

Slow Motion

Economische crisis en mobiliteit

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Maart 2009

Meer weten over mobiliteit.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses. Het KiM richt zich op alle vormen van mobiliteit.

© 2009, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Tekst: Peter Jorritsma (contactpersoon), Jan Francke, Hugo Gordijn,
Wim Groot, Carl Koopmans

ISBN: 978-90-8902-055-0

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
Jan van Nassastraat 125 Den Haag

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

Telefoon: 070 351 1965

Fax: 070 351 7576

Website: www.kimnet.nl

E-mail:

Inhoudsopgave

Samenvatting 4

1. Inleiding 5
2. Daalt de congestie? 6
3. De luchtvaart in een dip? 10
4. Sombere tijden voor het goederenvervoer? 13

Samenvatting

Automobiliteit

- De congestie is in het vierde kwartaal van 2008 met 4 procent toegenomen ten opzichte van hetzelfde kwartaal in 2007. Bij een afnemende automobiliteit in januari 2009 is de congestie nog wel licht toegenomen. In de congestie zijn nog geen grote effecten van de crisis aantoonbaar.
- In het laatste halfjaar van 2008 daalt de intensiteit van het zware vrachtverkeer. Dit zou een gevolg kunnen zijn van een verslechterende economische situatie. Wellicht heeft het een dempend effect op de groei van de congestie.
- Bij een economisch scenario waarbij de wereldhandel in 2009 diep wegzakt en in 2010 nog niet herstelt, zou de congestie met respectievelijk 8 en 3 procent kunnen afnemen. De verkeersomvang neemt in 2009 met een ½ procent af. In 2010 treedt vervolgens weer een lichte groei op. In een minder ongunstig economisch scenario kan de congestie nog steeds met 2 procent per jaar groeien.
- Vanwege een daling van de verkopen van nieuwe auto's wordt verwacht dat de autobranche op korte termijn getroffen wordt door een golf aan faillissementen.

Luchtvaart

- Sinds het laatste kwartaal van 2008 is een duidelijke krimp zichtbaar in de luchtvaartsector. Vooral in de luchtvracht is een scherpe daling zichtbaar.
- Voor 2009 wordt een verdere afname in het passagiers- en vrachtvervoer verwacht. Schiphol houdt rekening met een daling van 6 tot 10 procent.
- Het aantal bestemmingen vanaf Schiphol zal mogelijk afnemen.
- De airline industry beschouwt dit als een 'normale' recessie met een verwachte duur van 2 à 3 jaar.
- De vlootvernieuwing zal waarschijnlijk later tot stand komen dan gedacht en daarmee het buiten gebruik stellen van de meest lawaaiige en brandstofverbruikende vliegtuigen. Ook de sterk gedaalde olieprijs helpen in dit opzicht niet mee.

Goederenvervoer

- De vooruitzichten voor het goederenwegvervoer geven een zeer somber beeld.
- De Rotterdamse haven verwacht dat in 2009 de overslag met 5 tot 8 procent daalt. Bij de binnenvaart en het spoorvervoer zal daardoor naar verwachting het vervoervolume in 2009 afnemen.
- De containervaart gaat in 2009 een moeilijk jaar tegemoet. Op belangrijke internationale routes wordt een volumeafname van 7 tot 12 procent verwacht.

1. Inleiding

De huidige economische crisis roept vragen op bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW). Wat zijn de gevolgen voor verkeersstromen, knelpunten, vervoerssectoren en beleidsdoelen? Het ministerie heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) verzocht om op korte termijn een overzicht te maken van de huidige inzichten.

In deze notitie beschrijven we verschillende (deel)sectoren. Daarbij geven we eerst aan welke ontwikkelingen zich hebben voorgedaan in de laatste maanden van 2008 en vergelijken dat met 2007. Vervolgens schetsen we een vooruitzicht voor de komende jaren.

In juni zal het KiM in de Mobiliteitsbalans opnieuw, en meer uitvoerig, aandacht besteden aan de invloed van de crisis. Naar verwachting zal dan meer duidelijk zijn, enerzijds over de economische ontwikkeling en anderzijds over de invloed van de crisis op het verkeer en vervoer.

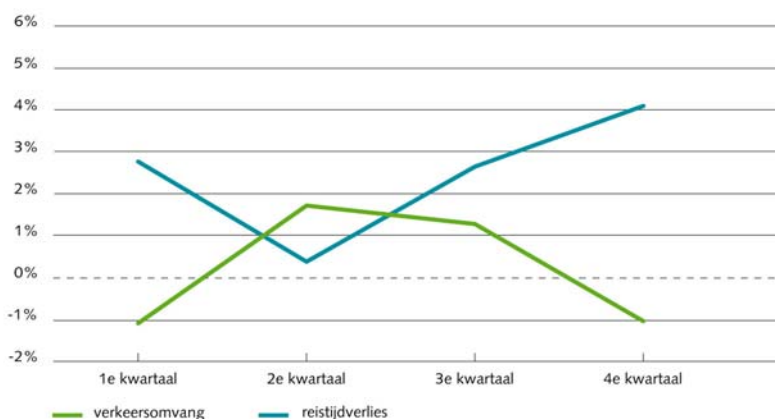
Deze notitie beschrijft achtereenvolgens de automobilititeit, de luchtvaart en het goederenvervoer. Het openbaar vervoer blijft buiten beschouwing, omdat de invloed van de crisis daar naar verwachting relatief beperkt is.

2. Daalt de congestie?

Recente ontwikkelingen

In het vierde kwartaal van 2008 is de verkeersomvang met 1 procent gedaald ten opzichte van hetzelfde kwartaal in 2007. In figuur 2.1 is de ontwikkeling van de verkeersomvang en de congestie weergegeven. Het reistijdverlies door congestie daarentegen, is in het vierde kwartaal van 2008 met 4 procent toegenomen in vergelijking met het vierde kwartaal van 2007¹. Bij een afnemende verkeersomvang in januari 2009 is het reistijdverlies als gevolg van vertraging nog wél toegenomen. De veranderingen in de verkeersomvang en de congestie lijken te vallen binnen de marges die bijvoorbeeld door weersomstandigheden verklaard kunnen worden. In deze cijfers zijn op dit moment nog geen duidelijke effecten van de crisis zichtbaar.

Figuur 2.1
Verkeersomvang en reistijdverlies in 2008 (procentuele veranderingen ten opzichte van 2007)
Bron: DVS



Sinds juni 2008 lijkt zich een trend van een afname van de intensiteiten van het zware vrachtverkeer² af te tekenen (figuur 2.2). In november 2008 is de intensiteit circa 4 procent lager dan in november 2007. Deze afname van zwaar vrachtverkeer vindt plaats over alle uren van de dag, zonder grote verschuivingen naar uur van de dag. Wellicht is dit een gevolg van de verslechterende economische situatie.

¹ Een andere indicator voor congestievorming is de filezwaarte. In 2008 is de filezwaarte ten opzichte van 2007 met 1,6 procent afgenomen. Deze maat is echter minder geschikt om reistijdverlies door vertraagde afwikkeling en filevorming te meten, omdat geen rekening wordt gehouden met aspecten zoals het reistijdverlies boven 50 km/uur, het aantal stroken van de weg en de gemiddelde rijsnelheid.

² Geleed vrachtverkeer, voertuigen langer dan 12,8 meter.

Figuur 2.2

Intensiteiten zwaar vrachtverkeer in 2008 (procentuele veranderingen ten opzichte van 2007)

Bron: DVS



Mogelijk als gevolg van de hoge brandstofprijzen is in de zomerperiode van 2008 een afname van de afzet van benzine en diesel waarneembaar. In september 2008 neemt de afzet echter toe en komt uit boven het niveau van 2007. In die periode zijn de prijzen van autobenzine en diesel fors gedaald.

De verkoop van auto's daalde in 2008 met 1,1 procent (van 505.000 naar 500.000). De afzet van bestelauto's en vrachtwagens groeide met respectievelijk 4,8 en 18,2 procent.

De ontwikkeling in de verkoop van nieuwe personenwagens vertoont in 2008 tot en met oktober ongeveer een zelfde beeld als in 2007. In het laatste kwartaal van 2008 worden echter 13 procent minder auto's verkocht dan in dezelfde periode van 2007, voornamelijk veroorzaakt door een dip in november 2008 ten opzichte van november 2007 (-22 procent, zie figuur 2.3). De trend van dalende verkopen zet door in de eerste twee maanden van 2009. In februari 2009 worden 31 procent minder auto's verkocht dan februari 2008. Het verkoopniveau is echter vrij normaal te noemen, omdat in februari 2008 nieuwe belastingmaatregelen (onder andere de invoering van de 'slurptax') veel invloed hadden op de nieuwe prijzen van veel modellen en zorgden voor extra verkopen. Desalniettemin worden er in de eerste twee maanden van 2009 22 procent minder auto's verkocht dan in de eerste twee maanden van 2008.

Op Europees niveau is een sterke afname van de autoverkopen zichtbaar (ACEA)³. De vraag naar nieuwe auto's daalde in de Europese gemeenschap in 2008 met 8,4 procent, met een forse daling in het laatste kwartaal vergeleken met hetzelfde kwartaal in 2007 (-19,3 procent). Januari 2009 laat een verdere daling van de verkopen zien: -27 procent ten opzichte van januari 2008.

³ European Automobile Manufacturers Association.

Figuur 2.3

Verkopen nieuwe auto's in 2008 en 2009 (procentuele veranderingen ten opzichte van het voorgaande jaar)

Bron: CBS, BOVAG



Ter ondersteuning van de auto-industrie heeft de Duitse regering een premie van 2.500 euro ingevoerd als een minstens negen jaar oude auto ingeruild wordt voor een nieuwe. De autoverkopen zouden door deze maatregel in januari 2009 met 16 procent zijn toegenomen⁴.

Vooruitzichten

De meest recente raming van het CPB van maart 2009⁵, zou belangrijke gevolgen kunnen hebben voor mobiliteit en congestie. In dit scenario voorspelt het KiM-model dat de mobiliteit op het hoofdwegennet in 2009 met een ½ procent afneemt en in 2010 weer licht stijgt met circa een ½ procent. De congestie zou in 2009 sterk kunnen dalen met circa 8 procent. In 2010 zou een afname van wellicht 3 procent mogelijk zijn. Op basis van de eerdere decemberraming 2008 van het CPB⁶ zouden de ontwikkelingen minder opvallend zijn. In dat scenario groeit de verkeersomvang op het hoofdwegennet in 2009 en 2010 met respectievelijk 1¼ en 1½ procent (zie tabel 1.1). De congestie neemt in beide jaren toe met 2 procent.

Tabel 2.1

Effecten CPB ramingen december 2008 en februari 2009 (procentuele veranderingen)

	2009	2010	2009	2010
	CPB dec. 2008	CPB dec. 2008	CPB maart 2009	CPB maart 2009
BBP	-¾	1	-3½	-¼
Olieprijs (Brent, dollars per vat)	50	50	44	44
<i>KiM-berekeningen⁷</i>				
Verkeersomvang hoofdwegennet	1¼	1½	-½	½
Congestie	2	2	-8	-3

Rai Vereniging en Bovag voorspellen voor 2009 een daling van de afzet van nieuwe personenauto's met 5 procent. ING voorspelt echter een afname van 17 procent, de sterkste daling sinds 1993. De afname

⁴ Schrootpremie moet autohandel redden. Volkskrant 7 februari 2009.

⁵ CPB (2009), Centraal Economisch Plan 2009.

⁶ CPB (2008), *Decemberraming 2008: Zwaar weer op komst*, CPB Memorandum nr. 209, 8 december 2008.

⁷ Model Verkenning autoverkeer 2012 (KiM, 2008).

wordt veroorzaakt doordat consumenten en bedrijven de aanschaf van nieuwe auto's uitstellen. Potentiële kopers zullen eerder een tweedehands auto kopen, omdat de prijs van occasions zijn gedaald (6 tot 10 procent). De verwachting is dat op korte termijn de autobranche getroffen wordt door een golf aan faillissementen.

Conclusies

1. De congestie is in het vierde kwartaal van 2008 met 4 procent toegenomen ten opzichte van hetzelfde kwartaal in 2007. In de automobilititeit en de congestie zijn nog geen grote effecten van de crisis aantoonbaar. Bij een afnemende automobilititeit in januari 2009 is de congestie nog wel licht toegenomen.
2. In het laatste halfjaar van 2008 daalt de intensiteit van het zware vrachtverkeer. Wellicht heeft dit een dempend effect gehad op de groei van de congestie.
3. Bij een economisch scenario waarbij de wereldhandel in 2009 diep wegzakt en in 2010 nog niet herstelt, zou de congestie met respectievelijk 8 en 3 procent kunnen dalen. De verkeersomvang neemt in 2009 met een ½ procent af, om in 2010 weer licht te groeien. In een minder ongunstig economisch scenario kan de congestie nog steeds met 2 procent per jaar groeien.
4. De afzet van brandstof is als gevolg van de lagere benzineprijzen vanaf september 2008 weer toegenomen.
5. Vanwege een daling van de verkopen van nieuwe auto's wordt verwacht dat op korte termijn de autobranche getroffen wordt door een golf aan faillissementen.

3. De luchtvaart in een dip?

Recente ontwikkelingen⁸

De groei in de luchtvaart, die sinds 2002 positief was, sloeg eind 2008 om in krimp (figuur 3.1). Eerst in juni de luchtvracht, dan in september het passagiersvervoer. Bij het passagiersvervoer is de daling beperkt en pas de laatste maanden duidelijk merkbaar. Airports Council International (ACI) rapporteert voor de maanden t/m november 2008 een vrijwel gelijk aantal passagiers wereldwijd, maar voor de maanden november en december een daling van 5 procent ten opzichte van dezelfde maanden van 2007. Air France/KLM boekte nog een kleine groei in de passagiersaantallen.

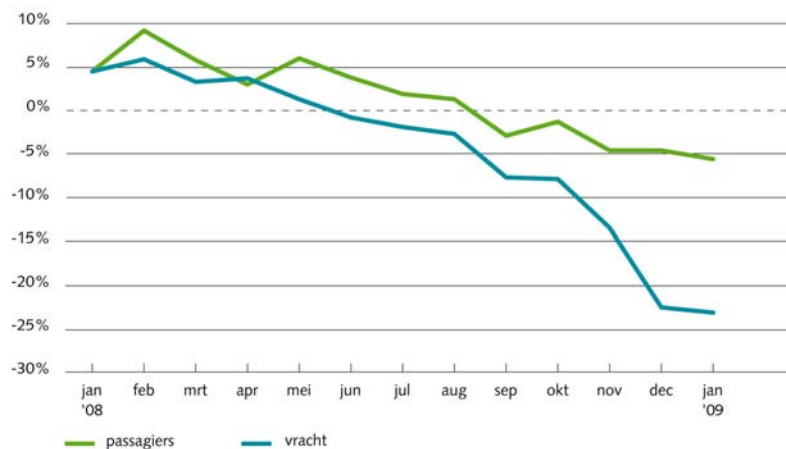
In januari 2009 zet de dalende trend voorzichtig door met bijna 6 procent ten opzichte van januari 2008.

Vooraf in de luchtvracht is een scherpe daling merkbaar, die ook eerder inzette. Voor de maand december rapporteert de International Air Transport Association (IATA) een teruggang van 23 procent ten opzichte van december 2007 en voor januari 2009 eveneens 23 procent. De laatste drie kwartalen daalde het vrachtvervoer van Air France/KLM met 6 procent ten opzichte van 2007. Over de maand december was de teruggang zelfs 20 procent ten opzichte van december 2007. De grootste klap kreeg het vervoer op Azië met een daling van 29 procent.

Figuur 3.1

Luchtvaartpassagiers en luchtvracht in 2008 en 2009 (procentuele veranderingen ten opzichte van het voorgaande jaar)

Bron: IATA



Er worden door de luchtvaartmaatschappijen als geheel verloren geleden, de IATA verwacht dit zowel voor 2008 (voornamelijk effect hoge olieprijs) als 2009 (vanwege achterblijvende vraag). Air

⁸ Gebaseerd op persberichten van Airports Council International (ACI), International Air Transport Association (IATA), Air France/KLM en Schiphol en artikelen in Nieuwsblad Transport, Luchtvaart Nieuws en De Standaard.

France/KLM verwacht dit boekjaar (dat tot 1 april loopt) nog net 'in het zwart' te blijven.

De luchthavens krijgen minder inkomsten door minder passagiers, die ook in de winkels minder besteden. Op Schiphol daalde het aantal passagiers in 2008 met 0,8 procent, vooral veroorzaakt door een afname van 25 procent bij de low-costmaatschappijen. Dit wordt toegerekend aan de in juli ingevoerde vliegtax. De meeste Europese luchthavens en luchtvaartmaatschappijen hebben te maken met een daling van het aantal passagiers en dalende inkomsten. Zo verloor Heathrow 1,4 procent van zijn passagiers in 2008 en Frankfurt 1,3 procent. De cijfers zijn nog relatief gunstig doordat in de eerste helft van 2008 het beeld nog positief was.

Vooruitzichten

Luchthavens verwachten voor 2009 een verdere afname in het passagiers- en vrachtvervoer. Schiphol houdt rekening met een daling van 6 tot 10 procent. De IATA⁹ raamt dat de krimp circa drie jaar zal aanhouden. In 2011 zet de groei weer fors in en een deel van de achtergebleven groei wordt ingehaald. De vrachtsector zal naar hun verwachtingen al in 2010 weer groei laten zien.

'Industry watchers' (zoals prof. Eddy van der Voorde, Universiteit Antwerpen) vermoeden dat de aanhoudende verliezen die vele maatschappijen momenteel lijden, tot faillissementen zullen leiden. Het eerst zullen maatschappijen zonder cash tot faillissement worden gedwongen, mede door de zeer terughoudende instelling van kredietverlenende banken. Naar verwachting gebeurt dat al in het eerste halfjaar van 2009. In de tweede helft van 2009 volgt een tweede ronde van noodlijdende bedrijven. Deze zullen voor weinig geld worden overgenomen door de grote spelers (zoals Air France/KLM, die om die reden niet echt ongelukkig zijn met de crisis). Zo komt de consolidatie tot stand. Wereldwijd kunnen bijvoorbeeld Emirates (Dubai) en Etihad Airways (Verenigde Arabische Emiraten), die veel geld in kas hebben, profiteren door bedrijven op te kopen. De bijbehorende slots krijgen ze er gratis bij.

Binnen de dual-hubstructuur van Air France/KLM (Paris Charles de Gaulle-Schiphol) zal ook de capaciteit op verbindingen worden teruggebracht als aanpassing op de verminderde vraag. Dit zullen naar verwachting relatief vaak bestemmingen betreffen die vanuit beide hubs worden aangevlogen. Gezien de grotere thuismarkt van Parijs ten opzichte van Amsterdam kan dit relatief vaak ten koste gaan van Schiphol. Daarnaast blijkt uit de Benchmark Luchthavengelden het hoge kostenniveau op Schiphol ten opzichte van de Parijse luchthaven Charles de Gaulle.

Luchthavens zijn in het algemeen veel winstgevender en beter gefinancierd dan luchtvaartmaatschappijen. Luchthavens kunnen volstaan met het temporiseren van investeringen, een

⁹ IATA, 'The impact of recession on air traffic volumes', December 2008.

'aanwervingsstop' en dergelijke. Het ontbreken van de tickettax in Duitsland en België heeft daarnaast geleid tot een uitwijk van Nederlandse passagiers naar onder andere het Duitse vliegveld Weeze, ten koste van Schiphol en de Nederlandse regionale luchthavens¹⁰. Voor Schiphol betekent dit een extra effect op het aantal intra-Europese herkomst-bestemmingpassagiers, naast de effecten van de economische crisis. Schiphol stelt investeringen ter waarde van 180 miljoen uit (van de 470 miljoen).

De kredietwaardigheid van Schiphol is verlaagd van AAA naar A- vanwege het superdividend, de luchthavenbelasting en de verslechterde vooruitzichten¹¹. Dit maakt financiering duurder. Een verlies wordt niet uitgesloten.

Op 27 januari 2009 kondigde de Schiphol Group aan dat in de komende twee jaar 10 tot 25 procent van het personeel zal moeten verdwijnen als gevolg van sterk dalende vervoerscijfers en de toenemende internationale concurrentie. De personeelsreductie zal geschieden door natuurlijk verloop, uitbesteding van werkzaamheden en het vervallen van arbeidsplaatsen.

Conclusies

1. Sinds het laatste kwartaal van 2008 is een duidelijke krimp zichtbaar in de luchtvaartsector. Vooral in de luchtvracht is een scherpe daling zichtbaar.
2. Voor 2009 wordt een verdere afname in het passagiers- en vrachtvervoer verwacht. Schiphol houdt rekening met een daling van 6 tot 10 procent.
3. Het aantal bestemmingen vanaf Schiphol zal mogelijk afnemen.
4. Bij de Schiphol Group verdwijnt de komende jaren 10 tot 25 procent van het personeel.
5. De airline industry beschouwt dit als een 'normale' recessie met een verwachte duur van twee à drie jaar.
6. De vlootvernieuwing zal waarschijnlijk later tot stand komen dan gedacht en daarmee het buiten gebruik stellen van de meest lawaaiige en brandstofverbruikende vliegtuigen. Ook de sterk gedaalde olieprijs helpen in dit opzicht niet echt mee.

¹⁰ Nieuwsbrief Airport Weeze. <http://www.airport-weeze.de/pressemeldungen/2009-01-12.php?lang=nl>

¹¹ Standard & Poor's Rating d.d. 10 december 2008.

4.Sombere tijden voor het goederenvervoer?

Ontwikkelingen

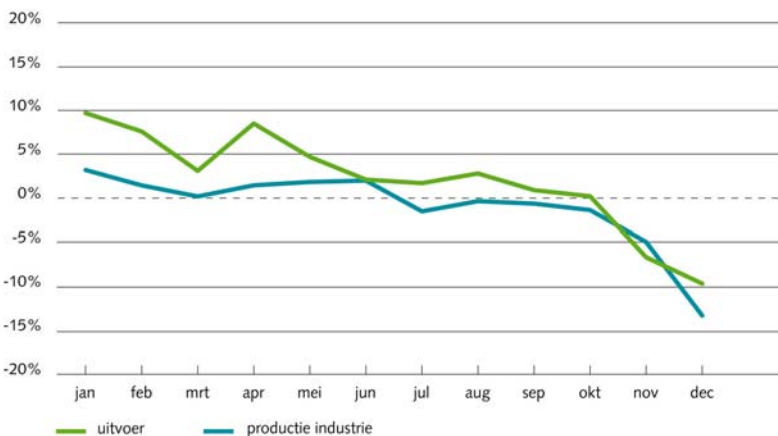
De goederenmobiliteit wordt sterk bepaald door de ontwikkelingen in de economie. In Nederland zijn in de laatste maanden van 2008 ook de eerste tekenen zichtbaar van een minder rooskleurige toekomst. De omvang van de uitvoer vertoonde in de tweede helft van 2008 lage groeicijfers en daalde vanaf november. Ook de industriële productie laat vanaf september 2008 een duidelijke afname zien ten opzichte van 2007 (figuur 4.1).

Er zijn indicaties dat bij het internationale wegvervoer het aantal ritten fors is afgenomen. In de laatste maanden van 2008 zou het aantal internationale ritten met 15 procent zijn gedaald. Volgens cijfers van het Duitse BAG¹² zijn de Mautplichtige kilometers van Nederlandse vervoerders in Duitsland in 2008 met circa 5 procent gedaald ten opzichte van 2007. De afname bij de Nederlandse vervoerders is nog bescheiden in vergelijking met de forse dalingen van 10 tot 15 procent bij de Belgische, Deense, Franse en Oostenrijkse vervoerders. Tegenover een daling van de Mautkilometers door westerse vervoerders staan toenames bij vervoerders uit de Oost-Europese landen.

Figuur 4.1

Uitvoer en industriële productie in 2008
(procentuele veranderingen ten opzichte van 2007)

Bron: CBS



De verschillende conjunctuurindicatoren geven voor het goederenwegvervoer een zeer somber beeld. Bij de goederenwegvervoerbedrijven was in de gehele tweede helft van 2008 de ontwikkeling van de omzet en de personeelssterkte duidelijk negatief. Toch is 2008 door de meerderheid van de wegvervoerders in

¹² Bundesanstalt Güterverkehr, Mautstatistik, Monatstabellen Dezember 2008, 2009.

de TLN-conjunctuurenquête¹³ als een 'goed tot uitstekend' jaar ervaren. Door het instorten van de bedrijvigheid in het vierde kwartaal van 2008 zijn de verwachtingen voor 2009 in deze conjunctuurenquête zeer somber.

De Nederlandse zeehavens sloten een goed jaar af met records in de overslag. Voorlopige cijfers geven voor 2008 een overslag te zien van circa 560 miljoen ton, een toename van 2,8 procent ten opzicht van 2007. Het voorlopige jaartotaal van de containeroverslag in Nederland bleef in 2008 met 11,2 miljoen TEU op vrijwel hetzelfde niveau als in 2007.

In de Rotterdamse haven liep de overslag in het vierde kwartaal met circa 2,5 procent terug ten opzichte van het vierde kwartaal van 2007. Ook in de havens van het Noordzeekanaalgebied liep in het vierde kwartaal de overslag terug. Gerelateerd aan de terugloop in de productie in de industriële sectoren in de laatste maanden van 2008, neemt de overslag van bulkproducten af. Het vervoer per binnenschip en spoor op de relatie met Duitsland loopt daardoor ook terug¹⁴.

IHS Global Insight¹⁵ rapporteert voor de belangrijkste havens in de Verenigde Staten voor de zeventiende achtereenvolgende maand een lagere containeroverslag dan in dezelfde maand van het voorgaande jaar. De containeroverslag in de VS-havens nam in 2008 af met 7 procent (SeaRates.com)¹⁶.

Ook de groei in de containeroverslag in China, Taiwan, Japan, Singapore en Hong Kong is in de tweede helft van 2008 afgenomen door de lagere groei in de internationale handel.

Het Centraal Planbureau (CPB) heeft in haar Decemberraming 2008 een vergelijking gemaakt van de ontwikkeling van een zestal economische kerngrootheden in een aantal conjuncturele neergangen. In de figuren 4.2 en 4.3 is dat ook gedaan voor de ontwikkeling in de Nederlandse goederenmobiliteit¹⁷.

De ontwikkeling van de tonkilometers (figuur 4.2) laten in de andere periodes een neer- en opgang zien. Dit beeld geeft een indicatie voor het verloop van de huidige crisis.

¹³ Conjunctuurbericht, vierde kwartaal 2008, 16^e jaargang, nr. 56 d.d. 5 februari 2009.

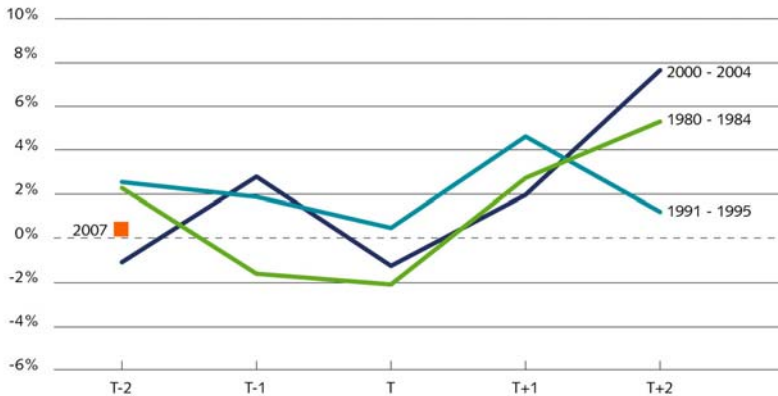
¹⁴ Genesis-Online, Statistische Bundesamt Deutschland.

¹⁵ Gerenommeerde website met economische en financiële ontwikkelingen.

¹⁶ Website met wereldwijde gegevens over overslag.

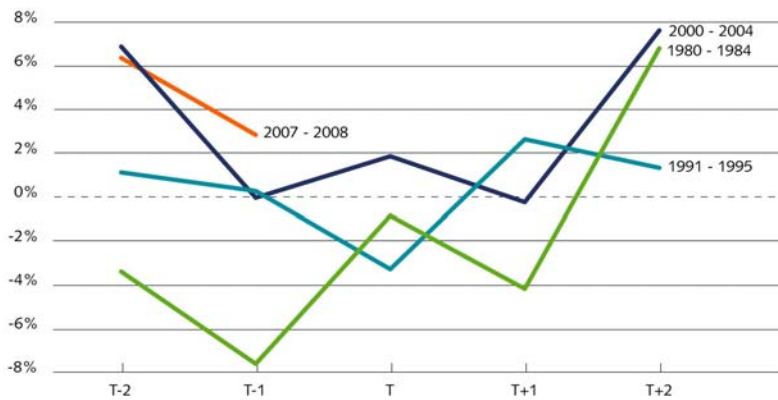
¹⁷ Op tijdstip T is de crisis op zijn dieptepunt, T+1 betreft een jaar daarna, T+2 is twee jaar na het dieptepunt. T-1 betreft een jaar voor het dieptepunt, T-2 is twee jaar voor het dieptepunt.

Figuur 4.2
Goederenvervoer op Nederlands grondgebied tijdens verschillende economische recessieperiodes (procentuele veranderingen ten opzichte van voorgaand jaar)
Bron: CPB, CBS



Voor de overslag in de Nederlandse zeehavens zijn voorlopige resultaten beschikbaar voor 2008 (figuur 4.3). In 2008 groeit de overslag nog wel, maar in mindere mate dan in 2007. Een zelfde beeld is zichtbaar bij de overslag van containers. De zeehavens zijn afhankelijk van de internationale handel die in 2008 al eerder terugliep dan de binnenlandse handel.

Figuur 4.3
Totale overslag Nederlandse zeehavens tijdens verschillende economische recessieperiodes (procentuele veranderingen ten opzichte van voorgaand jaar)
Bron: CPB, CBS



Vooruitzichten

Het CPB¹⁸ verwacht in 2009 een sterke terugval van de Nederlandse uitvoer, met 11¼ procent. Alleen in 1932 werd een sterkere krimp van de uitvoer van goederen en diensten gemeten. Voor 2010 wordt een groei van 1½ procent geraamd.

Het Rotterdams Havenbedrijf verwacht voor 2009 een daling van de overslag van circa 5 tot 8 procent, waarbij vooral de overslag van containers, kolen en ertsen grote klappen krijgen. Bij de binnenvaart en het spoorvervoer zal daardoor naar verwachting in 2009 het vervoervolume afnemen.

¹⁸ CPB (2009). Centraal Economisch Plan 2009

De verwachtingen voor de containervaart in 2009 zijn somber: op de route Azië - VS een afname van 7 procent en op de relatie Azië - Europa een daling van zelfs 9 tot 12 procent.

Conclusies

1. De vooruitzichten voor het goederenwegvervoer geven een zeer somber beeld.
2. De Rotterdamse haven verwacht dat in 2009 de overslag met 5 tot 8 procent daalt. Bij de binnenvaart en het spoorvervoer zal daardoor naar verwachting het vervoervolume in 2009 afnemen.
3. De containervaart gaat in 2009 een moeilijk jaar tegemoet. Op belangrijke internationale routes wordt een volumeafname van 7 tot 12 procent verwacht.