

Herstelpad binnenvaart loopt vertraging op

Een gezonde toekomst vraagt
om meer dan alleen ladinggroei

Colofon

Auteur

ING Economisch Bureau

Rico Luman 020 563 98 93

Redactie

ING Business Banking

Arthur de Bot 010 444 61 26

ING Business Banking kennismanagement

Machiel Bode 06 54 22 77 30

ING Economisch Bureau

Marcel Peek

Opmaak/druk

Papyrus B.V., Diemen

1^e druk

De tekst is afgesloten op 5 maart 2012

Inhoud

Samenvatting 5

Inleiding 7

1. Korte termijn beeld van de Nederlandse binnenvaart 8

1.1 Omzet- en vrachtwontwikkeling 8

2. Meerjarige ontwikkeling 12

2.1 Droge ladingvaart 12

2.2 Containervaart 12

2.3 Tankvaart 14

2.4 Vooruitzichten vrachtvolume 15

3. Financiële ontwikkeling van de binnenvaart 17

4. Ontwikkeling van de binnenvaartvloot 18

4.1 Droge ladingvaart 19

4.2 Tankvaart 20

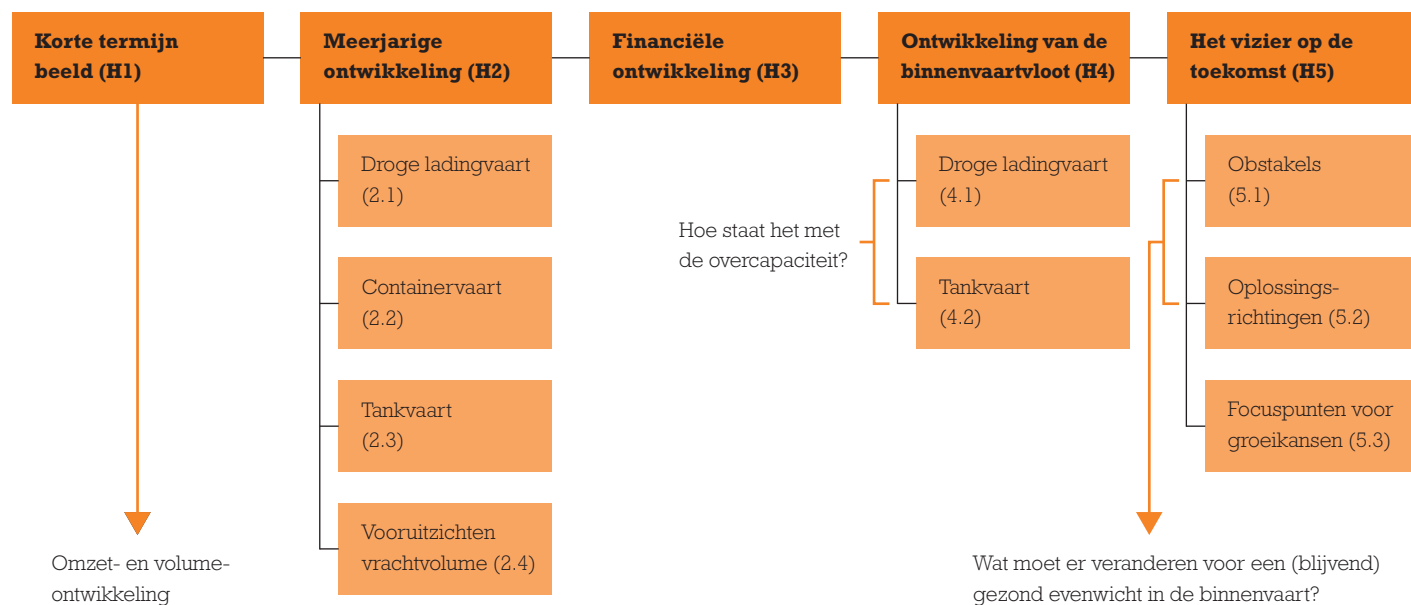
5. Het vizier op de toekomst 23

5.1 Obstakels voor een gezonde toekomstige ontwikkeling 23

5.2 Oplossingsrichtingen 24

5.3 Focuspunten voor het creëren en benutten van groeikansen 25

Leeswijzer



Samenvatting

Het verslechterde economisch beeld doorkruist de ingezette koers naar een gezond evenwicht in de binnenvaart. Waar 2011 door laag water voor veel bedrijven financieel goed is uitpakend, wordt 2012 een moeilijker jaar. Hoewel het uitblijven van een Duitse recessie een positief effect heeft, zal het vrachtvolume naar verwachting een pas op de plaats maken. Hier komt bij dat de binnenvaartvloot de afgelopen twee jaar nog is gegroeid en te groot blijft. Onderliggend (en los van tijdelijk laag water) vertraagt dit de terugkeer naar een gezonde balans tussen vraag en aanbod.

Met de stagnerende (droge) bulkstromen zal het kansrijke containervervoer voor groei moeten zorgen, maar verbetering door ladinggroei alleen kost tijd. Bij de huidige omstandigheden gaan we er vanuit dat herstel in de droge lading nog tot 2017 zal duren. In de tankvaart zorgen de resterende enkelwandige schepen tot en met 2018 nog voor behoorlijke overcapaciteit.

Structureel gezien is het probleem van de binnenvaart dat de markt door de combinatie van een zwakke machtspositie en een (te) groot ondernemingsrisico van bedrijven niet goed functioneert. Verregaande krachtenbundeling is economisch gezien een mogelijkheid om hier iets aan te doen. Bij onveranderde marktverhoudingen en de gematigde groeivoorzichten verbetert de positie van binnenvaartondernemingen slechts langzaam en wordt het uithoudingsvermogen de komende jaren op de proef gesteld.

Inleiding

De binnenvaartsector bevindt zich na turbulente tijden ogenschijnlijk in rustiger vaarwater, maar is dit onderliggend wel het geval? Waar het perspectief voor 2012 begin 2011 nog opbouwend was, is het economisch beeld sindsdien verslechterd, wat zijn uitwerking heeft op de binnenvaart. Daarnaast kampt de sector nog steeds met de gevolgen van de historische investeringspiek, die samenviel met de abrupte intrede van het recessiejaar 2009. In deze studie trachten we een actueel beeld te geven van hoe de Nederlandse binnenvaartsector er begin 2012 voor staat en wat de vooruitzichten voor de komende jaren zijn.

1. Korte termijn beeld van de Nederlandse binnenvaart

Schuldencrisis veroorzaakt milde dubbele dip

Waar de weg naar herstel begin vorig jaar nog duurzaam leek te zijn ingeslagen, heeft de Europese schuldencrisis roet in het eten gegooit. De eerste helft van vorig jaar is bemoeidigend verlopen, maar daarna is het beeld flink verslechterd. Dit raakt ook de binnenvaart (figuur 1). Zo zal de Nederlandse internationale handel in 2012 nauwelijks toenemen en krijgen belangrijke opdrachtgevers voor de binnenvaart, de sectoren industrie en bouw, niet de kans verder te herstellen. Al met al wordt rekening gehouden met een lichte economische krimp, waarbij eind 2012 langzaam herstel kan worden ingezet.

1.1 Omzet- en vrachtwontwikkeling

Hogere omzet brengt enige financiële verlichting in 2011

Na twee zware jaren heeft de binnenvaart zich in 2011 financieel enigszins kunnen herpakken. Dit was niet zozeer te danken aan het herstel van de vervoersvraag, maar vooral doordat de vrachtprijzen flink werden opgestuwd als gevolg van laag vaarwater. Zo kwam de omzet van de binnenvaart in de eerste helft van 2011 maar liefst 17% hoger uit dan in 2010. Over het hele jaar laat de omzet een stijging van 11,5% zien (figuur 2).

Laagwater als omzetstuw

Door incidenten is het afgelopen jaar voor de binnenvaart

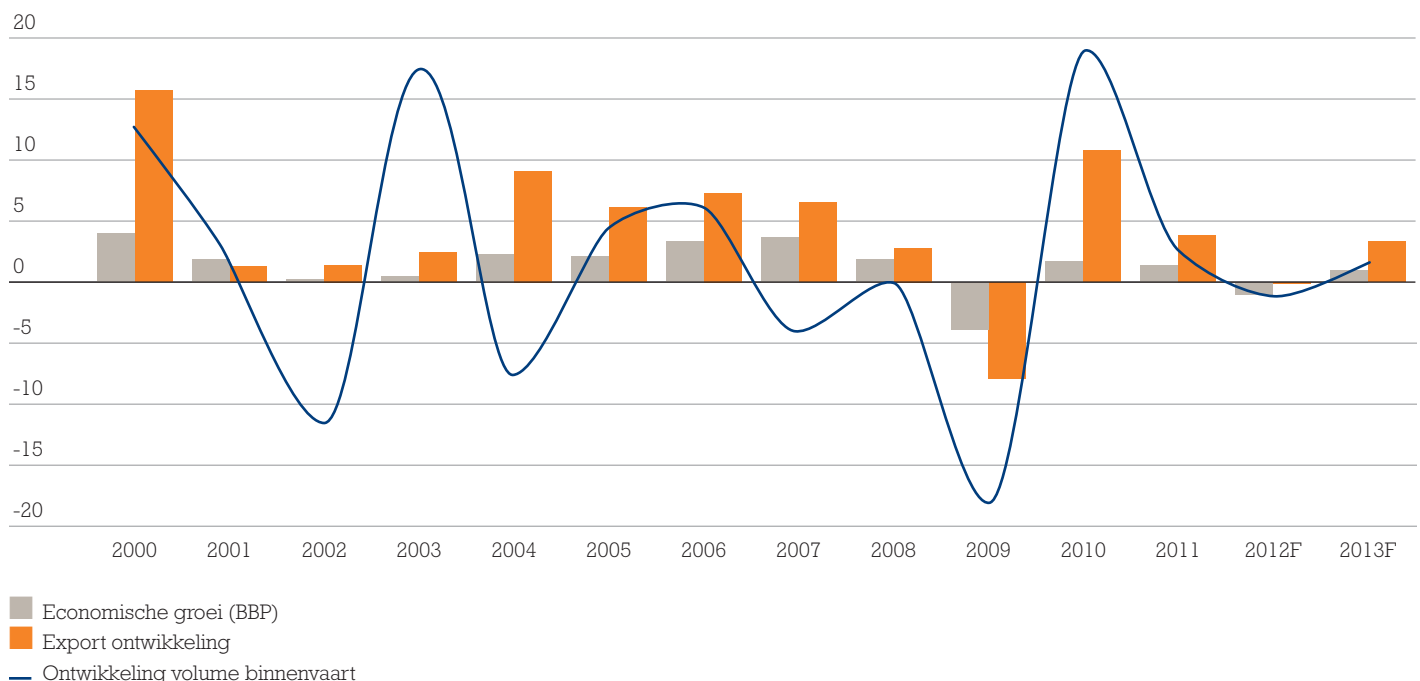
heel anders verlopen dan verwacht. De start van 2011 was al uitzonderlijk met de stremming van de tanker de Waldhof bij de Lorelei op de Rijn in Duitsland. Dit oponthoud op de belangrijkste vaarweg duurde maar liefst ruim vier weken¹ en kostte de binnenvaart miljoenen.² Daarentegen deed zich in de loop van het jaar twee keer een periode van laag water voor, waar de sector sterk van heeft geprofiteerd. Het lage water zorgde er zowel in de periode april-juni als in de periode november-december voor dat de beladingscapaciteit op de rivieren met soms wel 70% werd teruggeschoefd. Van overcapaciteit was daarmee tijdelijk geen sprake meer. Zo daalde de gemiddelde belading van schepen in de haven van Keulen van 1.600 naar slechts 700 ton.³ De tarieven liepen hierbij afhankelijk van het contract gemakkelijk tientallen procenten op of verdubbelden zelfs. De meeste opdrachtgevers in de droge ladingvaart en tankvaart hanteren contractueel een laag watertoeslag die bij een Rijnwaterniveau van 1,40-1,50 ('Pegel Kaub') ingaat. In figuur 3 is te zien dat het waterpeil in 2011 lange tijd zeer laag is geweest. Ondanks de economische tegenwind in de tweede helft hebben de toeslagen de jaaromzet flink gestuwd.

1 De stremming duurde van 13 januari tot 14 februari 2011, 33 dagen.

2 Een schatting van onderzoeksbureau NEA heft uitgewezen dat de totale gevolgschade van het incident € 55 mln. bedroeg.

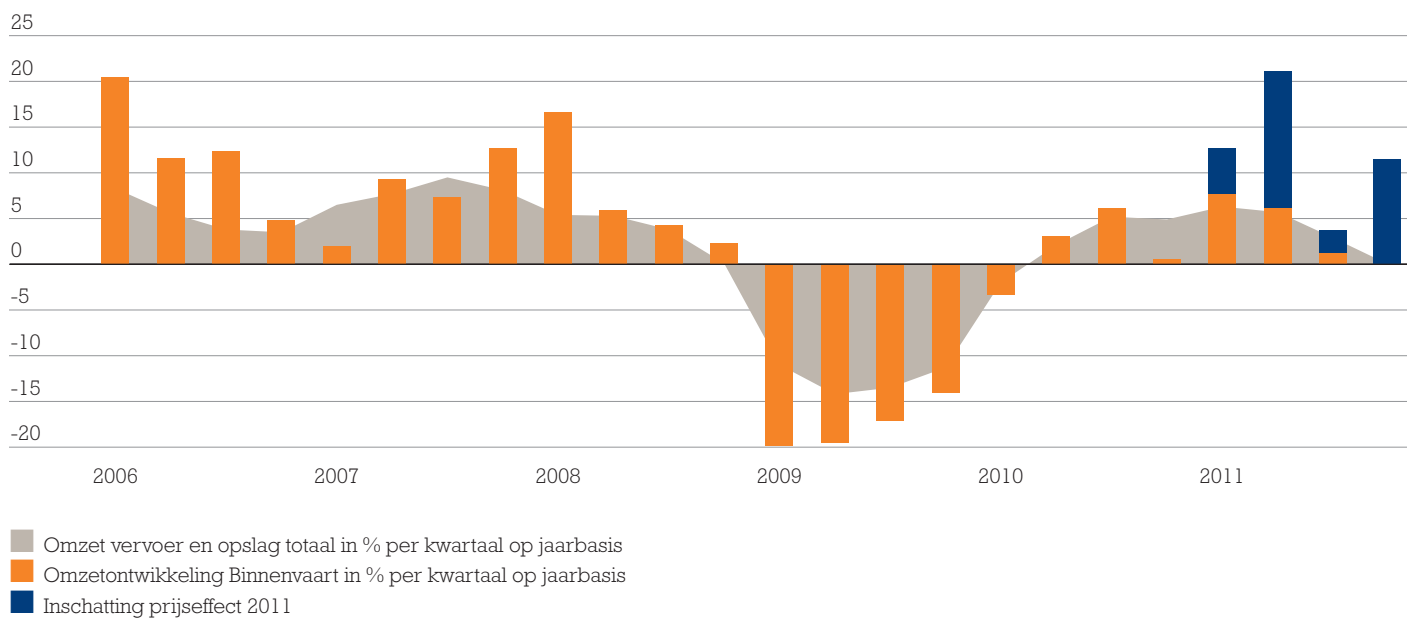
3 Cijfers 2011 ten opzichte van dezelfde periode 2010.

Figuur 1 Ontwikkeling economische groei (BBP) en export Nederland in relatie tot de volume ontwikkeling in de binnenvaart (in % jaar op jaar)



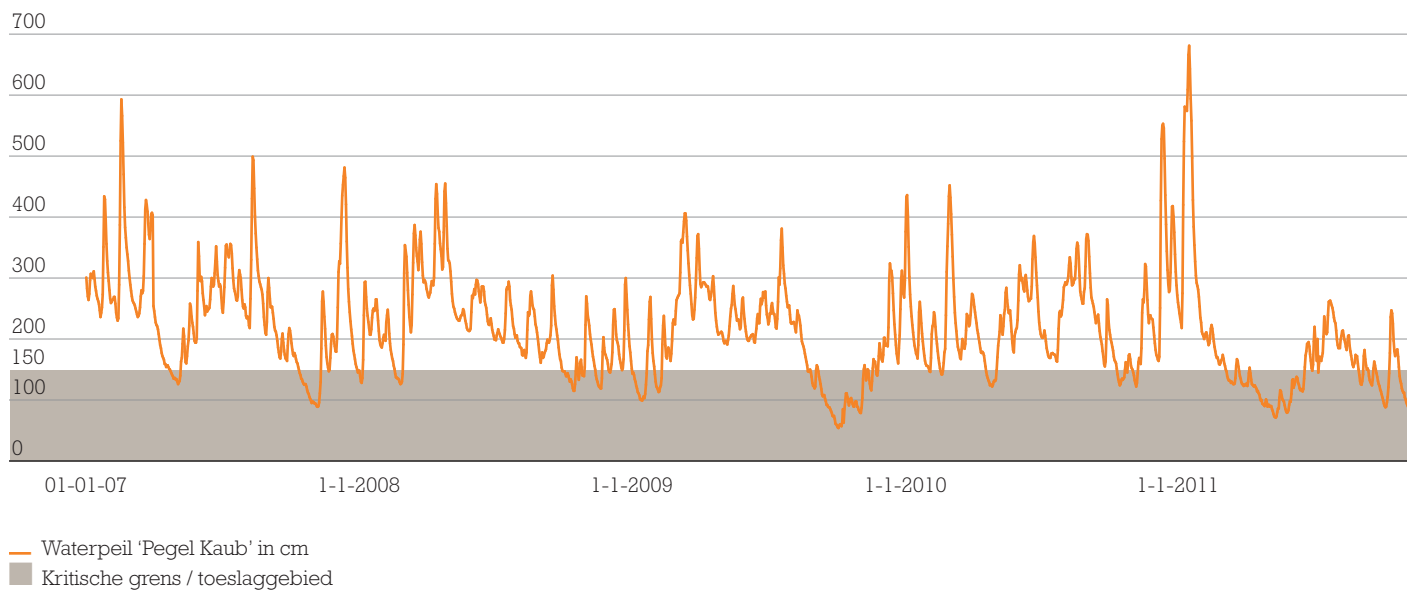
Bron: CBS, ING Economisch Bureau

Figuur 2 Binnenvaartomzet kende in 2011 duidelijk positieve uitschieters



Bron: CBS, ING Economisch Bureau

Figuur 3 Ontwikkeling waterstand van de Rijn (meetpunt 'Pegel Kaub')

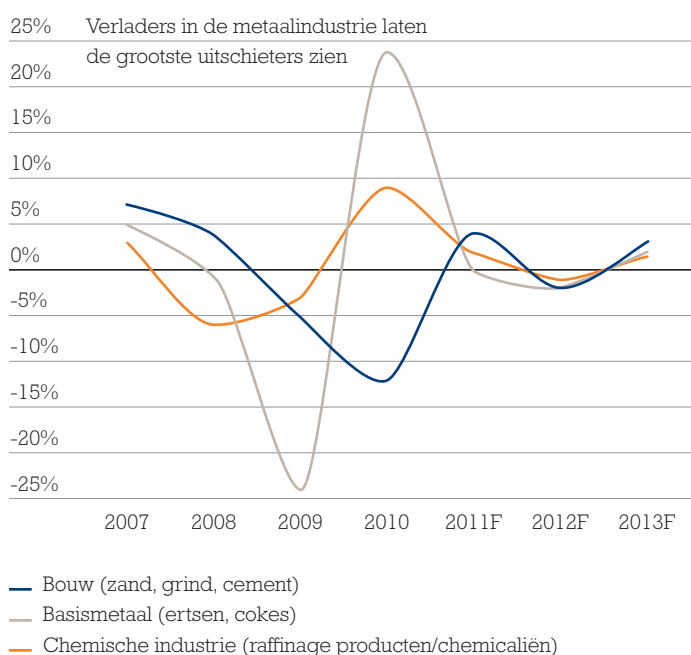


Bron: Bundesamt für Gewässerkunde, CCR

2011 geeft lucht, maar 'normalisering' zorgt voor omzetcorrectie

Voor een goed beeld van de sector is het noodzakelijk om door de tariefsgedreven opleving heen te kijken. Dit effect is tijdelijk en draagt niet bij aan duurzaam herstel. Zonder laag water was het jaar een stuk minder rooskleurig verlopen. De omzetsijging zou dan ongeveer op ca. 5% zijn uitgekomen,

Figuur 4 Volumeontwikkeling van relevante opdrachtgevendende sectoren (in % jaar op jaar)



Bron: CBS, ING Economisch Bureau

wat ruim de helft lager is dan nu is gerealiseerd. Aangezien het laag water normaliter meestal in het najaar plaatsvindt (Rijn) en zeker niet elk jaar in deze mate voorkomt, is het afgelopen jaar uitzonderlijk te noemen. Onder normale omstandigheden moet daarom in 2012 in vergelijking met 2011 rekening worden gehouden met een flinke omzetskrimp. Dit zal zich al in de eerste helft van het jaar al aftekenen in de cijfers.

Opleving wel psychologische steun in de rug

Hoewel het sectorbeeld onderliggend nauwelijks is verbeterd, heeft de omzetsmeevaller de sector een broodnodige steun in de rug gegeven en de meeste bedrijven in staat gesteld tenminste tijdelijk weer af te lossen op de financieringen. De financiële opleving heeft het negatieve sentiment van veel bedrijven in de sector verlicht, wat na twee jaar van malaise meer dan welkom was.

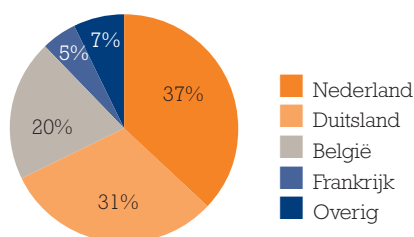
Resterende capaciteitsgroei en zwakke vervoersvraag leiden tot uitblijven duurzaam herstel

Het positieve korte termijn effect van het lage water heeft de aandacht in de praktijk tegelijkertijd ook van de structurele problemen in de sector afgeleid. Zo is de roerige discussie over oplegplannen in 2011 verstomd. Het overnemen van de conclusies van binnenvaartambassadeur Verberk door de minister van Infrastructuur en Milieu en het formeren van het transitiecomité om met het advies aan de slag te gaan, heeft nieuwe ambities opgeleverd. Feit is dat de overcapaciteit structureel gezien niet kleiner is geworden. Dit komt doordat de vloot in 2010 en 2011 door resterende (af)bouw en oplevering van schepen in tonnage totaal nog met ruim 3%⁴ is gegroeid (zie verder onder hoofdstuk 4) en de vrachtvolumes in 2012 weer onder druk staan.

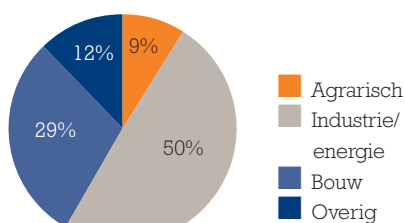
⁴ Uit cijfers van IVR valt af te leiden dat de aangroei in vlootcapaciteit in 2010 2,2% bedroeg en in 2011 1,1%

Box 1 Werkveld en structuur van de Nederlandse binnenvaart

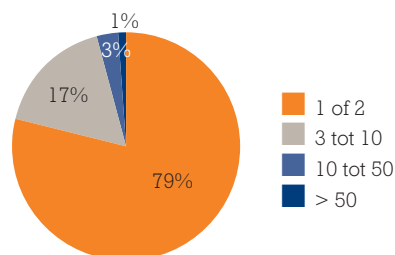
Verdeling naar land*



Verdeling naar sector**



Aantal werknemers/bedrijf

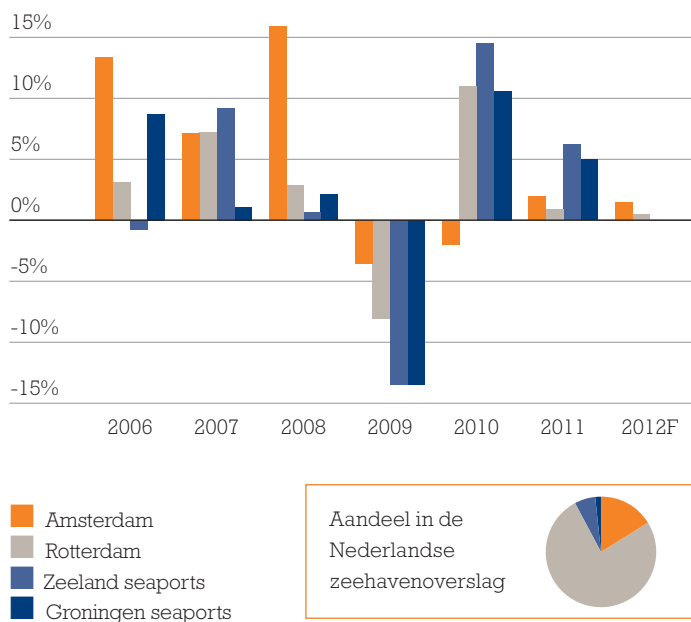


* Indeling op basis van ton/km

** Indeling op basis van tonnage

Bron: CBS, bewerking ING Economisch Bureau, ref. jaar 2009/2010

Figuur 5 Stagnerende overslagniveau's in zeehavens (ontwikkeling in tonnage jaar op jaar)



Bron: Havenbedrijven, ING Economisch Bureau

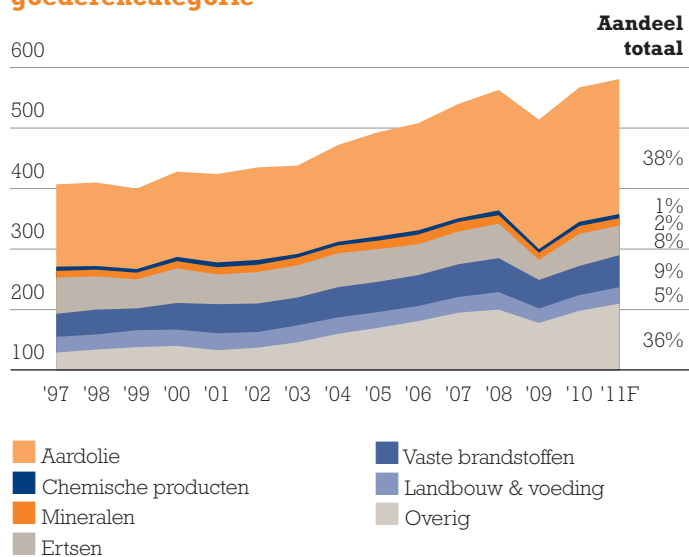
Vrachtvolume stevent af op lichte daling in 2012

Na een toename van het vrachtvolume met ongeveer 2% in 2011, zal 2012 naar verwachting een lichte krimp te zien geven. Dit hangt deels samen met de geplaagde bouwsector die opnieuw een moeilijk jaar tegemoet gaat, anderzijds zal ook de Nederlandse industriële productie een krimp vertonen (figuur 4). Over een breed front maakt de overslag een pas op de plaats. De zeehavens zijn hiervoor een belangrijke barometer (figuur 5).

Terugslag in de havens raakt de binnenvaart, maar Duitse economie biedt steun

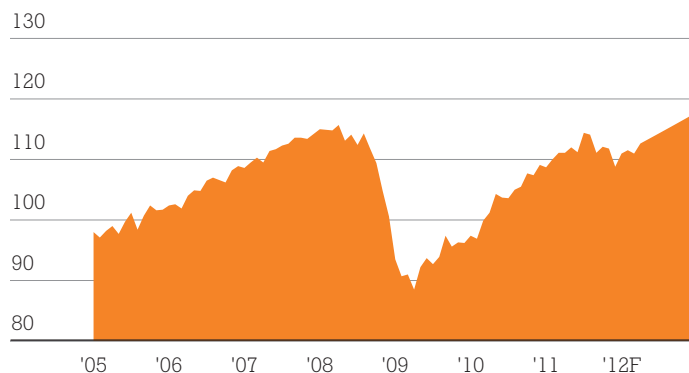
In de eerste helft van 2012 gaat de afbouw van voorraden bij de terminals en de industriële verwerkers ten koste van bedrijvigheid in de havens. Met een verwachte voorzichtige economische groei moet dit in het tweede deel van het jaar worden rechtgezet. De grootste steun in de rug is de Duitse economie, die zich sterker houdt dan in andere landen. Dit komt ook terug in de Duitse industriële productie (figuur 7), een belangrijke opdrachtgever. Dit biedt gezien het grote marktaandeel in de binnenvaart, enige compensatie.

Figuur 6 Ontwikkeling samenstelling overslag Nederlandse havens in ton (* 1 mln.) naar goederencategorie



Bron: Havenraad, prognose ING Economisch Bureau

Figuur 7 Ontwikkeling industriële productie Duitsland (index jaar op jaar, 2005 = 100)



Bron: Ecwin, ING Economisch Bureau

2. Meerjarige ontwikkeling

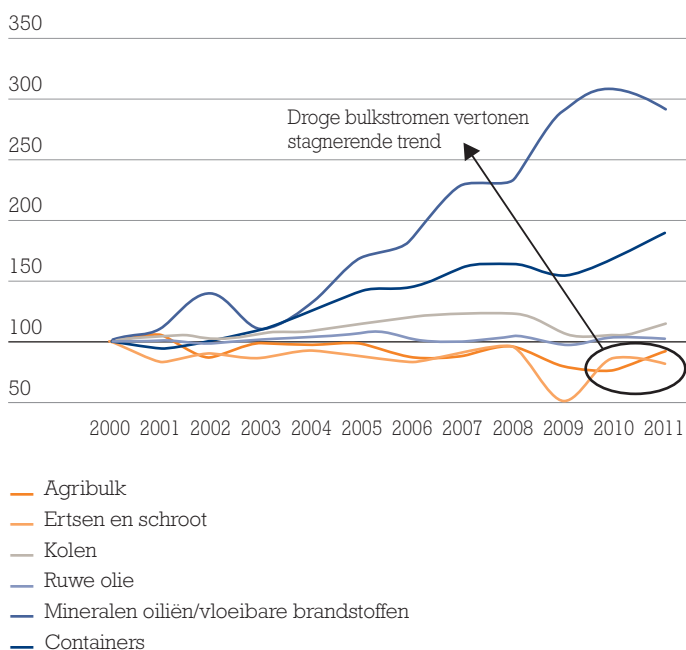
2.1 Droge ladingvaart

Dalende staalproductie en aanvoer van halffabricaten zet erts- en schrootvervoer onder druk

De industrie en de bouw zijn de belangrijkste afzetsectoren voor de droge ladingvaart. Het vervoer van vooral erts, kolen en bouwstoffen, maar ook mineralen en agribulk zijn de voornaamste segmenten. Meer dan de tankvaart is de droge ladingvaart actief op de spotmarkt.

Naar verwachting loopt de exportgevoelige industriële productie in de metaalindustrie dit jaar terug, wat zich doorvertaalt in het vervoer van erts. Het laatste kwartaal van dit jaar werd dit al zichtbaar toen zich voor deze categorie in de Rotterdamse haven een overslagkrimp van 6% aftekende. Op lange termijn vertoont deze goederenstroom een lichte daling wat verklaard wordt door de vervanging van ruwe grondstoffen door halffabricaten zoals balkstaal die vaker 'aan de bron' worden geproduceerd. Zo heeft de Duitse fabrikant Thyssen Krupp bijvoorbeeld een fabriek in Brazilië geopend.⁵ Door deze substitutie van goederen krijgt de binnenvaart meer te maken met het vervoer van halffabricaten (als stukgoed of in containers).

Figuur 8 Index ontwikkeling goederenstromen Rotterdamse haven naar type (2000 = 100)



Bron: Havenbedrijf Rotterdam, bewerkt ING Economisch Bureau

⁵ De verwerking van ruwe grondstoffen tot basis staalproducten neemt in West-Europa langzaam af. De sluiting van een hoogoven in Luik in 2011 illustreert dit eveneens.

Kolenvervoer profiteert van sluiting mijnen en Duitse energietransitie

Hoewel het vervoeren van erts en cokes voor de productie van staal grotendeels gelijk opgaat en op lange termijn daalt, zorgt de vervoersvraag vanuit de energiesector voor compensatie voor het kolenvervoer. Naast het feit dat West-Europese landen vooralsnog niet zonder het gebruik van kolen kunnen, zorgt de sluiting van Duitse mijnen en het besluit tot afbouw van kernenergie en de sluiting van alle 17 Duitse kerncentrales in 2022 ervoor dat er meer behoefte ontstaat aan kolen om het tekort in de energieopwekking te kunnen compenseren. Dit heeft een directe positieve invloed op het vervoer van kolen vanuit Nederland via de binnenvaart. Nu al wordt het grootste deel van de in de zeehavens aangevoerde kolen naar Duitsland geëxporteerd. Bovendien is Duitsland door de sluiting van kolenmijnen steeds minder zelfvoorzienend is geworden, wat de vervoersvraag aanwakkert. Zo verwacht de haven van Amsterdam dat de overslag van kolen tot 2020 bijna zal verdubbelen wat neerkomt op een jaarlijkse groei van 4% tot 5%. Het totale aandeel van kolenvervoer in het ladingpakket van de binnenvaart bedraagt op dit moment ongeveer 9%.

2.2 Containervaart

Containervervoer blijft overeind en houdt groeipotentie

Het aandeel van de goederen dat in containers wordt vervoerd stijgt steeds verder. Na minerale oliën zoals diesel en benzine, heeft deze categorie in de Rotterdamse haven de afgelopen 10 jaar de sterkte groei laten zien. In 2011 steeg de containeroverslag in de Rotterdamse haven nog met 10%. Ook in het laatste kwartaal van 2011 toen gemiddeld gezien een min werd genoteerd, groeide de containeroverslag nog met 8%. Dit is een positief teken en een duidelijk lichtpunt.

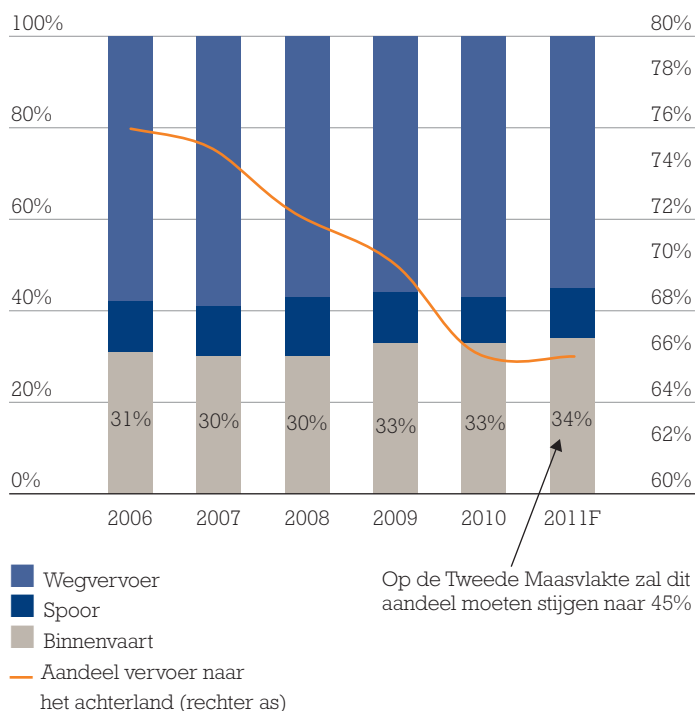
Ondanks voortgaande containerisatie moet echte groeispoging van verschuiving komen

De binnenvaart spint onmiskenbaar garen bij de groeiende containerstroom. Steeds meer goederen worden in containers vervoerd. Zo wint het vervoer van koel- en vriesproducten in reefercontainers steeds meer terrein (zie ook box 6). Het containervervoer is dan ook de cruciale groeipijler van de sector. Desondanks zal het belangrijkste opwaarts potentieel moeten komen van een andere modalsplit, waarbij lading van de weg naar het water verschuift. Over het gehele vervoerstraject naar de eindklant betekent dit vooral groei van 'multimodaal vervoer', waarbij de 'last mile' naar de eindklant per vrachtwagen wordt overbrugd.

Oplevering Tweede Maasvlakte leidt niet automatisch tot forse groei van de binnenvaart

Een misvatting is dat de realisatie van de Tweede Maasvlakte en de ingebruikname van nieuwe terminals van Rotterdam World Gateway en APMT vanaf 2014 automatisch tot fors meer lading voor de binnenvaart zal leiden. De Rot-

Figuur 9 Aandeel binnenvaart in de modalsplit in containervervoer vanuit Rotterdam en percentage achterland vervoer van het totaal



Bron: Havenbedrijf Rotterdam, bewerkt ING Economisch Bureau

terdamse haven versterkt hiermee uiteraard haar concurrentiepositie, maar een groeiend deel van de containeroverslag wordt weer via zee afgevoerd met feeder- of short sea schepen ('transshipment'). Zo is het aandeel achterlandvervoer in 5 jaar gedaald van 76% naar 66% (het aandeel transshipment steeg van 24% naar 34%) (figuur 9). Deze stroom groeit vooral door de steeds grotere zeeschepen die daarbij minder havens aandoen. Dit past ook in de groeistrategie van Rotterdam als wereldwijde hub.⁶ Los hiervan zorgt de stijgende containerisatiegraad ervoor dat er nog winst voor de binnenvaart te behalen valt. Een uitdaging is overigens nog om de doorlooptijden in de binnenvaartterminals te verkorten. Dit is belangrijk een belangrijk punt voor het vergroten van aantrekkelijkheid ten opzichte van het wegvervoer.

Voor bedrijven met droge ladingschepen biedt containervaart kansen

Voor het bepalen van de groeipotentie van containerbinnenvaart is het ook belangrijk welke afstand er met welke modaliteit wordt afgelegd. Het vervoer van grote hoeveelheden over korte afstanden binnen de haven, naar transferia en andere inland terminals is immers ook een groeimarkt.

⁶ Zie Havenvisie 2030, havenbedrijf Rotterdam

Figuur 10 Benutten van inland terminals



Bron: BCTN, ING Economisch Bureau

Deze 'hubs' maken de inzet van verschillende vervoersmodaliteiten mogelijk. Al met al wordt er tot 2020 een jaarlijkse groei van het containervervoer via de binnenvaart voorzien van gemiddeld 3% in een behoudend scenario en 6% per jaar in een optimistisch scenario.⁷ Droge ladingschepen die de afgelopen decennia nieuw zijn gebouwd, zijn in het overgrote deel van de gevallen direct inzetbaar in de containervaart. Sterke groei in het containervervoer is voor het herstel van de binnenvaart noodzakelijk.

Containervaart kent specifiek karakter met bijbehorende eisen

De containerbinnenvaart is een ander vervoersconcept dan de traditionele droge ladingvaart. Zo maken de schepen doorgaans een ronde langs verschillende containerterminals in de zeehaven. Vervolgens worden er ook in het achterland meerdere havens aangedaan, waar containers worden geladen en gelost. Dit vereist andere kwaliteiten van de ondernemer en de bemanning. Daarnaast varen schepen in de containerbinnenvaart vaak in lijndienst en (semi) volcontinu, wat het varen zonder personeel lastig maakt.

⁷ ING Economisch Bureau mede op basis van NEA-ramingen.

Ambities voor containervaart groot

Wegvervoer, binnenvaart en spoor concurreren vooral op de containermarkt met elkaar. Waar het aandeel van de binnenvaart in Europa juist is afgenomen, is de ambitie van overheden om het aandeel van de containerbinnenvaart flink op te stuwten. Uit figuur 8 blijkt dat dit langzaam maar gestaag gebeurt in de Rotterdamse haven. Gezien de resterende capaciteit op het water en de doelstelling van 45% afvoer van containers via de binnenvaart is hier nog ruimte voor forse groei.

Concurrentie van het spoor neemt toe, maar is nog geen reële bedreiging.

Het vervoer per binnenvaartschip is vaak efficiënter dan het vervoer per trein (zo heeft een moderne binnenvaarttanker een capaciteit van tenminste 2.500 ton terwijl een bloktrein met 22 tankwagons ca. 1.350 ton bevat). Voor de containervaart liggen deze verhoudingen niet anders. Wel blijkt in de praktijk dat veel verladers in perioden van laag water (deels) op spoorvervoer zijn overgestapt en daar niet ontevreden over zijn. Het gaat vooral om de beschikbaarheid van een alternatief. De concurrentie met het spoor concentreert zich vooral op de containervaart. Opvallend is dat er vorig jaar juist ook verladers ladingpakketten hebben verschoven van spoor naar binnenvaart. Friesland Campina is hier een voorbeeld van. Dit toont aan dat de binnenvaart een goede uitgangspositie heeft. Capaciteitsdruk en versturende overheidsinvloed spelen het spoor parten. Wel is de verwachting dat de concurrentiepositie van het spoor ten opzichte van de binnenvaart op lange termijn vooruit zal gaan.

2.3 Tankvaart

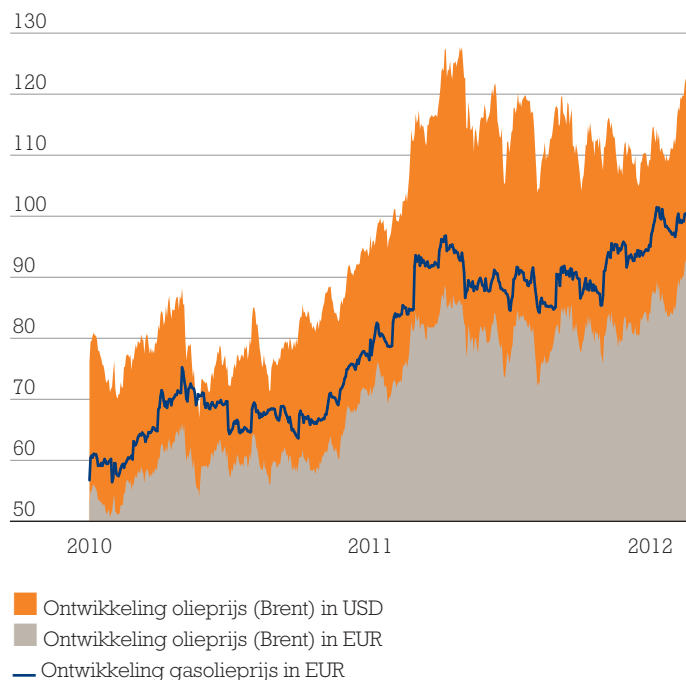
Sterkste groei binnentankvaart voorlopig achter de rug

De tankvaart is de afgelopen 10 jaar zeer sterk gegroeid. Dit is ondermeer af te leiden uit de sterke overslaggroei van minerale oliën (brandstoffen) in de havens zoals al bleek uit figuur 8. De grootste toename van de natte ladingstromen in de binnenvaart is nu naar verwachting achter de rug. De belangrijkste goederenstroom, het vervoer van aardolie, stagneert. Raffinagecapaciteit in Europa wordt niet of nauwelijks verder bijgebouwd en verdwijnt deels naar olieproducerende landen de komende decennia. Het aandeel van deze producten in de vervoersvraag van de binnenvaart neemt als gevolg daarvan ook af; in de jaren van 2005 tot 2010 is het aandeel van ruwe olie/'blank product' in de vervoersvraag geslonken van 67% naar een kleine 60%⁸.

Fijnchemie en alternatieve brandstoffen worden steeds belangrijker voor de tankvaart

Iets wat bijdraagt aan de stagnerende vervoersvraag naar ruwe olie is de gestage vervanging van huisbrandolie

Figuur 11 Ontwikkeling olieprijs en gasolieprijs



voor verwarming door gas. Dit speelt nadrukkelijk ook in Duitsland. Daarentegen wordt het vervoer van chemische producten en alternatieve brandstoffen zoals biodiesel en LNG⁹ belangrijker. Met name dit laatste segment blijft door de specifiek vereiste aanpassingen van het schip voorlopig een nichemarkt. Toch liggen hier zeker sinds de opening van zeehaventerminals kansen voor groei. Iets wat steeds vaker voorkomt is het vervoeren van verschillende typen product in een tanker. Dit wordt mogelijk door een indeling met verschillende compartimenten.

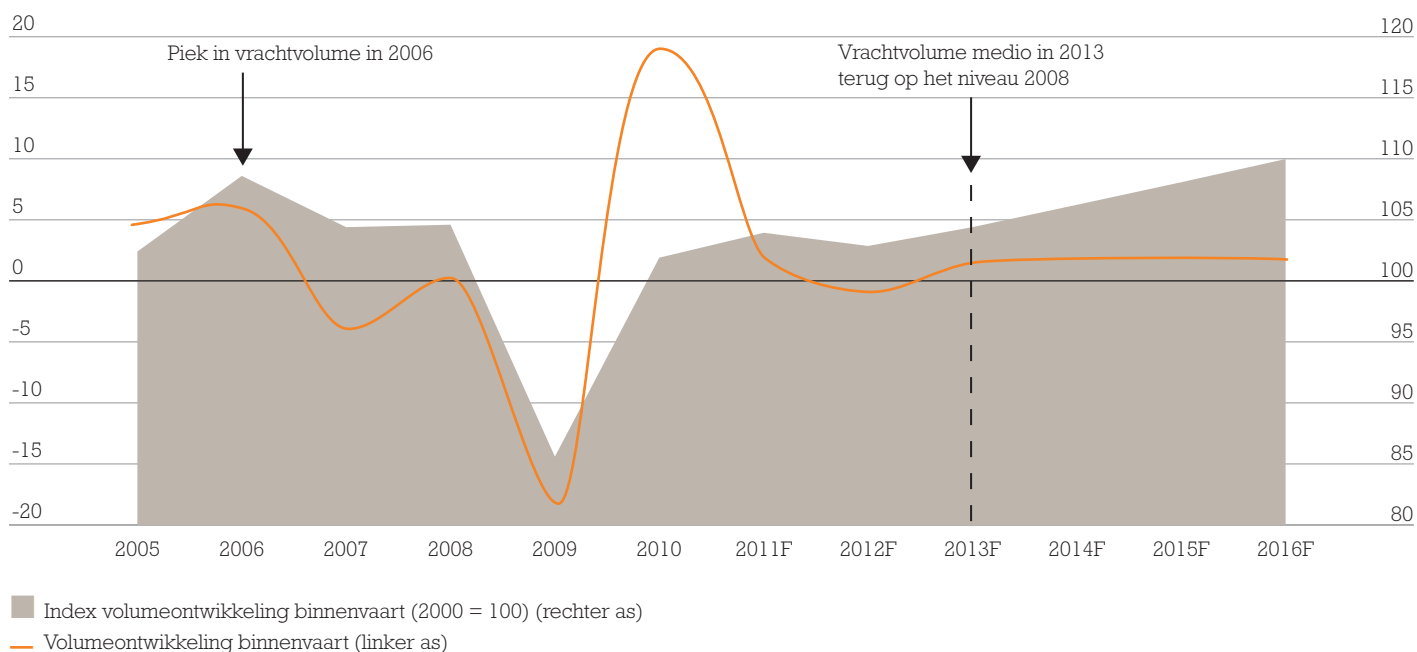
Hoge olieprijs doet handel afnemen

Los van de chemische industrie is het vervoer van liquide bulk door de binnenvaart afhankelijk van de olieprijs. Dit beïnvloedt immers de handelsstromen. Het afgelopen jaar heeft de olieprijs zich binnen een bandbreedte gestabiliseerd op een hoog niveau en is begin 2012 zelfs weer fors opgelopen. Op langere termijn wordt door het internationaal energie agentschap IEA, maar ook door de Opec een blijvend hoge olieprijs voorzien. Aangezien de 'contango-situatie' (hogere toekomstige olieprijs) zich op korte termijn slechts beperkt voordoet, zijn de handelsstromen in 2011 ook afgenomen. Dit was anders in 2009 en 2010 toen de prijs vanaf een laag punt opliep. Met de gematigder olieprijsvoorzicht is er ook minder aanleiding voor het aanhouden van zogenoemde 'floating stock'.

8 Bron CCR

9 LNG: liquid natural gas

Figuur 12 Ontwikkeling (vracht) volume binnenvaart (in % jaar op jaar)



Bron: CBS, ING Economisch Bureau

2.4 Herstel vrachtvolume vertraagd

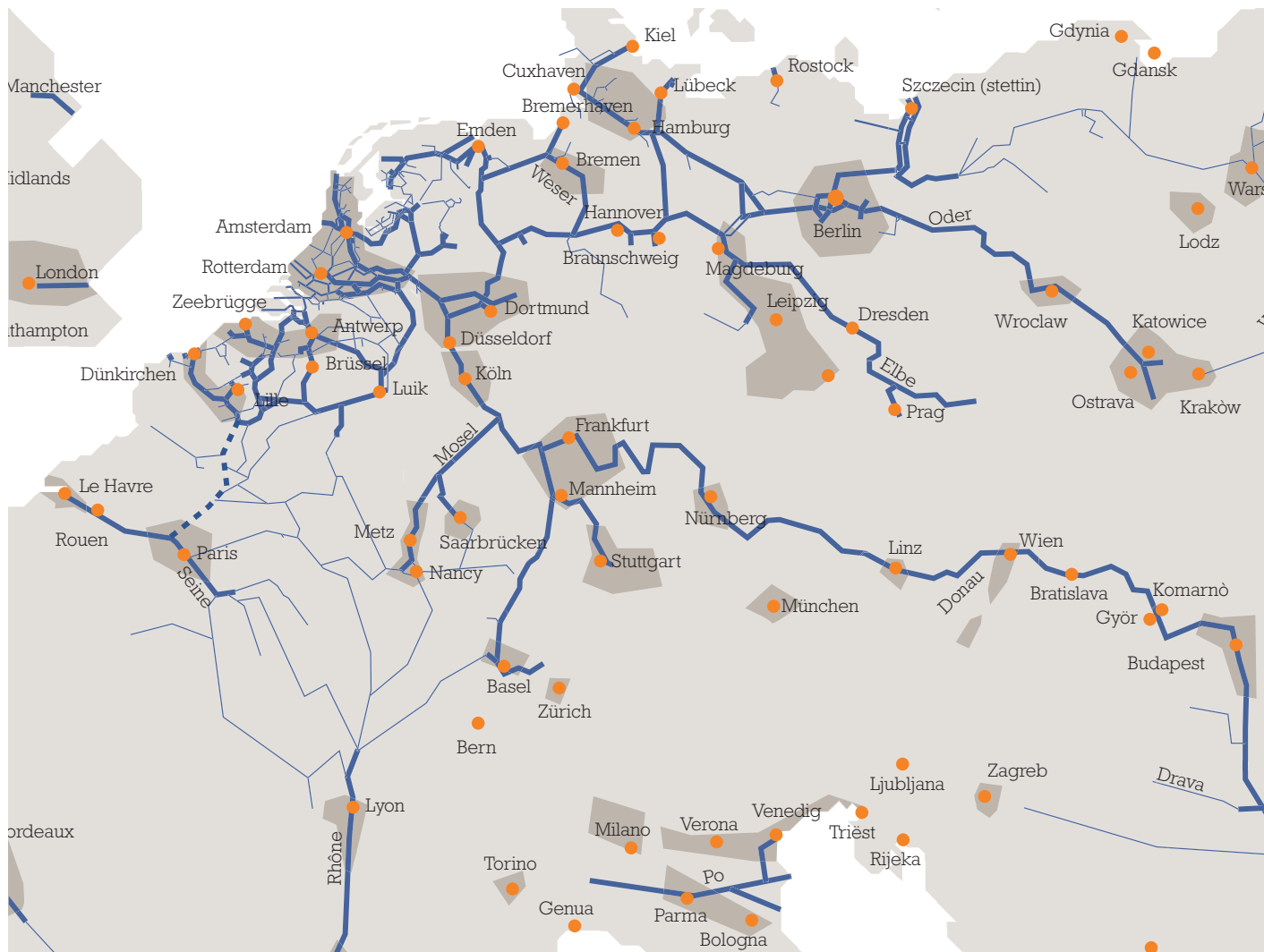
Herstel vrachtvolume laat langer op zich wachten

Tot 2020 zal het vrachtvolume van de binnenvaart gemiddeld met 1% (tankvaart) tot 2% (droge ladingvaart, incl. containervaart) per jaar groeien. De verslechtering van de economische situatie heeft ervoor gezorgd dat de prognose van het vrachtvolume voor 2012 is bijgesteld naar -1%. Dit zorgt voor een correctie (figuur 12). We gaan er vanuit dat het vrachtvolume van het jaar 2008 in 2013 opnieuw kan worden bereikt. Dit betekent niet dat dan ook een gezond evenwicht is hersteld. Aangezien de vloot de afgelopen twee jaar ook nog is uitgebreid, zal dit langer op zich laten wachten (zie verder hoofdstuk 4).

Box 2 Groeimogelijkheden concentreren zich vooral op de Rijn en Noord-Zuidroute

In theorie is de rivier de Donau, die met een lengte van 2400 km Europa doorkruist een veelbelovende trans-Europese verbindingroute. Maar ondanks dat Oost-Europa betere groeicijfers laat zien dan het westen van het continent blijft de Donau als groeimarkt achter. Het komt wel voor dat Nederlandse schepen via het Main-Donau kanaal de Donau bevaren, maar bedrijven zijn er niet onverdeeld enthousiast over. Ten eerste is de haveninfrastructuur onderontwikkeld, terwijl ook bruggen te laag zijn, zich obstakels (rotsen) in het water bevinden en het waterpeil sterk fluctueert. Ook zijn er in de winter vaak problemen (ondermeer op het Main-Donau kanaal dat zijn hoogste punt op 406 meter ligt en snel bevriest). Ook andere rivieren zoals de Elbe lenen zich beperkt voor binnenvaartverkeer. Naar verwachting biedt de Rijn in de nabije toekomst de sterkste internationale groeimogelijkheden. Met de realisatie van de Seine-Nord-Schelde verbinding wordt Frankrijk aanzienlijk beter ontsloten, wat nieuwe groeimogelijkheden opent.

Figuur 13 Overzicht Europese vaarwateren



Bron: Bureau voorlichting Binnenvaart

Box 3 De toekomst van de Rijn als aorta van de Binnenvaart

De Rijn is verreweg de belangrijkste rivier voor de binnenvaart. De komende jaren zal deze 'corridor' ook de sterkste groei in ladingstromen laten zien. Als gevolg van de klimaatverandering evolueert de Rijn zich in de toekomst verder van smeltwaterrivier naar regenrivier, wat op lange termijn een lagere gemiddelde waterstand tot gevolg heeft. De korte termijn trend is de afgelopen 5 jaar dalend geweest, maar het is te vroeg om hier direct conclusies aan te verbinden. Onderzoek heeft aangetoond dat de lagere waterstand pas na 2050 wezenlijk beperkend zal zijn*. Waar het op korte termijn vooral om gaat, zijn de sterkere schommelingen. Het recente verleden heeft laten zien dat de verschillen in de waterstand op de Rijn groot kunnen zijn. Om de gevolgen van sterker wisselende waterstanden voor de binnenvaart zoveel mogelijk te beperken, zijn intensiever onderhoud van de vaarwegen en extra stuwcomplexen in de Rijn nodig in combinatie met aanpassing van de vaardiepte van schepen. Daarnaast heeft het incident met de Waldhof de verbetering van de Rijn als vaarweg op de agenda gezet. Dit gaat echter gepaard met hoge kosten. Hiermee is een tolvrije Rijn, die onder de Akte van Mannheim (1868) geldt, niet meer vanzelfsprekend.

* Bron: onderzoek Rheinblick 2050 van de Internationale Commissie voor de Hydrologie van de Rijn (CHR)

3. Financiële ontwikkeling van de binnenvaart

2011 biedt enige financiële verlichting, maar overfinanciering blijft molensteen

Na de twee zwaar verlopen jaren is 2011 financieel aanzienlijk beter afgesloten. Dit is te danken aan de lange periodes van laag water, waardoor de overcapaciteit tijdelijk verdween en de gemiddelde vrachtprijs fors opliep. Toch blijven de financieringslasten voor een groot deel van de in de piekperiode 2007-2008 bestelde schepen structureel te hoog. Naar schatting zijn enkele honderden schepen tegen te hoge prijzen aangeschaft. Het gaat hier grotendeels om schepen met een capaciteit boven 2.500 ton. Aangezien de oude marktverhoudingen en bijbehorende prijzen naar verwachting voorlopig niet terugkeren, blijven de hoge financieringskosten de sector achtervolgen.

Verschil tussen kleine en grote schepen splijt de sector

Het is een vergissing om te concluderen dat de hele binnenvaart slecht rendeert. Wel manifesteert het verschil tussen kleine en grote schepen (>1.500 ton) zich steeds duidelijker. De eerste groep heeft baat bij de aanzienlijk lagere financieringslasten en is daarmee doorgaans in staat om het hoofd redelijk goed boven water te houden. Hoewel er ook bedrijven met grotere schepen zijn die zich bijvoorbeeld met dank aan vaste contracten onttrekken aan de malaise, staan deze bedrijven er door de hoge vaste kosten gemiddeld gesproken slechter voor. Bij moeilijke marktomstandigheden lopen deze bedrijven een groter risico als de vrachtprijs daalt en het schip door onvoldoende vraag niet volledig beladen kan worden of zelfs stil ligt. Dit is mede te wijten aan de beperkte nautische reikwijdte van een groot schip, die zich in het hoogste segment beperkt tot de grote rivieren en het zogenoemde ARA-gebied¹⁰.

Bedrijven met kleine schepen sluiten 2011 gemiddeld af met winst

Het verschil tussen kleine en grote schepen tekent zich duidelijk af in de rendementscijfers. De bruto winst (EBIT)¹¹ kwam vorig jaar gemiddeld ruwweg tussen € 50.000 - €110.000 uit voor een klein schip (< 86 meter of 1.500 ton). Voor een groot schip werd gemiddeld nog altijd een verlies van € 10.000 - € 75.000 genoteerd. Dit is niettemin een groot verschil met de jaren 2009 en 2010 toen verliezen tussen 50.000 en 300.000 de praktijk waren. In de praktijk blijkt overigens dat binnenvaartondernemers hun privéonttrekkingen sindsdien ook neerwaarts hebben bijgesteld, wat enige compensatie biedt. Al met al stegen de bedrijfskosten afhankelijk van de deelmarkt met ruim 4% tot 12%¹², maar de omzetstijging

van gemiddeld 11,5% maakte dit in veel gevallen meer dan goed. Voor 2012 wordt een gemiddelde kostenstijging van 0,5% tot 2,5% verwacht die grotendeel is toe te schrijven aan verwachte hogere lonen. Gezien de zwakke marktomstandigheden zal het lastig worden om die door te berekenen aan opdrachtgevers.

Aflossingen voor het merendeel hervat, maar bestendigheid onzeker

Het aantal bedrijven dat nog niet volledig aan haar financiële verplichtingen kon voldoen, is in de loop van 2011 gedaald naar 20% tot 50%. Dit betekent dat 50% tot 80% van de bedrijven de aflossingen weer heeft hervat. Aangezien 2011 niet als 'regulier' jaar kan worden beschouwd, is het echter hoogst onzeker of dit in 2012 kan worden vastgehouden.

Belastingrekening nu wel extra uitgavenpost voor bedrijven

Iets wat de druk op de liquide middelen van binnenvaartbedrijven kan verhogen is dat fiscaal veelal geen (achterwaartse) compensatieruimte meer resteert. De financiële druk op de lopende middelen werd in 2010 en 2011 gecompenseerd doordat bedrijven de verliezen met eerder behaalde winsten konden verrekenen en daardoor belastinggeld terug ontvingen. In 2012 is dit voorbij. Aangezien een deel van de bedrijven in 2011 een positief resultaat heeft geboekt, zal er in dat geval belastingafdracht plaatsvinden, wat extra druk op de lopende rekening uitoefent.

Box 4 Sterke fluctuatie van tarieven door grotere volatiliteit

De voorspelbaarheid van de binnenvaart is de afgelopen jaren afgenomen. Dit zorgt ervoor dat de tarieven in de binnenvaart sterk kunnen fluctueren, wat een nadeel is voor opdrachtgevers. Hiervoor zijn de volgende redenen te onderscheiden:

- De economische omgeving verandert sneller
- De waterstanden in de rivieren lijken meer te fluctueren.
- Grotere binnenvaartschepen zorgen voor een kleiner bereik en beperktere diepgang.
- De steeds grotere zeeschepen zorgen voor piekbelasting in de havens.

Bij het laatste punt daalt de voorspelbaarheid doordat er een groter aantal binnenvaartschepen nodig is op hetzelfde moment, wat tot congestieproblemen leidt. Wel is het een stap vooruit dat grote rederijen met concepten als 'Daily Maersk' de punctualiteit gaan vergroten. Een belangrijk gevolg van de toegenomen volatiliteit, is dat er kortere contracten ontstaan en meer binnenvaartbedrijven op de spotmarkt opereren.

¹⁰ ARA: Amsterdam - Rotterdam - Antwerpen.

¹¹ Voor aftrek van privé-opnamen.

¹² Kostenstijging motorvrachtschepen 2011 ten opzichte van 2010: 5%-8,5%, containerschepen 6% - 8% en motortankschepen: 4,5% en 12%, bron NEA.

4. Ontwikkeling van de binnenvaartvloot

Nederlandse vloot sneller gegroeid dan in de buurlanden

De afgelopen 10 jaar is maar liefst 70% van de Europese nieuwe schepen onder Nederlandse vlag gaan varen. De Nederlandse vloot telt begin 2012 een kleine 7.000 schepen (figuur 14) en is daarmee gegroeid naar bijna 50% van het Europese totaal. In 2011 heeft de binnenvaartvloot naar verwachting haar grootste capaciteit bereikt, waarna een geleidelijke daling volgt.

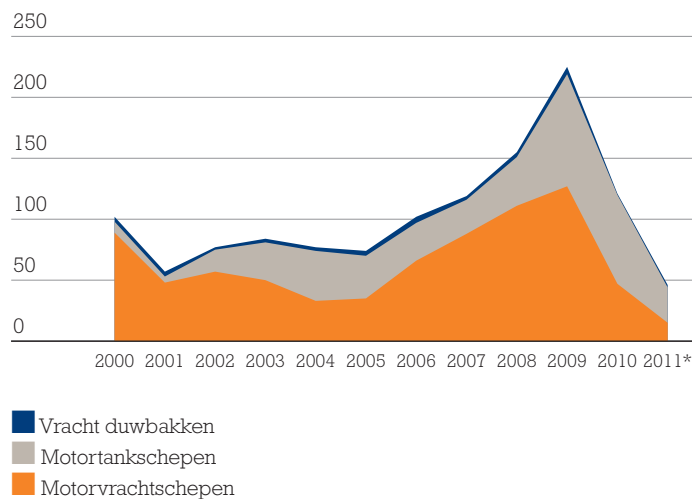
Oplevering van schepen neemt af, maar ook in 2011 is de vloot nog toegenomen

Na de investeringspiek van 2007-2008 en de oplevering ver daarna (figuur 15) is het algemene beeld dat de binnenvaartvloot het afgelopen jaar nauwelijks meer is gegroeid. Van een inkrimping is tot dusver echter geen sprake. Hierbij speelt mee dat er met de noodmaatregelen van financiële instellingen een gering aantal faillissementen meer plaats vond. Bovendien verdwijnt een schip ook na faillissement meestal niet uit de vloot. Uit cijfers blijkt dat in 2011 per saldo totaal toch nog ca. 200.000 ton aan de vloot is toegevoegd. Dit heeft verschillende redenen: er blijken het afgelopen jaren nog een aantal casco's, die al in Nederland lagen, te worden afgebouwd. Daarnaast is er nog een beperkt aantal afschepen geleverd.

De paradox van het kleine schip: terwijl de behoefte aan kleine schepen toeneemt, verdwijnen er juist veel

In de binnenvaart doet zich een merkwaardige tegenstelling voor; waar door sloop steeds meer kleine schepen verdwijnen, is er juist behoefte aan om te kunnen groeien. Door de eenzijdige bouw van schepen van 110 meter en

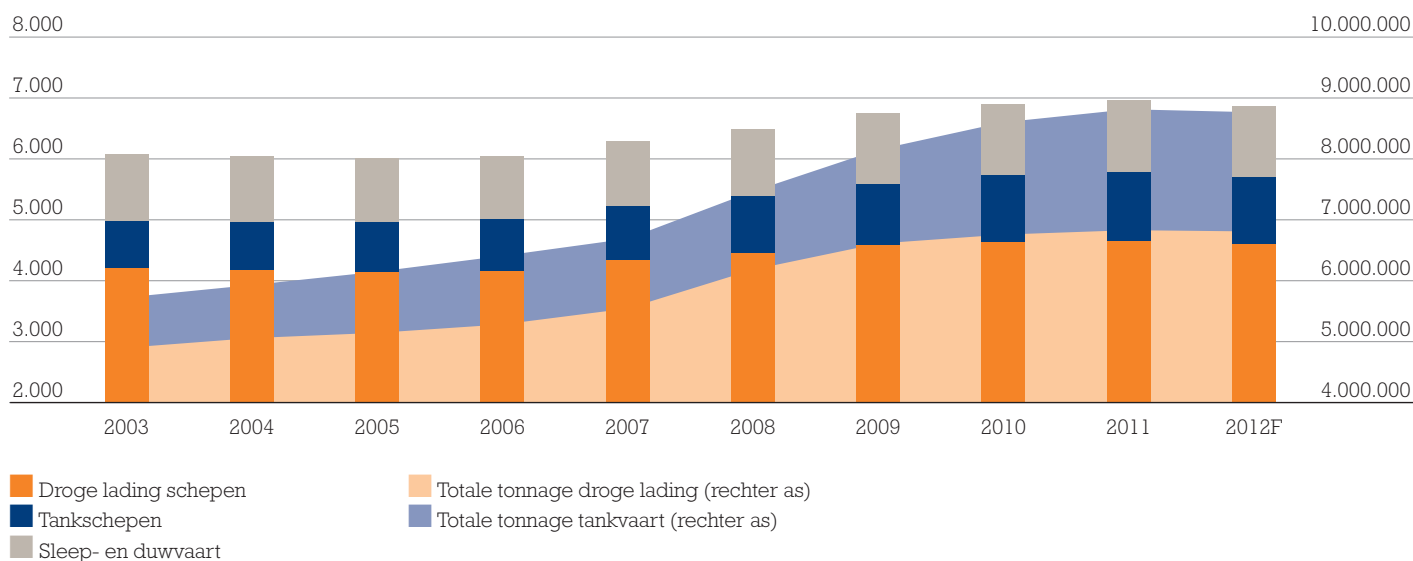
Figuur 15 Toevoeging van nieuwe schepen aan de Nederlandse vloot (aantal schepen per jaar)



Bron: IVR *meting januari 2012, nog onvolledig

langer sluit het aanbod van type schepen niet meer volledig aan op de behoefte. Bovendien zet de diepgangbeperking en de maximale toegestane lengte op de Rijn (135 meter) vraagtekens bij verdere schaalvergroting. Er zijn met name kansen voor de grootste onder de kleine schepen (capaciteit 1.000 – 1.500 ton). Toch is de belangstelling beperkt. Dit komt doordat er vooralsnog per ton/km niet of nauwelijks extra voor wordt betaald. De nieuwbouw van een klein schip is bovendien naar verhouding duurder. Nu een andere tijd

Figuur 14 Ontwikkeling Binnenvaartvloot naar aantal en tonnage



Bron: IVR/EBIS/ING Economisch Bureau

is aangebroken, zijn ook kleine schepen daarnaast moeilijker te financieren. Voor de toekomst zijn kleinere schepen echter onmisbaar. Hier ligt gezien het grotere bereik op de vaarwegen immers een deel van de concurrentiekracht.¹³

4.1 Vloot droge ladingschepen

Sterke uitbreiding en schaalvergroting nog niet verwerkt

De Nederlandse droge ladingvloot heeft begin 2012 een omvang van 4.650 schepen. De gemiddelde capaciteit bedraagt 1.470 ton per schip, waarbij de verschillen in grootte sterk oplopen.

Anticiperend op voortgaande groei is de droge ladingvloot de afgelopen 5 jaar met ruim 500 schepen gegroeid, waarbij de capaciteit van een nieuw schip met 3.000 ton aanzienlijk groter was dan het vlootgemiddelde. Toen het vrachtvolume in de droge lading in 2009 een duikvlucht maakte (-24%), ontwikkelde zich een flinke overcapaciteit (figuur 15). Met het herstel van het vrachtvolume is de overcapaciteit afgenomen, maar voorlopig nog niet verdwenen. Gezien de trage groei van het vrachtvolume zal dit naar verwachting ook langzaam gaan. Begin 2012 bedraagt de overcapaciteit in de droge ladingvaart bij benadering nog zo'n 13%. Dit komt bij de gemiddelde capaciteit neer op zo'n 600 schepen. Al met al is de verwachting dat het nog tot 2017 zal duren voor de overcapaciteit grotendeels is weggewerkt.

¹³ In de Kamerbrieven Minister van Infrastructuur en Milieu 25/10/11 en 16/11/11 komt dit ook aan bod.

Sloop oudere kleine schepen gaat door...

Uit onderzoek blijkt dat de Nederlandse droge ladingvloot tot 1.500 ton gestaag is afgenomen. Het aantal binnenvaartschepen tot 400 ton (veelal spitsen) is grofweg gehalveerd.¹⁴ Jaarlijks worden ca. 60 tot 80 droge ladingschepen in de range 300 ton – 1.500 gesloopt. Dit zijn voornamelijk spitsen, maar ook schepen van wat groter formaat. Dit aantal is tot nu toe relatief stabiel maar loopt mogelijk licht op. Hiermee stijgt de gemiddelde capaciteit van de vloot steeds verder.

... maar vloot wordt toch netto nauwelijks kleiner

Hoewel de sloop van oude schepen doorgaat en de investeringen grotendeels zijn stilgevallen, zal de vloot in termen van tonnage slechts langzaam krimpen. De sterke schaalvergroting van de afgelopen jaren heeft daarmee een negatieve bijwerking.¹⁵ Uit vlootcijfers blijkt ook dat hier pas in 2011 iets van te merken is. Afgezien van een sloop- of saneringsregeling die direct effect kan hebben, zal een gezond evenwicht naar verwachting de komende jaren niet door een krimpende vloot worden bewerkstelligd.

¹⁴ Bron: Plan van aanpak Klein schip/Expertise- en innovatiecentrum Binnenvaart

¹⁵ Ter illustratie; in Europa is de vloot vracht- en tankschepen de afgelopen 25 jaar met meer dan 50% afgenomen terwijl de gemiddelde laadcapaciteit in dezelfde periode met 66% is toegenomen.

Box 5 Lager innovatietempo, maar wel mogelijkheden voor vooruitgang

Lager innovatietempo door langere levensduur en investeringsstop

Als gevolg van de langere levensduur van schepen ligt het innovatietempo in de binnenvaart bijna automatisch op een lager niveau. Een vergelijking met de truck maakt dit duidelijk. Gemiddeld wordt een truck na 6 à 7 jaar vervangen, terwijl de binnenvaartschepen vaak meer dan vijf keer zo lang meegaan. De duurzaamheidsvoorsprong van de binnenvaart gaat hiermee achteruit. Vooral op het vlak van stikstof (NO_x) en roetdeeltjes (PM₁₀) legt de binnenvaart het af. Op het gebied van CO₂-uitstoot heeft de binnenvaart nog wel een streep voor, maar deze voorsprong slinkt.

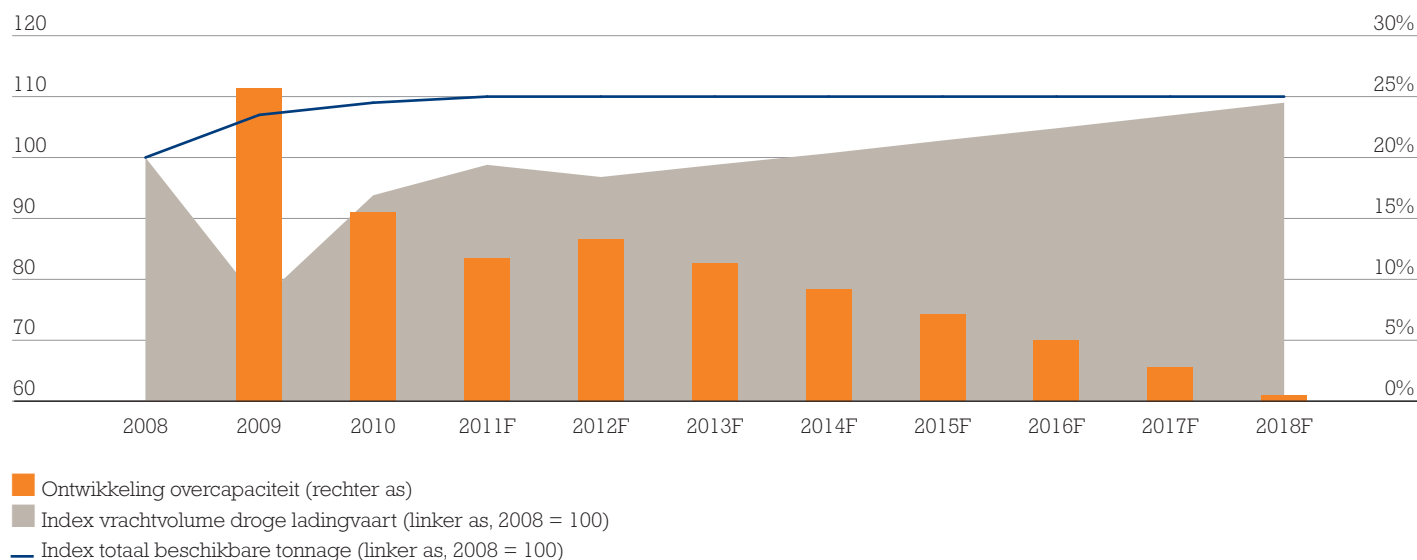
Toch zijn er mogelijkheden voor vooruitgang op duurzaamheidsvlak

De betere milieuprestatie van de binnenvaart is grotendeels toe te schrijven aan het schaalvoordeel. De achterblijvende vooruitgang op emissie/milieugebied geldt vooral voor kleinere schepen waarvan de gemiddelde leeftijd hoog is. Hoewel grote stappen vooruit zoals met de door de Europese Commissie opgelegde euronormering voor trucks in de binnenvaart ontbreken, zijn er niettemin mogelijkheden om stappen te zetten op dit vlak.

Een voorbeeld is het plaatsen van elektromotoren naast de hoofdmotor in schepen die hoofdzakelijk op kanalen varen en waar het motorvermogen niet volledig wordt gebruikt. Dit kan een forse brandstofbesparing opleveren.

Dat de sector niet stilstaat op het vlak van duurzaamheid blijkt in de praktijk. Zo volgt uit onderzoek dat binnenvaartschippers tussen 2007 en 2010 6,7% zuiniger zijn gaan varen. De doelstelling was 5%. Dit benadrukt dat trainingen in zuinig varen effect sorteren.

Figuur 16 Benadering structurele overcapaciteit droge ladingvaart (in tonnage, aan het eind van elk jaar)



Bron: CBS, IVR, NEA, bewerking ING Economisch Bureau

Uitgangspunten scenario figuur 16:

- Verondersteld wordt dat in piekjaar 2008 de volledige capaciteit werd benut
- Vanaf 2013 bedraagt de groei in de droge ladingvaart 2% per jaar
- Sloop van schepen blijft constant op ca. 60 per jaar
- Nieuwbouw van droge ladingschepen blijft beperkt tot 10 per jaar
- Correctie toegepast in verband met de grotere reservecapaciteit van grotere schepen

4.2 Vloot tankschepen

Overcapaciteit tankvaart vooral ontwikkeld door aanhouden enkelwandige tankers

De Nederlandse vloot tankschepen heeft begin 2012 een omvang van ruim 1.100 eenheden (figuur 17). Tankers hebben doorgaans een grotere capaciteit dan droge ladingsschepen. Ook vindt de schaalvergroting hier het sterkst plaats. Nieuwe schepen boven 6.000 ton zijn geen uitzondering. Het recente verleden heeft mede vooruitlopend op groei van het vrachtvolume en de uitfasering van enkelwandige schepen, een sterke groei te zien gegeven. Dit heeft geresulteerd in een zeer forse overcapaciteit. Hiervan was in 2011 weinig te merken omdat de beladingsgraad een groot deel van het jaar door laag water beperkt was. We gaan er vanuit dat er al meer dan voldoende nieuwe dubbelwandige tankers zijn opgeleverd om de enkelwandige tankers te vervangen. Deze schepen worden tot 1-1-2019 uitgefaseerd (figuur 18). Begin 2012 betekent dit dat tweederde van de overcapaciteit op termijn wegvalt. Een beperkt gedeelte van deze vloot zal echter naar verwachting pas in 2018 worden afgestoten.

Overcapaciteit tankvaart op Europees niveau lager

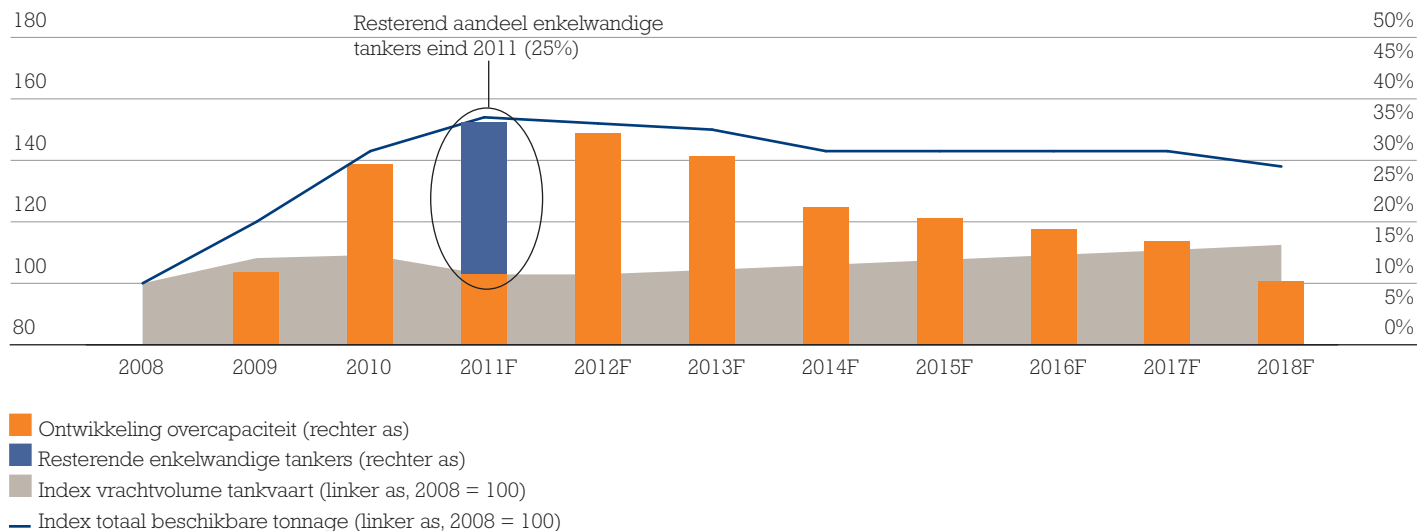
De overcapaciteit in de Nederlandse tankvaart lijkt met ca. 35% erg hoog te zijn. Het later dan aanvankelijk de bedoeling was uitfaseren van enkelwandige tankers heeft hierop een fors effect (ca. 25%). Los hiervan moet de kanttekening worden gemaakt dat de binnenvaartmarkt een (West)-Europese markt is waarbinnen veel grensoverschrijdend verkeer plaatsvindt. In de praktijk blijken de meeste tankschepen te varen, al is de gemiddelde beladingsgraad lager.

Zo zijn er Nederlandse schepen die worden ingezet bij Duitse reders. In Duitsland zijn naar verhouding veel minder dubbelwandige tankers aangeschaft, waardoor er grensoverschrijdende vraag naar is. Op Europees niveau is de overcapaciteit daarmee vermoedelijk lager.

Grotere reservecapaciteit door schaalvergroting laat deel van de beschikbare tonnage onbenut

Als gevolg van de sterke schaalvergroting van de laatste jaren en de toenemende volatiliteit van het waterpeil is de reservecapaciteit ('natuurlijke overcapaciteit') in de binnenvaart groter dan in het verleden. Dit zorgt voor een stuk

Figuur 17 Benadering structurele overcapaciteit tankvaart (in tonnage, aan het eind van elk jaar)



Bron: CBS, IVR, NEA, bewerking ING Economisch Bureau

Uitgangspunten scenario figuur 17:

- Verondersteld wordt dat in piekjaar 2008 de volledige capaciteit (behoudens dan geldende reservecapaciteit) werd benut
- Vanaf 2013 bedraagt de groei in de droge lading vaart 1%
- Uitgangspunt uitfasering: 325 enkelwandige tankers
- Patroon van uitfasering enkelwandige schepen: 2012-2018: 35, 35, 75, 35, 35, 35, 75
- Nieuwbouw blijft beperkt tot 10 per jaar, wat vanaf 2015 oploopt tot 20 per jaar
- Correctie toegepast in verband met de grotere reservecapaciteit van grotere schepen

Figuur 18 Tijdslijn uitfasering enkelwandige tankers

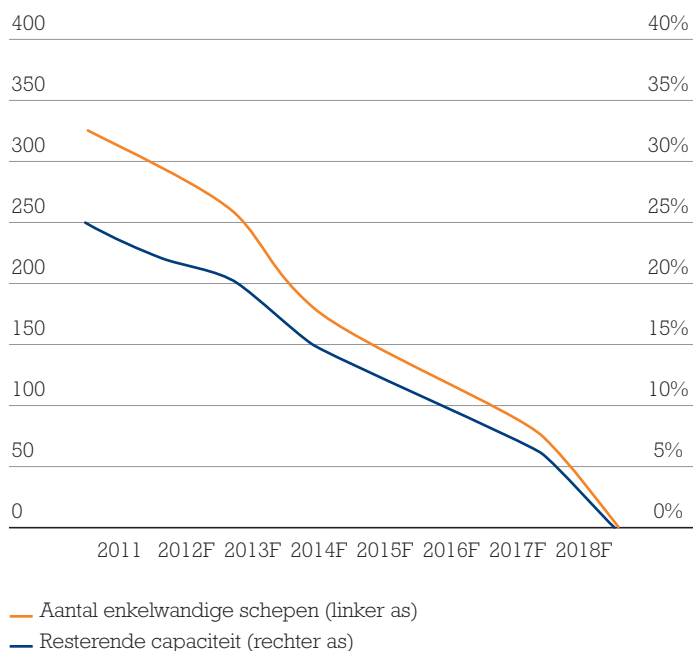


Bron: ING Economisch Bureau

'standaard' onbenutte capaciteit. Voor de groei hiervan is een correctie aangebracht in de cijfers van figuur 17. Zo kan een tanker van 135 meter met een capaciteit van 6.000 ton bij een diepgang van 2,6 meter (1,70 meter bij meetpunt Kaub) een reservecapaciteit oplopend tot 50% hebben. Bij een schip van 3.500 ton is dit al snel 10%-15% minder.

In de tankvaart geldt dit effect sterker dan in de droge ladingvaart door de hogere grotere capaciteit. In de praktijk is de belading van schepen meestal niet volledig en in een periode van laag water kan de volledige capaciteit tijdelijk weer (meer dan) volledig nodig zijn.

Figuur 19 Verwachte uitsfasering Nederlandse enkelwandige tankers



Bron: IVR, NEA, ING Economisch Bureau

Vooraf dubbelwandige tankers onder grote schepen

Eind 2010 bedroeg het aandeel enkelwandige schepen nog ca. 35% van de totale vloot.¹⁶ (360). Een jaar later bevinden zich onder Nederlandse vlag naar schatting nog 325 enkelwandige schepen. Onder grote schepen is het aandeel dubbelwandigheid aanzienlijk groter dan onder kleine schepen. 85% van de tankers met een laadvermogen van meer dan 2500 ton is begin 2011 dubbelwandig. Hoe kleiner het schip, hoe kleiner het percentage dubbelwandigheid. Van de tankers met een laadvermogen van 400 ton of minder, is slechts een kleine 20% dubbelwandig.¹⁷

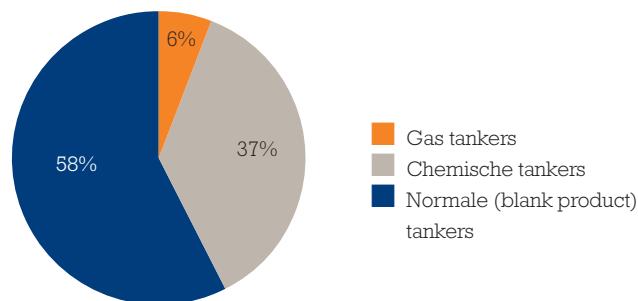
Uitsfasering van enkelwandige schepen nadert het punt van versnelling

De afgelopen jaren werden in Nederland ongeveer 35 (enkelwandige) tankers gesloopt. Tot eind 2018 zullen alle ca. 325 Nederlandse enkelwandige schepen uit de vloot verdwijnen. Dit gebeurt nu nog vooral onder invloed van grote verladers die hun eisen aanscherpen. Vanaf 2013 zal ook de onderhoudsafweging bedrijfseconomisch een rol gaan spelen. Aangezien de termijn tot de verplichte invoering van dubbelwandige tankers voor alle categorieën gevaarlijke

¹⁶ Vastgesteld op basis van EBIS-gegevens; per 01/01/11 bedroeg de IWT-vloot (heel Europa) 1336 schepen, waarvan boven de 300 ton nog 468 enkelwandig

¹⁷ Bron: CBRB

Figuur 20 Samenstelling tankervloot per 01/01/10



Bron: EBIS

stoffen eind 2013 de kritische periode van 5 jaar voor een nieuwe 'survey' (van 5 jaar) bereikt. De vraag is dan of het noodzakelijke onderhoud nog wel in verhouding staat tot de resterende gebruiksduur. De meeste enkelwandige tankers worden gesloopt, maar er worden ook schepen naar het buitenland geëxporteerd. Ombouw geschiedt slechts mondjesmaat, de kosten hiervan kunnen oplopen tot € 1 mln. Al met al houden we er rekening mee dat de schepen geleidelijk van de markt verdwijnen, met een versnelling in 2013 en in 2018 (figuur 19).

Speciaalbouw zorgt mondjesmaat voor verdere uitbreiding

De komende jaren zullen er naar verwachting op kleine schaal nog nieuwe tankers in de vaart komen. Het gaat dan grotendeels om tankers voor speciale chemicaliën of LNG. Daarnaast zijn er initiatieven voor investering in kleinere dubbelwandige tankers.

5. Het vizier op de toekomst

Disbalans in de keten en verstorende overcapaciteit belangrijkste obstakels voor een gezond evenwicht

In de binnenvaart zijn er op dit moment twee kenmerken die economisch gezien bepalend zijn voor de toekomst. Het gaat om 1. Het (te) grote ondernemersrisico van binnenvaartbedrijven in combinatie met de beperkte onderhandelingsmacht en 2. De overcapaciteit die is ontstaan en zorgt voor een patstelling. Het eerste punt heeft een structureel karakter en het tweede punt een meer korte termijn karakter. Een gezonde toekomst voor de binnenvaart vraagt om het zo veel mogelijk wegnemen van deze obstakels. Een vitale binnenvaartsector is immers van maatschappelijk en economisch belang voor Nederland. Tenslotte zijn er nog enkele belangrijke focuspunten voor het creëren en benutten van groeikansen voor de binnenvaart.

5.1 Obstakels voor een gezonde toekomstige ontwikkeling van de binnenvaart

1. Structureel gezond evenwicht creëren

Kleinschalige organisatiewijze maakt kwetsbaar

Een van de belangrijkste zakelijke handicaps van de binnenvaart is de versnippering. 90% van de bedrijven bestaat uit 1 tot 5 werknemers, die veelal geen stabiele relatie met bevrachters of verladers hebben; ook is er nog onvoldoende samenwerking om schaalgroottes te verkrijgen.

De droge ladingvaart is het meest kleinschalig. De tankvaart kent daarentegen grotere bedrijven en tevens integratievormen van bevrachting en scheepsexploitatie.

In de droge ladingvaart, vaart verreweg het grootste deel van de bedrijven nog zelfstandig en met één schip. Dit zorgt ervoor dat de marktmacht bij onderhandelingen beperkt is, wat zich doorvertaalt in de vrachttarieven. Dit komt doordat bedrijven zich bij uitsluitend vervoer van A naar B lastig op basis van kwaliteit kunnen onderscheiden. Bovendien biedt het vast varen bij een bevrachter weliswaar vaak lading, maar geen prijszekerheid.

Aangezien een binnenvaartondernemer wel fors moet investeren in een schip en deze veelal in eigendom verkrijgt, rust er een groot risico op de ondernemer. Bij de huidige versnippering blijven bedrijven beslissingen te veel op individueel niveau nemen, wat inefficiëntie in de hand werkt. In een nieuwe periode van voorspoed kan de overcapaciteit door nieuwe investeringen gemakkelijk opnieuw aanzwellen. Elk bedrijf heeft immers zijn eigen ervaring van de praktijk.

Versnippering legt (te) groot ondernemersrisico neer bij binnenvaartbedrijf

Door de kwetsbare marktpositie van binnenvaartbedrijven is de verhouding tussen de onderhandelingspositie en het ondernemersrisico uit balans. Illustratief is dat tarieven vaak door opdrachtgevers worden opgelegd en watertoeslagen eenzijdig door opdrachtgevers worden bepaald. Een structuurverandering is nodig om de financiële propositie van de binnenvaart blijvend te verbeteren.

Figuur 21 Binnenvaartmarkt functioneert niet goed; ondernemersrisico van binnenvaartbedrijven staat niet in verhouding tot de marktmacht.



Bron: ING Economisch Bureau

Oplossingsrichtingen; krachtenbundeling of regulerende invloed

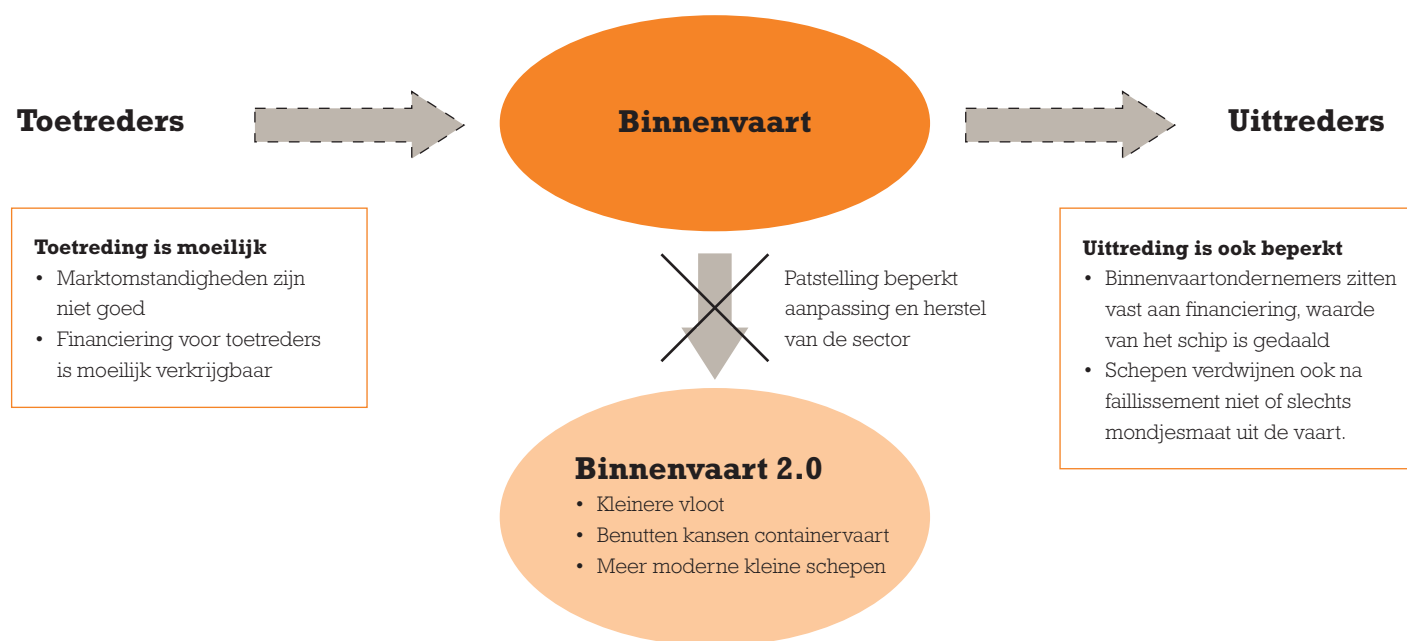
De sector kan iets doen aan de zwakke marktpositie door elkaar op te zoeken en krachten te bundelen, zodat de schaalgrootte groeit en een beter tegengewicht mogelijk wordt.¹⁸ De binnenvaart kent al enkele coöperaties van binnenvaartschippers, zoals de NPRC. Hiervan kunnen er meer worden opgericht. Hoewel intensieve samenwerking door het karakter van de sector in het verleden niet eenvoudig is gebleken, zal dit wel op eigen initiatief moeten ontstaan. In theorie zou het ook kunnen dat een aantal grote toetreders vanuit bijvoorbeeld de zeevaart of van verladerszijde zich aandienen en overnames doen. Dit lijkt echter niet direct aan de orde.

In het algemeen kan een concentratie van nog naast elkaar opererende brancheorganisaties in één nieuwe vertegenwoordiging helpen bij het versterken van de propositie van de sector. De organisatiegraad onder de binnenvaartbedrijven zal dan wel moeten stijgen.

Als tenslotte zelfregulering niet werkt is inmenging van de overheid een voorstelbaar alternatief. Het is uiteindelijk van economisch, maar ook sociaal maatschappelijk belang dat de rol en positie van de binnenvaart behouden blijft. Bovendien is het overheidsbeleid gericht op stimulering van de sector. Denkbaar is dat er een 'bodem' in de markt wordt gelegd. Dit ligt echter gezien de tijdgeest van liberalisatie niet voor de hand. Ook ligt dit juridisch (en in Europees verband) waarschijnlijk moeilijk.

¹⁸ Zie ook: RSM/Havenbedrijf Rotterdam: De strategische waarde van het haven- en industriecomplex Rotterdam voor het internationale concurrentievermogen van Nederland.

Figuur 22 Binnenvaart ‘klem gezet’ door overcapaciteit en inflexibel aanbod van schepen;



Bron: ING Economisch Bureau.

2. Korte termijn impasse door overcapaciteit doorbreken

Twee oplossingen om de impasse te doorbreken: **verkleining van de vloot of 'uitgroeien'**

De binnenvaart waarin de binnenvaart zich bevindt, houdt aanpassing en vernieuwing van de sector tegen (figuur 22). Dit heeft alles te maken met de knellende overcapaciteit, die voor een vrachtprijsdaling en een slecht functionerende markt voor tweedehands schepen heeft gezorgd. Ook beperkt het de toe- en uitreding tot de binnenvaart.

Het doorbreken van deze impasse is belangrijk voor beter functionerende binnenvaartmarkt. Twee oplossingsrichtingen zijn economisch gezien; verkleining van de vloot of het wachten op voldoende toekomstige groei (figuur 23). In de tankvaart draagt de ontwikkeling van de enkelwandige schepen flink bij aan capaciteits reductie.

Het verkleinen van de vloot gaat gepaard met hoge kosten of kapitaalverliezen, maar zorgt wel voor snelle verbetering van de marktverhoudingen. Herinvoering van een sloopregeling is hierbij denkbaar. Het alternatief is dat de sector 'uit de overcapaciteit groeit', waarbij het overschot geleidelijk verdwijnt door groei van de vervoersvraag. Gezien de gematigde groeivooruitzichten gaat hier echter, zoals is gebleken, nog meerdere jaren overheen.

5.2 Oplossingsrichtingen

Box 6 Slagen vooruit met versvervoer over water (fresh corridor)

Een recent initiatief waar de mogelijkheden en voordelen van de binnenvaart worden ingezet is het vervoer van fruit over water. Fruit komt steeds meer binnen in reefercontainers in plaats van 'los' in reefer-schepen. Een aantal fruitimporteurs laat onder de naam 'fresh corridor' een flink ladingpakket dat vanuit de Rotterdamse haven deels per binnenvaartschip naar het achterland vervoeren. In de praktijk worden de goederen alleen nog voor 'the last mile' naar de bedrijven in Barendrecht vervoerd, waarmee de A15 flink wordt ontlast. Dit is een mooi voorbeeld van het benutten van multimodale mogelijkheden. Op termijn kan de stroom containers oplopen tot een aantal van 60.000 teu op jaarbasis. De ambitie is om het vervoer van tuinbouwproducten uit te breiden tot een multimodaal netwerk dat logistieke centra als Venlo, Vlissingen en Antwerpen verbindt. Het hele project wordt ondersteund door de Landelijke en provinciale overheid, alsmede het Rotterdamse havenbedrijf.

Door te kiezen voor vervoer over water verminderen de deelnemende bedrijven het aantal kilometers dat anders per vrachtwagen zou worden afgelegd met 100 kilometer tot 20 kilometer. Dat moet op termijn leiden tot een lagere CO₂-uitstoot, een lagere kostprijs en een hogere servicegraad.

Figuur 23 Wat moet er economisch gezien gebeuren voor een beter functionerende binnenvaartmarkt?



Bron: ING Economisch Bureau

5.3 Focuspunten voor het creëren en benutten van groeikansen

Afgezien van de problemen waar de binnenvaart mee te maken heeft, blijven er mogelijkheden om de marktpositie te versterken. Belangrijke aandachtspunten voor het creëren en benutten van toekomstige groeikansen zijn:

1. Fors inzetten op containervervoer
2. Ontwikkelen van one-stop shopping concepten (brede logistieke dienstverlening)
3. Aandacht voor nieuwe instroom van personeel

1. Fors inzetten op containervervoer

binnenvaart moet het deels hebben van verschuiving van weg naar water

Verschuiving van weg naar water bij uitstek mogelijk in de binnenvaart

Voor de groei van de binnenvaart is het essentieel om het containervervoer verder uit te bouwen. Ondanks de afspraken en ambities om het aandeel van de binnenvaart te verhogen, blijkt uit analyses dat dit niet eenvoudig is.¹⁹ Toch heeft de sector ondersteund door de nieuwe merknaam 'The blue road' de laatste tijd successen geboekt in het verschuiven van lading naar het water. Het gaat hierbij niet alleen om containervervoer maar ook

om bulkvervoer. Zo hebben bijvoorbeeld naast Mars ook de bedrijven Suikerunie (droge bulk) en Huntsman (natte bulk) stappen gezet om meer gebruik te gaan maken van de binnenvaart. Opvallend is dat de kracht van de binnenvaart in de praktijk vaak in het vervoer van grote volumes op de korte afstand ligt. Uit onderzoek is gebleken dat het combineren van binnenvaart en wegvervoer op 80/20-basis voor bedrijven met een ladingpakket groter dan 10.000 ton het gunstigst uitpakt.²⁰

2. Ontwikkelen van one-stop shopping concepten

Binnenvaart moet wennen aan one stop shopping en multimodaliteit

Iets waar nog een uitdaging voor de binnenvaart ligt is het aanbieden van bredere logistieke dienstverlening aan verladers en expediteurs. Hiervoor is samenwerking tussen schakels in de keten, maar ook met andere modaliteiten nodig. Voor toekomstig succes zal de binnenvaart moeten inspelen op de toenemende vraag naar one stop shopping en multimodaliteit. Hiervoor is wel schaalgrootte nodig, maar dit zou ook op coöperatieniveau kunnen worden opgepakt.

¹⁹ Rapport 'Medium and long term perspectives of Inland Water Transport in the European Union'.

²⁰ Bron: Fransoo/Kiesmüller, TU Eindhoven

3. Aandacht voor nieuwe instroom van personeel

Aandacht voor instroom; opvolging (van personeel) ontwikkelt zich tot belangrijke bedreiging van de binnenvaart.

Een laatste en niet onbelangrijk aandachtspunt om toekomstige groei mogelijk te maken is gekwalificeerd personeel. De beperkte instroom van nieuw personeel dreigt een bedreiging te worden voor de continuïteit van de binnenvaart. Er worden te weinig mensen opgeleid en bovendien is toetreding voor starters op dit moment door de financiële beperkingen moeilijk.

De gemiddelde leeftijd van schippers/eigenaren in het segment tot 1.500 ton bedraagt 55 jaar. Aangezien de kansen voor de binnenvaart zich voor een belangrijk deel op het vlak van de kleiner schepen bevinden, betekent dit dat de naderende uitstroom tenminste moet worden opgevangen en het liefst nog zal moeten overtreffen. Als de huidige situatie zich doorzet, zal dit niet gaan lukken. Lifestyle en beroep bewegen zich in de binnenvaart weliswaar uiteen doordat er steeds vaker vol-continu wordt gevaren. Toch kan dit met de mogelijkheid tot meer vrije tijd voor jongeren juist interessant zijn.

Disclaimer

De informatie in dit rapport geeft de persoonlijke mening weer van de analist(en) en geen enkel deel van de beloning van de analist(en) was, is, of zal direct of indirect gerelateerd zijn aan het opnemen van specifieke aanbevelingen of meningen in dit rapport. De analisten die aan deze publicatie hebben bijgedragen voldoen allen aan de vereisten zoals gesteld door hun nationale toezichthouders aan de uitoefening van hun vak. Deze publicatie is opgesteld namens ING Bank N.V., gevestigd te Amsterdam en slechts bedoeld ter informatie van haar cliënten. ING Bank N.V. is onderdeel van ING Groep N.V. Deze publicatie is geen beleggingsaanbeveling noch een aanbieding of uitnodiging tot koop of verkoop van enig financieel instrument. Deze publicatie is louter informatief en mag niet worden beschouwd als advies. ING Bank N.V. betreft haar informatie van betrouwbaar geachte bronnen en heeft alle mogelijk zorg betracht om er voor te zorgen dat ten tijde van de publicatie de informatie waarop zij haar visie in dit rapport heeft gebaseerd niet onjuist of misleidend is. ING Bank N.V. geeft geen garantie dat de door haar gebruikte informatie accuraat of compleet is. De informatie in dit rapport kan gewijzigd worden zonder enige vorm van aankondiging. ING Bank N.V. noch één of meer van haar directeuren of werknemers aanvaardt enige aansprakelijkheid voor enig direct of indirect verlies of schade voortkomend uit het gebruik van (de inhoud van) deze publicatie alsmede voor druk- en zetfouten in deze publicatie. Auteursrecht en rechten ter bescherming van gegevensbestanden zijn van toepassing op deze publicatie. Overneming van gegevens uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron wordt vermeld. In Nederland is ING Bank N.V. geregistreerd bij en staat onder toezicht van De Nederlandse Bank en de Autoriteit Financiële Markten.

De tekst is afgesloten op 5 maart 2012.

Meer weten?
Kijk op ING.nl
Of bel met

Rico Luman,
Sectoreconoom Transport & Logistiek
ING Economisch Bureau
020 563 98 93

Machiel Bode,
Sectormanager
Transport & Logistiek
06 54 22 77 30

Arthur de Bot,
Directeur Binnenvaart
010 444 61 26