

Sector : 5  
Afdeling/Project : Economie en fysieke omgeving  
Samensteller(s) : Paul Besseling, Jan Francke en Rafael Saitua Nistal  
Nummer : 172  
Datum : 18 december 2006

## **Aanpassing WLO scenario's voor het containervervoer**

### **Opgesteld in samenwerking met:**

**Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat**

**Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid**

De containeroverslag in de Nederlandse zeehavens is de laatste paar jaar uitzonderlijk sterk gestegen. Reden hiervoor is de enorme groei van de import uit China en in mindere mate ook uit andere overzeese gebieden. Daar tegenover staat dat de invoer uit Europese landen minder sterk is gegroeid. Deze gegevens, gevoegd bij nieuwe inzichten over de handel met China in de nabije toekomst, zijn aanleiding om de scenario's voor het containervervoer in de studie Welvaart en Leefomgeving (WLO) bij te stellen. De aanpassing heeft vooral consequenties voor de overslag in de Nederlandse zeehavens. In de aangepaste scenario's groeit de overslag in de periode 2002-2020 ongeveer 1,5% per jaar meer dan in de eerder gepubliceerde scenario's. De aanpassing van de scenario's voor het vrachtvervoer over de weg is minimaal.

# 1 Inleiding

In de studie 'Welvaart en Leefomgeving' is ook de ontwikkeling van de overslag in de Nederlandse zeehavens voor de vier scenario's geschetst.<sup>1</sup> Een belangrijke conclusie was dat de ontwikkeling van de overslag van bulkgoederen slechts beperkt toeneemt of zelfs afneemt, terwijl de overslag van containerlading in alle scenario's toeneemt met 2% á 5% gemiddeld per jaar in de periode 2002-2020 (zie tabel 1.1). Dit is iets lager dan de groei met 5,7% gedurende de jaren 1980-2002, omdat de bevolkingsgroei aan het afvlakken is en omdat de trend naar containerisatie van het zeevervoer bijna voltooid is.

Intussen is gebleken dat de containeroverslag in de Nederlandse havens de afgelopen jaren spectaculair is gestegen, van 66,4 mln ton in 2002 tot 91,8 mln ton in 2005, een groei met 11,4% gemiddeld per jaar. In het verleden kwam het regelmatig voor dat de containeroverslag in een bepaald jaar met meer dan 10% groeide, maar dat dit tempo drie jaar aaneen wordt volgehouden is beslist uitzonderlijk.

**Tabel 1.1 Ontwikkeling containeroverslag volgens WLO-scenario's in historisch perspectief (mln ton)**

Scenario	Realisaties			WLO-scenario's			
	1980	2002	2005	Niveaus		Groei per jaar (%)	
				2020	2040	2002-2020	2020-2040
Global Economy (GE)	19,6	66,4	91,8	163	371	5,2	4,2
Strong Europe (SE)	19,6	66,4	91,8	118	202	3,2	2,7
Transatlantic Market (TM)	19,6	66,4	91,8	127	204	3,7	2,4
Regional Communities (RC)	19,6	66,4	91,8	93	108	1,9	0,7

Bron: CBS, Statistiek van de Zeevaart; CPB, MNP en RPB, 2006, Welvaart en Leefomgeving, Achtergronddocument.

De groei gemeten in aantallen containers (TEU) ligt daar nog weer 1% per jaar boven. Dat komt omdat de aanvoer van containerlading harder groeit dan de afvoer, waardoor de onbalans in de containerstromen blijft toenemen: steeds meer containers komen vol hierheen en gaan leeg weer terug.

In deze notitie zullen wij in paragraaf 2 de ontwikkeling van de containeroverslag in de laatste jaren analyseren. Daarin zullen wij nagaan waarom de containeroverslag harder is gegroeid dan men op grond van historische trends zou verwachten. In paragraaf 3 zullen wij de scenario's aanpassen op grond van de laatste inzichten. In paragraaf 4 zullen wij de nieuwe scenario's vergelijken met prognoses van andere instellingen.

<sup>1</sup> CPB, MNP en RPB, 2006, Welvaart en Leefomgeving, Achtergronddocument, pp. 147-154.

## 2 Analyse van de recente groei van de containeroverslag

De containeroverslag is over de hele periode 1994-2005 harder gegroeid dan de overige lading, met name droge en natte bulk (tabel 2.1). De containeroverslag nam gemiddeld met 5,8% per jaar toe, de overslag van de overige lading met 1,8%. Dit is niet vreemd. De handel in industrieproducten groeit nu eenmaal sneller dan de handel in ijzererts, kolen, olie, kunstmest enz. De totale groei spoort vrij goed met de groei die geregistreerd is voor het totale volume van de invoer, dus inclusief het volume van de invoer via de lucht, de weg, het spoor en de binnenvaart. Als zodanig wekken deze cijfers dus geen bevreemding.

Wat wel opvalt is de zeer forse groei van de containeroverslag vanaf 2002. In die jaren was de gemiddelde jaarlijkse groei van de goederenimport in Nederland 4,5% per jaar, de goederenexport steeg met 4,7%, terwijl de containeroverslag steeg met 11,7% per jaar. De sterke groei van de containeroverslag kan dus niet verklaard worden door de groei van de totale handel.

Tabel 2.1 Aan- en afvoer over zee in Nederlandse havens (bruto gewicht)												
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
	Mln ton											
Containers	49,5	49,7	50,7	56,5	57,5	64,9	65,3	62,3	66,4	71,4	83,6	91,8
Overig	325,6	331,3	328,2	345,7	347,8	333,2	359,9	362,8	367,3	360,7	381,3	395,6
Totaal	375,1	381,0	378,8	402,2	405,4	398,0	425,2	425,1	433,6	432,1	464,8	487,4
	Aandeel in %											
Containers	13	13	13	14	14	16	15	15	15	17	18	19
	Index 2002=100											
Containers	75	75	76	85	87	98	98	94	100	108	126	138
Overig	89	90	89	94	95	91	98	99	100	98	104	108
Totaal	87	88	87	93	93	92	98	98	100	100	107	112

Bron: CBS, Statistiek van de Zeevaart.

De verklaring ligt vooral in de toename van het aandeel van de overzeese import, met name de import uit het Verre Oosten. Vooral de import uit China is enorm gestegen in de laatste jaren.<sup>2</sup> In de periode 2002 t/m 2005 is het aandeel van de import uit China in de totale import van de EU-15 met gemiddeld 11% per jaar gegroeid. Voor Nederland was dit zelfs 16% per jaar, waarvan een belangrijk deel voor wederuitvoer is bestemd. Dit zijn cijfers in lopende prijzen. Deze enorme groei van de import uit China heeft een indrukwekkende groei van de 'China gerelateerde' containeroverslag in de Nederlandse havens tot gevolg gehad (tabel 2.2).

<sup>2</sup> Wim Suyker, Henri de Groot (eds.), 2006, China and the Dutch economy; Stylised facts and prospects, CPB Document 127.

**Tabel 2.2 Aan- en afvoer over zee in Nederlandse havens van handel met China (bruto gewicht)**

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
	Mln ton											
Containers	0,5	0,7	0,9	1,4	1,8	2,8	3,7	4,1	5,0	6,5	9,6	12,7
Overige goederen	3,1	3,6	2,2	2,4	2,7	3,1	3,5	4,7	3,3	2,8	2,9	2,9
Totaal	3,7	4,3	3,1	3,8	4,6	5,8	7,2	8,8	8,4	9,3	12,5	15,7
	Aandeel in %											
Containers	15	17	29	38	40	47	51	47	60	70	77	81
	Index 2002=100											
Containers	11	14	18	28	37	55	73	81	100	129	191	253
Overige goederen	93	106	65	71	82	92	105	142	100	83	86	88
Totaal	44	51	37	45	55	69	86	104	100	110	149	187

Bron: CBS, Statistiek van de Zeevaart.

Uit tabellen 2.1 en 2.2 kan voorts worden afgeleid dat als China buiten beschouwing wordt gelaten de groei van de containeroverslag in de periode 2002-2005 8,8% per jaar is geweest. Dit is ook tamelijk hoog in het licht van de ontwikkeling van de totale in- en uitvoer van goederen in die jaren. De meer dan verwachte toename van de containeroverslag is dus te verklaren uit de enorme groei van de China gerelateerde containeroverslag en in mindere mate ook uit de hardere groei van de overige intercontinentale handel. Blijkbaar is een en ander is voornamelijk ten koste gegaan van de intra-Europese handel<sup>3</sup>.

### 3 Aanpassing van de WLO scenario's

De recente sterke groei van de containeroverslag zou op zichzelf reeds een reden kunnen zijn om de WLO scenario's op dit punt aan te passen. Op dit moment zijn er echter ook nog geen tekenen die er op zouden wijzen dat deze ontwikkeling op korte termijn al ten einde zou komen. Dat is een reden om ook de raming voor de nabije toekomst aan te passen. Concreet gaan we voor de aanpassing van de WLO scenario's van het volgende uit:

1. Wij nemen 2005 als basisjaar. Dit betekent dat de jaarlijkse groeivoeten zoals geschetst in de WLO scenario's gehandhaafd blijven, maar nu vanaf 2005 in plaats van 2002.
2. Voor de China gerelateerde containerstromen worden echter ook de groeivoeten voor de periode 2005-2020 aangepast, zoals in het geciteerde China rapport wordt aangegeven. Voor de scenario's SE en TM, die niet in het China rapport worden uitgewerkt, berekenen wij de groei

<sup>3</sup> Het feit dat het internationaal goederenvervoer over de weg in Nederland in de jaren 2000-2003 met slechts 1,2% per jaar toenam is een aanwijzing dat inderdaad de intra-Europese handel minder groeide dan de intercontinentale handel.

van de China containerstromen uitgaande van de verhoudingen met de scenario's die wel in het China document zijn uitgewerkt.

- Verder wordt een kleine technische aanpassing gemaakt voor de feederstromen. Aangenomen wordt dat ze de deep-sea stromen volgen, en niet de short-sea stromen.

De resulterende aangepaste scenario's voor de containeroverslag zijn weergegeven in tabel 3.1. De groei van de containeroverslag in de periode 2002-2020 varieert daarin van 3,5% tot 6,9%. Voor de periode 2005-2020 impliceert dat een groei van 2,0% á 6,0% per jaar. In de periode 2021-2040, waarin de bevolkingsgroei verder afvlakt, varieert deze groei van 0,8% tot 4,6% per jaar. Het aandeel van de handel met non-Oeso landen neemt in alle scenario's toe, in het GE scenario het meest.

Deze groeicijfers betreffen de containeroverslag in bruto ton, dat is inclusief het eigen gewicht van de containers. De groei in termen van het aantal containers (TEU) zal iets hoger zijn, omdat door de groei van de onbalans tussen import en export steeds vaker lege containers moeten worden terugvervoerd.

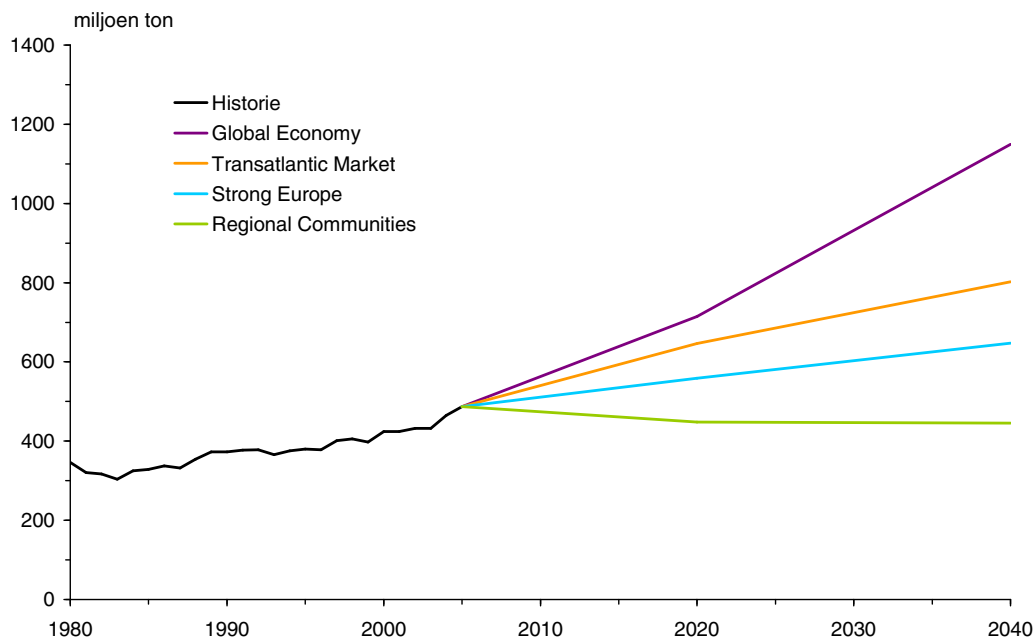
Tabel 3.1	Aangepaste scenario's voor de containeroverslag in Nederlandse havens (bruto gewicht)										
	2002	2005	2020				2040				
			RC	SE	TM	GE	RC	SE	TM	GE	
	Mln ton										
Deep-sea	42	57	81	105	115	146	95	195	192	367	
w.v. Non-Oeso	7	16	28	38	40	55	33	86	70	176	
Feeders	6	12	18	23	25	32	21	43	42	80	
Zuiver short-sea	19	23	25	32	34	44	28	53	54	95	
Totaal	66	92	123	160	175	222	144	290	287	542	
	Aandeel in %										
Non-Oeso	17,5	28,2	35,2	36,2	35,0	37,5	35,2	43,9	36,8	48,0	
	Index 2002=100										
Deep-sea	100	136	193	252	276	349	226	466	459	877	
w.v. Non-Oeso	100	219	389	521	551	747	456	1170	963	2405	
Feeders	100	225	321	419	459	580	376	775	762	1458	
Zuiver short-sea	100	119	132	167	180	229	149	275	281	496	
Totaal	100	138	186	242	264	334	217	437	433	816	
			2002-2020				2020-2040				
			Groei per jaar in %								
Totaal			3,5	5,0	5,5	6,9	0,8	3,0	2,5	4,6	

**Tabel 3.2**      **Ontwikkeling goederenmobiliteit per vervoerwijze**

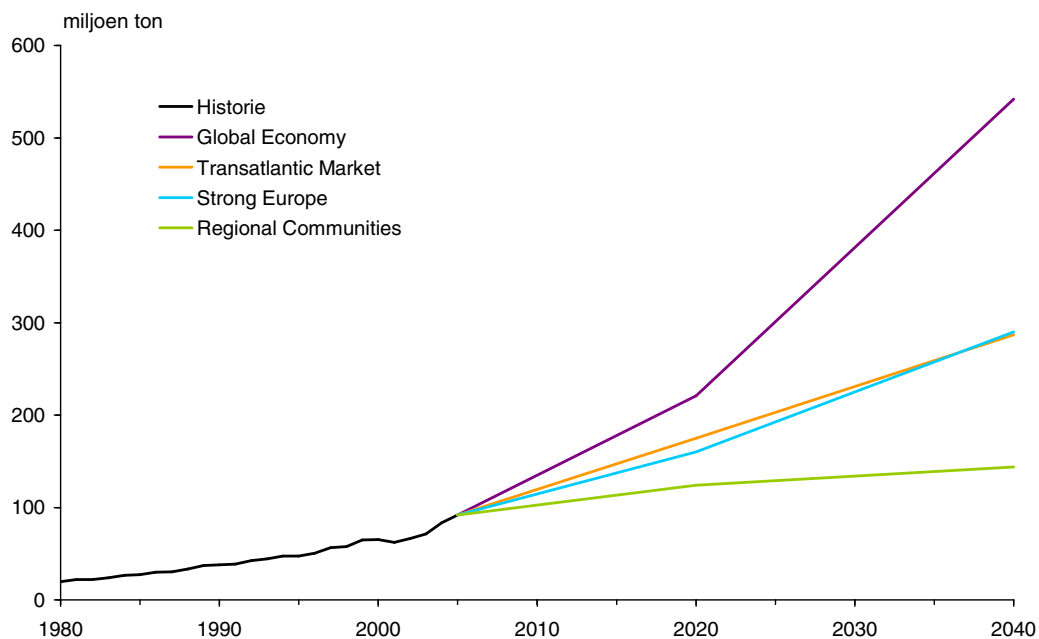
	2002	2005	2020				2040			
			RC	SE	TM	GE	RC	SE	TM	GE
	mln ton									
Havenoverslag	432	487	448	559	646	716	415	646	802	1148
waarvan containers	66	92	123	160	175	222	144	290	287	542
	mld tonkm op NL grondgebied									
Wegvervoer	49,1	55,2	54,4	68,1	70,6	83,5	54,1	83,0	88,9	124,6
waarvan containers	3,1		5,1	6,4	7,0	8,8	6,0	11,5	11,4	20,5
Binnenvaart	42,1	43,1	39,9	48,3	55,0	59,9	36,5	53,0	65,1	82,8
waarvan containers	3,3		5,1	6,5	7,1	8,9	5,7	10,9	11,2	20,0
Spoorvervoer	4,3	5,0	5,5	7,8	8,4	9,8	5,7	10,9	11,5	18,0
waarvan containers	1,4		2,4	3,7	3,7	5,1	2,9	6,6	6,3	12,4
Pijpleiding internationaal	4,1		13,7	15,4	16,6	19,1	11,0	9,3	15,5	21,1

De additionele containeroverslag in de zeehavens heeft ook consequenties voor het achterlandvervoer (zie tabel 3.2). De deep-sea containers die niet overgeladen worden in feeders worden verder vervoerd via de achterlandvervoersmodaliteiten binnenvaart, spoor en wegvervoer. Veel containers worden vervoerd via de weg. Alleen bij de doorvoer uit en naar het buitenland heeft de binnenvaart een groter marktaandeel dan de weg. Dit hoeft niet te betekenen dat het totale vrachtvervoer over de weg ook toeneemt, want tegenover de grotere handel met China en andere overzeese gebieden staat minder handel met Europese landen, en dat betekent minder wegvervoer. Per saldo neemt het vrachtvervoer over de weg door deze aanpassingen desondanks iets toe, maar de aanpassing is minder dan 1% van het vrachtvervoer over de weg in de oorspronkelijke WLO scenario's.

**Figuur 3.1** Totale overslag in Nederlandse zeehavens



**Figuur 3.2** Overslag containers in Nederlandse zeehavens



Samenvattend kunnen we stellen dat de aanpassing van de scenario's voor het containervervoer belangrijke consequenties heeft voor de omvang van de containeroverslag in de zeehavens, maar dat de gevolgen voor het vrachtvervoer over de weg minimaal zijn.

## 4 Vergelijking met andere prognoses

In tabel 4.1 zijn de scenario-beelden weergegeven zoals geschetst door een viertal andere instituten. Omdat veel instituten de afgelopen jaren hun inzichten hebben aangepast is alleen geput uit recente publicaties. In alle vier de gevallen gaat het om ramingen van de groei van de containeroverslag. Maar de scenarioperiodes zijn niet exact hetzelfde, het gaat om andere havens en de veronderstellingen ten aanzien van de groei van de wereldeconomie lopen uiteen. Niettemin geeft het een idee hoe er wereldwijd over deze materie gedacht wordt.

**Tabel 4.1** Vergelijking met andere prognoses van de containeroverslag

Instituut	Opmerking	Prognose-periode	Jaarlijkse groei
Aangepaste WLO-scenario's	Nederlandse zeehavens	2002-2020	3,5% á 6,9%
Ocean Shipping Consultants	HH-range, basis scenario	2003-2020	4,7%
Ocean Shipping Consultants	HH-range, Enhanced Globalisation	2003-2020	5,8%
Ocean Shipping Consultants	HH-range, low scenario	2003-2020	4,5%
UNESCAP	Werelhavens excl. Azië BBP groei ontwikkelde landen 2,5%	2002-2015	5,8%
HWWI	HH-range, BBP groei ontwikkelde landen 3%	2004-2030	7,9%
Global Insight	Wereldwijd	2004-2014	6,1%
Global Insight	Wereldwijd	20015-2024	5,0%

Bronnen:

Ocean Shipping Consultants (OSC), 'Westerschelde Container Terminal Vlissingen', mei 2004.

United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP), 'Regional Shipping and Port Development Strategies (Container Traffic Forecast)', New York 2005.

Hamburgisches Weltwirtschaftliches Institut (HWWI), 'Maritime Wirtschaft und Transportlogistik, Band A: Perspektiven des maritiem Handelsfrachtschiffahrt und hafengewirtschaft', Hamburg, september 2006.

Global Insight, 'The Future of Freight and Goods Movement Policy' (Presentatie P. Beatley, Transsystem Corporation, Norfolk Virginia, 2005).

Temidden van deze vier ramingen springt de HWWI-raming van 7,9% groei per jaar voor de hele Le Havre-Hamburg range (HH-range) eruit. Het HWWI presenteert slechts één scenario, met opvallend genoeg een BBP-groei voor de ontwikkelde landen van 3% per jaar gemiddeld voor de periode 2004-2030. Dat is tamelijk hoog. Zo bedraagt de BBP-groei in de WLO-scenario's voor de EU-landen 1,1% tot 2,7% per jaar voor de periode 2002-2020. Daarnaast hanteert het HWWI een opmerkelijk hoge verhouding tussen wereldhandelsgroei en BBP-groei.

De andere drie instituten presenteren ramingen van 4,5% á 6%. Dat spoort vrij goed met de aangepaste WLO-scenario's voor de groei van de containeroverslag in de Nederlandse zeehavens van 3,5% á 6,9% per jaar.