

14 januari 2020

Milieuregels steken spaak in het wiel van de transportsector

De sector Transport & Logistiek wordt in 2020 dubbel geraakt, waardoor de groei vertraagt van 1,5 procent in 2019 naar 0,5 procent in 2020. De vroegcyclische sector krijgt last van de afvlakkende groei van de Nederlandse economie en import en export. Tegelijkertijd steken milieuregels rond stikstof en PFAS een spaak in het wiel. In de loop van 2020 kunnen de wereldhandel, de invoer en de uitvoer aantrekken. Vooral in 2021 zal de transportsector daarvan profiteren. Of de luchtvracht, die in 2019 een duikvlucht maakte, ook profiteert, is nog onzeker. Zonder een wijziging van het beleid rond de verdeling van vliegbewegingen komt de internationale concurrentiepositie van Schiphol onder druk te staan.

De Nederlandse economie liet in 2019 een aardige groei zien, maar 2020 wordt een minder goed jaar. ABN AMRO verwacht dat de groei afvlakt van 1,7 procent in 2019 naar 0,9 procent in 2020. Ook de groei van de uitvoer en invoer valt terug, net als de groei van een aantal sectoren die voor de transportsector belangrijk zijn, zoals de bouw, de landbouw en de industrie. De groei van de retail, een sector die met name belangrijk is voor het wegvervoer, opslag en andere logistieke dienstverlening, blijft redelijk op peil dankzij een stijgende koopkracht.

In 2019 viel de groei van de wereldhandel vrijwel geheel weg. Dat was vanaf de zomer

goed te merken in de haven van Rotterdam, waar het aanzienlijk rustiger werd. In de loop van 2020 trekt de internationale handel wat aan richting een groei van 1 procent in 2021. De transportsector zal daar vooral in 2021 van profiteren, met name de containermarkt.

Stikstof en PFAS raken transportsector

De bouw hield in 2019 met een groei van 4 procent de groei van de transportsector nog aardig op de been. Voor 2020 zijn de verwachtingen echter aanzienlijk minder goed. Terwijl ABN AMRO eerder nog rekende op een groei van de bouwsector van 2,5 procent, [verwachten](#) we nu een krimp van 2 procent. Dat is het gevolg van het beleid rond stikstof en PFAS.

Volumegroei Transport & Logistiek per branche

	2019	2020	2021
	%mutaties		
Transport & Logistiek	1,5	0,5	2,0
Wegvervoer	1,5	0,5	1,5
Spoor	1,5	0,0	1,0
Binnenvaart	1,5	-1,0	3,0
Zee- en kustvaart	0,5	0,5	2,0
Luchtvracht*	-9,0	2,0	3,0
Opslag, dienstverlening vervoer	2,0	1,0	2,0
Post en koeriers	4,5	3,0	4,0
Agri	1,0	0,5	-0,5
Bouw	4,0	-2,0	0,0
Industrie	-1,0	-1,5	2,0
Retail	2,5	2,0	2,0

Bron: ABN AMRO Sector Advisory

*Luchtvracht-prognoses zijn zeer onzeker, zie pagina 2.

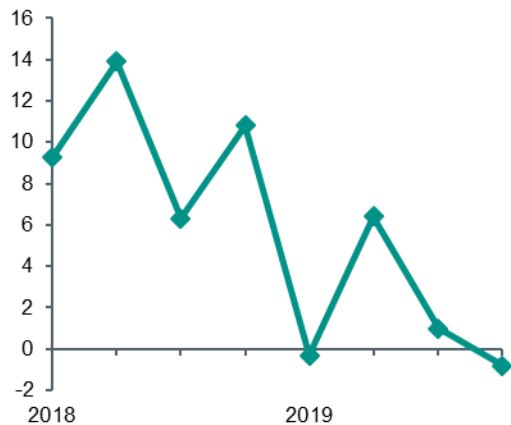
Kerncijfers Nederlandse economie

	2019	2020	2021
	%mutaties		
BBP	1,7	0,9	1,2
- Particuliere consumptie	1,4	1,6	1,4
- Overheidsconsumptie	1,5	3,0	1,4
- Investerings	4,9	-1,3	-0,5
- Uitvoer	2,3	1,9	3,0
- Invoer	3,0	2,2	3,1
Consumentenprijzen (HICP)	2,6	1,6	1,6
Werkloosheid (% beroepsbevolking)	3,4	3,7	4,0

Bron: CBS, TR Datastream, prognoses ABN AMRO Economisch Bureau

De bouw beweegt zich over het algemeen laatcyclisch doordat bouwprojecten een lange doorlooptijd hebben. De transportsector beweegt zich normaliter vroegcyclisch. Dat wil zeggen dat de transportsector vrijwel direct de gevolgen voelt van een afvlakkende economische groei. Aangezien de vraag naar transportdiensten vanuit de bouw naar verwachting aanvankelijk op peil blijft, vallen de gevolgen van de afvlakkende economische groei voor de transportsector mogelijk mee.

Figuur 1: Sentiment over economie bij ondernemers in Transport en Logistiek



Saldo oordeel economisch klimaat komende 3 maanden

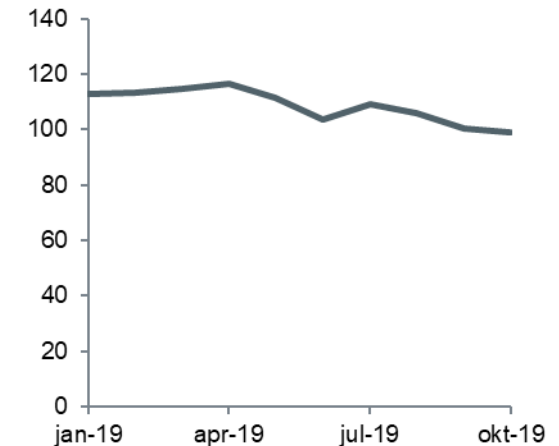
Bron: CBS

In 2020 wordt de transportsector echter dubbel geraakt. Met name drogelading-schepen in de binnenvaart vervoeren veel vracht voor de bouw. Grondstoffen en

bouwmaterialen zijn goed voor zo'n 40 procent van het vrachtvolume in de binnenvaart. Ook het wegvervoer krijgt last van afnemende vraag. Uit [onderzoek](#) van ABN AMRO blijkt dat ondernemers in de bouw, transportsector en industrie voor 2020 miljardenschade verwachten als gevolg van het beleid rond stikstof en PFAS. De afnemende vraag naar transportdiensten kan tarieven en marges onder druk zetten.

Door de stikstofproblematiek worden mogelijk minder bouwvergunningen afgegeven voor bijvoorbeeld distributiecentra. Distributiecentra zorgen namelijk indirect voor extra stikstofuitstoot in de directe omgeving. De vestiging van een distributiecentrum zorgt immers voor meer verkeer. Bovendien zijn de verzachtende maatregelen die de overheid heeft getroffen om de bedrijvigheid vlot te trekken vooral gericht op woningbouw en infrastructuur. De utiliteitsbouw, waar de bouw van distributiecentra onder valt, wordt waarschijnlijk het [grootste slachtoffer](#) van de stikstofcrisis. De bouworders voor hallen en loodsen zijn sinds de stikstofuitspraak van de Raad van State van eind mei 2019 behoorlijk gedaald. Dat vormt een rem op de groei van logistieke bedrijven.

Figuur 2: Bouworders voor hallen en loodsen



In miljoenen euro's, 12-maands voortschrijdend gemiddelde

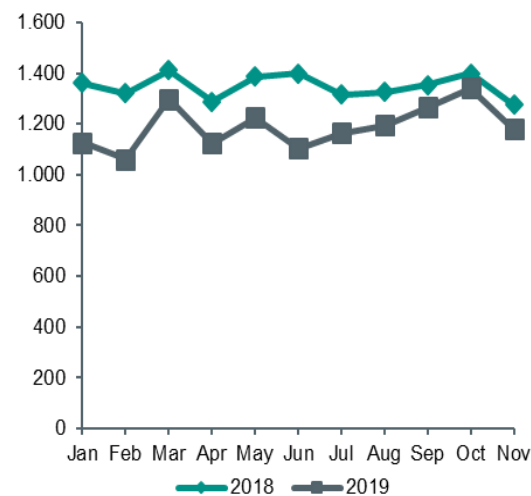
Bron: CBS

Luchtvracht maakt duikvlucht

De volumes van de Nederlandse luchtvracht hebben in 2019 een duizelingwekkende daling ingezet. De volumes daalden met 9 procent. De duikvlucht was deels het gevolg van de weggevallen groei van de wereldhandel. Toch is de scherpe daling vooral een probleem van Schiphol. Bij de Luchthaven Frankfurt am Main, een belangrijke concurrent, daalden de volumes veel minder, namelijk zo'n 3 procent. De daling van de vrachtvolumes op Schiphol is al langer aan de gang. In 2018 daalde het vrachtvolume met 2,5 procent, terwijl in Frankfurt het volume daalde met slechts 0,9 procent. In Europa steeg de vraag in 2018 met 3,2 procent.

Een belangrijke oorzaak van de dalende vrachtvolumes is het tekort aan vliegbewegingen op Schiphol. Het aantal vrachtluchten daalde in 2019 met zo'n 12 procent. Sinds 2017 is dat aantal zelfs met ruim een vijfde [afgenomen](#).

Figuur 3: Aantal vrachtluchten Schiphol, per maand, januari-november 2018/2019



Bron: Schiphol

Momenteel staan vrachtluchten zwaar onder druk als gevolg van een gebrek aan vliegbewegingen, zogenoemde 'slots'. De slots worden verdeeld volgens een ingewikkeld systeem dat is vastgelegd in Europese en andere internationale regels. Indien slots niet worden gebruikt, vervalt het 'historische recht' en worden ze toegewezen aan andere luchtvaartmaatschappijen. Bij

economische tegenwind kan het zijn dat er tijdelijk minder vrachtluchten zijn. Dit is geen probleem zolang de vlieghaven voldoende capaciteit heeft.

Op Schiphol is door de snelle groei echter het maximum van 500.000 vliegbewegingen per jaar al in 2017 bereikt. De slots die de luchtvracht tijdens de economische terugval niet heeft benut, zijn vervallen en toegewezen aan andere luchtvaartmaatschappijen, onder meer voor de populaire vakantievluchten. Het is tevens voorgekomen dat luchtvaartmaatschappijen hun eigen vrachtluchten hebben ingeruild voor passagiersvluchten, deels omdat de vraag daarnaar blijft stijgen en omdat het bij passagiersvluchten eenvoudiger is het vliegtuig vol te krijgen door te stutten met prijzen. Luchtvracht kan ook per vrachtwagen worden vervoerd van of naar omliggende landen.

Minister Van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat) nam in het voorjaar van 2019 maatregelen om slots vrij te maken voor de luchtvracht, maar die lijken ontoereikend te zijn. Schiphol-topman Dick Benschop noemt de situatie [kritiek](#). Als de overheid geen extra maatregelen neemt, zal de internationale concurrentiepositie van Schiphol onder druk komen te staan doordat handelsstromen worden verplaatst en Schiphol goede verbindingen met andere luchthavens kwijtraakt. Dat zou nadelig uitpakken voor luchtvrachtmaatschappijen en

logistieke dienstverleners rondom Schiphol. De luchtvracht staat eveneens onder druk door de voorgenomen vliegtaks die per 2021 van kracht moet worden als daar geen Europese oplossing voor komt. Momenteel is Schiphol wat betreft luchtvracht de derde luchthaven van Europa.

De stikstofproblematiek kan ook voor turbulentie zorgen. Sommige vrachtluchtvaartuigen zijn al wat ouder en zorgen dus voor relatief veel uitstoot. Het adviescollege Remkes komt naar verwachting begin 2020 met voorstellen over maatregelen voor de luchtvaart. Die zouden kunnen leiden tot verdere capaciteitsbeperking op Schiphol of strengere emissie-eisen aan vliegtuigen.

Duurzaamheid zorgt voor onderscheidend vermogen

Transporteurs die zich bewegen via de weg en het water staan voor een grote opgave. De uitstoot van CO₂, stikstofoxiden en fijnstof zal verder naar beneden moeten en daar krijgen vrijwel alle branches in de sector mee te maken.

Er zijn grofweg twee manieren om de uitstoot te beperken. De eerste is het efficiënter organiseren en plannen van transportbewegingen. Zo wordt de laatste jaren in de bouwlogistiek steeds meer gewerkt met 'hubs' waar de bouwmaterialen worden aangeleverd. Daar worden de materialen tijdelijk opgeslagen en met volle wagens naar

de bouwplaats vervoerd op het moment dat de materialen nodig zijn. Dat scheelt aanzienlijk in het aantal transportbewegingen doordat de beladingsgraad omhoog gaat. Er rijden geen halfvolle vrachtwagens meer de stad in. Ook in de pakketmarkt [neemt het gebruik van hubs toe](#).

Het gebruik van data kan eveneens helpen de beladingsgraad te verhogen. Wanneer de verschillende schakels in de logistieke keten informatie over bijvoorbeeld vertrek- en aankomsttijden, beladingsgraad en type belading met elkaar [delen](#), kunnen processen beter op elkaar worden afgestemd. Dat leidt tot een snellere, efficiëntere en duurzamere logistiek. Zo blijkt uit [onderzoek](#) van ABN AMRO dat de sector verwacht dat de beladingsgraad met ruim 10 procent omhoog kan als logistieke dienstverleners en verladers dergelijke informatie zouden delen. Dat betekent een jaarlijkse besparing van 500.000 ton CO₂. Dat staat gelijk aan 3,5 miljoen keer vliegen van Amsterdam naar Parijs.

De tweede manier om transport te verduurzamen is het inzetten van duurzamere transportmiddelen die bijvoorbeeld hybride (diesel en elektrisch) worden aangedreven, of puur op elektriciteit, LNG of waterstof. De laatste jaren bevinden zich al steeds meer LNG-vrachtwagens op de weg. In de internationale scheepvaart

groeit het gebruik van LNG eveneens. Ook elektrische vrachtwagens en binnenvaartschepen die op waterstof of de combinatie van diesel en elektrisch worden aangedreven, doen momenteel hun intrede, zij het in zeer beperkte aantallen.

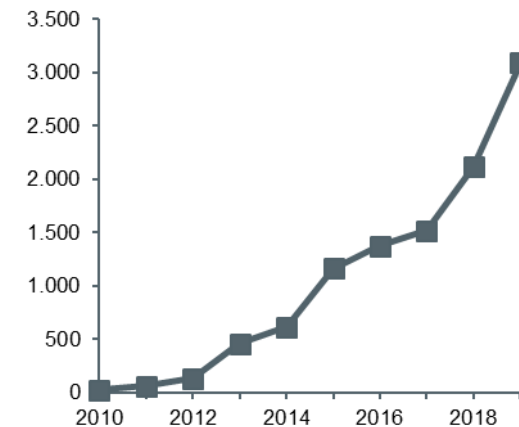
Elektrische vrachtwagens worden vooral gebruikt voor distributie op korte afstand. Zo bevoorraadt transportbedrijf Simon Loos supermarkten van Albert Heijn elektrisch. De vrachtwagens worden opgeladen met stroom van zonnepanelen op het dak van Albert Heijns distributiecentra. Elektrische binnenvaartschepen worden onder andere ingezet voor bouwlogistiek, bijvoorbeeld door City Barging, onderdeel van het Amsterdamse bouwbedrijf Rutte Groep.

Bij de inzet van duurzame transportmiddelen zijn de kosten nog een uitdaging. Vaak zijn deze transportmiddelen fors duurder in aanschaf. De inzet van dit soort transportmiddelen kan dus alleen winstgevend zijn dankzij subsidies of wanneer opdrachtgevers bereid zijn meer te betalen. Deze transportmiddelen worden naar verwachting wel vanzelf geleidelijk goedkoper dankzij technologische innovatie en opschaling van de productie.

De inzet van duurzame transportmiddelen is met name wenselijk in stedelijke gebieden. De sector heeft zich tot doel gesteld het goederenvervoer in de stad in 2025 geheel

zonder uitstoot uit te voeren. Het lijkt erop dat deze ambitie ook wordt vastgelegd in wet- en regelgeving. Op korte termijn zal de grootste verduurzamingsslag gemaakt worden in de steden, met elektrische bestelbusjes en bezorgfietsen.

Figuur 4: Aantal elektrische bestelbusjes in Nederland groeit al flink



Bron: RDW/CBS

Zo ontstaat meer vraag naar duurzaam uitgevoerd transport. Bedrijven die op dit gebied vooroplopen, kunnen daarvan de komende jaren profiteren. Het aanbieden van duurzame logistieke diensten is een manier om onderscheidend te zijn in een markt waarin vaak hevig op prijs geconcurrereerd wordt.

Niet alleen in de stedelijke gebieden is het beperken van de uitstoot wenselijk. Vanwege de stikstofcrisis in de bouw staat duurzame

bouwlogistiek hoog op de agenda. Om de stikstofuitstoot te beperken moet de binnenvaart sowieso sneller verduurzamen. Dat is geen sinecure, want in tegenstelling tot bijvoorbeeld vrachtwagens, die na ongeveer zeven jaar toe zijn aan vervanging, gaan binnenvaartschepen vaak tientallen jaren mee. De komende jaren zal de inzet van volledig elektrische schepen en schepen die worden aangedreven door waterstof weliswaar geleidelijk toenemen, maar het blijft de vraag hoe de binnenvaart op korte termijn verduurzaamd kan worden.

Op kortere termijn is het gebruik van hybride, diesel-elektrische schepen een optie. De uitstoot kan verder worden beperkt door gebruik te maken van nabehandelingssystemen, die zorgen voor minder uitstoot van stikstofoxiden en fijnstof. De uitlaatgassen worden door filterblokken geleid, die fijnstof eruit filteren. De uitstoot van stikstofoxiden kan worden tegengegaan door toepassing van ureum, een stof die ervoor zorgt dat de stikstofoxiden oplossen in het onschadelijke stikstof en waterdamp. Op zeer korte termijn kan de CO₂-uitstoot worden teruggedrongen door biodiesel te tanken. Waarschijnlijk komt subsidie beschikbaar voor het verduurzamen van schepen. De in juni 2019 ondertekende 'Green Deal' (Zeevaart, Binnenvaart en Havens) voorziet in een fonds dat mogelijk in 2021 subsidies kan verstrekken.

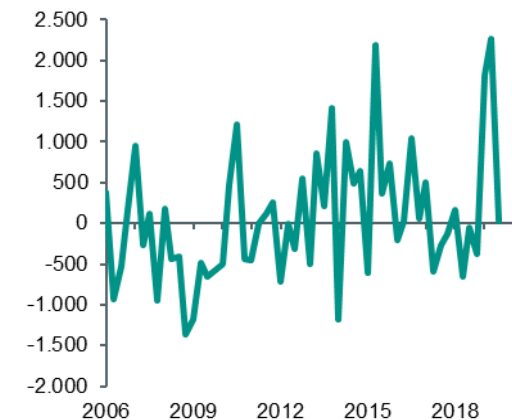
De zee- en kustvaart staat eveneens voor een [verduurzamingsopgave](#). In januari 2020 zijn nieuwe regels van de International Maritime Organization (IMO) van kracht geworden die een lagere uitstoot van zwavel voorschrijven. De komende jaren zal de IMO zich buigen over strengere regels voor de langere termijn, met name in kustwateren.

Brexit blijft factor van belang

Hoewel een harde brexit is afgewend, kan in 2020 politieke onrust rond de uittreding van het Verenigd Koninkrijk (VK) opnieuw de kop opsteken. Zeer waarschijnlijk verlaat het VK formeel op 31 januari 2020 de Europese Unie (EU). Op dat moment begint echter een overgangsfase die duurt tot 2021. Gedurende die fase onderhandelen het VK en de EU over verdere invulling van de toekomstige relatie. De precieze voorwaarden voor internationale handel zijn belangrijk voor de transportsector. Zo zijn de douaneformaliteiten nog niet uitgewerkt en is het nog onduidelijk of er invoerheffingen komen.

Indien pas op het laatste moment goede afspraken worden gemaakt of de deadline op het allerlaatste moment wordt verschoven, kan dat eind 2020 opnieuw zorgen voor onzekerheid bij ondernemers. De Britse premier Boris Johnson lijkt vastbesloten het spel opnieuw hard te spelen.

Figuur 5: Verandering van voorraden in de Britse industrie, in miljoenen ponden



Bron: Office for National Statistics, Verenigd Koninkrijk

Bij eerdere belangrijke brexit-deadlines, zoals eind maart en in oktober 2019, namen de voorraden in het VK explosief toe. Bedrijven hamsterden extra voorraad uit angst dat ze na de brexit-datum niet of beperkt beleverd zouden worden. Na het telkens uitblijven van harde besluiten lieten Britse bedrijven de voorraden steeds weer opgelucht slinken. Rond de brexit-datum van eind maart vorig jaar waren de schommelingen in Britse voorraden vergelijkbaar met de schommelingen tijdens de kredietcrisis van 2009, een teken dat de paniek bij Britse ondernemers zeer groot was. Het razendsnel opbouwen en weer afbouwen van voorraden legt grote druk op logistieke dienstverleners. Ook in 2020 en mogelijk in 2021 kan dit verschijnsel zich voordoen indien opnieuw politieke onrust ontstaat.

ABN AMRO Sector Advisory

Contactpersoon voor deze publicatie:

Albert Jan Swart, Sectoreconoom Transport & Logistiek

Tel. 06 - 41 44 96 81

Albert.Jan.Swart@nl.abnamro.com

ABN AMRO Sector Advisory							
	Sander van Wijk	Hoofd Sector Advisory	sander.van.wijk@nl.abnamro.com	Industrie	David Kemps	Sector Banker	david.kemps@nl.abnamro.com
	Franka Rolvink-Couzy	Hoofd Sector Research	franka.rolvink@nl.abnamro.com		Albert Jan Swart	Sector Econoom	albert.jan.swart@nl.abnamro.com
	Rishma Hoeba	Secretaresse	rishma.hoeba@nl.abnamro.com		Alexander Goense	Sector Analyst	alexander.goense@nl.abnamro.com
Agrarisch	Pierre Berntsen	Sector Banker	pj.berntsen@nl.abnamro.com	Transport & Logistiek	Bart Banning	Sector Banker	bart.banning@nl.abnamro.com
	Jan de Ruyter	Sector Banker	jan.de.ruyter@nl.abnamro.com		Albert Jan Swart	Sector Econoom	albert.jan.swart@nl.abnamro.com
	Nadia Menkveld	Sector Econoom	nadia.menkveld@nl.abnamro.com		Bram van Amerongen	Sector Analyst	bram.van.amerongen@nl.abnamro.com
	Martijn Leguijt	Sector Analyst	martijn.leguijt@nl.abnamro.com				
Food	Rob Morren	Sector Banker	rob.morren@nl.abnamro.com	Bouw	Petran van Heel	Sector Banker	petran.van.heel@nl.abnamro.com
	Nadia Menkveld	Sector Econoom	nadia.menkveld@nl.abnamro.com		Madeline Bujs	Sector Econoom	madeline.bujs@nl.abnamro.com
	Martijn Leguijt	Sector Analyst	martijn.leguijt@nl.abnamro.com		Casper Wolf	Sector Analyst	casper.wolf@nl.abnamro.com
TMT	Vacature	Sector Banker	Vacature	Vastgoed	Petran van Heel	Sector Banker	petran.van.heel@nl.abnamro.com
	Kasper Buiting	Sector Econoom	kasper.buiting@nl.abnamro.com		Madeline Bujs	Sector Econoom	madeline.bujs@nl.abnamro.com
	Justine Vijver	Sector Analyst	justine.vijver@nl.abnamro.com		Casper Wolf	Sector Analyst	casper.wolf@nl.abnamro.com
Zakelijke diensten	Han Mesters	Sector Banker	han.mesters@nl.abnamro.com	Healthcare	Anja van Balen	Sector Banker	anja.van.balen@nl.abnamro.com
	Kasper Buiting	Sector Econoom	kasper.buiting@nl.abnamro.com		Laura Kranenburg	Sector Analyst	laura.kranenburg@nl.abnamro.com
	Justine Vijver	Sector Analyst	justine.vijver@nl.abnamro.com				
Retail	Henk Hofstede	Sector Banker	henk.hofstede@nl.abnamro.com	Energie	Arnold Mulder	Sector Banker	arnold.mulder@nl.abnamro.com
	Paul Metzmakers	Sector Econoom	paul.metzmakers@nl.abnamro.com		Alexander Goense	Sector Analyst	alexander.goense@nl.abnamro.com
	Ward van der Stee	Sector Analyst	ward.van.der.stee@nl.abnamro.com				
Leisure	Stef Driessen	Sector Banker	stef.driessen@nl.abnamro.com	Thema's	Sonny Duijn	Sector Econoom	sonny.duijn@nl.abnamro.com
	Paul Metzmakers	Sector Econoom	paul.metzmakers@nl.abnamro.com		Bram van Amerongen	Sector Analyst	bram.van.amerongen@nl.abnamro.com
	Ward van der Stee	Sector Analyst	ward.van.der.stee@nl.abnamro.com				

Disclaimer

De in deze publicatie neergelegde opvattingen zijn gebaseerd op door ABN AMRO betrouwbaar geachte gegevens en informatie. Noch ABN AMRO, noch functionarissen van de bank kunnen aansprakelijk worden gesteld voor in deze publicatie eventueel aanwezige onjuistheden. De weergegeven opvattingen en prognoses houden niet meer in dan onze eigen visie en kunnen zonder nadere aankondiging worden gewijzigd. Het gebruik van tekst en/of cijfers uit deze publicatie is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld.

Teksten zijn afgesloten op 10 januari 2020