

# **Binnenvaart in de greep van overbrugging**

Ondanks de opgelopen  
averij is de toekomst kansrijk

## Auteur

### **ING Economisch Bureau**

Rico Luman 020 563 9893

## Redactie

### **ING Business Banking**

Arthur de Bot 010 444 6126

### **ING Business Banking kennismanagement**

Machiel Bode 020 652 2075

### **ING Economisch Bureau**

Marcel Peek

## ISBN

978-90-6919-221-5

## Opmaak/druk

Papyrus B.V., Diemen

## 1<sup>e</sup> druk

De tekst is afgesloten op 5 januari 2011

# Inhoud

## **Samenvatting en conclusies 4**

## **Inleiding 5**

### **Deel I**

#### **Ontwikkeling van de Nederlandse binnenvaart 6**

- 1.1 Omzet en vrachtvolume tegen het licht **6**
- 1.2 Op weg naar herstel **9**
- 1.3 De versturende invloed van overcapaciteit **9**

#### **2. Financieel beeld van de binnenvaart 11**

- 2.1 Financiële positie **11**
- 2.2 Contractuele verhoudingen als bepalende financiële factor **12**

#### **3. Toekomstverwachtingen 13**

- 3.1 Korte termijn versus lange termijn **13**
- 3.2 Uitdagingen voor de binnenvaart **16**

### **Deel II**

#### **4. De Nederlandse binnenvaartvloot nader belicht 17**

- 4.1 Ontwikkeling en samenstelling van de vloot **17**
- 4.2 Vervanging enkelwandige door dubbelwandige tankers **19**

#### **Bijlage 1 Overzicht van gesprekspartners 21**

# Samenvatting en conclusies

De gevolgen van de economische terugslag zijn nog altijd sterk voelbaar in de binnenvaart. Naast het cyclische karakter van de lading is het neerwaartse effect versterkt door een investeringsgolf. Levering van voor de recessie bestelde nieuwe grotere schepen bereikte pas in 2009 een piek en liep ook in 2010 nog door. Tegelijkertijd blijft een noodzakelijke sanering uit. Deze impasse heeft tot grote overcapaciteit en onbalans geleid en zorgt ervoor dat evenwichtsherstel nog zeker tot 2014-2015 duurt. Vooral bedrijven met grotere (en duurdere) schepen is dit voelbaar.

De tankvaart leek de dans te ontspringen, maar ook deze deelmarkt wordt nu door afnemende handelsstromen en vertraagde afstoot van enkelwandige tankers geconfronteerd met overcapaciteit en navenante prijsdruk.

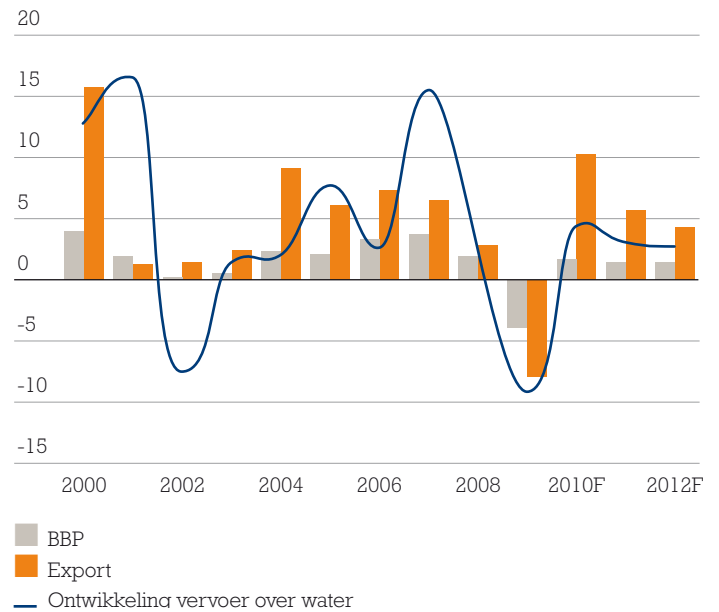
Met de oplevende industrie is het vrachtvolume deels teruggekeerd, maar tegen een lagere prijs. Ook 2011 zal hierdoor voor de binnenvaart een moeilijk jaar worden. Toch is de situatie meer paradoxaal dan uitzichtloos. Terwijl de korte termijn zwaar valt is de toekomst van de sector zeer kansrijk. Het vizier is daarmee gericht op overbrugging.

# Inleiding

## Economisch herstel in een lagere versnelling

De Nederlandse economie bevindt zich in een periode van matig herstel. De export heeft het herstel met een groei 11% in 2010 op gang gebracht en zal in 2011 op een lager niveau doorgroeien (figuur 1). Dit is vooral te danken aan de oplevende wereldhandel met Azië. De andere economische pijlers, bedrijfsinvesteringen en particuliere consumptie blijven nog achter en groeien in 2011 weer. Wel zetten overheidsbezuinigingen een druk op de economie. Per saldo schakelt de economie licht terug en wordt voor 2011 een economische groei van 1,4% verwacht. Ook het vervoer over water zet het herstel daarmee in een lager tempo voort.

**Figuur 1 Ontwikkeling volume vervoer over water in relatie tot BBP (Economische groei) en uitvoer % jaar op jaar.**



Bron: CBS, ING Economisch Bureau

# 1. Ontwikkeling van de Nederlandse binnenvaart

## 1.1 Omzet en vrachtvolume tegen het licht

### Omzetsdaling door volumedaling en lagere prijzen

Hoewel pieken en dalen niet onbekend zijn in de binnenvaart, kwam de economische crisis in weinig sectoren zo hard aan als hier. Als gevolg van een volumedaling van bijna 10% en het ontstaan van flinke overcapaciteit, viel de omzet in 2009 met gemiddeld 17% terug (figuur 2). In bepaalde segmenten van de droge ladingvaart liep de omzetschade zelfs veel verder op. De tarieven in de binnenvaart daalden sterker dan in het wegvervoer, maar minder sterk dan in het zee- en luchtvervoer<sup>1</sup>. Voorafgaand aan 2009 was 2002 het laatste jaar dat de binnenvaart met een terugval van het vrachtvolume te maken kreeg (-7%).

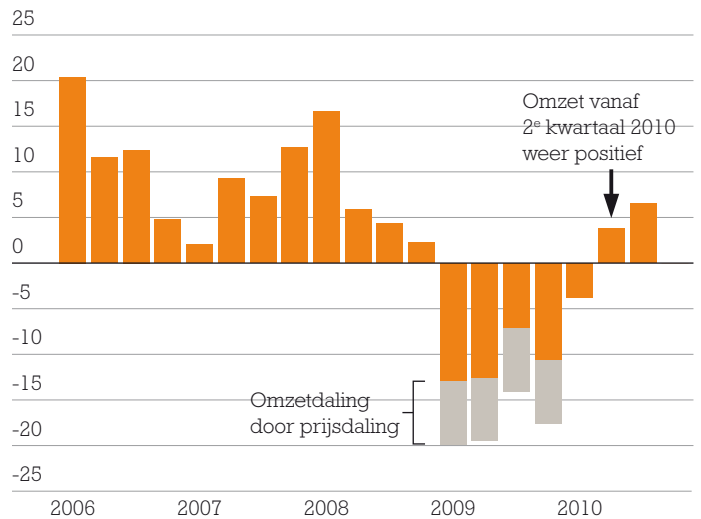
### Omzet sinds het voorjaar van 2010 weer in de plus

De totale omzet van de Nederlandse binnenvaartsector kwam in 2009 uit op circa € 1,9 mld.<sup>2</sup> Na een krimp van 5 kwartalen werd er in het tweede kwartaal van 2010 jaar op jaar voor het eerst weer een groei van 4% genoteerd (figuur 2). Met de omzetsdaling in 2009 moet de omzet met ruim 21% groeien om weer op het niveau van 2008 uit te komen. De eerste stappen op weg terug zijn vanaf medio 2010 gezet. Als gevolg van de maar moeizaam aantrekkende vrachtprijzen kost omzetherstel tijd. Dit geldt door de toegenomen vlootcapaciteit vooral op bedrijfsniveau. Er zijn immers meer schepen waarover de omzet moet worden verdeeld. Wel zijn er onderling grote verschillen zichtbaar in de branche.

1 Uit een analyse van CBS/KIM blijkt dat de tarieven in het lucht- en zeevervoer in deze periode gemiddeld maar liefst met meer dan 10% zijn teruggefallen.

2 Bron: CBS/ING

**Figuur 2 Omzetontwikkeling Binnenvaart per kwartaal in % jaar op jaar**

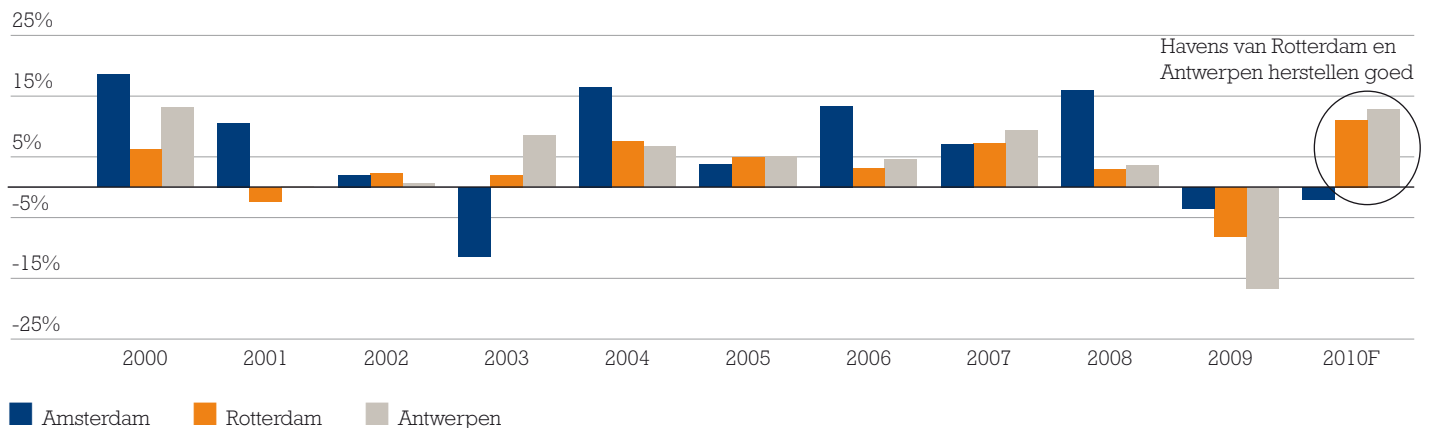


Bron: CBS,ING Economisch Bureau

### Vervoersvraag binnenvaart stijgt in het kielzog van de zeehavens...

De activiteit in de zeehavens is de graadmeter voor de bedrijvigheid in de binnenvaart. De vervoersvraag in de binnenvaart ligt voor een belangrijk gedeelte in het verlengde hiervan, met een dominante rol voor Rotterdam. De Rotterdamse haven heeft vanaf eind 2009 een sterk herstel laten zien (figuur 3), waarmee het haar vroegcyclische reputatie waar heeft gemaakt. Na een verlies van 8% maakt de haven de terugval in 2010 over de hele linie genomen meer

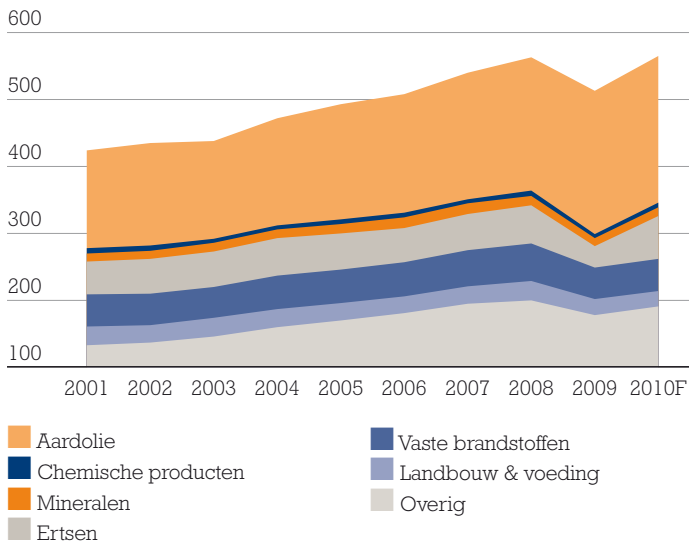
**Figuur 3 Overslag in de drie grote zeehavens in ton jaar op jaar (x 1 mln.)**



Bron: Havenbedrijven Antwerpen/Amsterdam/Rotterdam, prognose ING Economisch Bureau.

Haven van Amsterdam exclusief Noordzeekanaal havens.

**Figuur 4 Ontwikkeling samenstelling overslag Nederlandse havens in ton (x 1 mln.)**



Bron: Havenraad, prognose ING Economisch Bureau

dan volledig goed<sup>3</sup>. Dit is boven verwachting en vooral te danken aan de oplevende wereldhandel met Azië. Als grote zeehavens had Rotterdam de afgelopen periode het voordeel van het verminderen van het aantal 'calls' van zeeschepen. Ook heeft het sterke chemische cluster in de haven aantrekkingskracht. Zo werd ten tijde van de crisis in andere havens (zoals Duinkerken) raffinagecapaciteit stilgelegd of teruggeschoefd. De nabij gelegen Zeeuwse havens hebben de terugslag eveneens goedge maakt. Ook Antwerpen zag de overslag in 2010 sterk opveren waarmee het niveau van 2008 weer in zicht komt. De haven van Amsterdam blijft hierbij door het wegvallen van containeroverslag achter. Onder de grote havens heeft vooral Hamburg nog veel goed te maken.

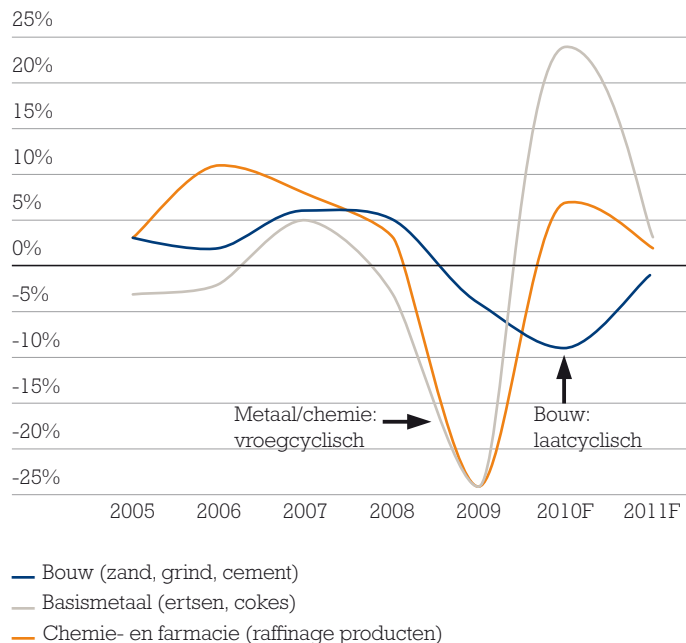
#### .... maar groei binnenvaart niet synchroon aan stijging Rotterdamse overslag

Hoewel het verband met de havens duidelijk aanwezig is, blijkt de ontwikkeling van de binnenvaart niet gelijk op te lopen met het herstel in de zeehavens. Als logistieke 'hubs' groeien de zeehavens sneller. Eén van de oorzaken hiervan is het achterblijvende vervoer van bouwstoffen als zand, grind en cement dat voornamelijk over de Rijn plaatsvindt (stroomafwaarts). Ook op langere termijn groeien de mainports sneller<sup>4</sup>. Dit onderscheid is vooral ontstaan doordat één van de groeimotoren van de havenoverslag, de

<sup>3</sup> De overslag van agribulk, kolen, overig nat massagoed en stukgoed zijn nog niet terug op het niveau van 2008

<sup>4</sup> Onder andere mobiliteitsbalans 2010 p. 44/KIM

**Figuur 5 Volume ontwikkeling van relevante deelsectoren voor de binnenvaart (Nederland)**



Bron: Ecwin, CBS, ING Economisch Bureau

transshipment<sup>5</sup>- functie is. Zo heeft Rotterdam een belangrijke 'hub' functie voor containers en Amsterdam voor brandstoffen. Thans wordt in Rotterdam bijvoorbeeld circa 30% van de overslag weer via zee afgevoerd<sup>6</sup> via onder andere feedersschepen. Dit aandeel laat een stijging zien.

#### Industriegedreven opleving 2010 valt niet tegen...

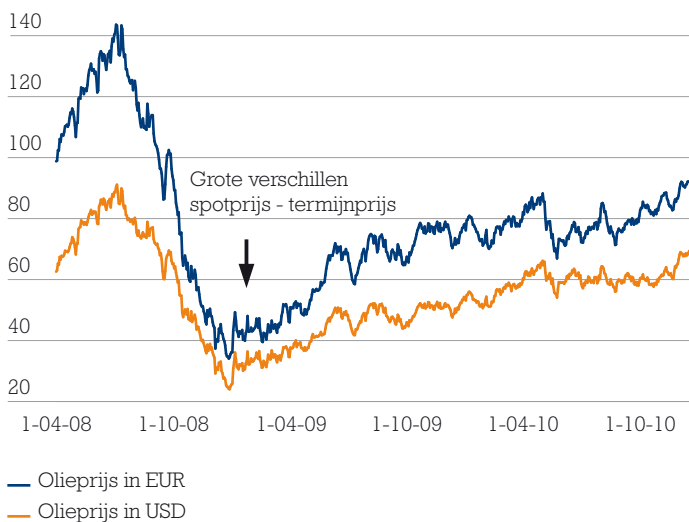
Het herstel van het vrachtvolume was vooral in de droge ladingvaart krachtiger dan verwacht na de ongekende daling in 2009. Dit was te danken aan de vroege opleving in de staalindustrie (figuur 4 en 5). De West-Europese hoogovens zijn weer vrijwel volledig in gebruik<sup>7</sup>. Dit stuwde de havenoverslag van ertsen in 2010 met meer dan 100%, waarmee het niveau van 2008 in zicht komt. Totaal gezien herstelde de industriële productie in Nederland met 6% en in Duitsland zelfs met 11% (tabel 1). Bovendien werden op grote schaal voorraden aangevuld. De snelheid van de volumeverbetering in de binnenvaart valt daarmee niet tegen, al wordt dit individueel vaak niet zo gevoeld. Een segment dat nog duidelijk achterblijft is het vervoer van bouwstoffen. Door de laatcyclische ontwikkeling van de bouw is hier in 2011 ook nog niet of nauwelijks groei te verwachten.

<sup>5</sup> Transshipment: zee-zee vervoer

<sup>6</sup> Bron: havenbedrijf Rotterdam

<sup>7</sup> Als gevolg van de economische crisis werden in 2009 14 van de 25 hoogovens stilgelegd.

**Figuur 6 Ontwikkeling olieprijs**



Bron: Ecwin

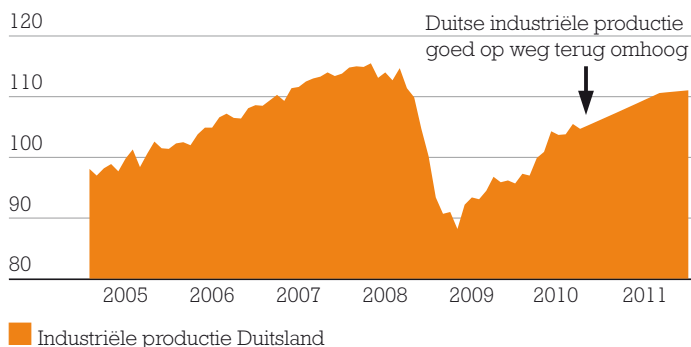
**Ontwikkeling tankvaart cyclisch en gevoelig voor de olieprijs**

De tankvaart is grotendeels gebaseerd op drie pijlers: het vervoer in opdracht van de chemische industrie, het vervoer van brandstof naar depots en het vervoer in opdracht van handelaren (olie of raffinageproduct) veelal tussen de zeehavens. Het vrachtvolume in de tankvaart laat een grillig verloop zien, wat enerzijds beïnvloed wordt door het zeer cyclische karakter van de chemische industrie, maar anderzijds ook door het weer en de olieprijs. Daarnaast is de markt gevoelig voor incidenten als terroristische of natuurrampen.

**Terugval tankvaart vertraagd door handelsstromen...**

In tegenstelling tot de droge ladingvaart, leek de tankvaart de dans in het crisisjaar 2009 redelijk te ontspringen. Waar het vervoer van droge (industriële) bulkgrondstoffen sterk

**Figuur 7 Ontwikkeling van de Duitse industriële productie**



Bron: Ecwin

**Tabel 1 Economische kerngegevens, volumemutaties (%)**

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Nederland</b>					
Economische groei (BBP)	1,9	-3,9	1,7	1,4	1,3
Export	2,8	-7,9	10,7	6,0	4,3
Import	3,4	-8,5	10,6	4,9	4,4
Bouwproductie	4,8	-4,2	-8,8	-1,0	1,5
Industriële productie	-0,8	-8,9	6,0	2,0	2,4
<b>Europa</b>					
Economische groei (BBP)					
Eurozone	0,9	-3,8	1,7	1,4	1,6
Duitsland	2,2	-4,6	3,6	2,5	1,9
België	1,2	-3,0	2,1	1,6	1,8
Frankrijk	2,0	-2,2	1,6	1,6	1,7

Bron: ING Economisch Bureau, december 2010

terugviel, bleef het vervoer van natte lading redelijk op niveau. Dit was deels te danken aan de sterke invloed van handelsstromen die zich voordeden doordat de olieprijs aanzienlijk fluctueerde en daaraan voorafgaand sterk was gedaald. Het vooruitzicht van een hogere prijs ('contango'-situatie) op de termijnmarkt stuwde de handel<sup>8</sup>. Speculanten anticipeerden op een stijgende olieprijs waarmee partijen niet zelden meerdere keren werden verkocht en soms ook vervoerd. Dit compenseerde de terugval van de chemische industrie grotendeels. De olieprijs is dus een belangrijke beïnvloedende factor voor de tankvaart. De contango-situatie zette zich eind 2010 nog steeds door, hoewel het verschil met de termijnprijs minder groot werd. In 2010 is de handelsstroom deels opgedroogd, waarmee de vervoersvraag terugviel en de lagere vraag vanuit de chemische sector alsnog merkbaar werd.

**Uitblinkende Duitse economie lichtpunt voor de binnenvaart**

Als internationaal opererende sector is de binnenvaart ook afhankelijk van de economische ontwikkeling in andere Europese landen. Vanuit de haven van Rotterdam heeft circa 50% van de lading hier de bestemming, gevolgd door België (18%) en Frankrijk (5%). Bijna een kwart van de lading heeft Nederland als bestemming<sup>9</sup>. Vooral de Duitse economie is een Europese voortrekker en geeft daarmee de binnenvaart een steun in de rug. De exportgedreven industrie presteert goed, waarmee deze economie zich ook volgend jaar bovengemiddeld zal ontwikkelen (figuur 7 en tabel 1).

8 Het tegenovergestelde is een zogenaamde 'backwardation'-situatie, waarbij spotprijzen boven de termijnprijzen liggen.

9 Cijfers CBS/HbR 2007

### Volume stijgt met 4,5% in 2010

Al met al is het volume van het vervoer over water in 2010 naar verwachting met 4,5% gestegen, waarmee het niveau nog ruim 4% onder het niveau van 2008 ligt<sup>10</sup>. Terwijl de vrachtvolumes in de droge ladingvaart sinds 2009 flink verbeterd zijn met als uitschieter erts en schroot (figuur 4), is het beeld in de tankvaart anders. Hier lag het via de binnenvaart vervoerde volume ondanks de opleving van de chemische industrie niet of nauwelijks hoger. Dit wordt verklaard door de afnemende handelsstromen, die juist lager waren dan in 2009, totaal gezien. Totaal gezien zal de groei in 2011 terugvallen naar 3,0%.

### 1.2 Op weg naar herstel

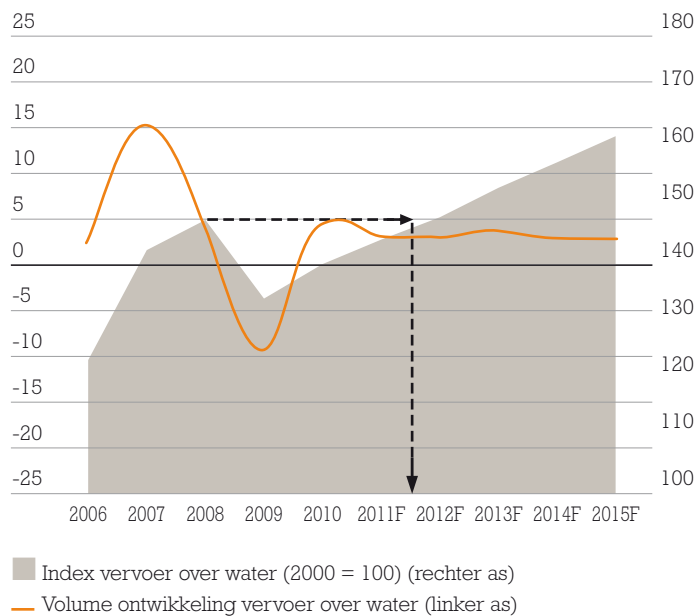
#### Binnenvaartvolume van 2008 in 2012 weer gehaald

Uiteindelijk zal het gemiddelde volumeniveau van 2008 naar verwachting in 2012 weer worden bereikt (figuur 8). In de praktijk liggen schepen weliswaar vaker stil, maar gaat het lagere volume vooral ten koste van de beladingsgraad. Aangezien verladers niet minder vaak bestellen, is het aantal reizen veelal op peil gebleven. Bevrachters geven eveneens aan dat de bestelhoeveelheden van verladers zijn afgenomen, wat hierbij aansluit.

#### ...maar volumeherstel betekent nog geen balansherstel

Met het bereiken van het 'oude' volume is de binnenvaart er nog niet. Terwijl het volume door een dal ging, noteerde de levering van nieuwe schepen in 2008 en 2009 een historische piek. Hierbij werden zelfs tientallen schepen speculatief aangeschaft. Met de snelle marktverslech-

**Figuur 8 Verwachte volumeontwikkeling vervoer over water**



Bron: CBS/ ING Economisch Bureau

ring ondervindt de sector bovendien hinder van een lange bouw- en besteltermijn van doorgaans twee jaar en het feit dat annulering contractueel veelal te kostbaar was. Door dit varkenscyclus-effect ijlt de impact van de crisis in de binnenvaart lang na. Daar komt bij dat de investeringen naar verhouding groot zijn. Mede hierdoor slaat een marktverslechtering veel harder toe dan bijvoorbeeld in het wegvervoer. Bedrijven die met een vloot van een aantal schepen varen kunnen dit nog redelijk opvangen in de bedrijfsvoe-

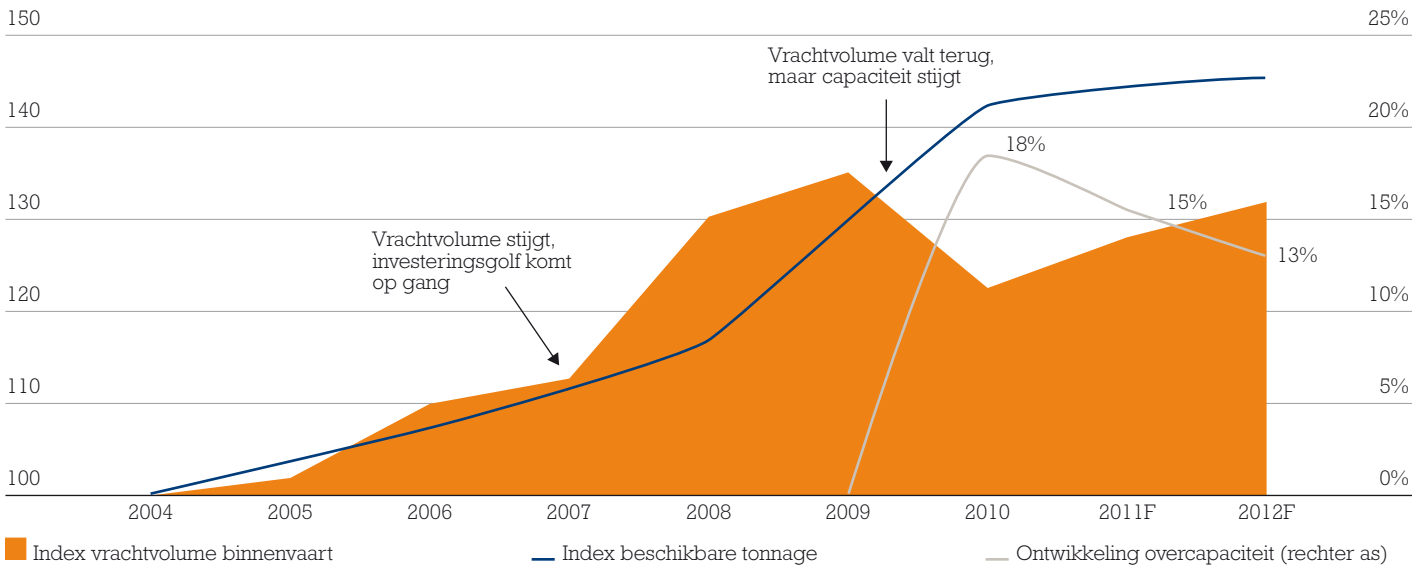
<sup>10</sup> Ook CCR verwacht bijvoorbeeld dat 2/3 van de verloren vracht dit jaar weer wordt teruggewonnen.

**Figuur 9 Proces van neergang en herstel van de binnenvaart in tijdsperspectief.**



Bron: ING Economisch Bureau

**Figuur 10 Ontwikkeling volume in relatie tot de vloot en de totale tonnage van de vloot**



Bron: IVR/EBIS/prognoses ING Economisch Bureau

ring, maar voor bedrijven die met één schip varen lukt dit niet. Een samenloop van omstandigheden heeft dus voor negatieve versterking gezorgd. Uiteindelijk zullen vraag en aanbod weer in evenwicht moeten komen om de verhoudingen te normaliseren (zie figuur 9).

### 1.3 De versturende invloed van overcapaciteit

#### Uitbreiding vloot doet volumeherstel 2010 verbleken

Hoewel de volumedaling duidelijk een opmaat was voor de ontstane crisis, ligt de hoofdoorzaak uiteindelijk vooral bij de excessieve investering in nieuwe schepen in combinatie met het in de vaart blijven van oude schepen. Ondanks het herstel van het vrachtvolume in 2010 is de sector nog steeds ernstig uit balans. Dit wordt duidelijk als de ontwikkeling van het volume en de vloot worden vergeleken (figuur 10).

#### Overcapaciteit daalt eind 2011 naar zo'n 13%<sup>11</sup>

De overcapaciteit in de binnenvaart groeide in de afgelopen twee jaar naar een kleine 20%. Per saldo bedraagt de resterende overcapaciteit eind 2010 nog circa 15%, wat nog altijd fors is. Uit het scenario van figuur 10 blijkt de overcapaciteit in 2011 naar verwachting verder daalt tot ruim 13%, waarna in de jaren daarna een natuurlijk niveau kan worden bereikt.

<sup>11</sup> Uitgangspunt is dat de aanname dat de overcapaciteit begin 2009 is ontstaan (rekening houdend met een natuurlijke overcapaciteit). Alsmede de maximale capaciteit van een standaard binnenvaartschip (3.000 ton).

#### Evenwichterherstel verwacht in 2014-2015

Het voorgaande overziend zal het naar verwachting in ieder geval tot 2014-2015 duren voor de balans tussen vloot en vervoersvraag is hersteld. Veel hangt af van de ontwikkeling van de tweedehandsmarkt en het tempo waarmee met name enkelwandige tankers worden afgestoten. Daarbij geldt ook dat nieuwe investeringen dit scenario kunnen oprekken. Wel bestaat de mogelijkheid dat alsnog aanspraak op het Europese sloopfonds kan worden gemaakt<sup>12</sup>. Al met al duurt het dus nog enkele jaren tot de gezonde verhoudingen zich herstellen en ook de rendementen van bedrijven tot een redelijk niveau zullen stijgen. Voor een uitgebreidere analyse zie deel II; ontwikkeling van de binnenvaartvloot.

#### Overcapaciteit groeit in de tankvaart, daalt in de droge ladingvaart

In lijn met de deelmarkten ontwikkelt de capaciteit zich ook niet eenduidig. Terwijl de overcapaciteit in de droge ladingvaart in 2010 is afgenomen, wordt het probleem in de tankvaart door toevoeging van nieuwe (omgebouwde) schepen nog steeds groter. Bovendien houdt de overcapaciteit in de tankvaart naar verwachting langer aan. Algemeen gezien concentreert de pijn zich vooral bij grotere schepen. Bij kleine schepen < 86 meter of 1.500 ton is het probleem door een kleiner aanbod, lagere kosten en een 'andere markt' aanzienlijk minder nijpend.

<sup>12</sup> Betreft richtlijn 96/75/EC, op basis van 'ernstige verstoring van de markt'

## 2. Financieel beeld van de binnenvaart

### 2.1 Financiële positie

#### Financiële positie van vooral bedrijven met grotere schepen onder ferme druk

De ontvricting van de binnenvaart heeft vanzelfsprekend zijn bedrijfseconomische uitwerking. Na de terugslag heeft het vervoerde volume zich enigszins hersteld, maar is er prijstechnisch en financieel nauwelijks verbetering geweest. Bedrijven werden geconfronteerd met een gedaalde benuttingsgraad<sup>13</sup> in combinatie met een lager tarief op een groot aantal bestemmingen.

In het algemeen zijn de prestaties in de binnenvaart afhankelijk van de volgende factoren: 1. scheepsgrootte, 2. marktsegment en 3. contractvorm waarin de onderneming opereert. Op bedrijfsniveau zijn de prestatie indicatoren voorts het aantal vaardagen, de beladingsgraad<sup>14</sup> en de netto vrachtopbrengst<sup>15</sup>.

In 2009 varieerde het gemiddelde bruto verlies (EBIT, na beloning DGA) bij ondernemingen met de grotere schepen (> 86 meter of 1.500 ton) afhankelijk van de deelmarkt van € 50.000 tot € 300.000. Ter vergelijking: In een 'normaal' jaar is een bruto winst van gemiddeld tussen € 20.000 en € 50.000 redelijk, maar in de hoogtijfase 2006-2008 lag dit twee tot drie keer hoger. Bedrijven met kleine schepen presteerden aanzienlijk beter en wisten over het algemeen nog wel een brutowinst van € 20.000 tot € 60.000 te realiseren. De voornaamste reden voor dit verschil is dat bedrijven met grote schepen vaak met een zwaardere financieringslast kampen, die het resultaat drukt. Deze kostenpost kan oplopen tot een derde van de totale kosten bij grote nieuwbouw schepen. Bovendien geldt voor veel nieuw afgeleverde schepen dat de aankoopcontracten op het hoogtepunt van de markt zijn gesloten. Volgens schattingen zijn er op deze wijze in de periode 2007-2008 tenminste 200 schepen relatief duur aangeschaft<sup>16</sup>.

Te midden van het sombere sectorbeeld zijn er ook positieve uitschieters. Bedrijven die onder een vast contract varen (waaronder time charters) laten gemiddeld een aanzienlijk positiever beeld zien dan bedrijven die op de spotmarkt actief zijn. Deze bedrijven profiteerden in de hoogtijfase goed, maar presteren nu ondermaats doordat ze geen zekerheid hebben over de beschikbare lading en het aangeboden tarief.

#### 2011 financieel opnieuw ondermaats

Financieel gezien zal 2010 naar verwachting slechts een beperkte verbetering te zien geven en blijft ook 2011 ondermaats, waarmee de meeste bedrijven volledig zijn ingeteerd op de reserves. In 2010 heeft een hogere olieprijs ook een negatief effect op de exploitatie gehad. Veel bedrijven kampen met kasstroomproblemen, waardoor banken op grote schaal aflossingen hebben opgeschort. Gezien de trage verbetering zal de situatie voorlopig penibel blijven. Op deze manier blijven faillissementen grotendeels uit en worden de lasten vooruitgeschoven. Hoewel de financieringsbasis met doorgaans 20 jaar meestal weliswaar relatief kort is zullen deze lasten in veel gevallen ingehaald moeten worden. De komende jaren lijkt dit echter nog ondoenlijk.

#### Box 1: Waterpeil beïnvloedt prijs en financiële prestaties

Het waterpeil is een belangrijke beïnvloeder van de binnenvaart. Het zorgt voor terugkerende patronen, maar blijft grillig. Zo bleef het lage waterniveau in het najaar van 2010 op de Rijn uit. Het waterpeil zorgt voor veel beweging in de maximale diepgang en daarmee in de beladingsgraad en vervoersvraag. Een lager waterpeil betekent dat de benuttingsgraad van een schip omlaag gaat en aldus meer schepen nodig zijn. Het vaargebied overziend wisselt het waterpeil vooral op de minder gekanaliseerde rivieren zoals de Elbe en de Donau. De waterstand heeft een grote invloed op het prijsniveau en daarmee de financiële prestaties. Uit onderzoek blijkt dat een stijging van de waterstand met één procent, de vrachtprijzen in de periode 2002-2008 met gemiddeld 0,8% heeft doen dalen. Er is dus een negatief verband tussen waterstand en vrachtprijsniveau.

#### Ondernemers met kleine schepen missen schaalgroten, maar weten zich nu redelijk te redden

De markt voor kleinere schepen (onder andere het binnenlands kanalenvervoer) was in de periode voor 2009 minder lucratief, maar blijkt nu stabiel te zijn. Hiervoor zijn verschillende redenen. Als er al schepen worden afgestoten zijn het kleinere schepen, terwijl nieuwe kleine schepen nauwelijks meer in de vaart komen. Hierdoor opereren kleinere schepen steeds meer in een nichemarkt. Waterwegen worden wel verbreed, maar dit gaat langzaam en is ook lang niet overal mogelijk. Er is een duidelijke tweedeling zichtbaar in de markt geweest wat tarieven betreft. De tarieven voor de fijnmazige bestemmingen zijn veel minder gedaald dan op de tarieven voor vervoer over de Rijn. Bovendien zijn partijen die minder zwaar gefinancierd zijn in staat om te wachten op een vracht met een beter tarief.

13 Voor 2009 werd door CCR een daling van de benuttingsgraad van 10 tot 20 % genoteerd, al naar gelang de grootte van het schip.

14 Onder andere afhankelijk van de waterstand.

15 Netto vrachtopbrengst: bruto vrachtopbrengst -/- scheepsdiesel, smeerolie, vaarrechten en bevrachttingsprovisie (zogenoemde indirecte kosten)

16 De prijs van een 'casco' bevond zich enkele tientallen procenten boven het gemiddelde niveau

## 2.2 Contractuele verhoudingen als bepalende financiële factor

### Contractuele basis blijkt veelbepalend voor financiële prestaties

In een conjunctuurgevoelige sector als de binnenvaart is het van bepalende invloed onder welke condities wordt gevaren. Dit vloeit voort uit sterk fluctuerende vrachtprijzen. Op de resultaten van 2009 en 2010 heeft dit grote invloed gehad. Opvallend is dat er ook bedrijven zijn die nog redelijk goed presteren. De drie hoofd contractvormen in de binnenvaart zijn oplopend naar risico voor de binnenvaartonderneming tijdbevrachting (time-chartering), reisbevrachting en de (overeenkomst op) de spotmarkt.

- **Tijdbevrachting;**

Tijdbevrachting houdt in dat de binnenvaartondernemer een dagbedrag ontvangt (dagverhuur). Er worden hierbij langjarige contracten van veelal 1 tot 3 jaar gesloten.

- **Reisbevrachting;**

Bij reisbevrachting worden schepen van zelfstandige binnenvaartondernemers op reisbasis ingezet. De bevrachter werkt op zijn beurt op commissiebasis (bijvoorbeeld 5%) voor de verlader. Als er geen werk is dan heeft de binnenvaartondernemer ook geen claim op de bevrachter ('back to back'). Nadat er enkele keren geen vracht wordt aangeboden is de ondernemer vrij om elders een vracht aan te nemen. Toch is het risico voor de binnenvaartondernemer bij reisbevrachting beperkter dan bij het opereren op de spotmarkt. De bevrachter telt de schepen veelal wel tot de eigen vloot. Er is dus sprake van enig commitment. Binnenvaartondernemers blijken in de praktijk langere tijd voor een opdrachtgever te varen. Coöperaties als NPRC en CBV werken veelal volgens dit concept.

- **Spotmarkt;**

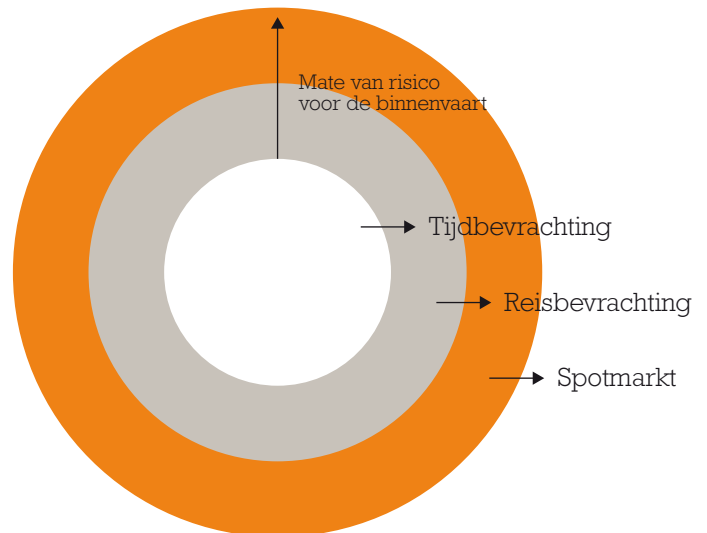
De overeen te komen prijs wordt op dagbasis en per reis vastgesteld. Er is geen sprake van een vast contract. Het risico ligt hierbij volledig bij de binnenvaartonderneming.

Er zijn bedrijven die bewust actief zijn op de spotmarkt en daarmee ook het risico aanvaarden om te moeten stilliggen. De risicopremie die hiervoor ontvangen wordt kan in goede tijden heel fors en aantrekkelijk zijn maar in tijden van overcapaciteit is de prijsdruk ook groot. Thans concentreren de grootste problemen zich bij de bedrijven die op de spotmarkt opereren.

### Markteffecten werken later door bij bevrachters

Bevrachters vormen de schakel tussen rederij, logistieke dienstverleners (expediteurs) en/of verladers. Veelal wordt afgesproken om het vervoer van bepaald ladingpakket voor een verlader te vervoeren voor een vastgestelde periode. Zo worden in de tankvaart veelal termijncontracten van bijvoorbeeld 1 of 2 jaar gesloten met verladers zoals Shell of

## Figuur 11 Contracten in de Binnenvaart naar risico-afdekking



Bron: ING Economisch Bureau

Bayer. De vracht wordt vervolgens verdeeld onder binnenvaartondernemers en indien van toepassing de eigen vloot. Bevrachters zijn in die zin tegenover hun opdrachtgevers dus ook risicodragers. Hierdoor gebeurde het dat bevrachters na aanvang veel later met tariefverlaging te maken kregen dan de binnenvaartondernemers. Het tarief met de verlader was immers vastgesteld. In een economische opgang is het omgekeerde beeld van toepassing. In de praktijk leidt dit regelmatig tot onbegrip tussen binnenvaartondernemers en bevrachters.

### Relatiemanagement en partnerschap bewijst juist nu zijn waarde

De schijnbare tegenstelling die er bestaat tussen de binnenvaartondernemers en de bevrachters is een zwakte van de binnenvaart. Juist de afgelopen periode werd dit pijnlijk duidelijk. De relatie wordt wel de belangrijkste asset genoemd. Voor het realiseren van een redelijke prijs is een langtermijnrelatie en wederzijds vertrouwen van groot belang. Dit biedt vervolgens weer de ruimte voor een structureel hoger tarief. Een stabiele relatie betaalt zich immers uit. Dit past in de algemene trend naar toenemende ketensamenwerking. Bij een stabiele relatie kunnen ook risico's worden gedeeld. Wel zullen beide partijen tegemoet moeten komen aan een toenemende behoefte aan flexibiliteit.

# 3. Toekomstverwachtingen

## 3.1 Korte termijn versus lange kansen

### Korte termijn moeilijk, maar vergezicht binnenvaart veelbelovend

De binnenvaart bevindt zich in een paradoxale situatie. Hoe zorgelijk de huidige positie van de sector ook is, op lange termijn zijn de vooruitzichten onverminderd positief en zelfs de afgelopen tijd nog verbeterd. Redenen hiervoor zijn de aandacht voor dreigende congestie op de weg, aandacht voor duurzaamheid, verwachte groei van het containervervoer en multimodaal transport als efficiënt logistiek concept (figuur 12). Dit heeft tot gevolg dat de vervoersvraag zal stijgen en de vloot op termijn naar verwachting weer volledig bezet zal worden. Dit zal de komende jaren zijn beslag krijgen en vooral na 2015 effect gaan krijgen. Het probleem waar de binnenvaart mee kampt, lijkt daarmee van tijdelijke aard.

**Figuur 12 Tegenstelling tussen de problemen op korte termijn en de kansen op lange termijn**

### Binnenvaartparadox

#### Korte termijn problemen/bedreigingen

- Overcapaciteit
- Zwake financiële positie
- Concurrentie van het spoor

#### Lange termijn kansen

- Congestie op de weg
- Aandacht voor duurzaamheid
- Multimodaal transport als efficiënt vervoersconcept
- Groei containervervoer
- Toenemende rol van inland terminals

Bron: ING Economisch Bureau

### Congestie en duurzaamheid brengen meer beleidsaandacht voor binnenvaart

Positief is dat de binnenvaart recentelijk meer in de schijnwerpers is gekomen als alternatieve modaliteit. Congestiedreiging op de weg<sup>17</sup> alsmede de aandacht voor duurzaamheid en schoon transport hebben zich in de ambitie vertaald om het aandeel van de binnenvaart in de modalsplit te verhogen. Dit heeft de beleidsaandacht van overheden en havenautoriteiten. Zo heeft de Europese Commissie het primaat van het spoorvervoer losgelaten, wat positief is voor de binnenvaart. Het havenbedrijf Rotterdam heeft zich bijvoorbeeld geïnteresseerd aan een aandeel van 45% voor

<sup>17</sup> De A15 wordt vaak genoemd als flessenhals, die in de toekomst ook knelpunt blijft. Tot 2015 zal de ombouw en verbreding van de A15 voor extra druk op het wegvervoer gaan zorgen.

### Box 2 Binnenvaart: een duurzame modaliteit?

Binnenvaart wordt als een relatief schone modaliteit beschouwd. Het duurzame karakter van de binnenvaart hangt vooral samen met het volume effect. Een standaard binnenvaartschip met een afmeting van 110 meter en een laadcapaciteit van 3.500 ton staat doorgaans gelijk aan circa 120 vrachtwagens. Hoewel het emissieprofiel van de binnenvaart naar tonnage gemeten goed uitpakt, heeft de sector in vergelijking met het wegvervoer in feite een achterstand op het gebied van technische innovatie.

Dit hangt enerzijds samen met de lange levensduur van binnenvaartschepen, maar anderzijds ook een lagere prioriteit van het thema dan in het wegvervoer. Hier ligt dus nog een uitdaging om de positie te versterken. Roetfilters en katalysatoren kunnen het emissieprofiel verder verbeteren. Ook zijn er al schepen met motoren van diesel en gas op de markt ('duel fuel'). Wellicht dat de havens een steun in de rug zijn voor vooruitgang in duurzaamheid. Schonere schepen betalen al minder havengeld in de zeehavens. Ook stelt een bedrijf als Akzo inmiddels eisen aan uitstootvermindering met behulp van roetfilters. Dual fuel schepen, combinaties van diesel en elektrisch en gas/diesel zijn al op de markt.

In de binnenvaart zullen naar verwachting vanaf 2012 strengere uitstootnormen gaan gelden. Vanaf 01/01/11 is het gebruik van zwavelvrije brandstof verplicht, dit zal voor een aanzienlijk daling van de uitstoot van fijnstof (PM10) en zwaveloxide (SO2) zorgen.

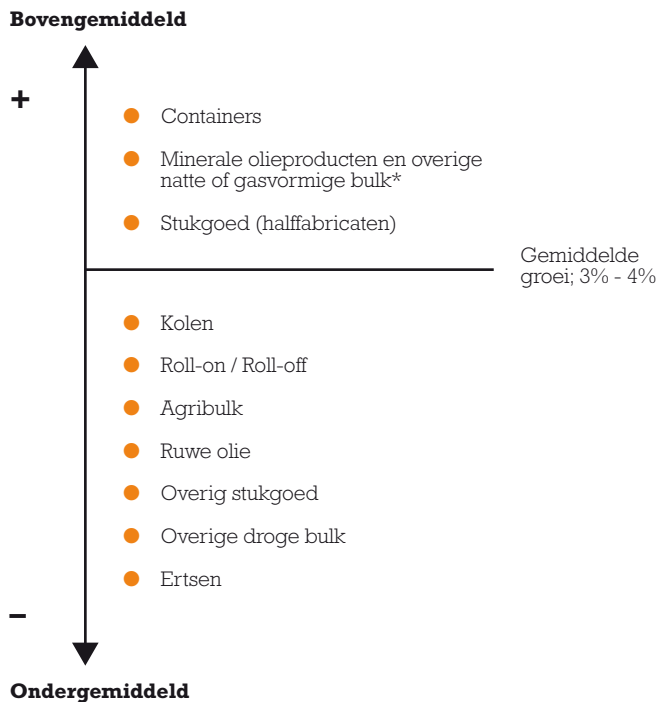
de binnenvaart in het achterlandvervoer van containers (tegenover ruim 30% nu). Daarnaast heeft ook Amsterdam zichzelf voor het achterlandvervoer groei-doelstellingen voor de binnenvaart opgelegd.<sup>18</sup> Het Nederlandse regeerakkoord is kort maar helder in de vermelding dat Nederland een 'sterke binnenvaartsector' nodig heeft. Dit wijst tenminste op erkenning, al ligt financiële steun niet in de lijn der verwachting. Ook in buurlanden is de belangstelling voor de binnenvaart toegenomen. Zo hebben de havenautoriteiten van Antwerpen en Brussel bijvoorbeeld besloten het vervoer van de zeehaven Antwerpen naar grote binnenhavens Brussel over water te gaan vergroten.

### Stijging containerafvoer 'groeidriver' voor de binnenvaart

Het containervervoer is de groeiemarkt voor de binnenvaart. Met het gebruik van de reefercontainer, inklapbare

<sup>18</sup> De Amsterdamse haven stelt dat maximaal 35% van de doorvoer via de weg geschiedt.

**Figuur 13 Ontwikkeling goederenstromen tot 2020**



Bron: ING Economisch Bureau

en de 45-voetscontainer zet de containerisatie voorlopig nog door. Er worden steeds meer producten in containers vervoerd en dat maakt vervoer via de binnenvaart eerder toegankelijk. Het havenbedrijf Rotterdam gaat in haar lange termijn vooruitzichten voor 2030 uit van een verdrievoudiging van het achterlandvervoer en een vijfvoudiging van het containervervoer via de binnenvaart. Dit is een reële uitdaging. Het achterlandvervoer van containers zal in toenemende mate via andere terminals in het achterland worden geleid. Te denken valt hierbij aan het container-transferium in Alblasterdam en een 'extended gate' functie van Amsterdam. Ook andere inland terminals komen vaker in beeld voor routing van overslag uit de zeehavens. Dit levert extra verkeer op, wat gunstig is voor de binnenvaart. Voorbeeld van een lijndienst is de barge shuttle Rotterdam-Amsterdam en Rotterdam-Venlo-Luik. Een kanttekening bij de groeiende containeroverslag is wel dat deze stroom relatief prijselastisch en minder havengebonden is, waardoor uitwijken naar een andere havens sneller voorkomt. Afgezien van de containeroverslag wordt de voornaamste groei voorzien voor natte bulkproducten en stukgoed (halfabricaten). Naar verwachting zullen deze markten naar verhouding eveneens bovengemiddeld groeien.

### LNG en biomassa- en brandstoffen nieuwe ladingstromen binnenvaart

Het vervoer van LNG (liquid natural gas) wordt genoemd als belangrijke groeimarkt voor de binnenvaart. In de toekomst zal LNG meer worden gebruikt als brandstof voor onder andere bestelauto's en vrachtwagens. Een ander gas waar naar verwachting vraag naar ontstaan is het vervoer van CO<sup>2</sup>.

Een ontwikkeling die hier parallel aan loopt is het vervoer van biobrandstoffen. Deze 'groene' brandstof wordt nu al (volgens wettelijke afspraak) bijgemengd bij conventionele brandstof en dit zal in de toekomst toenemen. Deels gaat het hier wel om substitutie van het vervoer van conventionele brandstoffen. Ook bio-organisch afval (biomassa) zal zich naar verwachting ontwikkelen tot nieuwe ladingstroom. Dit gaat echter minder snel en is afhankelijk van de snelheid waarmee de derde generatie bio-diesel beschikbaar komt.

### Droge bulkclading krimpt; deelmarkt zal zich moeten flexibiliseren

In tegenstelling tot de natte bulk is de overtuiging dat de overslag van ertsen de komende jaren zal stagneren, doordat steeds meer basisproductie aan de bron van de grondstof zal plaatsvinden. In aanloop naar 2030 zal het aantal

#### Box 3: Teken van verandering; minder ertsen meer halfabricaten

De komende decennia zal er meer basisproductie aan de 'bron' van de grondstoffen plaatsvinden. Dit geldt voor zowel de metaal- als chemische industrie. Zo is de verwachting dat in ertsrijke landen als Brazilië en China en Australië meer productiefaciliteiten zullen verrijzen. Ook voor een olierijk gebied als het Midden-Oosten is dit aan de orde. Gezien het ladingpakket heeft dit ook gevolgen voor de binnenvaart. Zo zal het vervoer van bulkgrondstoffen op termijn stagneren of zelfs afnemen en het vervoer van halfabricaten stijgen. Hoewel hier sprake is van een lange termijnontwikkeling en het groeiende containervervoer compensatie biedt, moet de impact van deze transitie ook niet worden onderschat. Voor het produceren van staal zijn immers veel meer erts en cokes nodig dan het halfabricaat aan gewicht omvat. De transportstroom zal hierdoor dus aanzienlijk worden gereduceerd.

Een teken van deze ingezette trend is de opening van de staalfabriek van Thyssen/Krupp in Brazilië. Hierdoor worden vanaf het najaar van 2010 ruwstaalbrammen als halfabricaat afgeleverd, die in Duitsland verder worden bewerkt tot eindproduct voor bijvoorbeeld de auto-industrie.

Bron: ING Economisch Bureau en Nieuwsblad Transport 20/10/10

**Figuur 14: Inland containerterminals in Nederland**



Bron: BCTN, ING Economisch Bureau

actieve hoogovens in West-Europa bovendien afnemen, wat invloed heeft op de vervoersstromen in de binnenvaart. In de toekomst zullen in plaats daarvan meer halffabricaten zoals stalen brammen worden vervoerd (box 3).

Het vervoer van cokes voor de staalproductie neemt in gelijke mate af net als het vervoer van ijzererts. Als één van de weinige droge bulkproducten krijgt de overslag van kolen de komende jaren naar verwachting nog een stimulans door de opening van enkele Duitse energiecentrales die op kolen gaan functioneren al is dat naar verwachting wel een tijdelijk verschijnsel. Al met al betekent dit dat de droge ladingvaart zich in toenemende mate zal moeten kunnen omschakelen naar de containervaart.

#### **Ontkoppeling van lading en modaliteit biedt kansen**

De vooruitzichten van de binnenvaart verbeteren eveneens omdat verladere en logistieke dienstverleners (zoals expediteurs) steeds meer open staan voor multimodaliteit. Oude dogma's van vaste modaliteiten voor vaste goederenstromen maken plaats voor comodaliteit. Voorbeeld van verladere die meer hebben ingezet op vervoersconcepten met de binnenvaart zijn Philips en Heineken.

#### **Toenemende aandacht voor achterlandvervoer speelt binnenvaart in de kaart**

Een andere ontwikkeling die een steun in de rug geeft is de ontwikkeling van inland terminals, die door zeehavens steeds vaker als tactisch knooppunt worden beschouwd. Zowel rederijen, logistieke dienstverleners, als zeehaven autoriteiten hebben meer belangstelling gekregen voor achterlandvervoer, aangezien dit een methode is om ladingstromen te binden en de druk op de zeehavens te verlichten. Zeehavens gaan samenwerkingsverbanden aan met grote havens en ook in nieuwe logistieke concepten is steeds vaker een rol voor inland terminals als knooppunt weggelegd. Het aantal Nederlandse inland terminals voor containeroverslag bedraagt inmiddels zo'n 25. Voor de containervaart is de toenemende rol van inland terminals in het achterlandvervoer een zege. Met deze ontkoppelpunten wordt meer flexibiliteit gecreëerd rond het moment van aankomst en vertrek. Ook is bundeling van ladingstromen mogelijk, wat de beladingsgraad ten goede komt. Al met al werken inland terminals als katalysator van het achterlandvervoer. Voorbeelden van inland terminals die een belangrijk knooppunt vormen, zijn (los van het toekomstige containertransierium Alblasserdam) de terminals in onder andere Coevorden, Nijmegen, Den Bosch, Venlo (Wanssum) en Born. Voorts wordt er nagedacht over een 'megahub' langs de Beneden-Rijn, tussen Nijmegen en Dusseldorf. Zo'n tussenhub maakt het mogelijk om schepen tot 1.000 teu naar dit knooppunt te laten varen.

#### **Spoorvervoer snoept lading af, maar impact blijft beperkt**

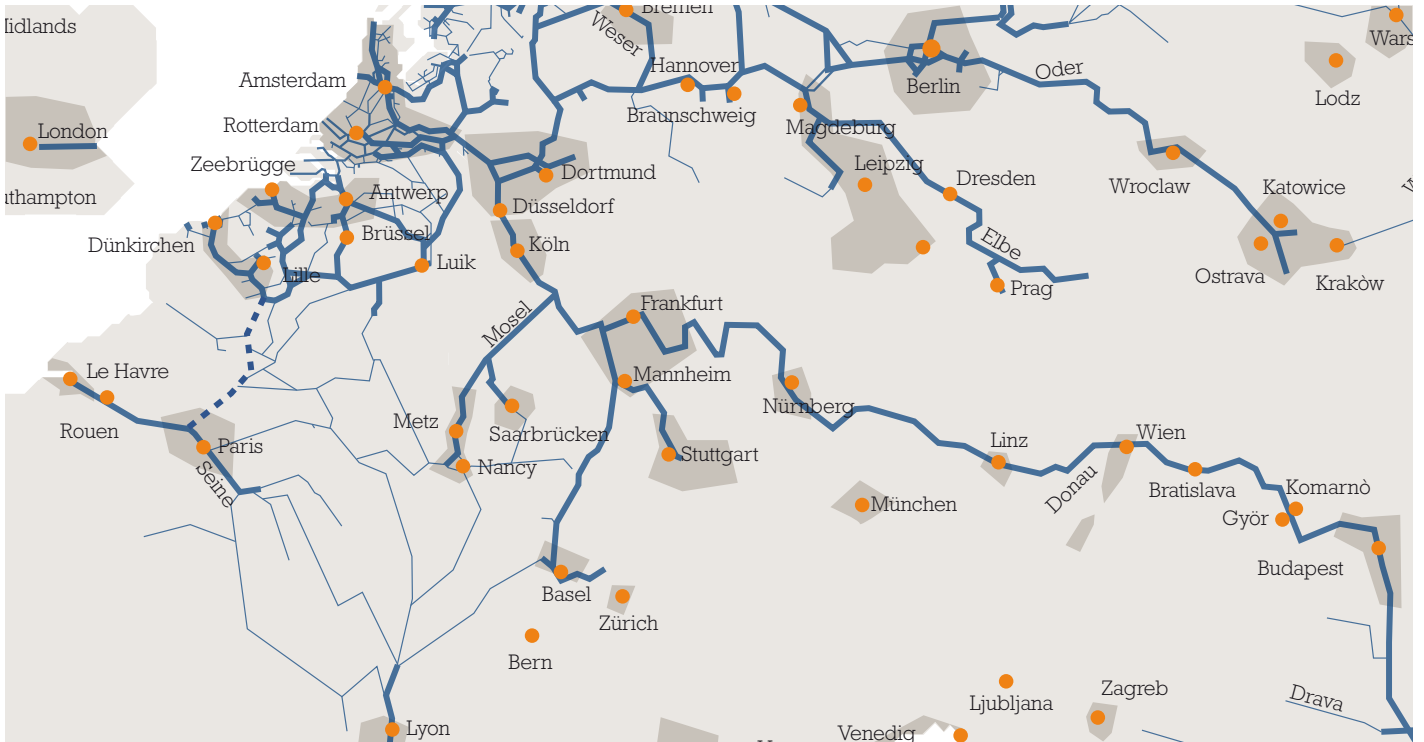
Een logisch gevolg van de multimodale aandacht is ook dat de aandacht voor spoorvervoer toeneemt. Deze propositie wordt versterkt door de liberalisering van het spoorvervoer en het gebruik van de Betuwelijn dat met de realisatie van de havenspoorlijn en het gebruik van het veiligheidssysteem ERMTS steeds meer wordt opgeschroefd. Het jaar 2010 heeft duidelijk laten zien dat de concurrentie voor de binnenvaart uit deze hoek neemt toeneemt<sup>19</sup>. Overigens is de opleving in het spoorvervoer hierbij wel deels te danken aan een 'crisiskorting' op het tarief.

Het spoor heeft wat goederenprofiel betreft veel overlap met de binnenvaart. Toch vullen de modaliteiten elkaar ook aan. Zo zijn de Alpen een natuurlijke barrière, zodat het spoorvervoer naar Italië juist goed ontwikkeld is. Ook kunnen de modaliteiten elkaar in de toekomst versterken doordat containertreinen vaker vanaf inland terminals vertrekken in plaats van rechtstreeks uit de haven.

Toch moet het effect op de binnenvaart al met al ook niet worden overdreven. Bij volledige benutting van de Betuwelijn gaat het om ongeveer 5% van het vervoer dat naar het spoor zou kunnen verschuiven. Het spoor kampt in tegenstelling tot de binnenvaart bovendien met capaciteits-

<sup>19</sup> Bron: Mobiliteit in cijfers 2010

**Figuur 15** Overzicht Europese vaarwateren



Bron: Bureau voorlichting binnenvaart

schaarste. Ook zorgt de Duitse aansluiting op de Betuwelijn tussen Emmerich en Oberhausen voor een flessenhals en groeibeperking. Een sterk punt van de binnenvaart in dat opzicht is dat de Binnenwateren juist nog slechts voor 10% worden benut.

### 3.2 Uitdagingen voor de binnenvaart

Hoewel de vooruitzichten voor de lange termijn positief zijn, volgt toekomstige groei niet van zelf, maar vraagt aanpassing van sector. Belangrijke uitdagingen zijn:

#### 1-Het creëren van onderscheidend vermogen naar de markt.

Professionalisering en meer aandacht voor zakelijke bedrijfsvoering is daarbij noodzakelijk (nu is de binnenvaart voor een grote groep nog vooral een 'way of life')

#### 2-Verbeteren van de onderlinge samenwerking.

De sterke versnippering van de sector leidt tot onmacht tegenover opdrachtgevers. Bovendien werkt de fragmentatie overinvesteringen (in tijden van hoogconjunctuur) in de hand. In minder dan de helft van de gevallen zijn zelfstandige binnenvaartondernemers aangesloten bij een brancheorganisatie. Een gevolg hiervan is bijvoorbeeld dat er tot dusver geen eenduidige binnenvaart-CAO kon worden gesloten.

#### 3- Concentreren van de vertegenwoordiging.

Dit ligt in het verlengde van het vorige punt. Terwijl de organisatiegraad laag is, is de vertegenwoordiging van de branche zelf ook verdeeld. De binnenvaartbranche heeft behoefte aan een sterke, eendimensionale vertegenwoordiging.

#### 4- 'Denken in ketens'.

De binnenvaart heeft wat structuur en cultuur betreft nog een traditioneel imago, terwijl er steeds meer ketenbrede intelligente vervoersconcepten worden ontwikkeld. Verladings/logistieke dienstverleners regelen inmiddels al 70% van het achterlandvervoer vanuit de zeehavens ('merchant haulage') en dit percentage is stijgende. De binnenvaart heeft er belang bij hierop in te spelen en in termen van ketens te gaan denken en te handelen. Bij een ketengerichte benadering past naast horizontale samenwerking, tussen de binnenvaartondernemingen ook verticale samenwerking met verladers en bevrachters. Hier ligt nog een flink potentieel voor vooruitgang.

#### 5-Aantrekken van voldoende instromend personeel.

Verschillende partijen in de praktijk geven aan dat de belangstelling voor de binnenvaart onvoldoende is. Dit kan deels worden opgevangen door instroom uit Oost-Europa, maar blijft een aandachtspunt.

## 4. De binnenvaartvloot nader belicht

### 4.1 Ontwikkeling en samenstelling van de vloot

#### Vlootcapaciteit snel gegroeid, tankvaart spant de kroon

De Nederlandse binnenvaartvloot heeft begin 2010 een omvang van 6.750 schepen (figuur 16). Dit aantal is sinds het begin van de investeringsgolf met zo'n 500 gestegen. De aanwas van de vloot is een teken dat nieuwe schepen vooral uitbreidingsinvesteringen zijn geweest. Afgezien van de sleep- en duwvaart bestaat de vloot begin 2010 voor 81% uit droge lading schepen en voor 19% uit tankvaartschepen. De afgelopen jaren is het aandeel van de tankvaart toegenomen, waarmee werd ingespeeld op de groei van de natte lading.

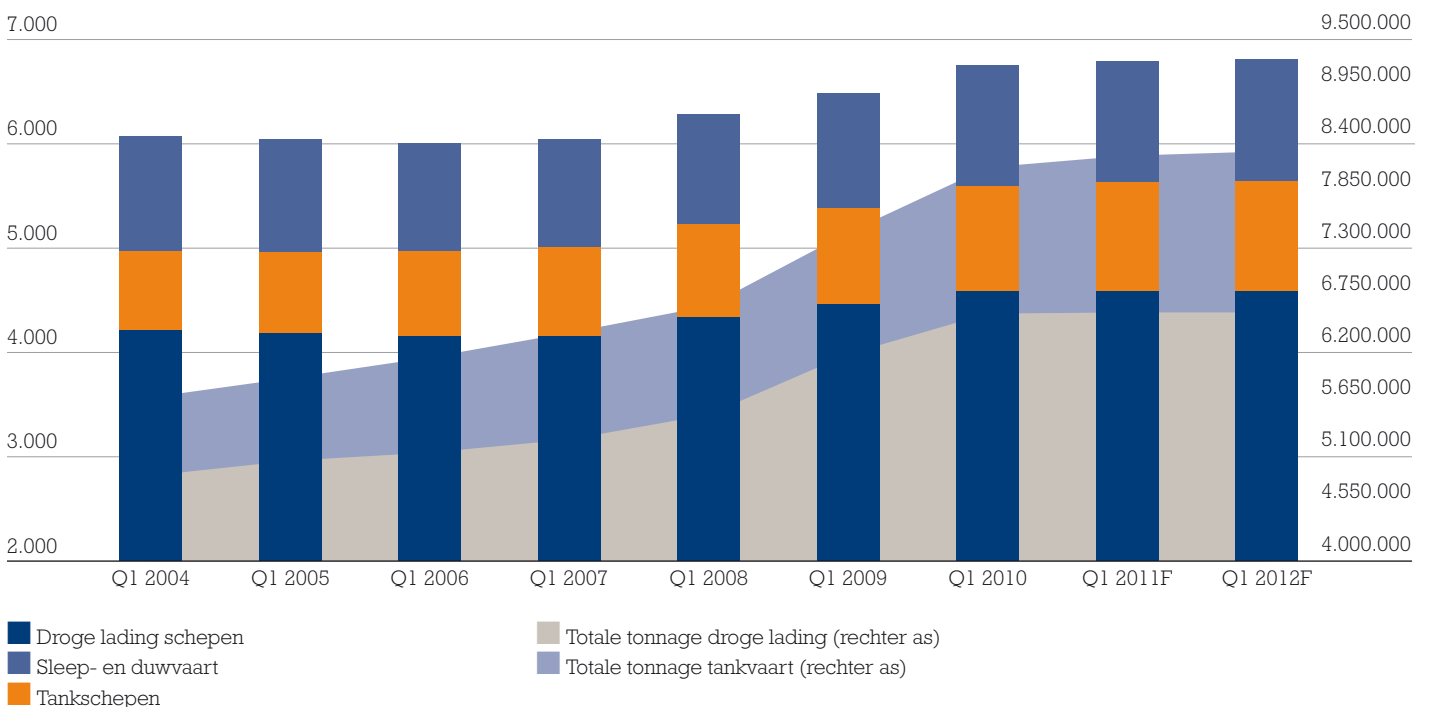
#### Veel bestelde droge ladingschepen ombesteld naar tankschepen

Doordat de economische crisis in de droge ladingvaart eerder insloeg dan in de tankvaart zijn in 2009 en 2010 veel nieuw bestelde schepen op het laatste moment nog ombesteld en uiteindelijk als tanker afgeleverd. Mede hierdoor loopt de levering van nieuwe tankers langer door. De betrokken bedrijven zijn daarbij ook geheel of gedeeltelijk overgestapt op de tankvaart.

#### Box 4 Een diverse binnenvaartvloot

De binnenvaart kent een diversiteit aan schepen, zoals de spits, de kempenaar en het groot Rijnschip. De capaciteit van een binnenvaartschip loopt uiteen van 250 ton tot 9.000 ton en meer dan 18.000 ton bij een zesbaks duwstel. In termen van aantallen containers varieert de capaciteit van 20 teu tot meer dan 1.000 teu. Een standaard binnenvaartschip heeft afmetingen van 110 meter bij 11,40 meter en een capaciteit van 3.000 ton of 200 teu (bij een diepgang van 3,5 meter). Uit het totaalbeeld van de binnenvaartvloot blijkt dat de droge ladingvloot aanzienlijk kleinschaliger van aard is dan de tankvaart (figuur 17). De aanschafprijs van een binnenvaartschip loopt in normale omstandigheden grofweg uiteen van minimaal circa € 3 mln. voor een standaardchip tot maximaal circa € 7 mln. voor een groot schip van 135 bij 17 meter. Tankers zijn significant duurder in aanschaf dan droge lading schepen, bovendien varieert de prijs (afhankelijk van opties) meer. Te onderscheiden zijn tankers voor blank product (benzine en gasolie), tankers voor zwart product (stookolie) en tankers voor gasvormige producten.

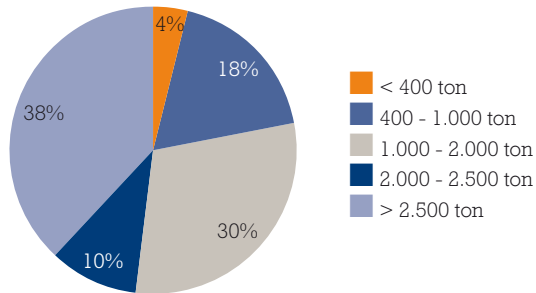
**Figuur 16: Ontwikkeling Nederlandse binnenvaartvloot (exclusief passagiersvaart)**



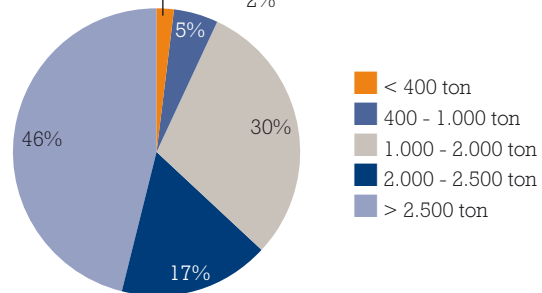
Bron: IVR,EBIS, bewerking en prognoses ING Economisch Bureau

**Figuur 17 Samenstelling Europese Binnenvaartvloot naar tonnage (aandeel Nederland ca. 50%)**

**Samenstelling droge ladingvloot**



**Samenstelling Tankvaartvloot**



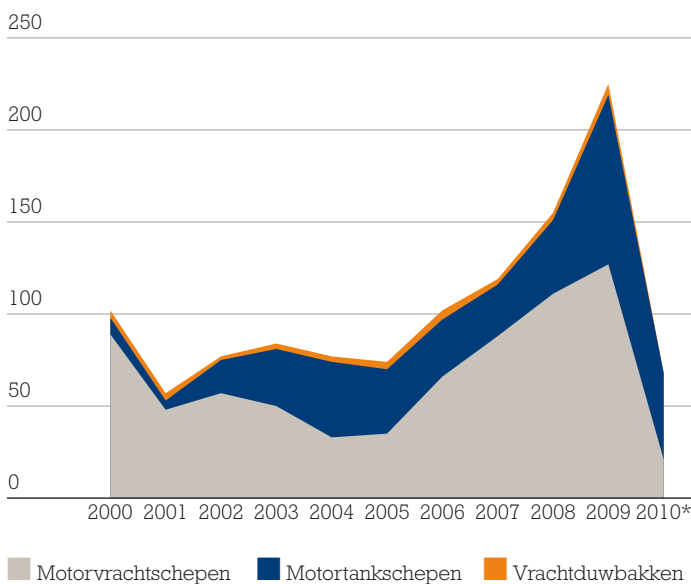
Bron: NEA, situatie 2010

**Capaciteitsuitbreiding in tonnage veel sneller dan in aantallen schepen**

In tegenstelling tot het wegvervoer, waar de tonnage wordt beperkt door Europese regels rond maximale afmetingen en gewicht, heeft de binnenvaart wat capaciteit betreft veel meer bewegingsruimte. Capaciteiten hebben de afgelopen jaren binnen de grenzen van de vaarwegen een aanzienlijke groei doorgebracht. Deze massale schaalvergroting is nu

een valkuil gebleken. Terwijl de vloot in aantallen de afgelopen drie jaar met 8% is toegenomen, is de vloot in termen van tonnage met maar liefst 23% uitgebreid<sup>20</sup>. Dit impliceert een forse schaalvergroting, die vooral voor rekening komt van de tankvaart (+40%). Na 2011 droogt de stroom van nieuw geleverde schepen op en zal de vloot naar verwachting langzaam krimpen.

**Figuur 18: Toevoeging van nieuwe schepen aan de Nederlandse vloot naar bouwjaar**



Bron: IVR, \*nieuwbouw 2010 onvolledig, meting 08/12/10  
 \* de uitbreiding van de Nederlandse vloot zoals afgebeeld in figuur 18 overtreft de levering van nieuwe schepen in Nederland. Dit wordt waarschijnlijk verklaard door de levering van schepen via andere landen aan Nederland.

**Grote tankers vooral ingezet in ARA-gebied**

Uit de ontwikkeling van de vloot blijkt dat vooral nieuwe tankers een aanzienlijk grotere capaciteit hebben en dat de schaalvergroting hier het sterkst is. De tankvaart heeft een grootschaliger structuur dan de droge ladingvaart en bedrijven varen veelal met meerdere schepen. Opvallend is wel dat bevrachters in tegenstelling tot de droge ladingvaart vaak nog gedeeltelijk met eigen schepen werken. Vooral in 2008 en 2009 zijn er veel grote tankers (> 5.000 ton) aan de vloot toegevoegd. Deze worden met name in het zogenoemde ARA-gebied (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen) ingezet. Voor de droge lading geldt de schaalvergroting in de nieuwbouw ook, maar is deze aanzienlijk beperkter.

**Sanering van de vloot blijft uit, slechte tweedehandsmarkt obstakel**

Met het oog op de overcapaciteit zijn de afgelopen twee jaar met name in de droge ladingvaart verschillende pogingen gedaan om de scheepscapaciteit te verminderen. Dit stuitte echter op mededingsbezwaren, verdeeldheid en conflicterende belangen tussen individu en collectief (free-rider-effect)<sup>21</sup>. Anders dan in de wegtransportsector, waar bedrijven in de

20 Op basis van IVR, nieuwbouw 2010; schatting ING Economisch Bureau

21 Ook het fenomeen 'slow steaming' (langzaam varen) is in de binnenvaart geen optie gebleken.

**Figuur 19: Tijdpad overschakeling naar dubbelwandige tankers**



Bron: ING Economisch Bureau

periode 2009 en 2010 gemiddeld 6% van hun trucks hebben afgestoten, is afstoting in de binnenvaart nog niet of nauwelijks gebeurd. Enerzijds is dit verklaarbaar doordat het varen met één schip oplegging of stillegging bedrijfsmatig praktisch onmogelijk maakt. Anderzijds maakt het instorten van de tweedehandsmarkt afstoting financieel onmogelijk. Veel schepen hebben eind 2010 onvoldoende marktwaarde om de financiering volledig af te lossen of om als pensioenverzekering te dienen.

#### **Vloot nog altijd kwalitatief hoogstaand, maar onderhoud wordt uitgesteld**

De investeringsgolf heeft ook een positieve kant al blijft het wrang. Mede door de vernieuwingsslag is de Nederlandse binnenvaartvloot in kwalitatief goede staat, zeker als dit wordt vergeleken met de Duitse binnenvaartvloot. Dit geldt vooral voor de vloot groter dan 1.000 ton, die relatief jong is<sup>22</sup>. Hoe groter, hoe jonger. Dit blijkt ook uit de nieuwbouwcijfers. Waar het Nederlandse aandeel in de totale Europese vloot 50% bedraagt, lag het aandeel in de nieuwbouw de afgelopen 10 jaar op 70%. Dit is mede te danken aan de fiscale regeling 'oud voor nieuw', die tot 2008 voor een stimulans zorgde. Hiermee is de totale vloot gemiddeld relatief jong te noemen. Een bedreiging is wel dat het onderhoud thans om financiële redenen massaal is uitgesteld. Rekening houdend met de verplichte 5 jaarlijkse certificering die gericht is op de constructie en het technisch onderhoud<sup>23</sup> kan dat de komende jaren voor een nieuwe financiële tegenslag zorgen.

<sup>22</sup> Van de vloot kleiner dan 1000 ton is naar schatting de helft ouder dan 40 jaar

<sup>23</sup> In de tankvaart ook in het kader van de ADNR: (Europees verdrag over het internationaal vervoer van goederen over de Rijn). Dit verdrag wordt regelmatig door een commissie van deskundigen aangepast.

#### **4.2 Vervanging enkelwandige door dubbelwandige tankers**

##### **Uitfasering enkelwandige tankers gaat veel trager dan gepland**

Een specifiek voor de tankvaart geldend probleem is de vertraagde uitfasering van enkelwandige tankers. Terwijl het oorspronkelijk begrote aantal dubbelwandige tankers in 2011 naar verwachting al wordt gehaald, komt de uitfasering van enkelwandige tankers traag op gang. Er is de afgelopen jaren vooral uitgebreid en slechts beperkt vervangen. Bij de introductie van de regels omtrent dubbelwandige tankers in 2005 was de uitfasering gebaseerd op de levering van circa 40-50 nieuwe schepen per jaar. Deze veronderstelling is echter achterhaald door de werkelijkheid. Met een vloot van zo'n 700 dubbelwandige tankers loopt de toevoeging van nieuwe tankers voor op schema, terwijl de uitfasering juist achterloopt. Eind 2010 zijn er naar schatting nog altijd 350-400 enkelwandige tankers in de vaart in Nederland. Al met al vergroot de vertraagde uitfasering het probleem van de varkenscyclus. Hoewel een aantal grote chemische- en olieconcerns enkelwandige tankers om milieu- en imago-redenen al uitsluit, geldt dit nog niet voor de gehele keten. Enkelwandige tankers worden thans bijvoorbeeld nog veel ingezet voor de bevoorrading van brandstofdepots (die vaak langs kleinere vaarwegen zijn gevestigd en door de tussenhandel worden beheerd).

##### **Certificering vanaf 2013 mogelijk extra stimulans voor afstoot**

Gezien de verslechterde financiële situatie van de sector bestaat het risico dat een deel van de enkelwandige schepen tot eind 2018 nog in de vaart zal blijven en de markt daarmee langer verstoord blijft. Aanspraak op het Europees sloopfonds zou een serieuze aanzet kunnen geven tot de gewenste sanering. Mogelijk worden na 2012, nadat stookolie niet meer in enkelwandige tankers vervoerd mag worden, meer schepen afgestoten. Wanneer de eerste bedrijven eind 2013 de 5 jarige certificering moeten laten doen, zullen naar verwachting ook met het oog op bedrijfseconomische

redenen enkelwandige tankers worden afgestoten. Een bedrag aan verplichte onderhoudskosten van € 150.000 is immers geen uitzondering.

Volgens ADNR regels gebeurt het vervangen/afstoten van enkelwandige schepen stapsgewijs, afhankelijk van het gebruik (figuur 19). In de markt wordt er vanuit gegaan dat er in 2016 50% van het ladingpakket verplicht in dubbelwandige tankers wordt vervoerd.

#### **Dubbelwandigheid nog nauwelijks betaald**

Terwijl de toevoeging van dubbelwandige tankers voorloopt op schema blijkt in de praktijk dat dubbelwandige tankers nog nauwelijks voor een hoger tarief (per ton) kunnen varen als enkelwandige tankers. Dit komt doordat de enkelwandige vloot marktverstoring werkt. Aangezien er nog altijd verladers en bevrachters zijn, die met enkelwandige schepen werken, blijft deze verstoring naar verwachting aanwezig.

#### **Dreigend toekomstig tekort kleine dubbelwandige tankers**

Hoewel er forse overcapaciteit is, dreigt er ook een mismatch in de tankvaart. De vloot onder de 1.000 en 2.000 ton bedraagt slechts zo'n 9% respectievelijk 35% van het totaal en is krimpende. Deze schepen blijven echter wel nodig om ook de zijtakken van de Rijn te kunnen bedienen. Hierdoor zal er naar verwachting een tekort aan kleine dubbelwandige tankers ontstaan. Vooral na 2018 als alle enkelwandige tankers uit de vaart zijn genomen, zal zich dat laten gelden.

#### **Box 5 Fijnmazig vervoer maakt kleine binnenvaartschip onmisbaar**

Van het totale Europese vaarwegennet van zo'n 21.000 km, is slechts tweederde alleen met kleine binnenvaartschepen < 1.500 ton bevaarbaar (vaarwegen klasse IV of kleiner). Een voorbeeld is het Franse vaarwegen netwerk. Om de concurrentie met het wegvervoer in de toekomst aan te kunnen is het noodzakelijk om bestemmingen te bereiken die aan kleinere kanalen en rivieren gelegen zijn. Hiervoor is het kleine binnenvaartschip onmisbaar. Als de focus door schaalvergroting steeds meer op de hoofdvaarwegen komt te liggen, zal op een aantal routes marktaandeel worden verloren. Om dit te voorkomen zal differentiatie in tonnages moeten blijven bestaan. Echter, dit moet bedrijfseconomisch wel haalbaar blijven. Positief op dit punt kan de geschakelde duwbak zijn. Op deze manier kan toch de capaciteit worden vergroot.

# Bijlage 1 Overzicht van gesprekspartners

A. Wanders	Unibarge
C. Mooij	Unibarge
L. Kanters	Interriijn
L. Bosman	Interriijn
F. van Toor	Kantoor Binnenvaart
W. Onderdelinden	Stichting Abri
L. Waardenberg	Wave administratie- en advieskantoor
J. Vogelaar	Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart
F. Galle	Galle Makelaars in schepen/ Euromaritime
C.H. de Graaff	OtexDelta/Zwaans v.d. Heuvel Tankvaart B.V.
En anderen	



---

### **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 januari 2011.

**Meer weten?  
Kijk op [ING.nl](http://ING.nl)  
Of bel met**

**Rico Luman,**  
ING Economisch Bureau  
**020 563 98 93**

**Machiel Bode,**  
Sectormanager  
Transport & Logistiek  
**020 652 20 75**

**Arthur de Bot,**  
Directeur Binnenvaart  
**010 444 61 26**

