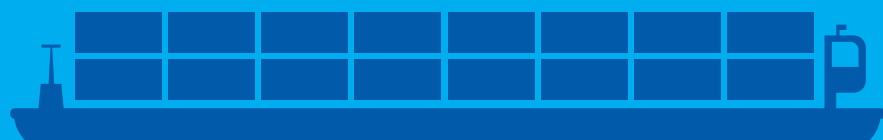


EUROPESE BINNENVAART MARKTOBSERVATIE

KWARTAALVERSLAG
2016 | KW1



In partnerschap
met de



CCR
CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART



AANSPRAKELIJKHEIDSBEPERKING

Het gebruik van kennis, informatie of gegevens die in deze publicatie vermeld staan, geschiedt op eigen risico van de gebruiker. Noch de Europese Commissie, noch de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en haar secretariaat kunnen op enigerlei wijze aansprakelijk worden gesteld voor het gebruik van kennis, informatie of gegevens die in deze publicatie vermeld staan.

De hierin genoemde feiten en meningen zijn niet noodzakelijkerwijs het standpunt van de Europese Commissie, haar diensten of van de centrale commissie voor de Rijnvaart. Deze publicatie leidt niet tot officiële verplichtingen voor de genoemde Centrale Commissies.

Maart 2016

VOORWOORD

De marktobservatie heeft tot doel voor de binnenvaart in Europa een bijdrage te leveren voor het nemen van strategische beslissingen en dit zowel op het niveau van het bedrijfsleven en de ondernemingen, als op het niveau van het vervoersbeleid en de overheden. Het is gebleken dat het belangrijk is de economische activiteiten van deze vervoerstak op de voet te volgen en de structurele en cyclische tendensen in kaart te brengen, gezien de risico's waar deze vervoersdrager mee geconfronteerd wordt. De marktobservatie kan wat dit betreft dan ook als een instrument van capaciteitsbeleid van de Europese Unie beschouwd worden (cf Verordening (EG) nr. 718/1999 van de Raad). Dit blijkt ook uit de mededeling van de Europese Commissie over NAIADES II (COM(2013-623)), waarin gewezen wordt op een permanente marktobservatie die de mogelijkheid biedt over diverse aspecten van de binnenvaart te informeren. Zo kunnen onder andere gegevens worden verstrekt over verkeers- en transportvolumina, mogelijkheden voor modal-shift, vraag- en aanbodsituatie, arbeidsmarkt, de invoering van nieuwe technologieën en innovatie, alsook de integratie van het binnenvaartvervoer in multimodale logistieke ketens.

Verder is de marktobservatie een voortzetting van de permanente waarneming van de Rijnvaartmarkt door de Centrale commissie voor de Rijnvaart (CCR). Als verregaand belangrijkste markt speelt de Rijnvaart in Europa een bijzondere rol. Talrijke nieuwe logistieke concepten ontstonden oorspronkelijk op deze markt.

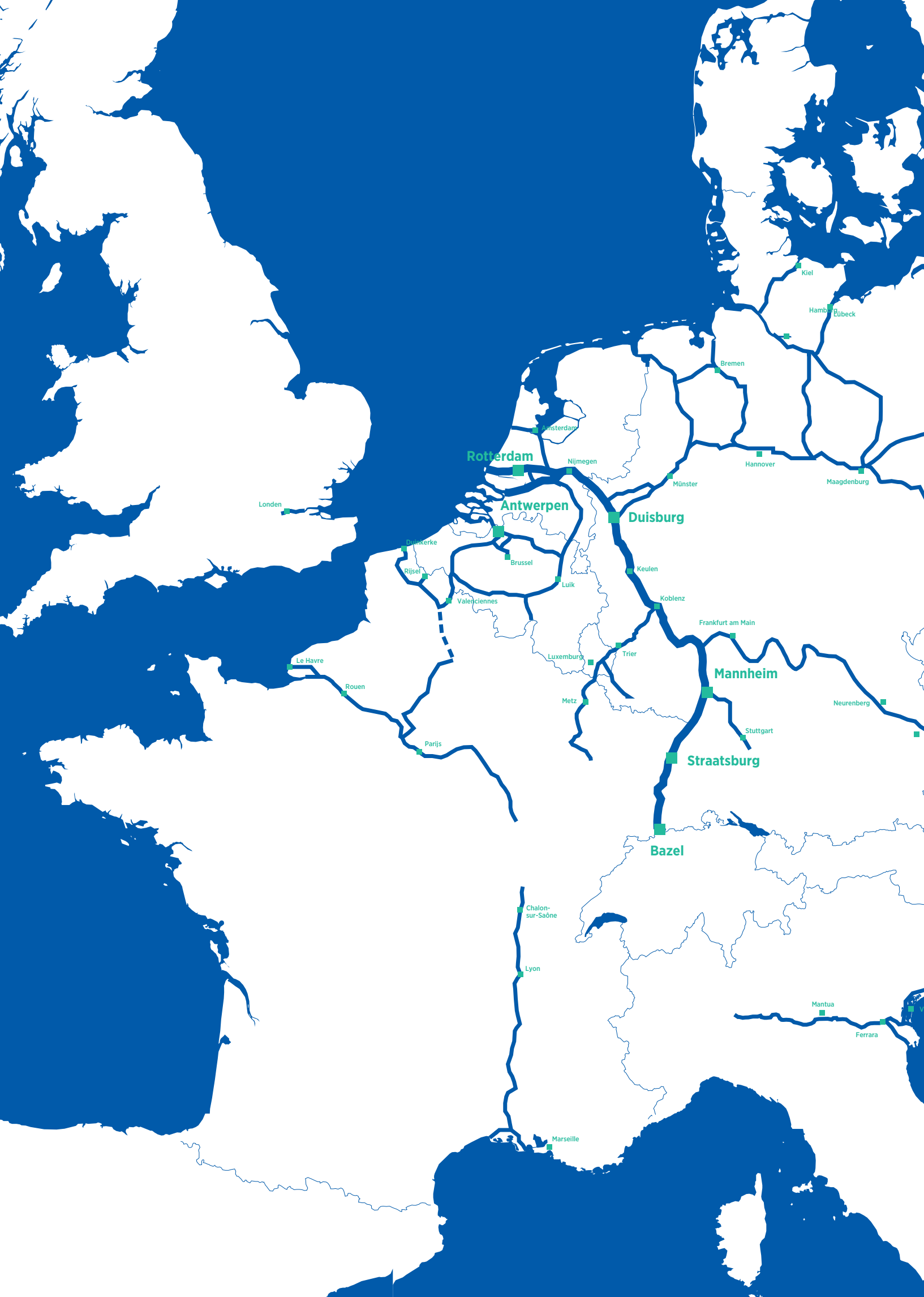
De onderhavige publicatie is tot stand gekomen in het kader van de samenwerking tussen de Europese Commissie en de CCR. In 2013 werd hiertoe een samenwerkingsovereenkomst tussen DG-Move (Directorate General for Mobility and Transport) en het secretariaat van de CCR gesloten. In deze overeenkomst is voor de periode 2016 - 2018 een project voorzien ter voortzetting van de Europese marktobservatie, waar al in 2005 afspraken over gemaakt werden. Vertrekpunt voor dit nieuwe project is een verder ontwikkelde methodologie. In de publicaties worden de behandelde thema's verder uitgebreid en uitgediept, gebruikmakend van meest actuele cijfers en tendensen. Het is onder andere de bedoeling de lezer in staat te stellen voor specifieke doeleinden een uitgebreidere analyse te maken. In dit kader komt ook voor de publicatie als zodanig enige innovatie om de hoek kijken, omdat er tevens meer gegevens elektronisch ter beschikking zullen worden gesteld.

Om verder tegemoet te komen aan de behoeften en wensen, is er voortaan een publicatie per kwartaal voorzien. Per jaar zullen er drie kwartaalverslagen verschijnen, waarin de West-Europese markt (Rijnvaart, Nederland, Duitsland) centraal zal staan. Op deze wijze is het mogelijk om voor de regio's van de Europese binnenvaart die qua volumes het grootst zijn, regelmatig actuele gegevens te leveren.

Halverwege het jaar verschijnt er een algemeen rapport, met tendensen en ontwikkelingen in heel Europa. In deze publicatie wordt ook uitgebreid ingegaan op de actuele marktontwikkelingen in de Donauvaart. Dit algemene rapport is een uitgebreidere publicatie, waarin een volledig overzicht wordt geboden van het afgelopen jaar, samen met prognoses op middellange termijn.

De nauwe samenwerking met de beide Europese organisaties voor de binnenvaart werd voortgezet. Hun kennis van zaken vormt steeds een waardevolle bijdrage. Ook de samenwerking met de Rivierencommissies werd geconsolideerd. Het secretariaat van de Donaucommissie zal regelmatig verslag doen van de structurele ontwikkelingen en ook de gegevens van de Moezelcommissie over de ontwikkeling van de verkeersstromen op dit riviergedeelte zullen worden opgenomen. Afgezien hiervan is gepland om met de ISRBC, de International Sava River Basin Commission, op eenzelfde leest te gaan samenwerken.





Londen

Rotterdam

Antwerpen

Duisburg

Mannheim

Straatsburg

Bazel

Kiel

Hamburg

Eibeck

Bremen

Amsterdam

Nijmegen

Münster

Hannover

Maagdenburg

Dinkerke

Rijsel

Brussel

Luik

Vale(}ciennes

Luxemburg

Trier

Frankfurt am Main

Le Havre

Rouen

Metz

Parijs

Koblenz

Neurenberg

Stuttgart

Chalon-sur-Saône

Lyon

Mantua

Ferrara

Marseille





01 MACRO-ECONOMISCHE
RANDVOORWAARDEN (P.9)

02 TRANSPORTVRAAG
OP DE RIJN (P.13)

03 TRANSPORTVRAAG IN DUITSLAND
EN NEDERLAND (P.17)

04 VERVOERSVRAAG OP DE RIJN NAAR
GOEDERENGROEPEN (P.23)

Landbouwproducten,
levensmiddelen en veevoeders **(p.24)**

Ertsen, metaal en metaalproducten
(p.25)

Steenkool **(p.26)**

Containers **(p.27)**

Zand, grind, stenen, aarde
en bouwmaterialen **(p.29)**

Chemische producten **(p.30)**

Aardolieproducten **(p.30)**

OVERZICHT

05 ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN (P.33)

Drogeladingvaart (p.34)

Tankvaart (p.35)

06 WATERSTANDEN (P.37)

07 ONTWIKKELING VAN DE LAADCAPACITEITEN (P.43)

Drogeladingvaart (p.44)

Tankvaart (p.44)

Passagiersvaart (p.48)

08 VRAAG IN DE PASSAGIERSVAART (P.51)

09 EXPLOITATIEOMSTANDIGHEDEN (P.55)

Ontwikkeling van de omzet (p.56)

Kostenontwikkelingen
-structuur (p.60)

10 ONTWIKKELING VAN DE HAVENOVERSLAG (P.65)

11 VOORUITZICHTEN VOOR 2016 (P.69)

Vraag naar vervoer
in de drogeladingvaart (p.70)

Vraag naar vervoer
in de tankvaart (p.71)

PROGNOSES VOOR 2016 (P.72)

BIJLAGE (P.74)







01

MACRO-
ECONOMISCHE
RANDVOOR-
WAARDEN

MACRO-ECONOMISCHE RANDVOORWAARDEN

Het conjuncturele herstel in Europa zet weliswaar door, maar niet zo snel als verwacht. De OESO rekt in haar laatste prognose van november 2015 desalniettemin met een hoger groeipercentage van het bbp in de eurozone en vooral in Duitsland, Frankrijk, België en Nederland.

Omdat de eurozone door de gedaalde oliepijzen en de waardedaling van de euro de 'wind in de rug' heeft, zou het bbp in de eurozone in 2016 met circa 1,8% moeten stijgen tegenover slechts 0,9% in 2014 en 1,5% in 2015. Voor 2017 raamt de OESO de groei op 1,9%.

GROEI VAN HET REËLE BRUTO BINNENLANDS PRODUCT (%)

INCLUSIEF PROGNOSES VOOR 2015 EN 2016

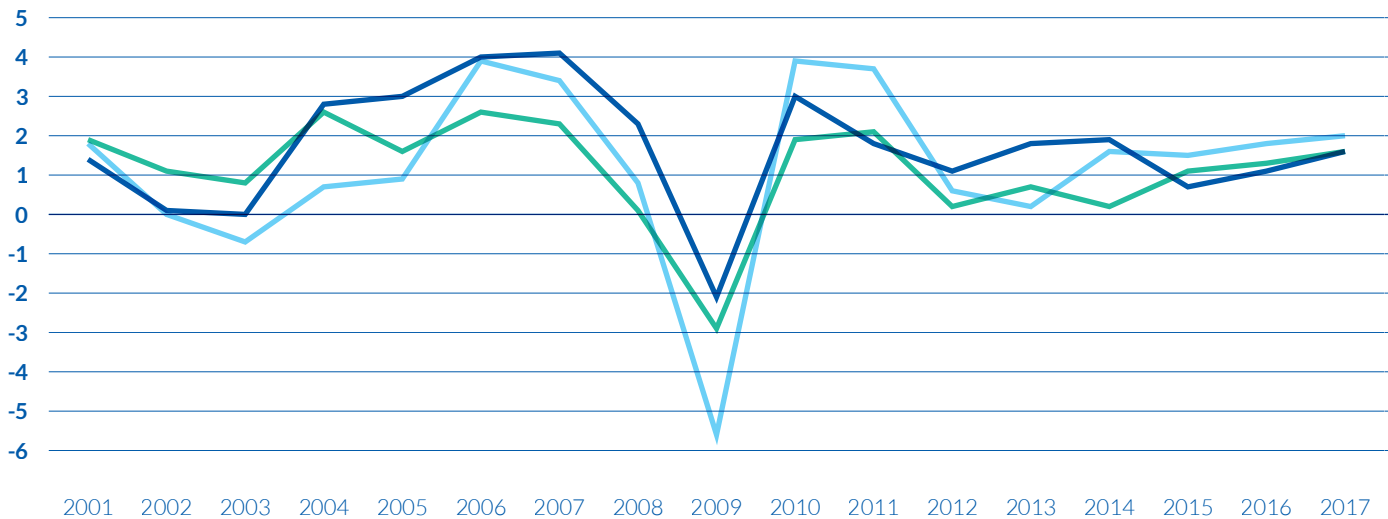
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
België	0,1	0,3	1,1	1,3	1,5	1,6
Frankrijk	0,2	0,7	0,2	1,1	1,3	1,6
Duitsland	0,6	0,2	1,6	1,6	1,8	2,0
Nederland	-1,6	-0,7	0,9	2,0	2,5	2,7
Zwitserland	1,1	1,9	2,0	0,8	1,1	1,6
Eurozone	-0,8	-0,3	0,9	1,4	1,8	1,9

Bron: OECD Economic Outlook (november 2015).
De cijfers voor 2016 en 2017 zijn prognoses.

Europa herstelt zich echter langzamer dan de Verenigde Staten, waar voor 2016 een stijging van 2,6% voorspeld wordt. Reden voor Europa's achterstand op de Verenigde Staten is de geringe vraag naar investeringen.



VERANDERING VAN HET REËLE BBP TEGENOVER HET JAAR DAARVOOR IN %
(DUITSLAND, FRANKRIJK, ZWITSERLAND) *



Bron: OECD Economic Outlook (November 2015).
*De cijfers voor 2016 en 2017 zijn prognoses

Zwitserland
Duitsland
Frankrijk

VERANDERING VAN HET REËLE BBP TEGENOVER HET JAAR DAARVOOR IN %
(BELGIË, NEDERLAND) *



Bron: OECD Economic Outlook (November 2015).
*De cijfers voor 2016 en 2017 zijn prognoses

België
Nederland







02

TRANSPORTVRAAG
OP DE RIJN

TRANSPORTVRAAG OP DE RIJN

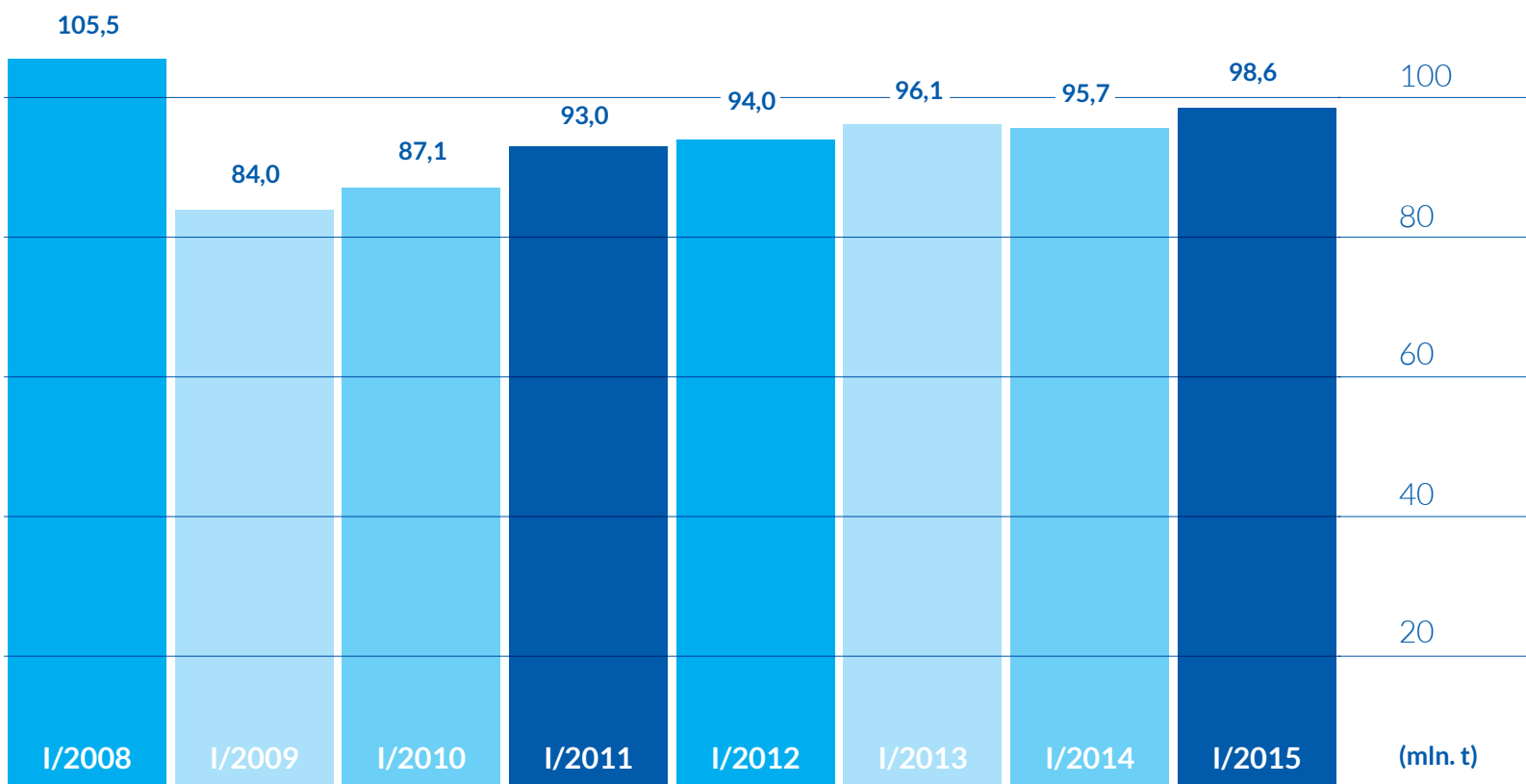
De transportvraag werd aangezwengeld door de macro-economische randvoorwaarden, zodat de vervoersvolumes op de Rijn in de eerste helft van 2015 aantrokken. Over de traditionele Rijn werd 98,6 mln. ton vervoerd, wat 3% meer is dan in het eerste halfjaar van 2014 (95,7 mln ton). Ter vergelijking: het vervoer per spoor in Duitsland is in de eerste helft met 3% gedaald vanwege de stakingen in april en mei. Het containertransport per spoor liep nog sterker terug dan het totale spoorvervoer.¹ In hoofdstuk IV wordt een algemene vergelijking getrokken tussen het containervervoer per spoor en per schip via de Rijncorridor.

Een overzicht van de halfjaarlijkse vervoersvolumes over de Rijn laat sinds de terugval in 2009 een licht stijgende trend zien (zie grafiek), die net als de totale economische activiteit minder snelt groeit dan enkele jaren geleden verwacht en gehoopt werd.

GOEDERENVERVOER OVER DE TRADITIONELE RIJN PER HALFJAAR

120

(2008-2015) Bron: berekening CCR-secretariaat met gegevens van destatis

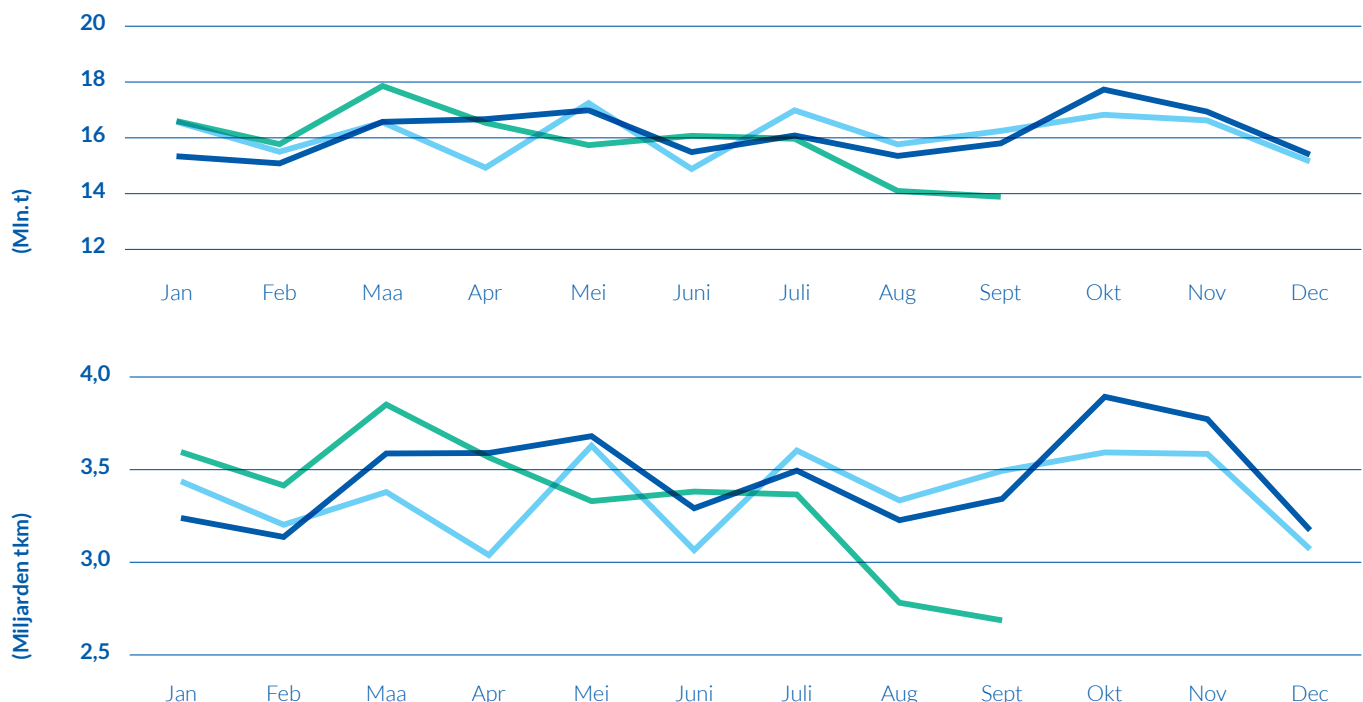


De vervoersprestatie op de traditionele Rijn is iets sterker gestegen dan het vervoersvolume. Het product van vervoerd volume en afgelegde afstand bedroeg in het eerste halfjaar 21,1 miljard tonkilometer, wat neerkomt op een stijging van 7% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. Meer dan de helft van die vervoersprestatie (54%) werd geleverd op de beneden Rijn, een derde op de Middenrijn en iets meer dan de een achtste op de boven Rijn.

Uit de maandcijfers blijkt dat zowel het vervoersvolume als de vervoersprestatie in maart een voorlopige piek voor dat jaar hebben bereikt.

Op grond van het lage water dat in augustus begon en zich in november toespitste, kwam een einde aan de positieve ontwikkeling. Het vervoerde volume lag in het derde kwartaal van 2015 10% lager dan in het derde kwartaal van 2014. De vervoersprestatie liep zelfs 15% terug.

VERVOERSVOLUME EN VERVOERSPRESTATIE OVER DE TRADITIONELE RIJN PER MAAND



Bron: destatis

- ▲ 2013
- 2014
- 2015

Zoals blijkt uit de bijgevoegde tabellen is de totale vervoerde hoeveelheid als gevolg van de lage waterstanden in de eerste drie kwartalen van 2015 in vergelijking met het jaar ervoor gedaald, en wel met 1,5%. De vervoersprestatie bedroeg in de eerste drie kwartaal 30 mld. tkm en lag dus eveneens licht onder het niveau van het voorafgaande jaar (-1%). Het segment van de droge bulkgoederen werd het sterkst door het lage water getroffen (zie daartoe eveneens het tekstgedeelte over de waterstanden).

¹Bron: Duits bureau voor de statistiek (destatis), persmededeling van 1 september 2015 - 319/15. Het containervervoer per spoor bedroeg in het eerste halfjaar 2,8 mln. TEU (-13,7%) tegenover 1,26 mln. TEU in de binnenvaart (+7%).





03

TRANSPORTVRAAG
IN DUITSLAND
EN NEDERLAND

TRANSPORTVRAAG

IN DUITSLAND EN NEDERLAND

Op de eerste plaats zal hier worden ingegaan op de algemene structuur van het vervoer in de Duitse en Nederlandse binnenvaart (zie afbeeldingen). De belangrijkste conclusies kunnen als volgt worden samengevat:

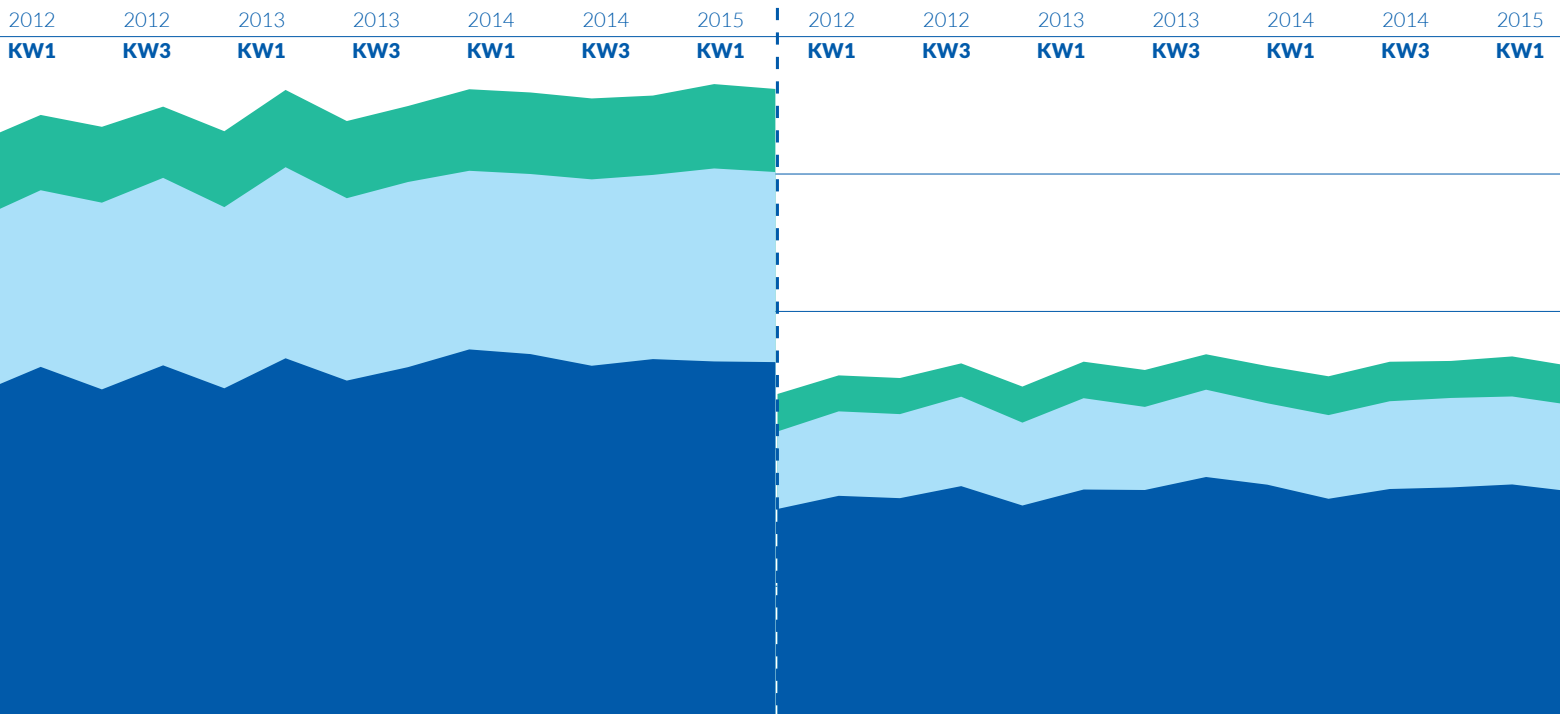
- Het totale volume ligt in Nederland bij 366,6 mln.t (2014) en is daarmee wezenlijk meer dan in Duitsland (228,5 mln.t in 2014).
- In vergelijking met Duitsland, is het containervervoer in Nederland inmiddels van groter belang geworden, zowel in absolute als in relatieve cijfers (47 mln.t in Nederland = 12,8% van het totale vervoersvolume; 22,2 mln.t in Duitsland = 9,7 van het totale volume).
- Het aandeel van de vloeibare bulkgoederen is in Nederland groter dan in Duitsland (106 mln.t in Nederland = 29%; 50 mln.t = 22% in Duitsland).

KWARTAALONTWIKKELING VAN HET TRANSPORTVOLUME

TRANSPORTVOLUME IN NEDERLAND EN IN DUITSLAND

NEDERLAND

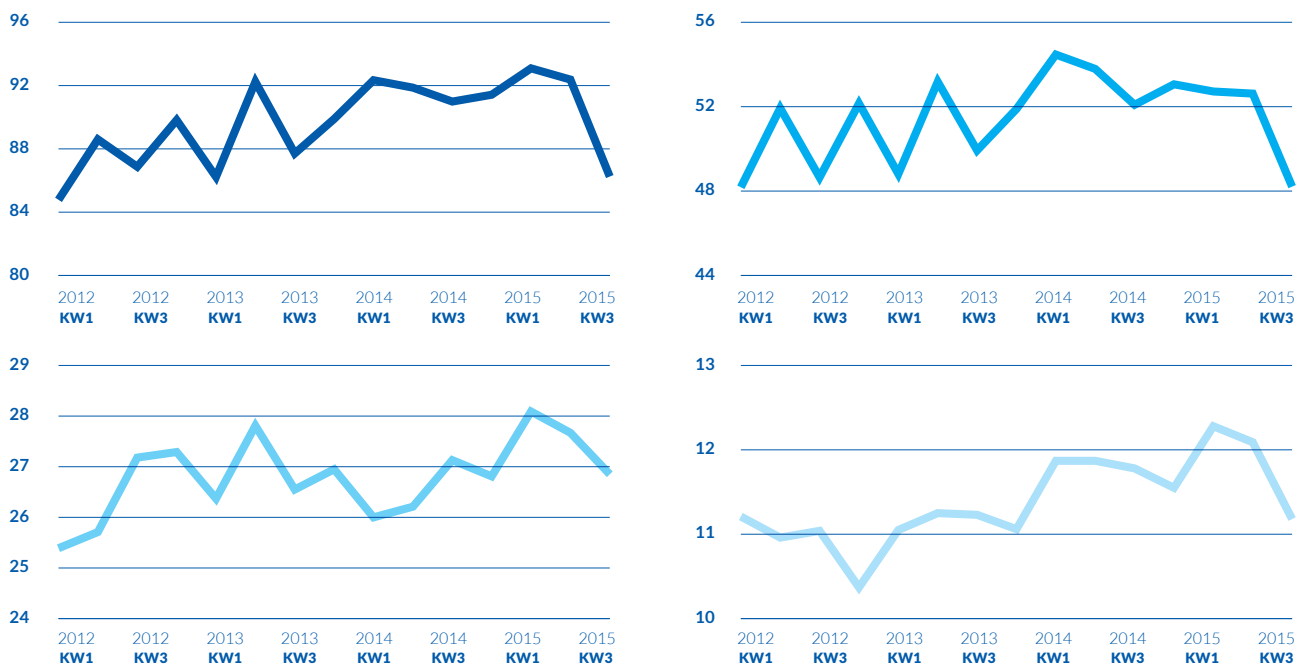
DUITSLAND



In de volgende grafieken is de transportontwikkeling in de beide landen voor afzonderlijke deelsegmenten weergegeven. Het derde kwartaal 2015 wordt door een daling gekenmerkt, die door de beperkingen van het lage water in het najaar van 2015 kan worden verklaard.

Alles bij elkaar genomen is het vervoer in Nederland in het derde kwartaal in vergelijking met het derde kwartaal 2014 met 5% teruggelopen. Het sterkst was de daling bij de droge bulkgoederen (-7%), gevolgd door het containersegment (-5%), terwijl het segment van de vloeibare bulkgoederen duidelijk meer weerstand tegen de daling wist te bieden (-1%).

TRANSPORTVOLUME PER KWARTAAL IN NEDERLAND (MLN. T)



Bron: CBS



Bronnen: CBS en destatis

(mln. t)

TRANSPORTVOLUME PER KWARTAAL IN DUITSLAND (MLN. T)



Bron: destatis

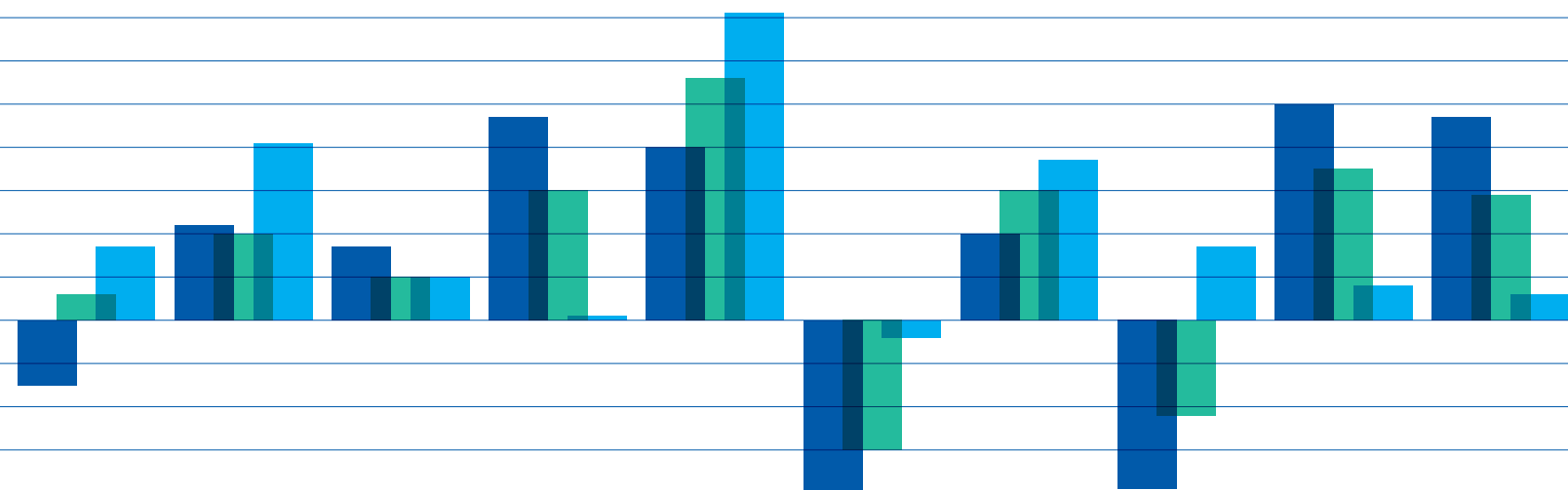
De ontwikkeling van de volumina in absolute cijfers weerspiegelt de bestaande ontwikkelingstrends en ook de invloed van het lage water. De samenhang tussen de ontwikkeling in de verschillende landen wordt hierdoor echter minder goed weergegeven.

De percentuele verandering is daar beter geschikt voor. De percentuele veranderingen zijn, op kwartaalsbasis (verandering per kwartaal ten opzichte van het voorafgaande kwartaal) afgebeeld in de volgende drie grafieken. Hieruit blijkt een duidelijke samenhang tussen de ontwikkeling van de Rijnvaart en van de binnenvaart in Duitsland en Nederland.

WIJZIGINGSPERCENTAGE VAN HET TRANSPORTVOLUME PER KWARTAAL (IN %) TEN OPZICHTE VAN HETZELFDE KWARTAAL VAN HET VOORAFGAANDE JAAR

Bron: berekeningen van de CCR met gegevens van destatis en het CBS

2013 KW1 2013 KW2 2013 KW3 2013 KW4 2014 KW1 2014 KW2 2014 KW3 2014 KW4 2015 KW1 2015 KW2

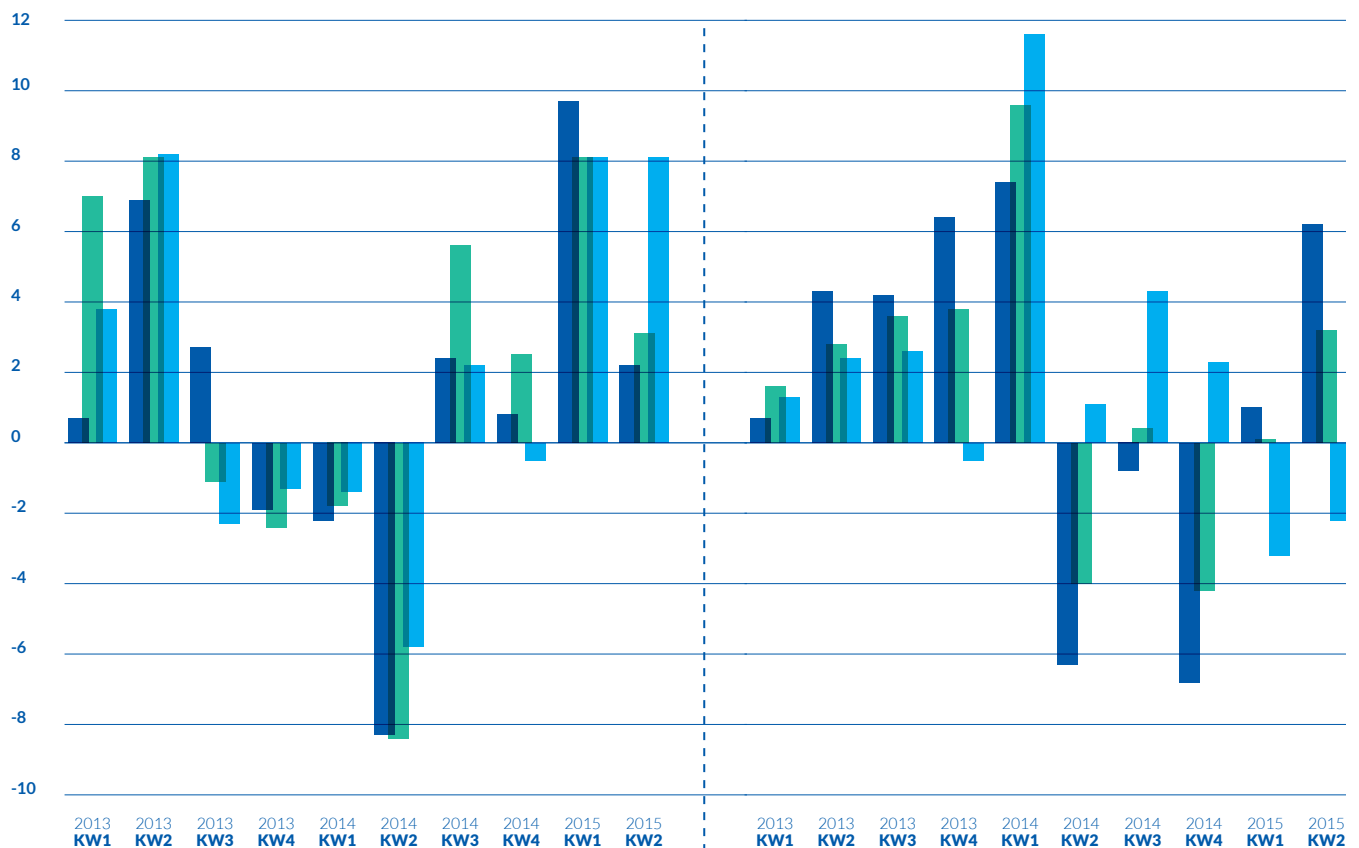


- ◀ Totaal
- Droge bulk
- Natte bulk
- Container

Wanneer gedifferentieerd wordt naar vloeibare en droge bulkgoederen, blijkt dat de samenhang verschillend is. Statistische berekeningen laten zien dat er bij het vervoer van vloeibare bulkgoederen een zeer sterke correlatie is tussen de ontwikkeling op de Rijn en die in Duitsland en Nederland. Bij het vervoer van droge bulkgoederen is de samenhang tussen de Rijn, respectievelijk Duitsland en Nederland echter minder uitgesproken.

PERCENTUELE VERANDERING VAN HET TRANSPORTVOLUME PER KWARTAAL (IN %)

TEN OPZICHTE VAN HET VOORAFGAANDE JAAR VOOR HET VERVOER VAN VLOEIBARE BULKGOEDEREN (LINKS) EN DROGE BULKGOEDEREN (RECHTS)



- ▲ Rijn
- Duitsland
- ◀ Nederland

Toename van het vervoer
in het 2^{de} kwartaal 2015

Bron: berekeningen van de CCR met gegevens van destatis en het CBS

Duitsland
+2,9%
Nederland
+0,6%





04

VERVOERSVRAAG
OP DE RIJN NAAR
GOEDEREN-
GROEPEN

VERVOERSVRAAG

OP DE RIJN NAAR GOEDERENGROEPEN

Navolgend wordt een beschrijving gegeven van de ontwikkeling van de vervoersvraag op de Rijn in de eerste drie kwartalen van 2015. Er wordt hier bewust nog niet expliciet ingegaan op de gevolgen van de lage waterstanden in het derde kwartaal, hoewel deze gevolgen natuurlijk de ontwikkeling nadelig beïnvloed hebben. Om echter herhalingen te voorkomen, wordt op de eerste plaats vastgesteld dat het lage water in vrijwel alle goederensegmenten zich negatief op de vervoerde volumes uitwerkte. Dit valt ook af te lezen uit de beide tabellen in de bijlage, waarin de precieze gegevens vervat zijn voor het vervoersvolume in alle goederensegmenten in de eerste helft van het jaar, alsook de dienovereenkomstige cijfers voor de totalen in de eerste drie kwartalen.

2,6
2,4
2,2
2,0
1,8
1,6
1,4

30 %

Het aandeel van de binnenvaart in de logistieke activiteiten van de Duitse **staalindustrie** bedraagt 30%

LANDBOUWPRODUCTEN, LEVENSMIDDELEN EN VEEVOEDERS

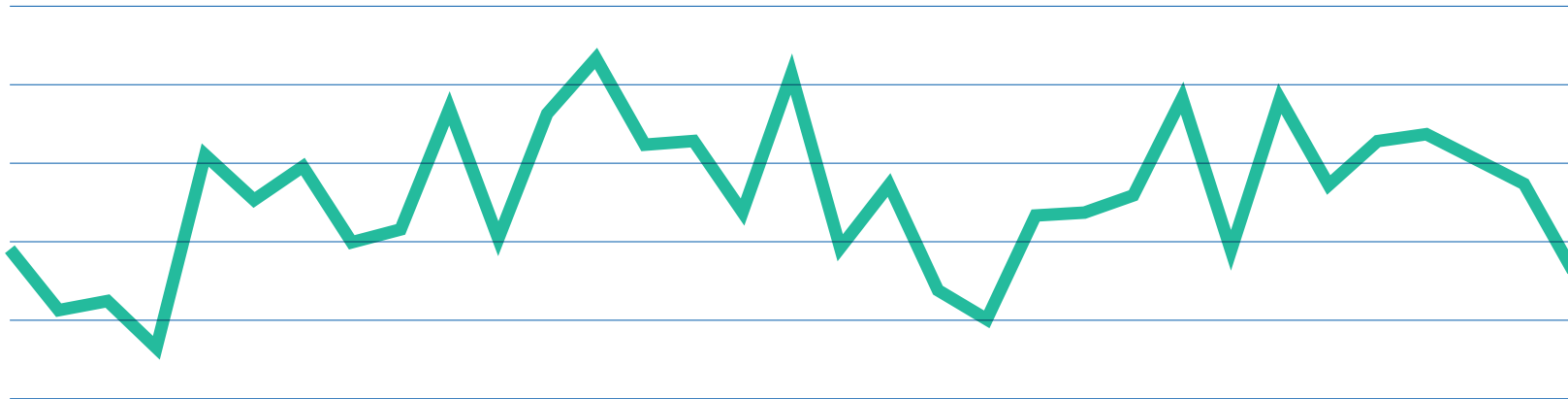
In de eerste helft van 2015 werd er 6,2 mln. ton aan land- en bosbouwproducten vervoerd. Dat was een stijging van 11% ten opzichte van 2014. Over meerdere jaren vergeleken werden in oktober de grootste hoeveelheden vervoerd. Het vervoer van levensmiddelen en veevoeders week dit jaar nog niet af van dat van vorig jaar. In de maanden januari tot en met juni werd er in totaal 3,5 mln. ton vervoerd, precies evenveel als in dezelfde periode in 2014.

In beide sectoren samen werd in totaal circa 9,7 mln. ton vervoerd, tegenover 9,1 mln. ton in 2014 en 9,8 mln ton in 2013. De in de eerste helft van 2015 vervoerde hoeveelheid ligt daarmee rond het meerjarig gemiddelde (in de periode 2002 - 2013).

ERTSEN, METAAL EN METAALPRODUCTEN

Het vervoer van erts over de Rijn bedroeg in het eerste halfjaar 13,4 mln. ton, evenveel als in dezelfde periode het jaar ervoor. In de eerste zes maanden kan een lichte opwaartse trend worden vastgesteld, die echter in de tweede helft van het jaar omkeerde en eindigde in een daling.

MAANDELIJKS VERVOER VAN ERTS OVER DE TRADITIONELE RIJN (MLN. T)



1-2013 4-2013 7-2013 10-2013 1-2014 4-2014 7-2014 10-2014 1-2015 4-2015 7-2015

Bron: berekening CCR-secretariaat met gegevens van destatis

Het vervoer van metaal en metaalproducten nam toe, net als in de eerste helft van 2014 (dit keer met 7%) en trok daarmee de stijgende lijn door. Er werd 6,1 mln. ton vervoerd. Ook hier was er in de maand augustus een goed merkbare daling, die ongeveer 10 à 20% bedroeg in vergelijking met de voorafgaande maanden.

Bij de modal split binnen de logistieke activiteiten van de staalindustrie kon de binnenvaart de afgelopen jaren wat aan marktaandeel winnen. Volgens de cijfers van de Wirtschaftsvereinigung Stahl (de brancheorganisatie van de Duitse staalindustrie) bedraagt het aandeel van de binnenvaart in de modal split van de hele Duits staallogistiek (erts, steenkool, schroot, afgewerkte producten) om en nabij de 30%. Dat aandeel is sinds 2003 met circa 5% procentpunten gestegen. Het leeuwendeel van de Duitse staalproductie bevindt zich in het westen van Duitsland en ligt aan het waterwegennet.

De productie van ruwstaal in Duitsland is in de periode van januari tot en met oktober stabiel gebleven ten opzichte van dezelfde periode in 2014. De cijfers over de orderportefeuilles wijzen echter voor het komende jaar op een achteruitgang. De sector heeft in de eerste drie kwartalen van 2015 6% minder opdrachten gekregen en 3% minder staalproducten afgeleverd. Voor 2016 rekest de Duitse staalorganisatie niet op een ingrijpende verbetering.



■ STEENKOOL

Het vervoer van vaste brandstoffen bedroeg in het eerste semester 15,6 mln. ton, wat neerkomt op een lichte daling van 2,6% ten opzichte van dezelfde periode in 2014. Dit is al de tweede daling op rij, aangezien het vervoersvolume in het eerste halfjaar van 2014 ook al was teruggelopen tegenover dezelfde periode in 2013.

Dit kan verklaard worden door een afname van het steenkoolverbruik in Duitsland met 3% in de eerste helft van 2015. Volgens de Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (Duits consortium voor energiestatistiek) is dit het gevolg van een uitbreiding van de windmolenparken en gunstige windverhoudingen.² Daardoor daalde de vraag naar steenkool in de energiesector (stroomopwekking), wat een verklaring is voor het teruglopen van de invoer en het vervoer over de Rijn. Andere redenen moeten gezocht worden in onderhoudswerkzaamheden aan de kolenkrachtcentrales.

Circa de helft van de steenkoolinvoer in Duitsland (47%) komt via de ARA-zeehavens per binnenschip over de Rijn het land binnen. De per spoor ingevoerde hoeveelheid steenkool steeg in de periode 2012 - 2014 van 9,7 mln. ton tot 15,9 mln. ton en daarmee sterker dan de volumes die over de Rijn ingevoerd werden (toename van 24,4 mln. ton tot 26 mln. ton).³

In de zeehaven Rotterdam werd in de eerste helft van 2015 15,6 mln. ton steenkool overgeslagen. Ook dit resultaat lag lager dan in dezelfde periode in 2014 (-2,2%). Gezien over het gehele jaar ligt het cijfer bij 30,7 mln. ton, hetgeen een kleine stijging is van 1%.

Ten aanzien van de verwachtingen is men zeer terughoudend. De Verein der deutschen Kohleimporteure (Vereniging van Duitse Steenkoolimporteurs) verwacht een stagnerende tot licht teruglopende steenkoolinvoer. Dit zou een dienovereenkomstige negatieve weerslag hebben op het vervoer van steenkool over de Rijn.

Ook van de staalnijverheid kwam er eerder slecht nieuws (zie hierboven). Zo wijst bij steenkool alles op een gemiddeld licht dalende transportvraag in 2016. Een en ander zal echter mede afhangen van de weersomstandigheden, die niet voorspeld kunnen worden.

De helft van de steenkoolinvoer in Duitsland komt over de Rijn het land binnen

²Zie: AG Energiebilanzen (2015). Stijging in het energieverbruik / Steenkoolverbruik weer gedaald / Hernieuwbaar en aardgas in de lift. Persbericht van 4 augustus 2015.

³Bron: Verein deutscher Kohleimporteure (VDKI)

Het **containervervoer** over de Rijn neemt een zeer hoog marktaandeel in tussen Nederland en de regio Niederrhein in Duitsland

■ CONTAINERS

Het containervervoer doorbrak voor de derde keer op rij binnen een halfjaar de grens van 1.000.000 TEU. De groei in het aantal containers en in de TEU's was net als in 2014 groter dan bij de hoeveelheid vervoerde goederen. Toch is er ook bij het vervoerd gewicht sprake van een versnelling van de groei, want die steeg van 2,5% in 2014 tot 3,5% in 2015.

Bij de containeroverslag in de zeehaven van Rotterdam steeg het TEU-volume in de eerste helft van het jaar met 3,7% en nam de hoeveelheid vervoerde goederen met 2,3% toe. In het derde kwartaal van 2015 zette een daling in, die ten opzichte van het daaraan voorafgaande kwartaal uitkwam op 6%.



+7,3%

In de eerste helft van 2015 is het **containervervoer over de Rijn** met 7,3% gestegen



CONTAINERVERVOER OVER DE TRADITIONELE RIJN IN DE EERSTE HELFT 2013 - 2015

Aantal containers	1.000 TEU	In containers vervoerd goederengewicht (mln. ton)	
665.213	1.019	7,7	1 ^{ste} helft 2013
700.285	1.085	7,9	1 ^{ste} helft 2014
745.169	1.165	8,2	1 ^{ste} helft 2015
+5,3%	+6,5%	+2,5%	Verandering 2014 / 2013 (%)
+6,4%	+7,3%	+3,5%	Verandering 2015 / 2014 (%)

Bron: Berekening CCR met gegevens van destatis

Volgens een studie van het Duitse Bundesamt für Güterverkehr (Federaal bureau voor goederenvervoer)⁴ vervoert de binnenvaart in de hele Rijn-Alpencorridor (inclusief Italië) iets meer TEU's dan het spoor. Binnen deze beide vervoersvormen bedraagt het gemeenschappelijke marktaandeel van de binnenvaart 52%. Op vervoersverbindingen zonder Italië bereikt de binnenvaart nog veel hogere marktaandelen.

Daarbij gaat het om het traject van de hele multimodale Rijn-Alpencorridor waarop de meeste containers worden vervoerd, namelijk de verbinding tussen Nederland en België enerzijds en de regio Düsseldorf anderzijds. Een eveneens zeer transportintensieve route waar de Rijnvaart een zeer hoog marktaandeel inneemt, is de verbinding tussen Nederland en België enerzijds en de regio Rijn-Hessen-Palts anderzijds. Op die routes ligt het aandeel van de binnenvaart boven de 80% (zie onderstaande tabel). Die hoge marktaandelen vloeien voort uit de vervoersstromen tussen de zeehavens Rotterdam en Antwerpen en hun achterland. De regio's Düsseldorf en Rijn-Hessen-Palts zijn het favoriete achterland van deze zeehavens en daarom sterk gericht op de binnenvaart.

⁴Bundesamt für Güterverkehr (2014), Analyse van de modal split in de Rijn-corridor met bijzondere aandacht voor de binnenvaart; versie van het rapport in december 2014

ROUTES MET HET MEESTE CONTAINERVERVOER IN DE RIJNCORRIDOR

(ROUTES WAAROP MEER DAN 100.000 TEU PER JAAR AAN GOEDEREN WORDT VERVOERD) EN AANDEEL VAN DE BINNENVAART TEN OPZICHTE VAN HET GOEDERENVERVOER PER SPOOR*

Regio/land van vertrek	Regio/land van aankomst	Vervoer in 1.000 TEU	Aandeel binnenvaart
Nederland	Düsseldorf	367	83%
Düsseldorf	Nederland	287	81%
België	Italië	193	0%
Italië	België	177	0%
Rijn-Hessen-Palts	België	158	84%
Düsseldorf	België	150	84%
Nederland	Italië	145	0%
België	Rijn-Hessen-Palts	130	77%
Nederland	Rijn-Hessen-Palts	121	91%
Nederland	Zwitserland	121	61%
Italië	Nederland	113	0%
België	Düsseldorf	112	73%
Rijn-Hessen-Palts	Nederland	111	91%

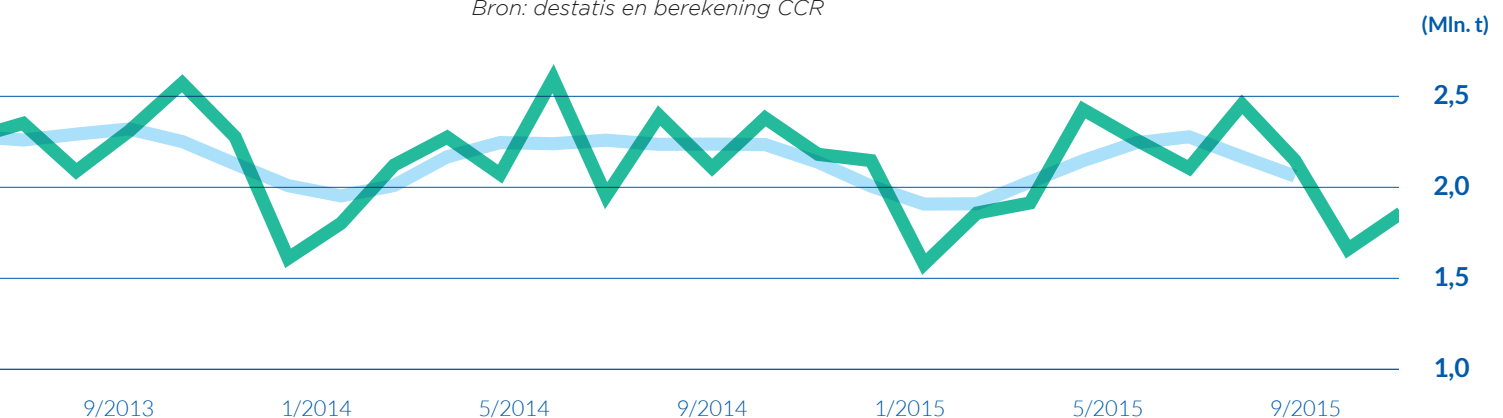
Bron: Bundesamt für Güterverkehr. *Cijfers voor 2013

ZAND, GRIND, STENEN, AARDE EN BOUWMATERIALEN

In het eerste halfjaar werd er 13 mln. ton vervoerd, wat neerkomt op een lichte toename met 1,5%. Uit onderstaande grafiek blijkt dat er ondanks sterke seizoensschommelingen een licht opwaartse trend kan worden waargenomen in het vervoer van zand, aarde en bouwmaterialen.

MAANDELIJKS VERVOER VAN ZAND, AARDE EN BOUWMATERIALEN OVER DE TRADITIONELE RIJN

Bron: destatis en berekening CCR



■ CHEMISCHE PRODUCTEN

Met een volume van 10,4 mln. ton werd er in de eerste 6 maanden van 2015 2,8% minder chemische producten over de traditionele Rijn vervoerd dan in dezelfde periode vorig jaar. Dit relatief zwakke resultaat weerspiegelt de zwakke conjunctuurontwikkeling in de chemische industrie.

De Rijn is en blijft echter een cruciale vervoersader voor de chemische industrie: zonder de Rijn zou de chemische industrie in Midden- en West-Europa niet al deze economische activiteiten kunnen ontplooiën. Dat blijkt bijvoorbeeld uit het grootste chemiepark ter wereld in Ludwigshafen, waar jaarlijks 16 mln. ton goederen wordt overgeslagen, waarvan 40% per schip. Men is van plan het overslagvolume uit te breiden, waarbij het aandeel van de binnenvaart minstens behouden zou moeten blijven.

De chemische industrie heeft er veel belang bij dat het vervoer over waterwegen nog efficiënter wordt. Dat geldt ook voor het overslagproces in de zeehavens, waar binnenschepen vanwege het gebrek aan terminalcapaciteiten vaak vertraging oplopen, omdat zeeschepen in het licht van die situatie een voorkeursbehandeling krijgen. De daaruit voortvloeiende wachttijden leiden tot liggelden, waardoor de bevrachters economische schade lijden.

■ AARDOLIEPRODUCTEN

Het vervoer van vloeibare aardolieproducten trok in de loop van 2014 en aan het begin van 2015 dankzij de dalende olieprijsen duidelijk aan. Net als in de andere goederensegmenten werd het derde kwartaal vervolgens door een afzwakking gekenmerkt.

Het vervoerde volume bedroeg in de eerste helft van 2015 15,3 mln. ton en lag daarmee circa 12% hoger dan in dezelfde periode vorig jaar. Op het eerste gezicht lijkt het voor de hand te liggen dit te koppelen aan een toegenomen verbruik van aardolieproducten door consumenten vanwege de gedaalde prijzen. Alleen blijkt dat vraageffect niet uit de afzetcijfers voor aardolieproducten.

Zo is de verkoop van superbenzine in Duitsland in de eerste helft van 2015 zelfs licht teruggelopen (-1,7%) en is de verkoop van diesel er met slechts 1% op vooruitgegaan.⁵ Hieruit blijkt wel hoe gering de prijselasticiteit van de vraag is op de aardoliemarkt, waar het verbruik al jaren verzadigingsverschijnselen vertoont.

Door de lage olieprijsen waren de raffinagemarges gunstiger, wat zich in Duitsland in het eerste halfjaar van 2015 vertaalde in een toename van de raffinageproductie (+5,7%). Dit verklaart echter maar een deel van de stijging van het marktaandeel in de vervoersmix. De toename van de vervoersvraag is echter veel eerder te danken aan uitzonderlijke factoren, zoals bijvoorbeeld de olietermijnmarkt.

⁵Bron: AG Energiebilanzen (2015), Energieverbruik in Duitsland - gegevens voor de 1e helft 2015.

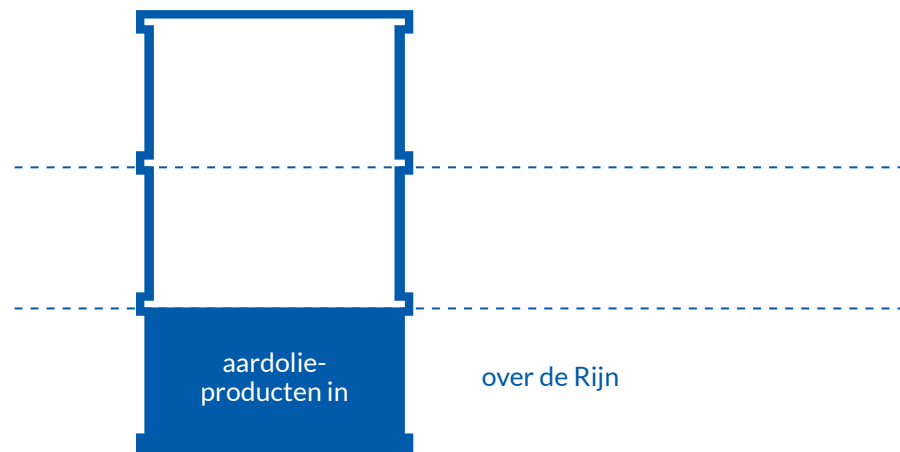
In de eerste helft van 2015 ging de termijnmarkt vanwege de scherpe prijsdalingen weer licht in contango. Dat betekent dat er op lange termijn gerekend wordt op stijgende olieprijsen, hetgeen de opslag van aardolieproducten winstgevend maakt. Voor het vervoer van de producten naar de opslagplaatsen wordt gebruikt gemaakt van de tankvaart.

Andere positieve factoren zijn de inmiddels definitieve sluiting van een van beide Zwitserse raffinaderijen. Deze raffinaderij (in Collombey, kanton Wallis) legde in maart 2015 haar productie stil en een heropstart valt niet te verwachten. In de tweede Zwitserse raffinaderij (in Cressier, kanton Neuenburg) werden in mei en juni gedurende zes weken onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd, wat eveneens tot productiedalingen leidde.

Ten gevolge van deze productie-uitval voerde Zwitserland aanmerkelijk meer aardolieproducten in per binnenschip. De overslag in de Zwitserse Rijnhavens van Bazel-Stad en Bazel-Land schoot met 75% omhoog en bedroeg in het eerste halfjaar van 2015 1,6 mln. ton (tegenover 0,9 mln. ton in dezelfde periode vorig jaar).⁶

Voor de invoer van ruwe olie en aardolieproducten in Zwitserland lag het aandeel van de Rijnvaart in de modal split in 2014 op 18,7%.⁷ Als men de invoer van ruwe olie buiten beschouwing laat en alleen kijkt naar de invoer van aardolieproducten bedroeg het aandeel in de modal split bijna 32%. Vanwege de sluiting van de raffinaderij in Collombey valt in beide modal-splitindicatoren een stijging van het aandeel van de Rijnvaart in de modal split te verwachten.

1/3



Zwitserland voert een derde van haar aardolieproducten in over de Rijn

⁶Bron: SVS aktuell – Zwitserse Vereniging voor Scheepvaart en Havenbedrijf – Nr. 6 juli/augustus 2015

⁷Bron: Schweizerische Erdöl-Vereinigung (2015); Aardolie Zwitserland – transport, verwerking en distributie.





05

ONTWIKKELING
VAN DE
VRACHTPRIJZEN

ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN

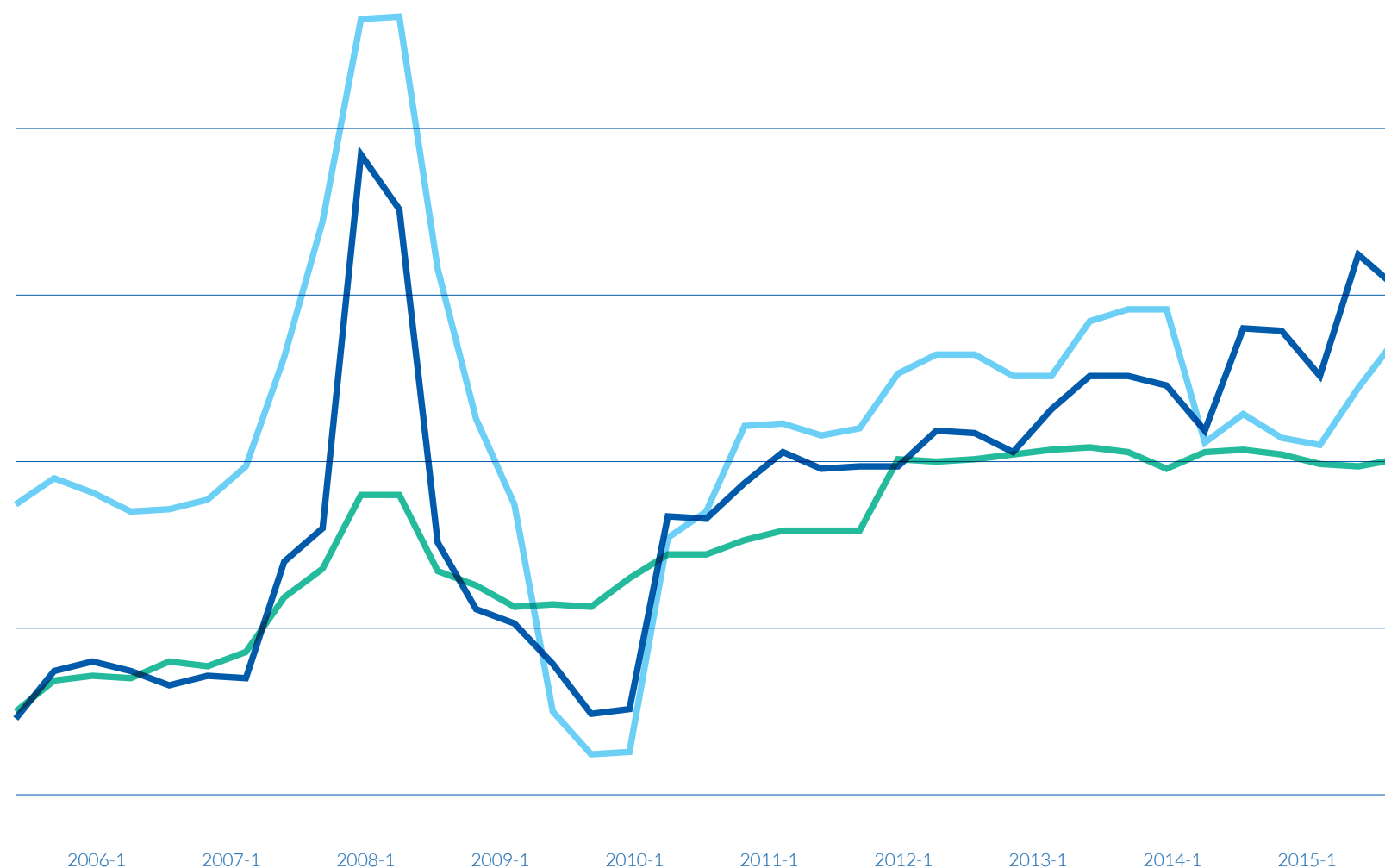
DROGELADINGVAART

De transporttarieven in het internationale Rijnvervoer en in Duitsland lagen in de eerste helft van dit jaar relatief laag en stegen nauwelijks.⁸ De lage waterstanden leidden in de tweede helft van het jaar tot stijgende vrachtprijzen.

Uit het onderzoek naar de binnenvaart in Frankrijk bleek daarentegen wel een stijging, met name bij de vrachtprijzen voor het vervoer van landbouwproducten. De prijzen voor het transport van zand, aarde en bouwmaterialen stagneren echter nog steeds, net als de afgelopen jaren.

INDEX VAN DE VRACHTPRIJZEN IN DE FRANSE BINNENVAART

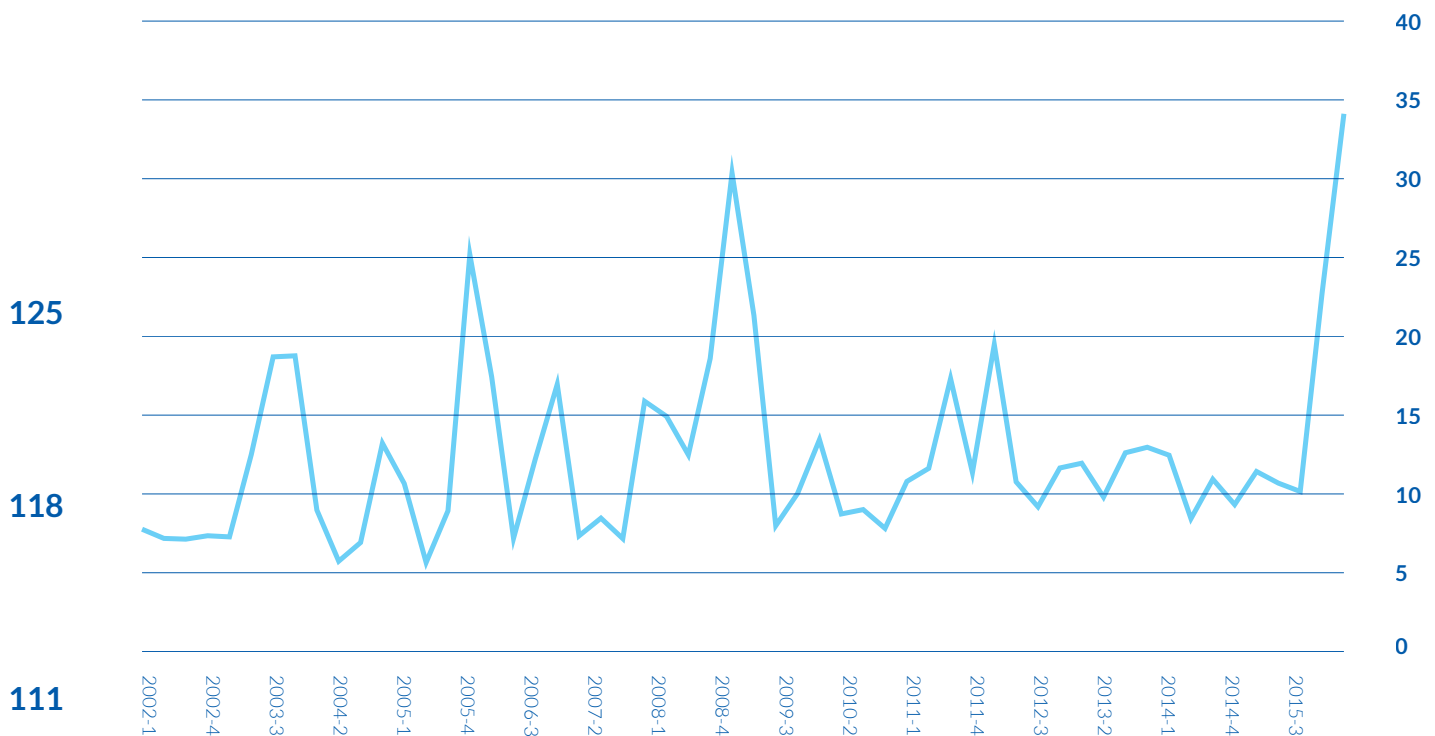
(2010 = 100) *Bron: Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (Ministerie van Milieu, Duurzame Ontwikkeling en Energie)*



TANKVAART

De vrachtprijzen in de tankvaart lagen de eerste twee kwartalen van 2015 op een betrekkelijk laag niveau. In het derde kwartaal kwam het echter tot een sterke opleving, die vooral in augustus inzette en in september aanhield (zie onderstaande grafiek). De hoge vrachtprijzen vloeiden voort uit de laagwaterperiode die zich toen op de Rijn voordeed. Het hoogste punt in de vrachtprijzen werd bereikt in de tweede week van november. Daarna herstelde zich het waterpeil en liepen de prijzen sterk terug. Zoals hierboven is toegelicht, is de termijnmarkt voor ruwe olie in de eerste helft van 2015 weer in contango gekomen. Op termijn worden er dus weer stijgende olieprijsen verwacht.

GEMIDDELDE VRACHTPRIJZEN VOOR GASOLIE VOOR VERVOER IN DE TANKVAART VANAF ROTTERDAM* (€/METRIC TON)



Bron: Berekening CCR-secretariaat met gegevens van PJK International.

*Gemiddelde van de vrachtprijzen naar Duisburg, Keulen, Frankfurt am Main, Karlsruhe en Bazel.

Metric ton = ton

Landbouwproducten/
binnenlands vervoer

Landbouwproducten/
internationaal vervoer

Zand, grind
& bouwstoffen

Dat contango stimuleerde de handel in aardolieproducten en zwengelde zo ook het vervoer in de tankvaart en de vrachtprijzen aan. De handel in aardolieproducten in Nederland is goed voor naar schatting 30% van de totale vervoersvraag in de tankvaart.⁹

⁸Zie het tijdschrift "Schuttevaer", jaargang 2015, diverse nummers

⁹Bron: ING Economisch Bureau (2015), Binnentankvaart verliest koers.





06

WATERSTANDEN

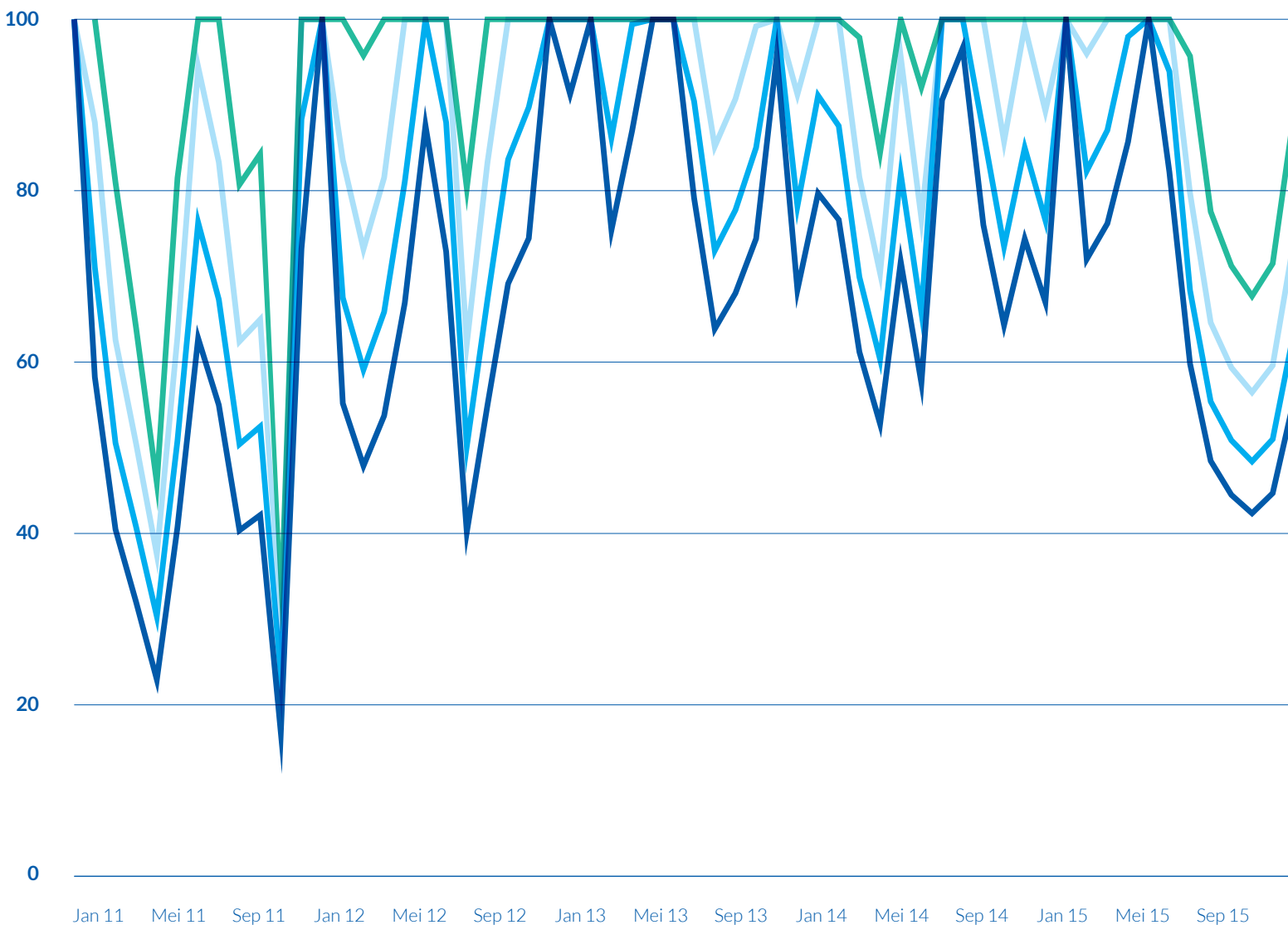
WATERSTANDEN

In de eerste maanden van 2015 lagen de waterstanden in de Midden- en boven Rijn rond het meerjarige gemiddelde. Door de aanhoudende regen deed er zich begin mei een korte, maar hevige hoogwaterperiode voor. De Rijn voerde tijdelijk zoveel water af dat de scheepvaart op de boven Rijn tijdelijk stilgelegd moest worden.¹⁰ Toen de neerslag afnam, daalden de waterstanden in de Rijn ook weer snel.

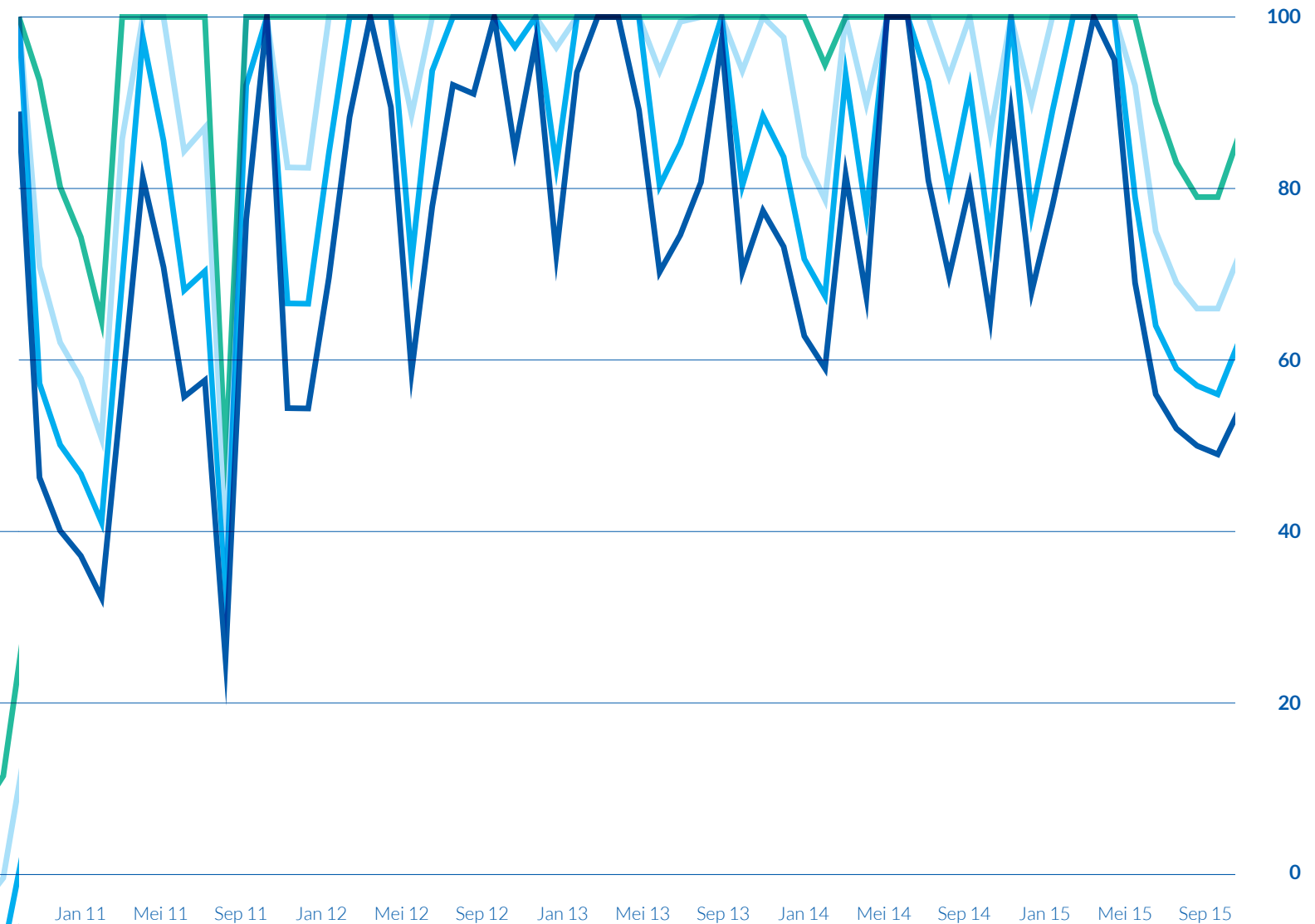
De tweede helft van 2015 bracht dan weer een hevige en lang aanhoudende laagwaterperiode. Dit had een lagere beladingsgraad van de schepen tot gevolg.

MAXIMALE BELADINGSGRAAD BIJ KAUB AAN DE MIDDENRIJN

VOOR SCHEPEN MET EEN VERSCHILLENDE DIEPGANG (2,5 M – 4 M) IN %



MAXIMALE BELADINGSGRAAD BIJ MAXAU AAN DE BOVENRIJN
VOOR SCHEPEN MET EEN VERSCHILLENDE DIEPGANG (2,5 M – 4 M) IN %



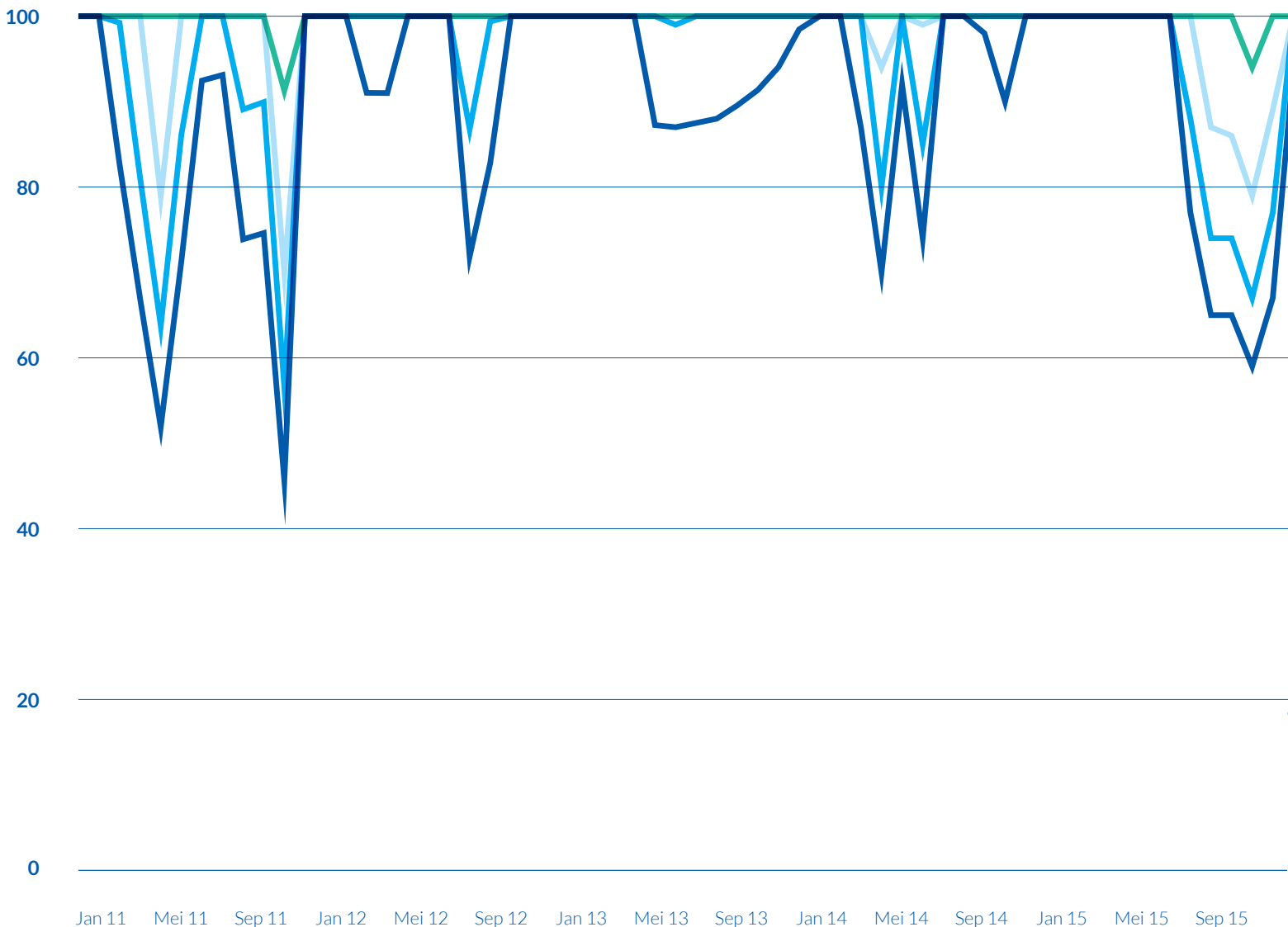
- ▲ 2.5 Meter
- 3 Meter
- 3.5 Meter
- ◀ 4 Meter

De daling in de beladingsgraad was op de beneden Rijn weliswaar minder sterk dan op de Middenrijn en boven Rijn, maar dat neemt niet weg dat de daling voor de Rijnvaart en voor de logistiek van diverse, afzonderlijke industrietakken toch zeer relevant was, aangezien meer dan de helft van de vervoersprestatie op de traditionele Rijn verricht wordt over het traject tussen de Nederlandse grens en Keulen (Niederrhein).

Bron: berekening CCR met gegevens van de Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV, Duitse water- en scheepvaartautoriteit), beschikbaar gesteld door het Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG, Duits instituut voor waterkunde)

¹⁰ Bron: Schweizerisches Bundesamt für Umwelt (Zwitsers Milieubureau), Bijzonder hydrologisch rapport van het Bundesamt für Umwelt van 26 mei 2015.

MOGELIJKE BELADINGSGRAAD BIJ RUHRORT AAN DE NIEDERRHEIN VOOR SCHEPEN MET VERSCHILLENDE DIEPGANG (2,5 M – 4 M) IN %



Bron: berekeningen van de CCR met gegevens van de Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), die ter beschikking werden gesteld door de Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)

2.5 Meter

3 Meter

3.5 Meter

4 Meter

Op de Niederrhein wordt een aanzienlijke hoeveelheid bulkgoederen vervoerd, zoals bijvoorbeeld steenkolen en ertsen tussen Rotterdam en Duisburg. Volgens informatie van de EVO, de verladingsorganisatie, zijn de voorraden van enkele Duitse steenkolencentrales tijdens de laagwaterperiode duidelijk gekrompen.

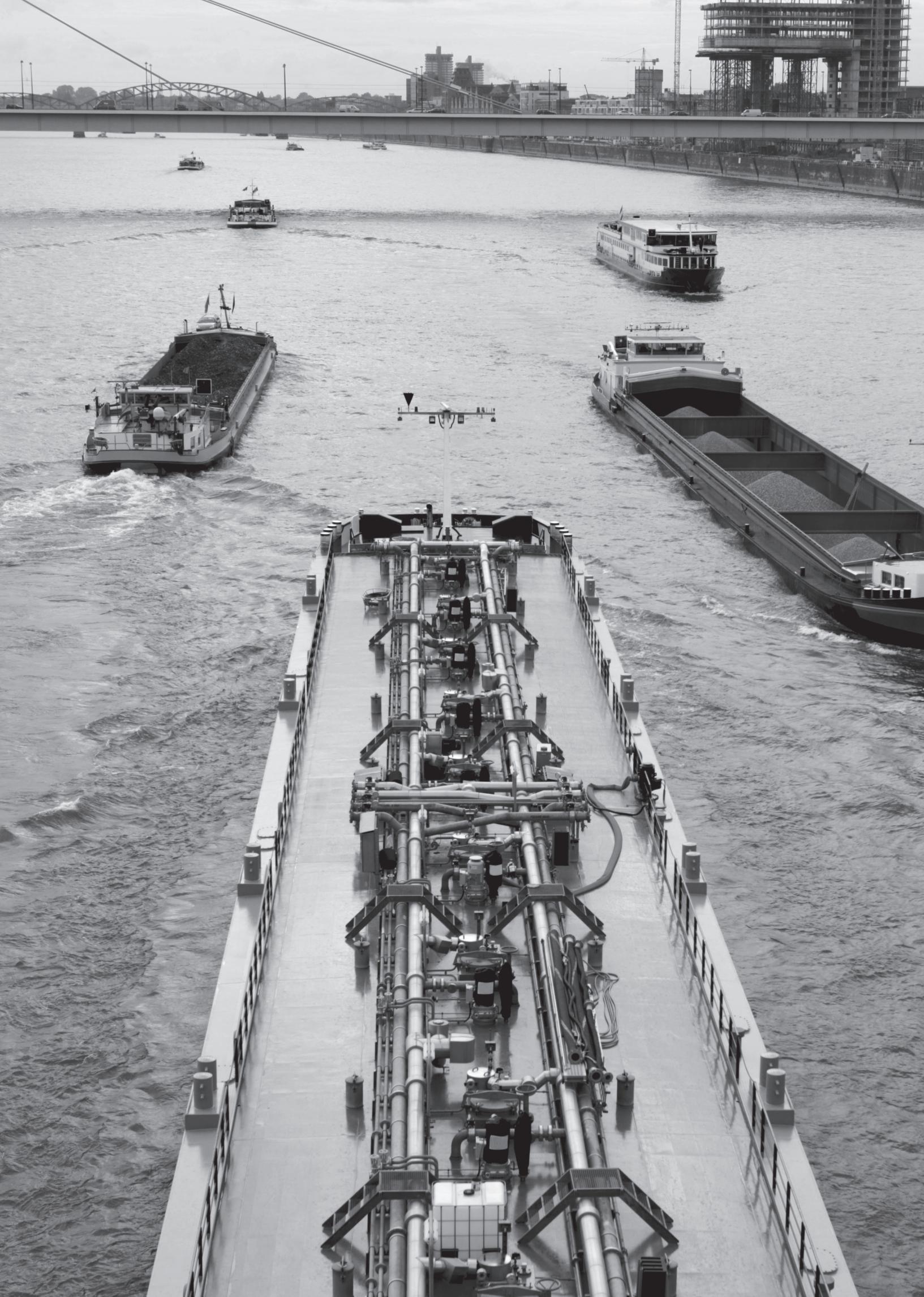
Dit wijst op een sterk gedaald vervoer van kolen tijdens de laagwaterperiode. Deze veronderstelling wordt gestaafd door cijfers van het Nederlands Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), die laten zien dat het vervoer van droge bulkgoederen het sterkst te lijden had onder het lage water. In oktober liep het vervoer van droge bulkgoederen – en dan vooral de uitvoer naar Duitsland – 12% terug, hetgeen duidelijk meer was dan bij de vloeibare

bulkgoederen (-6%) en de containers (-7,6%). Alles bij elkaar genomen leverde dit in oktober 2015 in Nederland een daling op in de totale vervoerde hoeveelheden van rond de 10%.

Het feit dat de schepen gedwongen waren de beladingsgraad te reduceren, betekent dat er meer scheepsruimte ingezet moest worden, met dus meer logistieke inspanningen en hogere kosten. De kosten stijgen exponentieel met een dalend waterpeil.¹¹ Wanneer een laagwaterperiode langer aanhoudt, wordt de op de markt beschikbare laadruimte kleiner, waardoor de kosten gaan stijgen en ook de vrachtprijzen stijgen (zie daartoe het hoofdstuk over de exploitatie-omstandigheden).



¹¹ Zie daartoe :Contargo (2015), brochure "Kleinwasser" (laag water)





07

ONTWIKKELING
VAN DE
LAADCAPACITEITEN

ONTWIKKELING VAN DE LAADCAPACITEITEN

DROGELADINGVAART

Nadat in 2013 ongeveer 48.000 ton laadcapaciteit aan de markt werd toegevoegd, wijzen de definitieve cijfers voor 2014 op een verdere sterke afname met ongeveer 75%. Het nieuwbouwtonnage bedraagt in 2014 nog slechts 12.000 ton. Het betreft tien à vijftien nieuwe schepen, vooral duwbakken en motorvrachtschepen die in Nederland op de markt werden gebracht. Ook zijn een ro-ro-schip, een duwboot en een sleepboot in de vaart genomen.

In 2015 zijn tien nieuwe motorvrachtschepen en duwbakken ingeschreven in de IVR-databank. Deze eenheden hebben een gezamenlijke laadcapaciteit van ongeveer 36.800 ton; de gemiddelde laadcapaciteit bedraagt derhalve 3680 ton. De cijfers wijzen op een lichte toename van het tonnage dat in 2015 op de markt kwam.

NIEUWBOUWSCHEPEN IN DE DROGELADINGVAART NAAR VLAG, TOTAAL EN GEMIDDELD TONNAGE IN 2015

Bron: IVR en www.vlootshouw.nl

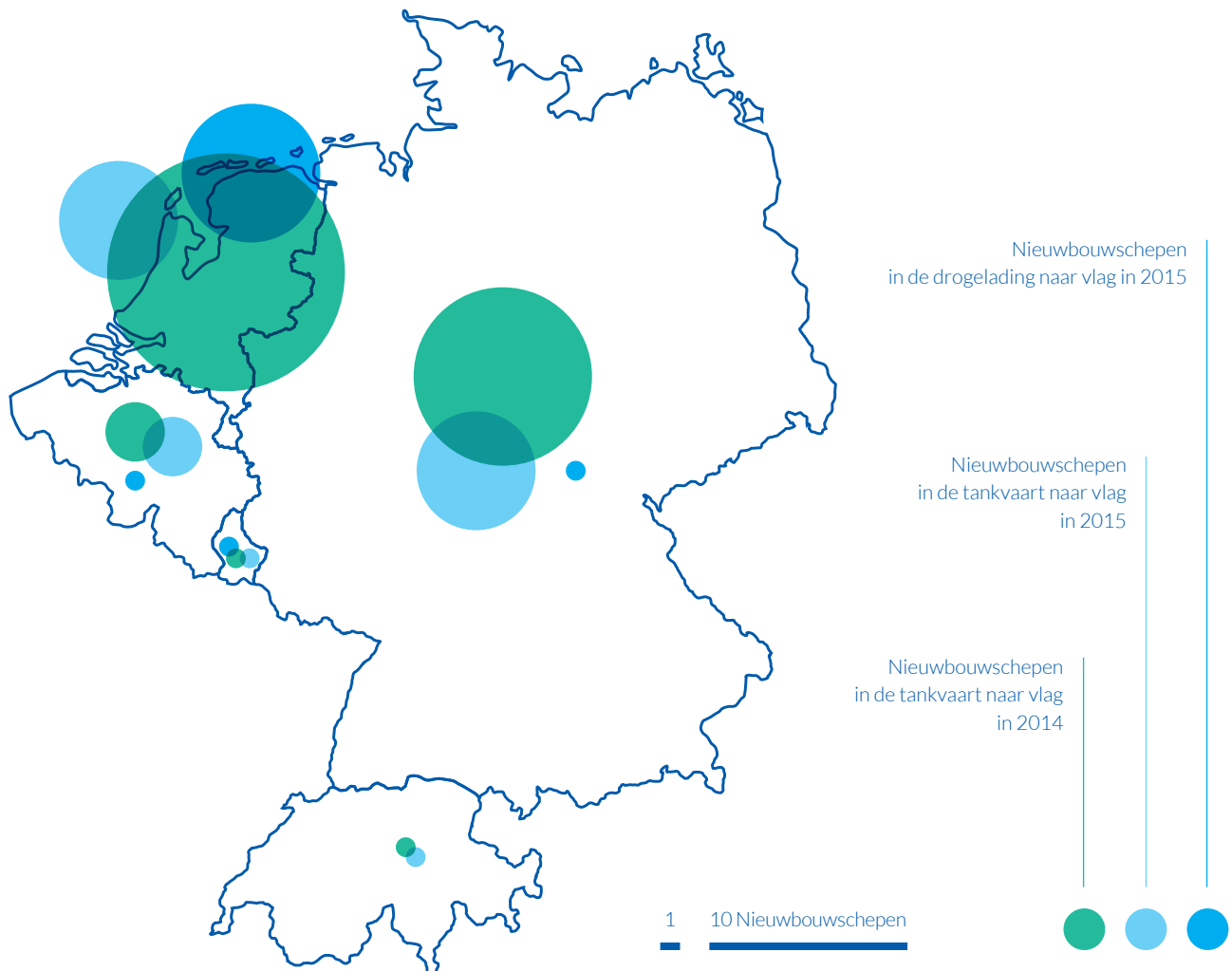
	Aantal	Totaal tonnage	Gemiddeld tonnage
Nederland	7	27.822	3.974
Duitsland	1	2.858	2.858
België	1	3.250	3.250
Zwitserland	0	-	-
Luxemburg	1	2.865	2.865
Totaal	10	36.795	3.679

Desalniettemin zijn de nieuwbouwcijfers in de afgelopen drie jaar in vergelijking met eerdere jaren en ten opzichte van de vlootcapaciteit uiterst gering. Het totale tonnage dat in 2013, 2014 en 2015 op de markt is gekomen (96.800 t), is niet meer dan één procent van de West-Europese

vloot in de drogelingvaart (ongeveer 10,5 miljoen ton). Deze cijfers weerspiegelen de sterk beperkte investeringsmogelijkheden in deze sector die op hun beurt het gevolg zijn van de al jaren lage vrachtprijzen en de relatief restrictieve kredietverstrekking.

TANKVAART

In 2015 zijn in totaal 17 tankschepen en een bunkerschep in de databank van de IVR opgenomen. Een jaar eerder werden 26 nieuwe schepen geregistreerd, terwijl dat er in 2013 nog 33 waren.



Voor het jaar 2015 levert dit een nieuw tonnage op van 70.439 ton (= 2,5% van de bestaande vlootcapaciteit), in vergelijking met 84.400 ton in 2014 (3% van de vlootcapaciteit) en 73.000t in 2013.

NIEUWBOUWSCHEPEN IN DE TANKVAART NAAR VLAG, TOTAAL EN GEMIDDELD TONNAGE IN 2014

	2014			2015		
	Aantal	Totaal tonnage	Gemiddeld tonnage	Aantal	Totaal tonnage	Gemiddeld tonnage
Nederland	12	48.984	4.082	6	29.816	4.969
Duitsland	9	18.136	2.015	6	11.681	1.947
België	3	11.377	3.792	3	17.491	5.830
Zwitserland	1	4.193	4.193	1	2.861	2.861
Luxemburg	1	1.693	1.693	1	8.590	8.590
Totaal	26	84.383	3.245	17	70.439	4.143

Bron: IVR en berekeningen van de CCR

De tendens ten faveure van steeds grotere tankschepen houdt aan. Het gemiddelde tonnage van de eenheden die in 2014 op de markt gekomen zijn, bedraagt 3.245 ton. De cijfers voor 2015 wijzen op een verdere stijging (gemiddelde laadcapaciteit van de nieuwe tankschepen in 2015: 4143 ton).

NIEUWBOUW IN DE EUROPESE TANKVAART NAAR TONNAGEKLASSE

+31

2013

+26

2014

+17

2015

2013

2014

2015



NIEUWBOUWSCHEPEN IN DE EUROPESE TANKVAART NAAR TONNAGEKLASSE

Tonnage (t)	2013	2014	2015
1000 - 2000	13	10	4
2000 - 3000	15	7	6
3000 - 4000	2	1	2
4000 - 6000	1	3	0
> 6000	0	5	5
Totaal	31	26	17

Bron: IVR en www.vlootschouw.nl

Het valt op dat de nieuwe tankschepen in Nederland een aanzienlijk grotere laadcapaciteit hebben dan de Duitse tankschepen. Dit is ook terug te zien in de afmetingen van de schepen. Tankschepen met een lengte van 135 meter varen meestal onder Nederlandse vlag en worden vaak ingezet in het ARA-gebied waar ze ook gebruikt worden voor het bunkeren van zeeschepen, als 'Floating Storage' (drijvende opslag) en voor het vervoer tussen grote overslagplaatsen.

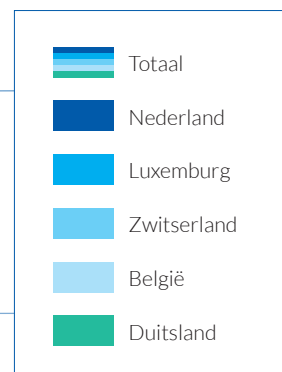
Naast deze grotere tankschepen bevinden zich onder de nieuwbouwschepen ook een aantal schepen met een lengte van 110 meter en van 86 meter (onder Duitse, maar ook onder Nederlandse vlag), die ook ingezet kunnen worden op Duitse kanalen.

In totaal zijn de 26 nieuwbouwschepen in 2014 goed voor een nieuwbouwtonnage van ongeveer 84.400 ton (3% van de vlootcapaciteit), tegenover circa 73.000 ton in 2013.

De gegevens hierboven, die geput zijn uit de databank van de IVR, komen grotendeels overeen met de gegevens van het EBIS. Zo kwamen er volgens de IVR in 2014 26 nieuwe schepen op de markt en volgens het EBIS 27. Uit beide bronnen blijkt een duidelijke daling van het aantal nieuw gebouwde schepen sinds 2011.

NIEUWBOUW IN DE EUROPESE TANKVAART NAAR VLAG ((2013 - 2015)

(LINKS) Bron: IVR en www.vlootschouw.nl



¹² Zie ook: ING Economisch Bureau (2015), *Binnentankvaart verliest koers*.

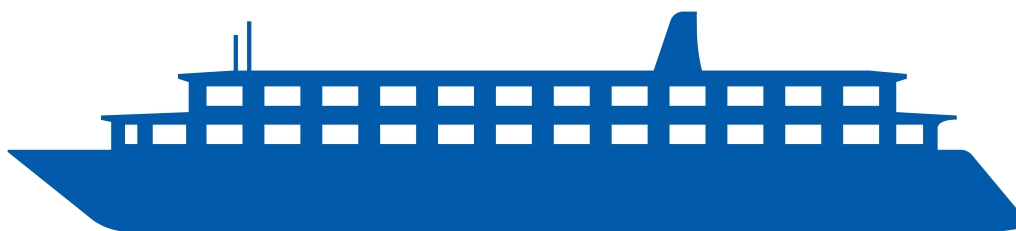
■ PASSAGIERSVAART

In 2014 kwamen er circa 30 nieuwe cruiseschepen voor de Europese rivieren op de markt. Volgens een belangrijke bron werd voor 2015 uitgegaan van een daling. Deze prognose blijkt op basis van de meest recente cijfers van de IVR niet meer te kloppen.

De IVR-gegevens voor 2015 wijzen op vergelijkbaar hoge nieuwbouwcijfers. Er werden namelijk 28 nieuwe cruiseschepen in het IVR-databank opgenomen.

Bij de onderverdeling van deze schepen naar vlaggenstaat blijkt dat Zwitserland het leeuwendeel voor zijn rekening neemt (plusminus 70 tot 75%). Andere vlaggenstaten in 2014 en 2015 waren Nederland, Duitsland, Frankrijk, Malta en Cyprus.

Het merendeel van de nieuwe schepen die in 2014 en 2015 op de markt gekomen zijn, heeft een lengte van 135 meter en een breedte van 11 tot 11,50 meter. Dit scheepstype wordt ook 'Long Ship' genoemd en heeft een passagierscapaciteit van ongeveer 190 personen. Naast deze 'Long Ships' bevinden zich onder de nieuwbouwschepen ook een paar schepen met een lengte van 110 meter.



— 135 m —

„Long Ships“

2/3

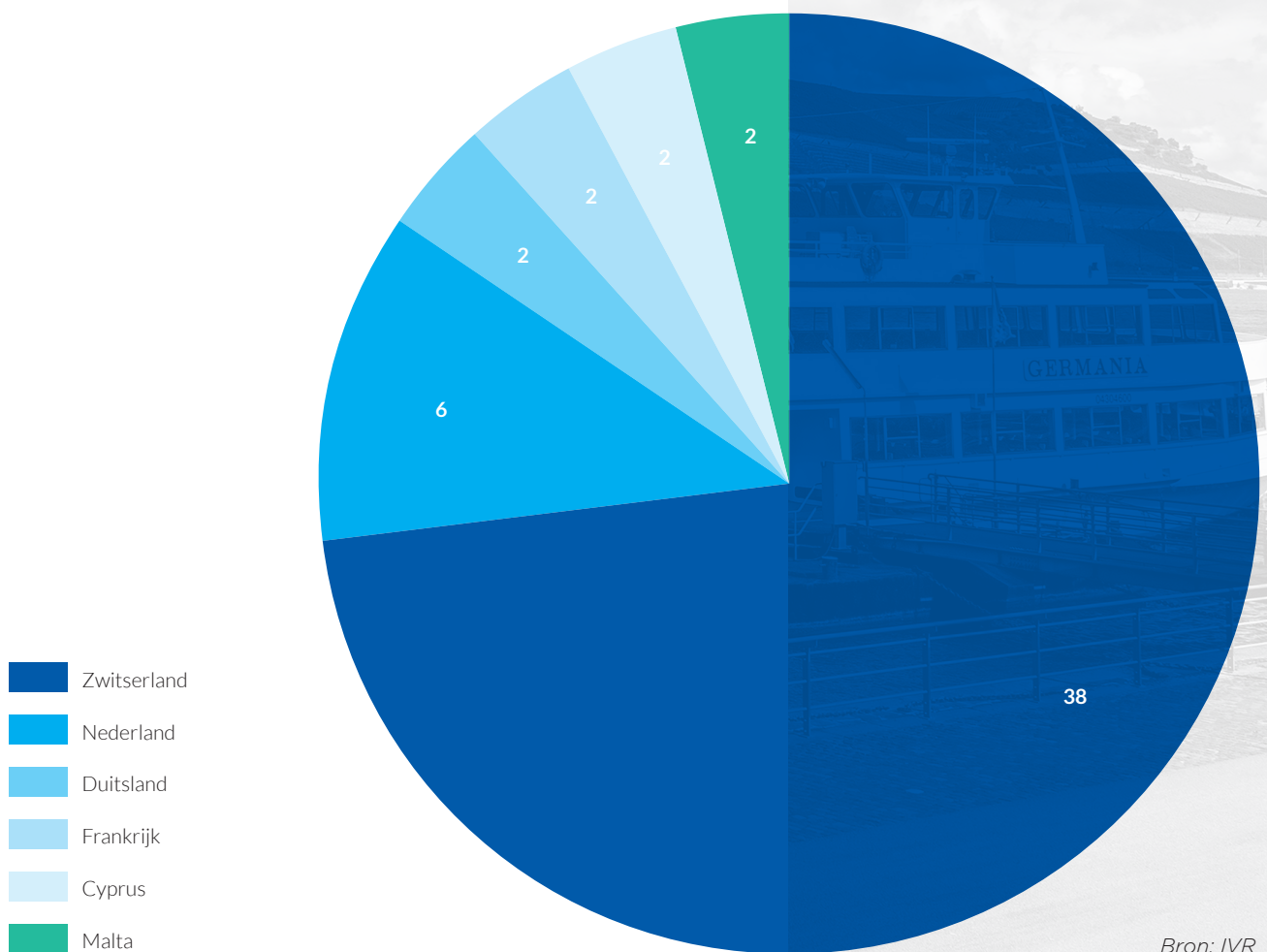


Twee derde van de rond 320
actieve riviercruiseschepen in
Europa zijn na **2000** gebouwd

De twee schepen die in 2015 onder Franse vlag op de markt zijn gekomen, zijn beduidend kleiner (lengte 80 respectievelijk 89 meter) en hun passagierscapaciteit is beperkter (96 respectievelijk 132 passagiers), wat strookt met de omstandigheden en tradities op de Franse markt. Een van deze schepen zal gaan varen op de Loire, de langste rivier van Frankrijk, en zal daarmee wederom een nieuwe Europese waterweg ontsluiten voor deze zich snel ontwikkelende branche. De geringere afmetingen van deze schepen hangen samen met de minder goede bevaarbaarheid van de Loire.

In tegenstelling tot de riviercruiseschepen is de nieuwbouw bij de dagtochtschepen zeer bescheiden. Alleen de vloot van rondvaartboten in Amsterdam is (volgens informatie van de IVR) met één schip uitgebreid.

**NIEUWE RIVIERCRUISESCHEPEN DIE IN 2014 EN 2015
 OP DE MARKT GEKOMEN ZIJN – AANTAL SCHEPEN NAAR VLAG**



Bron: IVR



ROVENPICK HOTEL

PAK

Sea Tel

JRC

20
19



© SeaConsult HAM GmbH

08

VRAAG IN DE
PASSAGIERSVAART

VRAAG

IN DE PASSAGIERSVAART

In 2014 hebben 1,13 mln. personen een cruise op een Europese rivier gemaakt.¹⁴ Riviercruises op de Rijn en de Donau zijn nog steeds de meest geboekte reizen. Met 30,4%, respectievelijk 40,9% vindt bijna een derde van alle riviercruises op deze rivieren plaats.

Wanneer men de passagiers onderverdeeld naar nationaliteit, vormen de Duitse passagiers (nog) steeds de grootste groep, met een aandeel van circa 36%. Op de tweede plaats komen de VS en Canada (samen 32%), met stijgende tendens. Deze twee landen zullen Duitsland als herkomstmarkt naar alle waarschijnlijkheid in 2016 of 2017 inhalen. In de VS werd en wordt op verschillende massamedia intensief reclame gemaakt voor riviercruises. Dit verklaart de bijzonder sterke groei van deze vorm van reizen op de VS-markt. Een andere Engelstalige herkomstmarkt, het Verenigd Koninkrijk, staat als het om het aantal passagiers gaat in Europa op de derde plaats (13%), gevolgd door Frankrijk op plaats vier (11%).

Bij de Engelstalige toeristen zijn zowel de klassieke reizen, langs het romantische Rijndal, alsook de langere reizen, bijvoorbeeld van Amsterdam over de Rijn, Main en Donau naar Boedapest, zeer in trek. Een nieuwe succesvolle trend bestaat uit een combinatie van een cruise met een reis naar een stad, zoals bijvoorbeeld naar Praag.

Het aantal passagiers in Europa is sinds 2003 met ongeveer 30% gestegen. Het aantal Duitse passagiers is weliswaar proportioneel gezien sterker toegenomen (+51%), maar de omzet op de Duitse markt is minder sterk gestegen dan op de Engelstalige markt, waar een hogere marge kan worden bereikt. De Duitse markt wordt over het algemeen gekenmerkt door een harde prijsstijging.

Te verwachten valt dat er een verschuiving komt ten gunste van passagiers uit de VS en Canada. Dit wordt weerspiegeld in de nieuwbouw, aangezien in bepaalde ondernemingen de intensieve nieuwbouwactiviteiten alleen nog maar op de Engelstalige markt gericht zijn.

+30%

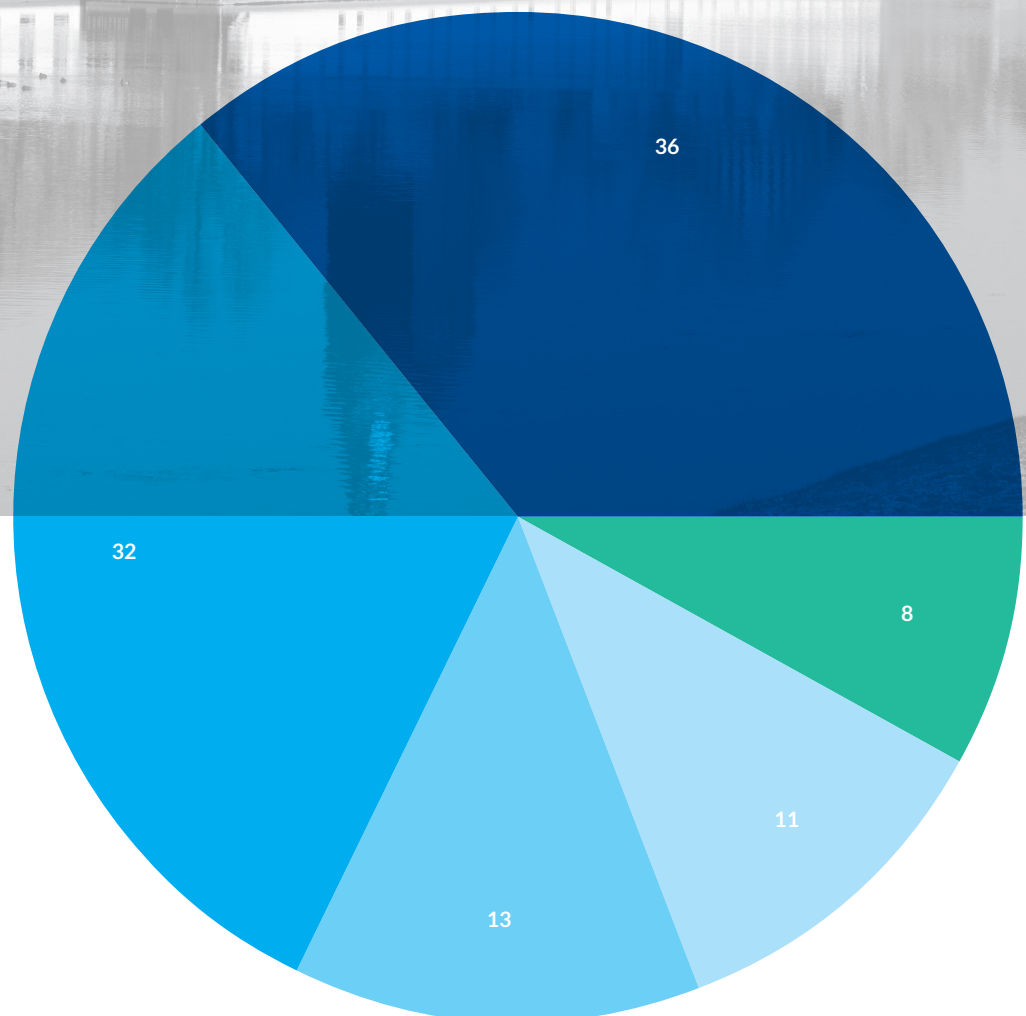
Het aantal passagiers in de Europese riviercruisevaart is sinds 2003 met ongeveer 30% gestegen

¹⁴ Bij het opstellen van dit verslag waren er nog geen cijfers voor 2015 beschikbaar.

1.130.000

Personen hebben een cruise op een Europese rivier gemaakt, in 2014.

© SeaConsult HAM GmbH



NATIONALITEIT VAN PASSAGIERS (IN %)

- Duitsland
- USA & Canada
- UK
- Frankrijk
- Anders





09

EXPLOITATIE-
OMSTANDIGHEDEN

EXPLOITATIE- OMSTANDIGHEDEN

ONTWIKKELING VAN DE OMZET

De evolutie van de omzet in de vervoerssector wordt gekenmerkt door seizoensschommelingen, die al naar gelang de vervoersmodus verschillende vormen kunnen aannemen. Om de maand- en kwartaalevolutie van de omzet correct te kunnen interpreteren is kennis van de seizoensschommelingen en van de seizoensstructuur onontbeerlijk.

In de binnenvaart zijn de seizoensschommelingen het resultaat van een combinatie van verschillende factoren. In het vrachtvervoer zijn vooral de periodieke schommelingen in de waterstanden het vermelden waard, omdat ze gevolgen hebben voor de vrachtprijzen en daarmee voor de omzet.

Verder is de evolutie van de vervoersvolumes niet gelijkmatig verdeeld over het jaar. In de herfst worden in het algemeen de grootste volumes vervoerd (zie afbeelding 4 en 5). Dit heeft te maken met het feit dat het vervoer van goederensegmenten met grote volumes (vooral minerale oliën en landbouwproducten) in de herfst een jaarlijkse piek bereikt.

In de passagiersvaart zijn de seizoensschommelingen nog sterker dan in het vrachtvervoer; bovendien verschilt de passagiersvaart ook qua structuur van het vrachtvervoer.

De ontwikkeling van de omzet in de vervoerssector alsook in de passagiersvaart wordt gekenmerkt door sterke seizoensschommelingen

Seizoensgecorrigeerd

Orginele gegevens



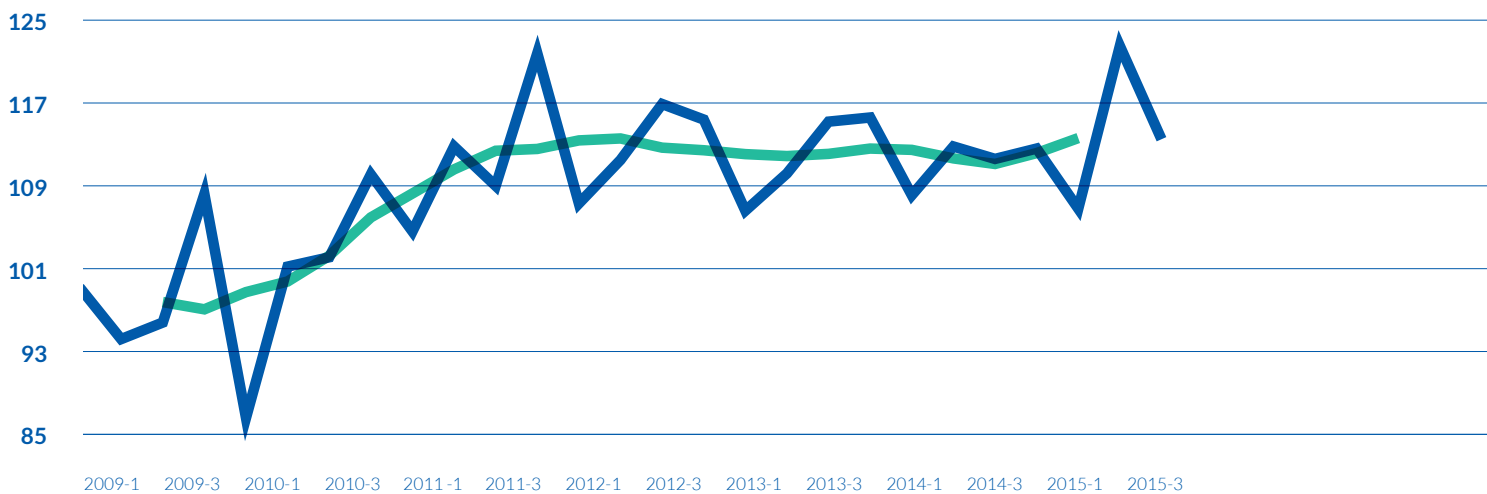
In lijn met bovenstaande algemene opmerkingen komen uit de analyse van de omzetcijfers per kwartaal in Nederland en Duitsland de volgende empirische regelmatigheden naar voren:

- In beide landen is de omzet in het eerste kwartaal van het jaar het laagst en worden in het derde en vierde kwartaal de jaarlijkse maxima bereikt.¹⁵
- In de passagiersvaart zijn de seizoenscycli nog veel sterker dan het vrachtvervoer. Dat heeft te maken met het karakter van de passagiersvaart die, ondanks alle inspanningen om het seizoen richting winter te verlengen, nog altijd gekenmerkt wordt door een piek in de activiteiten tijdens de zomer.

De volgende twee afbeeldingen tonen de evolutie van de omzet voor Duitsland per kwartaal, voor respectievelijk het vrachtvervoer en de passagiersvaart. De hierboven genoemde seizoensstructuur is zichtbaar, waarbij de veel sterkere cyclische structuur in de passagiersvaart duidelijk af te lezen valt.

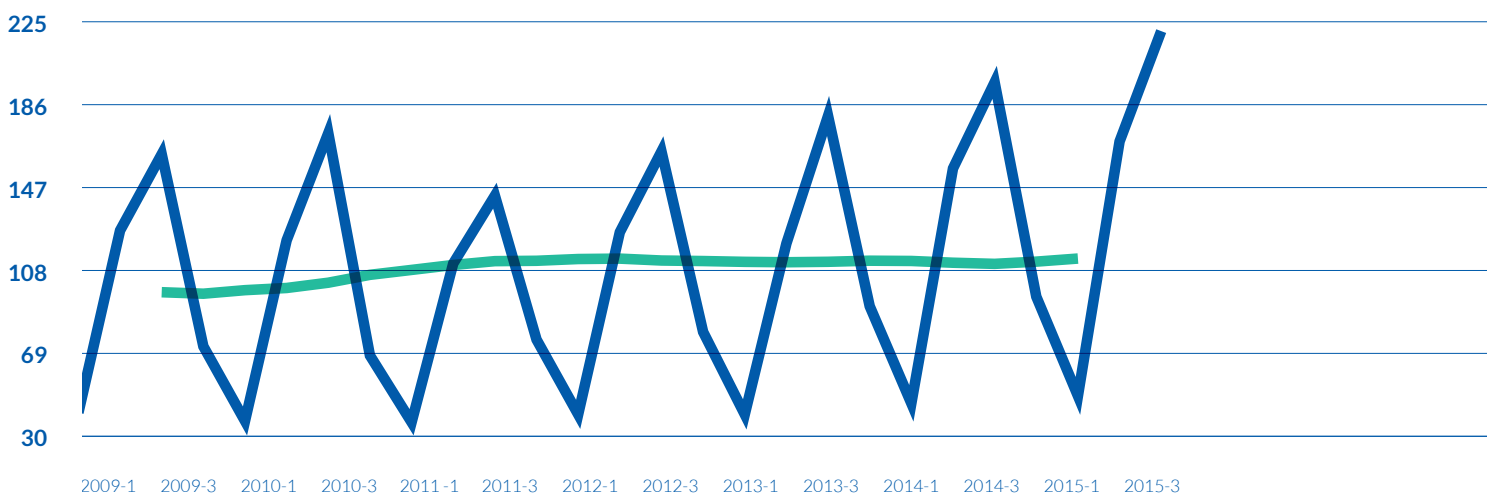
OMZETONTWIKKELING IN DE DUITSE BINNENVAART

(INDEX 2010 = 100) Bron: destatis en berekeningen van de CCR



OMZETONTWIKKELING IN DE DUITSE PASSAGIERSVAART

(INDEX 2010 = 100) Bron: destatis en berekeningen van de CCR



In het Duitse vrachtvervoer vertoonde de voor seizoensinvloeden gecorrigeerde¹⁶ omzetevolutie in de jaren 2012, 2013 en 2014 een relatief vlakke tendens. Afgezien van de seizoensschommelingen is de omzet dus nauwelijks gegroeid. In het tweede en derde kwartaal van 2015 is echter een onverwacht sterke stijging te zien. De gemiddelde stijging in beide kwartalen, KW2/2015 en KW3/2015, bedroeg ten opzichte van het voorafgaande jaar circa 5%.

In de Duitse passagiersvaart vertoonde de voor seizoensinvloeden gecorrigeerde omzet een stijgende tendens. Deze stijgende tendens zette zich ook in 2015 voort. Wanneer men een vergelijking maakt tussen 2015 en eerdere jaren, bijvoorbeeld 2011 of 2012, dan valt op dat de omzet sterk gestegen is. De reden voor deze sterke toename hangt op de eerste plaats samen met de boom in de riviercruisevaart.

Voor de Nederlandse binnenvaart zijn er alleen omzetcijfers beschikbaar voor de sector in zijn totaliteit. De index geldt voor de omzet in de gehele binnenvaartsector, er wordt dus geen onderscheid gemaakt tussen vrachtvervoer en passagiersvaart. Onderstaande grafiek toont de evolutie van de omzet als index (2010 = 100), in de periode van 2005 tot en met het derde kwartaal van 2015. In dit laatstgenoemde kwartaal is een duidelijke stijging zichtbaar, die te verklaren valt met het effect van de lage waterstanden op de vrachtprijzen. De omzettoename bedraagt 10% ten opzichte van hetzelfde kwartaal een jaar eerder.

¹⁶ De cijfers die samen de citroene lijn vormen, zijn gecorrigeerd voor periodieke cycli. Deze lijn geeft een beeld van de langetermijntendens en de conjunctuur en wordt ook wel 'glad getrokken component' genoemd.

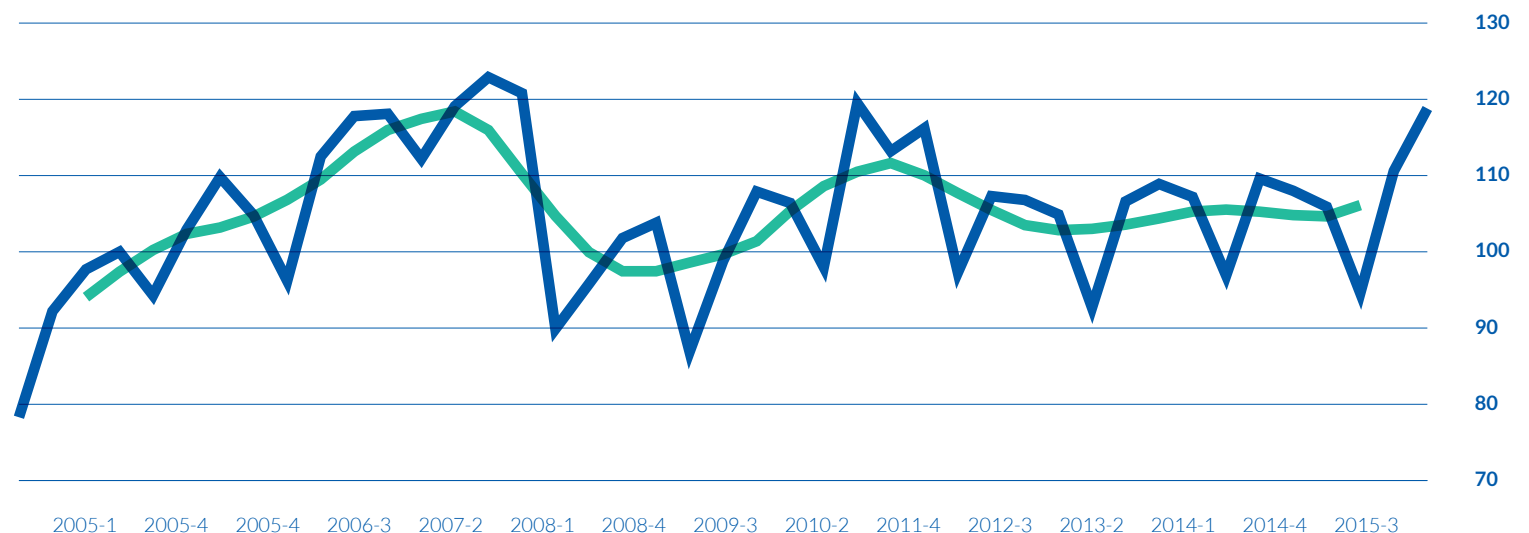
OMZETONTWIKKELING IN DE NEDERLANDSE BINNENVAART

(INDEX 2010 = 100)

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en berekening CCR (seizoenscorrectie)

Seizoensgecorrigeerd

Orginele gegevens



De volgende tabel toont de percentuele verandering voor de afzonderlijke kwartalen.

OMZETONTWIKKELING IN DE NEDERLANDSE BINNENVAART
(IN % TEN OPZICHTE VAN HET JAAR ERVOOR)

Tijdperiode	KW1/2013	KW2/2013	KW3/2013	KW4/2013	KW1/2014	KW2/2014	KW3/2014
Percentuele verandering (%)	-4,7	-0,7	+2,0	+2,2	+4,6	+2,8	-0,9

Tijdperiode	KW4/2014	KW1/2015	KW2/2015	KW3/2015
Percentuele verandering (%)	-1,2	-2,6	-0,1	+10,0

Bron: CBS

Hieruit blijkt dat de omzetverhoging als gevolg van het lage water in het derde kwartaal van 2015 de eerste verhoging na een hele reeks dalingen in de daaraan voorafgaande kwartalen vormt. Deze periode van dalende omzetcijfers (KW3/2014 tot KW2/2015) volgde op een periode van stijgende omzetcijfers (KW3/2013-KW2/2014).

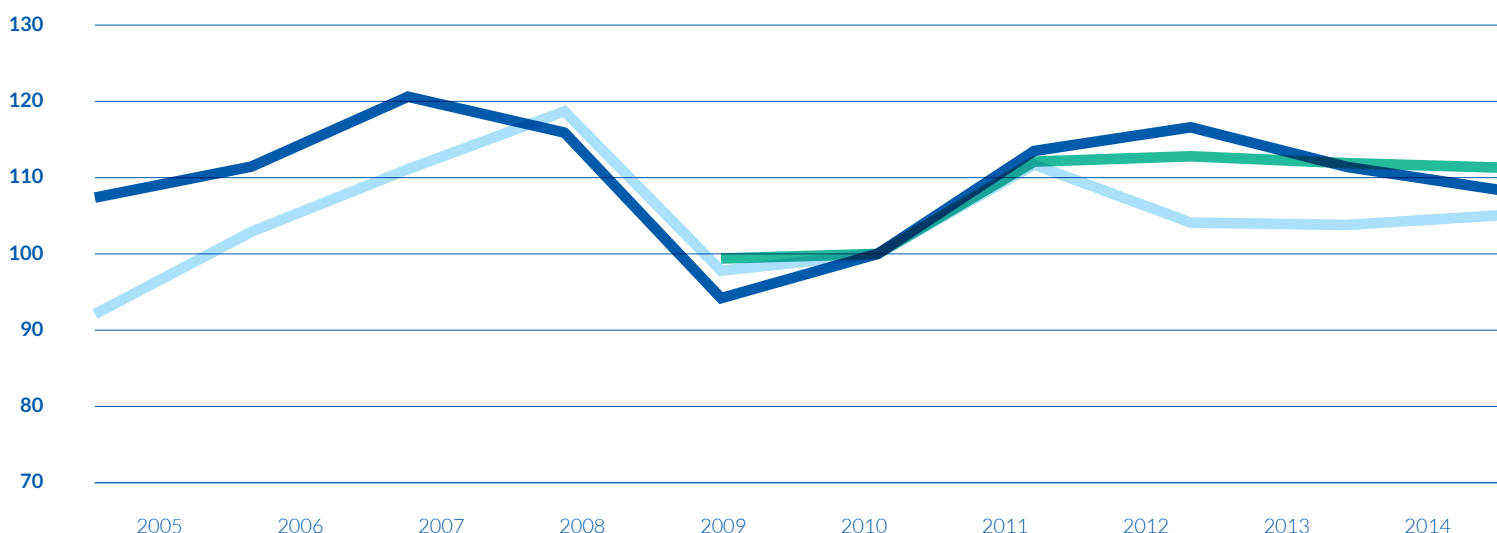
Voor de Franse binnenvaart zijn er wat de omzetcijfers betreft, alleen jaarcijfers beschikbaar die hieronder samen met de Nederlandse en Duitse jaarcijfers zijn weergegeven.

Onderstaande grafiek is een index van de evolutie van de jaarlijkse omzetcijfers in de drie landen. De index geldt voor de omzet in de gehele sector, er wordt dus geen onderscheid gemaakt tussen vrachtvervoer en passagiersvaart. De jaargegevens, die hier tot het jaar 2014 lopen, tonen voor de drie landen een vrijwel parallel lopende ontwikkeling, met stagnatietendensen in de jaren 2012, 2013 en 2014.

JAARLIJKSE OMZETONTWIKKELING IN DE DUITSE, FRANSE EN NEDERLANDSE BINNENVAART
(INDEX 2010 = 100)

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS); destatis; INSEE

Frankrijk
Nederland
Duitsland



KOSTENONTWIKKELING EN -STRUCTUUR

KOSTENSTRUCTUUR

De kostenstructuur in de binnenvaart wijkt af van die in andere vervoerstakken. Dit is, voor wat de personeelskosten betreft, een gevolg van het feit dat de ondernemingen in de West-Europese binnenvaart voor het merendeel eenmansbedrijven zijn. Deze individuele ondernemers of zelfstandigen hebben in de regel nauwelijks personeel in vaste dienst. Dit is de verklaring waarom het aandeel van de personeelskosten in de binnenvaart aanzienlijk kleiner is dan in het wegvervoer.¹⁷

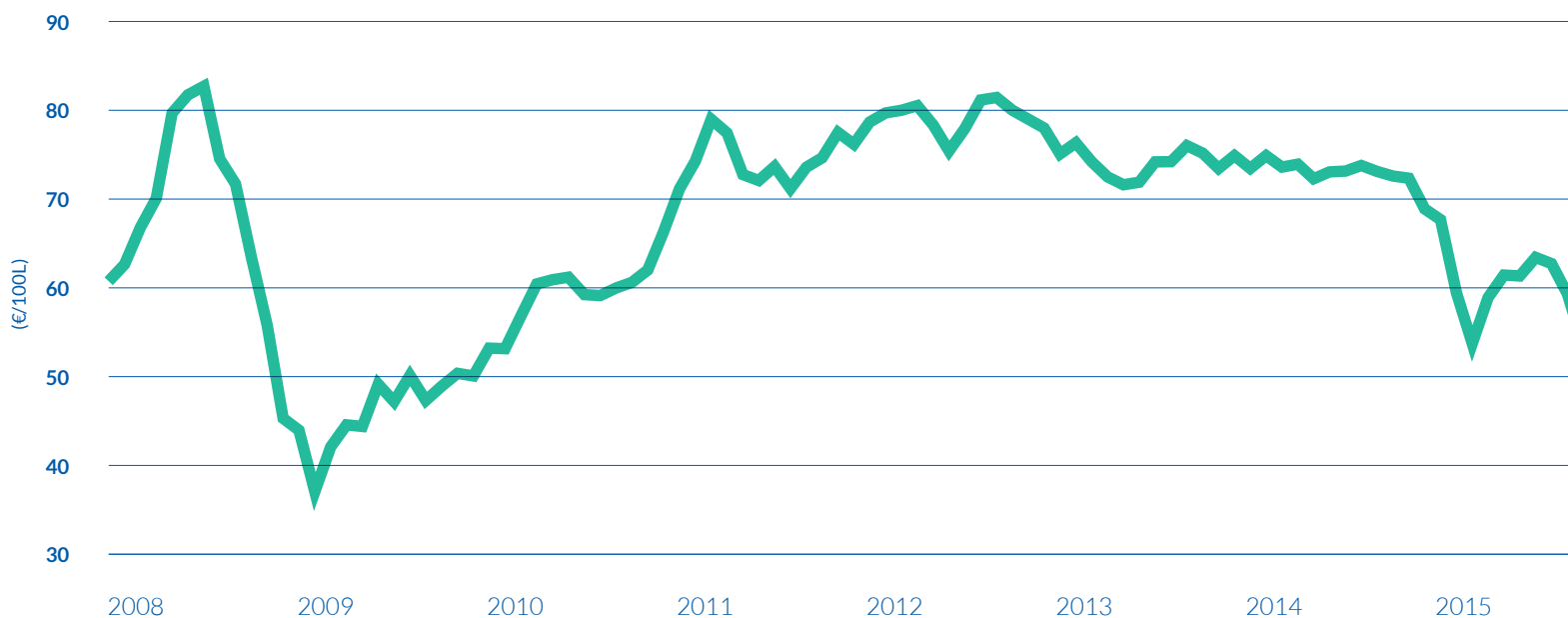
Een andere bijzonderheid van de binnenvaart is de zeer hoge kapitaalintensiteit van de bedrijven. Dit vloeit voort uit de hoge waarde van de schepen en de geringe bedrijfsomvang. De kapitaalkosten vormen dus een hoger aandeel dan bij de andere vervoersdragers.

Het aandeel van de brandstofkosten ligt rond de 16%. De kosten voor reparaties, onderhoud en servicebeurten leggen relatief weinig gewicht in de schaal (volgens informatie van het CBS rond de 4%).

BRANDSTOFKOSTEN

De dalende olieprijsen hebben in de tweede helft van 2014 met enige vertraging geleid tot een sterke daling van de prijzen voor gasolie. Deze lagen volgens de CBRB-gasolie-index in de eerste helft van 2015 15 tot 20% lager dan in dezelfde periode een jaar eerder.

ONTWIKKELING VAN DE GASOLIEPRIJS IN NEDERLAND *



Bron: CBRB* in euro per 100 liter, zonder BTW en CDNI-kosten

¹⁷ Het CBS heeft voor Nederland berekend dat dit aandeel 20% bedraagt, tegen 30% in het wegvervoer. Bron: CBS (2015), Transport en mobiliteit 2015.

Deze prijsdaling bood de binnenvaart wat lucht, ook ten opzichte van de spoorwegen die niet konden profiteren van deze ontwikkeling omdat ze nauwelijks nog afhankelijk zijn van fossiele brandstoffen.

PERSONEELSKOSTEN

In de landen van West-Europa zijn de personeelskosten niet overal even hoog. Uit een recente studie blijkt dat de totale arbeidskosten 40 tot 60% kunnen verschillen. In België en Frankrijk zijn de arbeidskosten het hoogst en in Zwitserland en Luxemburg zijn ze het laagst.¹⁸

In België zijn de arbeidskosten in alle bedrijfstakken hoog. De oorzaak hiervan is gelegen in de zeer hoge indirecte loonkosten. Volgens Eurostat kennen Frankrijk en België samen met Zweden de hoogste indirecte loonkosten (gerelateerd aan het brutoloon) binnen de EU.¹⁹ Tot de indirecte loonkosten behoren de socialezekerheidspremies van de werkgever, doorbetaling van het salaris bij ziekte en de bedrijfspensioenen. In een branche met zo'n internationaal karakter als de binnenvaart zijn hoge arbeidskosten voor bedrijven met veel personeel zeer nadelig voor de concurrentiepositie.

In de eerste zes maanden van 2015 zijn de lonen en salarissen in Nederland en Duitsland volgens informatie van de Duitse en Nederlandse brancheorganisaties (BDB resp. CBRB) slechts gering gestegen. In Duitsland werden de salarissen in het vrachtvervoer en de passagiersvaart van 1 juli 2015 met 1,1% verhoogd. Een jaar eerder bedroeg de stijging vanaf 1 juli 2,3%. De huidige cao is een overeenkomst tussen het Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt (BDB) en de vakbond Verdi. De cao loopt nog tot het eind van het jaar.

In Nederland laat de loontabel van het CBRB op 1 juli 2015 een loonsverhoging van gemiddeld 0,5% zien (ten opzichte van een jaar eerder).

Op 1 januari 2015 is in Duitsland een wettelijk minimumloon ingevoerd ten bedrage van 8,50€ bruto per uur. Voor transitvervoer is de toepassing van het minimumloon uitgesteld na bezwaren van de Europese Commissie. Voor het binnenlands vervoer blijft het van kracht.

In de landen van West-Europa kan het verschil in indirecte loonkosten tot 60% oplopen

¹⁸ Zie: Studie 'Concurrentiepositie binnenvaart' - Eindrapport; in opdracht van de ITB; auteurs: RebelGroup / BMT surveys / Eric Van Hooydonk Advocaten; verschenen in oktober 2015.

¹⁹ Zie: Statistisches Bundesamt (destatis), EU-brede vergelijking van de arbeidskosten 2014, rapport van 4 mei 2015.

KAPITAALKOSTEN

Het algemene renteniveau is weliswaar al enige tijd zeer laag, maar toch blijven de kapitaalkosten voor veel bedrijven hoog. De reden daarvoor is gelegen in de lange looptijd van kredieten in de scheepsfinanciering (minstens 10 jaar). Bij tankers is een looptijd van 15 tot 17 jaar de regel.²⁰ Daardoor moet voor de vele nieuwe schepen die gebouwd zijn in de periode 2006 tot 2012 nog steeds een hoge rente betaald worden (6-7%). In vergelijking met de drogeladingvaart zijn de kapitaalkosten in de tankvaart dus hoger vanwege de jonge, kapitaalintensieve vloot.

Sinds de economische en financiële crisis is het moeilijker geworden toegang te krijgen tot kredieten. Dit probleem doet zich zelfs voor bij kleinere kredieten tot 250.000 €. Deze kredieten worden vaak door zelfstandigen benut om urgente investeringen uit te kunnen voeren. Problemen met de toegang tot dit soort kredieten kunnen ook de bedrijfsopvolging in gevaar brengen.²¹ Bovendien is de nieuwbouwmarkt voor kleine schepen nagenoeg verdwenen.

Hierdoor wordt het voor jonge ondernemers erg moeilijk om in de binnenvaart te stappen. Een ander negatief gevolg van deze situatie is het feit dat de economische ontwikkeling en de ontwikkelingsperspectieven in het segment van de kleine schepen geblokkeerd worden. Dit segment is van groot belang voor de binnenvaart omdat de sector daardoor tot diep in het achterland actief kan zijn.

Als reactie op deze belemmeringen zijn nu coöperaties zonder winstoogmerk²² ontstaan die financiering van ondernemers door ondernemers mogelijk maken. Kredietaanvragen worden door een commissie van ervaren ondernemers onderworpen aan een risicobeoordeling; de ondernemer die krediet ontvangt, krijgt ook een 'coach' toegewezen die economisch advies geeft over de uitvoering van het project.



²⁰ Zie: Studie 'Concurrentiepositie binnenvaart' - Eindrapport; auteurs: RebelGroup / BMT surveys / Eric Van Hooydonk Advocaten; verschenen in oktober 2015.

²¹ Zie: Navigation, Ports & Intermodalité (2015), De Nederlandse binnenschippers willen zichzelf financieren, 27 januari 2015

²² Twee voorbeelden uit Nederland resp. Frankrijk: de 'Binnenvaart Kredietunie Nederland' (<http://www.binnenvaartkredietunie.nl/over-bkn>) en de Franse vennootschap 'Entreprendre pour lefluvial' (<http://www.entreprendre-fluvial.com/>)

ONDERHOUDS- EN REPARATIEKOSTEN

De staal- en energieprijzen zijn in de loop van 2015 gedaald. Als gevolg van deze ontwikkeling vertonen ook de reparatiekosten in de binnenvaart een dalende lijn.

VERZEKERINGSKOSTEN

Het aantal ongevallen in de binnenvaart neemt nu al een aantal jaren af. Dat wordt bevestigd door officiële gegevens voor Duitsland en Nederland.²³ Deze daling in het aantal claims verklaart de waar te nemen stagnerende tendens in de verzekeringspremies. Andere redenen moeten gezocht worden in de waarde van de schepen die een dalende ontwikkeling toont.

SAMENVATTING EXPLOITATIEOMSTANDIGHEDEN

De omzetcijfers in het vrachtvervoer vertonen in de afgelopen drie jaar over het algemeen stagnatie. In de passagiersvaart is er echter een opwaartse tendens waarneembaar die ook zichtbaar is in een toename van de werkgelegenheid.²⁵

De ontwikkeling van de kosten vertoont in 2015 en ook in 2016 een dalende lijn, vooral dankzij de dalende brandstofkosten. Ook de reparatiekosten lopen terug, zij het geringer, dankzij de lagere energieprijzen.

Voor bestaande activa worden de kapitaalkosten bepaald door het relatief hoge renteniveau uit eerdere jaren. Ze ondervinden derhalve nauwelijks invloed van het huidige, lage renteniveau. Met name kleine bedrijven hebben moeite om investeringsmogelijkheden te vinden voor vervanging en nieuwbouw, omdat de financiële reserves beperkt zijn en kredietverstrekkers een afwachtende houding aannemen. Investeringsin dringend noodzakelijke maatregelen, ook om de vloot te moderniseren en milieuvriendelijker te maken, worden hierdoor relatief sterk belemmerd. Alleen in individuele gevallen kan worden vastgesteld dat er investeringen worden gedaan.²⁶

De bedrijfseconomische rentabiliteit is nog steeds aanzienlijk lager dan voor de crisis. Dit valt af te lezen aan de hand van de cijfers met betrekking tot de verhouding tussen het bedrijfsresultaat²⁷ en de omzet. Deze verhouding bedroeg in 2012 voor het Nederlandse bedrijfsleven slechts de helft van wat in 2008 werd bereikt (toen dit cijfer rond de 25% lag), en heeft zich sindsdien slechts langzaam hersteld.

Al met al zijn de exploitatieomstandigheden in 2015 niet wezenlijk verbeterd maar de evolutie van de volumes vertoont in elk geval weer een licht opwaartse trend. Dit zou – indien de groei aanhoudt – op middellange en lange termijn ook een positieve weerslag kunnen hebben op de vrachtprijzen en de investeringen.

²³ Zie : CCR (2014), Ongevallenincidentie in de binnenvaart, ECO-document van het Economisch Comité.

²⁴ Een zeer recente (tweede kwartaal 2015) stijging in Duitsland heeft nog bevestiging.

²⁵ Zie ECO-document ECO (15) 14, 'Arbeidsmarktindicatoren in de Europese binnenvaart - Presentatie van recente feiten en cijfers', april 2015

²⁶ Vgl.: Rabobank (2015), Rabobank Cijfers & Trends, Branche-Informatie Binnenvaart, 29 oktober 2015 en: KölnerHafenzeitung, jaargang 7, september 2015.

²⁷ Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (2015). Het bedrijfsresultaat, ook operationeel resultaat, is het resultaat van de normale bedrijfsactiviteit, dat de binnen de waarnemingsperiode (maand, kwartaal, jaar) bereikte resultaten van een onderneming voor de kernactiviteiten tot uitdrukking brengt.





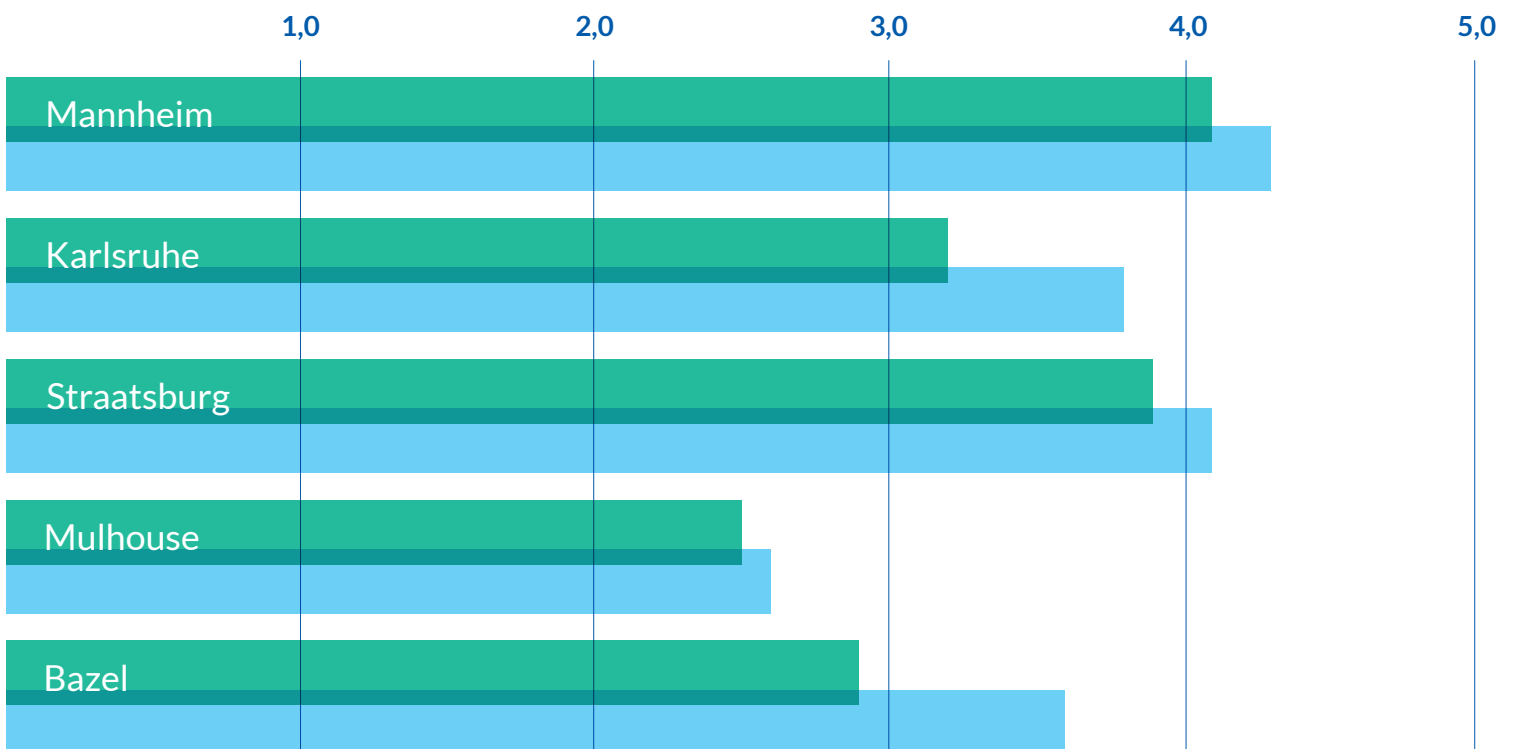
10

ONTWIKKELING
VAN DE
HAVENOVERSLAG

ONTWIKKELING VAN DE HAVENOVERSLAG

Hier zal worden ingegaan op de ontwikkeling van de havenoverslag vanaf het water in een aantal Rijnhavens. In de eerste helft van 2015 wisten de havens Mannheim, Karlsruhe, Straatsburg, Mulhouse-Ottmarsheim en Bazel bij de havenoverslag een duidelijke groei te behalen. De toename bedroeg in de hier onderzochte havens gemiddeld 12% in vergelijking met het jaar ervoor, waarbij sommige havens, zoals Bazel, een nog sterker groeicijfer realiseerde.

HAVENOVERSLAG VANAF HET WATER IN DE EERSTE HELFT 2015 EN 2014 (MIO.T)

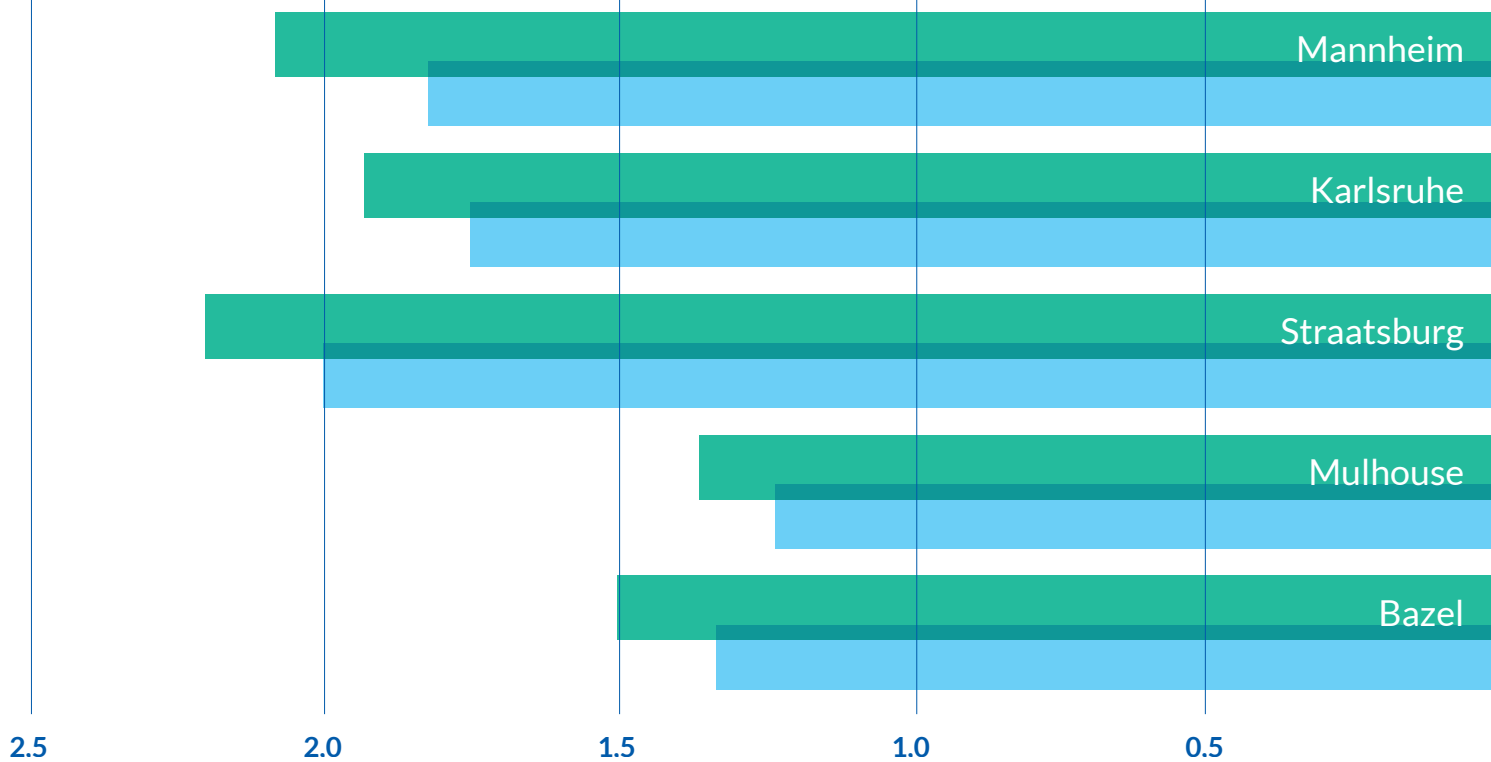


Bron: genoemde havens

In het derde kwartaal van 2015 is een trendbreuk vast te stellen. Als gevolg van de lage waterstanden die toen gingen heersen, daalden de maandelijks overgeslagen hoeveelheden fors. Tegelijkertijd nam het aantal schepen dat werd afgehandeld, aanzienlijk toe. De conclusie is dat vanwege de geringere laaddiepte die mogelijk was, de schepen minder beladen konden worden en er dus meer schepen ingezet moesten worden.

De volgende grafiek laat zien dat het vrachtvervoer in de periode juli tot september in alle vijf hier behandelde havens aan omvang inboette. Gemiddeld lag de daling in de vijf havens bij minus tien procent.

HAVENOVERSLAG VANAF HET WATER
IN HET DERDE KWARTAAL 2015 EN 2014 (MIO. T)



Bron: genoemde havens

- 2014
- 2015

Het aantal schepen dat de havens in augustus, september, oktober en november aandeed, steeg merkbaar. Dit effect nam verder toe, zoals moge blijken uit het voorbeeld van de haven van Karlsruhe: daar werden in september 15% meer schepen geregistreerd dan in september 2014. In oktober waren het er al 18% meer. In november, toen het laagwater zijn hoogtepunt bereikte, werden er 28% meer schepen geteld dan het jaar ervoor. Voor de havens Mannheim, Mulhouse-Ottmarsheim, Straatsburg en Bazel is het geregistreerde effect vergelijkbaar. Daar moet echter bij worden opgemerkt dat in Mannheim de toename in het aantal schepen rond de 30% lag en dus hoger uitviel dan in de overige vier havens.

Als gevolg van de lage **waterstanden** in de herfst van 2015 nam het aantal schepen dat werd afgehandeld, met 20-30% toe





11

VOORUITZICHTEN
VOOR 2016

VOORUITZICHTEN VOOR 2016

VRAAG NAAR VERVOER IN DE DROGELADINGVAART

De vooruitzichten voor het lopende jaar voor de vervoersconjunctuur zijn in grote lijnen positief. Het geldt weliswaar niet voor alle deelsegmenten binnen de drogeladingvaart, maar de meerderheid vertoont een positieve trend. Een voorbeeld is het vervoer van zand, aarde en bouwmaterialen, dat reeds een aantal jaren licht toeneemt. Hetzelfde geldt voor de land- en bosbouwproducten. Toenames bij de metalen en overige goederen maken het positieve beeld compleet.

Segmenten die een negatieve ontwikkeling doormaken, zijn de brandstoffen (steenkool) en – in zekere mate – ook ijzererts. Deze twee grondstoffen zijn afhankelijk van conjuncturele ontwikkelingen in de staalindustrie. Die maakt echter een zwakke periode door. Een daling van het aantal orders, vooral vanuit landen buiten Europa, speelt daarbij een rol. De overstap op hernieuwbare energiebronnen in het energiebeleid heeft een negatieve weerslag op het vervoer van steenkool. Deze ontwikkeling zal in de toekomst alleen maar verder toenemen en de speelruimte voor het steenkoolvervoer ook op de lange termijn beperken.

De verwachting voor 2016 is derhalve dat groei in de segmenten zand, aarde en bouwmaterialen, landbouwproducten en levensmiddelen en diervoeders gepaard zal gaan met verliezen bij de ertsen en vooral de steenkool. Wanneer de ontwikkelingen in de verschillende segmenten tegen elkaar worden afgewogen, komt er, rekening houdend met het aandeel van ieder segment in het totale vervoersvolume, een bescheiden groeiprognose voor het lopende jaar uit de bus. De verwachting is dat de groei ongeveer even groot zal zijn als in de eerste helft van 2015 (circa 3%).

Verwacht wordt dat de opwaartse trend in de **transportvraag** gedurende het hele jaar 2016 zal aanhouden



VRAAG NAAR VERVOER IN DE TANKVAART

De tendensen die waargenomen worden bij het vervoer van minerale oliën zouden nog enige tijd kunnen aanhouden. De aanhoudend lage olieprijs heeft een positieve weerslag op de opslag en daarmee ook op de vraag naar vervoer. Daarnaast spelen er structurele veranderingen zoals de sluiting van raffinaderijen in Zwitserland. Aangezien de productievolumes van deze raffinaderijen via pijpleidingen vervoerd werden en de tekorten nu gecompenseerd worden door meer invoer via de Rijn, kan gesproken worden van een structureel positief effect op de vervoersvraag op de Rijn.

Wat het vervoer van chemische producten betreft, is de verwachting dat de huidige zwakke situatie zich zal herstellen, met name omdat de tendens zowel in de chemische industrie alsook bij het vervoer van chemische producten al een aantal jaren positief is. Voor de gehele tankvaart wordt gerekend met een groei van ongeveer 3 tot 5%.

PROGNOSES VOOR 2016

Segment	Productie / invoer
Landbouw, levensmiddelen en veevoerders	De licht positieve trend van de afgelopen jaren zou door moeten zetten
Steenkool	Stagnatie tot terugval verwacht van de hoeveelheid ingevoerde steenkool
Staalindustrie: erts	Conjunctuurindicatoren in de staalindustrie wijzen op stagnatie, resp. zwakkere fasen
Staalindustrie: metaal	De positieve trend van de afgelopen jaren zou door moeten zetten
Zand, aarde, bouwmaterialen	De licht positieve trend van de afgelopen jaren zou door moeten zetten
Overige goederen (incl. Containers)	Groei in het containersegment is krachtig en relatief hoog (3-4%)
Algemene vooruitzichten voor de ontwikkeling van de vervoersvraag in de drogeladingvaart	
Aardolieproducten	Er wordt een aanhoudend lage olieprijs verwacht, wat tot een opleving in de oliemarkt zou moeten leiden
Chemie	Langdurige opwaartse trend in productie en vervoer in het segment chemie
Algemene vooruitzichten voor de ontwikkeling van de vervoersvraag in de tankvaart	

Ontwikkeling

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

Aandeel in het totale vervoer	Verwacht effect op de vervoersvraag (ten opzichte van het jaar ervoor)
13%	+
22%	-
18%	0
8%	+
18%	+
20%	+
	+
60%	+
40%	0
	+

Bronnen: *Wirtschaftsvereinigung Stahl*
Verein deutscher Kohleimporteure
Verband der chemischen Industrie
Prognoses CCR

BIJLAGE

VERVOERSVOLUMES OVER DE TRADITIONELE RIJN

IN DE EERSTE HELFT VAN 2014 EN 2015 (IN MLN. TON EN%)

Goederensegment	Vervoer I/2014	Vervoer I/2015	Percentuele verandering 2014/2013	Percentuele verandering 2015/2014
Land- en bosbouwproducten	5,5	6,2	-11,5%	+11,5%
Levensmiddelen en veevoeders	3,5	3,5	+5%	+/- 0%
Ertsen	16,7	13,4	+16,8%	+/- 0%
Metaal	5,7	6,1	+6%	+7%
Zand, aarde en bouwmaterialen	12,8	13,0	+6%	+1,5%
Steenkool	16	15,6	-7%	-2,6%
Aardolieproducten	13,7	15,3	-13%	+11,7%
Chemische producten	10,7	10,7	+2,6%	-2,8%
Containers	7,9	8,2	+2,5%	+3,5%
Overige goederen	3,2	6,6		
TOTAAL	95,7	98,6	-0,5%	+3,0%

Bron: Berekeningen CCR met gegevens van destatis

VERVOERSVOLUMES OVER DE TRADITIONELE RIJN
IN DE EERSTE DRIE KWARTALEN VAN 2014 EN 2015 (IN MLN. TON EN %)

Goederensegment	Vervoer KW1-KW3/ 2014	Vervoer KW1-KW3/ 2015	Percentuele verandering 2014/2013	Percentuele verandering 2015/2014
Land- en bosbouwproducten	8,6	9,0	-8,7%	+5,4%
Levensmiddelen en veevoeders	5,6	5,3	+11,7%	-6,1%
Ertsen	19,3	19,7	+1,0%	+2,0%
Metaal	8,5	8,8	+7,9%	+3,2%
Zand, aarde en bouwmaterialen	19,7	18,7	+4,7%	-5,1%
Steenkool	23,6	22,2	-4,0%	-6,0%
Aardolieproducten	21,4	22,1	-7,0%	+3,3%
Chemische producten	16,1	15,4	+3,5%	-4,4%
Containers	12,0	12,0	+3,7%	+/- 0%
Overige goederen				
TOTAAL	144,7	142,7	+0,9%	-1,5%

Bron: Berekeningen CCR met gegevens van destatis

De Marktobservatie Europese Binnenvaart
is een gezamenlijk project van de CCR en de Europese Commissie

BIJDRAGEN

SECRETARIAAT VAN DE CCR

Hans VAN DER WERF (projectleider)

Norbert KRIEDEL (marktobservatie)

Clémentine HURBOURQUE (projectcoördinatie)

Angelika ESPENHAHN (projectcoördinatie)

Contact : n.kriedel@ccr-zkr.org

DESIGN VAN PRESS-AGRUM

Nicolas LAURENT (coördinatie)

Lucie GANGLOFF (design)

www.press-agrum.com

VERTALING

Christophe HENER (CCR - Frans)

Pauline de ZINGER (Extern - Nederlands)

Howard GLEAVE (Extern - Engels)

DANKEN

Danube Commission

Moselle Commission

Sava Commission

EBU

ESO

IVR

Impressum: Maart 2016

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