



Goed op weg

PETER HUIZENDIJK

Het transport heeft forse klappen gekregen van de economische crisis. Maar de sector klimt snel uit het dal en ziet de toekomst rooskleurig in. Wel mag er nog wat meer worden samengewerkt.

'Iedereen kan zien dat het grootste deel van de crisis voorbij is. De volumes trekken weer aan', zegt Françoise van den Broek van onderzoeks- en adviesbureau NEA. 'De hele transportsector heeft de crisis goed gevoeld. Nu gaat het langzaam aan weer beter, al zie je wel grote verschillen tussen de deelsectoren of producten. Het is belangrijk ons juist nu goed voor te bereiden op de capaciteit die eraan komt.'

Hoewel de onzekerheid in de markt nog niet geheel weg is, lijkt de Nederlandse economie zich voorzichtig weer te herstellen. Naast de stimulerende maatregelen van de overheid kan dit voornamelijk toegeschreven worden aan aantrekkende internationale markten. Vooral de vraag uit Azië toont een krachtig herstel. Voor een open, op handel gerichte economie als de

Nederlandse is dit goed nieuws. De opleving heeft zich na de zomer van vorig jaar ook in de transport- en logistieksector in stijgende vrachtvolumes vertaald. De vooruitzichten in de transport zijn sterk verbeterd. Het herstel in de eerste drie kwartalen van 2010 is zelfs zodanig dat het jaar positief geëindigd kan worden. Verwachtte NEA in juni voor dit jaar nog een omzetgroei van 2,6 procent voor de Nederlandse transportsector, intussen moet deze verwachting bijgesteld worden naar 3,7 procent. De groei zet zich naar verwachting door in 2011, al zal deze na het aanvullen van de voorraden in de loop van het jaar iets afvlakken.

BINNENVAART

De verschillende sectoren laten een genuanceerder beeld zien. In het weg-

vervoer zet de groei van de afgelopen drie kwartalen door. Naar het zich laat aanzien stijgt het totale binnenlandse vervoer in 2011 met 1,6 procent ten opzichte van 2009 – een groei die vooral voor rekening komt van de chemische en stukgoedsector. 'Vóór de crisis was er veel congestie op de weg, een deel van het wegtransport verplaatste zich toen naar het spoor en de binnenvaart', aldus Van den Broek. 'Door de crisis zijn de tarieven onder druk komen te staan, bovendien namen de files af. Je zag toen dat het vervoer weer terug naar de weg ging. Met het verwachte groeiscenario voor de komende tijd gaat het weer knellen.'

De binnenvaart als geheel profiteerde dit jaar flink van de fors aangetrokken volumes in de container- en ijzerertssector. Voor 2010 en 2011 wordt een

De sector als geheel noteerde een omzetzijding van 12,5% bij 9% lagere vrachtvolumes.

VOLUMES

Het wegvervoer stijgt in 2010 met 3,1% ten opzichte van 2009, het totale volume komt dan uit op 692 miljoen ton.

Het spoor daalde in 2009 17,1% en stijgt in 2010 met 10% naar 41 miljoen ton.

De binnenvaart: een daling van 12,7% in 2009, in 2010 stijgt de binnenvaart met 4,4% naar 275 miljoen ton.

OMZETONTWIKKELING 2009

weg: -12,2%
water: -20,2%
lucht -19,6%

Schiphol: -17,9%
haven van Rotterdam: -8,1%
haven van Amsterdam: -3,6%
(vergelijk: Hamburg -21,4% en Antwerpen -16,7%)

AANTAL TRANSPORTBEDRIJVEN IN BEROEPSGOEDERENVERVOER 2009

12.330
aantal vrachtauto's (actief in NL): 163.000 (1-1-09)
waarvan bij transportbedrijven: 108.000 (1-1-09)

FAILLISSEMENTEN 2009

476 op jaarbasis: 70% hoger dan in 2008; hiervan 155 in wegtransportsector (+74%), niet heel uitzonderlijk gezien aantal bedrijven in transportsector (30.000)

3200 binnenvaartschepen met droge lading (=niet tankers) waarvan 1200 grote schepen met vervoerscapaciteit van meer dan 1500 ton.

Groeiverwachtingen verladers j.o.j.

	2009	2010F	2011F
Bouw	-4,2%	-6,7%	0,0%
Industrie	-8,9%	3,3%	2,2%
Detailhandel	-5,1%	-1,7%	0,8%
Groothandel	-7,5%	1,5%	2,5%

Bron: ING Economisch Bureau

Economische groei Nederlandse exportlanden, naar positie j.o.j.

	2009	2010F	2011F
1. Duitsland	-5,0%	2,1%	2,0%
2. België	-3,0%	1,6%	1,8%
3. Frankrijk	-2,2%	1,5%	1,9%
4. Verenigd Koninkrijk	-5,0%	0,7%	1,0%
5. Italië	-5,0%	0,7%	1,0%

Bron: ING Economisch Bureau

groei verwacht van respectievelijk 4,4 procent en 2,1 procent ten opzichte van het voorgaande jaar. Het zijn echter met name de kleinere schepen die het goed doen.

'Onder invloed van de economische hoogconjunctuur heeft een aantal schippers drie à vier jaar geleden geïnvesteerd in grotere en modernere schepen', zegt Eric van Toor, directeur van Kantoort Binnenvaart. 'En het zijn juist de grote schepen, die meer dan 1500 ton vervoeren, die hierdoor langzamer uit het dal kruipen. De kleinere schepen zijn flink aan het herstellen, al zijn ze nog niet op het oude niveau. De grote schepen hebben het onverminderd moeilijk.'

Het zijn vooral containers en bulk die zij vervoeren. 'Kool en erts voor de staalindustrie bijvoorbeeld', aldus Van Toor. 'Het ladingaanbod herstelt zich wel, maar er zijn veel schepen bij gekomen. We verwachten dat in 2014-15 break-even gespeeld wordt.'

MODALITEITEN AFSTEMMEN

Het spoorvervoer laat evenals andere sectoren in de transport hoopvolle cijfers zien: ruime groeicijfers in de eerste drie kwartalen van het jaar,

door de aantrekkende volumes in voornamelijk de metaal, chemie en containersector. De verwachting is dat ook in het laatste kwartaal van dit jaar de volumestijgingen zullen doorzetten. De aantrekkende wereldhandel zal gunstig uitpakken voor het spoorvervoer. De volumes zullen in 2010 groeien met ongeveer 10 procent ten opzichte van 2010. Voor 2011 wordt een groei voorspeld van een kleine 5 procent ten opzichte van het huidige jaar.

'De economie trekt weer aan, het is juist nu belangrijk om de verwachte toename in de capaciteit goed te kunnen opvangen', betoogt Van den Broek van het NEA. 'Een goede en verdergaande samenwerking tussen de verschillende modaliteiten, spoor, weg, water, is daarvoor essentieel. De verwachting is dat het volume van de Rotterdamse haven met de komst van de Tweede Maasvlakte in 2030 verdrievoudigd is. Dat vang je niet op met alleen extra wegen. Er is nog veel capaciteit op het water. Zeker als je de verschillende modaliteiten goed op elkaar afstemt, waarbij op verschillende plaatsen de vracht overgeslagen wordt op bijvoorbeeld steeds kleinere sche-

pen die veel verder het achterland in kunnen. Een soort haarvatennetwerk. Met een goede organisatie valt nog veel te winnen in efficiëntie en flexibiliteit. Op de weg heeft een inhaalslag in verbetering en verbreding plaatsgevonden, maar er zijn nog meer oplossingen te bedenken. Het vrachtverkeer op de linkerbaan laten rijden, is er één. Dan heeft het invoegend verkeer geen hinder van vrachtwagens, wat scheelt in filevorming.'

Verdergaande samenwerking, ook Van Toor van Kantoort Binnenvaart ziet het meer en meer gebeuren. 'Het vormen van bijvoorbeeld coöperaties kan een oplossing zijn voor de problemen in de binnenvaart. Op die manier draag je met z'n allen de pijn en kun je makkelijker langdurige contracten afsluiten, zoals nu al met Akzo Nobel en Heineken gebeurt. De economie gaat weer groeien, de volumes nemen toe. De binnenvaart heeft een gouden toekomst: het is schoon, veilig, er zijn geen files. 45 procent van de volumes die op de Maasvlakte 2 overgeslagen gaan worden, zullen met binnenvaartschepen vervoerd worden. Er komt alleen maar meer transport, we kunnen niet zonder elkaar.' <