast de Rijn-as is ook de noord-zuidas, die van Nederland via België naar Noord-Frankrijk loopt, met een aandeel van zo'n 15% in het Europese goederenvervoer, van belang. In Midden- en Oost-Europa vindt circa 14% van het Europese vervoer plaats over de Donau, die van west naar oost door acht landen stroomt.

¹ De cijfers voor 2013 die door Eurostat zullen worden gepubliceerd, waren op het moment dat dit rapport werd opgesteld nog niet beschikbaar.

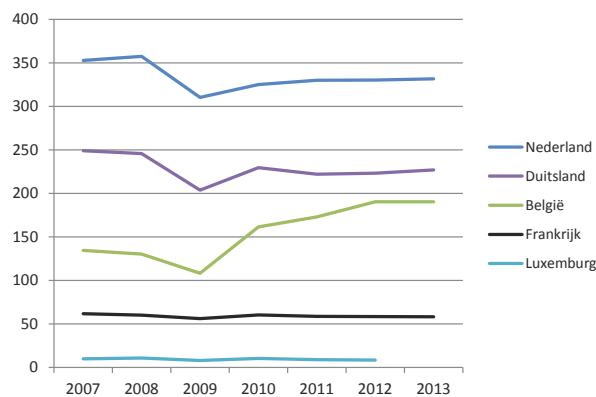
Door de grote afstanden die gemiddeld genomen in de binnenvaart worden afgelegd, is de vervoersprestatie (de hoeveelheid vervoerde goederen per kilometer) bovengemiddeld hoog. In 2012 bedroeg de vervoersprestatie in de binnenvaart in de EU-28 149 miljard tonkilometer.

2.1.2 Rijn

Veruit het grootste deel van het vrachtvervoer door de binnenvaart in Europa vindt plaats in de Rijnsoeverstaten.

- Nederland heeft van deze landen opnieuw het grootste volume vervoerd. Met circa 332 miljoen ton lag het in 2013 volgens gegevens van PANTEIA 0,5% boven het niveau van vorig jaar, hoewel dit nog altijd 7% lager is dan in 2008.
- In Duitsland werden in 2013 226,9 miljoen ton goederen vervoerd (+1,7% ten opzichte van 2012). Dit ligt nog ongeveer 10% onder het niveau van voor de crisis in 2008..
- In België is de binnenvaart de afgelopen jaren aanzienlijk toegenomen. In 2013 werd 190 miljoen ton vervoerd. Hierbij speelt het groeiende achterlandvervoer vanuit de grote zeehavens (Antwerpen en Gent) een belangrijke rol.
- In Frankrijk viel er de afgelopen jaren een licht neerwaartse trend op te tekenen. Het niveau van 2013 bedroeg 58,4 miljoen ton en lag nog 6% onder dat van 2008.

Afbeelding 1: Goederenvervoer in de binnenvaart in de Rijnsoeverstaten (in mln. ton)



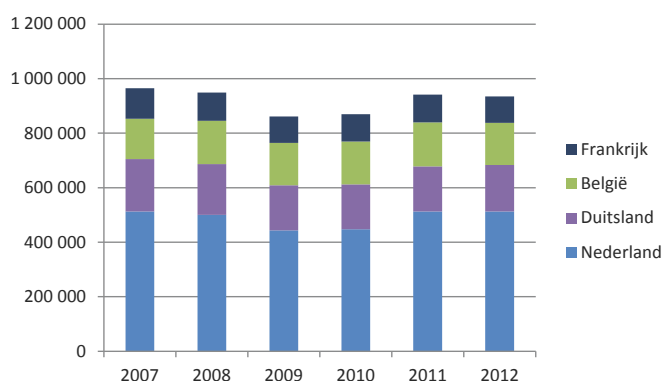
Bron: Eurostat, met uitzondering van Nederland¹ en Frankrijk²

1 De cijfers voor Nederland werden door PANTEIA geschat op basis van het prognosemodel voor het goederenvervoer van PANTEIA. De reden hiervoor is dat de voor Nederland gepubliceerde cijfers van Eurostat, die gebaseerd zijn op berekeningen van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), te hoog lijken.

2 Ook voor Frankrijk zijn de door Eurostat gepubliceerde cijfers hoger dan die van Voies Navigables de France en het Franse ministerie van Vervoer. In de grafiek zijn de door de nationale overheid gepubliceerde cijfers (die met elkaar in overeenstemming zijn) weergegeven.

De volgende afbeelding toont het aantal verplaatsingen van schepen in de West-Europese landen Nederland, Duitsland, België en Frankrijk. Het totale aantal scheepsverplaatsingen lag in 2012 rond de 950.000. Nederland was met circa 512.000 verplaatsingen goed voor ongeveer 55%.

Afbeelding 2: Aantal verplaatsingen van schepen in de Rijnsoeverstaten



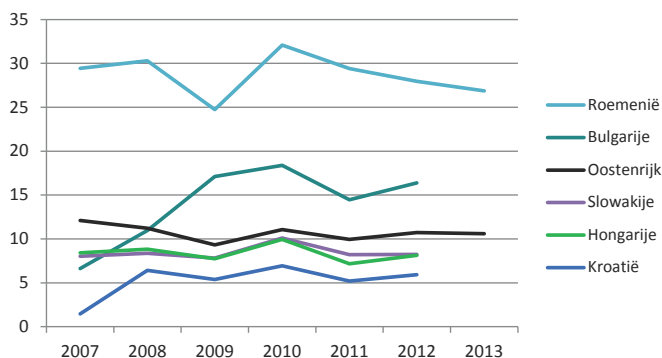
Bron: Statistisches Bundesamt (Duitsland), Ministère du Développement Durable, de l'écologie, (Frankrijk), Eurostat (Nederland), De Scheepvaart en SPF Wallonie (België)

2.1.3 Donau

Binnen het Donaustroomgebied worden de meeste goederen in het beneden-Donaugebied (Roemenië en Bulgarije) vervoerd.

- Roemenië neemt hierbij de eerste plek in, voor Bulgarije, maar kende sinds 2010 een lichte daling. Het volume liep terug van een niveau van ruim 30 mln. ton naar 27 mln. ton in 2012. De belangrijkste reden hiervoor is de crisis in de staalindustrie (zie hoofdstuk 2.2.2).
- Het midden-Donaugebied (Hongarije, Slowakije en Kroatië) kent relatief stabiele hoeveelheden van tussen de 5 en 10 mln. ton per jaar. Gezien het belang van de landbouw in Hongarije en Kroatië vinden in dit gebied transporten plaats die vaak deel uitmaken van wereldwijde logistieke ketens (bijv. vervoer van levensmiddelen en veevoer van de Hongaarse Donau over de Rijn en de ARA-havens naar overzee).
- Ook het vervoer in het Boven-Donaugebied (Oostenrijk en Slowakije) is in de loop der tijd redelijk constant gebleven en ligt rond de 10 mln. ton.

Afbeelding 3: Transportvolumes in de binnenvaart in het Donaustroomgebied (in mln. ton)



Bron: Eurostat

2.1.4 Overige Europese landen

Als derde groep kan worden gekeken naar de landen Groot-Brittannië, Polen, Tsjechië en Italië¹.

In Groot-Brittannië vond er in 2012 voor circa 3,7 mln. ton aan 'binnenvaart in strikte zin' plaats, dus vervoer dat uitsluitend over binnenwateren plaatsvond en niet op zee². Naast deze 'internal inland waterway traffic' bestaat er ook de zee-riviervaart in de riviermondingen van de Thames, de Humber en het Manchester Ship Canal. Het vervoer naar de Humber River is voor een groot deel uit Duisburg afkomstig en kent een geschiedenis van 50 jaar³.

Het zee-riviervervoer is ongeveer 11 keer zo groot als de binnenvaart in de strikte zin van het woord (40 mln. ton in 2012).

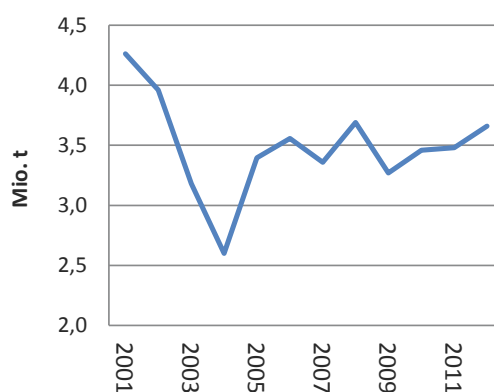
Een meerjarig overzicht laat voor de nationale binnenvaart in Groot-Brittannië sinds 2004 een licht opwaartse trend zien. Deze groei is de laatste drie jaar duidelijk te danken aan het Manchester Ship Canal, dat de zeehaven Liverpool met de metropool Manchester verbindt en momenteel wordt aangepast voor toenemend containervervoer.

Van de bovengenoemde 3,7 mln. ton werd in 2012 1,6 mln. ton over de Thames vervoerd (en nog eens 16 mln. ton werd via deze rivier door de zee-riviervaart vervoerd).

Polen beschikt over een groot waterwegennet in Midden-Europa, dat via de Oder en de Weichsel met buurland Duitsland en met de Oostzeehavens Stettin en Danzig is verbonden. Helaas liep het goederenvervoer over de binnenwateren de afgelopen jaren flink terug. De belangrijkste reden hiervoor is de gebrekkige infrastructuur voor de binnenvaart. Te lage brughoogten, langdurige laagwaterperioden en uitval van sluizen maken deze vorm van vervoer minder rendabel.

Een actueel rapport van het nationale Poolse audit-instituut Supreme Audit Office van april 2014 bevestigt deze problemen en voert als reden hiervoor de aanzienlijke onderfinanciering van het Poolse waterwegennet aan.

Afbeelding 4: Binnenvaart in strikte zin in Groot-Brittannië (2001-2011)



Bron: UK Department of Transport

1 Naast de landen van het Rijn- en Donaustroomgebied en bovenstaande overige Europese landen zijn er ook nog binnenvaartactiviteiten in Scandinavië. Het vervoer daar is echter hoofdzakelijk zee-riviervaart. Zie: EU/CCR/Panteia (2013) Marktobservatie van de Europese binnenvaart 2013.

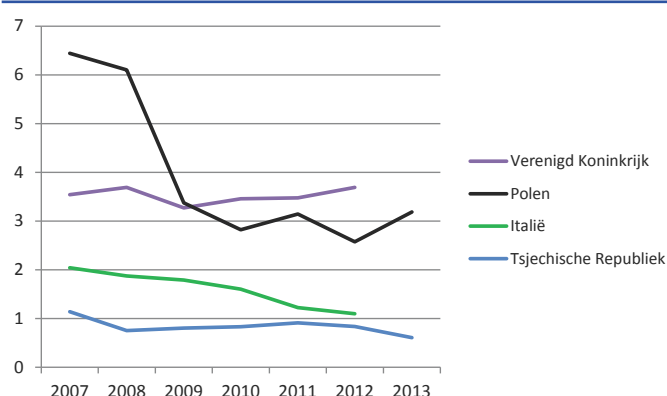
2 Bron: UK Department of Transport / Department for Transport Statistics

3 Zie: ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC)

Volgens dit rapport zou er 3,4 mld. euro nodig zijn om de binnenwateren in overeenstemming te brengen met hun internationale classificatie¹.

De transportvolumes in Tsjechië zijn vergeleken over de afgelopen jaren constant hoog gebleven, met een volume van ongeveer 1 mln. ton per jaar. Dit Midden-Europese land bevindt zich in het stroomgebied van de Elbe en ligt daardoor in het achterland van Hamburg, de op twee na grootste Europese zeehaven.

Afbeelding 5: Vervoer over binnenwateren in Groot-Brittannië, Polen, Tsjechië en Italië (in mln. t)



De Elbe was een eeuw geleden de drukst bevaren rivier van Europa en de omstandigheden in zijn midden- en benedenloop, tussen Magdeburg en Hamburg, zijn betrouwbaar genoeg voor de binnenvaart. In de bovenloop van de Elbe is het aantal dagen per jaar dat een doorgaande vaargeuldiepte van minstens 1,60 meter kan worden gegarandeerd, in feite te laag. Toch biedt de Elbe veel mogelijkheden voor het goederenvervoer tussen Hamburg en Tsjechië. De verbetering van de bevaarbaarheid van de Elbe is daarom een prioritair TEN-T project van de Europese Commissie².

Bron: Eurostat, met uitzondering van Italië (AiPo) en Groot-Brittannië (UK Department of Transport)

Het waterwegennet van Italië ligt uitsluitend in het noorden van het land en bestaat uit de Po en diverse kanalen rondom de Po. De Po is bevaarbaar vanaf Pavia in de regio Lombardije en stroomt van daar ongeveer 400 km naar het oosten om ten zuiden van Venetië in de vorm van een delta in de Adriatische Zee uit te monden. Thans worden over de Po vooral zand, aarde en bouwmaterialen vervoerd die uit de rivier worden gebaggerd. Dit transport vindt plaats met duweenheden. Het jaarlijkse volume ligt momenteel onder de 1 mln. ton, tegenover 2 mln. ton in 2007.

2.2 Vervoer per goederensegment

2.2.1 Rijn

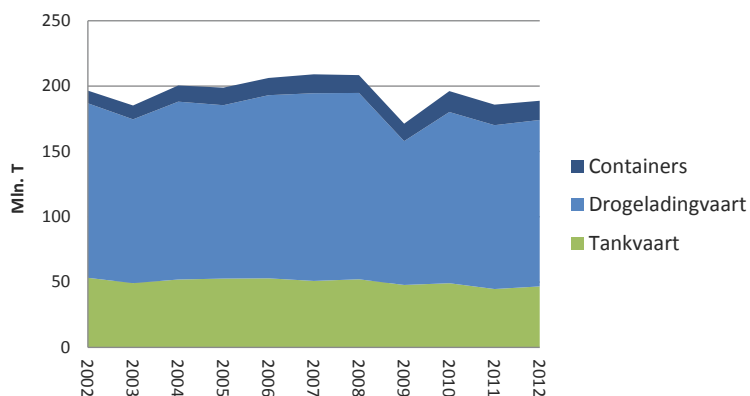
De Rijn is met afstand de belangrijkste waterweg van Europa, met een aandeel van circa twee derde in het totale goederenvervoer over de Europese waterwegen. In 2013 werden over de gehele Rijn, inclusief het Nederlandse gedeelte, ongeveer 332 mln. ton goederen vervoerd. Over de traditionele Rijn werd 193,5 mln. ton vervoerd en 41,4 mld. tonkilometer afgelegd.

1 Zie: www.nik.gov.pl/. Volgens dit rapport werd in 2012 daadwerkelijk slechts 14 mln. Euro geïnvesteerd in de Poolse binnenwateren.

2 Bron: Hamburgisches Weltwirtschaftsinstitut (2013), Economic Development Perspectives of the Elbe/Oder Chamber Union (KEO)

Aangezien gedetailleerde goederenstatistieken voor Nederland ontbreken, wordt hierna de gedetailleerde ontwikkeling van het goederenvervoer voor de traditionele Rijn beschreven.

Afbeelding 6: Goederenvervoer over de traditionele Rijn in mln. ton (2002-2012)



Bron: destatis

De onderlinge verhoudingen tussen de drie hoofdsegmenten in het Rijnvervoer (droge bulkgoederen, vloeibare bulkgoederen en containers) zijn pakweg de afgelopen 10 jaar min of meer gelijk gebleven. Het aandeel van het containervervoer groeide licht (+3 procentpunten).

Tabel 2: Aandeel van de afzonderlijke marktsegmenten in de vervoersvolumes op de Rijn

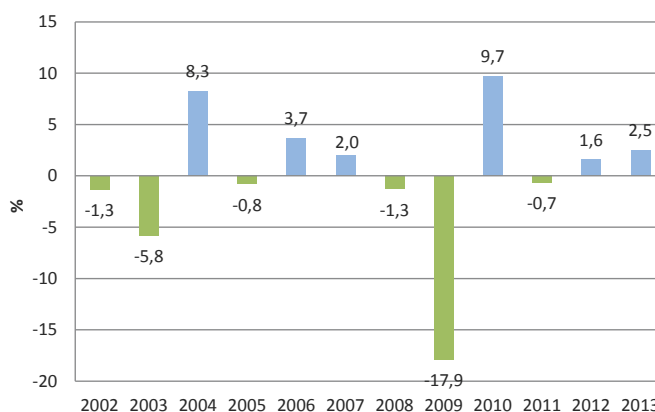
Aandeel in %	2002	2013
Droge bulkgoederen	68	67
Vloeibare bulkgoederen	27	25
Containers	5	8

Bron: destatis

Als positieve trend in de laatste drie jaar kan worden opgemerkt dat de lichte achteruitgang (in 2011) is veranderd in een lichte toename (in 2013).

Verder konden er in 2013 sterkere groeisignalen worden vastgesteld: zo is het groeipercentage gestegen van 1,6% in 2012 naar 2,5 % in 2013. In de periode 2004-2013 nam het vervoer over de Rijn met gemiddeld 0,7% toe. Dat gemiddelde werd echter sterk beïnvloed door het eenmalige effect van de economische crisis in 2009.

Afbeelding 7 : Jaarlijkse schommelingen in het goederenvervoer over de traditionele Rijn (in % ten opzichte van het jaar ervoor) in de periode 2002-2013

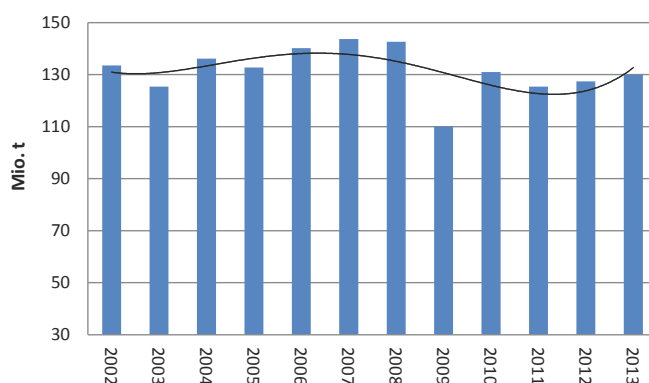


Bron: Berekening CCR

Drogeladingvaart:

- In vergelijking met 2012 werden er in 2013 2% meer droge bulkgoederen vervoerd en kwam het totaal op 130 mln. ton.
- 2012 en 2013 vertoonden een licht stijgende trend, die met een gemiddelde groei van 1,8% per jaar echter lager uitviel dan in de tankvaart.
- Het niveau van voor de crisis werd in 2013 nog niet bereikt (het verschil met 2008 bedroeg in 2013 9%)

Abbeelding 8: Vervoersvolumes van droge bulkgoederen over de Rijn 2002-2013

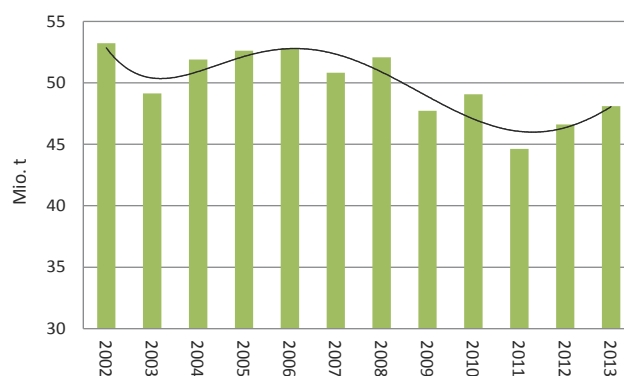


Bron: destatis

Tankvaart:

- Het vervoer van vloeibare goederen steeg in 2013 met 3% tot 48,1 mln. ton.
- In 2012 en 2013 was de trend voor het vervoer van vloeibare goederen aanmerkelijk positief. Gemiddeld nam het vervoer in deze jaren met 3,8% per jaar toe.
- Het niveau van voor de crisis werd in 2013 nog niet gehaald (het verschil tussen 2013 en 2008 bedraagt nog steeds 8%).

Abbeelding 9: Vervoersvolumes van vloeibare goederen over de Rijn 2002-2013

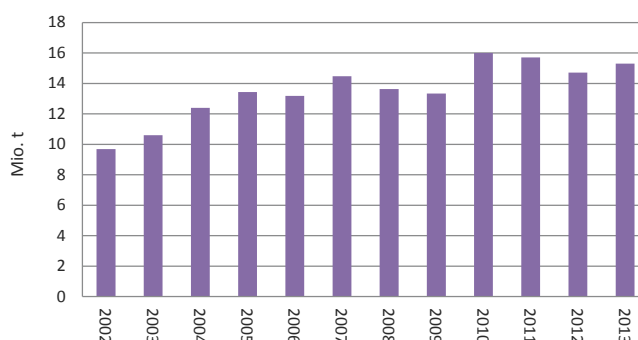


Bron: destatis

Containers:

- De hoeveelheid goederen die per container vervoerd werden, steeg in 2013 met 3,7 % ten opzichte van 2012 tot 15,3 mln. ton, na de lichte daling tussen 2010 en 2012
- Tussen 2000 en 2013 nam het vervoersvolume met 60 % toe¹.
- Het aandeel van het in containers vervoerd gewicht in het totale goederenvervoer over de traditionele Rijn klom tussen 2002 en 2013 van 5% naar 8 % ².

Abbeelding 10: In containers vervoerde goederen over de traditionele Rijn 2002-2013



Bron: destatis

1 Ter vergelijking: het in containers vervoerd gewicht in het zeehavenvervoer van containers (van de haven van Rotterdam) steeg in dezelfde periode met 84%.

2 Hierbij wordt uitgegaan van het nettogewicht van de goederen die in containers vervoerd worden (zonder het gewicht van de container zelf).

Land- en bosbouw

Over de traditionele Rijn werd per maand circa 1 mln. ton land- en bosbouwproducten vervoerd, waarvan ongeveer 60% graan. In de loop van het jaar werd in augustus het hoogste vervoersvolume bereikt. In 2013 werden met circa 12,6 mln. ton en een vervoersprestatie van ongeveer 3,2 mld. tkm de resultaten van 2012 licht verbeterd.

De graanoogst brengt een sterk seizoenseffect met zich mee. In augustus liggen de vervoersprestatie en het vervoersvolume respectievelijk 20% en 10% hoger dan het jaargemiddelde. Omdat graan over zeer grote afstanden wordt vervoerd, is de vervoersprestatie hier bijzonder groot ten opzichte van het vervoersvolume. De verhoudingsfactor van 255 (vervoersprestatie ten opzichte van vervoersvolume) is in geen enkel ander goederensegment over de Rijn zo hoog als bij landbouwproducten.

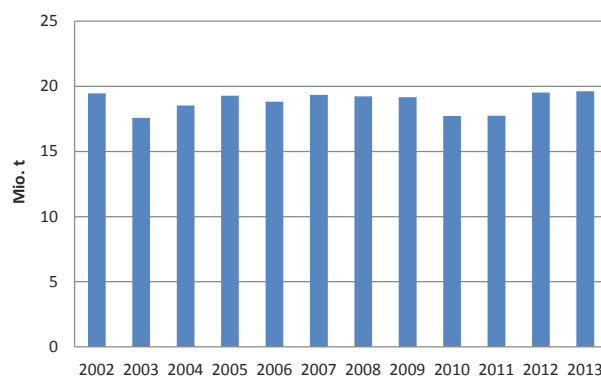
De vervoersafstanden zijn zo groot, omdat over de Rijn ook landbouwproducten uit het Donaustroomgebied in de richting van de ARA-zeehavens worden aangevoerd.

Levensmiddelen en veevoeders

De binnenvaart vormt een belangrijke schakel in de logistieke keten van bedrijven die grondstoffen voor levensmiddelen verwerken. Daarbij worden maïs, oliehoudende zaden en cacao verwerkt tot levensmiddelen, veevoeders en hernieuwbare energieproducten. De binnenvaart is dankzij de vele voordelen (hoge laadcapaciteit, veiligheid, milieuvriendelijkheid, eenvoudige logistiek) een veel gebruikte vervoersmodus voor deze activiteiten¹.

In 2013 werden 7 mln. ton levensmiddelen en veevoeders over de Rijn vervoerd, wat overeenkwam met het resultaat van 2012. De vervoersprestatie bedroeg 1,5 mld. tkm.

Afbeelding 11: Vervoersvolumes van land- en bosbouwproducten, levensmiddelen en veevoeders over de traditionele Rijn (2002-2013)



Bron: Berekening CCR met gegevens van destatis

Vooruitzicht

Over de periode 2002–2013 was de algemene trend voor de marktsegmenten ‘land- en bosbouwproducten’ plus ‘levensmiddelen en veevoeders’ relatief constant. De afgelopen twee jaar, 2012 en 2013, werd er steeds een kleine 20 mln. ton vervoerd.

Circa 60% van de levensmiddelen en veevoeders die over de Rijn vervoerd worden, zijn plantaardige oliën en vetten, die op hun beurt als grondstof dienen voor de productie van biodiesel en ethanol. Ook agrarische grondstoffen worden gebruikt voor de winning van hernieuwbare energiebronnen. De binnenvaart heeft voor de logistiek van deze alternatieve energiebronnen dankzij haar grote laadcapaciteiten grote voordelen. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de bio-raffinaderijen in het ARA-

1 Vgl.: Tijdschrift Binnenvaart, Nr. 47/2010; Artikel ‘De nieuwe supply chain van Cargill’

gebied, aan de Rijn en aan de Donau. De vooruitzichten op lange termijn voor de vervoersvolumes zien er daarom positief uit.

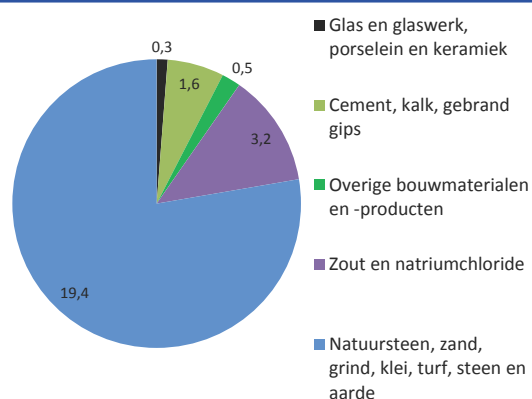
Zand, aarde en bouwmaterialen

In totaal werd er in dit marktsegment in 2013 circa 25 mln. ton vervoerd (+3% ten opzichte van 2012) en de vervoersprestatie bedroeg 4,8 mld. tkm.

In 2013 bestond meer dan drie kwart van de totale vervoersvraag uit natuursteen, zand, grind en aarde. Bouwmaterialen zoals cement, kalk, gips en overige materialen vormden slechts een relatief klein deel van het totale vervoer. Hetzelfde geldt voor glas en glaswerk.

Als men de cijfers van verschillende jaren met elkaar vergelijkt, wordt duidelijk dat de vervoersvolumes min of meer gelijk zijn gebleven. Vanwege diverse beperkende factoren valt er in de toekomst in dit goederensegment niet met een stijging te rekenen.

Afbeelding 12: Vervoer van zand, aarde en bouwmaterialen over de Rijn in 2013 (mln. ton)



Bron: Berekening CCR aan de hand van gegevens van destatis

Steenkool

Het vervoer van steenkool, qua vervoersvolume een van de belangrijkste goederensegmenten over de Rijn, zit in 2013 duidelijk in de lift. Met een jaarresultaat van 33,7 mln. ton en een vervoersprestatie van om en nabij de 6,1 mld. tkm werd een nieuw record gevestigd.

Dit was te danken aan een stijgende vraag door de energiesector naar vaste brandstoffen, wat dan weer aan de uiterst lage totale kostprijs voor steenkool lag. Deze totale kostprijs, die ook wordt aangeduid als 'clean dark spread'¹ omvat drie componenten:

- grondstofprijs van steenkool
- transportkosten (zeevracht tarief + Rijnvracht tarief)
- prijs van CO₂-certificaten voor de elektriciteitsproductie in kolencentrales.

Deze drie prijscomponenten zijn momenteel laag als gevolg van de volgende factoren:

Grondstofprijzen: de VS zijn begonnen met de winning van schaliegas en hebben daardoor grotere steenkoolvoorraden. Dit leidt tot een hoge exportdruk, wat vervolgens de prijs van steenkool omlaag heeft gebracht.

¹ Vgl.: VDKI (2013), Eerste ramingen voor de totale wereldwijde steenkoolmarkt in 2013, evenals de invoer van steenkool naar Europa en Duitsland (19 december 2013).

Vrachtprijzen : de zeevrachtprijzen zijn, berekend met de Baltic Dry Exchange Index¹ door de grote overcapaciteit in het wereldwijde zeevervoer verder gedaald. De Rijnvrachtprijzen zijn eveneens relatief laag als gevolg van overcapaciteiten in de binnenvaart.

Prijs CO₂-certificaten: door de zwakke conjunctuur in de hele Europese industrie zijn de prijzen voor CO₂-certificaten (vergunningen voor de emissie van broeikasgassen) gekelderd. Hierdoor is de opwekking van stroom uit kolen relatief goedkoop geworden.

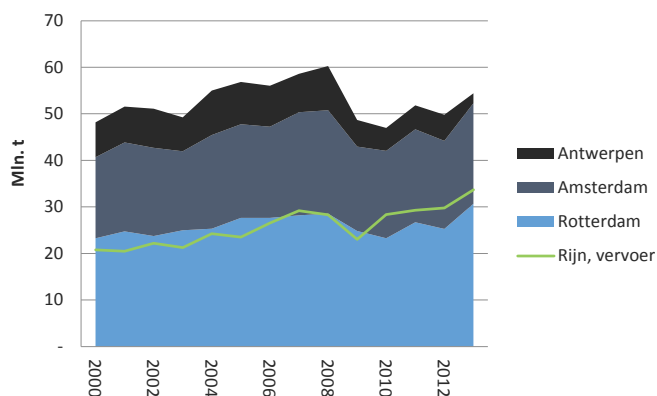
De bovengenoemde drie prijseffecten hebben alles bij elkaar genomen een gunstig effect op het vervoer van steenkool over de Rijn. Die toename was ook al en in dezelfde mate te zien in de eerdere schakels in de logistieke keten (alle cijfers geven de verandering in procent aan in 2013 ten opzichte van 2012):

- aanvoer van steenkool naar de zeehaven van Rotterdam: +22,3 %
- vervoer van steenkool over de Nederlandse binnenwateren: +14 %
- nvoer van steenkool naar Duitsland: +15,1 %
- vervoer van steenkool over de traditionele Rijn: + 13 %

Het Nederlandse Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) stelt dat de stijging in het vervoer van steenkool ook verantwoordelijk was voor de toegenomen export van Nederland naar Duitsland over de binnenwateren. Vooral vanwege dit 'steenkooleffect' steeg de uitvoer met 4% en droeg daarmee bovenmatig bij aan de totale ontwikkeling op de Nederlandse binnenwateren.

In 2013 werd in de ARA-zeehavens 54 mln. ton aan steenkool overgeslagen. De zeehaven van Amsterdam is na Rotterdam de grootste steenkoolhaven. In het totale steenkoolvervoer van de drie ARA-zeehavens samen tekent zich een trend af die in feite het steenkoolvervoer over de traditionele Rijn weerspiegelt.

Afbeelding 13: Steenkooloverslag in de ARA-zeehavens en steenkoolvervoer over de Rijn (2000-2013)



Bron: genoemde zeehavens, destatis

Vooruitzicht:

Op de korte tot middellange termijn valt te verwachten dat het vervoer van steenkool vooral vanwege de lage prijs verder zal aantrekken. Zo is de prijs van steenkool ook in de eerste maanden van 2014 weer verder gedaald². In de haven van Rotterdam steeg de invoer van steenkool in het eerst kwartaal van 2014 opnieuw met 15%. Basiseffecten waren hierbij echter doorslaggevend.

1 De 'Baltic Dry Exchange Index' is een index die wordt berekend op grond van meerdere vrachtprijzen voor het zeevervoer van droge bulkgoederen.

2 Bron: VDKI en IMF

Door de zeer warme winter werd er geen extra steenkool nageleverd¹.

Verschillende factoren wijzen er echter op dat de positieve trend voor het steenkoolvervoer op de lange termijn niet gehandhaafd blijft. Vooral de nagestreefde energietransitie is hier debet aan. Daardoor zal het aandeel van steenkool voor de stroomproductie in West-Europa op de lange termijn teruglopen.

Erts en staalproducten

Bij het vervoer van erts over de Rijn gaat het voor 97% om ijzererts, dat vooral uit Brazilië naar Rotterdam gebracht wordt en nodig is in de staalindustrie langs de Benedenrijn en – in aanzienlijk kleinere hoeveelheden – langs de Saar de Moezel.

De hoeveelheid erts die nodig is voor de staalnijverheid aan de Benedenrijn beslaat het leeuwendeel van het totale vervoer over de Rijn, zoals blijkt uit de vervoersprestatie. Zo is de Beneden-Rijn goed voor 92% (2,3 mld. tkm) van de totale vervoersprestatie voor erts (2,5 mld. tkm). In 2013 werd er over de hele Rijn in totaal 24,6 mln. ton erts vervoerd, 2% meer dan in 2012. Ook de haven van Rotterdam noteerde een omslagstijging (met 10%).

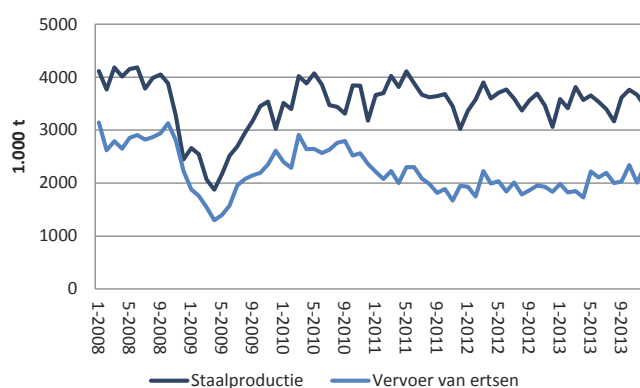
Met een gemiddeld maandvolume van circa 2 mln. ton ligt het vervoer van erts echter nog steeds een derde lager dan de circa 3 mln. ton die voor het uitbreken van de economische crisis over de Rijn gebruikelijk was.

Er werden 10,6 mln. ton metalen en metaalproducten vervoerd, vergelijkbaar met het niveau van 2012 (10,7 mln. ton). De vervoersprestatie bedroeg 2,1 mld. tkm.

Als naar de afgelopen decennia wordt gekeken, wordt duidelijk dat het totale vervoersvolume in de binnenvaart dat door de vraag van de Duitse staalindustrie wordt gecreëerd (erts, steenkool, schroot en metaal) rond de 40 mln. ton per jaar schommelt. Tussen het begin van de eerste oliecrisis in 1973 en het begin van het vorige decennium is een neerwaartse trend vast te stellen.

Met de versterking van de mondialisering aan het begin van het vorige decennium en de daarmee verbonden toename van de wereldhandel, klom het erts- en staalvervoer in de binnenvaart weer op. Dit herstel werd onderbroken door de plotseling optredende recessie van 2009.

Afbeelding 14: Vervoersvolumes van erts over de Rijn en staalproductie in Duitsland



Bron: World Steel Association; destatis

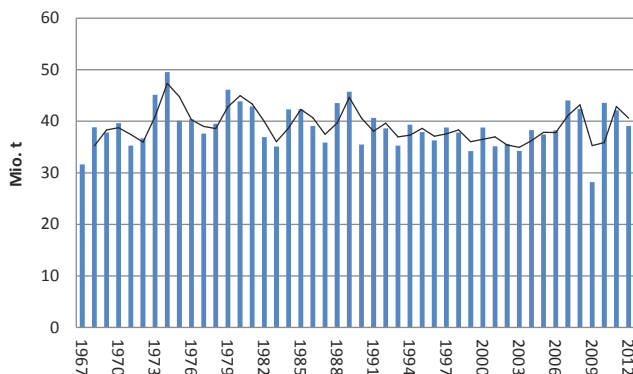
¹ Bron: Port of Rotterdam (2014): Overslag in haven van Rotterdam bijna stabiel.

Vooruitzicht:

Op korte termijn zien de vooruitzichten er vanwege de terughoudende conjunctuur in de staalnijverheid in Europa en de rest van de wereld er weinig rooskleurig uit. De Europese staalindustrie werd vooral door de grote daling van de vraag naar staal in Zuid-Europa getroffen.¹ Ook wereldwijd zat de vraag naar staal aan het begin van 2014 nog in het slop.²

Het maandelijkse vervoersvolume over de Rijn zou in 2014 net boven de grens van 2 mln. uit moeten komen. Realistisch gezien mag niet verwacht worden dat in 2014 weer het niveau van voor de crisis gehaald wordt (3 mln. per maand in 2007 en 2008).

Afbeelding 15: De vervoersvolumes van de Duitse staalindustrie door de binnenvaart sinds 1967

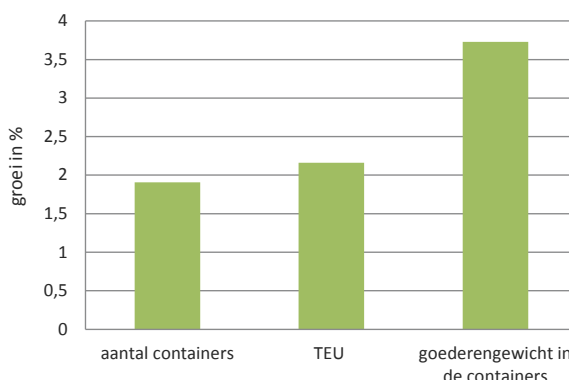


Bron: Wirtschaftsvereinigung Stahl und Stahlinstitut VDEh

Containers

Het containervervoer overschreed in 2013 het veelzeggende record van 2 miljoen TEU, wat een groei inhield van 2,2% ten opzichte van het vorige jaar. Het aantal vervoerde containers steeg met 1,9% tot 1,32 miljoen. Het vervoerde goederengewicht nam nog sterker toe, namelijk met 3,7%. Bij de overslag van containers in zeehavens kampte Rotterdam met een kleine achteruitgang, ter hoogte van 3,3% in gewicht, 2,1% in TEU en 2,5% wat betreft het aantal containers³. Met een vervoerd goederengewicht van 15,3 mln. ton had de containervaart over de traditionele Rijn in 2013 een aandeel van circa 8% in het totale vervoersvolume van de Rijnvaart. Dit is een toename van 3% ten opzichte van 2002.

Afbeelding 16: Toename van het containervervoer over de Rijn in 2013 ten opzichte van 2012



Bron: Berekening CCR met gegevens van destatis

Het containervervoer over de traditionele Rijn is in totaal tussen 2000 en 2013 verdubbeld. Tussen 1997 en 2013 vond zelfs een verdrievoudiging plaats. De economische crisis heeft de groei van het containervervoer

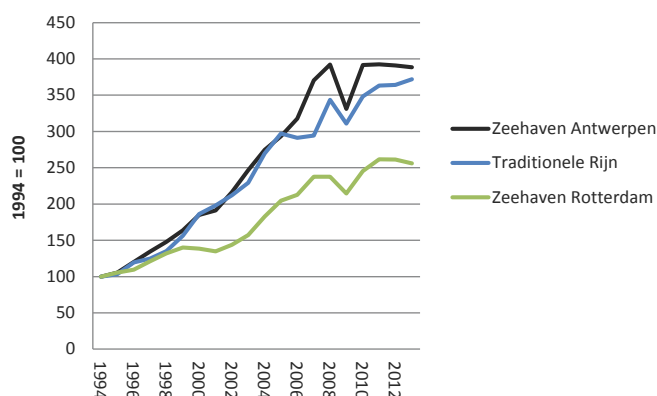
1 Bron: Wirtschaftsvereinigung Stahl (2013), Konjunkturausblick des Weltstahlverbandes worldsteel van 8 oktober 2013
 2 Bron: International Monetary Fund (IMF) - Commodity Market Monthly, 9 april 2014
 3 Bron: Port of Rotterdam.

niet gestuit, al werd de groei de afgelopen jaren wel afgeremd, wat ook zijn weerslag had op de overslag van containers in de zeehavens.

Uit een vergelijking tussen de ontwikkeling in de zeehavens en het containervervoer over de Rijn blijkt dat de procentuele groei op de Rijn tussen 1994 en 2013 vergelijkbaar was met die in de zeehavens. Tussen 1994 en 2013 steeg de TEU-hoeveelheid bij de containeroverslag in Antwerpen met een factor 3,9, in Rotterdam met 2,6 en op de Rijn met een factor 3,7 (zie volgende afbeelding).

Het containervervoer wordt structureel beïnvloed door de onevenwichtige handelsbalans tussen Azië en Europa. In het wereldwijde zeevervoer is de invoerstream van containers uit Azië veel groter dan de exportstream. Door deze onevenwichtige handelsbalans worden stroomopwaarts over de Rijn (van noord naar zuid) meer goederen in containers vervoerd dan andersom. Het aandeel noord-zuid bedraagt ongeveer twee derde, het aandeel zuid-noord een derde. Als gevolg hiervan is er een ook percentage lege containers, dat de afgelopen jaren gemiddeld tussen de 30 en 33% lag¹.

Afbeelding 17: Containervervoer over de traditionele Rijn en zeehavenoverslag van containers in Antwerpen en Rotterdam 1994-2013 (Index 1994 = 100)



Bron: genoemde havens, destatis, berekening CCR

Het aandeel van het Benedenrijngebied in het totale vervoer is zeer groot. Dat blijkt uit de volgende tabel met vervoerscijfers per Rijnsegment.

*Tabel 3: Containervervoer over de Rijn en per Rijnsegment 2013 **

	Aantal containers	TEU	Goederengewicht (t)
Totaal	1.317.168	2.022.963	15.257.433
Benedenrijn	1.296.102	1.988.660	15.062.749
Middenrijn	724.304	1.128.301	8.114.575
Bovenrijn	510.836	793.363	5.634.738

Bron: Berekening CCR op basis van gegevens van destatis.

* De cijfers per Rijnsegment kunnen niet opgeteld worden

Zo werd in 2013 1,98 ml. TEU, ofwel 98% van het totale vervoer, over de Benedenrijn vervoerd. Een aanzienlijk deel hiervan, namelijk circa 40%, werd uitsluitend over de Benedenrijn vervoerd. De overige 60% verliep daarnaast ook over een van de andere Rijnsegmenten, of over beide².

1 Over de onevenwichtige handelsbalans: Port of Switzerland (2014), Güterumschlag Schweizerische Rheinhäfen 2013: Rekordumschlag im Containerverkehr

2 Deze cijfers blijken niet uit de tabel, maar werden met aanvullende gegevensanalyses berekend.

Slechts 2% van de TEU-volumes werd niet over de Benedenrijn vervoerd en was dus inter- of intraregionaal vervoer over de Midden- en/of Bovenrijn.

Vooruitzichten:

De verwachte opleving van de wereldconjunctuur in 2014 en 2015 zorgt ervoor dat de lichte groei van de afgelopen jaren doorgetrokken kan worden. De intensivering van de vaarschema's op de Rijn, initiatieven op het gebied van efficiëntie en tri-modale projecten in tal van binnenhavens zorgen ook voor nieuwe impulsen.

Eveneens van belang is de afstemming van de ARA-zeehavens op het vervoersbeleid voor het achterland. Zo heeft de binnenvaart in het achterlandvervoer van de zeehavens van Antwerpen en Rotterdam al een modal-splitaandeel van respectievelijk circa 33% en 35%. Dit aandeel in de modal-split is de afgelopen jaren gegroeid. Voor 2020 streven deze twee grootste Europese zeehavens naar een aandeel in de modal-split van de binnenvaart in het achterlandvervoer van meer dan 40%.

Chemische producten en meststoffen

Met een gemiddeld maandvolume van circa 1,7 mln. ton werd een jaarresultaat van 20,8 mln. ton neergezet; een aanzienlijke vooruitgang. De vervoersprestatie bedroeg ongeveer 5 mld. tkm, wat een van de hoogste waarden van alle goederensegmenten is.

De chemische industrie vertoonde in 2014 een opwaartse trend. De chemische productie in Europa steeg in het eerste semester van 2014 met ongeveer 3% ten opzichte van 2013¹. De vooruitzichten voor de bedrijven zijn voorzichtig optimistisch. Voor 2014 wordt dan ook uitgegaan van een verdere groei.

Aardoliederivaten

Aardoliederivaten vormen het goederensegment met de hoogste vervoersprestatie over de Rijn. Bij het vervoer van vloeibare aardoliederivaten spelen economisch gezien meerdere factoren een rol van betekenis. De belangrijkste factoren zijn:

- 1) de spotmarkt voor ruwe olie en de (nauw daarmee verbonden) prijzen van producten op de spotmarkt
- 2) de termijnmarkt voor ruwe olie en de (daarmee nauw verbonden) prijzen voor termijncontracten voor aardoliederivaten
- 3) seizoenschommelingen en de gevolgen daarvan voor de vraag
- 4) structurele veranderingen in het koopgedrag van consumenten.

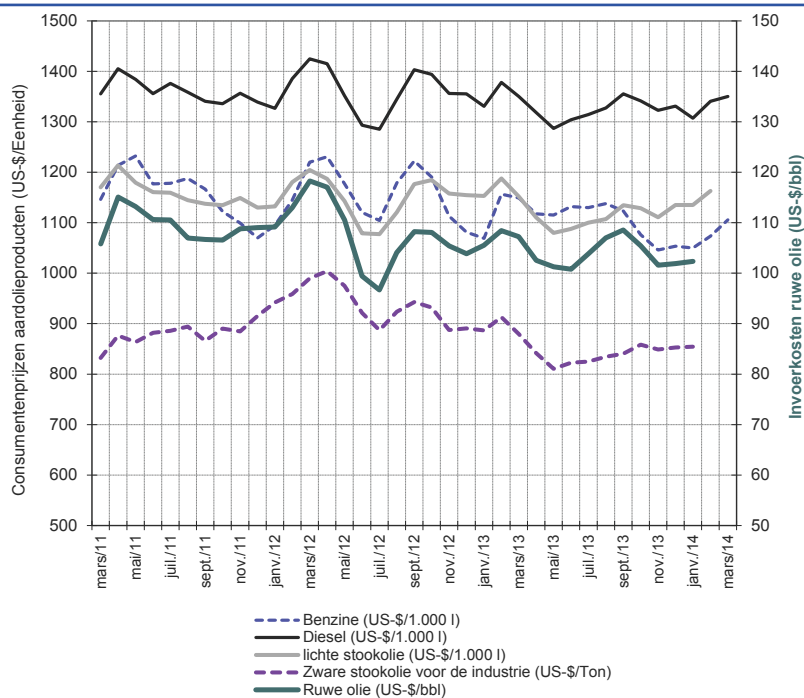
Aan de hand van bovengenoemde factoren volgen hieronder een overzicht van de ontwikkeling in 2013 voor de Rijn en een vooruitzicht voor 2014.

1 Bron: CEFIC

Ad 1) De spotmarkt voor ruwe olie

De olieprijs op de spotmarkt en de prijzen van de belangrijkste aardoliederivaten bleven in 2013 vrij constant, met slechts een lichte daling (zie volgende grafiek). Het prijsniveau was daardoor gunstig voor de vraag naar vervoer, maar werd, zoals hieronder toegelicht, tegengewerkt door andere factoren.

Afbeelding 18: Consumentenprijzen voor bepaalde aardoliederivaten en invoerkosten van ruwe olie *



Bron: International Energy Agency

* gewogen gemiddelde prijzen, incl. accijnzen, omgerekend in US-dollar tegen de desbetreffende actuele wisselkoersen voor Frankrijk, Duitsland, Italië, Spanje, VK, Japan, Canada en de VS.

Ad 2) Termijnmarkt voor ruwe olie

De ontwikkeling op de termijnmarkten is vooral van belang voor dat deel van de vervoersvraag dat verbonden is met de opslag. Dankzij de verwachte stijging van de prijs van olie en olieproducten in de toekomst kunnen de opslagkosten en het opslagrisico via de termijnmarkt worden gedekt.

De prijzen voor de levering van olie in de nabije toekomst zijn in deze marktsituatie (Contango) lager dan de prijzen voor olie die op een later tijdstip wordt geleverd. Daarom neemt bij een dergelijke situatie van de termijnmarkten de opslag van aardoliederivaten toe. Dit leidt vervolgens tot meer vervoer naar de opslagterminals in het ARA-gebied.

In januari en februari 2011 ging voor de Europese ruwe olie 'Brent Crude' echter een langdurige backwardationfase in, die in feite nog steeds duurt (stand: voorjaar 2014)¹.

1 Vgl.: Financial Times (2014), Brent futures flip rolls up big profits, artikel van 27 februari 2014

Dit heeft geen gunstige uitwerking op de opslag en het hieraan gerelateerde vervoer naar opslagterminals. Zo waren er ook in 2013 minder stimulansen om olie op te slaan en daardoor werden in Rotterdam de tankterminals minder benut¹.

Ad 3) Seizoenschommelingen en de gevolgen voor de vraag

Een aanzienlijk deel van het vervoer van aardoliederivaten bestaat uit lichte stookolie, die in de herfst wordt geleverd. Door de zeer milde winter en de goed gevulde opslagtanks was de vraag naar lichte stookolie relatief laag.

Consumenten zijn verantwoordelijk voor structurele veranderingen van de vraag als gevolg van het toenemende gebruik van hernieuwbare energiebronnen voor verwarming en de aanschaf van zuinigere auto's. Hierdoor neemt de vraag naar vloeibare aardolieproducten licht af. Ook krimpt het percentage benzineauto's al enkele jaren, wat in Europa tot een overschot aan benzine leidt.

Met het oog op bovengenoemde ontwikkelingen en factoren wordt duidelijk dat de vraag naar vervoer in 2013 als gevolg van toereikende voorraden, een zeer milde winter en een backwardationstructuur op de termijnmarkten wordt geremd. Deze situatie leidde tot een lichte achteruitgang in het vervoersvolume op de Rijn. Het totale vervoersvolume bedroeg in 2013 30,0 mln. ton, een daling van 2% ten opzichte van het jaar ervoor. De vervoersprestatie bedroeg 8,3 mld. tkm.

Vooruitzichten:

Voor de toekomstige evolutie tekenen zich thans enkele belangrijke trends af, die al met al niet erg positief zijn voor de vraag naar vervoer van aardoliederivaten in het komende jaar.

Spotmarkt:

De prijs van de Brent-olie zal in 2014 naar verwachting licht stijgen. Vooral de crisis in Oekraïne wijst in deze richting. De prijsstijging kan ook komend jaar de vraag naar stookolie afzwakken en zo een negatieve uitwerking hebben op de ontwikkeling van het vervoersvolume over de Rijn.

Terminmarkt:

Een omschakeling van backwardation naar contango lijkt voor 2014 niet waarschijnlijk. Dat komt hoofdzakelijk door de nog altijd gespannen aanbodkant, vooral doordat er nog steeds geen olie uit Libië komt. Sinds het begin van de blokkade van Libische oliehavens in 2011 komen er wereldwijd per dag ongeveer 1,6 mln. vaten olie minder op de oliemarkt². Dit is een van de belangrijke oorzaken voor de aanhoudende backwardationfase. In deze situatie vindt er minder opslag van olie plaats in het ARA-gebied en is dit financieel gezien ook minder rendabel (kleine marges). Terminals hebben in een backwardationfase te kampen met kortere overslagtijden en lagere prijzen.

1 Bron: Port of Rotterdam (2014). Overslag in haven van Rotterdam bijna stabiel. Bericht van 17 april 2014

2 Sinds 2011 blokkeren Libische onafhankelijkheidsstrijders belangrijke oliehavens in het oosten van het land. Vgl.: Commerzbank Corp. & Markets; Oliemarkt: Libische rebellen maken opening oliehavens onzeker (8 mei 2014). Bloomberg – Libyan Rebels Holding Key to Brent Crude Curve; 9 april 2014.

Trends bij consumenten en raffinaderijen

In Europa blijft het benzineverbruik dalen. Dit zet de Europese raffinaderijen verder onder druk. Recente sluitingen zorgden voor logistieke veranderingen waardoor de binnenvaart onder bepaalde omstandigheden meer kan vervoeren. Indien een raffinaderij in het achterland wordt gesloten, moeten immers meer aardolieproducten via zeehavens worden geïmporteerd en vervolgens over de Rijn of op andere manieren naar het achterland worden vervoerd. Toen de Zwitserse raffinaderijen in 2012 tijdelijk de deuren sloten, bleek dat de Rijnvaart de extra importbehoeften kon opvangen en dus kon profiteren van deze situatie.

Trends in de handel in aardoliederivaten

Naar de Europese benzineoverschotten bestaat in Europa geen vraag. Sinds het begin van de schaliegaswinning in de Verenigde Staten zijn er echter ook veel minder exportmogelijkheden. Dat komt doordat de VS minder benzine invoeren. Er zijn dus alternatieve exportmarkten nodig voor de Europese benzine¹. Europa moet echter nog steeds diesel invoeren uit de VS en Rusland.

Samenvatting Rijnvaart

Onderstaande tabel biedt een overzicht van de vervoerde volumes, de verandering ten opzichte van 2012, het respectieve aandeel in het totale vervoer en de vervoersprestatie voor 2013.

Tabel 4: Goederenvervoer over de traditionele Rijn in 2013

Goederensegment	Vervoersvolume (in mln. t) in 2013	Aandeel van totaal in %	Verandering 2013 / 2012	Vervoersprestatie
Land- en bosbouw	12,7	6,6	+ 2 %	3,2 mld. tkm
Levensmiddelen en veevoeders	7,0	3,6	+/- 0 %	1,5 mld. tkm
Zand, aarde & bouwmaterialen	25,3	13,1	+ 3 %	4,6 mld. tkm
Steenkool	33,7	17,4	+ 13 %	6,1 mld. tkm
Erts	24,4	12,7	+ 2 %	2,5 mld. tkm
Metalen	10,6	5,5	+/- 0 %	2,1 mld. tkm
Containers	15,3	7,9	+ 3,7 %	4,6 mld. tkm *
Chemische producten**	20,8	10,8	+ 11 %	5,0 mld. tkm
Aardoliederivaten	30,9	16,0	- 2 %	8,3 mld. tkm
Overige goederen	12,5	6,5		3,5 mld. tkm
Totaal	193,4	100,0	+2,5 %	41,4 mld. tkm

Bron: Berekening CCR.

* Voor containers zijn de TEU-km omgerekend in tkm op basis van het gemiddelde netto goederengewicht per TEU

** Inclusief meststoffen

1 Bron: Flowcom Consultancy bv. (toespraak van Niels von Hombracht bij de jaarvergadering van FETSA in Venetië, 2014).

De volgende goederensegmenten hebben zich in 2013 bijgevolg duidelijk positief ontwikkeld (toename met meer dan 3%):

- Steenkool
- Containers
- Chemische producten

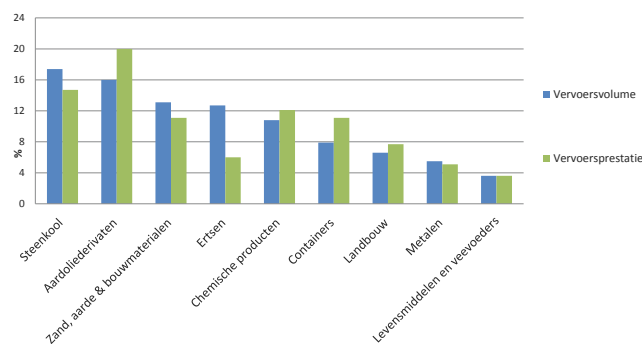
Voor de volgende goederensegmenten was er sprake van stagnatie (toename of afname maximaal 3%):

- Land- en bosbouwproducten
- Levensmiddelen en veevoeders
- Erts
- Zand, aarde & bouwmaterialen
- Metalen
- Aardolieproducten

Geen enkel goederensegment vertoonde een duidelijke achteruitgang (van meer dan 3%).

De volgende afbeelding toont de aandelen per segment in het vervoersvolume en de vervoersprestatie voor 2013. Vanwege zeer uiteenlopende vervoerskanalen kan de vervoersprestatie in vergelijking tot het vervoersvolume verschillen.

Afbeelding 19: Aandeel van het goederensegment in de Rijnvaart in het totale vervoersvolume en de vervoersprestatie in 2013 (in %)



Bron: berekening CCR met gegevens van destatis

In 2013 hebben de trends voor de aandelen van de afzonderlijke goederensegmenten in de drogeladingvaart en tankvaart zich in feite voortgezet.

Drogeladingvaart:

Het groeiende aandeel van vaste brandstoffen (steenkool) kan als een structurele, meerjarige trend worden gezien. Het aandeel van erts in de totale hoeveelheid in de drogeladingvaart is gekrompen.

Sinds ongeveer 2007 vertoont de agrosector een licht stijgende lijn¹.

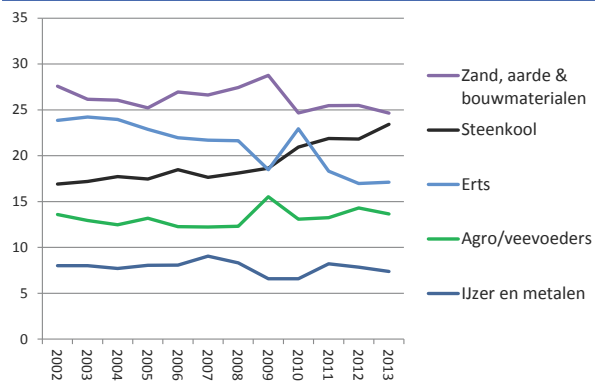
Tankvaart:

Het groeiende aandeel van chemische producten kan als een structurele, meerjarige trend worden gezien.

¹ Agrosector = Land- en bosbouwproducten en levensmiddelen en veevoeders tezamen.

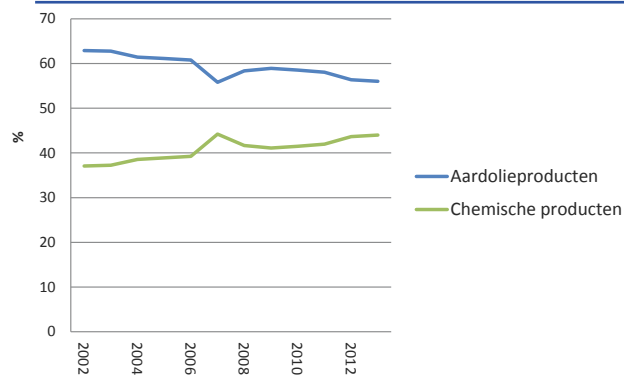
Tegelijkertijd is het aandeel van aardolieproducten aan het vervoerde volume in de tankvaart kleiner geworden.

Afbeelding 20: Aandeel van de afzonderlijke goederensegmenten in het totale vervoersvolume in de drogeladingvaart (2002-2013)



Bron: berekening CCR

Afbeelding 21: Aandeel van chemische producten en aardolieproducten in het totale vervoersvolume in de tankvaart (2002-2013)



Bron: berekening CCR

Voor 2014 en 2015 wordt in principe uitgegaan van een constante evolutie per goederensegment.

Goederenvervoer over de Nederlandse binnenwateren

In 2013 is in Nederland het vervoersvolume ten opzichte van 2012 gestegen met 0,5% tot 331,7 mln. ton. De vervoersprestatie nam eveneens met 0,5% toe tot een waarde van 44,9 mld. tkm¹. Voor de afzonderlijke goederensegmenten werden de volgende trends vastgesteld:

Tabel 5: Ontwikkeling van het goederenvervoer per goederensegment in Nederland in 2013

Goederensegment	Ontwikkeling in 2013	Procentuele ontwikkeling 2013 / 2012
Agribulk	Stabiel	+ 0.4%
Steenkool en erts	Sterke stijging	+7,1 %
Metalen en metaalproducten	Stabiel	+0,5 %
Bouw materiaal, zand en aarde	Opnieuw daling	-4,6 %
Vloeibare goederen	Stijging	+1,5 %
Andere laadvormen en containers	Daling	-2,5 %

Bron: PANTEIA

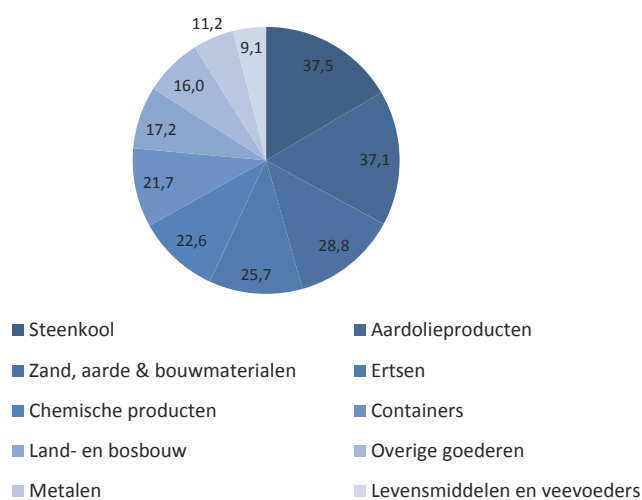
1 Bron: PANTEIA

Goederenvervoer over de Duitse binnenwateren

In 2013 werden in Duitsland 226,8 mln. ton goederen vervoerd, wat neerkomt op een stijging van 1,7% ten opzichte van 2012. Vergeleken bij het jaar ervoor is de groei daarmee toegenomen (2012/2011:0,5%).

De vervoersprestatie lag op 60,1 mld. tkm. Net de helft hiervan vond plaats over afstanden van meer dan 500 kilometer. Het containervervoer in TEU nam met 1% toe tot 2,2 mln. TEU. Ongeveer twee derde hiervan waren beladen containers. Er werden 16,7 mln. ton goederen per container vervoerd, wat 2% meer is dan vorig jaar.

Abbildung 22: Güterverkehr auf deutschen Binnenwasserstraßen in 2013 (Mio. t)



Omdat de traditionele Rijn goed is voor ongeveer 85% van het totale vervoer in Duitsland, komen de trends per goederensegment in Duitsland in grote mate overeen met de gegevens uit het vorige hoofdstuk voor de traditionele Rijn.

Zowel voor de vervoersprestatie als voor het vervoersvolume hebben schepen onder Duitse vlag een aandeel van circa 30%. Dit aandeel neemt met de tijd licht af¹. Het percentage schepen onder Nederlandse vlag is licht toegenomen tot 56%; schepen die onder Belgische vlag varen, hebben een aandeel van 7% in het vervoersvolume en 9% in de vervoersprestatie. In totaal hebben schepen met vlaggen van de Rijnsoeverstaten een aandeel van 97,3% in het vervoer over de Duitse binnenwateren.

79,5% van de goederen werd in 2013 door schepen met eigen aandrijving vervoerd (motorvrachtschepen en motortankschepen), 20,5% werd met vrachtduwbakken vervoerd. Het vervoer per duwboot en vrachtduwbak in Duitsland komt hiermee overeen met het Europese gemiddelde².

Bron: destatis, berekening CCR

1 Terwijl het aandeel schepen onder Duitse vlag op de Duitse binnenwateren al jaren afneemt, stijgt het aandeel in de vervoersprestatie van schepen onder Nederlandse vlag. Het marktaandeel in de vervoersprestatie van schepen onder Nederlandse vlag is sinds 2000 toegenomen van circa 49% in 2000 tot ruim 55% in 2013. In deze zelfde periode daalde het marktaandeel van schepen onder Duitse vlag van circa 35% naar circa 30%.

2 Zo werd in de EU-28 in 2012 ongeveer 21% van het totale vervoer per vrachtduwbak vervoerd.

Tabel 6a: Vervoer per vlag van schepen met eigen aandrijving (in 1.000 t)

Vlag	Schepen met eigen aandrijving				
	Totaal	Motorvrachtship	Motortankschip	Container-schip	Overige vrachtschepen
Rheingebiet	176 023,7	117 306,4	49 138,1	9 354,1	225,0952
Donauländer	517,8	479,6	36,1	0,0	2,1
Polen und Tschechien	3 781,1	3 555,4	161,4	1,3	63,1
Gesamt	180 322,6	121 341,3	49 335,7	9 355,4	290,2

Bron: destatis

Tabel 6b: Vervoer per vlag van schepen zonder eigen aandrijving (in 1.000 t)

Vlag	Schepen zonder eigen aandrijving		
	Vrachtduwbak	Tankduwbak	Totaal
Rijnstroomgebied	43 964,2	822,3	44 786,4
Donaulanden	380,2	2,2	382,3
Polen en Tsjechië	1 369,6	2,6	1 369,7
Totaal	45 714,0	827,0	46 538,4

Bron: destatis

Vlaggen van het Rijngebied = Nederland, Duitsland, België, Zwitserland, Frankrijk, Luxemburg.

Naast het Rijnstroomgebied zijn de gebieden met de meeste binnenvaart het West-Duitse kanaalgebied en het Mittellandkanaalgebied. Al deze drie gebieden kenden in 2013 een positieve ontwikkeling. De sterkste stijging vond echter plaats in het Elbegebied en de binnenwateren rond Berlijn.

Tabel 7: Goederenvervoer in Duitsland per binnenwatergebied

Gebied	Mln. t in 2013	2013/2012 in %
Rijngebied, Lahn, Main, Moezel, Neckar, Saar	193,5	+2,2
West-Duits kanaalgebied	39,2	+4,0
Mittellandkanaalgebied	21,4	+4,7
Elbegebied	17,6	+7,8
Wesergebied	8,5	-4,8
Donaustroomgebied	7,5	+1,3
Gebied Berlijn	4,7	+12,3
Brandenburg en rivierengebied Mecklenburg-Vorpommern	3,6	+3,1
Kustgebied Mecklenburg-Vorpommern	0,04	-90,5

Bron: destatis

In 2013 werd er een aanzienlijke stijging genoteerd op de belangrijkste zijrivieren van de Rijn:

- Main: 16 Mln. t (+ 9 %)
- Moezel: 14 Mln. t (+ 8%)
- Saar: 4,7 Mln. t (+17%)

Op de Saar droeg in 2013 vooral het steenkoolvervoer (+ 480.000 ton) in beslissende mate bij aan de stijging. Sinds de Saar in 1987 bevaarbaar werd voor de grote scheepvaart werden er op deze rivier nog nooit zoveel goederen vervoerd als in 2013¹.

Goederenvervoer over de Franse binnenwateren

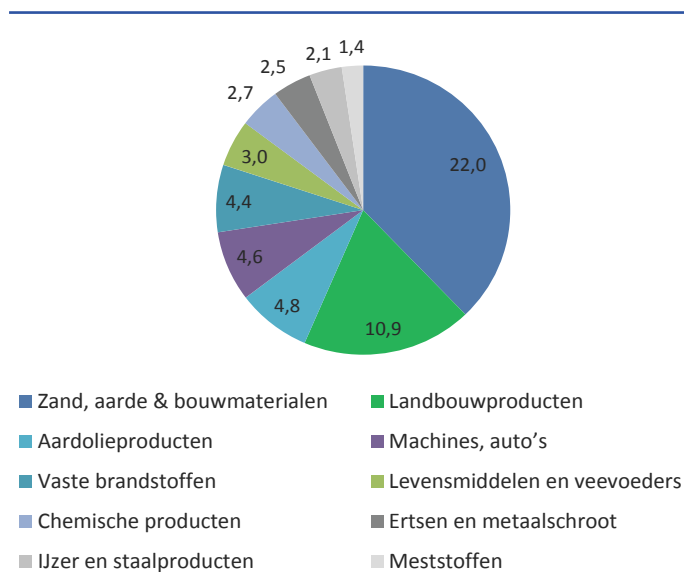
Het goederenvervoer over de Franse binnenwateren bleef met 58,2 mln. ton min of meer constant. De vervoersprestatie steeg met 1% naar 7,9 mld. tkm. Deze groei werd genoteerd voor steenkool (+25%), metalen (+13%), graan (+4,6%) en chemische producten (7,6%). Het vervoer van steenkool, graan en metalen profiteerde van de lage prijzen op de wereldmarkt. Voor graan was dit een gevolg van de goede binnenlandse oogst, die in combinatie met de lage prijzen voor meer export zorgde².

Voor vloeibare goederen begint zich een structurele verschuiving van de vervoerswijzen af te tekenen. Door de sluiting van raffinaderijen in Frankrijk (Reichstett, Duinkerken³) wordt minder ruwe olie ingevoerd en daarvoor in de plaats meer afgewerkte aardolieproducten. De zeehavens fungeren hiervoor als invoerhaven en als tijdelijke opslagplaats. De levering vindt echter, gezien de ligging van het waterwegennet, niet altijd per binnenschip, maar vaak per vrachtwagen plaats.

Het grootste goederensegment wordt gevormd door zand, aarde & bouwmaterialen met 22 mln. ton. Dit komt neer op een aandeel van circa 38% in het totaal. Nog eens 25% wordt ingenomen door landbouwproducten en door levensmiddelen en veevoeders.

In Frankrijk vaart 90% van al het goederenvervoer onder Franse vlag, terwijl dit in het internationale vervoer maar 12% is. Het aandeel dat hieruit

Afbeelding 23: Vervoersvolumes in de Franse binnenvaart in 2013



Bron: VNF

1 Bron: Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Vorig jaar steeg het steenkoolvervoer over de Saar zelfs nog sterker, namelijk met een miljoen ton.
 2 Voor steenkool gelden dezelfde redenen als voor de Rijnvaart. De metaalprijzen zijn als gevolg van de crisis in de staalindustrie thans relatief laag.
 3 Zie hiervoor: CCR-Marktobservatie 2011-2.

volgt bedraagt in totaal zo'n 50 %¹.

Uit de vervoersgegevens kunnen enkele regionale verschillen worden afgeleid.

- Zo is op de Seine het vervoer van zand, aarde & bouwmaterialen met afstand de grootste markt. Dit hangt samen met de aanvoer van bouwmaterialen naar bouwplaatsen in Parijs. In 2013 werd over de Seine 13,7 mln. ton aan zand, aarde & bouwmaterialen vervoerd. Dit is twee derde van het totale vervoer van dit goederensegment in geheel Frankrijk.
- Iets meer dan de helft van het totale vervoer van aardolie-derivaten op de Franse binnenwateren vindt plaats op het Franse deel van de Rijn.

Van alle Franse regio's kende de Moezel in 2013 de grootste groei, als gevolg van de toegenomen graanexport uit het Franse Moezelgebied (regio Lotharingen).

Tabel 8: Goederenvervoer in Frankrijk per binnenwatergebied

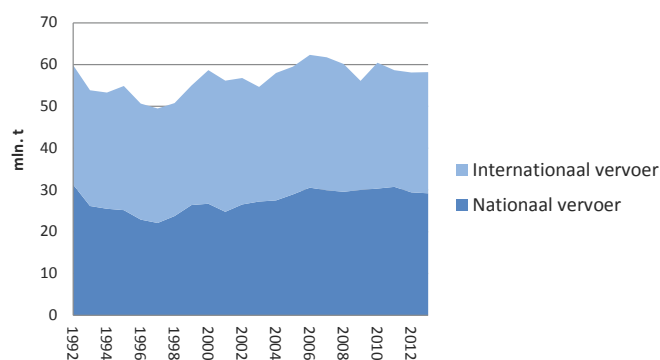
Gebied	Mln. t in 2013	2013/2012 in %
Seine	22,2	- 4,4 %
Rijn	12,8	+5,1 %
Moezel	5,0	+9,2 %
Saône-Rhône	5,7	-5,7 %
Nord-Pas de Calais	9,1	-2,8 %

Bron: VNF

Over een langere periode gezien, blijkt dat het goederenvervoer over de Franse binnenwateren vanaf de tweede helft van de jaren negentig een duidelijk opwaartse trend vertoont. Dit heeft ook tot een lichte toename van het aandeel in de modal-split van de binnenvaart in Frankrijk geleid (zie hiervoor het hoofdstuk over modal-split).

Het leeuwendeel van deze toename was te danken aan het binnenlandse (nationale) vervoer, dat tussen 1997 en 2006 met 38 % toenam van 22 mln. ton tot ongeveer 30 mln. ton. Sindsdien schommelt het binnenlandse vervoer echter rond een relatief constant niveau van om en nabij de 30 mln. ton per jaar.

Afbeelding 24: Goederenvervoer over de Franse binnenwateren (1992-2013)



Bron : Ministère de l'Ecologie, du développement durable et de l'énergie

¹ Bron: berekening CCR met gegevens van Ministère de l'Ecologie, du développement durable et de l'énergie

Ook het internationale vervoer nam in deze periode toe, al was de groei hier minder sterk. De uitvoer naar België en Nederland (zuid-noordvervoer) steeg gestaag, maar de uitvoer naar Duitsland nam in deze periode af.

In de periode na 2006 daalde het internationale vervoer enigszins. Hierdoor kromp ook het totale vervoersvolume van de afgelopen jaren weer licht.

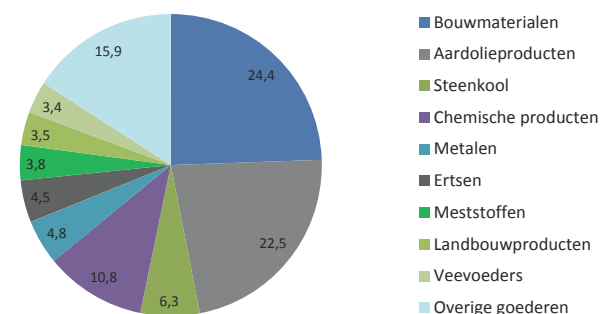
Goederenvervoer over de Belgische binnenwateren

België heeft met Antwerpen de op één na grootste zeehaven en met Luik de op twee na grootste binnenhaven van Europa. Andere belangrijke havens, zoals de zeehaven van Zeebrugge en de binnenhaven van Brussel, benadrukken het belang van België voor de Europese binnen- en zeevaart.

Omdat er onvoldoende gegevens zijn voor heel België, wordt voor het overzicht van de vervoersvraag per goederensegment gebruik gemaakt van de gegevens van het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB), Promotie Binnenvaart Vlaanderen en Voies Hydrauliques de la Wallonie. Het ITB verzamelt regelmatig gegevens over het achterlandvervoer van de zeehavens van Antwerpen en Gent en over het vervoer over de overige Vlaamse en Waalse waterwegen.

Volgens het ITB kan de vervoersvraag (van circa 190 mln. ton) op de Belgische binnenwateren als volgt worden opgesplitst:

Afbeelding 25: Structuur van het vervoersvolume over de Belgische binnenwateren (%)



Bron: ITB

In een vergelijking tussen Vlaanderen en Wallonië kan men vaststellen dat het goederenvervoer sinds het eind van de jaren negentig in Vlaanderen (+27%) meer is gegroeid dan in Wallonië (+20%)¹. Een verklaring hiervoor zijn de verschillen in de economische structuur. Zo is in Wallonië vooral de staalnijverheid van belang, terwijl in Vlaanderen de handel, dienstverlening en logistieke sector sterker ontwikkeld zijn.

¹ Berekening aan de hand van gegevens van Promotie Binnenvaart Vlaanderen en Voies Hydrauliques de la Wallonie

Het containervervoer over de Vlaamse binnenwateren lag in 2013 bij een totaal van 527.652 TEU, hetgeen hetzelfde resultaat is als in 2012. Over een langere periode gezien, is het containervervoer in Vlaanderen bijzonder sterk toegenomen. Tussen 1997 en 2013 is het TEU-volume bijna vertienvoudigd (factor 8,9). Het is procentueel zelfs meer gestegen dan het containerzeevervoer in Antwerpen, dat daar absoluut gezien met een volume van 8,58 mln. TEU (2013) uiteraard ver bovenuit steekt.

In de regio Luik, in Wallonië, sloten de afgelopen jaren verschillende staalbedrijven de deuren, wat tot dalingen in het erts- en steenkoolvervoer leidde. Het steenkoolvervoer over de binnenwateren is daardoor in Wallonië tussen 2004 en 2013 ongeveer gehalveerd, het ertsvervoer kelderde nog sterker. Deze dalingen werden echter verrassend genoeg door een toename van het vervoer van andere goederen (vooral landbouwproducten, meststoffen en aardolie-derivaten) ruimschoots gecompenseerd, zodat in de periode 2000 tot 2013 al met al de bovengenoemde groei van 20% kon worden behaald¹.

2.2.2 Donau

De bevaarbare Donau wordt gewoonlijk in de volgende drie segmenten onderverdeeld:

- Boven-Donau van Kelheim (Duitsland) tot Komárno (Slowakije)
- Midden-Donau van Komárno (Slowakije) tot Turnu Severin (Roemenië)
- Beneden-Donau van Turnu Severin (Roemenië) tot de monding in de Zwarte Zee.

De Donauvaart wordt grotendeels gekenmerkt door vervoer in samenstellen. Stroomafwaarts vanaf Passau vindt circa 90% van al het vervoer in koppelverbanden of met duweenheden plaats². In het Rijnstroomgebied is juist het tegenovergestelde het geval; hier vormen afzonderlijke motorvrachtschepen de grootste groep schepen.

De Donauvaart en de Rijnvaart hebben gemeen dat de staalnijverheid ook voor de Donau van aanzienlijk belang is. Absoluut gezien wordt er over de Donau echter minder vervoerd dan over de Rijn. Zo wordt over de Boven-Donau per jaar ongeveer 3 mln. ton aan erts en metaalschroot vervoerd³, wat over meerdere jaren gezien ongeveer overeenkomt met het maandelijkse vervoersvolume over de Rijn. De staalnijverheid langs de bovenloop van de Donau wordt hoofdzakelijk bevoorrad via de havens aan de Zwarte Zee.

1 Bron: Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques

2 Dit geldt niet voor het Duitse deel van de Donau. Daar is het vervoer per duwbak en duwboot sinds de opening van het Main-Donaukanaal sterk gedaald, van 65% in 1992 tot 18% in 2013.

3 Deze grondstoffen zijn bestemd voor de staalnijverheid aan de bovenloop van de Donau in Oostenrijk. Zie voor gedetailleerde cijfers: Statistik Austria en Via Donau (2013), Annual Report 2012.

Vervoer over de Boven-Donau

De Boven-Donau stroomt door Duitsland, Oostenrijk en Slowakije. Vanaf Regensburg is er drie keer zoveel goederenvervoer uit het oosten (vooral levensmiddelen en veevoerders, evenals landbouwproducten uit het Midden-Donaugebied) als uit het westen¹.

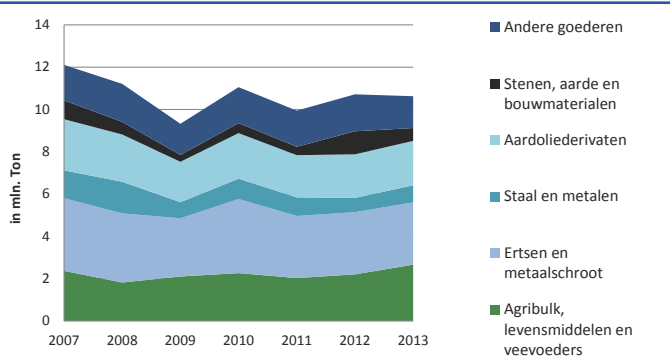
Het vervoersvolume lag op de Duitse en de Oostenrijkse Donau in 2013 vrijwel exact op het niveau van het jaar ervoor. Op het Duitse deel van de Donau werd circa 6,5 mln. ton aan goederen vervoerd en op het Oostenrijkse deel 10,6 mln. ton.² Het verschil valt te verklaren door de extra goederen (vooral ertsen) die van oost naar west naar Linz in Oostenrijk worden aangevoerd.

Groei vond plaats in het vervoer van landbouwproducten, levensmiddelen en veevoerders (+10% in Duitsland en +20% in Oostenrijk). Dit goederensegment is goed voor ongeveer een kwart van de vervoerde hoeveelheden op de Oostenrijkse Donau. Het vervoer van ertsen en metaalschroot lag in Oostenrijk op krap 3 mln. ton. Dit was precies evenveel als het jaar ervoor. Ook het vervoer van aardoliederivaten bleef op hetzelfde peil (2,1 mln. ton).

Het extreme hoogwater in juni leidde tot een onderbreking van de scheepvaart. Aan de Duits-Oostenrijkse grens (sluis Jochenstein) werd een daling van 46% waargenomen. Deze onderbreking leidde tot verliezen in de scheepvaartbranche die echter in de maanden erna, vooral in juli, konden worden gecompenseerd.

Circa 70 km ten oosten van Wenen begint het Slowaakse deel van het Boven-Donaugebied, waar het vervoer bij de sluis Gabčíkovo wordt gemeten. Daar werden in 2013 ruim 6 mln. ton goederen geregistreerd, waarvan 73% stroomopwaarts. Het hoogwater van juni heeft hier eveneens tot een vermindering van het vervoer geleid, namelijk zo'n 33%.

Afbeelding 26: Vervoersvolumes op de Boven-Donau (Oostenrijk)



Bron: Statistik Austria

In de onderzochte periode werd de grootste vervoersprestatie bereikt in het bovenstroomgebied van de Donau; stroomopwaarts met het vervoer van levensmiddelen, veevoerders, ijzerertsen en aardoliederivaten; stroomafwaarts met het vervoer van meststoffen en aardoliederivaten. De goederenaanvoer voor motorvrachtschepen was daarbij het stabielst, zodat deze schepen in beide richtingen (stroomopwaarts en -afwaarts) konden worden beladen.

1 Bron: Via Donau (2013) en Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (2013)

2 Bronnen: destatis (Duitsland) en Statistik Austria (Oostenrijk).

Vervoer over de Midden-Donau

De Midden-Donau stroomt door Hongarije, Kroatië en Servië. In Hongarije werd door de binnenvaart tussen 2004 en 2013 gemiddeld zo'n 8 mln. ton vervoerd, en in Kroatië ongeveer 5 mln. ton.

Een groot deel van het vervoer over het middelste en onderste deel van de Donau vindt plaats met duweenheden. In 2013 verliep 75% van het vrachtvervoer dat de Zuid-Hongaarse plaats Mohács aan de Donau passeerde door middel van duweenheden¹. Gemiddeld passeerden langs dit registratiepunt maandelijks 35 tot 40 duweenheden. Dit waren hoofdzakelijk schepen onder Roemeense (219), Duitse (199), Oekraïense (94), Hongaarse (58), Oostenrijkse (58) en Bulgaarse (49) vlag.

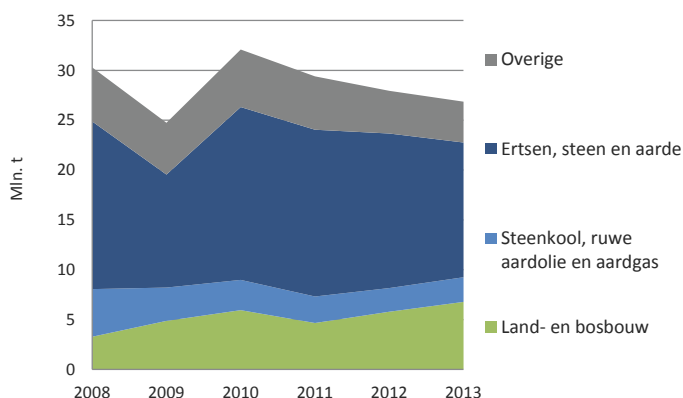
Motorschepen vervoerden de overige 25% van het vrachtvolume. Gemiddeld passeerden in 2013 langs het registratiepunt Mohács (met uitzondering van de maand juni) maandelijks 160 tot 180 motorschepen.

De grootste vervoersprestatie op de Midden-Donau werd stroomopwaarts geleverd met het vervoer van ijzererts en vaste minerale brandstoffen, stroomafwaarts met het vervoer van graan (met een duidelijk seizoenskarakter) en van aardoliederivaten.

Vervoer over de Beneden-Donau

In het gehele Donaustroomgebied worden de meeste goederen in Roemenië en Bulgarije vervoerd. Het vervoer over dit deel van de Donau is nauw verbonden met de zeehavens van Costanza en Galati.

Afbeelding 27: Goederenvervoer over de Roemeense binnenwateren 2008-2013



Bron: Eurostat

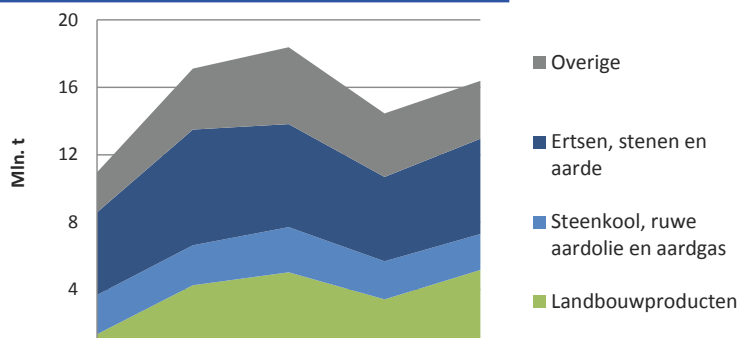
In Roemenië en Bulgarije is het vervoer van bulkgoederen (ertsen, steenkool en aardoliederivaten) de afgelopen jaren teruggelopen. Vooral de verminderde staalproductie van de afgelopen jaren is hier debet aan. De belangrijkste Roemeense staalfabrikanten hebben het door de dalende vraag naar staal en de verouderde fabrieken momenteel erg moeilijk met de internationale concurrentie.

1 Bron: Donaucommissie (2014), Marktoetservatie in de Donauvaart: Evaluatie 2013

Ook het vervoer van erts en steenkool over de benedenloop van de Donau heeft hieronder geleden.

Tegenover de afname van het vervoer van erts en steenkool in Roemenië en ook Bulgarije staat een toename van het vervoer van landbouwproducten. In Roemenië steeg dit volume tussen 2008 en 2013 van 3,3 naar 6,8 mln. ton, in Bulgarije was de groei nog groter.

Afbeelding 28: Goederenvervoer over de Bulgaarse binnenwateren



Bron: Eurostat

Overzicht van de vervoersvraag

Het vervoer over de belangrijkste assen van de Europese binnenvaart kende in 2013 uiteenlopende ontwikkelingen. Op de traditionele Rijn nam de vervoersvraag toe met 2,5%, met 2% stijging in de drogeladingvaart, 3% in de tankvaart en 3,7% in het vervoer van containers. Het totale percentage van 2,5% resulteert uit de percentages van de drie segmenten, waarbij de drogeladingvaart een gewicht van twee derde heeft en daardoor het eindresultaat in grote mate bepaalt. In Duitsland nam het vervoersvolume op de binnenwateren toe met 1,7%, in Nederland en België ongeveer met 0,5% en op de Franse binnenwateren stagneerde het vervoersvolume.

In het Donaustroomgebied was de ontwikkeling anders. Aan de bovenloop van de Donau (Duitsland, Oostenrijk en Slowakije) bleef het volume ongewijzigd ten opzichte van 2012. Dat geldt in principe ook voor de Midden-Donau (Hongarije, Kroatië). Voor de benedenloop van de Donau werden minder goederen vervoerd, wat vooral te wijten is aan de zeer ongunstige ontwikkelingen in de staalindustrie en het daarmee verbonden vervoer van grondstoffen en goederen (erts, metalen en steenkool). De staalindustrie aan de benedenloop van de Donau werd duidelijk zwaarder getroffen door de economische crisis dan die langs de Rijn.

2.3. Overslag in de havens

2.3.1 Zeehaven- en achterlandvervoer

Zeehavenvervoer

De vier grootste Europese zeehavens (Rotterdam, Antwerpen, Hamburg en Amsterdam) hadden in 2013 een marktaandeel van 73,3% van de totale Europese overslag in zeehavens.

Rotterdam is niet alleen de grootste Europese zeehaven, maar kan ook als wereldhaven worden aangemerkt, en wel voor vrijwel alle segmenten van de drogeladingvaart, het vervoer van vloeibare bulkgoederen en qua containervervoer.

Antwerpen is gespecialiseerd in vloeibare bulkgoederen (met name chemische producten). Tijdens de afgelopen vier jaar breidde de overslag in dit segment zich uit met 73%, zodat de Antwerpse haven nu de snelst groeiende haven van de ARA-havens is¹.

Hamburg heeft, als meest oostelijke van de vier grootste havens, het containervervoer als grootste segment en fungeert eveneens als knooppunt voor de wereldwijde handel tussen Azië en Europa. Het feedervervoer vanuit de landen in het Oostzeegebied is voor Hamburg van enorm belang.

Amsterdam is na Rotterdam de grootste Europese steenkoolhaven. Ook op het gebied van vloeibare goederen (35% van de totale overslag), levensmiddelen en veevoeders (grootste cacaohaven ter wereld) en biomassa speelt de haven van Amsterdam een belangrijke rol.

Tabel 9: Ontwikkeling van de zeehavenoverslag in de vier grootste Europese zeehavens in 2013

Zeehaven	Totaal (mln. t)	Waarvan droge bulkgoederen	Waarvan vloeibare bulkgoederen	Containervervoer mln. t	Containers mln. TEU
Rotterdam	440,5 (-0,2 %)	89,2	206,8	121,2	11,6
Antwerpen	190,8 (+3,7 %)	14,4	59,5	102,3	8,6
Hamburg	139,0 (+6,0 %)	39,6	14,6	95,7	9,3
Amsterdam	95,7 (+1,5 %)	46,2	41,0	g.g.	0,06

*Bron: havens in kwestie.
g.g. = geen gegevens*

- In Rotterdam was de overslag van droge bulkgoederen 14% hoger dan het jaar ervoor, terwijl de overslag van vloeibare bulkgoederen met 3% daalde. Ook voor het containervervoer werd een lichte daling genoteerd van 3% tot 121,2 mln. ton.

¹ Deze ontwikkelingen in de overslag van vloeibare goederen zijn het resultaat van investeringen door aardoliebedrijven en tankopslagondernemingen in het havengebied. De reden hiervoor is een toename van de wereldwijde handel in ruwe olie en aardoliederivaten.

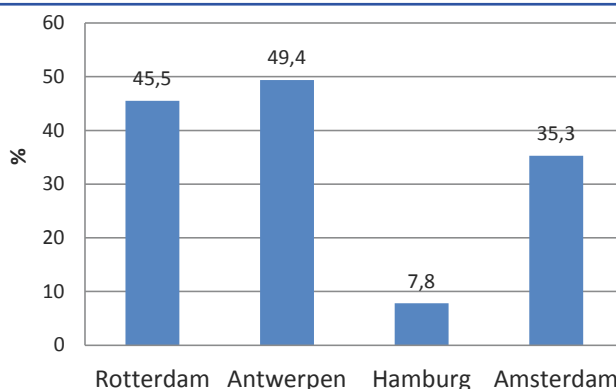
- In Antwerpen nam de overslag van vloeibare goederen met 30% toe, hetgeen het eindresultaat sterk beïnvloedde. Het containervervoer liep echter terug.
- De haven van Hamburg bereikte een groei van 6%, die vooral te danken was aan het containervervoer, dat qua goederengewicht met 6% en qua TEU-hoeveelheid met 4% toenam. Het segment van de bulkgoederen stagneerde.
- In Amsterdam daalde de overslag van vloeibare goederen met 5%, terwijl die van droge bulkgoederen een groei van 11% wist te behalen.

Achterlandvervoer van de zeehavens

De verschillen in de wijze waarop het vervoer naar het achterland van de zeehavens plaatsvindt, wordt in grote mate beïnvloed door de infrastructuur. De infrastructuur bepaalt de mogelijkheid om vanaf een bepaalde zeehaven zoveel mogelijk consumenten te bereiken met een zo groot mogelijke winst en zo laag mogelijke transportkosten.

Hierdoor bestaat er in Midden- en West-Europa een zeer herkenbare segmentering van de marktaandelen van de afzonderlijke zeehavens in het achterland. De westelijke zeehavens van Rotterdam, Antwerpen en Amsterdam hebben in het containervervoer marktaandelen van 90 tot 100% voor het vervoer naar Noord-Frankrijk, West-Duitsland, Zuidwest-Duitsland en Zwitserland. Hamburg heeft een vergelijkbaar hoog marktaandeel voor het vervoer naar Noord- en Oost-Duitsland, Polen, Beieren, Oostenrijk en Tsjechië¹.

Afbeelding 29: Totaal aandeel in de modal-split van de binnenvaart in de vier grootste North-rangehavens



Bron: berekening CCR aan de hand van gegevens van de havens

De keuze van de vervoersmodus is gerelateerd aan deze marktaandelen. De Rijnvaart kan dankzij de uitstekende infrastructuur van de Rijn haar voordelen in het achterland van de ARA-havens optimaal benutten en heeft dan ook een hoog aandeel in de modal-split (zie volgende grafiek). In het achterland van Hamburg is daarentegen het spoor de overheersende vervoersmodus.

De volgende tabel toont de ontwikkeling van het zeevervoer en het binnenvaartvervoer in de vier grootste Noord-Europese zeehavens. In Antwerpen en Hamburg nam de binnenvaart naar het achterland sterker toe dan de totale binnenvaart in respectievelijk België en Duitsland in 2013. Dit benadrukt het feit dat het achterlandvervoer een uitermate groot groeipotentieel heeft binnen de gehele vervoerssector.

1 Bron: Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik

Tabel 10: Zeehaven- en binnenvaartvervoer in Rotterdam, Antwerpen, Hamburg en Amsterdam

Zeehaven	Zeehavenvervoer		Binnenvaartvervoer		
	2013 (mln. t)	2013/2012	2013 (mln. t)	Mln. t 2013/2012	Aantal binnenvaartschepen 2013
Rotterdam	440,5	-0,2 %	200*	n.b.	99.000
Antwerpen	190,8	3,7 %	94,3	+7,3 %	60.000
Hamburg	139,0	6,0 %	10,8	+3,8 %	9.900
Amsterdam**	95,7	1,5 %	33,5	n.b.	n.b.

Bron: genoemde havens

* Gedeeltelijk geraamd

** Gehele havenregio (Amsterdam, Velsen, Beverwijk, Zaandam), waarvan de haven van Amsterdameen aandeel van 78 mln. t. heeft.

n.b. = niet bekend

Voor het binnenvaartvervoer naar het achterland van de ARA-zeehavens kunnen de volgende tendensen worden geconstateerd:

- In Rotterdam is het aandeel van de binnenvaart in de modal-split voor het containervervoer toegenomen van 30,2% in 2008 naar 35,3% in 2013. Met de uitbreiding van de havencapaciteiten op de Maasvlakte 2 heeft de haven zich tot doel gesteld dat de binnenvaart in 2020 40% van de modal-split voor het containervervoer voor haar rekening neemt.
- Sinds 2000 is het achterlandvervoer door de binnenvaart in Antwerpen met een derde (34%) gestegen¹. De groei vond vooral plaats in het vervoer van vloeibare goederen en containers. Zo nam het vervoer van aardolie-derivaten met 63% toe en het vervoer van chemische producten zelfs met 80 %². Vloeibare goederen zijn in Antwerpen, overeenkomstig de verhoudingen in het zeevervoer, goed voor een groot deel van het totale binnenvaartvervoer (54 %, ofwel 51 mln. ton in 2013).
- De haven van Amsterdam positioneert zich momenteel als knooppunt voor het containervervoer in Noord-Nederland. Tussen Rotterdam en Amsterdam moet er een lijndienst van grote containerbinnenvaartschepen (400 tot 500 TEU) komen. Vanuit Amsterdam worden de containers dan via kleinere containerschepen naar de kleinere havens in het noorden van het land vervoerd³.

2.3.2 Binnenhavens

Rijnhavens

Duisburg, 's werelds grootste binnenhaven, kende in 2013 een overslag per schip van net 50 mln. ton. Ongeveer 72% van de goederen bestond uit grondstoffen en afgewerkte producten van de staalindustrie.

1 Bron: Port of Antwerp (2014), Statistisch Jaarboek 2013.

2 Bron: Port of Antwerp (2014), Statistisch Jaarboek 2013.

3 Zie hiervoor: Port of Amsterdam (2014), Amports – Ports Magazin, artikel 'Hinterland Connections'.

Zo werden 20,7 mln. ton ijzererts, 11 mln. ton steenkool en 3,7 mln. ton staalproducten en metalen overgeslagen per schip.

Zoals uit het voorbeeld van de haven van Duisburg blijkt, zijn de belangrijkste segmenten in de overslag per schip in de afzonderlijke havens nauw verbonden met de economische en industriële structuren van het stroomgebied. Dit geldt voor de staalindustrie in de regio Duisburg, maar ook voor de chemische en aardolie-industrie in de regio Keulen en in het stroomgebied van de Rijn en Neckar rond Mannheim/Ludwigshafen.

Tabel 11: Totale havenoverslag per schip in de tien grootste Rijnhavens in 2013

Haven	Scheepsoverslag (mln. t)	2013/ 2012 in %
Duisburg	49,4	+ 0,5
Keulen	11,7	+/- 0 %
Mannheim	8,7	+10 %
Straatsburg	8,0	+/- 0 %
Ludwigshafen am Rhein	7,6	+ 2 %
Neuss	7,6	+ 11 %
Bazel	6,8	-5 %
Karlsruhe	6,4	+ 0,4 %
Kehl	3,7	+ 0,4 %
Krefeld	3,5	-2%

Bron: destatis (Duitse havens), Schweizerische Rheinhäfen, Haven van Straatsburg

Tabel 12: Containeroverslag per schip in de tien grootste containerhavens aan de Rijn in 2013

Haven	TEU-volume 2013	2013/2012 in %
Duisburg	409.293	+3,2
Mannheim	138.138	+15,1
Wörth am Rhein	125.351	+11,0
Germersheim	125.345	+23,4
Straatsburg	118.359	-1,1
Mainz	110.815	+7,1
Emmerich	106.855	-3,5
Bazel	105.000	+2,6
Keulen	102.390	+7,2
Neuss	99.884	-4,7

Bron: destatis (Duitse havens), Schweizerische Rheinhäfen, Haven van Straatsburg

De haven van Keulen is net als Ludwigshafen en Karlsruhe een overslagknooppunt voor vloeibare goederen. In 2013 werd in Keulen 6,7 mln. ton aan aardolieproducten overgeslagen, wat neerkomt op 57% van de totale havenoverslag per schip. Per schip werd ook 2 mln. ton aan chemische producten overgeslagen, zodat in totaal ongeveer driekwart van de overslag per schip in Keulen uit vloeibare goederen bestond.

In Ludwigshafen lag de overslag van chemische producten in 2013 rond de 4 mln. ton en de overslag van vloeibare aardolieproducten rond de 2,4 mln. ton. Daarmee bestond 84% van de havenoverslag per schip uit vloeibare goederen.

Naast deze industriële clusters zijn er ook havens die vooral gericht zijn op landbouwproducten, levensmiddelen en veevoeders. Voorbeelden zijn de havens van Straatsburg en Mannheim, die graan, levensmiddelen en veevoeders betrekken uit hun stroomgebieden (vooral uit de Elzas, Lotharingen en uit Zuidwest-Duitsland).

De Zwitserse haven van Bazel kende een lichte achteruitgang, die te wijten was aan het wegvallen van een uitzonderlijk effect in 2012. Zo vond er in dat jaar door de sluiting van Zwitserse raffinaderijen meer invoer van vloeibare aardoliederivaten per schip plaats. Dit effect viel in 2013 weg.

Binnenhavens in België en Frankrijk

Parijs

De binnenvaart in de op één na grootste binnenhaven van Europa bedroeg in 2013 20,8 mln. ton; een daling van 6%. Deze daling was vooral het gevolg van het feit dat minder zand, aarde en bouwmaterialen werden vervoerd. Dit segment maakt ongeveer 70% van de totale overslag per schip uit. Het rivier-zeevervoer bedroeg 354.534 ton (-2%). Het containervervoer groeide met 4% tot 161.479 TEU. Hiermee heeft het containervervoer over de Seine en de Marne in de havens van Parijs een aandeel van 35% in de modal-split.

Een opmerkelijke nieuwe ontwikkeling is het containervervoer naar het centrum van Parijs, die sinds 2012 kan worden waargenomen. Een grote Franse supermarktketen wordt op deze manier bevoorrad. In 2013 werden met dit nieuwe stedelijke containervervoer 10.013 TEU goederen vervoerd. Per dag werden over de Marne en de Seine ongeveer 28 containers per binnenschip naar de omgeving van de Eiffeltoren vervoerd. Vervolgens werden deze goederen per vrachtwagen naar de filialen van de supermarkt gebracht¹.

Luik

Het aandeel van de binnenvaart in de modal-split in de op twee na grootste Europese binnenhaven is met circa 71% zeer groot. In 2013 werd per schip 13,2 mln. ton overgeslagen, ten opzichte van 13,0 mln. ton in 2012 (-5%). De haven is er tot nu toe relatief goed in geslaagd om de krimp in de staalsector te compenseren. Een voorbeeld van deze structurele verandering is het containervervoer, dat het afgelopen jaar met 11% is toegenomen en neerkwam op 27.638 TEU.

¹ Deze containerlijn bestaat sinds september 2012 en bevoorradt 80 filialen van een supermarktketen in het centrum van Parijs. De voordelen zijn een vermindering van verontreinigende emissies en vermindering van files in de straten van Parijs. Dit containervervoer begint in Bonneuil-sur-Marne in het zuiden van het Ile-de-France en beslaat circa 20 km over de Marne en de Seine tot vlak bij de Eiffeltoren. Zie hiervoor: Franprix, Groupe Casino (2012), Communiqué de Presse: Franprix entre en Seine.

Brussel

De haven van Brussel is na Luik de grootste binnenvaarthaven van België. In 2013 bedroeg de overslag per schip 6,6 mln. ton, een stijging van 3% ten opzichte van 2012. De grootste goederensegmenten in de haven van Brussel zijn zand en bouwmaterialen, met een aandeel van 55% van het vervoer, en aardolie-derivaten (27%). Het containervervoer liep het afgelopen jaar met 18% terug, wat te wijten was aan uitzonderlijke omstandigheden. In totaal werd per schip 13.083 TEU overgeslagen, tegenover 16.000 TEU in 2012. Vanaf volgend jaar wordt echter weer een voortzetting van de stijgende lijn verwacht.

Lyon

Met inbegrip van het rivier-zeevervoer heeft het vervoer in de haven van Lyon een aandeel van 14% in de modal-split. Na vier jaar groei kende de haven in 2013 een lichte achteruitgang van 4% in het scheepsvervoer. De binnenvaart in de strikte betekenis bedroeg 1,4 mln. ton. Het rivier-zeevervoer kende in 2013 een sterke expansie (+26%), maar is met zijn circa 55.000 ton absoluut gezien van gering belang. Het containervervoer over de Rhône nam met 4% toe tot een waarde van 72.500 TEU. Het containervervoer per spoor bedroeg 36.500 TEU (-20%).

Tabel 13: Binnenvaartvervoer in Parijs, Luik, Brussel en Lyon

Haven	Overslag per schip in 2013	Wijziging 2013/2012	TEU-volume 2013	TEU 2013/2012 in %
Parijs (FRA)	20,8 Mio. t	-6 %	161.479	+ 4%
Luik (BEL)	13,2 Mio. t	-5 %	27.638	+ 11%
Brussel (BEL)	6,6 Mio. t	+3 %	13.083	-18%
Lyon (FRA)	1,4 Mio. t	-4 %	72.500	+ 4%

Bron: genoemde havens

Binnenvaart in het Donaustroomgebied

Regensburg

De goederenoverslag per schip in de grootste Duitse Donauhaven heeft momenteel een aandeel in de modal-split van 20,6% van het totale havenvervoer. Het vervoer steeg in 2013 met meer dan 5% ten opzichte van 2012 en lag daarmee op 1,6 mln. ton. Na een meerjarige achteruitgang tussen 2003 en 2011 was dit het tweede jaar met een stijgende lijn. Voor 47% van het goederenvervoer lag de herkomst of bestemming in het Rijnstroomgebied (Duitsland, Nederland of België). 30% van de goederen kwamen uit of gingen naar Oostenrijk en de overige 23% had een herkomst of bestemming in een van de andere Donauoeverstaten, vooral Hongarije.

Linz

De overslag in de grootste Oostenrijkse binnenvaarthaven bestaat voor ongeveer twee derde uit erts en metaalschroot, die worden gebruikt in de staalindustrie van Linz. Het grootste deel van deze hoeveelheid wordt stroomopwaarts vanuit het oosten geleverd, een klein deel komt vanuit de ARA-zeehavens naar Linz. In 2013 werd 2,9 mln. ton per schip aangeleverd. (Deze hoeveelheid is vrijwel gelijk aan het totale ertstransport over de Oostenrijkse binnenwateren). De totale overslag in de haven van Linz bedroeg 4,4 mln. ton en was daarmee iets lager dan in 2012.

Wenen

De binnenvaarthaven van de Oostenrijkse hoofdstad is gespecialiseerd in vloeibare goederen. In 2013 bedroeg de overslag een kleine 1,2 mln. ton, wat ongeveer 200.000 ton meer was dan in 2012. Aardolie-derivaten hebben in Wenen een aandeel van net driekwart van de totale scheepsoverslag.

De containeroverslag per schip is in de Donauhavens aanmerkelijk lager dan in de Rijnhavens en de binnenvaarthavens van België en Frankrijk. Het containervervoer per spoor vanaf de zeehavens is van veel groter belang.

Tabel 14: Binnenvaartvervoer in Regensburg, Linz en Wenen

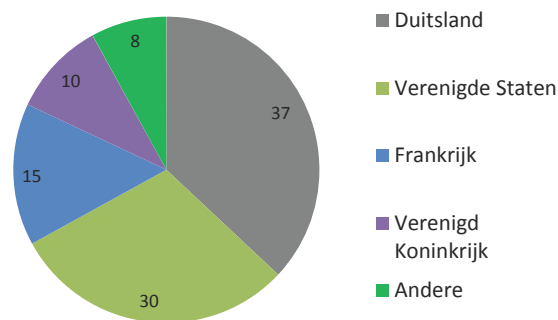
Hafen	Overslag per schip in 2013	Wijziging 2013/2012	TEU-volume 2013
Regensburg (D)	1,6 mln. t	+5 %	1026 TEU
Linz (AUT)	4,4 mln. t	-2 %	g.g.
Wenen (AUT)	1,6 mln. t	+3 %	1218 TEU

*Bronnen: genoemde havens.
g.g. = geen gegevens*

2.4 Vraagontwikkeling in de passagiersvaart

Jaarlijks maken ongeveer 840.000 reizigers een cruise over een Europese rivier. Hieronder zijn de passagiers uitgesplitst naar land van herkomst:

Afbeelding 30: Passagiers in de riviercruisevaart op Europese rivieren naar nationaliteit (aandeel in %)



Bron: SeaConsult

Het aandeel van passagiers uit de Verenigde Staten neemt sinds jaar en dag toe. Voor die categorie klanten zijn Europese riviercruises mede erg aantrekkelijk, omdat in een relatief kort tijdsbestek – een cruise van Amsterdam naar Boedapest duurt 12 dagen – veel Europese landen worden aangedaan zonder dat de passagiers zelf veel hoeven te organiseren.

In 2013 liep het aantal Duitse passagiers voor het tweede jaar op rij terug. Een mogelijke verklaring hiervoor zijn de naweën van het ongeluk met de ‘Costa Concordia’ in januari 2012. Drukkende factoren in 2013 waren de hoge waterstanden in geheel Europa en de wekenlange stakingen van sluiswachters. Beide zorgden ervoor dat de vloot enige tijd stillag en de reders aanzienlijke inkomsten derfden¹.

Tegelijkertijd heeft de passagiersvaart sinds begin 2012 te kampen met een btw-verhoging van 12% op riviercruises. Deze prijsstijging kan gezien de grote prijselasticiteit van de vraag slechts gedeeltelijk worden doorberekend aan de consument. Ook moet in aanmerking worden genomen dat riviercruises zich in hetzelfde reissegment bevinden als zee-cruises en dergelijke varianten dus grotendeels onderling inwisselbaar zijn.

Plaizier (2011) heeft het economische belang van riviercruises in Nederland berekend. Deze berekeningen zijn gebaseerd op de uitgaven die tijdens riviercruises bij dagexcursies aan land worden gedaan. Naar schatting leveren de dagexcursies aan land door passagiers van riviercruises de Nederlandse economie circa 34 mln. euro op.

In deze marktobservatie zijn op basis van een effectbeoordelingsmethode de effecten van dagexcursies aan land tijdens riviercruises voor heel Europa geraamd. De berekeningen leverden een meerwaarde van 262 mln. euro op voor de Europese horeca en detailhandel. De hiervan afgeleide werkgelegenheid werd geschat op 14.570 banen. Beide cijfers gelden voor geheel Europa².

¹ Aangezien voor dergelijke storingen geen verzekeringen bestaan en de bedrijfskosten onveranderd hoog zijn, moet de schade alleen door de rederijen worden gecompenseerd.

² Bron: CCR. De gebruikte methode is gebaseerd op verbanden in nationale rekeningen, met name op het verband tussen de btw-statistiek, de opbrengst per economische sector en de intermediaire verbruiksquota per sector.

Deel 3:

Modal-split-positie van de binnenvaart

Opmerking over de gebruikte methodologie

Het aandeel van de binnenvaart in de modal-split is het percentage van het vervoer dat over de binnenwateren plaatsvindt van de gehele vervoersprestatie van alle binnenlandse vervoersmodaliteiten.

Het berekenen van het aandeel in de modal-split is in methodologisch opzicht een grote uitdaging. Zo geldt voor een zo mogelijk waarheidsgetrouw beeld van het marktaandeel van de afzonderlijke vervoersmodaliteiten het zogenoemde territorialiteitsbeginsel. Dit houdt in dat alleen de vervoersprestatie die op het grondgebied van een land plaatsvindt in aanmerking mag worden genomen. Vervoersprestaties die door binnenlandse ondernemingen in andere landen worden verricht, mogen dus niet worden meegeteld. Omgekeerd moet dan weer rekening worden gehouden met de cabotage, dus de vervoersprestatie die in een land door een buitenlandse onderneming wordt verricht.

Voor de binnenvaart en het spoorwegvervoer is het mogelijk om dit territorialiteitsbeginsel toe te passen en dat is dan ook het geval voor de door Eurostat gepubliceerde gegevens over de modal-split. Voor het vrachtvervoer over de weg wordt een volledige toepassing van het territorialiteitsbeginsel bemoeilijkt door registratieproblemen in de EU-lidstaten met de vervoersprestatie van buitenlandse vrachtwagens. Dit kan in afzonderlijke gevallen leiden tot een te hoge of te lage raming van het aandeel van de binnenvaart in de modal-split. Bij de onderstaande cijfers over de modal-split moet daarom rekening worden gehouden met deze kanttekening.

3.1 Modal-split-positie per land in Europa

- Nederland is het land met het grootste vervoersvolume, de op één na grootste vervoersprestatie en het grootste aandeel in de modal-split voor het transport van goederen over de binnenwateren in Europa. Het marktaandeel nam de afgelopen jaren bovendien nog toe. Het steeg van 31,6% in 2003 tot een kleine 38,7% in 2012.

Het marktaandeel van de Rotterdamse haven in het achterlandvervoer zal in de toekomst waarschijnlijk groeien. Hiervoor worden, net als in Antwerpen, logistieke projecten uitgevoerd om de afhandeling van containerbinnenschepen bij de terminals efficiënter, sneller (kortere wachttijden bij containerterminals) en goedkoper te laten verlopen¹.

- Duitsland heeft de grootste vervoersprestatie en na Nederland het grootste vervoersvolume. Het marktaandeel van de binnenvaart is echter lager dan in beide noordwestelijke buurlanden Nederland en België. De reden hiervoor is dat Duitsland niet zo'n fijnmazig waterwegennet heeft als Nederland en België.

Het aandeel van de binnenvaart in de modal-split kromp sinds het begin van het afgelopen decennium licht. Deze krimp is deels te wijten aan de structuur van de goederen. Een andere reden is het feit dat het waterwegennet nog niet volledig is opgenomen in de logistieke keten van de containermarkt².

- In België groeide het marktaandeel van de binnenvaart volgens Eurostat van ongeveer 15% in 2008 tot circa 25% in 2012. De voorwaarden voor een verdere groei van het marktaandeel zijn zeer gunstig. Dit ligt enerzijds aan geografische voordelen, zoals de centrale ligging van België in het West-Europese waterwegennet. Anderzijds worden er bevorderlijke initiatieven genomen. De afgelopen jaren gingen deze zowel van de overheid als van de belangrijkste zeehavens van het land (vooral Antwerpen) uit. De overheid heeft met doelgerichte, stimulerende maatregelen, die zeer succesvol bleken, een modal-shift ondersteund (bijv. het Kaaimuurprogramma).

Net als Rotterdam heeft de zeehaven van Antwerpen de ambitie om het achterlandvervoer per schip uit te breiden. Daarom worden er logistieke stappen ondernomen om de afhandeling van binnenvaartschepen in de terminals van de haven efficiënter te maken. Deze maatregelen hebben tot doel de overslag van containerbinnenvaartschepen doeltreffender, goedkoper en sneller te maken³.

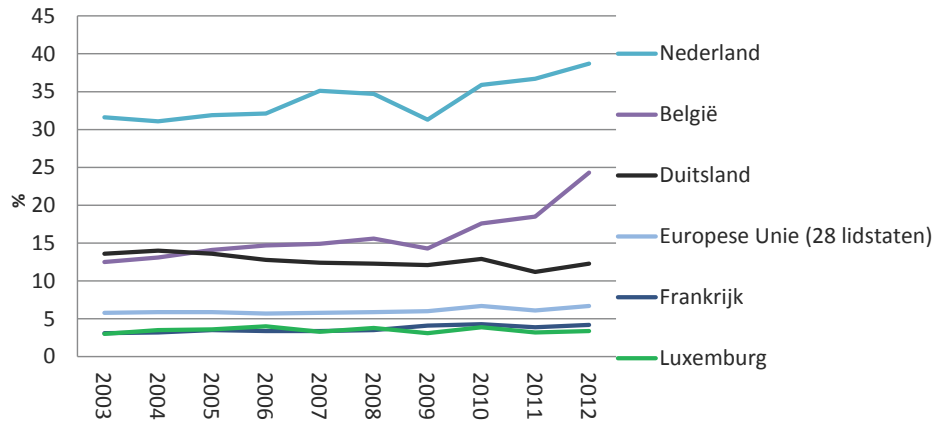
1 Een belangrijk project in dit verband is het Nextlogic-Project, waarbij systematisch gegevens over de containerbinnenvaart worden verzameld op basis waarvan bundeling en planning van de afhandeling van binnenvaartschepen zal plaatsvinden. Zie hiervoor: <http://www.nextlogic.nl/uk/>

2 Zie hiervoor het verslag van de CCR (2013): Analyse en evaluatie van structurele marktrends in de binnenvaart; http://www.ccr-zkr.org/files/documents/ompublicationssp/eco12_15de_rev2.pdf

3 In 2013 werd in Antwerpen het project 'Barge Traffic System' voltooid. Dit omvat een centrale controle- en beheerseenheid voor het binnenvaartverkeer in de haven. Met dit systeem moeten de transitietijden van containerbinnenschepen in de haven worden verkort. Zie: Port of Antwerp (2013), Annual Report 2013.

- In Frankrijk is het marktaandeel van de binnenvaart licht gestegen: van 3,1% in 2003 tot 4,2% in 2012. In Luxemburg schommelde het marktaandeel de afgelopen jaren tussen de 3 en 4%.

Afbeelding 31: Aandeel in de modal-split van de binnenvaart in het Rijnstroomgebied en in de EU-28*

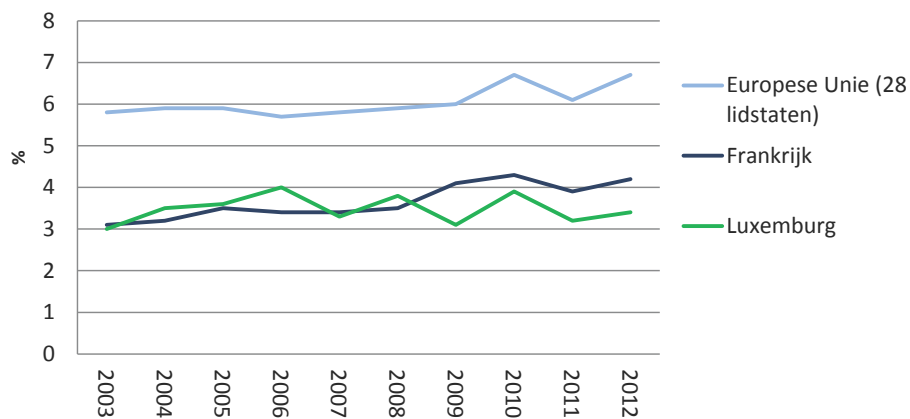


Bron: Eurostat

* op basis van de vervoersprestatie (in tkm)

Omdat de cijfers voor Frankrijk en Luxemburg aanzienlijk lager zijn dan voor de overige West-Europese landen, wordt voor een duidelijker overzicht hieronder in een aparte grafiek de ontwikkeling van Frankrijk en Luxemburg weergegeven.

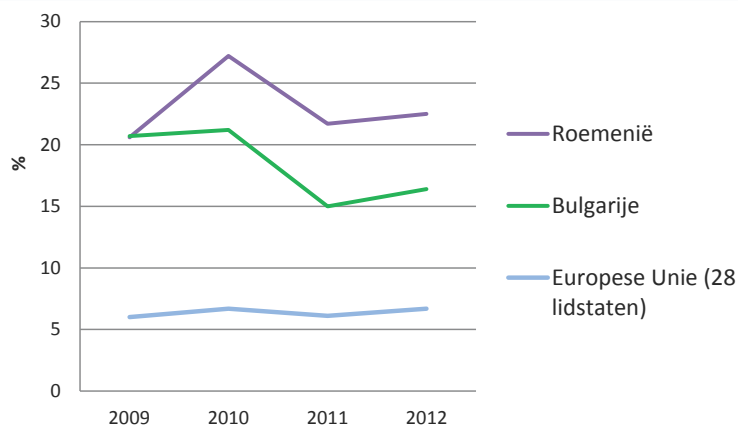
Afbeelding 32: Aandeel van de binnenvaart in de modal-split in Frankrijk en Luxemburg



Bron: Eurostat

Voor het Donaugebied wordt een regionaal onderscheid gemaakt tussen het Boven-, Midden- en Beneden-Donaugebied. Over het algemeen kan worden gesteld dat het marktaandeel van de binnenvaart aan de benedenloop het grootst is (Roemenië en Bulgarije).

Afbeelding 33: Aandeel in de modal-split van de binnenvaart in het Beneden-Donaugebied en in de EU-28

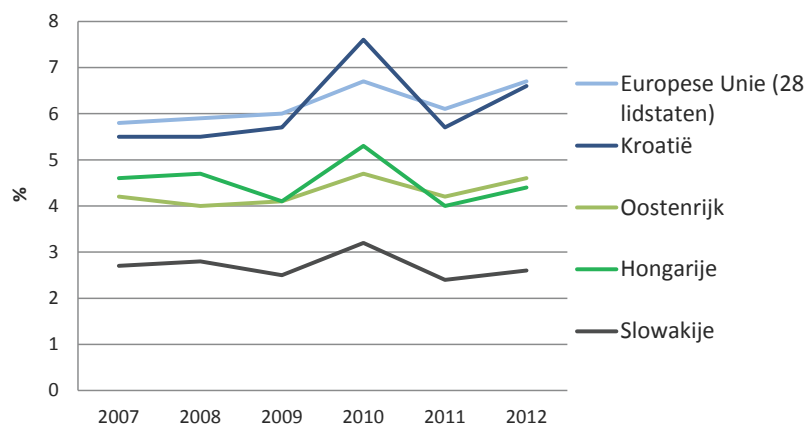


Bron: Eurostat

Voor het Midden-Donaugebied en het Boven-Donaugebied verliep de ontwikkeling van het marktaandeel van de binnenvaart de afgelopen jaren grotendeels gelijk, zowel tussen de afzonderlijke landen als in verhouding tot het aandeel van de binnenvaart in de modal-split in de hele EU.

Al met al is het marktaandeel in Hongarije en Slowakije relatief constant gebleven. In Oostenrijk en Kroatië kon een licht stijgende lijn worden vastgesteld.

Afbeelding 34: Aandeel in de modal-split van de binnenvaart in het Midden- en Boven-Donaugebied en in de EU-28



Bron: Eurostat

In de overige Europese landen waar de binnenvaart een rol van betekenis speelt (Polen, Tsjechië, Italië, Groot-Brittannië), heeft de binnenvaart een zeer gering aandeel in de modal-split. Volgens gegevens van Eurostat lag dit aandeel de afgelopen circa tien jaar op het relatief constante niveau van 0,1%.

3.2 Modal-split-positie per goederensegment

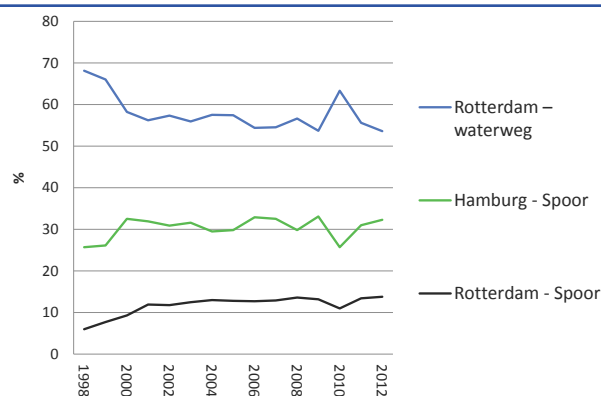
Staalindustrie

De Europese staalindustrie bevindt zich grotendeel langs rivieren als de Rijn, Moezel, Saar en de Donau. Langs deze eerste drie rivieren is het leeuwendeel van de Duitse, Franse en Luxemburgse staalindustrie gevestigd. Samen hebben deze drie landen in 2013 circa 60 mln. ton staal geproduceerd, wat neerkomt op 36% van de totale Europese staalproductie. Hiervan kwam 42,6 mln. ton voor rekening van de Duitse staalindustrie, die zich hoofdzakelijk langs de Rijn en Saar bevindt en goed is voor 25% van de Europese staalproductie.

Andere landen die staal produceren zijn vooral Italië, Spanje en Groot-Brittannië (met een gezamenlijk aandeel in de Europese staalproductie van 30%). In deze landen worden de binnenwateren echter nauwelijks gebruikt voor het vervoer van erts en staal¹.

Binnen de logistiek van de Duitse staalindustrie heeft de binnenvaart het grootste aandeel in de modal-split voor het vervoer van erts en steenkool, ofwel de bevoorrading van grondstoffen. Zoals de volgende afbeelding duidelijk maakt, ligt het aandeel van de Rijnvaart voor het achterlandvervoer van erts momenteel op 54%. Sinds 1998 is dit aandeel relatief constant gebleven.

Afbeelding 35: Aandeel van de zeehavens en vervoersmodaliteiten in de invoer van ijzer- en mangaanerts in Duitsland over zee (in %)



Bron: Statistisches Jahrbuch der Stahlindustrie 2013/2014; Uitgever WV Stahl und Stahlinstitut VDEh

Het aandeel van het spoorwegvervoer over de Rijn-as is sinds 2010 licht gestegen en bedraagt nu 14%. Deze groei is te danken aan de ontwikkeling van het goederentraject 'de Betuwelijn' tussen Rotterdam en het Roergebied.

Omdat een deel van de Duitse staalproductie in Noord-Duitsland is gevestigd, heeft ook de zeehaven van Hamburg, in combinatie met het spoorwegvervoer naar het achterland, een aanzienlijk marktaandeel in de totale bevoorrading van erts (thans 32%).

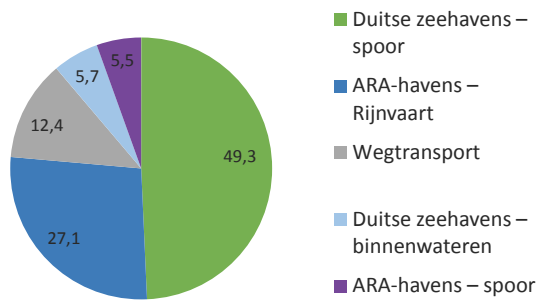
Voor de overzeese uitvoer van staalproducten en metalen heeft de Rijnvaart in het achterland een aandeel van ongeveer 27%. Over het Noord-Duitse waterwegennet en via de zeehaven van Hamburg wordt nog eens 6% van de staalproducten uitgevoerd. Het totale aandeel van de binnenvaart in de uitvoer bedraagt in het achterland meer dan 30%. Zoals de volgende afbeelding laat zien, is dit echter minder dan het aandeel van het spoorwegvervoer over de exportroute via Hamburg en Bremen/Bremerhaven.

Meer recent, sinds 2010, is het marktaandeel van het vervoer per spoor en van de binnenvaart voor de uitvoer

¹ In het geval van Spanje heeft dit geografische oorzaken, aangezien binnenwateren voor goederenvervoer hier ontbreken. In Italië en Groot-Brittannië is het door de huidige infrastructuur van de waterwegen niet mogelijk om grotere hoeveelheden erts of metalen over binnenwateren te vervoeren.

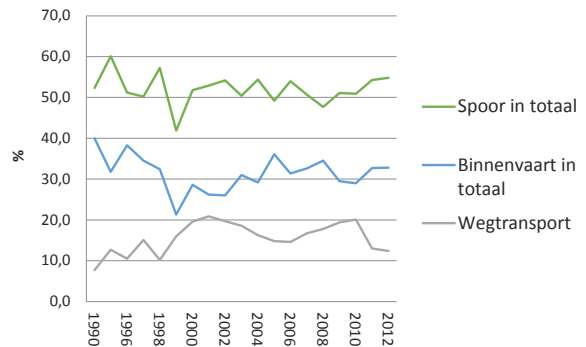
van metalen toegenomen. Het wegtransport heeft aan belang ingeleverd. De binnenvaart wist al sinds het eind van de jaren negentig haar aandeel in de modal-split te vergroten, van 20% tot meer dan 30%.

Afbeelding 36: Aandeel van de zeehavens en vervoersmodaliteiten in de uitvoer van producten van ruwijzer en gewalst staal uit Duitsland over zee (in %)



Bron: Statistisches Jahrbuch der Stahlindustrie 2013/2014; Uitgever WV Stahl und Stahlinstitut VDEh

Afbeelding 37: Aandeel van de vervoersmodaliteiten in het kader van de uitvoer over zee van ruwijzer en staalproducten uit Duitsland (in %)



Bron: Statistisches Jahrbuch der Stahlindustrie 2013/2014; Uitgever WV Stahl und Stahlinstitut VDEh

Chemische industrie

Het Rijngebied speelt een buitengewoon belangrijke rol voor de chemische industrie in Europa. De chemische industrie koopt bij de aardoliemaatschappijen grondstoffen in zoals ruwe olie en gereede producten, zoals nafta, en verwerkt deze tot chemische producten. De binnenvaart heeft een groter marktaandeel in de toelevering van goederen aan de chemische industrie dan in de verzending van goederen vanuit de chemische industrie. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de chemieclusters in het Rijn-Maingebied.

De chemische industrie in het Rijn-Maingebied rond Mannheim/Ludwigshafen maakt voor haar logistieke activiteiten veel gebruik van de waterwegen. Zo ligt het aandeel in de modal-split van de binnenvaart in de chemielocaties aan de Rijn rond de 40%¹.

Dit totale aandeel van 40% kan verder worden uitgesplitst. In het vervoer naar de chemielocaties toe is dit aandeel met meer dan 50% buitengewoon groot. Het gaat hierbij om leveringen van chemische grondstoffen zoals nafta van raffinaderijen aan chemische fabrieken. Dit vervoer vindt zeer vaak per binnenvaartschip plaats. Voor de verzending van goederen vanaf de chemische fabrieken wordt voor ongeveer de helft gebruik gemaakt van vrachtvervoer over de weg². Ook in het achterland van de haven van Rotterdam is het aandeel van de binnenvaart in de modal-split voor het vervoer van chemische producten met ongeveer 76% buitengewoon groot.³

1 Bron: BASF – Landeshafen Nord – Umschlagplatz von großer Bedeutung.

2 Bron: toespraak ‘Intermodaal Transport’ @ BASF“ tijdens de conferentie ‘Ligt de toekomst op het spoor?’, op 21 augustus 2012 in Padborg/Denemarken

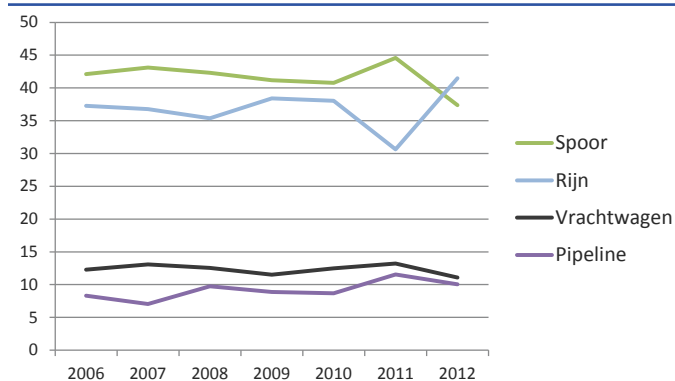
3 Bron: Port of Rotterdam (2006), Facts and Figures on Rotterdam’s Oil and Chemical Industry, blz. 31.

Aardolie-industrie

In West-Europa bevinden zich grote productiecapaciteiten voor de verwerking van ruwe olie. De belangrijkste plaatsen zijn Rotterdam, Antwerpen, Keulen, het Roergebied en de Bovenrijn. In de Rotterdamse haven ligt een cluster van vijf raffinaderijen, waaronder de twee grootste en productiefste van Europa¹. De totale verwerkingscapaciteit van de raffinaderijen in Rotterdam bedraagt circa 58 mln. ton per jaar².

Als wordt gekeken naar de modal-split vanuit het perspectief van de raffinaderijen, dus de producenten van aardolieproducten, dan kan worden vastgesteld dat de binnenvaart een belangrijke rol speelt in de verzending van afgewerkte producten (brandstoffen zoals diesel, benzine, vliegtuigbrandstof, stookolie). Voor de beide raffinaderijen van Shell in Keulen verloopt de verzending van afgewerkte producten voor 38% per schip, voor 28% per vrachtwagen, voor 1% per spoor en voor 33% per pipeline. Voor de toevoer van ruwe olie aan raffinaderijen wordt overwegend gebruik gemaakt van pipelines, dan wel zeeschepen (voor locaties aan zee).

Afbeelding 38: Modal-split bij de invoer van aardolieproducten in Zwitserland



Bron: berekening CCR met gegevens van de Zwitserse Aardolievereniging (diverse jaarverslagen)

De modal-split voor het vervoer van aardolieproducten kan ook vanuit het perspectief van de afnemers worden bekeken. Zo importeert Zwitserland ongeveer twee derde van de totale behoefte aan aardolieproducten uit het buitenland³. Het spoor en de Rijnvaart hebben daarbij samen een aandeel in de modal-split van ongeveer 80%. De binnenvaart heeft nog capaciteit over. Dit bleek in 2012, toen de binnenvaart in staat was om de stillegging van beide raffinaderijen te compenseren. De extra benodigde invoer van aardolie werd in dat jaar over de Rijn naar Bazel vervoerd. De krimp die in 2011 plaatsvond, was te wijten aan een periode van laagwater.

Agrarische sector

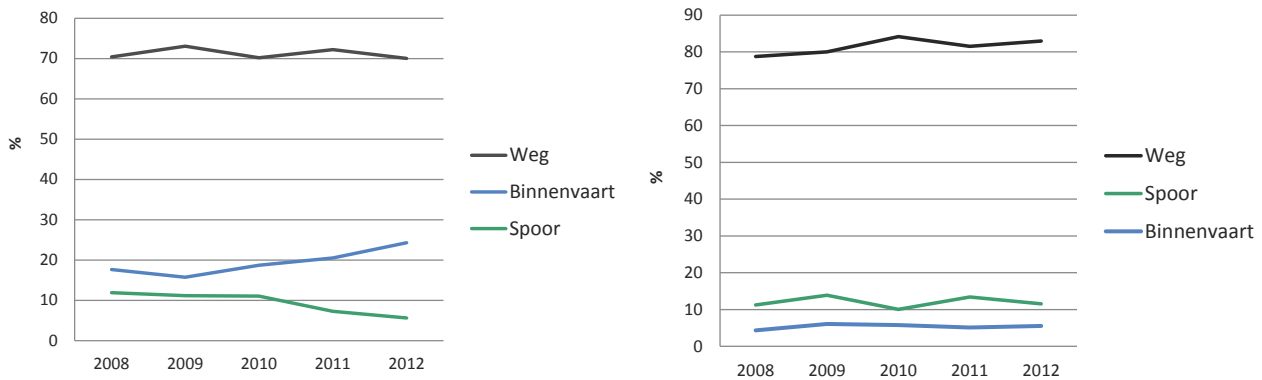
De binnenvaart heeft grote marktaandeelen in het vervoer van land- en bosbouwproducten, vooral van graan en suikerbieten. Zo ligt dit aandeel in Duitsland op ongeveer 24% en in Frankrijk op 10%. In Duitsland kon de afgelopen jaren een stijgende lijn worden opgemerkt⁴.

Een goederensegment dat sterk verbonden is met land- en bosbouwproducten is dat van de levensmiddelen en veevoerders.

- 1 Dit heeft ook te maken met de optimale locatieomstandigheden, zoals de toegang tot over zee aangevoerde ruwe olie.
- 2 Bron: Port of Rotterdam (2006), Facts and Figures on Rotterdam's Oil and Chemical Industry, blz. 11.
- 3 Bronnen voor de cijfers over Zwitserland: eigen berekeningen op basis van gegevens van de Zwitserse Aardolievereniging, diverse jaarverslagen. Als ook: Universität St. Gallen, Logistikmarktstudie Schweiz.
- 4 Hierbij moet worden aangemerkt dat in de gegevens over het wegvervoer de vervoersprestatie van buitenlandse voertuigen niet zijn meegerekend.

Het gaat daarbij niet alleen om levensmiddelen voor de consument, maar ook om dierlijke en plantaardige oliën en vetten zoals oliezaden, die voor vele doeleinden worden gebruikt (productie van levensmiddelen, gebruik als veevoeder, productie van alternatieve brandstoffen en industriële chemische grondstoffen).

Afbeelding 39: Modal-split bij het vervoer van land- en bosbouwproducten in Duitsland (links) en Frankrijk (rechts) *



Bron: berekening CCR met gegevens van destatis, Kraftfahrt-Bundesamt, het Franse Ministerie van ecologie, duurzame ontwikkeling en energie.

* op grond van tonkilometers.

Voor het wegvervoer zijn buitenlandse voertuigen niet meegerekend.

De binnenvaart vervoert grote hoeveelheden veevoerders en oliezaden. Het marktaandeel in het vervoer van levensmiddelen voor particuliere consumptie is tot nu toe echter zeer gering. Dit zou in de toekomst echter kunnen veranderen, gezien de stedelijke logistieke projecten die recentelijk zijn opgestart, zoals in Parijs (bevoorrading van een supermarktketen via containerschepen over de Seine en Marne). Op dit moment neemt het vrachtvervoer over de weg hierbij nog de grootste plek in. In Duitsland heeft de vrachtwagen een aandeel van zo'n 90% in het vervoer van alle levens- en genotmiddelen en veevoerders. De binnenvaart heeft een aandeel van 7 à 8% en het spoor 2 à 3%¹.

In Duitsland is het aandeel van de binnenvaart in de modal-split van het vervoer van machines en installaties, dus per container, slechts circa 3%². Dit goederensegment vertoont evenwel de grootste groeipercentages, waarvan de binnenvaart tot nu toe slechts in relatief kleine mate wist te profiteren. Dit laatstgenoemde punt betreft zodoende effecten in de goederenstructuur, ofwel verschuivingen in het aandeel van de afzonderlijke goederensegmenten in het totale vervoersvolume.

1 Berekening op basis van de vervoersprestatie per binnenvaartschip, spoor en binnenlandse vrachtwagens.

2 Zie hiervoor het onderzoek van het Bundesamt für Güterverkehr

Deel 4:

Ontwikkeling van de vervoerscapaciteit

4.1 Vlootbestand

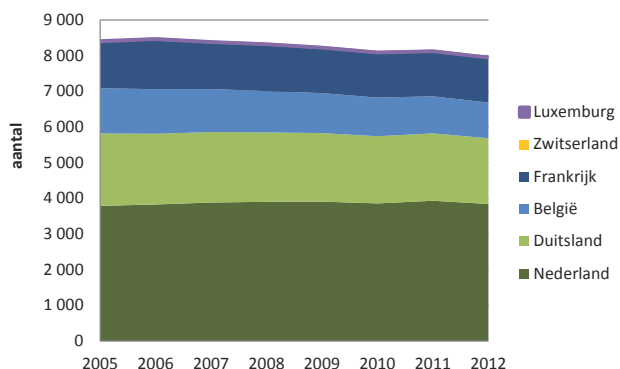
Drogeladingvaart

In totaal beschikt de drogeladingvaart in West-Europa (Nederland, Duitsland, België, Frankrijk, Zwitserland en Luxemburg) momenteel over ongeveer 8000 eenheden. Hiervan bestaat 66%, ofwel twee derde, uit schepen van minder dan 1500 ton, die tegenwoordig als kleine schepen worden aangemerkt. Dit aandeel ligt in Frankrijk en Duitsland rond de 80%, terwijl het in België (63%) en Nederland (53%) aanzienlijk lager is.

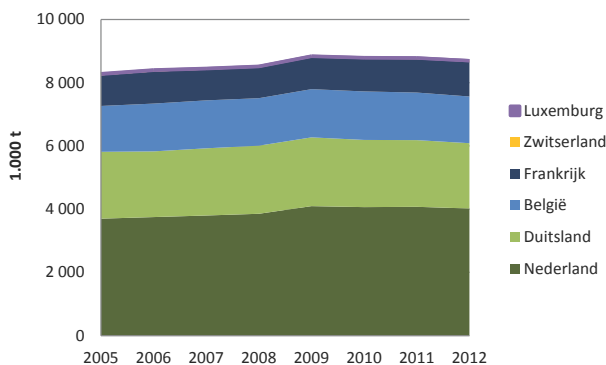
Tussen 2005 en 2012 nam het aantal schepen licht af (-5%), maar de totale tonnage steeg enigszins (+5%). Dit kwam doordat een aantal kleine schepen (< 1.500 ton) uit bedrijf werd genomen en grotere eenheden werden gebouwd. De gemiddelde tonnage is daardoor met een kleine 11% toegenomen tot circa 1100 ton.

- De sterkste daling van het aantal schepen vond plaats in 2009 (-1,1 %), 2010 (-1,7 %) en 2012 (-2,2 %).
- De sterkste stijging van de tonnage vond plaats tussen 2008 en 2009 (+ 3,8 %), toen er als gevolg van de uitstekende conjunctuur (voor het uitbreken van de crisis in het najaar van 2008) veel nieuwe schepen werden besteld.

Afbeelding 40: Aantal eenheden in de drogelingvaart in de West-Europese binnenvaart*



Afbeelding 41: Laadruimte in de drogelingvaart in de West-Europese binnenvaart



Bronnen: Zwitserland: Schweizerische Rheinhäfen; België: SPF Mobilité et Transports; Frankrijk: ministerie van Transport; Duitsland: Zentrale Binnenschiffs-Bestandsdatei bij de WSD Südwest; Luxemburg: ministerie van Transport/Service de la Navigation; Nederland: Centraal Bureau voor de Statistiek.
* zonder sleep- en duwboten.

Sinds 2008 is het marktaandeel van de afzonderlijke landen nauwelijks veranderd. Het aandeel van Nederland groeide licht, het aandeel van de Duitse vloot kromp enigszins.

Tabel 15: Aandeel van de West-Europese landen in de drogelingvaart in West-Europa

Land	Aandeel (in %) op basis van het aantal schepen	Aandeel (in %) op basis van de tonnage
Nederland	48,3	46,2
Duitsland	23,1	23,7
Frankrijk	15,6	12,6
België	12,6	17,0
Zwitserland	0,2	0,4
Luxemburg	0,1	0,07

Bron: berekening CCR op grond van nationale bronnen

De volgende afbeelding toont de verdeling van de West-Europese drogelingvloot volgens het aantal schepen per grootteklasse. Van de circa 8000 eenheden (motorvrachtschepen, vrachtduwbakken, duwboten) heeft ongeveer de helft een laadruimte van maximaal 1000 ton. De kwantitatieve omvang van deze grootteklasse is de afgelopen tien jaar echter afgenomen¹.

¹ In Frankrijk daalde het aantal schepen tussen 2003 en 2013 van 1613 naar 950 schepen. In België is dit aantal in dezelfde periode gedaald van 860 naar 496 schepen. Ook in Duitsland en Nederland is deze grootteklasse gekrompen.

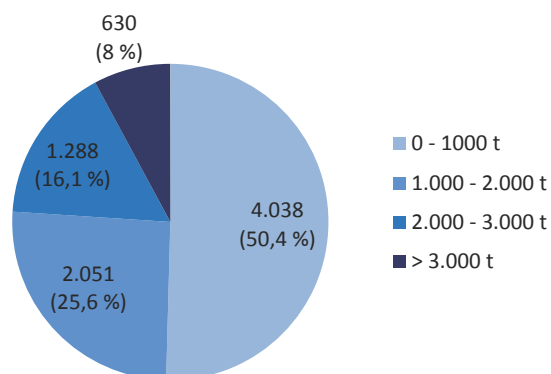
In de Franse vloot is het aandeel van eenheden onder de 1000 ton het grootste van West-Europa. Hieronder bevinden zich veel schepen met een laadruimte van minder dan 500 ton (de scheepstypes kanaalspits of "freycinet"). In 2012 waren dit circa 500 schepen. Ongeveer de helft van de circa 1000 Franse schepen met een capaciteit van minder dan 1000 ton waren kanaalspitsen. In 2003 waren er echter nog twee keer zoveel kanaalspitsen en het totale aantal schepen met een laadvermogen van minder dan 1000 ton bedroeg toen 1600.

Terwijl ongeveer de helft van het aantal drogeladingschepen in West-Europa een laadruimte van maximaal 1000 ton had, maakt het totale percentage van deze grootteklasse slechts 20,7% van de totale tonnage in de West-Europese drogeladingvloot uit. Dit wordt geïllustreerd in de volgende grafiek. Hierin worden ook de desbetreffende aandelen van de andere grootteklassen in West-Europa weergegeven.

Deze structuur geeft de gehele verdeling voor West-Europa weer. Het is een gemiddelde van de deels zeer uiteenlopende structuren in de afzonderlijke landen.

In de volgende vier afbeeldingen wordt de structuurwijziging in de tijd afgebeeld. Hierbij zijn de aandelen van de vervoerscapaciteit per grootteklasse in verhouding tot de tonnage van de totale vloot in de landen van West-Europa vergeleken. Vooral in de grafieken voor België en Frankrijk is een dalende lijn voor het percentage kleine schepen te zien. Dit blijkt uit de teruglopende percentages van de vlootsegmenten 0 tot 1000 ton en 1000 ton tot 2000 ton. In het geval van Frankrijk begon de neerwaartse trend met name vanaf 2009, wat tot de conclusie leidt dat als gevolg van de economische crisis kleinere schepen sneller uit bedrijf werden genomen.

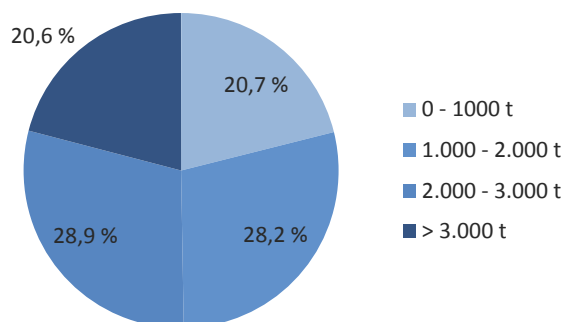
Afbeelding 42: Aantal schepen in de drogeladingvloot in West-Europa per grootteklasse*



Bron: Berekening CCR

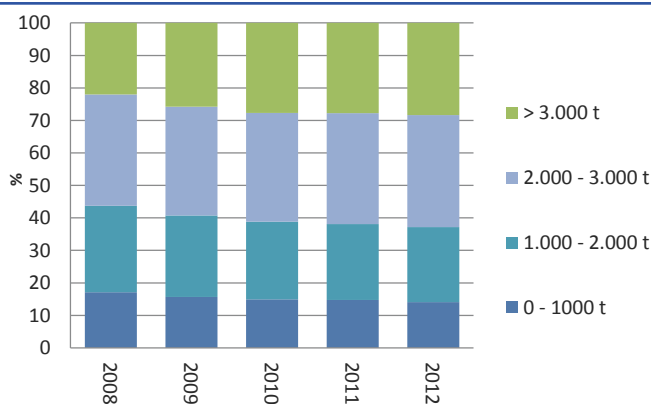
* In het diagram is zowel het absolute aantal schepen als het procentuele aandeel van deze grootteklasse tussen haakjes weergegeven

Afbeelding 43: Procentuele aandelen per grootteklasse in de West-Europese drogeladingvloot



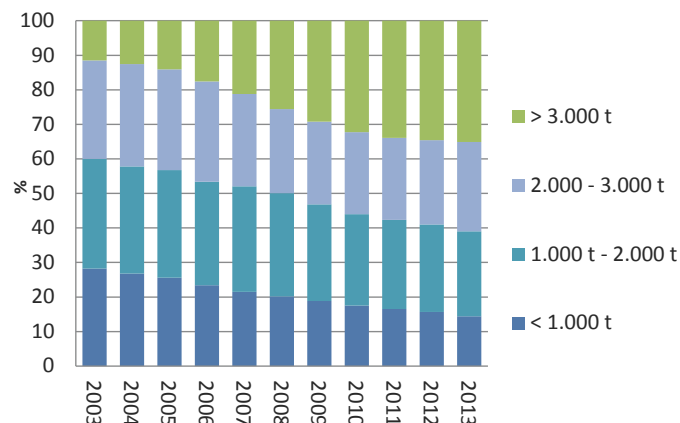
Bron: berekening CCR

Afbeelding 44: Verdeling van de Nederlandse vloot (drogeladingvaart) per grootteklasse



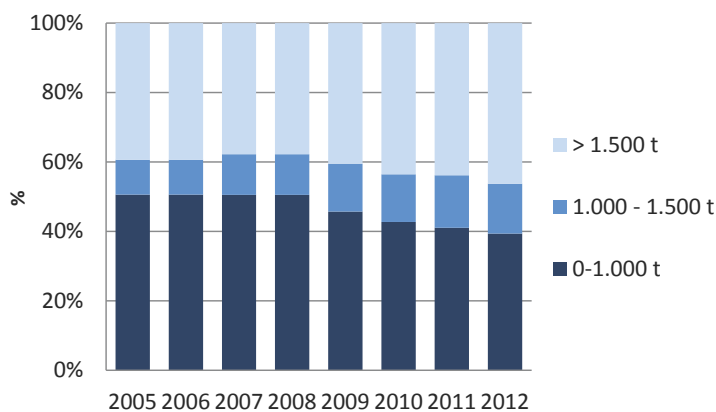
Bron: berekening CCR met gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek

Afbeelding 45: Verdeling van de Belgische vloot (drogeladingvaart) per grootteklasse *



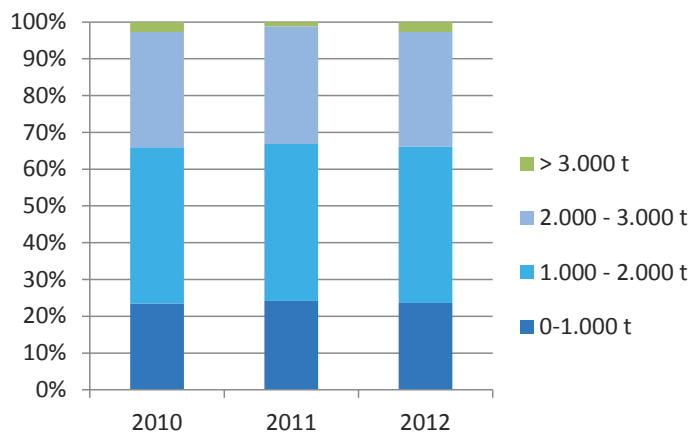
Bron: berekening CCR met gegevens van ITB / SPF Mobilité et Transports
* op basis van de laadruimte

Afbeelding 46: Verdeling van de Franse vloot (drogeladingvaart) per grootteklasse



Bron: berekening CCR met gegevens van het Franse ministerie van Transport

Afbeelding 47: Verdeling van de Duitse vloot (drogeladingvaart) per grootteklasse



Bron: berekening CCR met gegevens van de Zentrale Binnenschiffs-Bestandsdatei bij de WSD Südwest.

Tankvaart

In de West-Europese landen Nederland, Duitsland, Frankrijk, België, Zwitserland en Luxemburg waren in 2012 ongeveer 1650 tankers geregistreerd, met een tonnage van net 3,2 mln. ton. Ook in dit segment neemt de Nederlandse vloot ongeveer de helft van het totale volume in:

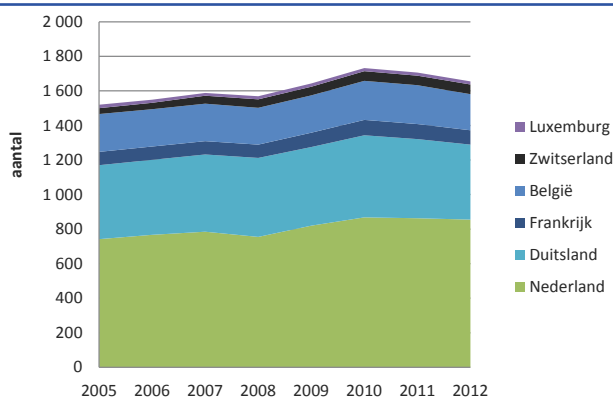
Tabel 16: Aandelen van de West-Europese landen in het aantal tankers in West-Europa

Land	Aandeel (in %) op basis van het aantal schepen	Aandeel (in %) op basis van de tonnage
Nederland	51,7	55,5
Duitsland	26,2	23,4
België	12,6	11,3
Zwitserland	3,4	5,0
Frankrijk	5,0	3,9
Luxemburg	1,1	1,0

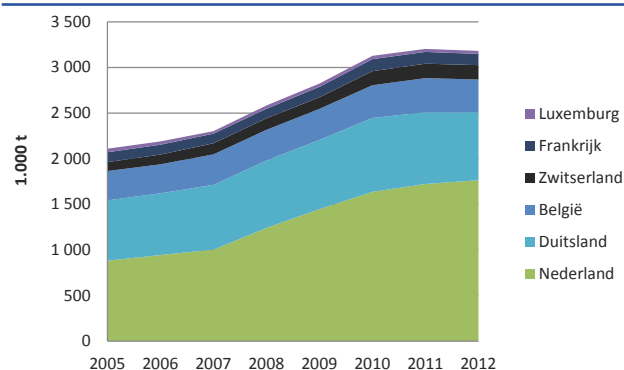
Bron: berekening CCR op basis van de bronnen die bij de onderstaande afbeeldingen zijn vermeld

Het aantal schepen nam tussen 2005 en 2012 toe met een kleine 9%; de laadruimte is echter met 50% toegenomen. Het gemiddelde laadvermogen is dankzij de investeringsgolf in dubbelwandige tankers tussen 2005 en 2012 met 38% gestegen en bedroeg in 2012 circa 1920 ton.

Afbeelding 48: Aantal tankvaartschepen in de West-Europese binnenvaart



Afbeelding 49: Laadruimte in de tankvaart in de West-Europese binnenvaart

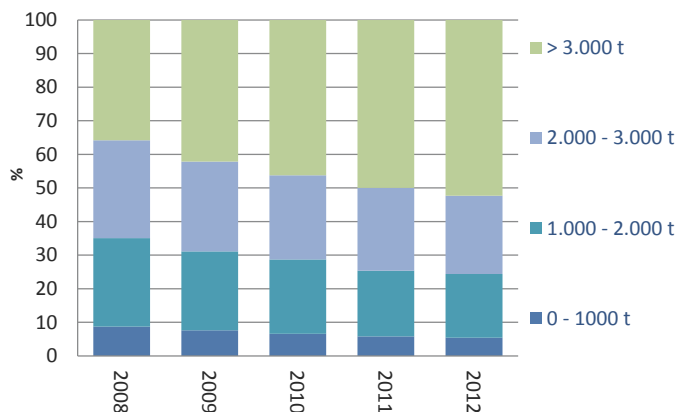


Bronnen: Zwitserland: Schweizerische Rheinhäfen;
 België: ITB/ SPF Mobilité et Transports;
 Frankrijk: Franse ministerie van Transport;
 Luxemburg: Ministère des Transports/Service de la Navigation; Duitsland:
 Zentrale Binnenschiffs-Bestandsdatei bij de WSD Südwest;
 Nederland: Centraal Bureau voor de Statistiek

Verdeling van de grootteklassen in de tankvaart

De investeringsgolf in de Europese tankvaart vond vooral in Nederland en België plaats. In de Nederlandse vloot bestaat de totale tonnage voor meer dan de helft uit schepen met een laadcapaciteit van meer dan 3000 ton (zie volgende grafiek).

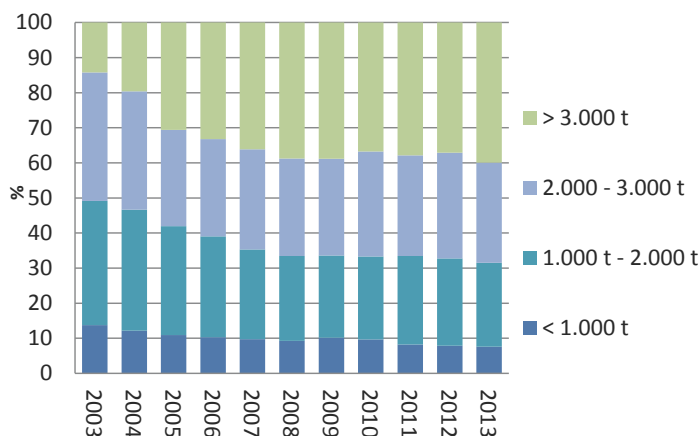
Afbeelding 50: Verdeling van de Nederlandse vloot (tankvaart) per grootteklasse *



Bron: berekening CCR met gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek
* op basis van de laadruimte

De verdeling van de Belgische tankers lijkt erg op de Nederlandse situatie. In België bedraagt de grootteklasse van meer dan 3000 ton circa 40%. Als wordt gekeken naar de verdeling voor België dan is goed te zien hoe het aandeel van de grootteklassen van meer dan 3000 ton tussen 2003 en 2008 structureel is veranderd. Sindsdien is deze groei echter afgezwakt, wat te verklaren is door het dalende percentage nieuw gebouwde dubbelwandige schepen.

Afbeelding 51: Verdeling van de Belgische vloot (tankvaart) per grootteklasse *



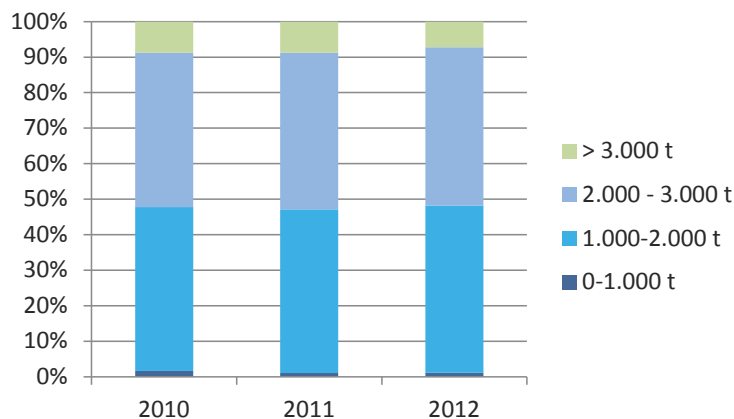
Bron: berekening CCR met gegevens van het ITB / SPF Mobilité et Transports
* op basis van de laadruimte

In de Duitse tankvloot ligt het aandeel van de grootteklasse van meer dan 3000 ton rond de 10%.

Uit de gegevens over het aantal Duitse tankers blijkt dat ongeveer 50% van de in totaal 424 tankschepen onder Duitse vlag dubbelwandig zijn, tegenover het West-Europese gemiddelde van 75%. In combinatie met de

gemiddelde hogere leeftijd van de Duitse tankers verklaart dit het verschil in de verdeling van de grootteklassen, zoals uit bovenstaande grafieken blijkt.

*Afbeelding 52: Verdeling van de Duitse vloot (tankvaart) per grootteklasse **



Bron: berekening CCR met gegevens van WSD Südwest.
* op basis van de laadruimte

De vloten in het Donaugebied

De vloten van de Donaustaten verschillen zowel in kwantitatief als structureel opzicht van de West-Europese vloot. De kwantitatieve verschillen zijn in de volgende tabel weergegeven. Er zijn in het Donaugebied duidelijk minder motorvrachtschepen dan in het Rijnstroomgebied en voor de tankvaart is het verschil tussen beide nog groter dan voor de drogeladingvaart.

Aan de andere kant is het aantal sleep- en duwbotten in het Donaugebied relatief hoog, wat te maken heeft met het feit dat ongeveer 90% van al het vervoer over de Donau met samenstellen van schepen plaatsvindt. In 2012 bestond de vloot van de Donaustaten uit 413 duwbotten en 276 sleepboten¹. Het grootste aantal kwam voor rekening van Roemenië, Oekraïne en Servië.

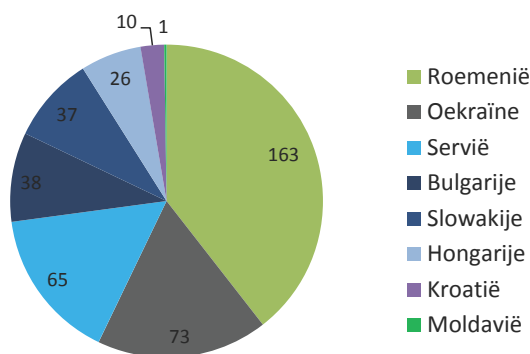
Tabel 17: Vergelijking tussen de vlootcapaciteiten in de Rijnstaten en de Donaustaten

	Drogeladingvaart		Tankvaart		Sleep- en duwbotten
	Aantal eenheden	Tonnage (1.000 t)	Aantal eenheden	Tonnage (1.000 t)	Aantal eenheden
Rijngebied	8.000	8.700	1.655	3.200	1.700
Donaugebied *	2.770	2.943	35	n.b.	700

Bron: CCR op grond van nationale bronnen en de Donaucommissie
* zonder Oostenrijk.
n.b. = niet bekend

1 Hierbij zijn door ontbrekende gegevens de Oostenrijkse schepen niet meegerekend.

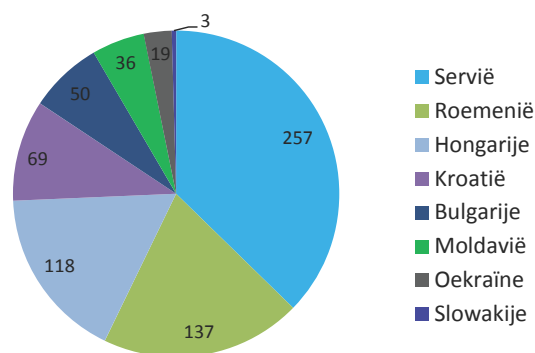
Afbeelding 53: Aantal duwboten in de Donaustaten *



Bron: Donaucommissie.

* inclusief duw-sleepboten. Zonder Oostenrijk

Afbeelding 54: Aantal sleepboten in de Donaustaten *



Bron: Donaucommissie.

* zonder Oostenrijk

Tegenwoordig is de sleepvaart op de Donau door de lagere rentabiliteit ten opzichte van de duwvaart relatief zeldzaam.

De vloot van de drogeladingvaart omvat naast de duw- en sleepboten ook nog 2770 andere schepen, waarvan het grootste deel duwbakken zijn (ongeveer 2400). Hiervan maakt ongeveer een kwart deel uit van de Roemeense vloot. De gemiddelde capaciteit van de duwbakken bedraagt voor alle Donaustaten 1117 ton.

Tabel: 18: Motorschepen en duwbakken in de Donaustaten

Land	Motorschepen		Duwbakken	
	Aantal	Tonnage (in 1.000 t)	Aantal	Tonnage (in 1.000 t)
Servië	97	88,0	262	82
Roemenië	90	91,6	1.051	1.418
Hongarije	78	g.g.	300	g.g.
Oekraïne	38	95,1	391	581
Oostenrijk	29	g.g.	70	g.g.
Bulgarije	26	31,1	161	244
Slowakije	17	19,24	116	182
Moldavië	8	15,9	26	24
Kroatië	7	4,7	101	64

Bron: Donaucommissie en Via Donau.

g. g. = geen gegevens

De circa 360 motorvrachtschepen in de drogeladingvaart hebben een gemiddelde capaciteit van 1176 ton, wat ongeveer overeenkomt met het gemiddelde van de West-Europese vloot.

In de drogeladingvloot kan voor de periode 2005-2012 een opwaartse trend worden vastgesteld in het aantal motorvrachtschepen en een lichte daling in het aantal sleep- en duwboten en duwbakken.

Dagtochtscheepvaart

In veel Europese landen (behalve Duitsland en Frankrijk) bestaan geen officiële gegevens over het aantal dagtochtschepen. Voor de meeste landen moeten daarom andere bronnen worden gezocht, waaronder empirische studies, die bijvoorbeeld in Nederland door *Plaizier* (2011) zijn uitgevoerd. Op deze wijze kan het volgende beeld worden geschetst, dat het huidige vlootbestand en het aantal passagiersplaatsen weergeeft.

Tabel 19: Dagtochtschepen in de afzonderlijke Europese landen

Land	Aantal schepen	Aantal passagiersplaatsen
België	26	3000
Duitsland	820	168.500
Frankrijk	421	49.100
Nederland	300	g.g.
Zwitserland	6	g.g.
Oostenrijk	56	16.300
Slowakije	15	1421
Hongarije	74	11.628

*Bron: CCR op grond van diverse nationale bronnen en Plaizier (2011)
g.g. = geen gegevens beschikbaar*

Riviercruisevaart

Ook voor de riviercruisevaart bestaan er geen officiële bronnen voor heel Europa. Daarom wordt hiervoor gebruik gemaakt van empirische studies. Deze marktonderzoeken leiden tot de conclusie dat het aantal cruiseschepen dat op Europese rivieren vaart rond de 265 schepen ligt. Een Europees riviercruiseschip heeft een gemiddelde capaciteit van 143 passagiers en is gemiddeld 17 jaar oud. Sinds 2004 is het aantal schepen met circa 60% gestegen.

4.2 Nieuw gebouwde en gesloopte schepen

Vrachtscheepvaart

De evolutie van het aantal nieuw gebouwde schepen volgde de afgelopen ruim tien jaar in West-Europa heel duidelijk de conjunctuurbeweging in de binnenvaartbranche. De aanhoudende overcapaciteit, de slechts marginale stijging van de vervoersvraag en de stagnerende vrachtprijzen boden de afgelopen vier jaar nauwelijks impulsen om te investeren in nieuwe capaciteit in de drogeladingvaart.

Dit wordt weerspiegeld in het aantal nieuw gebouwde schepen in de drogeladingvaart. Zo is de tonnage die in 2013 nieuw op de markt kwam, verder gedaald ten opzichte van 2012 en lag voor heel West-Europa net onder de 30.000 ton.

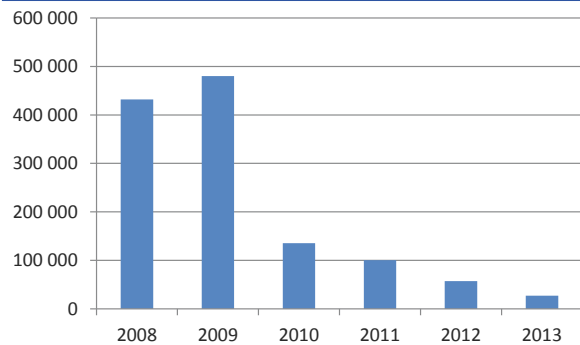
Doordat er in de tankvaart nog steeds wordt omgeschakeld van enkelwandige op dubbelwandige schepen, zijn de cijfers voor het aantal nieuw gebouwde schepen in dit segment hoger dan in de drogeladingvaart. De cijfers lopen echter ook in de tankvaart sinds 2010, toen er nog 121 nieuwe dubbelwandige tankers op de markt kwamen, sterk terug.

In 2013 kwamen er volgens gegevens van het Europese binnenvaartinspectiesysteem EBIS in West-Europa 45 nieuwe dubbelwandige schepen op de markt, wat ongeveer evenveel is als in 2012 (42). De omschakeling van enkelwandige op dubbelwandige schepen verloopt erg langzaam. In 2013 waren het drie en in 2012 zes schepen.

Thans hebben dubbelwandige schepen een aandeel van ongeveer 75% in de West-Europese tankvaartvloot. Berekeningen laten zien dat de huidige overcapaciteit in de tankvaart, uitgedrukt in tonnage, hoger is dan de resterende tonnage van de enkelwandige schepen. Dit toont aan dat er als gevolg van de omschakeling van de vloot van enkelwandig op dubbelwandig een overinvestering is ontstaan.

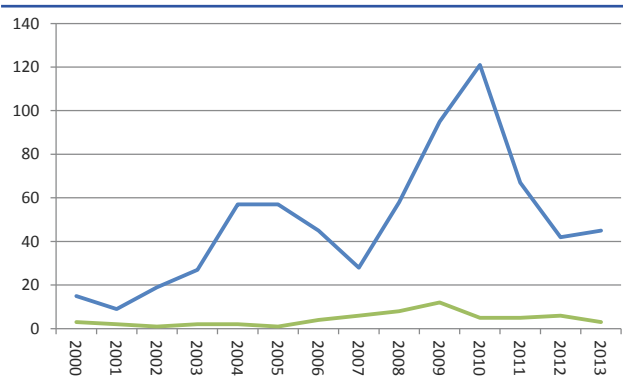
Vrijwel parallel aan de neerwaartse trend voor nieuw gebouwde schepen, steeg het aantal gesloopte schepen. Uit cijfers voor Duitsland en België blijkt dat de gesloopte tonnage in deze landen in 2011 ongeveer vijf keer zo hoog lag als in 2008 en 2009. In 2012 en 2013 daalden de sloopcijfers echter weer.

Afbeelding 55: Nieuw gebouwde tonnage in de drogeladingvaart in West-Europa (in 1.000 ton)



Bron: IVR

Afbeelding 56: Nieuw gebouwde dubbelwandige schepen en omschakeling van enkelwandige naar dubbelwandige schepen *

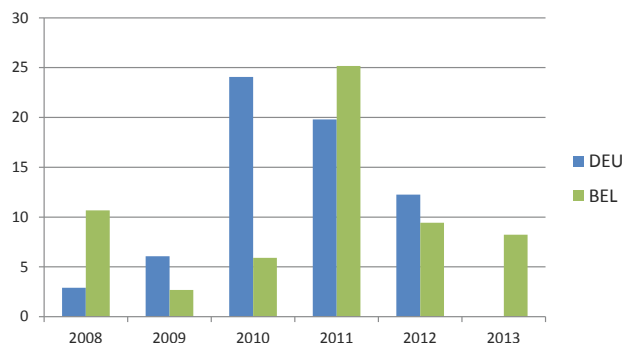


Bron: EBIS

* Blauwe curve: nieuw gebouwde dubbelwandige schepen. Rode curve: omschakeling van enkelwandig op dubbelwandig

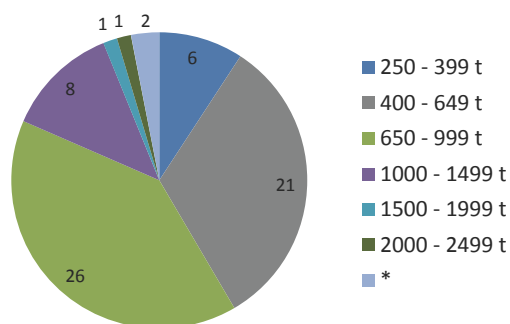
In Nederland werden in 2013 65 drogeladingschepen gesloopt met een tonnage van 47.812 ton. Hiervan hadden 47 schepen een laadcapaciteit van minder dan 1000 ton.

Afbeelding 57: Gesloopte tonnage in de drogeladingvaart in Duitsland en België (in 1000 ton)



Bron: *Zentrale Binnenschiffsbestands-Datetei [Centraal Register Binnenvaartvloot] (Duitsland), Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (België). Voor 2013 waren er voor Duitsland nog geen cijfers beschikbaar.*

Afbeelding 58: Aantal gesloopte drogeladingschepen in de Nederland in 2013



Bron: PANTEIA
* niet bekend

In de Nederlandse tankvaart zijn er in 2013 vijftien schepen gesloopt, waaronder veertien motortankschepen met een gemiddelde tonnage van 500 tot 1800 ton. De totale gesloopte tonnage bedroeg 16.700 ton, ofwel 0,4% van de huidige Nederlandse tonnage in de tankvaart.

De cijfers voor Duitsland, België en Nederland laten zien dat het aantal gesloopte schepen slechts een klein percentage van de bestaande vloot uitmaakt. Dit aandeel bedraagt hooguit 1%.

Uit cijfers voor de Duitse vloot kan echter de conclusie worden getrokken dat de enkelwandige schepen in de tankvaart die uit bedrijf worden genomen niet worden gesloopt, maar vooral aan het buitenland worden verkocht. Zo laten deze cijfers zien dat in 2011 en 2012 steeds circa 10% van het Duitse vlootbestand in de tankvaart aan het buitenland werd verkocht¹.

Nieuw gebouwde schepen in de riviercruisevaart

Behalve in de tankvaart werden er ook in de passagiersvaart, in het segment van de riviercruises, veel nieuwe schepen te water gelaten. Dit heeft tot een sterke verjonging van de vloot in dit segment geleid: iets meer dan de helft van alle riviercruiseschepen die in 2013 in Europa in bedrijf waren, is tussen 2000 en 2012 gebouwd.

Behalve in de tankvaart werden er ook in de passagiersvaart, in het segment van de riviercruises, veel nieuwe schepen te water gelaten. Dit heeft tot een sterke verjonging van de vloot in dit segment geleid: iets meer dan de helft van alle riviercruiseschepen die in 2013 in Europa in bedrijf waren, is tussen 2000 en 2012 gebouwd. Uit orderportefeuilles blijkt dat er in 2014 weer meer nieuwe schepen zullen worden opgeleverd. Er wordt uitgegaan van een kleine twintigtal schepen met een totaal aantal bedden van 3500 tot 4500. Deze groei is vooral te danken aan overzeese klanten (VS, Australië, Canada en Nieuw-Zeeland). Dit publiek heeft

1 Aan welke landen deze schepen werden verkocht, kan niet met zekerheid worden gezegd.

veel waardering voor riviercruises als cultuurreizen in Europa. Een groot deel van de schepen die nu worden gebouwd, zijn schepen onder Zwitserse vlag, die specifiek voor de Engelstalige markt zijn ontworpen.

Deze sterke uitbreiding van de capaciteiten in de branche van de riviercruises noopt vanuit het perspectief van de marktobservatie tot een nadere analyse van de specifieke kenmerken van deze markt, zodat kan worden vastgesteld of er eventueel signalen zijn die wijzen op een overcapaciteit.

Een verklaring voor de forse uitbreiding van de vloot moet op de eerste plaats gezocht worden in de financieringsmodellen van deze sector. Daarmee worden de scheepsfondsen bedoeld. Deze fondsen worden enerzijds gevoed met geld van particuliere beleggers die willen profiteren van de groei van deze markt. Daarnaast maakt een scheepsfonds gebruik van externe financiering. De verhouding tussen eigen vermogen en vreemd vermogen is relatief evenwichtig en schommelt bij de meeste fondsen rond de 60 en 40% of 50 en 50%. Het totale gefinancierde bedrag ligt meestal iets boven de nieuwbouwprijs van het schip om de beheers- en managementkosten van de fondsmaatschappijen te kunnen dekken.

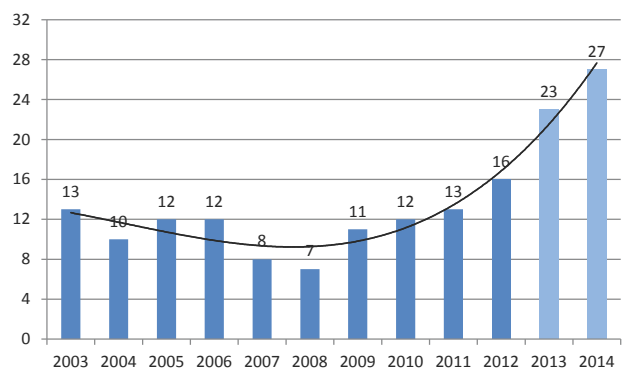
Deze fondsen hebben doorgaans een looptijd van 12 tot 15 jaar, waarna het schip wordt verkocht. De maximale verkoopopbrengst is afhankelijk van de staat van het schip en de marktsituatie van de riviercruisevaart op dat moment. De verkoopopbrengst draagt bij aan het gezamenlijke rendement van de belegging. Daarom is het voor een belegger en de fondsmaatschappij in principe noodzakelijk om op het moment van uitgifte een prognose te maken van de evolutie van het riviercruisetoerisme voor de komende 12 tot 15 jaar.

Dit groeiconcept kon en kan rekenen op een grote belangstelling van Europese (vooral Duitse), maar ook Amerikaanse, Britse, Australische en Nieuw-Zeelandse klanten..

Ondanks de vooralsnog onverminderde klantenstroom aan de vraagkant, neemt de activiteit aan de aanbodkant enigszins af. De trendbreuk is vooral toe te schrijven aan een afgenomen belangstelling onder particuliere beleggers.

Zo hebben de scheepsfondsen in de zeevaart aanzienlijke verliezen geleden ten gevolge van de economische crisis en de inzakkende wereldhandel, wat de belangstelling van particuliere beleggers in scheepsfondsen in het algemeen heeft aangetast. Daarbij beoordeelden de beleggers de riviercruisefondsen even negatief als de scheepsfondsen in het goederenvervoer over zee, hoewel dit twee zeer verschillende markten zijn. Afgezien hiervan is het scheepsfondsmodel door wijzigingen in de Duitse belastingwetgeving minder rendabel geworden.

Afbeelding 59: Nieuw gebouwde cruiseschepen en opleveringsprognoses op basis van orderportefeuilles



Bron: SeaConsult

Al met al valt te verwachten dat de financiering van de rivercruisevaart in de toekomst een nieuwe weg in zal slaan. Grote Duitse fondsmaatschappijen hebben aangekondigd voorlopig geen nieuwe scheepsfondsen meer op te starten, maar de bestaande fondsen te beheren tot het einde van de looptijd.

Op basis van deze gegevens kan ervan worden uitgegaan dat het aantal nieuw gebouwde cruiseschepen in de komende jaren zal afnemen. Als het aantal nieuw gebouwde cruiseschepen blijft stijgen, kan er op de markt een te groot aanbod ontstaan. Een dergelijke situatie kan bijvoorbeeld optreden bij onverwachte gebeurtenissen die tot een negatief reisadvies voor toeristen uit de Verenigde Staten zouden leiden.

Samenvatting ontwikkeling van de vloot

De drie deelsegmenten van de vloot (drogeladingvaart, tankvaart en passagiersvaart) maakten in West-Europa de afgelopen jaren zeer uiteenlopende ontwikkelingen door. In de drogeladingvaart nam het aantal kleinere eenheden sterk af, maar desondanks bestaat nog altijd de helft van alle drogeladingschepen in West-Europa uit schepen van minder dan 1000 ton en twee derde uit eenheden van minder dan 1500 ton.

In 2013 zijn er half zoveel nieuwe schepen gebouwd als in 2012, in totaal circa 30.000 ton, wat overeenkomt met ongeveer 0,3% van het huidige vlootbestand in de drogeladingvaart. Ook het percentage gesloopte schepen bedroeg de afgelopen jaren, net als in 2013, circa 0,3%.

In de tankvaart is het percentage nieuw gebouwde schepen in 2013, net als in 2012, verder gedaald. De bestaande vloot groeit daardoor sinds de afgelopen circa twee jaar nauwelijks nog. De overcapaciteit in dit segment is nog altijd erg groot. Zelfs als alle enkelwandige schepen uit bedrijf worden genomen, zou er volgens berekeningen nog steeds een overcapaciteit bestaan. Toch werden er de afgelopen jaren zeer weinig schepen gesloopt (circa 1% van het bestand). Een iets groter percentage werd echter aan het buitenland verkocht.

Alles bij elkaar genomen kan voor de goederenvaart in 2014 en 2015 gerekend worden met een lichte toename van de vervoersvraag (zie hoofdstuk 8). Voor deze achtergrond kan er echter niet van worden uitgegaan dat de bestaande overcapaciteit sterk zal verminderen. Hierdoor kan de markt maar zeer weinig nieuwe schepen absorberen. Het valt daarom te verwachten (dan wel te hopen) dat het nieuwbouwpercentage in 2014 en 2015 laag blijft.

De vloot van het Donaugebied is wat laadruimte betreft ongeveer drie keer zo klein als de vloot van de Rijnsoeverstaten. Voor alle scheepstypen in dit gebied kan een lichte daling van het aantal schepen worden vastgesteld.

De groei van het aantal nieuwe cruiseschepen in de passagiersvaart is in 2013 onverminderd sterk gebleven en dit is ook de prognose voor 2014 en 2015. Er zijn echter signalen dat deze groei zal afzwakken als gevolg van gewijzigde financieringsomstandigheden.

Deel 5:

Benutting van de vervoerscapaciteit in West-Europa

5.1 Drogeladingvaart

In 2013 is de gemiddelde benutting van de laadruimte in de drogeladingvaart licht gestegen ten opzichte van 2012. In de volgende afbeelding en bijbehorende tabel is de evolutie van het aanbod en de vraag naar binnenvaartvervoer in het drogeladingsegment weergegeven¹.

Na een toename van de benuttingsgraad van de laadruimte in 2011 als gevolg van extreme laagwaterperiodes en een ongeval waardoor gedeelten van de Rijn tijdelijk gestremd waren, liep de benuttingsgraad in 2012 weer terug. Het is duidelijk dat de toename in 2011 louter aan het toeval te danken was en niet het gevolg van structurele markttendensen.

De drogeladingvaart lijkt in 2013 tekenen van structureel herstel op de markt te vertonen. In 2013 is de vervoersvraag in de binnenvaart sterker toegenomen dan de uitbreiding van de vloot, waardoor de benutting van de vervoerscapaciteit toenam. Deze stijging is niet toe te schrijven aan extreme laagwaterperiodes, omdat 2013 gekenmerkt werd door normale waterstanden, die vergelijkbaar waren met die in 2012.

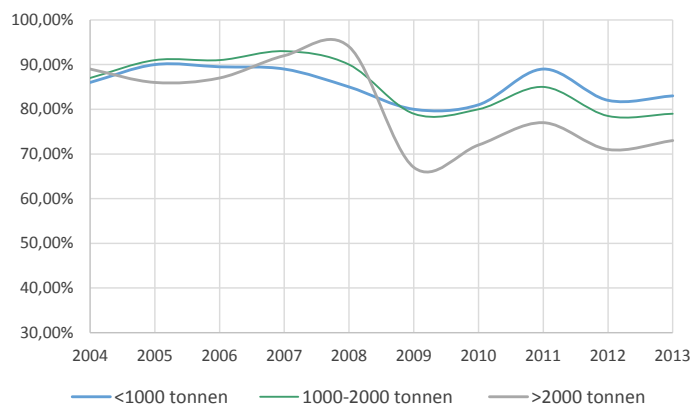
¹ Voor meer informatie over de methodiek achter het capaciteitsbenuttingsmodel in West-Europa, wordt hier verwezen naar bijlage 1 en 2 van het rapport "Monitoring the capacity utilisation level of the Western European fleet, Results: 2010 and 2011" van PANTEIA, dat op aanvraag via de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) verkrijgbaar is.

Hoewel de vervoersstromen in de drogeladingvaart gestaag toenemen, moet erop gewezen worden dat er nog steeds sprake is van overcapaciteit¹, met name in het vlootsegment van de grotere schepen (>2000 ton). Voor de overcapaciteit in de West-Europese drogeladingvaart in 2013 geldt:

- bij de kleinste scheepscategorie (< 1000 ton) is er nauwelijks sprake van overcapaciteit;
- bij schepen met een laadvermogen van tussen 1000 en 2000 ton: ongeveer 0,34 mln. ton². Een overcapaciteit van ongeveer 250 schepen (inclusief duwbakken)³;
- bij schepen met een laadvermogen van meer dan 2000 ton: ongeveer 1 mln. ton⁴. Een overcapaciteit van ongeveer 350 schepen (inclusief duwbakken)⁵.

Met name door de gefragmenteerde structuur van de binnenvaartmarkt, kunnen de binnenvaartbedrijven op dit moment de overcapaciteit niet zelf reguleren.

Afbeelding 60: 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 in de tijd volgen van de capaciteitsbenutting werd in 2014 geactualiseerd, op basis van nieuwe statistische gegevens.

- 1 Zie ook het kwartaalverslag Transport & Logistics van ING Economisch Bureau, maart 2014.
- 2 Door een veranderende vervoersvraag in combinatie met een relatief stabiel aanbod, schommelde de overcapaciteit. De overcapaciteit wordt berekend door de geschatte reservecapaciteit voor schepen tussen 1000 en 2000 ton (d.w.z. 0,28 mln. ton) af te trekken van het verschil tussen de beschikbare en benodigde vervoerscapaciteit in 2013 (0,61 mln. ton). De reservecapaciteit is het gemiddelde verschil tussen de beschikbare en benodigde vervoerscapaciteit die voor de periode 2004 tot 2008 weergegeven is, toen overcapaciteit geen rol speelde.
- 3 Uitgaand van een gemiddeld tonnage per drogeladingschip van 1370 ton in 2013.
- 4 Deze wordt berekend door de geschatte reservecapaciteit voor schepen met een laadvermogen van meer dan 2000 ton (d.w.z. 0,42 mln. ton) af te trekken van het verschil tussen de beschikbare en benodigde vervoerscapaciteit in 2013 (1,44 mln. ton). De reservecapaciteit is het gemiddelde verschil tussen de beschikbare en benodigde vervoerscapaciteit die voor de periode 2004 tot 2008 weergegeven zijn, toen overcapaciteit geen rol speelde.
- 5 Uitgaand van een gemiddeld laadvermogen in 2013 van ongeveer 2900 ton per drogeladingschip. 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 geschatte overcapaciteiten aan de conjunctuur te wijten is.

Tabel 20: Totale benutte en beschikbare tonnage in de drogeladingvaart in West-Europa (in miljoen ton)

Aanbod en vraag in de drogeladingvaart in West-Europa	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Benutte tonnage										
- Schepen <1000 ton	2.23	2.19	2.07	1.99	1.86	1.73	1.71	1.85	1.67	1.66
- Schepen tussen 1000-2000 ton	2.57	2.66	2.67	2.73	2.67	2.38	2.36	2.49	2.30	2.29
- Schepen >2000 ton	3.27	3.29	3.51	3.93	4.11	3.40	3.74	4.05	3.74	3.92
Totale benutte tonnage	8.06	8.14	8.24	8.65	8.64	7.50	7.81	8.38	7.70	7.88
Beschikbare tonnage										
- Schepen <1000 ton	2.58	2.45	2.31	2.24	2.18	2.16	2.11	2.09	2.04	1.99
- Schepen tussen 1000-2000 ton	2.95	2.93	2.94	2.92	2.95	3.02	2.97	2.94	2.92	2.91
- Schepen >2000 ton	3.68	3.82	4.04	4.27	4.40	5.06	5.22	5.26	5.28	5.36
Totaal beschikbare tonnage	9.22	9.20	9.30	9.42	9.53	10.23	10.30	10.29	10.24	10.26
Gemiddelde benuttingsgraad van de laadruimte (in %)	87%	88%	89%	92%	91%	73%	76%	81%	75%	77%

Bron: PANTEIA

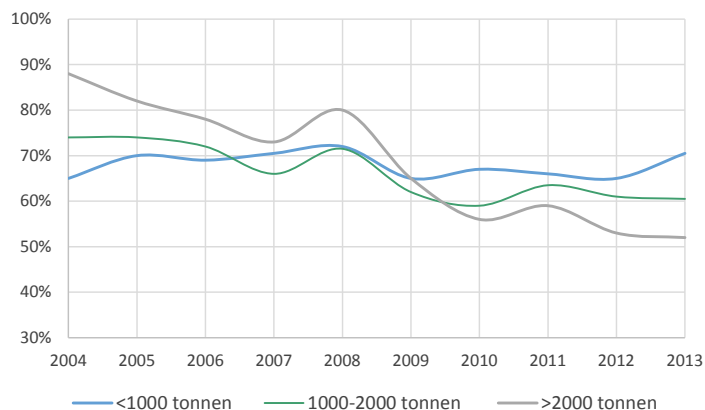
5.2 Tankvaart

In 2013 is de gemiddelde benutting van de laadruimte in het tankvaart licht gedaald ten opzichte van 2012. In de volgende afbeelding en bijbehorende tabel is de evolutie van het aanbod en de vraag naar binnenvaartvervoer in het tankvaartsegment weergegeven. In 2013 is de capaciteit van de tankvaartvloot opnieuw toegenomen, terwijl de vraag in de tankvaart naar schatting stabiel bleef. De gemiddelde benuttingsgraad van de laadruimte in de tankvaart bedroeg in 2013 ongeveer 55%. Vooral schepen in de grootste categorie (> 2000 ton) hebben te kampen met een aanzienlijke overcapaciteit (circa 52%).

Terwijl verondersteld mag worden dat de overcapaciteit in de tankvaart van voorbijgaande aard is en uiterlijk eind 2018 aanzienlijk moet worden beperkt, worden enkelwandige schepen later dan verwacht afgedankt, met alle gevolgen voor de markt van dien. De waarde van enkelwandige schepen is inmiddels tot een zeer laag niveau gedaald, met als ongewenst bijeffect dat ook de marktprijzen voor de tankvaart onder druk komen te staan (dit scheidt een kunstmatige bodemprijs op de markt met een te lage "niet normale" afschrijving als kostencomponent).

Hier mag niet vergeten worden dat een deel van de onbenutte capaciteit wordt gebruikt als "drijvende opslagplaats voor aardolieproducten" en dus in feite niet als overcapaciteit gezien moet worden. De vraag naar drijvende opslagplaatsen wordt op zijn beurt beïnvloed door de milde temperaturen in de winter. Tot slot hangt de omvang van opslag tevens af van de verwachtingen en speculatie op het gebied van prijsontwikkelingen op de olieproductenmarkten.

Afbeelding 61: 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 2014 geactualiseerd, op basis van nieuwe statistische gegevens.

Tabel 21: Totale benutte en beschikbare tonnage in de tankvaart in West-Europa (in miljoen ton)

Aanbod en vraag in de tankvaart in West-Europa	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Benutte tonnage										
- Schepen <1000 ton	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.11	0.11	0.10	0.10	0.10
- Schepen tussen 1000-2000 ton	0.53	0.54	0.52	0.48	0.51	0.47	0.47	0.50	0.47	0.48
- Schepen >2000 ton	0.87	1.05	1.08	1.04	1.15	1.09	1.08	1.21	1.11	1.11
Totale benutte tonnage	1.53	1.72	1.73	1.64	1.79	1.67	1.65	1.82	1.69	1.69
Beschikbare tonnage										
- Schepen <1000 ton	0.21	0.19	0.19	0.18	0.18	0.17	0.17	0.16	0.15	0.14
- Schepen tussen 1000-2000 ton	0.72	0.73	0.72	0.72	0.72	0.75	0.79	0.80	0.78	0.78
- Schepen >2000 ton	0.99	1.28	1.38	1.42	1.44	1.64	1.93	2.05	2.11	2.14
Totale beschikbare tonnage	1.91	2.19	2.29	2.32	2.34	2.56	2.89	3.01	3.04	3.07
Gemiddelde benuttingsgraad van de laadruimte (in %)	80%	78%	76%	71%	76%	65%	57%	60%	56%	55%

Bron: PANTEIA

Deel 6:

Waterstanden en beladingsgraad van de schepen

Hydrologisch gezien waren de hoge waterstanden op de Rijn eind mei en begin juni ongetwijfeld de meest in het oog springende gebeurtenis. Voor de scheepvaart leidden deze tot kortstondige stremmingen van de Rijn die echter slechts enkele dagen duurden. De Elbe, Donau, Main en Neckar waren ongeveer twee weken lang gestremd. In augustus brak weer een periode van laagwater aan, die tot beperkte en lokale belemmeringen leidde.

Hierna wordt onderzocht wat de effecten waren van de waterstanden op de maximale beladingsgraad van verschillende scheepscategorieën op de Rijn, de Elbe en het Duitse deel van de Donau in de periode 2011-2013.

Daarbij wordt gekeken naar scheepscategorieën met een maximale diepgang van 2,5 meter, 3 meter, 3,5 meter en 4 meter.

In de goederenvaart is voor de mogelijke diepgang van een schip vooral de vaardiepte van belang en dus ook voor het beladingsvolume en de beladingsgraad. Deze kunnen worden berekend aan de hand van de waterstandgegevens op een bepaalde plaats. Om de mogelijke diepgang te berekenen, moet echter rekening worden gehouden met de referentiestandaard voor waterstands informatie (in Duitsland 'Gleichwertiger Wasserstand'¹) en de door de scheepvaartinstantie nagestreefde diepte. De volgende stap is het berekenen van de maximale beladingsgraad, door een veiligheidsmarge onder de kiel en een factor voor de diepgang bij een leeg schip in aanmerking te nemen.

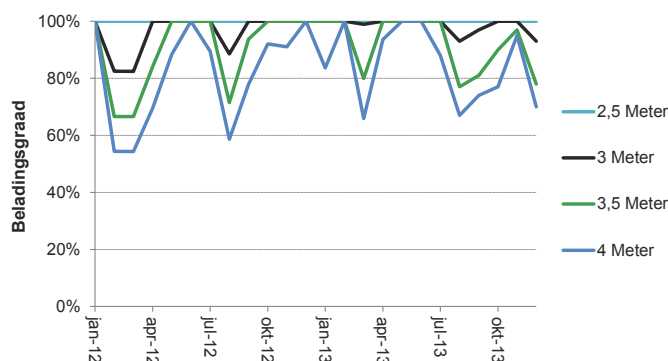
De waterstandgegevens op bepaalde punten aan de Rijn, Donau en Elbe vormen de statistische basis voor de

¹ De 'Gleichwertiger Wasserstand' is de Duitse referentiestandaard voor de laagwaterstand waaronder het water gemiddeld niet meer dan 20 ijsvrije dagen komt. Deze stand verschilt per plaats aan de Rijn en kan met de tijd door natuurlijke veranderingen van de rivier verschuiven.

berekening van de maximale beladingsgraad. De keuze van deze peillocaties vond plaats op grond van hun belang voor de verhoudingen op afzonderlijke riviersegmenten.

Zoals uit de volgende grafiek blijkt, was er in Maxau aan de Boven-Rijn, waar de waterstand in vergelijking over de jaren heen zeer gunstig is, in 2012 en 2013 voor alle scheepscategorieën een relatief hoge beladingsgraad mogelijk.

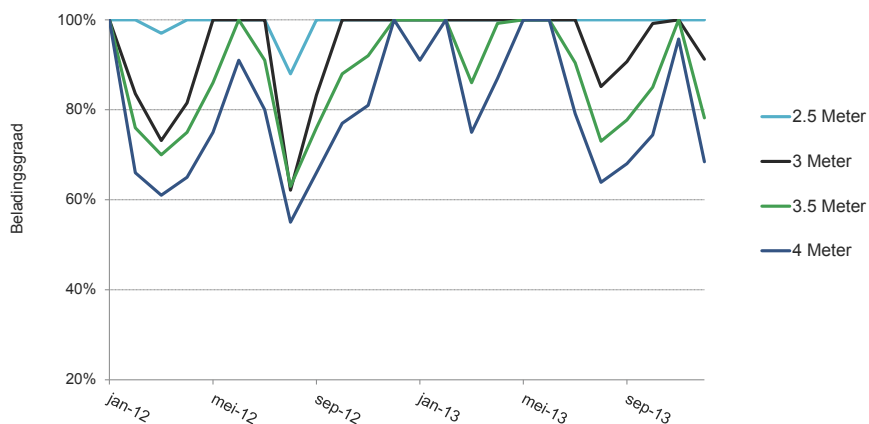
Afbeelding 62: Effecten van de waterstanden bij Maxau/Boven-Rijn op de maximale beladingsgraad van verschillende categorieën schepen (diepgang van 2,5 tot 4 meter)



Bron: Berekening CCR

De waterstanden in Kaub aan de Middenrijn zijn doorgaans lager en ook grilliger dan in Maxau en Ruhrort. Nadat de waterstand in Kaub in 2011 relatief erg laag uitviel (najaar 2011), waren de waterstanden in 2012 en 2013 gunstiger, afgezien van een laagwaterperiode in het voorjaar van 2012 en de hoogwaterperiode van juni 2013. Het hoogwater van juni 2013 leidde tot een zeer korte onderbreking van de scheepvaart van enkele dagen.

Afbeelding 63: Effecten van de waterstanden bij Kaub/Middenrijn op de maximale beladingsgraad van verschillende categorieën schepen (diepgang van 2,5 tot 4 meter)

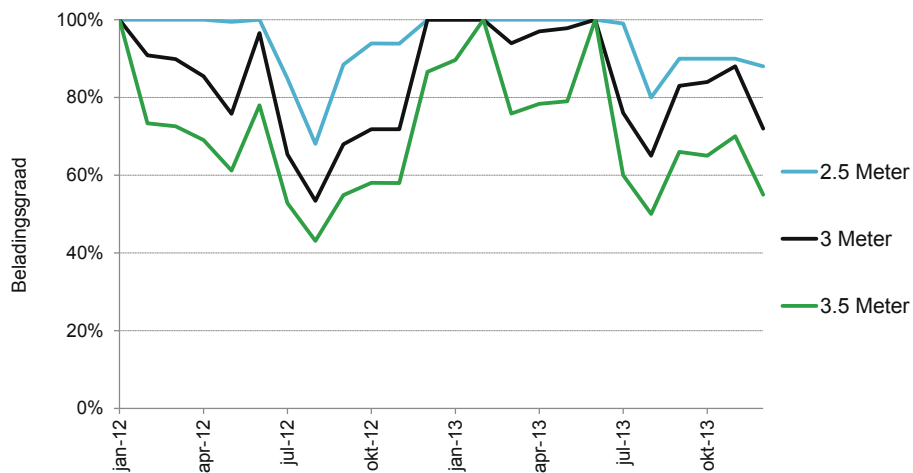


Bron: Berekening CCR

Op de Nederrijn is dankzij de gemiddelde waterstand doorgaans het hele jaar rond een zeer hoge beladingsgraad mogelijk. In 2012 en 2013 bereikten de scheepscategorieën met een diepgang van maximaal 3,5 meter een beladingsgraad van vrijwel 100%. Bij de grotere schepen lag de maximale beladingsgraad tussen de 80 en 100%.

Op de Donau was er rond eind mei en begin juni 2013 sprake van hoogwater waardoor de scheepvaart ongeveer tien dagen gestremd was. In augustus was er dan weer een fase van laagwater. Tijdens de rest van het jaar 2013 was de maximale beladingsgraad vergelijkbaar met die in 2012. Voor de Donau worden schepen met een diepgang van 4 meter buiten beschouwing gelaten.

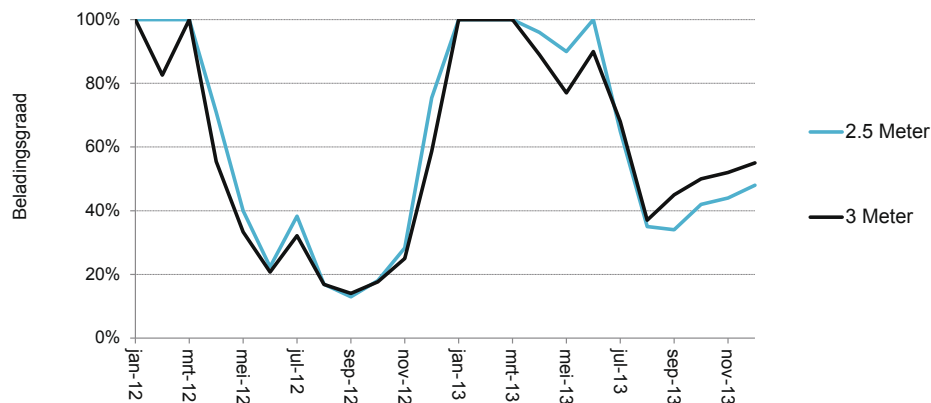
Afbeelding 64: Effecten van de waterstanden bij Hofkirchen/Donau op de maximale beladingsgraad van verschillende categorieën schepen (diepgang van 2,5 tot 3,5 meter)



Bron: Berekening CCR

De volgende afbeelding toont de effecten van de waterstandniveaus op de beladingsgraad van schepen op de Elbe bij Magdeburg. Door duidelijke beperkingen van de mogelijke diepgang op de Elbe wordt in de volgende grafiek alleen gekeken naar schepen met een maximale diepgang van 3 meter. Laagwaterperiodes kunnen op de Elbe relatief lang aanhouden, zoals in het najaar van 2012 het geval was.

Afbeelding 65: Effecten van de waterstanden bij Magdeburg/Elbe op de maximale beladingsgraad van verschillende categorieën schepen (diepgang van 2,5 tot 3 meter)



Bron: CCR

Deel 7:

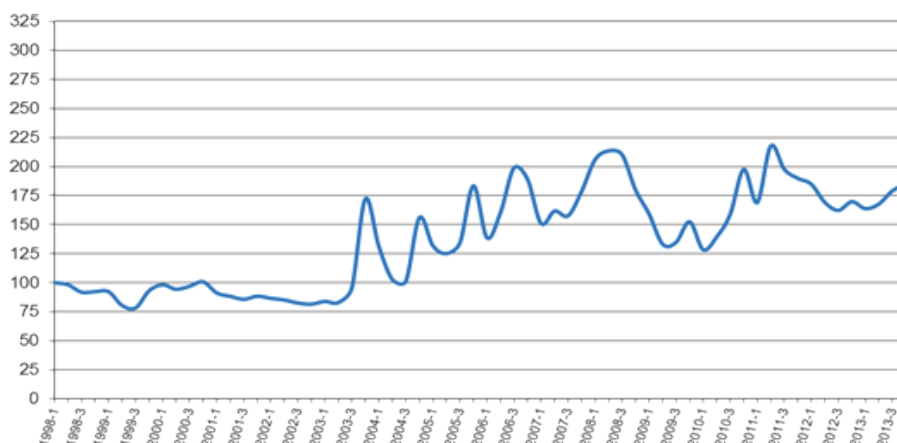
Vrachtprijzen, kosten en bedrijfsomstandigheden in 2013

7.1 Vrachtprijzen

De vrachtprijzen in de drogeladingvaart stegen in 2013 ten opzichte van 2012. Bij normale waterstanden zoals in 2012 heeft deze stijging van de vrachtprijzen te maken met de toename in de vervoersvraag naar industriële grondstoffen en grondstoffen voor de energiesector (met name steenkool).

Afbeelding 66: Vrachtprijsindex voor de drogeladingvaart over de Rijn *

Index (1998 - eerste kwartaal = 100)



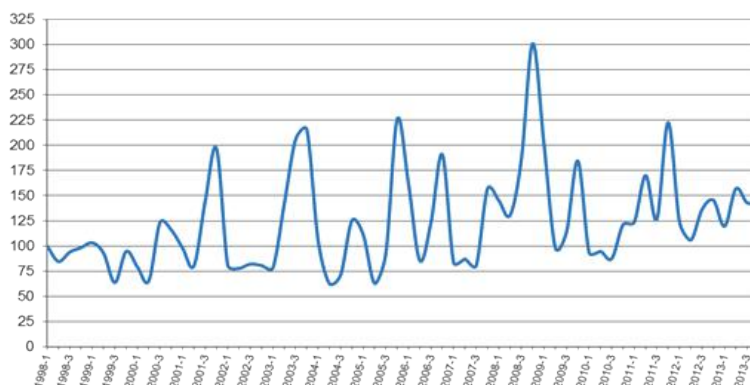
Bron: PANTEIA, gebaseerd op publicaties van Binnenschifffahrt en Vaart

* De evolutie van de vrachtprijzen is niet aangepast aan de laagwatertoeslagen (KWZ) die voor de Rijn betaald werden.

In 2013 is ook de vrachtprijs in de tankvaart gemiddeld gestegen ten opzichte van 2012. Hier moet men echter voor ogen houden dat vooral in de laatste twee maanden van 2013 en in het eerste kwartaal van 2014 een forse verslechtering van de vrachtprijzen heeft plaatsgevonden. Het vervoersvolume in de tankvaart lag aanzienlijk lager, wat deels te verklaren is uit het feit dat de winter milder was dan in 2012/2013.

*Afbeelding 67: Vrachtprijsindex in de tankvaart over de Rijn **

Index (1998 - eerste kwartaal = 100)



Bron: PJK

*De evolutie van de vrachtprijzen is niet aangepast aan de laagwatertoeslagen (KWZ) die voor de Rijn betaald werden.

De volgende afbeelding illustreert de evolutie van de binnenlandse, internationale en gemiddelde vrachtprijzen voor het goederenvervoer van en naar Frankrijk. De vrachtprijzen voor het totale vervoer en de binnenlandse markt zijn in 2013 gemiddeld niet veranderd ten opzichte van 2012. Daar staat tegenover dat de vrachtprijzen voor internationaal vervoer in 2013 een daling vertoonde van 3,6% ten opzichte van het jaar daarvoor.

Afbeelding 68: Evolutie van de vrachtprijzen voor het binnenlandse en internationale goederenvervoer in Frankrijk (2006=100)



Bron: Commissariat général au développement durable, Chiffres & statistiques n° 502 mars 2014

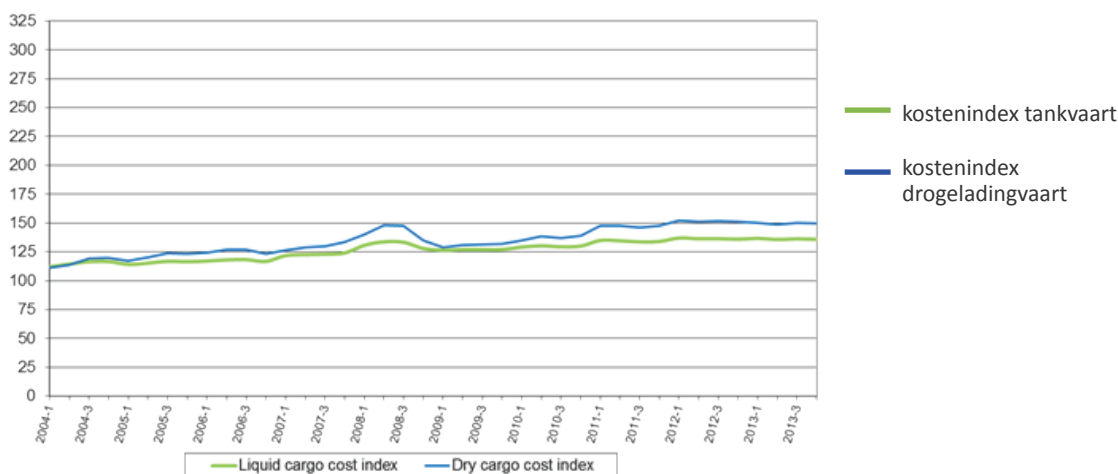
7.2 Evolutie van de kosten

De verschillen tussen de ontwikkeling van de kosten voor de drogeladingvaart op de Rijn enerzijds en de tankvaart anderzijds, houden voornamelijk verband met de evolutie van de brandstof- en financieringskosten:

- de sterke stijging van brandstofprijzen die een paar jaar geleden inzette, heeft de totale kosten voor vervoer in de drogeladingvaart sterker doen toenemen dan in de tankvaart;
- de neerwaartse trend van de gemiddelde kapitaalkosten drukte de totale kosten in de tankvaart (die juist door het hoge aandeel van de kapitaalkosten gekenmerkt zijn).

Afbeelding 69: Evolutie van de kosten in de tankvaart en drogeladingvaart over de Rijn

Index (1998 - eerste kwartaal = 100)



Bron: Panteia

In de volgende paragrafen wordt de ontwikkeling van deze en andere kostenc componenten 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 geeft van de tendensen die zich ook in andere Europese landen aftekenen¹. Dit hangt vooral samen met het internationale karakter van de binnenvaart en het relatief hoge aandeel Nederlandse zelfstandige binnenschippers binnen de Europese vloot.

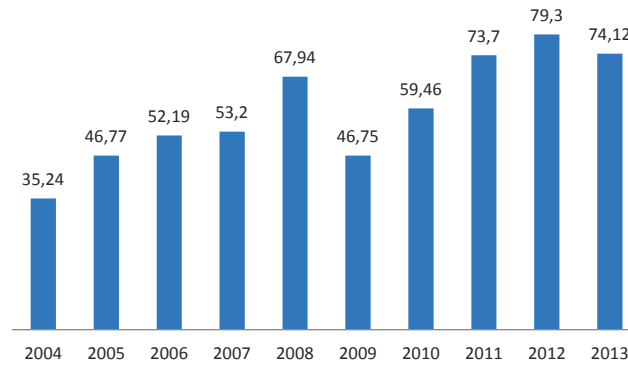
7.2.1 Brandstofkosten

De volgende grafiek toont de ontwikkeling van de brandstofprijs in de binnenvaart sinds 2004 (zonder alle belastingen en afvalbijdragen). Vergeleken met 2012 daalden de brandstofkosten in 2013 met gemiddeld 6,5%.

¹ Voor nadere gegevens zie: Marktobservatierapport 2013 van de CCR, PANTEIA en EU.

Deze daling heeft de positieve trend van de afgelopen vier jaar doorbroken. Desondanks lag de gemiddelde brandstofprijs van 2013 nog steeds hoger dan het niveau dat tussen 2004 en 2011 werd bereikt.

Afbeelding 70: Evolutie van de brandstofprijs in € per 100 liter in de binnenvaart (excl. btw, verbruiksbelasting en CDNI-afvalbijdragen)

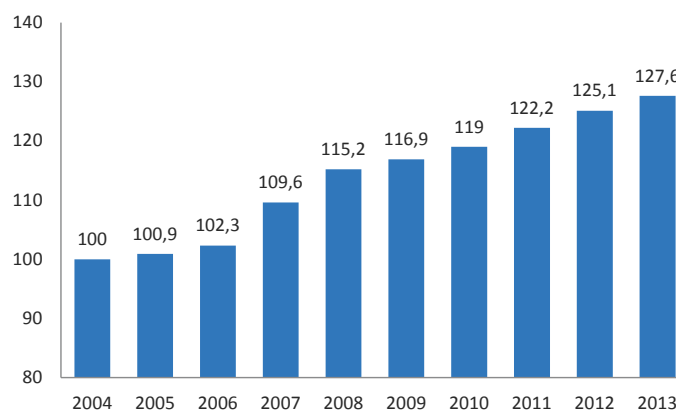


Bron: CBRB Gasoliecirculaire

7.2.2 Arbeidskosten

De onderstaande grafiek laat zien hoe de loonkosten zich in de Nederlandse drogeladingvaart sinds 2004 hebben ontwikkeld. De loonkosten in zowel de drogeladingvaart als de tankvaart zijn in 2013 met 2,0% gestegen.

Afbeelding 71: Evolutie van de loonkosten in de Nederlandse drogeladingvaart (2004=100)



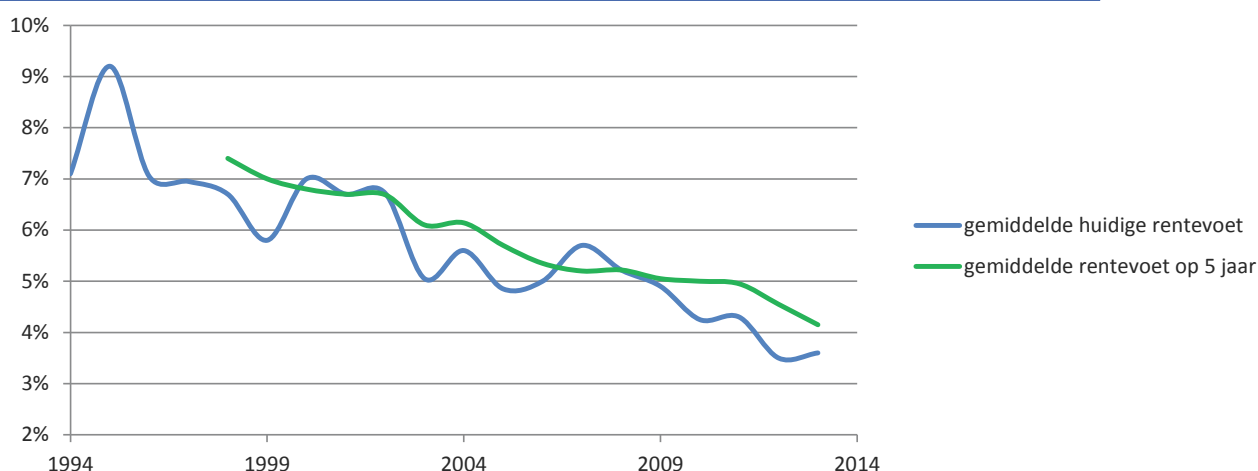
Bron: PANTEIA

In de voorgaande jaren vertoonden de loonkosten in de Duitse binnenvaart een gelijkaardige tendens, hoewel er van land tot land verschillen¹ waargenomen zouden kunnen worden.

7.2.3 Kapitaalkosten

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 hebben². De afschrijvingen lagen in 2013 3% onder het niveau van 2013. De gemiddelde rentevoet over een periode van vijf jaar volgt een neerwaartse trend die zich de voorgaande jaren heeft afgetekend, waardoor de financieringskosten sterk daalden (zie onderstaande afbeelding).

Afbeelding 72: Evolutie van de financieringskosten in de Nederlandse drogelading- en tankvaart



Bron: PANTEIA

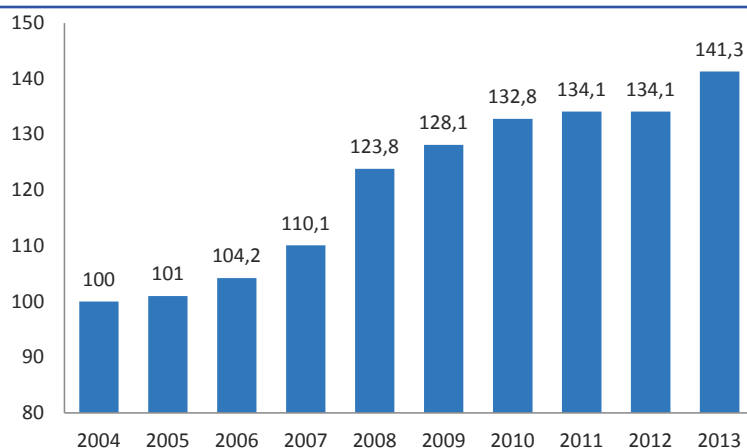
1 Zoals reeds eerder vermeld in de Marktobservatie van 2013, zijn de totale loonkosten voor werknemers in de Duitse binnenvaart (dus inclusief sociale bijdragen) bijna even hoog als die in Nederland. In België, Frankrijk en Oostenrijk liggen de totale loonkosten hoger dan in Nederland en Duitsland, terwijl landen zoals Zwitserland, Luxemburg en de Tsjechische Republiek lagere loonkosten vertonen. Met name in Luxemburg is de werkgelegenheid in de binnenvaart er aanzienlijk op vooruitgegaan. In 1997 bedroeg het totale aantal werknemers in de binnenvaart nog ongeveer 433. Veel binnenvaartbedrijven hebben hun zetel en geregistreerde werknemers naar andere lidstaten verplaatst, bijvoorbeeld naar Luxemburg, om van de lagere loonkosten en sociale lasten te kunnen profiteren, die respectievelijk 13 en 20 procent lager zijn dan in Duitsland en Nederland. Momenteel zijn ongeveer 2500 werknemers in Luxemburg werkzaam. Zie voor meer informatie: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_234892.pdf.

2 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.

7.2.4 Verzekeringskosten

Nadat de verzekeringskosten in de Nederlandse binnenvaart tussen 2011 en 2012 stabiel waren gebleven, stegen in 2013 de verzekeringskosten met 5,4%. De Nederlandse verzekeringsmaatschappijen hebben in 2013 zowel de verzekerde scheepswaarde als de verzekeringspremies verlaagd. De verzekeringskosten zijn echter gestegen, omdat de assurantiebelasting in Nederland (per 1-1-2013) van 9,7% naar 21% is verhoogd. Hierbij moet worden vermeld dat dit misschien niet voor andere landen geldt.

Afbeelding 73: Evolutie van de verzekeringskosten in de Nederlandse drogelading- en tankvaart (2004 = 100)

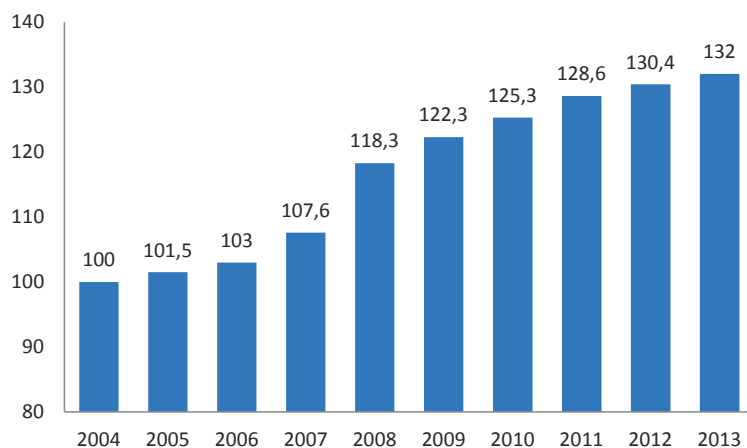


Bron: PANTEIA

7.2.5 Onderhouds- en reparatiekosten

De onderstaande afbeelding toont de evolutie van de onderhouds- en reparatiekosten in de Nederlandse drogeladingvaart sinds 2004. De onderhouds- en reparatiekosten in de drogeladingvaart stegen in 2013 met 1,2% ten opzichte van het jaar ervoor. Voor de tankvaart bedroeg de toename 1,1% ten opzichte van 2012.

Afbeelding 74: Evolutie van de onderhoudskosten in de Nederlandse drogeladingvaart (2004 = 100)

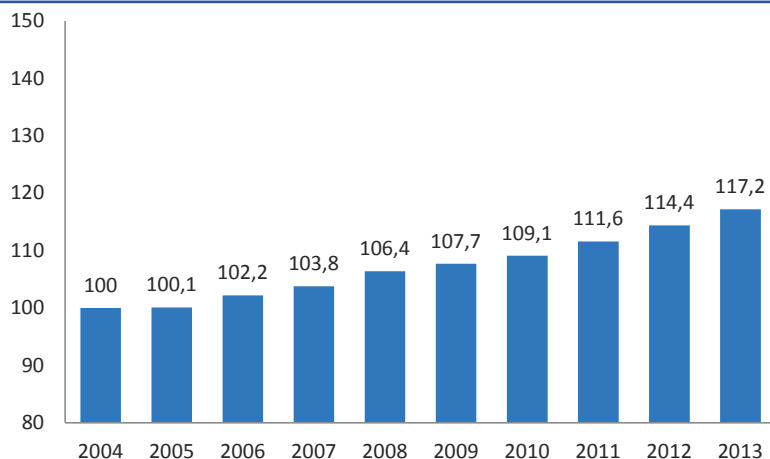


Bron: PANTEIA

7.2.6 Overige kosten

In de volgende afbeelding wordt weergegeven hoe de overige kosten zich in de Nederlandse binnenvaart hebben ontwikkeld. Deze kosten lagen in 2013 2,5% hoger dan het jaar ervoor.

Afbeelding 75: Evolutie van de overige kosten in de Nederlandse drogeling- en tankvaart (2004 = 100)



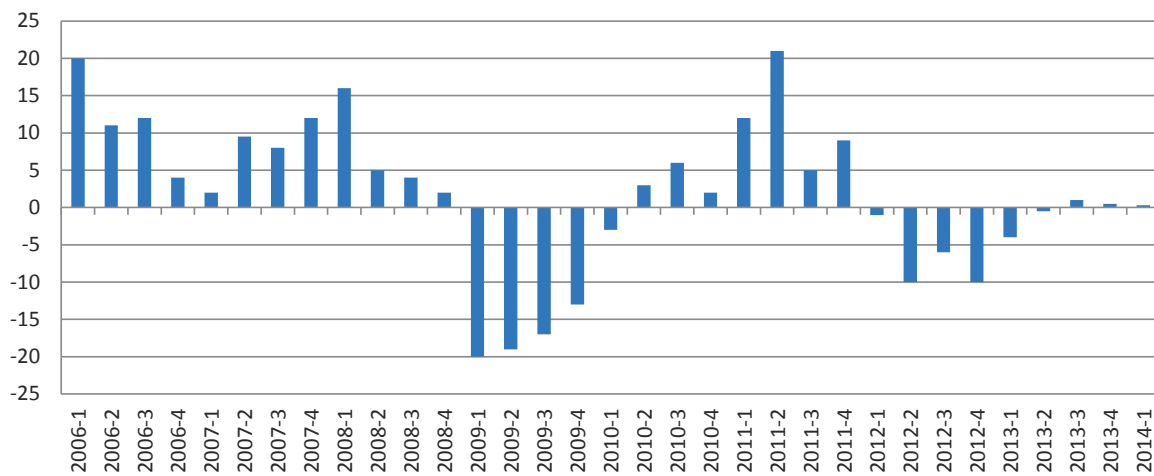
Bron: PANTEIA

7.3 Bedrijfsomstandigheden in de Rijnvaart

De waterstanden op de Rijn waren in 2013 min of meer gelijkblijvend en dus vergelijkbaar met die in 2012 (in tegenstelling echter tot die van 2011), waardoor er ten opzichte van 2012 niet veel extra vraag naar vlootcapaciteit in de binnenvaart bestond. Daarbij moet worden opgemerkt dat de situatie op de Rijn in schril contrast stond tot de situatie op de Donau en de Elbe, die in juni te kampen hadden met langere periodes van extreem hoge waterstanden en zelfs overstromingen. In feite bereikte de waterstand in deze gebieden in juni 2013 een historisch hoogtepunt.

Ook al waren de bedrijfsomstandigheden in de Rijnvaart in 2013 nagenoeg identiek met de omstandigheden in 2012, kon bij de goederenvolumes toch een matige stijging worden vastgesteld, terwijl de benuttingsgraad van de vlootcapaciteit (zowel in de drogelingvaart als in de tankvaart) niet ingrijpend veranderde. Zoals in de vorige punten reeds werd beschreven, is de capaciteitssituatie op de markt licht verbeterd. Ook zijn de vrachtprijzen licht gestegen en is de gemiddelde omzet volgens gegevens van het bedrijfsleven eveneens hoger uitgevallen (zie volgende afbeelding voor de gegevens van de Nederlandse bedrijven).

Afbeelding 76: Evolutie van de omzet van de Nederlandse binnenvaart (goederen- en passagiersvaart) gedurende meerdere jaren (in %)



Bron: CBS

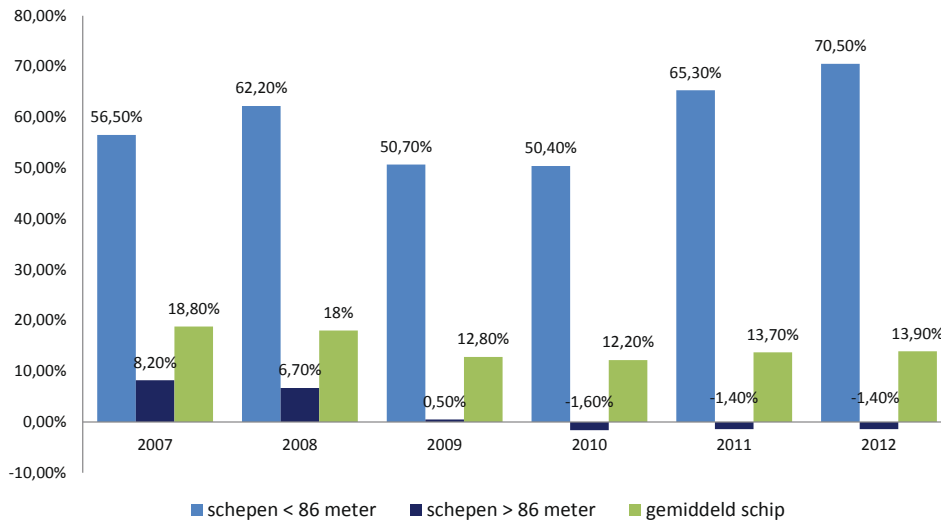
Uit deze twee afbeeldingen blijkt dat de ontwikkeling over het hele jaar 2013 gezien, niet gelijkmatig was. Terwijl de eerste twee kwartalen nog een licht negatieve groei lieten zien, trad er in het tweede helft van het jaar een verbetering op, waarbij met name in het derde kwartaal van 2013 de vervoersprestatie groei vertoonde.

Hoewel er in de afgelopen twee jaar (2012 en 2013) positieve ontwikkelingen zijn waargenomen, wijst de omvang van de veranderingen nog niet op een krachtig herstel van de markt, hetgeen nodig is om de situatie van structurele overcapaciteit op te lossen. Dit wordt tevens bevestigd door de financiële resultaten van de ondernemingen, die slechts een bescheiden verbetering laten zien.

In de volgende twee afbeeldingen zijn enkele financiële gegevens voor Nederlandse binnenvaartbedrijven voor de periode 2006-2012 weergegeven. Met een percentage van ca. 14% ligt het aandeel van het eigen vermogen nog steeds ongeveer 5 procentpunten lager dan voorheen. Hoewel er momenteel slechts gegevens tot 2012 beschikbaar zijn, is de verwachting dat de situatie in 2013 een grote gelijkenis zal vertonen met die van 2012 (ook gebaseerd op de vorige analyse van de veranderingen op de binnenvaartmarkt die tussen 2012 en 2013 hebben plaatsvonden).

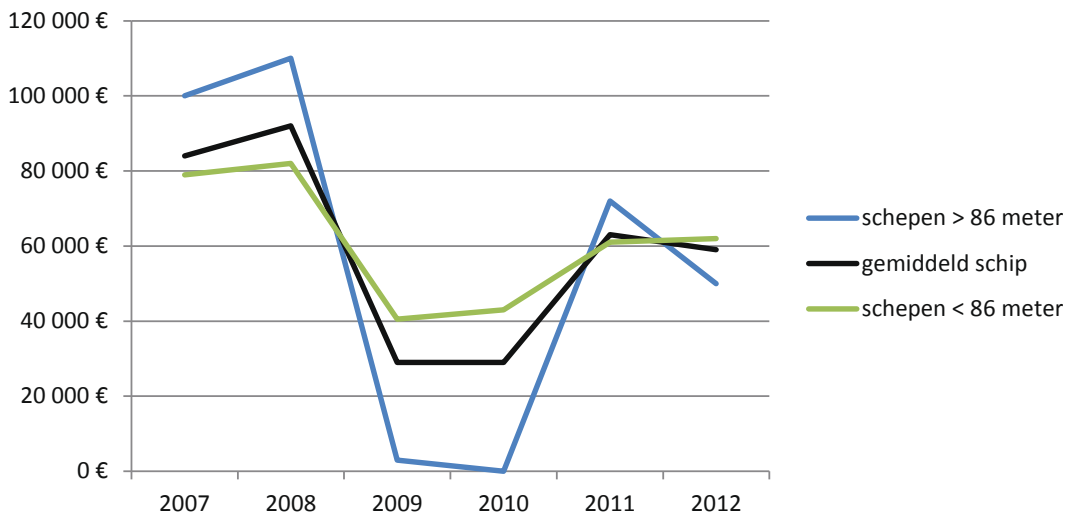
Achter de gemiddelde gegevens van de binnenvaartbedrijven gaan echter belangrijke verschillen tussen de betrokken bedrijven schuil. Deze gegevens laten zien dat bedrijven die met kleinere schepen varen, in een betere financiële positie verkeren, met een hoog percentage (70%) eigen vermogen (dat zelfs in de afgelopen drie jaar gestegen is) dan bedrijven met grotere schepen die nog steeds (gemiddeld) een negatief eigen vermogen hebben, hetgeen er de laatste jaren niet veel beter op geworden is. Uit deze cijfers blijkt duidelijk waar de problemen met de overcapaciteit in de binnenvaart liggen.

Afbeelding 77: Aandeel van het eigen vermogen in de balanswaarde van Nederlandse ondernemingen



Bron: PANTEIA op basis van boekhoudkundige gegevens van Nederlands bedrijven

Afbeelding 78: Boekwinsten, excl. betaling voor de door de ondernemer zelf geleverde arbeid

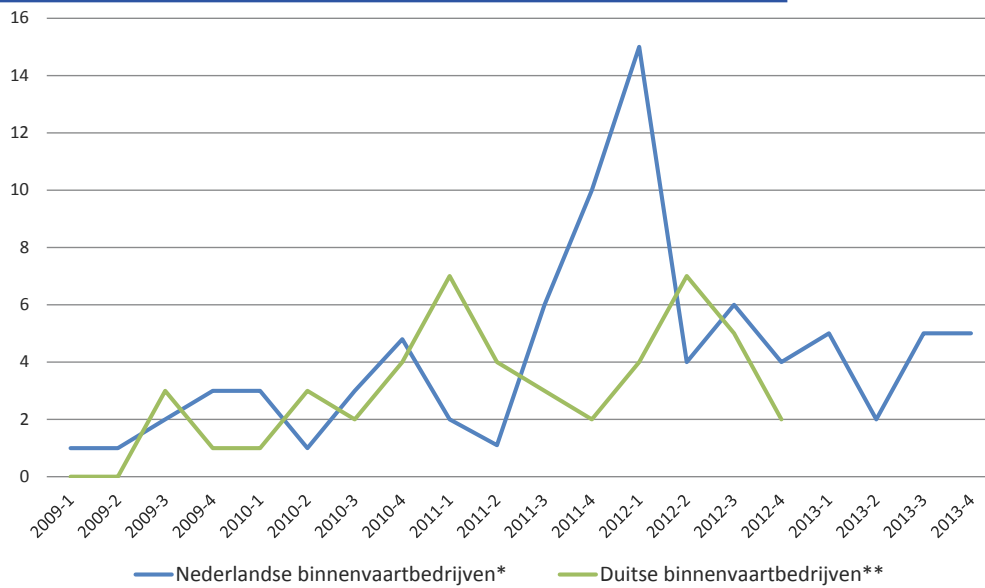


Bron: PANTEIA op basis van boekhoudkundige gegevens van Nederlands bedrijven

De laatste afbeelding van dit hoofdstuk toont enkele gegevens over de faillissementen in de Nederlandse en Duitse binnenvaart.

In Nederland gingen in 2013 zeventien bedrijven failliet, hetgeen niet veel minder is dan in 2012 toen er 24 over de kop gingen. In Duitsland gingen in 2013 achttien bedrijven failliet en dus ongeveer evenveel als in het voorgaande jaar.

Afbeelding 79: Aantal faillissementen in de Duitse en Nederlandse binnenvaart



Bron: BAG - Marktobservatie 2013 en CBS
*) Goederen- en passagiersvaart.
**) Alleen goederenvaart

Deel 8:

Vooruitzichten voor 2014 en 2015/2016

Actuele prognoses voor de goederenstromen bieden cijfers voor de Rijn in Nederland en Duitsland, hetgeen de grootste binnenvaartmarkten zijn.

Rijnvaart

Vervoersvraag in de drogeladingvaart

In elk goederensegment wordt verwacht dat de ontwikkelingstrends zich zullen voortzetten. Dat betekent in het bijzonder dat de stijgende lijn bij steenkool zich zal handhaven, dat het vervoer van ijzerertsen licht zal afnemen en dat er zich een stagnatie zal voordoen in andere segmenten van de drogeladingvaart. Gelet op het marktaandeel van alle groepen, mag de gehele drogeladingvaart rekenen op een groei van 2,5 tot 3%, na een toename van 2% in 2013.

Voor de jaren 2015/2015 wordt, ondanks het verwachte herstel van de economie, niet gerekend op een sterke verhoging van het groeipercentage. In de staalnijverheid zal de economische crisis naar verwachting niet snel ten einde komen. Voor bouwmaterialen, zand en aarde wordt om conjuncturele en structurele redenen geen groei verwacht.

De groei in de drogeladingvaart komt momenteel alleen van het vervoer van vaste brandstoffen (steenkool). Daarom kan voor 2015 en 2016 voor de gehele drogeladingvaart een groei van maximaal 3% per jaar worden verwacht.

Vervoersvraag in de containervaart

Voor de containervaart wordt uitgegaan van een voortzetting van de stijgende lijn, in dezelfde mate als in 2013, toen de groei 3,7% bedroeg. Voorwaarde hiervoor is dat er zich in 2014 geen lange perioden met laagwater meer zullen voordoen, aangezien de containervaart erg gevoelig is voor laagwater. Mits aan deze randvoorwaarde wordt voldaan, wordt voor 2014, evenals voor 2015 en 2016, uitgegaan van een jaarlijkse groei van 3 à 4%.

Vervoersvraag in de tankvaart

Voor het vervoer van aardolieproducten is, gezien de in hoofdstuk 2.1.2 genoemde tendensen op de markt voor ruwe olie, het waarschijnlijke scenario een stagnatie of een lichte krimp van ongeveer één procent.

Daarentegen is voor het vervoer van chemische producten, waarvan de evolutie min of meer gelijkloopt met de conjunctuurbeweging, sinds de opleving van de economie in de Europese en Duitse chemiesector sinds september 2013, ook een vergelijkbare toename van het vervoer te verwachten. Daarom zou het vervoer in de tankvaart net als in 2013 opnieuw met circa 3% kunnen toenemen.

Rijnvaart in totaal

Al met al zal het vervoersvolume op de Rijn in 2014 in totaal naar verwachting met circa 3% toenemen, na de 2,5% in 2013. Voor 2015 en 2016 wordt uitgegaan van een iets sterkere groei, namelijk circa 3,5% per jaar.

Duitsland¹

In Duitsland wordt voor het binnenvaartvervoer van droge bulkgoederen een verdere groei van het vervoer van steenkool voorspeld. Dit blijkt uit de onverminderd sterk toenemende invoer van steenkool in Duitsland. Voor de overige droge bulkgoederen zal het vervoersvolume naar verwachting stagneren.

Voor de vloeibare bulkgoederen zal het vervoer van chemische producten in 2014 en 2015 dankzij de betere economische omstandigheden in de sector eveneens toenemen en zodoende een aanzienlijke bijdrage leveren aan de groei. Voor het vervoer van aardolieproducten is als gevolg van een teruglopende afzet in 2014 opnieuw een lichte krimp te verwachten.

Alles bij elkaar genomen worden door het Bundesamt für Güterverkehr, Intraplan Consult GmbH en Ralf Ratzenberger voor het binnenvaartvervoer in Duitsland in 2014 een groei van 1,4% (in volume en prestatie) voorspeld. Voor 2015 tot 2017 wordt een iets zwakkere groei dan in 2014 verwacht.

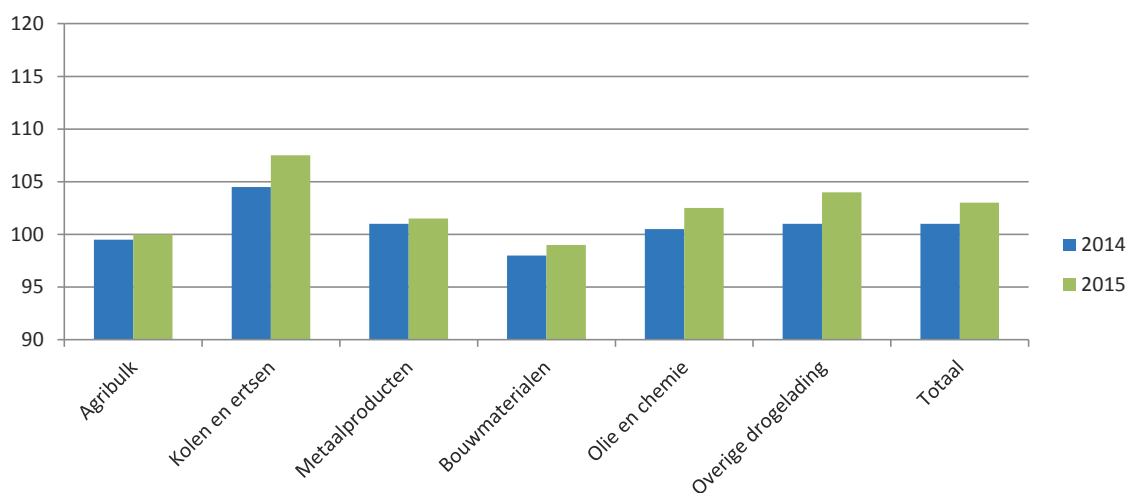
¹ Bron van de prognoses voor Duitsland: prognose voor de middellange termijn (winter 2013/2014) van het 'Bundesamts für Güterverkehr', Intraplan Consult GmbH en Ralf Ratzenberger.

Nederland

Het totale volume steeg in 2013 met 0,4 %. De algemene vervoersvolumes in de binnenvaart van, naar en via Nederland zullen naar verwachting in 2014 en 2015 toenemen, als gevolg van de langzaam stijgende, maar nog steeds bescheiden economische groei ten opzichte van 2013. Dit groeipercentage zal in 2014 stijgen naar 1,1% en voor 2018 wordt gerekend met 1,8%.

Aangezien deze groeipercentages zeer bescheiden zijn, wijzen zij niet op een krachtig herstel van de vraag in de binnenvaart, die zwaar te lijden had onder de gevolgen van de economische crisis. Dit betekent dat de ontwikkelingen aan de aanbodzijde van de markt en incidentele factoren (bv. politieke ontwikkelingen, zoals misschien sterk schommelende olieprijsen als gevolg van de situatie in Oekraïne of langdurige periodes van hoog of laag water) in de komende jaren van doorslaggevend belang zullen zijn. Gehoopt mag worden dat de capaciteit in 2014 en 2015 minder zal toenemen dan de vervoersvolumes en dat de langzaam groeiende vraag niet tot een nieuwe golf van investeringen zal leiden waardoor de capaciteit weer groter zou worden.

Afbeelding 80: Vooruitzichten voor de ontwikkeling van de Nederlands vervoersvolumes



Bron: PANTEIA

De vervoersstromen vanuit Nederland zullen naar verwachting sterker stijgen dan de binnenlandse vervoersstromen en de toevoer naar Nederland. Verwacht wordt dat de groeipercentages in 2015 ongeveer 2,2% respectievelijk 1,7% en 1,0% zullen bedragen.

De meeste binnenvaartsegmenten zullen een groei laten zien, echter met verschillen in het groeiniveau tussen de marktsegmenten. Zo wordt bijvoorbeeld verwacht dat de bouwsector zich langzamer zal herstellen dan de andere sectoren (in 2014 is er nog geen sprake van netto groei in deze sector, maar 2015 zal vermoedelijk een gering positief groeipercentage vertonen). De staalindustrie (metaalproducten en erts) zal daarentegen de sterkste groei laten zien (die bijna 10% in de tweede helft van 2014 en 2015 bedraagt ten opzichte van 2013). Andere groeisectoren zijn het containervervoer, het vervoer van chemische producten en grondstoffen, alsmede het vervoer van afgewerkte producten.

De energiesector zal hoogstwaarschijnlijk uiteenlopende ontwikkelingen met zich meebrengen: een aanzienlijke toename van de vervoersvolumes voor steenkool en bescheiden of zelfs dalende vervoersvolumes in de tankvaart. De netto volumes zullen in 2014 nog een positieve ontwikkeling te zien geven (1,7%), maar in 2015 zullen waarschijnlijk biobrandstoffen de toename van de vervoersvolumes beperken.

In 2014 zullen de nieuwe havenfaciliteiten in het kader van de capaciteitsuitbreiding van de haven Rotterdam (project Maasvlakte II) nog niet volledig operationeel zijn (ook al zijn deze in 2013 weliswaar (gedeeltelijk) in gebruik genomen).

Thematisch verslag 1:
Arbeidsmarkt

1. Algemene situatie

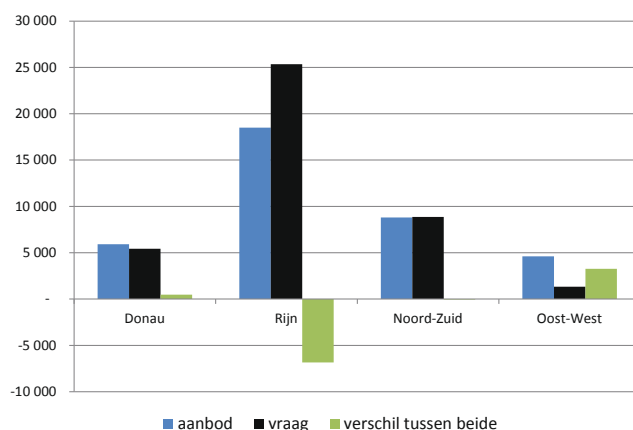
De situatie op de arbeidsmarkt in de binnenvaart kan worden bepaald aan de hand van twee kenmerken: de vraag naar werknemers, gebaseerd op de vervoersvolumes van zowel de passagiers- als goederenvaart, en het aanbod van werknemers dat door de loopbaanperspectieven en nieuwkomers in de sector wordt bepaald. In de binnenvaart kunnen meerdere deelmarkten worden onderscheiden: de Rijnkorridor, de Donaukorridor, maar ook de Noord-Zuid-korridor die de ARA-zeehavens met België en Frankrijk verbindt, alsook de Oost-West-korridor die een schakel vormt tussen het Ruhrgebied, Bremen en Hamburg alsmede Berlijn, Polen en de Tsjechische Republiek. Doordat de regio's onderling verbonden zijn, zijn de werknemers mobiel: ze kunnen hun activiteiten van de ene regio naar de andere verplaatsen.

Om de vraag naar werknemers te kunnen berekenen, is gebruik gemaakt van de vervoersprognoses die in de "Medium and Long Term Perspectives study (NEA, 2011)" worden gehanteerd voor de ontwikkeling van de verscheidene corridors. Daarmee konden de vooruitzichten voor de vraag tot 2050 worden vastgesteld.

Om het aanbod van werknemers te bepalen, is het jaarlijkse aantal afgestudeerde van de onderwijs- en opleidingsinstellingen voor de binnenvaart toegevoegd aan het aantal personen dat in de binnenvaart werkzaam is. Daarbij is het aantal personen dat jaarlijks met pensioen gaat, in mindering gebracht. Vervolgens zijn de werknemers ingezet op een corridor gebaseerd op het aantal schepen per vlag en per herkomst-/bestemmingsrelatie, m.a.w. een Nederlands schip dat van Rotterdam naar Frankrijk vaart, zal in de Noord-Zuid-korridor worden ingedeeld.

De algemene arbeidsmarkt van de Europese binnenvaart is evenwichtiger dan de afzonderlijke onderdelen, waar regionale verschillen kunnen worden vastgesteld. Zo lijkt bijvoorbeeld de vraag naar arbeidskrachten op de Donau gelijk te zijn aan het aanbod. Op de Oost-West- en Noord-Zuid-korridor is het aanbod van werknemers groter dan de vraag. Op de Rijn kan echter een tekort aan personeel worden vastgesteld, zoals weergegeven in afbeelding 81. In zijn geheel lijkt de arbeidsmarkt in de binnenvaart min of meer in evenwicht te zijn, met een gering tekort aan arbeidskrachten.

Afbeelding 81: Regionale verschillen in vraag en aanbod van werknemers in de binnenvaart (2013)

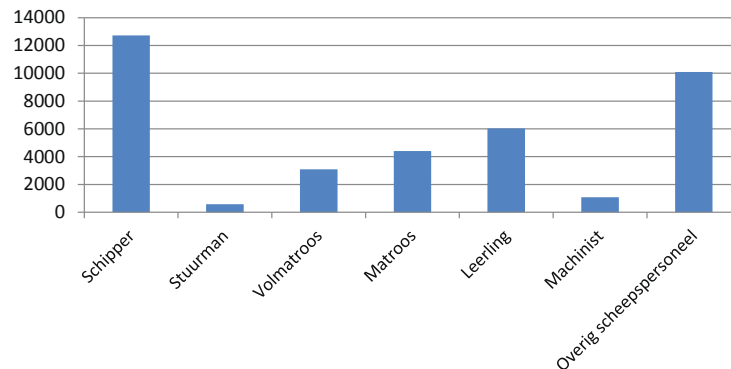


Bron: Panteia (2014)

2. Functies

Bemanningsleden in de binnenvaart kunnen al naar gelang hun ervaring en beroepskwalificatie verschillende functies bekleden. Afbeelding 82 toont de verdeling van de functies voor werknemers in de binnenvaart. Hieruit blijkt dat schippers en overig personeel (werknemers aan boord van passagiersschepen) de grootste groep werknemers vormen.

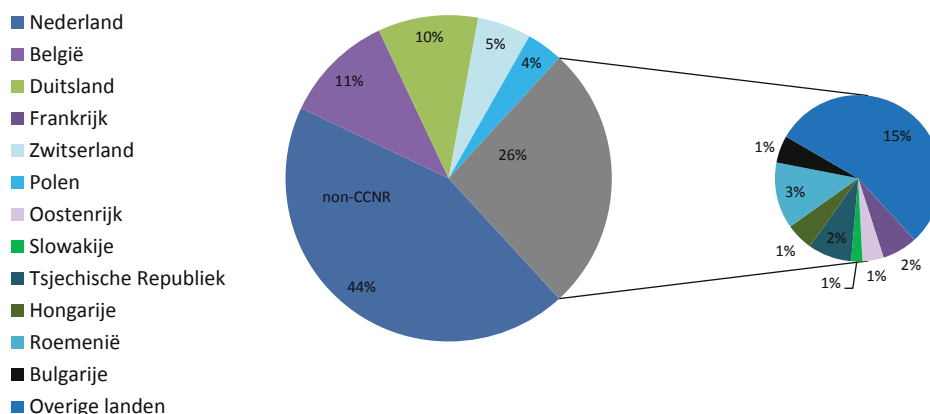
Afbeelding 82: Aantal werknemers in de binnenvaart naar functie (2013)



Bron: Panteia (2014)

De arbeidsmarkt van de Europese binnenvaart kan worden onderverdeeld in schippers en nautisch personeel. Het huidige aantal schippers tussen de 21 en 65 jaar in Europa voor 2013 wordt geschat op 12.721. Alle passagiers- en vrachtschepen op de onderling verbonden binnenwateren in Europa worden door deze schippers bemand. Nederland kent het grootste aandeel; 44% van de schippers in Europa heeft de Nederlandse nationaliteit. De Belgen en Duitsers zijn goed voor een aandeel van respectievelijk 11% en 10%. De CCR-landen nemen 74% van het totale aantal Europese schippers voor hun rekening, zoals in afbeelding 83 is weergegeven.

Afbeelding 83: Aandeel actieve schippers (21j.-65j.) per nationaliteit in 2013

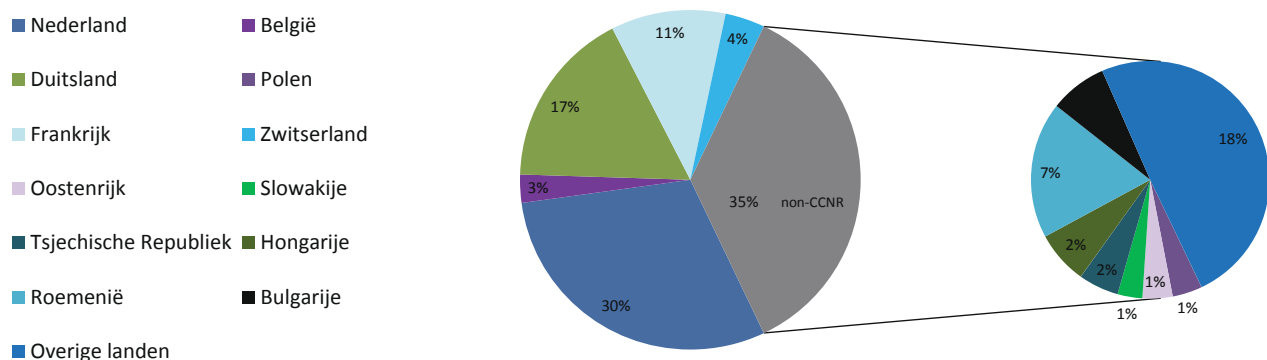


Bron: Panteia (2014)

Het huidige aantal nautisch personeel in Europa tussen de 21 en 65 jaar wordt voor 2013 geschat op 25.281. Van alle Europese landen heeft Nederland het grootste aandeel; 30% van het nautisch personeel is afkomstig uit Nederland. Aan de hand van gegevens over de sociale bijdragen blijkt dat er maar weinig nautisch personeel

met Belgische nationaliteit is¹. De CCR-landen nemen 65% van het totale aantal Europees nautisch personeel voor hun rekening, zoals in afbeelding 84 is weergegeven.

Afbeelding 84: Aandeel actief nautisch personeel (21j.-65j.) per nationaliteit (in 2013)



Bron: Panteia (2014)

3. Instroom

De instroom vanuit opleidingsinstituten is een van de belangrijkste bronnen van nieuwe werknemers in de binnenvaart. Tabel 22 geeft een overzicht van het aantal nieuwkomers in de sector opgesplitst naar land. Nederland, Duitsland en Roemenië leveren de grootste bijdrage aan het aantal nieuwkomers in de sector.

Tabel 22: Instroom van personeel van opleidingsinstituten voor de binnenvaart (2012)

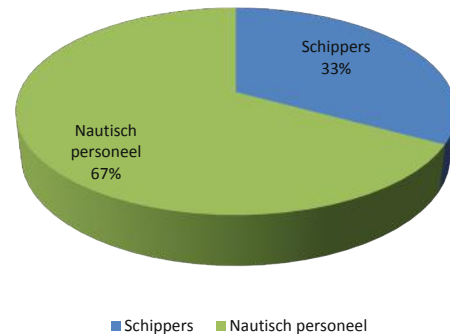
	Totale instroom	Schippers	Nautisch personeel
Nederland	340	148	192
België	33	23	10
Duitsland	152	36	116
Polen	31	13	18
Frankrijk	68	15	53
Zwitserland	8	3	5
Oostenrijk	6	2	4
Slowakije	19	4	15
Tsjechische Republiek	31	10	21
Hongarije	10	2	8
Roemenië	197	42	155
Bulgarije	28	6	22

Bron: Panteia (2014)

¹ De meeste Belgische binnenvaartbedrijven hebben slechts één schip. Door de hoge sociale bijdragen in vergelijking met andere landen is het zeer onaantrekkelijk personeel in te huren. Vandaar dat de meeste bedrijven familiebedrijven zijn.

Elk jaar gaan zo'n 923 nieuwe werknemers in de binnenvaart werken na een opleidingscentrum doorlopen te hebben. Bijna een derde van deze werknemers is opgeleid tot schipper en de rest zal als nautisch personeel aan de slag gaan, zoals in afbeelding 85 is weergegeven.

Afbeelding 85: Aandeel van de functies van nieuwkomers



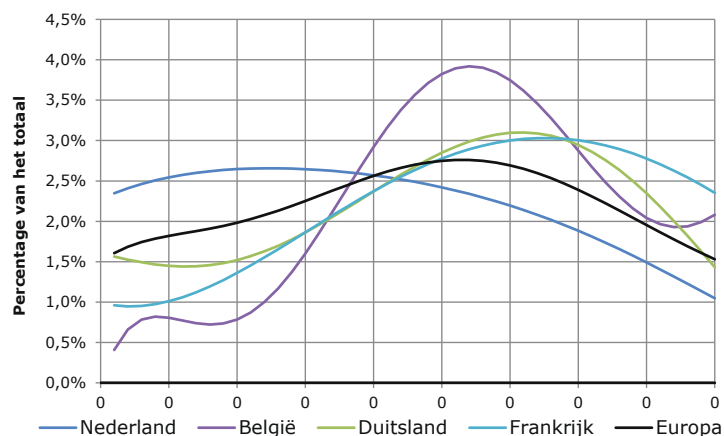
Bron: Panteia (2014)

4. Vergrijzing

4.1 Schippers

Het huidige schippersbestand is geleidelijk aan het vergrijzen, zoals blijkt uit afbeelding 86. Daarin vertonen de leeftijdsstructuren voor de CCR-lidstaten en het totale Europese schippersbestand niet zozeer een gelijkblijvende lijn maar een verouderingstrend, omdat momenteel de meeste schippers ouder dan 40 jaar zijn. De gemiddelde leeftijd van de Belgische, Franse en Duitse schippers ligt hoger dan het Europees gemiddelde, hetgeen betekent dat de meeste van deze schippers binnen 10 tot 20 jaar met pensioen zullen gaan. Het Nederlandse schippersbestand is daarentegen jonger dan het Europees gemiddelde¹.

Afbeelding 86: Leeftijdsstructuur van de schippers afkomstig uit de CCR-lidstaten en het Europees gemiddelde



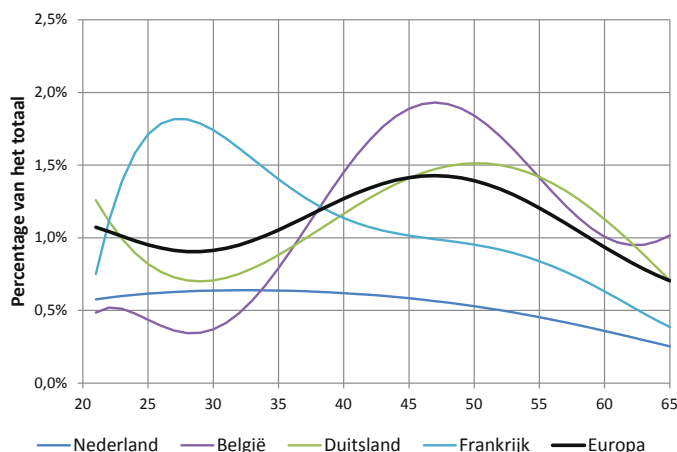
Bron: Panteia (2014)

¹ De leeftijdsstructuur van de zelfstandige schippers in Nederland komt overeen met die in Duitsland. Vandaag de dag geven jonge Nederlandse schippers er de voorkeur aan om voor een bedrijf te werken.

4.2 Nautisch personeel

De leeftijdsstructuur van het nautisch personeel verschilt per land, zoals uit grafiek 86 kan worden afgelezen. Het Franse nautische personeel is zeer jong: 42% van hen is jonger dan 35 jaar. De Nederlandse werkkrachten zijn eveneens jonger dan het Europees gemiddelde. Daarentegen is het nautische personeel in Duitsland en België ouder dan het Europees gemiddelde: 28% van het Duitse nautische personeel is tussen de 53 en 62 jaar oud.

Afbeelding 87: Leeftijdsstructuur van het nautische personeel afkomstig uit de CCR-lidstaten en het Europees gemiddelde



Bron: Panteia (2014)

5. Ontwikkeling van het arbeidskrachtenaanbod

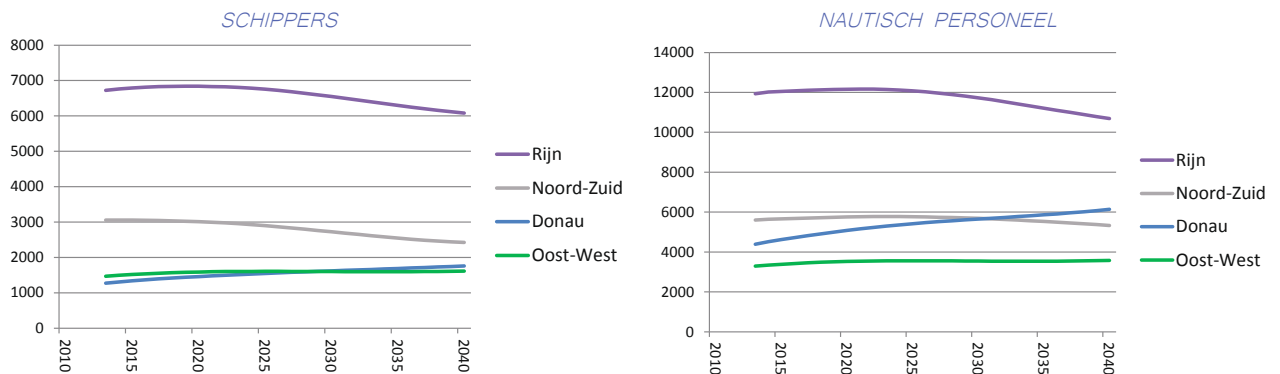
5.1 Schippers

Op basis van de leeftijdsstructuur en de in- en uitstroom van werknemers, kan de ontwikkeling van de werknemers in de binnenvaart worden bepaald. Afbeelding 88 laat de evolutie van het aanbod van schippers voor de verschillende corridors van 2013 tot 2040 zien. Het aanbod van schippers in de Rijn-corridor zal licht toenemen van 6724 in 2013 naar maximaal 6838 in 2020. Vanaf dat moment daalt het aanbod van schippers weer naar 6082 in 2040. De Noord-Zuid-corridor, die door schippers uit België wordt gedomineerd, laat een continu dalende tendens zien: van 3057 schippers in 2013 naar 2428 schippers in 2040.

De arbeidskrachten in de Oost-West-corridor zullen naar verwachting constant blijven en het aantal Europese schippers op de Donau toont een stijgende lijn: van 1273 in 2013 naar 1758 in 2040. Hier mag niet vergeten worden dat veel Oekraïense schippers op de Donau varen¹, Daarom kan het aanbod van schippers op de Donau hoger uitvallen dan aangegeven.

¹ Volgens de Donaucommissie komt dit neer op ongeveer 1000 schippers.

Afbeelding 88: Evolutie van het aanbod van schippers en nautisch personeel voor de Europese binnenvaartcorridors.



Bron: Panteia (2014)

5.2 Nautisch personeel

Afbeelding 88 toont eveneens de evolutie van het aanbod van nautisch personeel voor de verschillende corridors vanaf 2013 tot 2040. Daarin is een geringe toename van het aanbod van nautisch personeel in de Rijn-corridor van 11.934 in 2013 naar maximaal 12.170 in 2021 te zien. Vanaf dat moment zal het aanbod van het nautisch personeel naar 10.693 in 2040 dalen, voornamelijk vanwege de pensionering van het Duitse nautische personeel..

De Noord-Zuid-corridor, die door nautisch personeel uit Frankrijk wordt gedomineerd, zal een vergelijkbare trend vertonen: in 2013 van 5061 naar maximaal 5778 in 2023, om in 2040 bij 5334 uit te komen. De werkrachten op de Oost-West-corridor en de Donau zullen naar verwachting in aantal toenemen: voor de Oost-West-corridor van 3294 in 2013 naar 3578 in 2040 en voor de Donau van 4389 in 2013 naar 6141 in 2040.

Thematisch verslag 2: Zee-rivier-vervoer in de Rijn- en Donaudelta

1. Vervoersvolumes

Rijnstroomgebied	Donaustroomgebied	
Benedenrijn in Duitsland	Sulinakanaal (via Galati)	Donau-Zwarte Zeekanaal (via Constanza)
3.0 mio. t (2000) 1.5 mio. t (2013)*	3.2 mio. t in 2013	14 mio. t in 2013

* De economische crisis in de staalindustrie zette in de laatste jaren de vervoersvolumes over de Rijn sterk onder druk. Enerzijds werd er minder metaal vanaf Duisburg uitgevoerd en anderzijds werden vanwege de zeer lage vrachtprijzen in de zeevaart zeeschepen in plaats van zee-rivier-schepen ingezet.

2. Richting (export/import) en structuur van de verkeersstromen

Rijnstroomgebied	Donaustroomgebied	
Benedenrijn in Duitsland	Sulinakanaal (via Galati)	Donau-Zwarte Zeekanaal (via Constanza)
Export vanaf de Benedenrijn tot de Noordzee: 61 % Import vanaf de Noordzee tot de Bedenrijn: 39 % Belangrijkste exportbestemmingen: Groot-Brittannië Belangrijkste invoerbronnen: Scandinavië Ongeveer 70 % van de totale zee-rivier-vaart op de Benedenrijn komt uit of gaat naar de haven van Duisburg.	Export vanaf de Donau naar de Zwarte Zee: 90 % Import vanaf de Zwarte Zee naar de Donau: 10%	Export vanaf de Donau naar de Zwarte Zee: 70 % Import vanaf de Zwarte Zee naar de Donau: 30 %

3. Goederensoorten

Rijnstroomgebied	Donaustroomgebied	
Benedenrijn in Duitsland	Sulinakanaal (via Galati)	Donau-Zwarte Zeekanaal (via Constanza)
<p>1. Metaal en staalproducten: 1,0 mln. t (2013) (= 2/3 van het totale volume) 72 % van het vervoer van metaal is export naar het Noordzeegebied, waarbij havens aan het estuarium van de Humber aan de oostkust van het Verenigd Koninkrijk een belangrijke rol spelen.</p> <p>2. Aardgas- en aardolieproducten: 163.000 ton 75 % van de vervoerde aardgas- en aardolieproducten wordt ingevoerd. Aardgas wordt uit Noorwegen ingevoerd.</p> <p>3. Uranium- en thoriumerts: 84.000 ton</p> <p>4. Papier en drukwerk: 46.000 ton</p>	<p>Export: graan en metaal</p> <p>Import: aardolieproducten, ijzererts</p>	<p>Export: graan (5 mln. t) van het Midden-Donaugebied (Hongarije, Kroatië) en chemische producten</p> <p>Import: 2 mln. t ijzererts en 2 mln. t steenkool</p>

4. Scheepstypes

Rijnstroomgebied	Donaustroomgebied
Benedenrijn in Duitsland	Donau-Zwarte Zeekanaal (via Constanza)
<p>Laadvermogen van 2000 t tot 4000 t Modernere zee-rivier-schepen hebben minder laadvermogen (vanaf 1800 t)</p>	<p>Zee-rivier-schepen alsook zeeschepen</p> <p>Schepen met een laadvermogen tot 3000 t: 35-40 %</p> <p>Schepen met een laadvermogen tot 3000 t en 6000 t: 40-50 %</p> <p>Schepen met een laadvermogen tussen 6000 t en 10.000 t: 10-20 %</p>

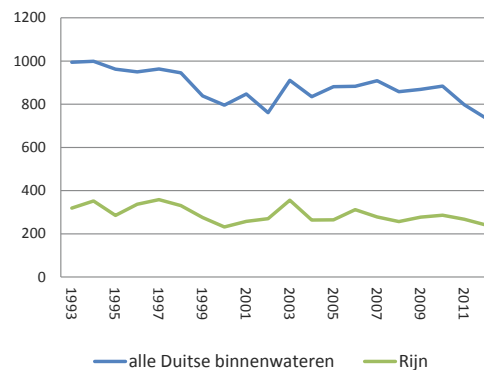
Bronnen: CCR, Donaucommissie, destatis, ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center SPC

Thematisch verslag 3:
Ongevallen

In dit factsheet is onderzoek gedaan naar ongevallen in Duitsland en Nederland. Voor andere West-Europese landen zijn vergelijkbare statistieken niet voorhanden.

Met behulp van de gegevens over Duitsland kan worden gekeken naar ongevallen per afzonderlijke rivieren en kanalen en naar het soort ongeval, maar niet naar de oorzaken. In de toekomst zal een dergelijk onderscheid wel kunnen worden gemaakt, omdat de registratiemethoden voor ongevallen in Duitsland momenteel worden herzien. Voor de afzonderlijke Duitse waterwegen kan naar de frequentie van ongevallen gedifferentieerd worden. In de volgende grafiek worden de ongevallen tussen 1993 en 2012 voor de Rijn en voor het gehele Duitse waterwegnet weergegeven.

Afbeelding 89: Aantal ongevallen op de traditionele Rijn en het totaal aantal ongevallen op de Duitse binnenwateren (1993-2012)



Bron: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, en berekening CCR

Ongeveer een derde van alle ongevallen op de Duitse binnenwateren vindt plaats op de Rijn. Zowel op de Rijn als op de Duitse binnenwateren in totaal, is het aantal ongevallen in deze periode afgenomen.

Net als in Nederland is ook in Duitsland het meest voorkomende soort ongeval een aanvaring van een schip met een installatie aan de wal of een brug (of infrastructuur in het algemeen).

In Nederland wordt een onderscheid gemaakt tussen 'scheepsongevallen' en 'niet-scheepsongevallen'. In het eerste geval gaat het om verkeersongevallen zoals aanvaringen tussen schepen, aanvaringen met installaties aan wal of andere infrastructuur (sluizen en andere bouwwerken) of met objecten in het water. Deze scheepsongevallen worden verder onderverdeeld in significante en niet-significante scheepsongevallen.

Van de 1616 incidenten¹ waren er in 2012 926 scheepsongevallen. Dit aantal is tussen 2000 en 2010 toegenomen en schommelt sindsdien rond een niveau van circa 1000 scheepsongevallen per jaar.

Een opmerkelijke trend is dat het percentage ongevallen in de pleziervaart ten opzichte van het totale aantal scheepsongevallen toeneemt. In 2011 vonden 443 van de 1047 scheepsongevallen, ofwel 42%, in de pleziervaart plaats.

Per jaar zijn er bij scheepsongevallen vier tot vijf doden of vermisten te betreuren (zie tabel). (De hoge cijfers van 2011 zijn het gevolg van één zwaar ongeval met vier doden in de pleziervaart)².

¹ Zowel scheepsongevallen als niet-scheepsongevallen.

² Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport (2012), Staat van de transportveiligheid 2012, blz. 43.

Tabel 23: Scheepsongevallen op Nederlandse binnenwateren door aanvaringen tussen schepen, tussen een schip en infrastructuur of tussen een schip en een object

Aantal	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Scheepsongevallen	605	678	686	710	795	982	903	987	1.047	926
Waarvan significant	111	117	96	124	149	125	116	164	158	161
Aantal doden en vermisten	1	4	7	3	5	4	4	5	8	4
Gewonden	40	26	50	52	31	49	52	45	60	58

Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat (2012, 2013) Staat van de transportveiligheid 2011, 2012

Er zijn verschillende soorten scheepsongevallen¹:

- Aanvaringen met infrastructuur en bouwwerken komen het meest voor, in 2012 waren er circa vijfhonderd van dergelijke ongevallen. Sinds 2007 vertoont deze categorie een stijgende lijn.
- Op de tweede plaats komen aanvaringen tussen twee of meer schepen. Sinds 2007 neemt dit soort ongevallen af. In 2011 waren er 231 van dergelijke aanvaringen en in 2012 nog 130 (een sterke daling van 48%). Tussen 2004 en 2011 vonden er gemiddeld 250 aanvaringen tussen schepen per jaar plaats.

Ook kan een onderscheid worden gemaakt tussen de oorzaken van scheepsongevallen:

- De meest voorkomende (bekende) oorzaak van scheepsongevallen zijn menselijke fouten. In 2012 gold dit voor 28% van alle scheepsongevallen.
- Bij meer dan de helft van de scheepsongevallen is de oorzaak echter niet bekend. Dit aandeel is toegenomen.

De tweede categorie ongevallen zijn de zogenoemde 'niet-scheepsongevallen', waartoe de volgende gevallen behoren:

- arbeidsongevallen op schepen
- verlies of beschadiging van lading
- verlies van brandstof
- roer- of motorschade.

In 2012 waren er 690 niet-scheepsongevallen, waarbij vijftien doden, twee vermisten en 29 gewonden vielen. In 2011 waren er 689 niet-scheepsongevallen met zestien doden, 28 gewonden en twee vermisten. Over deze categorie zijn er in de verkeersveiligheidsoverzichten of de rapporten over de staat van de transportveiligheid van de Inspectie Verkeer en Waterstaat helaas geen langjarige statistieken gepubliceerd.

Deze niet-scheepsongevallen maakten in zowel 2011 als 2012 ongeveer 40% van alle ongevallen uit.

¹ Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport (2013), Staat van de transportveiligheid 2012, blz. 46 – 47.

Samenvatting en conclusies

De Europese binnenvaartmarkt bevindt zich nog steeds in een moeilijke fase. In 2013 nam het vervoersvolume in West-Europa, net als de jaren ervoor, slechts gering toe. Het verschil met het niveau voor de crisis bedraagt in de twee grootste binnenvaartlanden, Nederland en Duitsland, nog altijd respectievelijk 7 en 10%.

Op de markt zijn vraag en aanbod nog steeds sterk uit balans. Onder normale marktomstandigheden, dus bij een evenwicht tussen vraag en aanbod, zou een bescheiden groei van de vervoersvraag eerder als tevredenstellend kunnen worden beschouwd. De marktomstandigheden zijn echter sinds geruime tijd verstoord.

De huidige marktsituatie kan worden toegelicht aan de hand van de uiteenlopende aanpassingssnelheden voor en na de crisis. Voor de crisis werd het aanbod in hoog tempo uitgebreid, terwijl het aanbod sinds 2009/2010 daarentegen slechts zeer langzaam aan de veranderde economische omstandigheden werd aangepast. Dit blijkt uit de lage vrachtprijzen, maar nog sterker uit de zeer lage sloopcijfers (hooguit 1 % van de vloot).

De vraag groeide voor de crisis eveneens relatief snel (ofschoon niet met dezelfde snelheid als het aanbod). Sinds de crisis nam de vraag echter niet even snel toe als het aanbod.

Terwijl de omzetcijfers in Nederland en Duitsland in 2012 terugliepen, werd de omzet in 2013 grotendeels gekenmerkt door stagnatie. De tendens tijdens het jaar was daarentegen positief en in de tweede helft van het jaar was er sprake van een voorzichtige omzetgroei, in tegenstelling tot de lichte daling tijdens de eerste helft van het jaar. Dit had niet te maken met lage waterstanden, zoals in 2011, maar duidelijk met een verbetering van de algemene economische situatie.

Voor 2014 en 2015 wordt gerekend op een toename van het vervoersvolume in West-Europa van 1 tot 3%. Dat geldt zowel voor de drogelading- als voor de tankvaart. Bijgevolg zullen de marktomstandigheden (vrachtprijzen, omzet) in het licht van de aanhoudend hoge capaciteiten aan de aanbodkant ook in de nabije toekomst maar nauwelijks verbeteren. Met het huidige groeitempo van de vraag zal het nog meerdere jaren duren voordat het niveau van voor de crisis weer is bereikt.

Binnen de vloot kunnen er structurele verschillen worden waargenomen. Zo is de capaciteitsbenutting, en daarmee de bedrijfseconomische situatie, bij bedrijven met grotere schepen minder goed dan bij bedrijven met kleinere schepen. Verder is de capaciteitsbenutting in de tankvaart, en dan vooral bij grotere schepen, ongunstiger dan in de drogeladingvaart.

Bovenstaande gegevens gelden voor het Rijnstroomgebied in West-Europa. In het Donaugebied groeiden de capaciteiten voor de crisis (en ook daarna) niet zo sterk als in West-Europa. Daardoor was er ook geen sprake van crisisverschijnselen als gevolg van te hoge investeringen.

De crisis heeft echter ook de Donauvaart getroffen, hoewel deze daar eerder samenhangt met infrastructuurproblemen (laagwaterperioden op de Donau, uitrusting van binnenhavens, etc.) en doordat de industrie in delen van het Donaugebied slecht is opgewassen tegen de internationale concurrentie. Een toekomstige toename van het vervoersvolume op de Donau wordt in 2014 en 2015 dan ook niet verwacht. Een waarschijnlijker scenario is een stagnatie van het volume.

In andere Europese landen (Polen, Tsjechië, Italië en Groot-Brittannië) neemt het belang van de binnenvaart momenteel nog het meest in Groot-Brittannië toe. Het is geen toeval dat deze groei verbonden is met initiatieven op het gebied van de containervaart. Het gaat daarbij om het integreren van het waterwegennet in de duurzame goederenbevoorrading in grote stedelijke gebieden (in dit geval de Greater Manchester Area, via het Manchester Ship Canal).

Dit segment van de binnenvaart, namelijk de stedelijke logistiek van consumentengoederen die op grote metropolen is gericht, is lange tijd tamelijk verwaarloosd. Desondanks heeft het een enorm potentieel, vooral omdat er grote behoefte is aan een vermindering van het wegvervoer in de steden, zowel om ecologische als logistieke redenen. Dit nieuwe marktsegment van de binnenvaart staat thans niet alleen in Engeland, maar ook in Frankrijk (Parijs) in het middelpunt van de belangstelling en er wordt dan ook aan een ontsluiting hiervan gewerkt. Gezien het steeds groter wordende deel van de wereldbevolking dat in stedelijke gebieden woont, en met het oog op de steeds urgenter problemen met het goederenvervoer in stedelijke gebieden, zal deze markt voor de binnenvaart van groot belang worden.

Bijlagen

Bijlage 1: Prognose van de vervoersvraag in de Rijnvaart

Bijlage 2: Statistieken nieuw gebouwde schepen 2008-2013

Bijlage 3: Vervoersvolumes 2013

Bijlage 1: Prognoses voor de Rijnvaart in 2014

Goederensegment	Productie/ Invoer	Aandeel in het totale vervoer (op basis van mln. t)	Verwacht effect op de vervoersvraag (ten opzichte van het jaar ervoor)
Landbouw	Constate volumes	14 %	0
Steenkool	Toename van de invoervolumes	24 %	+
Staalindustrie: ertsen	Stagnatie als gevolg van wereldwijde crisisverschijnselen in de staalsector	17 %	0
Staalindustrie: ijzer, staal	Stagnatie als gevolg van wereldwijde crisisverschijnselen in de staalsector	7,5 %	0
Bouwmaterialen	Nauwelijks herstel in de bouwsector	18 %	0
Andere goederen/containers	Lichte groei	11 %	+
Algemene vooruitzichten voor de ontwikkeling van de vervoersvraag in de drogeladingvaart			+
Aardolieproducten	Lichte opleving van de spotmarkt voor de olieprijs, bestaande backwardation-structuur op de termijnmarkt, structureel licht dalende trend	58 %	-
Chemie	Europese en Duitse chemische industrie klimt sinds het najaar van 2013 weer uit het dal	42 %	+
Algemene vooruitzichten voor de ontwikkeling van de vervoersvraag in de tankvaart			+

Ontwikkeling

0 %	0
1 % tot 5 %	- / +
6 % tot 10 %	- - / + +
11 % tot 15 %	- - - / + + +
16 % tot 20 %	- - - - / + + + +
Meer dan 20 %	- - - - - / + + + + +

Bronnen:

Eurofer
 Euracoal
 Verein deutscher Kohleimporteure
 Verband der chemischen Industrie
 CEFIC

Prognoses CCR op basis van historische ontwikkelingen en berekeningen

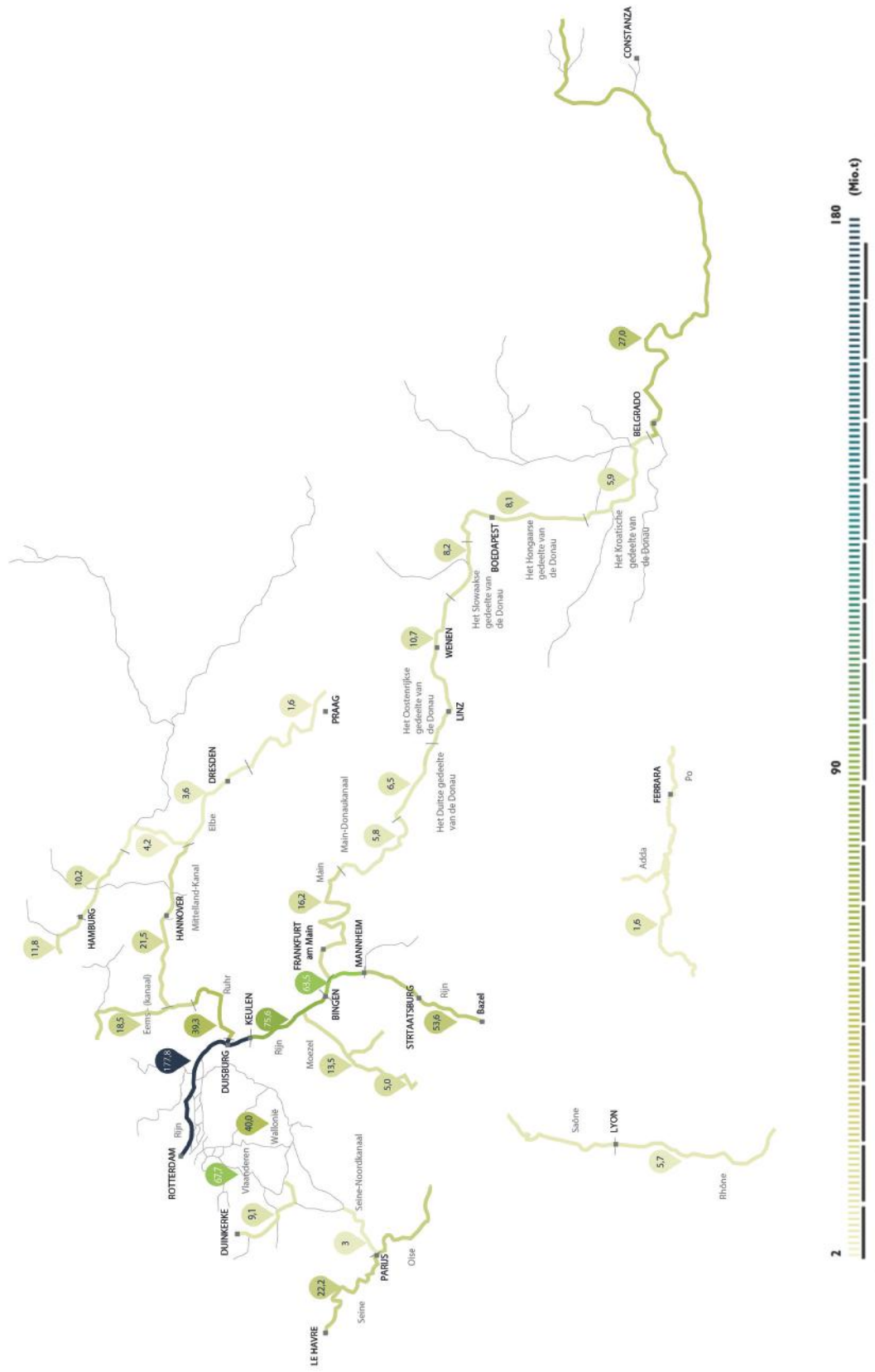
Bijlage 2: Nieuw gebouwde schepen

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			2013		
	Aantal	Tonnage	kW	Aantal	Tonnage	kW	Aantal	Tonnage	kW
Motorvrachtschepen	20	57 600	26 665	9	23 776	12 392	4	14.250	6.332
Vrachtduwbakken	15	43 000		8	18 492	0	3	12.962	0
Totaal	40	100 600	26 665	17	42 268	12 392	7	27.212	6.332
Motortankschepen	84	182 000	90 500	39	117 000	33 333	24	58.900	26.900
Tankduwbakken	2	3 262	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	86	185 262	90 500	39	117 000	33 333	24	58.900	26.900
Duwboten	2		1 268	1	878	4 083	3	0	0
Sleepboten	1		5 280	4	0	21 120	0	0	0
Totaal	3		6 548	5	878	25 203	3		
Hotelschepen	10		12 420	23	0	44 136	23	0	21 000
Dagtochtschepen	9		2 421	4	0	1 131	2	0	722
Totaal	19		14 841	27	0	19 518	25	0	21 722

Bron: IVR

Bijlage 3: Vervoersvolumes 2013 (Mio. t)



Bronnen: Eurostat, nationale Statistiekbehoorden, VNF, Elbstromverein.

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 worden 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.

Literatuuropgave en bronnen:

Nationale overheden

Agenzia interregionale per il fiume Po AiPo (Italië)

Bundesamt für Güterverkehr BAG (Duitsland)

Bundesanstalt für Gewässerkunde BfG (Duitsland)

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Duitsland)

Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart CBRB (Nederland)

Centraal Bureau voor de Statistiek CBS (Nederland)

Destatis (Duitsland)

De Scheepvaart (België)

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (België)

Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren ITB (België)

Deutsches Kraftfahrt-Bundesamt (Duitsland)

Inspectie Leefomgeving en Transport (Nederland)

Inspectie Verkeer en Waterstaat (Nederland)

Ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie (Frankrijk)

Ministère des Transports/Service de la Navigation (Luxemburg)

Promotie Binnenvaart Vlaanderen (België)

ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center SPC (Duitsland)

SPF Wallonie (België)

Statistik Austria (Oostenrijk)

Supreme Audit Office (Polen)

UK Department of Transport (Groot-Brittannië)

Via Donau (Oostenrijk)

Voies Navigables de France VNF (Frankrijk)

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes WSV (Duitsland)

Havens

Haven Hamburg

Haven Linz

Haven Regensburg

Haven Wenen

Port de Bruxelles

Port de Liège

Port de Lyon

Port de Strasbourg

Port de Paris

Schweizerische Rheinhäfen

Zeehaven Antwerpen

Zeehaven Amsterdam

Zeehaven Rotterdam

Particuliere ondernemingen

Franprix, Groupe Casino

ING Economisch Bureau

PJK International

SeaConsult

Internationale organisaties en instanties

Donaucommissie

European Barge Inspection Scheme (EBIS)

Europese Commissie

Eurostat

ILO

IMF

International Energy Agency

IVR

World Steel Association

Brancheorganisaties

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)

CEFIC

Wirtschaftsvereinigung Stahl und Stahlinstitut VDEh

Verein deutscher Kohleimporteure (VDKI)

Verband der Chemischen Industrie in Deutschland (VCI)

Schweizerische Erdöl-Vereinigung

Studies en voordrachten

BAG / Intraplan Consult GmbH / Ralf Ratzenberger (2014), Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr. Mittelfristprognose Winter 2013/14

Hamburgisches Weltwirtschaftsinstitut (2013), Economic Development Perspectives of the Elbe/Oder Chamber Union (KEO)

Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (2012), Untersuchung zur Struktur der Containerverkehre der Nordrangehäfen

Nextlogic (2014) – Towards a reliable and competitive inland container shipping

Plaizier, C. J. (2011), Passenger shipping: Out of the blue – The economic impact of passenger shipping on inland waterways in the Netherlands in 2010. Masterthesis Erasmus Universiteit Rotterdam

Supreme Audit Office of Poland (2014), Audit on inland shipping, 11 April 2014.

Voordracht 'Intermodale Transporte' @ BASF bij de conferentie 'Ligt de toekomst op het spoor?' op 23 augustus 2012 in Padborg /Denemarken door Holger Schmiere, (verantwoordelijk voor combitransportterminals, BASF SE)

Voordracht 'The changing petroleum products arena and its implications for European terminals' bij FETSA annual meeting 2014 in Venetië, door Niels von Hombrach (Flowcom Consultancy bv) Universität St. Gallen (2014), Logistikmarktstudie Schweiz

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

Artikel

Amports – Ports Magazin of the Port of Amsterdam – artikel 'Hinterland Connections'

Tijdschrift Binnenvaart, nr. 47/2010; artikel 'De nieuwe supply chain van Cargill'

Mitwirkende

EUROPESE COMMISSIE

Rolf DIETER (administrateur)

SECRETARIAAT VAN DE CCR

Hans VAN DER WERF (projectleider)

Norbert KRIEDEL (marktoetservatie)

Bernard LAUGEL (druk)

Clémentine HURBOURQUE (design)

Angelika ESPENHAHN (design)

Kontakt : n.kriedel@ccr-zkr.org

PANTEIA

Nathaly DASBURG (marktoetservatie)

Robert DE LEUW VAN WEENEN (marktoetservatie)

VERTALING

Bettina ACHHAMMER (CCR - Duits)

Christophe HENER (CCR - Frans)

Pauline de ZINGER (Extern - Nederlands)

Howard GLEAVE (Extern - Engels)

DESKUNDIGENGROEP

Michael GIERKE (BAG)

Jan VOGELAAR (CBRB)

Manfred KAMPHAUS (EBU)

Christian VAN LANCKER (ESO)

Frédéric SWIDERSKI (ITB)

Roger VANTHUYNE (ITB)

Eloi FLIPO (VNF)

Vincent ZURBACH (VNF)

Impressum: September 2014

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