



Rabobank



Rabobank Cijfers & Trends

Branche-informatie

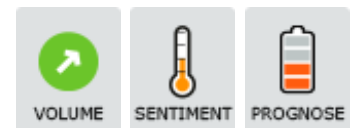
Binnenvaart

Visie

Perspectief

Vooruitzicht 2017: gematigde groei in alle segmenten

De groei in 2016 en 2017 is broos en de marktsituatie blijft de komende jaren uitdagend door schommelingen in het vervoersaanbod door het vertragen van de wereldhandel, veranderende goederenstromen en politieke sancties. Het vervoer van energie (kolen en gas), chemie, staal en containers stijgt licht. Ook het bouwgerelateerde vervoer profiteert van de aantrekkelijke activiteiten in deze sector. De tankvaart profiteert momenteel van een grote vraag naar opslagcapaciteit door de lage olieprijs, maar kent op de langere termijn een stagnerend vooruitzicht. Dit komt door de afname van gebruik van fossiele producten en de verschuiving van productiecapaciteit naar elders in de wereld. Overcapaciteit en prijsdruk blijven, ondanks de huidige goede performance, in de binnenvaart een prominent risico. En ondanks dat het momentum er nu niet is, blijft de Rabobank pleiten voor een goede samenwerking tussen bevrachters en schippers om de capaciteit te reguleren om ernstige marktverstoring in de toekomst te voorkomen. Schippers met een dergelijke samenwerking kennen een stabielere exploitatie en beter toekomstperspectief op de langere termijn.



Overcapaciteit lijkt opgelost, maar waakzaamheid is nodig

Een sterke terugval in de vervoersvraag viel enkele jaren geleden samen met de uitloop van een investeringsgolf, met als gevolg een structurele overcapaciteit. Voor het eerst sinds de crisis zien we in 2015 dat aanbod en vraag matchen en er zelfs een tekort dreigt in perioden van laag water. De tarieven zijn momenteel hoger dan ze in jaren zijn geweest. Echter, het effect van laag water is tijdelijk en naar verwachting stabiliseren de tarieven in 2016 op een lager niveau. De opening van de 2e Maasvlakte en de werkzaamheden aan de Betuwelijn beïnvloeden het volume naar verwachting positief. De overcapaciteit zal in de komende jaren verder worden gereduceerd. Onder andere doordat er vanaf 2018 enkel nog dubbelwandige tankers mogen varen en enkelwandige tankers dus in 2017 uit gefaseerd worden. Verdere afbouw van het aanbod zal komen door de veel strengere emissie eisen die in 2019 gaan gelden voor alle nieuwe motoren.

Innovatie & duurzaamheid

Door de slechte financiële positie van de schippers is de afgelopen jaren weinig geïnvesteerd. Door de huidige opleving in de performance en de druk vanuit overheid en verladers om schoner te vervoeren, zien we dat er zich initiatieven ontwikkelen om de binnenvaart nog verder te verduurzamen. LNG-aangedreven motoren, elektrische aandrijving, nabehandelingssystemen en On Board Monitoring van uitstoot gaat de komende jaren meer aandacht krijgen. De binnenvaart propageert haar duurzame manier van vervoer als USP, maar moet nu echt wel gaan investeren om dit te blijven waarmaken. In samenwerking met de overheid en marktpartijen wordt gewerkt aan diverse pilots voor verduurzaming in de sector. Innovatieve vervoersconcepten komen echter maar moeizaam van de grond en de sector is redelijk behoudend. Dit is een punt van zorg. Investerings in schepen dienen duurzaam en innovatief te zijn om de vloot modern en up-to-date te houden.

Trends

- Toename van de modal shift: Vervoer over de weg wordt door de Nederlandse overheid en de EU ontmoedigd ten faveure van water en spoor. De binnenvaart profiteert door hogere volumes. Maar zij zal zich ook, samen met de andere spelers in de logistieke keten, moeten inzetten voor een efficiënte afwikkeling van het transport. Congestie in de Rotterdamse haven moet tot een minimum worden beperkt door betere samenwerking en afstemming van alle partijen;

- Alternatieve brandstoffen als LNG zijn in opkomst: Vergroening van de vloot is noodzakelijk. Hybride motoren en nieuwe brandstoffen als biomassa en LNG krijgen de komende jaren een belangrijker aandeel in de brandstoffenmix en worden verder ontwikkeld als een volwaardige brandstof voor de binnenvaart. Investerings in duurzame aandrijving zijn de komende jaren noodzaak, gezien de aangescherpte emissienormen van de Rotterdamse haven vanaf 2025 en de verwachting van strengere regelgeving op termijn;
- Schaalvergroting en samenwerking voor betere positionering: Er is een voorzichtige beweging merkbaar richting een broodnodige schaalvergroting en samenwerking onder binnenvaartschippers. De bestaande coöperaties groeien en binnen de branche en brancheverenigingen staat dit item hoger op de agenda.

Kansen en bedreigingen

- De consolidatie en schaalvergroting bij verladers en bevrachters neemt nog steeds toe en vergroot hun marktmacht ten opzichte van de individuele schipper, met prijsdruk tot gevolg;
- Kleinere bevrachters zijn niet in staat het risico van de steeds grotere vervoerspakketten te dragen en gaan meer samenwerken met grotere partijen;
- De huidige congestie in de Rotterdamse haven wordt naar verwachting deels opgelost door de opening van Maasvlakte 2. De containergroei zal naar verwachting de komende jaren doorzetten;
- Toename van het aantal inland-terminals bevordert het vervoer over water;
- De infrastructuur van kanalen en sluisen is niet voldoende afgestemd op de groei van de binnenvaart;
- Op termijn dreigt er een tekort aan kleinere schepen.

Omschrijving

De binnenvaart omvat het vervoer van voornamelijk goederen van de Noordzeehavens over de binnenwateren in Europa en terug. De branche bestaat onder meer uit de vrachtafvaart, tankvaart, sleepvaart en duwvaart. Ook de passagiersvaart en de veerdienst behoort tot de binnenvaart, maar valt buiten deze branchebeschrijving.

Bedrijf en markt

Markt

Vraag

De vraag naar vervoer over het water is afhankelijk van de (internationale) handelsstromen en de binnenvaart kan dan ook profiteren van de groei van de handel. Vooral de invoer van goederen via de ARA-havens (de havens van Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen) bepaalt de hoeveelheid werk voor de binnenvaart. De volgende kenmerken typeren de vraag:

- Van de goederenstroom die via de Noordzee binnenkomt, loopt een groot deel via de Rotterdamse haven. Vanuit Rotterdam is de Rijn de belangrijkste vaarweg (naar vooral Duitse bestemmingen). Voor vervoer naar het zuiden spelen de Maas en Schelde een grote rol. Naar het noorden wordt veelal gebruik gemaakt van de binnenvaarwegen (kanalen). De ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte zal naar verwachting een verdere stijging van het vervoer over het water tot gevolg hebben;
- In Nederland verloopt 35% van het al het goederenvervoer (voor het binnenland en voor het buitenland) over water. In Europa is dit slechts 6%. De capaciteit van de Nederlandse waterwegen biedt nog volop mogelijkheden tot verdere groei, mits voldoende wordt geïnvesteerd in infrastructuur als bruggen en sluisen;
- Containers hebben een steeds groter aandeel in vervoersstromen, inmiddels zo'n 35%;
- Het containergoederenvervoer zal in de komende decennia groeien, want steeds meer verladers kiezen water boven de weg. De containeroverslag van de Rotterdamse haven zal tot 2030 verdrievoudigen tot 30 miljoen ton. In het rapport Havenvisie 2030, opgesteld in opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam, staat dat in 2035 35% van alle containers via de weg en 20% per trein wordt vervoerd. Zodra ze in het achterland arriveren, zal 45% op bargeterminals worden verwerkt;
- De binnenvaart is traditioneel goed in het vervoeren van laagwaardige bulkgoederen als zand, grind, erts, kolen, veevoeders en olieproducten. Deze producten maken dan ook nog steeds het grootste deel van de vraag uit. 80% verloopt via de binnenvaart.

Aanbod

De volgende aspecten kenmerken het aanbod in de binnenvaart:

- Het aantal bedrijven bedraagt ongeveer 4.000, waarvan circa 75% één schip exploiteert. Binnen de branche zijn de gezinsbedrijven nog steeds van groot belang;
- De totale Nederlandse vloot telt ruim 7.500 geregistreerde schepen met een totale capaciteit van ongeveer 8,8 miljoen ton. De vloot is als volgt verdeeld:
 - 4.000 motorvrachtschepen
 - 1.100 vrachtduwbakken
 - 1.200 motortankschepen
 - 650 duwboten
 - 500 sleepboten
 - 50 tankduwbakken
- Nederland beschikt over een relatief jonge vloot. Al geruime tijd is er schaalvergroting: het gemiddeld tonnage per schip loopt geleidelijk op. Het grootste binnenschip kan tot 16.000 ton vervoeren (gelijk aan 660 vrachtwagens), het kleinste nog altijd ruim 360 ton (gelijk aan 14 vrachtwagens);
- Het aantal werkzame personen in de branche bedraagt ongeveer 15.000, inclusief de schippers/eigenaren;
- Nederland is binnen de branche toonaangevend in Europa. Zo vaart op de Rijn meer dan de helft van de schepen onder Nederlandse vlag.

Omzet

In 2015 is het vervoer over de Nederlandse binnenwateren met bijna 2% gedaald, de totale jaaromzet in 2015 kwam bijna 4% hoger uit dan in 2014. In totaal is er bijna 360 miljoen ton goederen met een binnenvaartschip vervoerd. Dat is een derde van al het goederenvervoer over Nederlands grondgebied. Bijna 80% daarvan wordt door Nederlandse schippers vervoerd.

Onderstaande tabellen van CBS laten zien hoeveel lading de laatste jaren over Nederlandse binnenwateren werd vervoerd.

Binnenvaart; vervoerd ladinggewicht (x 1.000 ton)						
Vervoerstromen	2011	2012	2013	2014	2015	
Binnenlands	105.603	101.670	103.715	111.807	112.368	
Aanvoer	66.346	68.529	65.008	66.128	64.286	
Afvoer	134.339	131.452	137.879	139.748	137.114	
Doorvoer	45.496	48.418	49.460	48.944	46.129	
Totaal	351.783	350.069	356.062	366.627	359.897	
Bron: CBS						

Binnenvaart; ladingtonkilometer (x mln tonkm)						
Vervoerstromen	2011	2012	2013	2014	2015	
Binnenlands	12.225	11.970	12.410	12.815	13.034	
Aanvoer	8.791	9.093	8.662	8.853	8.632	
Afvoer	18.506	18.115	18.993	19.352	18.906	
Doorvoer	7.782	8.343	8.535	8.405	7.964	
Totaal	47.303	47.520	48.600	49.425	48.535	
Bron: CBS						

Binnenvaart; vervoerde containers (x 1.000 teu)						
Vervoerstromen	2011	2012	2013	2014	2015	
Binnenlands	1.583	1.664	1.749	1.902	1.952	
Aanvoer	960	964	912	960	949	
Afvoer	1.154	1.150	1.193	1.258	1.198	
Doorvoer	829	968	1.060	1.174	1.161	

Totaal	4.527	4.745	4.914	5.295	5.260
Bron: CBS					

Er vindt een geleidelijke verschuiving plaats van vervoer van droge lading naar de containervaart. De omzet van de drogeladingvaart is globaal als volgt verdeeld:

- 30% bouwmaterialen;
- 10% voedingsstoffen;
- 20% metaal en chemie;
- 20% overige grondstoffen;
- 20% overige goederen.

De totale vervoersprestatie (x 1 miljoen tonkilometers) bedraagt in Europa circa 60.000, waarvan 36.000 door Nederlandse schippers plaatsvindt.

De ladingstroom containers omvat 46 miljoen ton (4,2 miljoen TEU*). De verwachte groei in 2016 en verdere jaren bedraagt circa 6% op jaarbasis. De ingebruikname van de Tweede Maasvlakte neemt hiervan een belangrijk deel voor haar rekening. Groei van het aantal containers in de haven van Rotterdam zal ook voor een deel naar de Betuwelijn verdwijnen, maar door de stremming op het spoor bij Duitsland door werkzaamheden profiteert de komende jaren vooral de binnenvaart.

*) TEU is de aanduiding voor de afmetingen van containers. De afkorting staat voor Twenty feet Equivalent Unit. 1 TEU is een container van 20 voet lang, 8 voet breed en 8 voet hoog, 2 TEU zijn twee 20-voets containers of een 40-voets container.

Wet- en regelgeving

Akte van Mannheim

Voor de Nederlandse binnenvaart is de 'Akte van Mannheim' van belang. Dit is een uniform verdrag over het vrije vervoer in het Rijnstroomgebied. De betrokken landen hebben met dit verdrag geregeld dat er uniforme wetgeving van kracht is voor het Rijnstroomgebied. Het verdrag kan op het spel komen te staan vanwege verdere harmonisatie van de Europese Wetgeving. Overigens wordt er ook op de Maas- en Scheldestroom gewerkt volgens de afspraken uit de Akte van Mannheim.

Certificering

Een certificaat wordt afgegeven wanneer een binnenvaartschip voldoet aan de nationale en internationale wetgeving op het gebied van veiligheid, milieu en arbeidsomstandigheden. Voor elk schip is een certificaat van goedkeuring nodig. Dit wordt afgegeven door een drietal klassenbureaus: Bureau Veritas, Germanischer Lloyd en Lloyd's Register.

Voor de tankvaart is het ADNR-certificaat vereist. Hierin staat welke producten het schip mag vervoeren.

Vervoersvergunning

Voor het binnenlands vervoer is een vervoersvergunning verplicht.

Patenten/bemanningsseisen

Er gelden [specifieke bemanningseisen](#). Daarnaast dient elke schipper over diploma's (patenten) te beschikken:

- Rijnpatent (verplicht voor schippers die de Rijn bevaren);
- Radarpatent (verplicht voor schippers die 's nachts varen);
- Kanalenpatent (op de Duitse vaarwegen).

ADNR-diploma (voor schippers op de tankvaart, hiervoor geldt permanente educatie).

Rabobank Cijfers & Trends

Al meer dan vijfendertig jaar biedt de Rabobank met Cijfers & Trends betrouwbare branche-informatie. Via www.rabobank.nl/cijfersentrends is deze informatie gratis te raadplegen. U vindt er onze thema-updates, branche-informatie en sectorprognoses. Ook kunt u de prestaties van uw bedrijf vergelijken met die van andere bedrijven in uw branche.