



Investeren in bouwmaterieel

Een onderzoek naar de verwachte
ontwikkeling van de investeringen in
bouwmaterieel binnen de Nederlandse markt
van 2005 tot 2010



Colofon

Een onderzoek naar de verwachte investeringen in bouwmaterieel binnen de Nederlandse markt van 2004 tot 2010.

Opdrachtgevers

- De Lage Landen Financial Institutions B.V., Eindhoven.
- BMWT, Vereniging van fabrikanten van en handelaren in Bouwmachines, Magazijninrichtingen, Wegenbouwmachines en Transportmaterieel, Leidschendam.

Uitvoering

Sjanneke R.G. Krekelberg onder verantwoordelijkheid van Ben A. Tammer, De Lage Landen Financial Institutions B.V., Eindhoven.

Eindredactie en productie

ProPositions Communicatiemanagement, Best.

© De Lage Landen Financial Institutions B.V., Eindhoven, 2005.

Uit dit rapport mag vrijelijk worden geciteerd, mits dat gebeurt met bronvermelding. De opdrachtgevers stellen toezending van publicaties waarin uit dit rapport wordt geciteerd, op prijs.

Hoewel dit rapport met zeer veel zorg is samengesteld, aanvaarden de opdrachtgevers noch de uitvoerder van het onderzoek enige aansprakelijkheid voor schade ontstaan door eventuele fouten en/of onvolkomenheden in deze publicatie.

Eindhoven, 26 mei 2005.



Inhoudsopgave

Over de opdrachtgevers	4
I. Het onderzoek	7
II. De investeringen in bouwmaterieel van 2000 tot en met 2004	8
II.1. De totale investeringen	8
II.2. De verdeling naar typen materieel	8
II.2.1. Grondverzetmaterieel	8
II.2.2. Wegenbouwmaterieel	9
II.2.3. Verticaaltransportmaterieel	10
III. Technologische ontwikkelingen bij de leveranciers van bouwmaterieel	12
III.1. Algemene tendensen aan de aanbodzijde	12
III.2. Grondverzetmaterieel	12
III.3. Wegenbouwmaterieel	13
III.4. Verticaaltransportmaterieel	13
IV. De economische ontwikkelingen van 2005 tot en met 2010 in de afnemerssectoren	15
IV.1. Algemene economische ontwikkelingen	15
IV.1.1. De algemene verwachtingen voor de komende jaren	15
IV.1.2. Bedreigende factoren	15
IV.2. Ontwikkelingen in de bouwnijverheid	16
IV.2.1. Woningbouw	17
IV.2.2. Utiliteitsbouw	17
IV.2.3. Onderhoud gebouwen	18
IV.2.4. Grond-, weg- en waterbouw	18
IV.2.5. Wegenbouw	18
IV.2.6. Kabel- en buizenwerk	18
IV.2.7. Spoorwegbouw	18
IV.2.8. Natte en droge waterbouw	19
IV.2.9. Grondwerk	19
IV.2.10. Straatwerk	19
IV.2.11. Sloop	19
IV.2.12. Recycling	20
IV.2.13. Industrie	20
IV.2.14. Overslag	20
IV.3. Ontwikkelingen in de verhuursector	20
V. De toepassing van bouwmaterieel in gebruikerssectoren in 2004	21
V.1. De hoofdingeling	21
V.2. Grondverzetmaterieel	21
V.3. Wegenbouwmaterieel	21
V.4. Verticaaltransportmaterieel	21
VI. De investeringen in bouwmaterieel tot 2010	22
Bronvermelding	24

Over de opdrachtgevers

Jan Kusters



Ben Tammer



Verhuur en (vendor)lease

Verhuur - of zo u wilt inhuur - is als fenomeen niet meer weg te denken uit de markt voor bouwmaterieel. Daar zijn verschillende oorzaken voor. De topjaren aan het eind van de vorige eeuw hebben afnemers verleid tot hoge investeringen. De magere jaren die volgden, versterkten het besef dat het eigendom van stilstaand materieel een dure aangelegenheid is. Die lagere materieelinzet kwam het investeringsniveau begrijpelijkerwijs niet ten goede. En de steeds sterker wisselende eisen die gebruikers aan het materieel stellen, verlagen de continuïteit van de inzet ervan nog eens extra. Bovendien naderen grote, Nederlandse bouwprojecten hun voltooiing, en is de aanbesteding van nieuwe omvangrijke werken tamelijk onzeker, met uitzondering wellicht in de wegenbouw. Al met al kiezen aannemers eerder voor risicomijdende inhuur dan voor risicovolle aankoop. Fabrikanten spelen daarop in door hun producten behalve via verkoop ook via verhuur aan de markt aan te bieden,

een tendens die momenteel weer lijkt af te zwakken. Immers, verhuur vergt door administratie, service en onderhoud een geheel eigen, arbeidsintensieve aanpak.

Kortom, qua verhuurpositie is Nederland in de laatste jaren langzaam opgeschoven in de richting van Groot-Brittannië, waar verhuur nog veel verder ontwikkeld is.

Een deel van de geschetste ontwikkelingen komt ook de leasemarkt ten goede. Andersom stimuleert (vendor)lease zelf die ontwikkelingen ook. Bij fabrikanten en importeurs maar vooral bij afnemers en gebruikers heeft het besef een impuls gekregen dat het gebruik van materieel belangrijker kan zijn dan het bezit ervan. De ondernemer die rekent met een prijs per productie-eenheid lijkt de slag met concurrenten die nog willen investeren in eigen materieel, steeds verder in zijn voordeel te beslissen. Dit rapport onderbouwt en versterkt die tendens. Alle betrokkenen kunnen er in de komende jaren de vruchten van plukken.

Gezien de krachtige ontwikkeling van het verhuursegment binnen de sectoren waarin bouwmaterieel in gebruik is, neemt De Lage Landen zich voor om samen met de BMWT aan die verhuur een specifieke vervolgstudie te wijden. Het ligt in de bedoeling die ter gelegenheid van de TKD van 2006 te presenteren.

De Lage Landen Financial Institutions B.V., Eindhoven.

Jan Kusters, commercieel directeur.

Ben A. Tammer, branchespecialist.

26 mei 2005.

Anton van Loon

Meer samenwerking

In 1998 verscheen voor het laatst een marktverkenning rond bouwmaterieel. Inmiddels heeft de branche een aantal topjaren achter de rug met 2000 als absolute uitschieter. Maar ook hier groeien de bomen niet tot in de hemel. Zoals elke stijging gevolgd wordt door een terugval, gebeurde dat ook in onze deze markt. 2004 laat zich dan ook grosso modo vergelijken met 1998. Destijds beschouwden we dat als een prima jaar.

Internationaal zijn er gunstige perspectieven. Ondanks sterk oplopende metaal- en brandstofprijzen groeide de wereldmarkt in 2004 meer dan verwacht. In het eurogebied was ook sprake van groei, zij het op een bescheidener niveau. De groei van de Nederlandse economie bleef echter onder het Europese gemiddelde.

Binnen de bedrijfstak valt de steeds sterkere samenwerking op tussen de fabrikant c.q. importeur van bouwmaterieel en de eindgebruiker. Die laatste doet een toenemend beroep op de capaciteiten en expertise van de wederpartij. Enerzijds komt dat door de ketenverantwoordelijkheid rond de afdekking van arborisico's. Anderzijds is er de noodzaak om piekdrukke op te vangen via inhuur, om serviceverlening en onderdelenleveranties veilig te stellen, om bedienend personeel adequaat te trainen en om de financiële kant van de operatie afdoende af te dekken.

Bij de uitvoering van dit onderzoek hebben de BMWT en De Lage Landen uitstekend samengewerkt. Vanuit verschillende vormen van betrokkenheid, maar vanuit vergelijkbare marktexpertises hebben beide opdrachtgevers, elkaar aanvullend, dit rapport tot stand gebracht. In de zekerheid dat alle partijen binnen de branche er hun voordeel mee kunnen doen.

BMWT, Vereniging van fabrikanten van en handelaren in Bouwmachines, Magazijninrichtingen, Wegenbouwmachines en Transportmaterieel, Leidschendam.

Anton P.F.H. van Loon, directeur.

26 mei 2005.

Samenvatting en conclusies

De Nederlandse investeringen in bouwmaterieel nemen de komende jaren met gemiddeld twee procent per jaar toe. In totaal zal de markt voor bouwmaterieel - in 2004 nog 446,1 miljoen euro groot - tot en met het jaar 2009 een reële groei laten zien van 10,4 procent tot ruim 490 miljoen euro.

Het bouwmaterieel waar dit rapport over gaat, wordt voor zestig procent ingezet in de bouwnijverheid. De sectoren sloop en recycling hebben samen circa dertien procent van het materieel in gebruik en ruim een kwart functioneert in de industrie en de op- en overslag.

Grondverzetmaterieel

Zevenenzestig procent van de investeringen in bouwmaterieel wordt besteed aan grondverzetmachines. Dit segment is daarmee nog steeds het grootste van de drie. De investeringen in dit materieel zullen tot 2010 jaarlijks met ongeveer 1,6 procent stijgen. Dit is mede het gevolg van de verwachte productiegroei in de grond-, weg- en waterbouw. Graafmachines op banden zullen een deel van het marktaandeel van graafmachines op rupsen overnemen.

Wegenbouwmaterieel

De investeringen in wegenbouwmaterieel bedragen zes procent van de totale investeringen. Het materieel is dermate specifiek van karakter dat het feitelijk alleen in de wegenbouw inzetbaar is. Het Rijk investeert de komende jaren flink in de rijkswegen: het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, MIT, en de Nota Mobiliteit streven naar een uitbreiding van het hoofdwegennet met tien procent, uitgedrukt in aantal kilometers ten opzichte van het jaar 2000. Bovendien krijgt het oplossen van knelpunten in het wegennet prioriteit, aldus de Spoedwet Wegverbreding en het Fileplan 'Zichtbaar, Slim en Meetbaar'.

Het resultaat is een stijging van de rijksuitgaven voor wegenbouw van 1181 miljoen euro in 2004 naar 2.088 miljoen in 2009, een toename van ruim zesenzeventig procent. Als gevolg van deze groei zullen ook de investeringen in wegenbouwmaterieel stijgen, al zal de toename van de hoeveelheid werk aanvankelijk nog opgevangen kunnen worden met het huidige machinepark.

Verticaaltransportmaterieel

Investeringen in materieel voor verticaal transport beslaan ruim zevenentwintig procent van de totale investeringen in bouwmaterieel. Naar verwachting zal de markt slechts incidenteel in verticaaltransportmaterieel investeren, met name in 2005 en 2006. Daarmee worden de extreem lage investeringsniveaus van 2002 en 2003 gecompenseerd. De markt gaf toen een derde minder uit dan gebruikelijk. De aanschaf van vaste torenkranen zal bijna geheel vervangen worden door de inhuur van vaste en vooral mobiele torenkranen, die op hun beurt terrein winnen op de mobiele hydraulische telescoopkranen ('All Terrain').

De verhuurmarkt

In het onderzoek van De Lage Landen en de BMWT is een toenemende belangstelling waargenomen voor de inhuur van bouwmaterieel. Een belangrijke overweging voor ondernemers is daarbij de flexibiliteit, al speelt de economische onzekerheid momenteel ook een grote rol. Immers, de laatste jaren heeft de sector na een forse opleving dankzij de aanbesteding van grote overheidsprojecten ook de neergaande economische tendens ervaren met alle bedrijfseconomische consequenties van dien.

Overigens lenen niet alle segmenten en niet alle typen materieel zich voor een verhuuroplossing: sommige zijn daarvoor nu eenmaal te specialistisch van aard.

I. Het onderzoek

Een betrouwbare voorspelling van toekomstige investeringen in bouwmaterieel - de toekomstige vraag van afnemers - vergt de combinatie van een aantal gegevens:

1 de omvang van de huidige investeringen in bouwmaterieel;

Hiervoor is gebruik gemaakt van:

- de resultaten van BMWT-enquêtes;
- gegevens van Off-Highway Research;
- interviews met de BMWT;
- interviews met leidende leveranciers, marktdeskundigen en de Vereniging voor Verticaal-transport, VVT;

2 de verwachte economische ontwikkeling van de branches en sectoren waarin het materieel wordt toegepast, ontleend aan rapporten van het Economisch Instituut voor de Bouwnijverheid, het EIB, uit 2005;

3 de technologische ontwikkelingen van het materieel, afkomstig van:

- vakbladpublicaties,
- rapporten en onderzoeken van Off Highway Research,
- leidende leveranciers,
- de BMWT,
- marktdeskundigen,
- internetpublicaties.

4 de mate waarin bouwmaterieel in diverse branches en sectoren wordt gebruikt, samengesteld uit diepte-interviews met leidende leveranciers, de BMWT en marktdeskundigen.



In hoofdstuk 2 komen de huidige omvang van de investeringen in bouwmaterieel en de verdeling over de diverse soorten materieel aan de orde.

Vervolgens licht hoofdstuk 3 de technologische ontwikkelingen rond het materieel toe. Hoofdstuk 4 bespreekt daarna de verwachte economische ontwikkeling tussen 2005 en 2010 van de branches en sectoren waarin het materieel wordt gebruikt.

Hoofdstuk 5 beschrijft de mate waarin het materieel in elk van de branches en sectoren wordt gebruikt.

In hoofdstuk 6 zijn de gegevens uit de hoofdstukken 2 tot en met 5 modelmatig met elkaar in verband gebracht om zo de verwachte vraag naar bouwmaterieel tot 2010, en derhalve de toekomstige investeringen, te kunnen inschatten.

II De investeringen in bouwmaterieel van 2000 tot en met 2004

6



II.1. De totale investeringen

Voor de keuze van de onderzochte typen bouwmaterieel is uitgegaan van de volgende, door de BMWT gehanteerde indeling in drie hoofdcategorieën:

- grondverzetmaterieel,
- wegebouwmaterieel,
- verticaaltransportmaterieel.

De in het onderzoek betrokken typen materieel binnen elk van deze hoofdcategorieën zijn in paragraaf II.2 weergegeven.

Uit Figuur 1 blijkt dat de investeringen in de drie categorieën van bouwmaterieel tussen 2000 en 2004 daalden van 517 naar 446 miljoen euro per jaar, een afname van bijna veertien procent. Die teruggang kan deels verklaard worden door de effecten van de bouwfraude, die het vertrouwen in de bedrijfstak ernstig aantastte. De grootste daling deed zich voor bij het grondverzetmaterieel: meer dan negentien procent. Alleen de kleinste categorie, wegebouwmaterieel, vertoonde per saldo een toename van het investeringsniveau van zestien naar zevenentwintig miljoen euro. Voor elk van de drie categorieën liet 2004 een opleving zien.

II.2. De verdeling naar typen materieel

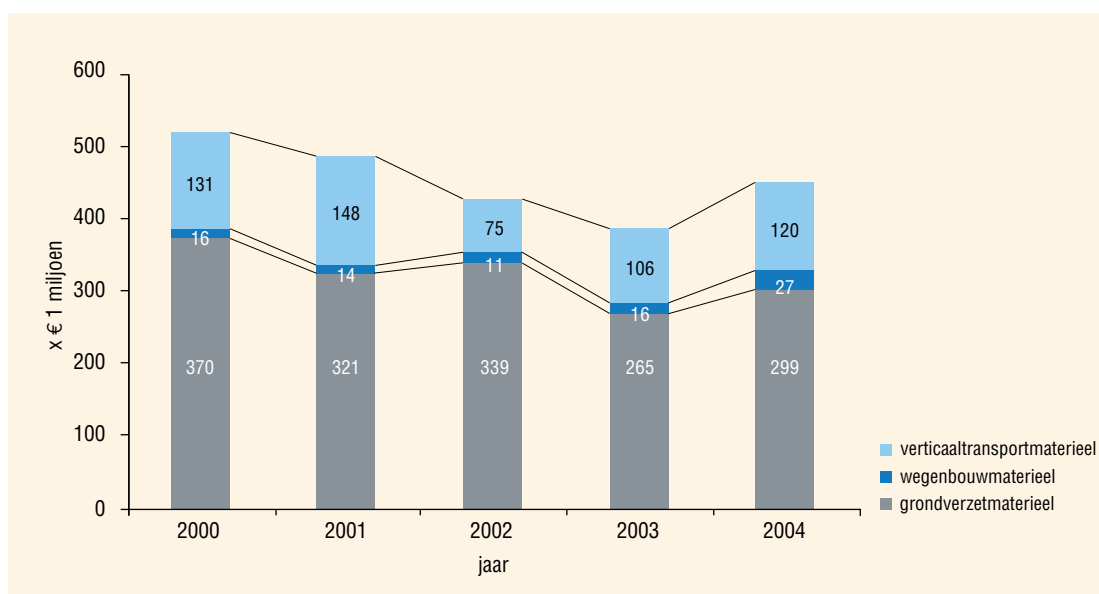
Deze paragraaf geeft een overzicht van de investeringen tussen 2000 en 2004 binnen elk van de drie hoofdcategorieën.

II.2.1. Grondverzetmaterieel

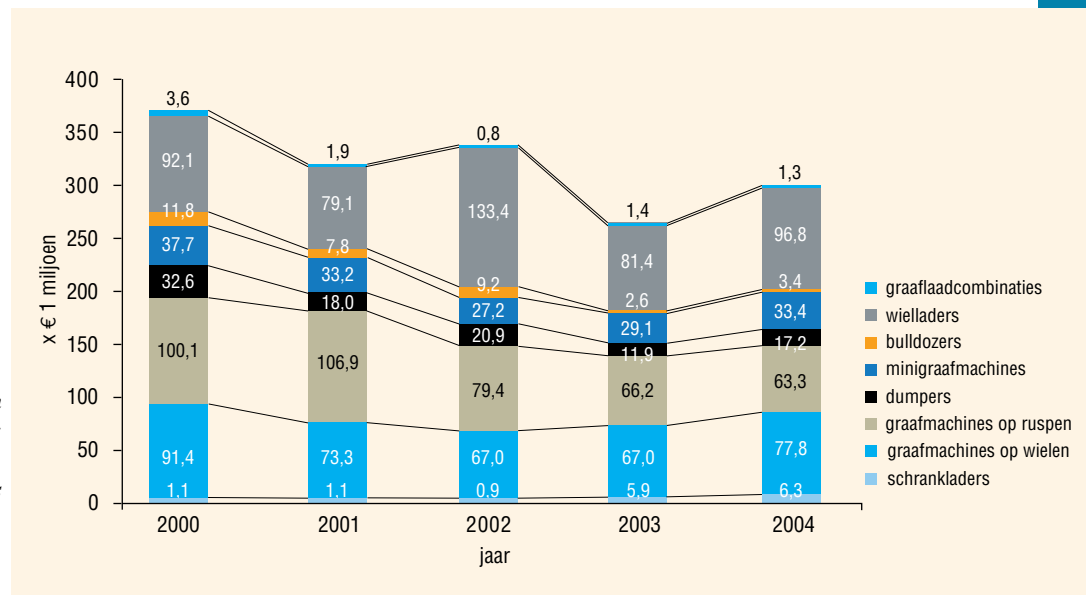
Na de sterke omzetsdalingen in de markt voor grondverzetmaterieel in de jaren 2001 en vooral 2003 laat 2004 weer een stijging zien: dertien procent ten opzichte van 2003 tot bijna driehonderd miljoen euro. Figuur 2 laat zien dat daarmee het niveau van het topjaar 2000 nog niet wordt geëvenaard. De teruggang in 2001 en 2003 was te wijten aan het uitblijven van nieuwe grote projecten, terwijl het grondwerk voor actuele projecten was afgerond.

Uit Figuur 3 valt af te lezen dat de enige groei in aantallen over de jaren 2000 tot en met 2004 zich voordeed bij de schrankladers (+149) en wielladers (+45). Opvallend zijn verder de sterke dalingen bij bulldozers (-42), graaflaadcombinaties (-29) en graafmachines op rupsen (-283). Die laatste zijn deels vervangen door graafmachines op banden. Enerzijds zijn die zelfstandig

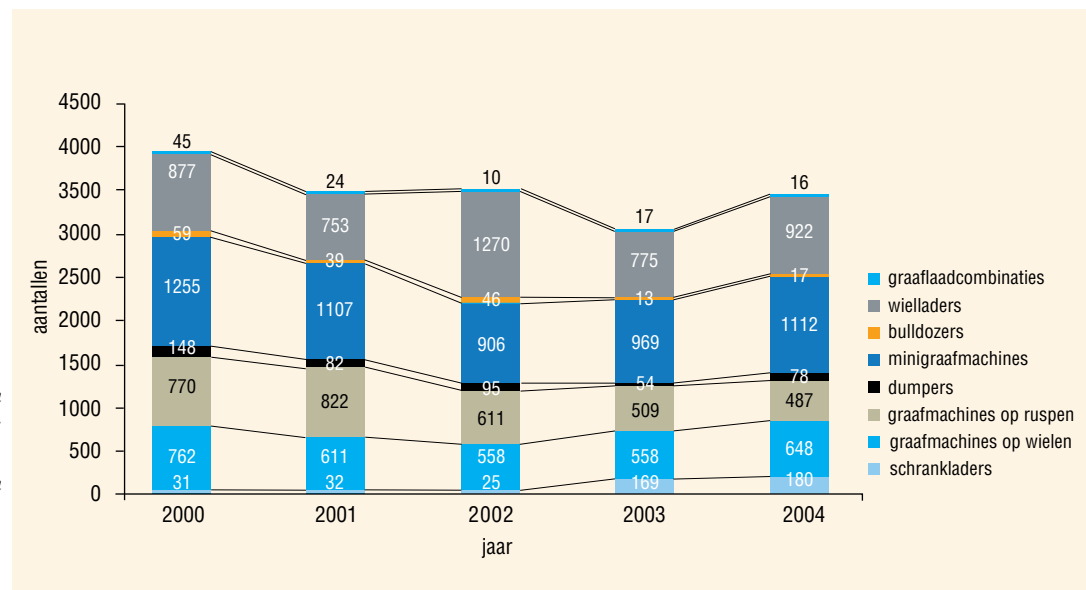
*Figuur 1.
Totale investeringen
in bouwmaterieel;
2000...2004, in
miljoenen euro's*



Figuur 2.
Investerings-
in grondverzetmaterieel;
2000...2004,
in miljoenen euro's



Figuur 3.
Investerings-
in grondverzetmaterieel;
2000...2004,
in aantallen



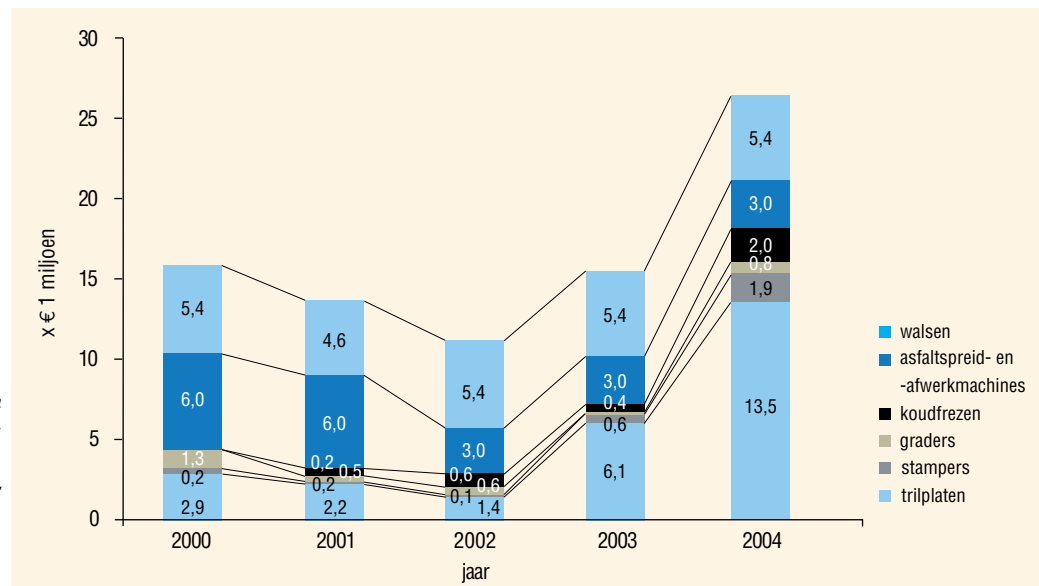
verplaatsbaar en dus flexibeler inzetbaar, en anderzijds beschadigen ze de bodem minder, wat met name bij overslag van belang is.

II.2.2. Wegenbouwmaterieel

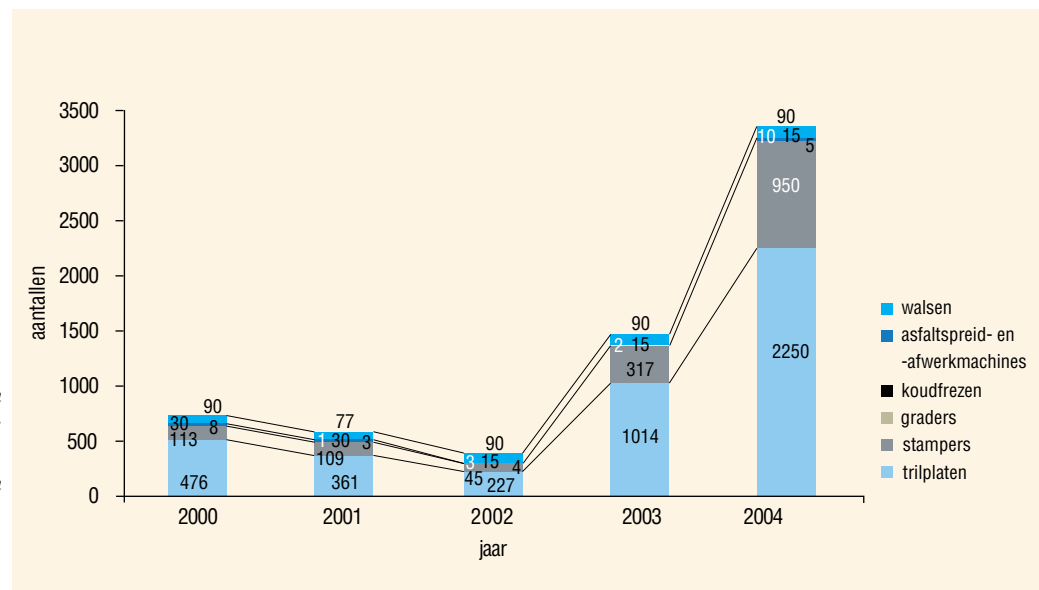
De omzet in wegenbouwmaterieel bedroeg in 2004 26,6 miljoen euro. De investeringen in stampers en vooral trilplaten vertonen de laatste jaren een forse stijging, zoals blijkt uit Figuur 4. In de wegenbouw kan de investeringsont-

wikkeling overigens sterk onderhevig zijn aan plotselinge fluctuaties door het kapitaal-intensieve karakter van de machines in combinatie met de lage verkoopaantallen. De afzetstijging van stampers en trilplaten in 2003 zette in 2004 versterkt door. Dit valt af te lezen uit Figuur 5. Het overige wegenbouwmaterieel bleef qua afzet tamelijk stabiel. Vermeldenswaard is nog dat in 2004 tien koudfrozen werden aangeschaft.

*Figuur 4.
Investerings
in wegebouwmaterieel;
2000...2004,
in miljoenen euro's*



*Figuur 5.
Investerings
in wegebouwmaterieel;
2000...2004,
in aantallen*



II.2.3. Verticaaltransportmaterieel

Het verticaaltransportmaterieel dat in dit rapport besproken wordt, omvat hoogwerkers en verreikers, mobiele kranen met vakwerkgiëk, ruwterreinkranen (RT), weg-/terreinkranen ('All Terrain'-kranen, AT), mobiele torenkranen met kenteken en bouwkransen met loopkatgiëk. In Nederland waren in 2004 een kleine tweehonderd ondernemingen actief als kraanverhuurder. Ruim honderdzeventig van hen waren lid van de Vereniging van Verticaal Transport, VVT. Uit informatie van de VVT blijkt dat het

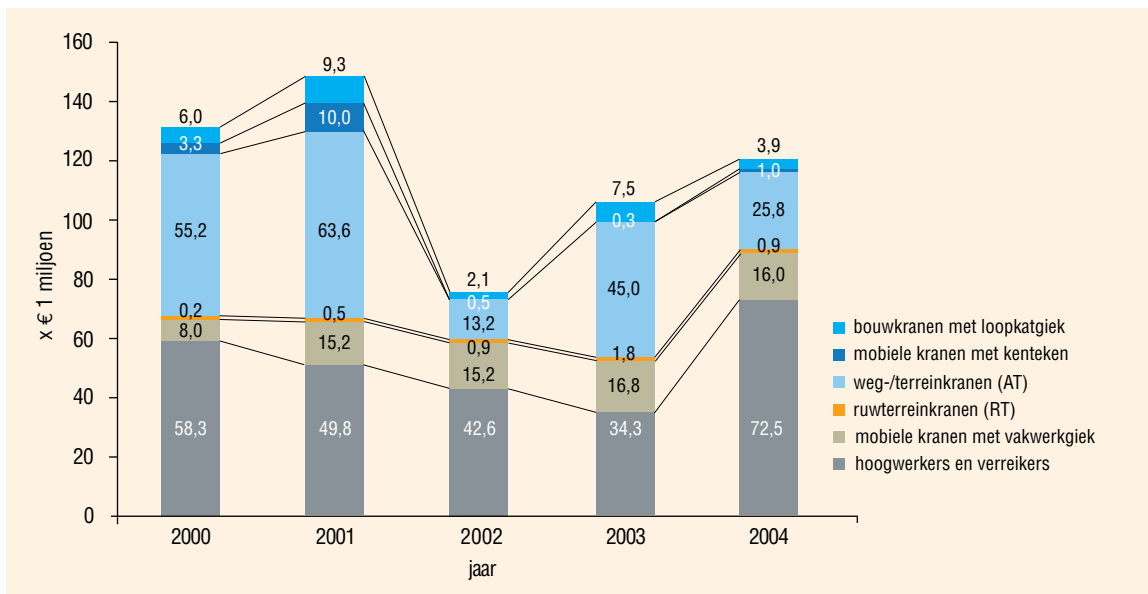
kranenpark tijdens de economische hoogconjunctuur verjongd en verzaamd is qua capaciteit. Echter, uit Figuur 6 blijkt dat de investeringen in nieuw materieel in 2002 sterk zijn afgenomen. Ondernemers maakten door het teruglopen van het werkaanbod (een) pas op de plaats.

Tot en met 2002 had Nederland een zeer jong kranenpark. Momenteel is dat aan het verouderen: uit Figuur 7 valt af te leiden dat het aantal nieuwe aankopen de laatste drie jaar onvoldoende is om het park qua aantal

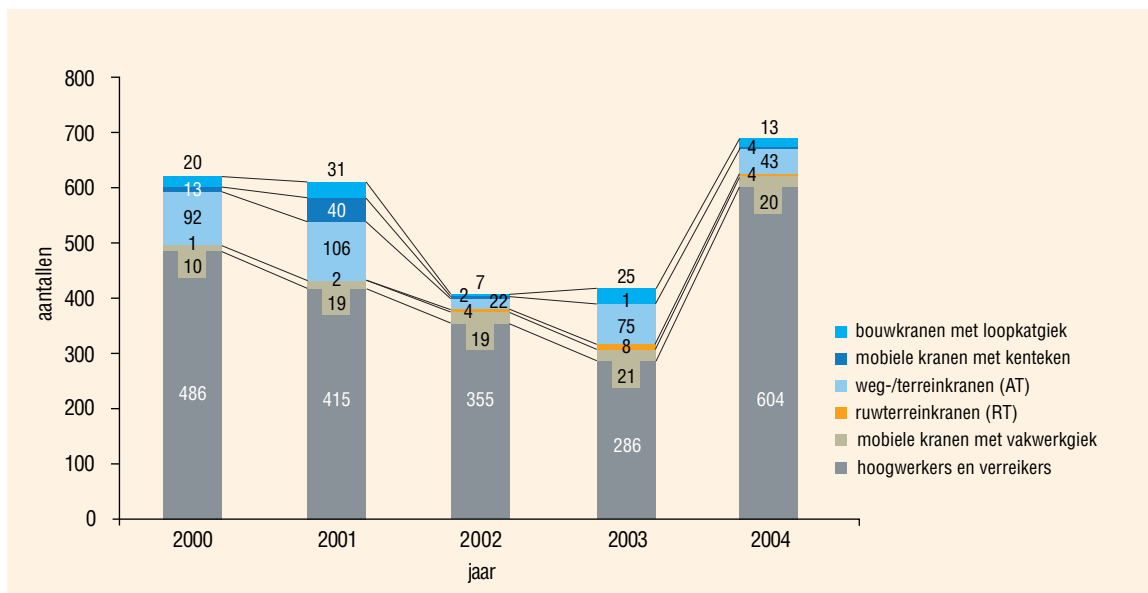
op niveau te houden. De gemiddelde leeftijd van een Nederlandse kraan is momenteel vijf tot zes jaar. Bedrijfseconomisch kunnen ze nog zo'n drie jaar mee. Daarna kan de inzetperiode nog verlengd worden door een levensduurrevisie. Ondernemers kiezen daar met name voor, wanneer belangrijke technologische ontwikke-

lingen uitblijven of de onzekerheid over de economische toekomst groot is. Opvallend is wel het grote aantal hoogwerkers en verreikers dat in 2004 is aangeschaft.

Figuur 6. Investerings in verticaaltransportmaterieel; 2000...2004, in miljoenen euro's



Figuur 7. Investerings in verticaaltransportmaterieel; 2000...2004, in aantallen



III. Technologische ontwikkelingen bij de leveranciers van bouwmaterieel

III.1. Algemene tendensen aan de aanbodzijde.

In puur technologische zin zijn de vernieuwingen van het materieel de laatste jaren niet spectaculair. De belangrijkste ontwikkelingen komen voort uit automatisering en milieumaatregelen van de overheid.

Een van de belangrijkste nieuwere toepassingen van informatietechnologie op bouwmaterieel is het Global Positioning System, GPS. De daarop gebaseerde navigatiesystemen verhogen zowel het gemak als de nauwkeurigheid van werken. Milieumaatregelen vanuit de overheid hebben de nodige gevolgen voor het bouw- en sloopproces in het algemeen en voor de technische

kantelsystemen op bijvoorbeeld telescoopkranen. Anderzijds stelt de overheid strengere eisen aan dieselemissies, geluidsproductie en tril- lingsdemping. Het werken in vervuilde grond moet met behulp van filters veiliger worden gemaakt, en het werken met biologische oliën wordt gestimuleerd. Verder moet bouw- en sloopafval al geruime tijd gescheiden worden ingezameld.

III.2. Grondverzetmaterieel

De steeds krappere bouwplaatsen en de veelal natte ondergronden waarop grondverzetmaterieel in ons land wordt ingezet, hebben gevolgen voor de inzetbaarheid van de machines. Enerzijds leidt het tot vervanging van graafmachines op rupsen door exemplaren op banden, anderzijds is een gecombineerde inzet van minigravers en rupsdumpers in opkomst. Minigravers krijgen bovendien steeds meer lichte toepassingen zoals in de hoveniersbranche. Die beweging wordt versterkt door de mechanisatietrend.

Er is een toenemende markt voor sterk wendbare, middelgrote wielladers. Dat komt vooral door de aangescherpte veiligheids-eisen rond bijvoorbeeld achteruitrijdbeveiliging en dodehoekdetectie. Verder vraagt de markt om sterkere en lichtere machines met een hogere capaciteit, minder operationele kosten door lagere onderhoudsintervallen en schonere motoren.

Ook de tendens naar meer flexibiliteit zet door. Levelers zijn inmiddels ook te monteren op een schranklader, net als op een grader, en schrankladers op rupsen doen steeds vaker werk dat aan shovels leek voorbehouden.

De gevolgen van een en ander voor de verwachte vraagontwikkeling zijn weergegeven in Tabel 1.

VRAAGONTWIKKELING	Grondverzetmaterieel
Materieelsoort	Vraagontwikkeling tot 2010
Graafmachines	
• mini	gelijkblijvend
• midi	licht stijgend
• middensegment (12...25 ton)	licht stijgend
• zwaar (> 26 ton)	gelijkblijvend
Wielladers	
• klein	gelijkblijvend / licht dalend
• groot	gelijkblijvend
Schrankladers	gelijkblijvend / licht dalend
Dumpers	gelijkblijvend
Bulldozers	gelijkblijvend
Graaflaadcombinaties	gelijkblijvend

Tabel 1

uitvoering van het materieel in het bijzonder. Enerzijds biedt de overheid een investeringsstimulus met de Farboregeling, die vanaf begin 2005 een echte subsidieregeling is. De aanvrager kan hiermee tot tien procent subsidie krijgen op de aanschafkosten van bouwmaterieel. De subsidie is overigens per investering gebonden aan een maximum van vijftienduizend euro. Bovendien moet het gaan om materieel dat de arbeidsomstandigheden ten goede komt. Hierbij valt te denken aan gemakkelijker hanteerbare uitvoeringen van heftrucks en verreikers, aan steekwagens, aan instrumenten voor dodehoekdetectie op voertuigen en compacte wielladers, en aan cabine-





III.3. Wegenbouwmaterieel

De wegenbouw ontwikkelt zich steeds meer van een nieuwbouw- naar een onderhouds-, reconstructie-, wegverbredings- en reparatiemarkt. Die tendens stimuleert een intensiever gebruik van afwerkmachines op banden. Verder bevordert de ontwikkeling van walsen met een polygonale drum de investeringsbereidheid. Door een evenwichtiger verdeling van de slagkracht naar de bodem bieden ze een betere grondverdichting. De nieuwe knikgestuurde tandemtrilrolwalsen bieden met hun dubbele besturing en meebewegende stoel en bediening voornamelijk meer bedieningsgemak. Ook komen ze beter tegemoet aan de arbo-eisen. De shovel-met-laser, die uitstekend dienst doet bij uitvlakwerk, vervangt in toenemende mate de gespecialiseerde grader. Het nieuwe, compacte Tweelaags Asfalt Systeem, TAS, biedt veel voordelen en kan dus de investeringsbereidheid verhogen.

III.4. Verticaaltransportmaterieel

Doorgaans volgen de ontwikkelingen in de categorie verticaal transport die op het gebied van grondverzet. Dat is ook gebeurd met de investeringsdrang in de laatste jaren van de vorige eeuw. Zodoende is er momenteel een overschot aan kranen voor de slappe Nederlandse markt, zowel in aantal als in tonnage. De huidige economische situatie dwingt veel ondernemers langer door te werken met hun materieel. Dat stimuleert dan weer de uitgaven voor onderhoud in het algemeen en voor levensduurrevisies in het bijzonder. Door het ontbreken van grote infrastructurele projecten is er in de komende twee jaar niet veel investeringsherstel te verwachten, zeker niet als het gaat om de grotere kranen. Bedrijven wagen zich slechts mondjesmaat en dan nog incidenteel aan vervangingsinvesteringen. Het totale aantal kranen zal dan ook krimpen, omdat er meer worden ingeruild dan aangeschaft. Met name de toepassing en daarmee het aantal vaste torenkranen zal dalen. Ruwterrein- en autokranen zullen waarschijnlijk helemaal verdwijnen. Daarentegen zal het gebruik van weg-/terreinkranen (AT) en mobiele torenkranen stijgen dankzij de grotere inzetflexibiliteit.

De overcapaciteit komt extra hard aan, omdat ook het gebruik van kranen op zichzelf steeds kostbaarder wordt. Zo moeten emissies aan steeds strengere eisen voldoen, is er een steeds strengere naleving op de maximaal toelaatbare aslasten op het Nederlandse wegennet, valt de begeleiding van zware kranen sinds 2003 in de duurdere Categorie 2, en stijgen de tarieven voor vergunningen en precariorechten.

VRAAGONTWIKKELING	
Materieelsoort	Wegenbouwmaterieel
	Vraagontwikkeling tot 2010
Walsen	gelijkblijvend
Asfaltspreid- en -afwerkmachines	gelijkblijvend
Koudfrezen	licht stijgend
Graders	dalend
Trilplaten	stijgend
Stampers	stijgend
Asfaltrecyclingmachines	stijgend

Tabel 2

Door het steeds toenemende hergebruik van asfalt zal ook de afzet van asfaltrecyclingmachines naar verwachting stijgen.

De gevolgen van deze ontwikkelingen voor de vraag naar wegenbouwmaterieel tot 2010 is weergegeven in Tabel 2.

VRAAGONTWIKKELING	Verticaaltransportmaterieel
Materieelsoort	Vraagontwikkeling tot 2010
Bouwkranen met loopkatgiek	dalend
Mobiele torenkranen	gelijkblijvend
Autokranen	dalend
Weg-/terreinkranen	licht stijgend
• 30...40 ton	dalend
• 50...60 ton	gelijkblijvend
• > 60 ton	licht stijgend
Ruwterreinkranen	dalend
Rupskranen	
• middensegment	gelijkblijvend
• zware segment	gelijkblijvend
Verreikers	licht stijgend
Hoogwerkers / liften	licht stijgend

Tabel 3

Als alternatief zal de afzet van steeds langere en zwaardere verreikers en hoogwerkers toenemen. Die ontwikkeling wordt bevorderd door de Europese richtlijn 'Werken op hoogte'

die sinds juni 2004 is opgenomen in het Nederlandse Arbobesluit en die op 1 juli 2006 officieel van kracht wordt. Het besluit houdt geen ladderverbod in, maar zal het gebruik van hoogwerkers, rolsteigers, gevelsteigers en gevelinstallaties zeker stimuleren.

Al met al zullen technologische ontwikkelingen zoals een antibots- en een 'verboden zone'-systeem voor kranen de investeringsstagnatie van de komende jaren niet kunnen keren. Dat geldt evenzeer voor het nieuwste AC3D-systeem, dat een kraanmachinist een driedimensionaal zicht op de directe omgeving van zijn kraan biedt. Dankzij de toepassing van GPS-technologie is het ook geschikt voor mobiele kranen.

Welke gevolgen deze ontwikkelingen hebben voor de vraag naar verticaaltransportmaterieel staat in Tabel 3.



IV De economische ontwikkelingen van 2005 tot en met 2010 in de afnemerssectoren



In dit rapport worden vijf branches onderscheiden waarin bouwmaterieel wordt toegepast:

- de bouw,
- de industrie,
- de op- en overslag,
- sloop,
- recycling.

Alle overige branches waarin bouwmaterieel in gebruik is, zijn opgenomen onder de industrie.

IV.1. Algemene economische ontwikkelingen

De Nederlandse economie krabbelt momenteel uit een diep dal en herstelt zich langzaam van een van de zwaarste crises van na de Tweede Wereldoorlog. De oorzaken van de economische neergang zijn niet alleen de teruglopende bestedingen, maar ook de verslechtering van de Nederlandse concurrentiepositie.

IV.1.1. De algemene verwachtingen voor de komende jaren

De ontwikkeling van de Nederlandse economie heeft invloed op de branches waarin bouwmaterieel wordt toegepast. Hierna volgt een aantal algemene tendensen.

- De winstgevendheid van bedrijven zal in vergelijking met vorig jaar licht verbeteren. In de burgerlijke en utiliteitsbouw en in de grond-, weg- en waterbouw daalde het aantal bedrijven dat over 2004 een verlies verwacht met zo'n zeventien procent ten opzichte van 2003. De winstmarges zullen in 2005 uitkomen op gemiddeld drieëneenhalf procent van de omzet. Dit betekent een lichte stijging ten opzichte van 2004.
- Bij de huidige lage inflatie en de stijging van de werkloosheid zal loonmatiging een belangrijke bijdrage moeten leveren aan het economische herstel in het algemeen, en aan de verbetering van de concurrentiepositie en de winstgevendheid van bedrijven in het bijzonder. Het zal diverse jaren vergen voordat dat beleid voldoende effect zal hebben op de werkgelegenheid en de winstgevendheid.

- De werkgelegenheid in de bouw is de laatste jaren sterk gekrompen, in 2003 zelfs met drie procent. Voor 2005 en de daarop volgende jaren wordt een gematigde productiegroei verwacht en een geringe toename van de arbeidsproductiviteit. Daardoor zal de werkgelegenheid in de bouwsector pas op middellange termijn weer kunnen stijgen.
- De economische groei zal in 2005 volgens het Centraal Plan Bureau oplopen tot anderhalf procent. Door de ongunstige ontwikkeling van het reëel besteedbaar loon- en uitkeringsinkomen neemt de particuliere consumptie waarschijnlijk niet of nauwelijks toe. De bedrijfsinvesteringen ontwikkelen zich nog bijzonder zwak, en ook de overheid zorgt naar verwachting op korte termijn niet voor een sterke bestedingsimpuls. Door de aanhoudende leegstand - vooral van kantoorpanden - vertonen de investeringen in bedrijfsgebouwen dit en komend jaar naar verwachting een verdere krimp. Alleen van de woninginvesteringen gaat een noemenswaardige stimulans uit op de groei van het bruto binnenlands product.

IV.1.2. Bedreigende factoren

- In nationaal en internationaal verband zijn er enkele ontwikkelingen die een negatieve invloed kunnen hebben op de bedrijfstakken waarin bouwmaterieel in gebruik is.
- De toegenomen mogelijkheden om internationaal te concurreren onder invloed van het Europese beleid kunnen enerzijds een stimulans betekenen voor het Nederlandse bedrijfsleven. Anderzijds gaat er ook een bedreiging van uit.
 - De dalende rente in combinatie met de hypotheekrenteaftrek vormen de belangrijkste oorzaak voor de nog steeds hoge huizenprijzen in Nederland. Die zijn in 2003 en 2004 met gemiddeld tien procent gestegen. Dezelfde factoren dragen bij aan het herstel van de markt voor duurdere woningen.

IV.2. Ontwikkelingen in de bouwnijverheid

In 2003 en 2004 daalde de bouwproductie in Nederland. Voor 2005 verwacht het Economisch Instituut voor de Bouwnijverheid, EIB, volgens de tabel 'Bouwproductie per sector 2003...2005 en 2010' een stijging van twee procent.

De totale productie zal tot en met 2010 gemiddeld met zo'n twee procent per jaar stijgen tot een volume van ruim drieënvijftig miljard euro. De grootste toename valt te verwachten

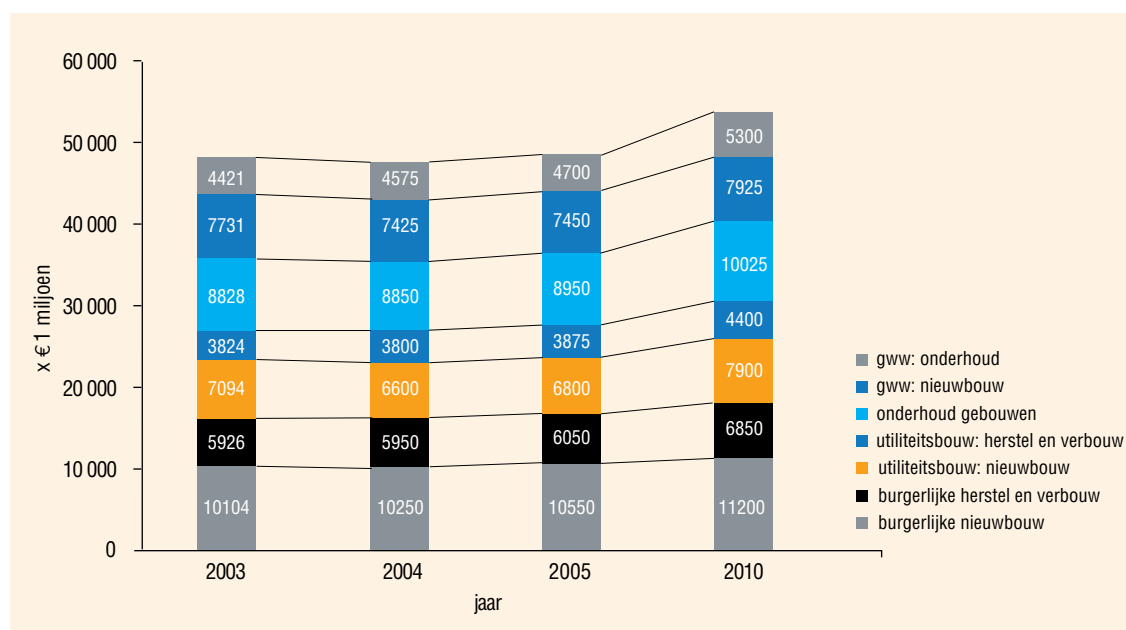
in utiliteitsbouw en het onderhoud. Dit blijkt uit Tabel 4 en uit de grafische weergave daarvan in Figuur 8.

IV.2.1. Woningbouw

De voor eind 2004 geplande uitbreiding van de woningvoorraad op Vinex-locaties is niet gerealiseerd en de verdeling over de verschillende woningcategorieën is niet volgens plan. De belangrijkste vertragingen zijn

BOUWPRODUCTIE PER SECTOR <i>Bedragen x € 1 miljoen</i>	2003		2004		2005		2010	
	(€)	(%)	(€)	(%)	(€)	(%)	(€)	(%)
Woningbouw								
• nieuwbouw	10 104	-4,2	10 250	1,5	10 550	3,0	11 200	1,0
• herstel en verbouw	5 926	-3,1	5 950	0,5	6 050	1,5	6 850	2,5
Utiliteitsbouw								
• nieuwbouw	7 094	-14,1	6 600	-7,0	6 800	3,0	7 900	3,0
• herstel en verbouw	3 824	-2,8	3 800	-0,5	3 875	2,0	4 400	2,5
Onderhoud								
• gebouwen	8 828	-0,8	8 850	0,0	8 950	1,0	10 025	2,5
Grond-, weg- en waterbouw								
• nieuwbouw	7 731	-3,1	7 425	-4,0	7 450	0,5	7 925	1,0
• onderhoud	4 421	-0,7	4 575	3,5	4 700	2,5	5 300	2,5
Totaal	47 928	-4,5	47 450	-1,0	48 375	2,0	53 600	2,0

Tabel 4



Figuur 8.
Bouwproductie per sector;
2003...2010,
in miljoenen euro's



ontstaan door de langdurige onderhandelingen tussen gemeenten en marktpartijen over grondposities, en door de economische omstandigheden.

Het aantal opgeleverde huurwoningen in 2004 was de helft van dat in 1997. De oorzaak ligt in de verzelfstandiging van de woningcorporaties: omdat de overheid hun financiële tekorten sinds 1995 niet meer subsidieert, geven ze op grond van de toegenomen vraag voorrang aan de ontwikkeling van koopwoningen.

Toch laat de woningproductie inmiddels een voorzichtig herstel zien. Hiervoor zijn twee oorzaken aan te geven. Ten eerste is er de lichte economische groei in 2004. Hierin hebben projectontwikkelaars ruimte gezien om nieuwe projecten te starten. Ten tweede speelt het huidige overheidsbeleid een rol. De inzet van zo- genoemde ‘aanjaagteams’ heeft een licht positieve invloed gehad op het totaal aantal opgeleverde woningen in 2004: zo’n woningtekort op te lossen, zullen er nog vele jaren meer dan tachtigduizend woningen per jaar moeten worden gebouwd. De realisatie daarvan wordt echter geremd door het uitgebreide stelsel van procedures en regelgeving.

Voor onderhoud, herstel en verbouw van woningen zijn de verwachtingen in de komende jaren gunstig. Deze markt zal profiteren van de toenemende ouderdom van de woningvoorraad, van een groeiende kwaliteitsvraag en van de toenemende investeringen in stedelijke vernieuwing. Bij hoge nieuwbouwprijzen is het verbeteren van de eigen woning ook een alternatief voor het verhuizen naar een duurdere nieuwbouwwoning.

IV.2.2. Utiliteitsbouw

In de bouwsector heeft de utiliteitsbouw de sterkste relatie met de economische ontwikkeling. De investeringsbereidheid en de beschikbaarheid van financiële middelen houden daar rechtstreeks verband mee. De invloed van de recessie is dan ook duidelijk zichtbaar: in 2002 bedroeg de investeringsafname 5,3 procent, in 2003 10,4 procent en in 2004 naar schatting

3,0 procent. Ook de herstel- en verbouwproductie deelde in de misère.

De nog matige economische groei nodigt niet uit tot grootschalige investeringen in gebouwen. Een herstel in de marktsector laat nog op zich wachten door de overinvesteringen in de periode van 1999 tot en met 2001 en de hierop volgende overcapaciteit bij bedrijven. Uitbreiding is op korte termijn niet noodzakelijk en het huuraanbod van kantoor- en bedrijfsruimten is de laatste jaren sterk toegenomen. Er zijn onder invloed van de hoogconjunctuur op grote schaal nieuwbouwprojecten gestart, maar door de conjuncturele omslag bleef de vraag achter bij het aanbod. Hierdoor ontstond veel leegstand.

Zeker tot na 2005 is er dus geen substantiële stijging te verwachten van bedrijfsinvesteringen in gebouwen. Onder invloed van de voorzichtige economische groei en de noodzakelijke vervanging van verouderde gebouwen bereikt de nieuwbouwproductie pas in 2010 naar verwachting weer het niveau van twaalf miljard euro uit de jaren 2000 en 2001. De renovatieproductie keert in 2005 al terug op het structurele groeipad.

Wel valt er een toename te constateren in de nieuwbouwproductie voor de budgetsectoren openbaar bestuur, zorg, onderwijs en overige dienstverlening. Een combinatie van het voorzichtige economische herstel, het op marktwerking gerichte overheidsbeleid in de zorg en het onderwijs, en de toename van de zorgvraag creëren momenteel een grote bouwbehoefte. Toch zal de groei van de nieuwbouwproductie in 2005 nog bijna geheel voortkomen uit scholenbouw.

Door de afslankingsoperatie bij de overheid blijft de huisvestingsbehoefte van het openbaar bestuur in de komende jaren beperkt. Het relatief lage niveau van 2005 is op middellange termijn het maximaal haalbare.



IV.2.3. Onderhoud gebouwen

Tot 2003 kende de markt van het gebouwonderhoud een stabiele groei. Daar kwam als gevolg van de recessie in 2003 een einde aan. Onderhoudswerk werd uitgesteld of men ging op zoek naar goedkopere alternatieven. In 2004 verbeterde de markt nauwelijks. De investeringen in woningonderhoud stegen marginaal, maar die voor het onderhoud aan utiliteitsgebouwen vertoonden geen enkele beweging.

In 2005 wordt een begin van herstel verwacht. De economie trekt weer aan en een deel van het vooruitgeschoven onderhoud duldt geen uitstel meer. Dit zal resulteren in een groei van anderhalf procent voor woningonderhoud en van één procent voor onderhoud aan utiliteitsgebouwen.

Tot 2010 wordt voor de woningsector een jaarlijkse groei in onderhoud verwacht van twee procent, en voor de utiliteitssector een stijging van tweeënehalf procent per jaar.

IV.2.4. Grond-, weg- en waterbouw

Na de sterke groei van bijna zesenehalf procent per jaar tussen 1997 en 2001 kende de grond-, weg- en waterbouw drie jaren met een krimpend productievolume door afnemende investeringen in de infrastructuur. Enkele grote projecten zoals de Betuwelijn en de Hoge SnelheidsLijn-Zuid naderden hun voltooiing en ook de ongunstige ontwikkeling van de economie speelde een rol.

In 2005 wordt weer een groeiend productievolume verwacht. Het economisch herstel, de voortgaande stijging van de woningbouwactiviteit en de grote aandacht voor onderhoud aan de infrastructuur en zijn daar debet aan. Het kabinet heeft plannen om het 'kwartje van Kok' en de vanaf de jaren negentig extra geheven accijns op auto-brandstof in de komende jaren te investeren in het oplossen van infrastructurele knelpunten. Daalde het investeringsniveau in 2004 dus nog met anderhalf procent, tot 2010 wordt eenzelfde jaarlijkse groei voorzien.

IV.2.5. Wegenbouw

Van het Infrastructuurfonds is in 2005 tweeëndertig procent bestemd voor de rijkswegen. Volgens de Nota Mobiliteit is de overheid van plan het hoofdwegennet tot 2010 ten opzichte van 2000 met bijna tien procent uit te breiden. Verder is er veel aandacht voor het terugdringen van achterstallig onderhoud: op grond van de Spoedwet Wegverbreding en het Fileplan 'Zichtbaar, Slim en Meetbaar' heeft het versneld oplossen van knelpunten in het wegennet prioriteit. In de komende jaren zullen ook de uitgaven voor beheer en regulier onderhoud van rijkswegen geleidelijk op een hoger niveau komen te liggen. Per saldo zal het budget voor rijkswegen tot 2007 sterk stijgen, waarna het in de jaren 2008 en 2009 weer wat zal afnemen.

IV.2.6. Kabel- en buizenwerk

In de nutssector - de grootste sector voor kabel- en buizenwerk - is het aantal opdrachtgevers in de afgelopen decennia sterk afgenomen. Grote bedrijven zoals Nuon, Essent en Eneco hebben het grootste deel van het elektriciteitsdistributienetwerk in beheer. Onder invloed van de marktwerking zijn netwerk-



beheerders aanmerkelijk kritischer gaan kijken naar hun investeringen. De noodzaak daartoe wordt aanzienlijk scherper beoordeeld, wat vaak leidt tot het gefaseerd uitvoeren van investeringsplannen. Ook leidt de bedrijfseconomische afweging van kosten en baten tot het oprekken van de onderhoudsnormen. En tenslotte zoeken netwerkbeheerders naar samenwerking met collega-aanbieders om vooral bij nieuwe werken de verschillende infrastructuren gezamenlijk aan te leggen, zodat graafwerk wordt uitgespaard.

De investeringen van nutsbedrijven in kabel- en buizenwerk zijn voor een groot deel ook afhankelijk van de nieuwbouw van woningen en utiliteitsgebouwen.

IV.2.7. Spoorwegbouw

De railinfrastructuur in Nederland is relatief verouderd. Er is in ieder geval een achterstand in het onderhoud. In hoeverre dat ook werk in de spoorwegbouw stimuleert, is echter de vraag. De voortdurende onzekerheid over de aanbesteding van spoorwegprojecten remt de bereidheid in deze specifieke markt om te investeren in nieuw bouwmateriaal, goeddeels mobiele graafmachines. Weliswaar is de

planning dat de Betuwelijn in 2006 in zijn geheel in dienst genomen wordt, en dat de Hoge SnelheidsLijn-Zuid in 2006 of 2007 in gebruik wordt genomen, maar voor de Hoge SnelheidsLijn-Oost wordt voorlopig geen nieuwe infrastructuur aangelegd. De minister acht verbetering van de lijn en optimalisatie van de benuttingsgraad voldoende voor het faciliteren van de binnenlandse en internationale groei op deze lijn.

Nieuwe belangrijke projecten zijn momenteel niet voorzien. Daartegenover staan wel de steeds strengere arboregels die de vervanging stimuleren van handwerk door machinale productie.

IV.2.8. Natte en droge waterbouw

Recent is gebleken dat er in de toekomst rekening moet worden gehouden met een zwaardere golfaanval op de Nederlandse kust dan tot op heden werd verondersteld. Verder staan er langs de grote rivieren enkele grote projecten op stapel. In 2005 zal het waterkeringsbudget desondanks nog afnemen. Vanaf 2006 en 2007 komen gelden beschikbaar voor het project 'Ruimte voor de rivier'. Daarmee krijgen de rivieren hun oorspronkelijke uiterlijk terug en wordt de natuur herontwikkeld. In 2008 komt dit project goed op gang en zal het budget voor aanleg van waterkeringen bijna verdubbelen ten opzichte van 2007. Voor 2009 zal het zelfs meer dan verdrievoudigd zijn ten opzichte van 2005.

Het beheer- en onderhoudsbudget zal tot en met 2006 afnemen en dan tot 2009 op het niveau van 2006 blijven.

De Tweede Maasvlakte, die in opdracht van de gemeente Rotterdam wordt aangelegd, behelst een forse uitbreiding van het Rotterdamse havengebied. De zeewering rond het gebied wordt in één keer aangelegd. Het project voltrekt zich in twee fasen. De definitieve besluitvorming vindt echter pas in januari 2006 plaats, waarna het werk op z'n vroegst in september van dat jaar kan starten.



IV.2.9. Grondwerk

Het grondwerk is in zeer sterke mate gerelateerd aan de werkzaamheden in de grond-, weg- en waterbouw. Alleen bodemsanering en ruilverkaveling vormen hierop een uitzondering; daarbij is het grondwerk de centrale activiteit. Deze deelmarkten hebben echter slechts een geringe omvang.

IV.2.10. Straatwerk

Het straatwerk is sterk afhankelijk van de ontwikkelingen in de burgerlijke en utiliteitsbouw. Daarom wordt voor de straatwerkproductie in de komende jaren, net als voor de burgerlijke en utiliteitsbouw als geheel, een relatieve stijging verwacht.

IV.2.11. Sloop

De sloopbranche bestaat feitelijk uit drie sectoren: de sloop van woningen, van utiliteitsgebouwen en van weg- en waterbouwkundige werken.

De grote steden gaan in zesenvijftig wijken bijna honderdduizend woningen slopen. Hiervoor in de plaats komen honderd en vijftienduizend duurdere huur- en koopwoningen. De sloop- en nieuwbouwoperatie gaat jaren duren. Het rijk draagt er 1,4 miljard euro aan bij. De sloopproductie zal veelal samenhangen met de nieuwbouwproductie. Volgens het EIB stijgt de nieuwbouwproductie voor woningen gemiddeld met anderhalf procent per jaar tot en met 2010.

In Nederland staan momenteel veel kantoorpanden leeg, doordat de zakelijke dienstverlening de voorkeur geeft aan nieuwbouw op populaire locaties. Oudere gebouwen op minder aantrekkelijke locaties zullen uiteindelijk gesloopt worden.

Nauwkeurige informatie over het sloopaanbod is niet voorhanden. Het lijkt aannemelijk dat de sloopproductie ongeveer gelijke tred zal houden met de nieuwbouwinvesteringen. Die stijgen volgens het EIB in de komende jaren gemiddeld met drie procent per jaar.

De sloop van weg- en waterbouwkundige werken wordt voornamelijk bepaald door overheidsinvesteringen. Het EIB verwacht voor de komende jaren een stijging van de investeringen in de infrastructuur. Die toename zal derhalve ook zichtbaar worden in de sloopproductie.

IV.2.12. Recycling

Vanuit de natuur beschikbare grondstoffen zoals zand en grind worden schaars en daardoor duur. Het gevolg is een stijgende vraag naar secundaire bouwstoffen, de producten van de recyclingindustrie. Om een goede en snelle verwerking van bouw- en sloopafval tot secundaire bouwstof mogelijk te maken, moet de afvalinname steeds meer gescheiden plaatsvinden. Stortverboden - ook in de ons omringende landen - van afvalstoffen zoals teerhoudend asfalt trekt een steeds grotere wissel op de creativiteit van de recyclingsector. De aankomende jaren staat die daarom voor grote investeringen, voornamelijk in onroerende installaties. Ook de vraag naar materieel zal erdoor gestimuleerd worden.

IV.2.13. Industrie

Van oudsher is de aandacht van leveranciers voor het gebruik van bouw materieel in de industrie altijd beperkt geweest. Enerzijds is dit te verklaren door de vele extra eisen die de industrie stelt, bijvoorbeeld door ploegeninzet, in de vorm van aangepaste werktuigen. Anderzijds verloopt het aankoop- en beslissingstraject volledig verschillend van dat in de grond-, weg- en waterbouw en in de overige bouwbranches. Toch zal het aantal machines - waaronder bouw materieel - in de industrie de aankomende jaren licht toenemen, vaak ten koste van handmatige arbeid. De aanscherping van onder andere de arboregels ligt daaraan ten grondslag.



IV.2.14. Overslag

In de overslag zijn maar zo'n tachtig mobiele graafmachines in gebruik. Daarmee is het een kleine deelmarkt, die overigens wel elk jaar groeit. De aanleg van de Tweede Maasvlakte en van de Hoge SnelheidsLijn-Oost naar Bremen hebben vanzelfsprekend een grote invloed op de vraag naar overslagmaterieel.

IV.3. Ontwikkelingen in de verhuursector

Gedurende het onderzoek dat aan dit rapport ten grondslag ligt, is een toenemende belangstelling waargenomen voor het huren van diverse typen bouwmaterieel. Belangrijke overwegingen voor ondernemers om te huren

zijn uiteraard de flexibiliteit, en wellicht meer nog een wat voorzichtige opstelling bij het zelf investeren. De laatste jaren heeft de sector na een forse opleving door de aanbesteding van grote overheidsprojecten ook de neergaande lijn in de economie ervaren met alle bedrijfseconomische consequenties van dien.

Niet alle segmenten lenen zich overigens voor een verhuuroplossing: sommige zijn daarvoor te specialistisch van aard.

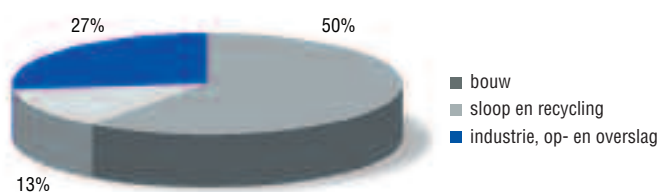
De Lage Landen neemt zich voor om de verhuurmarkt in een vervolgstudie samen met de BMWT onder de loep te nemen. Het ligt in de bedoeling om de onderzoeksresultaten ter gelegenheid van de TKD van 2006 te presenteren.

V De toepassing van bouwmaterieel in gebruikerssectoren in 2004

V.1. De hoofdindeling

Bouwmaterieel wordt in drie hoofdbedrijfstakingen ingezet, zoals blijkt uit Figuur 9.

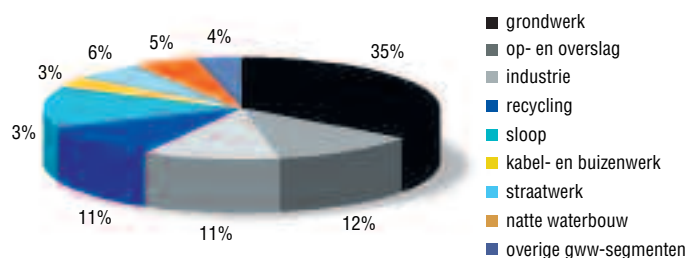
De sector bouw zal de komende jaren zeker aandeel inleveren ten gunste van de beide andere sectoren.



Figuur 9.

V.2. Grondverzetmaterieel

Veruit het grootste deel van het grondverzetmaterieel wordt ingezet in de grond-, weg- en waterbouw. Figuur 10 toont dat aan. De sectoren op- en overslag, recycling, industrie en sloop zijn relatief gezien wat gegroeid in de afgelopen jaren. De sector kabel- en buizenwerk heeft daarentegen iets moeten inleveren.



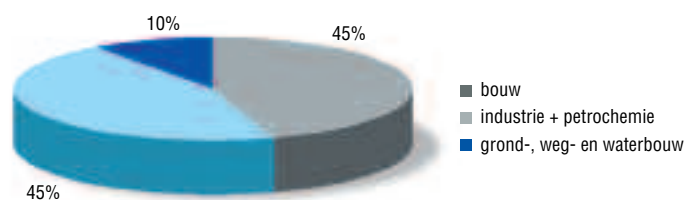
Figuur 10.

V.3. Wegenbouwmaterieel

Wegenbouwmaterieel wordt vrijwel voor honderd procent ingezet in het wegenbouwsegment van de sector grond-, weg- en waterbouw.

V.4. Verticaaltransportmaterieel

De bouw en de industrie in combinatie met de petrochemie vormen het belangrijkste toepassingsgebied voor verticaaltransportmaterieel. Figuur 11 geeft de exacte verdeling.



Figuur 11.

VI De investeringen in bouwmaterieel tot 2010

Aan de hand van de gegevens en ramingen in dit rapport geven de tabellen 5 tot en met 8 in dit hoofdstuk een beeld van de geschatte ontwikkeling van de investeringen in de verschillende typen bouwmaterieel en van de totale investeringsverwachting tot 2010.

ONTWIKKELING VAN DE INVESTERINGEN	Grondverzetmaterieel		
	Investeringsniveau 2004: € 299,4 miljoen		
Branche, sector, segment	Materieelinzet (%)	Investerings- niveau 2004 (€)	Jaarlijkse groei tot 2010 (%)
grondwerk	35	104,8	1,6
sloop	13	38,9	2,0
op- en overslag	12	35,9	0,2
industrie	11	32,9	3,0
recycling	11	32,9	3,1
straatwerk	6	18,0	0,7
natte waterbouw	5	15,0	-1,1
overige gww-sectoren	4	12,0	2,7
kabel- en buizenwerk	3	9,0	0,4
1) bedragen x € 1 miljoen, gecorrigeerd voor technologische ontwikkelingen			
2) gewogen gemiddelde			
Gemiddelde jaarlijkse groei			1,6
Totale groei tot 2010			8,3

Tabel 5



ONTWIKKELING VAN DE INVESTERINGEN	Wegenbouwmaterieel		
	Investeringsniveau 2004: € 26,6 miljoen		
Branche, sector, segment	Materieelinzet (%)	Investeringsniveau 2004 (€)	Jaarlijkse groei tot 2010 (%)
wegenbouw	100	26,6	6,2
1) bedragen x € 1 miljoen, gecorrigeerd voor technologische ontwikkelingen			
2) gewogen gemiddelde			
Gemiddelde jaarlijkse groei			6,2
Totale groei tot 2010			35,1

Tabel 6

ONTWIKKELING VAN DE INVESTERINGEN	Verticaaltransportmaterieel		
	Investeringsniveau 2004: € 120,1 miljoen		
Branche, sector, segment	Materieelinzet (%)	Investeringsniveau 2004 (€)	Jaarlijkse groei tot 2010 (%)
bouw	45	54,0	2,1
industrie en petrochemie	45	54,0	1,7
grond-, weg- en waterbouw	10	12,0	1,9
1) bedragen x € 1 miljoen, gecorrigeerd voor technologische ontwikkelingen			
2) gewogen gemiddelde			
Gemiddelde jaarlijkse groei			1,9
Totale groei tot 2010			9,9

Tabel 7

ONTWIKKELING VAN DE INVESTERINGEN	Grondverzet-, wegenbouw- en verticaaltransportmaterieel		
	Investeringsniveau 2004: € 446,1 miljoen		
Branche, sector, segment	Materieelinzet (%)	Investeringsniveau 2004 (€)	Jaarlijkse groei tot 2010 (%)
grondverzetmaterieel	67	299,4	1,6
wegenbouwmaterieel	6	26,6	6,2
verticaaltransportmaterieel	27	120,1	1,9
1) bedragen x € 1 miljoen, gecorrigeerd voor technologische ontwikkelingen			
2) gewogen gemiddelde			
Gemiddelde jaarlijkse groei			2,0
Totale groei tot 2010			10,4

Tabel 8

Rapporten en onderzoeken

- *'Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid in 2005'*, Economisch Instituut voor de Bouwnijverheid, EIB, Amsterdam; januari 2005.
- *'The Market for Construction Equipment and Agricultural Tractors in the Netherlands'*, Off Highway Research, Londen; december 2003.
- *'The Construction Equipment Industry in Europe; European Construction Markets: a review of 2003 and a forecast to 2008'*, Off Highway Research, Londen; april 2004.
- *'The Construction Equipment Industry in Europe; European Construction Markets: a review of 2004 and a forecast to 2009'*, Off Highway Research, Londen; april 2005.
- Nota Mobiliteit, Ministerie van Verkeer & Waterstaat; VROM; september 2004.
- Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, MIT; Ministerie van Verkeer & Waterstaat.
- *'Macro-economische verkenning 2005'*, Centraal Planbureau, Den Haag; september 2004.

Interviews

- Kuiken N.V., Emmeloord.
- Vereniging Verticaal Transport, VVT, Culemborg.
- Verhoeven B.V., Maarheeze.
- Hans van Driel, Tiel
- Wynmalen & Hausmann B.V., Heteren.

Informatie en cijfermateriaal

- Enquêtes van de BMWT.
- Diverse gehouden interviews.
- Off Highway Research, Londen.
- Jaarverslag 2003 van de Vereniging van Verticaal Transport, VVT.
- www.cbs.nl; de website van het Centraal Bureau voor de Statistiek, CBS.
- www.cpb.nl, de website Centraal Planbureau, CPB.
- www.vananaarbeter.nl.
- www.verkeerenwaterstaat.nl.
- www.vrom.nl.
- www.maasvlakte2.com.
- www.vbko.nl, de website van de Vereniging van Waterbouwers in Bagger-, Kust- en Oeverwerken, VBKO.
- www.babex.nl, de website van het Verbond van aannemers van sloopwerken.
- www.bouwendnederland.nl.
- Dagblad Cobouw.
- Vakblad Bouwmachines.
- Vakblad Bouwmaterieel Benelux, BMB.

Bezoek onze website: www.delagelanden.nl

de lage landen ™
partners in finance

De Lage Landen Financial Institutions B.V.
Postbus 652
5600 AR Eindhoven
Telefoon: (040) 233 94 11
Fax: (040) 233 86 35



Vlietweg 17u
2266 KA Leidschendam
Telefoon: (070) 301 01 03
Fax: (070) 317 60 58
Internet: www.bmwt.nl