



DIRECTORAAT-GENERAAL INTERN BELEID
BELEIDSONDERSTEUNENDE AFDELING B: STRUCTUUR- EN
COHESIEBELEID

VERVOER EN TOERISME

HET AANDEEL VAN HET
GOEDERENVERVOER
VAN EN NAAR HAVENS IN DE EU

SAMENVATTING

Beknopte inhoud

In deze studie wordt het vervoersaandeel van het havenverkeer in de EU belicht. Er worden gegevens samengebracht over havenverkeer en de kenmerken ervan, en de verschillende vervoerswijzen die worden gebruikt om de havens met de eindbestemmingen van de goederen te verbinden worden geanalyseerd, met inbegrip van overlading, de korte vaart en binnenhavens.

Deze studie helpt om te beoordelen in hoeverre er voortuitgang is geboekt ten aanzien van de beleidsdoelstellingen inzake de overschakeling van vervoer over de weg naar alternatieve vervoerswijzen.

IP/B/TRAN/IC/2014-065

2015

PE 540.350

NL

Dit document is aangevraagd door de Commissie vervoer en toerisme van het Europees Parlement.

AUTEURS

Enrico Pastori, Italië

VERANTWOORDELIJKE ADMINISTRATEUR

Piero Soave
Beleidsondersteunende afdeling structuurbeleid en cohesie
Europees Parlement
B-1047 Brussel
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

REDACTIONELE ONDERSTEUNING

Adrienn Borka

TAALVERSIES

Origineel: EN.

OVER DE UITGEVER

Om contact op te nemen met de beleidsondersteunende afdeling B of om u aan te melden voor de maandelijkse nieuwsbrief gelieve te schrijven naar: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuscript voltooid in maart 2015.
© Europese Unie, 2015.

Dit document is op internet beschikbaar op:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

DISCLAIMER

De meningen die in dit document worden geuit, vallen uitsluitend onder de verantwoordelijkheid van de auteur en geven niet noodzakelijkerwijs het officiële standpunt van het Europees Parlement weer.

Nadruk en vertaling met bronvermelding voor niet-commerciële doeleinden toegestaan, mits de uitgever daarvan vooraf op de hoogte wordt gesteld en een exemplaar krijgt toegestuurd.

SAMENVATTING

In het overzicht worden met name de bijzonderheden van de gebruikte vervoerswijzen behandeld: van en naar EU-havens via het spoor, de weg, de binnenvaart of de korte vaart. De studie omvat een analyse van het verkeer van en naar zeehavens, binnenhavens en terminals voor overslag tussen weg- en spoorvervoer, en belicht een aantal verschillen tussen lidstaten / regio's. Tot slot wordt informatie verschaft over de uitdagingen waar havens in de EU mee te maken krijgen als het gaat om verkeerstoename, opstoppingen en toegankelijkheid.

De kenmerken van havens, de infrastructuurverbindingen met het achterland, het type verhandelde goederen en de omvang van de verzorgingsgebieden hebben allemaal een grote invloed op de keuze voor een bepaalde vervoerswijze en de mogelijkheden voor een verschuiving tussen vervoerswijzen.

De EU is zowel voor internationale handel als voor haar handel binnen de interne markt sterk afhankelijk van zeevervoer: 74% van het goederenverkeer (in- en uitvoer) tussen de EU en de rest van de wereld verloopt via zeehavens, evenals rond de 37% van het goederenverkeer tussen lidstaten van de Unie. Havens waarborgen de territoriale continuïteit van de Unie door met behulp van regionaal en lokaal maritiem verkeer perifere gebieden en eilandgebieden te verbinden. Zij vormen de knooppunten van waaruit de multimodale logistieke stromen van het trans-Europese netwerk kunnen worden opgezet, waarbij met behulp van de korte vaart, het spoor en de binnenwateren de wegopstoppingen en de energieconsumptie kunnen worden geminimaliseerd.

Het zeeverkeer van de havens van de EU is goed voor meer dan 3 miljard ton goederen per jaar.

Volgens het witboek van de Commissie inzake vervoer 2011 moet er niet alleen in meer, maar ook in efficiëntere toegangspunten tot de Europese markten worden voorzien, zodat overbodig verkeer dwars door Europa wordt vermeden. Zeehavens vervullen een prominente rol als logistieke centra en hebben efficiënte verbindingen met het achterland nodig. Hun ontwikkeling is een voorwaarde voor het verwerken van grotere goederenvolumes, zowel via de korte vaart binnen de EU als via de scheepvaart naar de rest van de wereld. De binnenvaart, met name waar nog onaangeroerd potentieel bestaat, moet een grotere rol spelen voor het vervoer van goederen naar het achterland en als verbinding tussen de Europese zeeën. In termen van de goederenstromen binnen het Europese zeehavensysteem kunnen vijf belangrijke markten worden onderscheiden: de containermarkt, de rij-op-rij-afmarkt, de markt voor conventionele stukgoederen, alsook de markt voor vloeibare en droge bulkclading. Iedere markt heeft zijn eigen dynamiek: de routing van verschillende vormen van zeevervoer via havens in Europa naar het achterland wordt bepaald door een complexe wisselwerking tussen een groot aantal factoren en actoren. Voor alle havens en vormen van handel zijn echter dezelfde twee algemene, onderliggende factoren van invloed op de routing naar het achterland: de aansluiting tussen de haven en het achterland, alsmede het prestatieniveau van de haven zelf.

Twee met elkaar verweven aspecten zorgen ervoor dat gegevens over havenverkeer moeilijk te interpreteren zijn: overlading en de korte vaart.

"Korte vaart" betekent de verplaatsing over zee van lading en passagiers tussen in Europa gelegen havens of tussen die havens en havens in niet-Europese landen met een kustlijn

langs omsloten zeeën die aan Europa grenzen. Het concept omvat tevens het zeevervoer tussen de lidstaten van de Unie en Noorwegen en IJsland, andere landen rondom de Oostzee, de Zwarte Zee en het Middellandse Zeegebied. (EC, 1999)

In het geval van containers is het vervoersaandeel van de korte vaart van belang omdat:

- de korte vaart (die rond de 60% van het verkeer van havens in de EU vertegenwoordigt) bestemd is voor (of afkomstig is van) het directe achterland van een haven; havens moeten bijgevolg de capaciteit hebben om de desbetreffende doorvoer te verwerken en de containers naar hun eindbestemming te transporteren. Dit quotum omvat stromen die met nabij gelegen bestemmingen zijn uitgewisseld overeenkomstig de EU-definitie van de korte vaart, alsmede stromen die voortkomen uit overladingsactiviteiten.
- het diepzeequotum moet verder worden geanalyseerd, aangezien het kan worden uitgesplitst in (i) verkeer dat zich bij de haven aandient om de vervoerde goederen over te laden (ii) verkeer dat zich bij de haven aandient met als doel zich naar de eindbestemming in het achterland te begeven. Derhalve is het van essentieel belang om het vervoersaandeel van overlading mee te nemen.

Daarentegen is rij-op-rij-afvervoer in wezen co-modaal, aangezien het enerzijds landinwaarts reikt door middel van vervoer over de weg, en anderzijds, op enkele uitzonderingen na, korte-afstandsvervoer over zee betreft (en daardoor aan de korte vaart wordt toegeschreven).

De mate waarin landen in de EU voor goederenvervoer per spoor of via het water kiezen loopt sterk uiteen. De redenen hiervoor zijn, onder andere:

(i) geografisch van aard (insulaire landen maken doorgaans minder gebruik van het spoor; niet aan zee grenzende gebieden in Centraal-Europa, die als doorvoerlanden voor de belangrijkste havens worden gebruikt, maken meer gebruik van het spoor);

(ii) economisch / politiek van aard (landen die hun ontwikkeling deels aan zware nijverheid te danken hebben maken doorgaans meer gebruik van het spoor; in de Baltische staten en de Scandinavische landen is het vervoersaandeel van het spoor groter);

(iii) milieuredenen (landen met een langetermijnbeleid op het gebied van milieu maken doorgaans meer gebruik van het spoor). Hoewel de overschakeling op spoorwegvervoer uit duurzaamheidsoogpunt gunstig wordt geacht, heeft zich in bepaalde landen om economische en politieke redenen (punt ii) feitelijk een aanzienlijke verschuiving van vervoer per spoor naar vervoer over de weg voorgedaan. Bijgevolg is over de periode van 2000 tot 2010 in 8 lidstaten het vervoersaandeel van het spoor toegenomen. In veel andere lidstaten heeft zich echter een aanzienlijke verschuiving naar vervoer over de weg voltrokken.

Uit de prestaties van individuele havens komt naar voren dat:

- vervoer over de weg het meest wordt gebruikt om havens in de EU met landinwaarts gelegen bestemmingen te verbinden. Dit zou gedeeltelijk kunnen worden verklaard door het grote vervoersaandeel van de korte vaart, die doorgaans een kleiner achterland heeft; er wordt echter hoofdzakelijk voor de weg gekozen vanwege de grotere flexibiliteit en betrouwbaarheid, alsmede vanwege het feit dat eenvoudiger toegang kan worden verkregen tot alle landinwaarts gelegen bestemmingen;

- havens maken veelvuldig gebruik van binnenhavens waar de beschikbaarheid en infrastructuur van dien aard zijn dat er grote hoeveelheden goederen kunnen worden vervoerd. Dit is het geval voor de havens in de Rijn-Scheldedelta (Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam), waar het vervoersaandeel van de korte vaart steevast boven de 30% ligt. Andere voorbeelden hiervan zijn de haven van de Roemeense stad Constanta, de havens van de Franse steden Le Havre en Marseille, en tot op zekere hoogte ook de havens van de Duitse steden Bremen en Hamburg;
- in veel havens wordt reeds in aanzienlijke mate gebruik gemaakt van goederenvervoer per spoor. Dit geldt met name (hoewel de absolute doorvoer laag ligt) voor de havens van de Baltische steden Tallinn en Riga die hoofzakelijk worden gekenmerkt door bulktransportstromen. Van de havens die grotere absolute stromen aankunnen zijn de beste voorbeelden te vinden in Duitsland (Bremen en Hamburg, die plaats hebben voor 250 treinen per dag), in de Rijn-Scheldedelta (Rotterdam, Antwerpen en Zeebrugge), en in andere havens die een aanzienlijk lager totaal aantal treinen aankunnen (Koper in Slovenië, Gdansk en Gdynia in Polen, Triëst en La Spezia in Italië, en Felixstowe en Southampton in het Verenigd Koninkrijk).

Over het geheel genomen geldt voor de havens die in deze studie zijn meegenomen dat het vervoersaandeel van het spoor en de korte vaart zich veelal op een acceptabel niveau bevindt.