

JAARRAPPORT OVER DE EUROPESE BINNENVAART: EDITIE 2025

Ref: CC/CP (25)04

De **Centrale Commissie voor de Rijnvaart** (CCR) heeft het genoegen het **jaarrapport** van de Europese Marktobservatie **2025** te kunnen presenteren, dat ook deze keer weer tot stand is gekomen in het kader van de nauwe, jarenlange samenwerking met de **Europese Commissie**.

De publicatie van het jaarrapport over de Europese binnenvaart is een voorbeeld voor de **succesvolle samenwerking op Europees niveau**, waar alle spelers en stakeholders in de binnenvaart bij betrokken zijn, inclusief de riviercommissies en de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven. Een inleidend voorwoord van Magda Kopczykńska, Directeur-generaal van DG MOVE (**Europese Commissie**), en van de Secretaris-generaal van de **CCR**, Lucia Luijten, onderstreept nogmaals de uitdrukkelijke Europese dimensie van deze publicatie.

Het nieuwe jaarrapport gaat **uitgebreid in op de marktsituatie** en de ontwikkelingen in de Europese binnenvaart **in 2024**. Hieronder vindt u de **samenvatting** van dit verslag. Het verslag kan volledig in pdf-formaat worden gedownload in het Frans, Duits, Nederlands of Engels of rechtstreeks online worden ingezien op: <https://inland-navigation-market.org/>.

Wij wensen u veel leesplezier!

SAMENVATTING

Het jaar 2024 werd gekenmerkt door een bescheiden en een niet overal gelijkmatig herstel van de globale handel en het vervoer over water. Na een turbulent jaar 2023 liep de inflatie in de meeste ontwikkelde economieën terug en begon de groei weer aan te trekken, waardoor de consumentenprijzen en kosten voor de logistiek stabiel werden, met name voor energie en transportdiensten. Daar staat tegenover dat de transportondernemingen nog steeds te kampen hadden met hoge bedrijfskosten, met name door het gestegen arbeidsloon, die een prijspiraal in beweging zette. De binnenvaart had het nog steeds niet gemakkelijk, vooral door de vrij zwakke industriële productie, veranderende handelspatronen en verschuivingen in de vraag naar belangrijke grondstoffen. Toen de leverantieketens echter weer in rustiger vaarwater kwamen en ook de particuliere consumptie aantrok, krabbelden bepaalde marktsegmenten weer op. Op wereldschaal namen de handelsvolumes in 2024 toe, met een groei die naar schatting rond de +3,3% lag. Op korte termijn wordt er geen grote sprong verwacht, want de handel ondervindt nog steeds druk door aanhoudende geopolitieke spanningen, de fragmentering van de wereldwijde leverketens en de opkomst van meer protectionistische maatregelen zoals de nieuwe invoerheffingen van de VS. Daar komt nog bij dat er een sterkere neiging is naar "friendshoring" (handel tussen landen die politiek op dezelfde lijn zitten) waardoor traditionele handelstromen nog meer verstoord worden.

In 2024 werd 473,3 miljoen ton goederen over de waterwegen van de EU-27 vervoerd (+1,0% vergeleken met 2023) en bedroeg de vervoersprestatie door de binnenvaart 121,6 miljard TKM (+4,5%). De vervoersprestaties van het goederenvervoer in de binnenvaart voor Europa (EU-27 plus Zwitserland, Servië en de Republiek Moldavië) stegen met +4,3% ten opzichte van 2023 tot 126,0 miljard TKM.

Het vrachtvervoer over de Rijn (van Bazel tot aan de Noordzee) bedroeg in 2024 284,5 miljoen ton, oftewel een bescheiden groei van +2,6% ten opzichte van 2023 (276,5 miljoen ton), waarbij het containervervoer, gemeten in ton, +2,0% toenam. De traditionele Rijn boekte een groei van +2,3%, terwijl de Nederrijn in Nederland een groeipercentage van +3,0% bereikte. Dit partiële herstel is te danken aan de lagere inflatie en de loonindexatie, die de particuliere consumptie stimuleerde. Vooral belangrijke productsegmenten zoals aardolieproducten (+5,5%), chemicaliën (+6,7%), metalen (+3,4%) en agribulk/levensmiddelen (+6,8%) droegen daaraan bij. De hoeveelheden vervoerde kolen daalde echter (-13,3%) en ook ijzerertsen kwamen iets lager uit (-0,1%) als gevolg van een kleinere vraag naar kolen en staal en de voortzetting van het decarbonisatie-beleid. Op de Boven- en Midden-Donau zijn de transportvolumes in 2024 over het algemeen gestegen. In het gebied van de Beneden-Donau, en dan vooral de twee kanalen die de Donau met de Zwarte Zee verbinden, is het vervoer van goederen sterk teruggelopen. De belangrijkste reden hiervoor is dat de Oekraïense zeehavens Odessa, Pivdennyi en Chornomorsk een deel van hun activiteiten hervat hebben en het vervoer van graan (tarwe, maïs en gerst) uit Oekraïne dus niet meer via de Donauhavens loopt.

Deze meer algemene trends zijn ook in de Europese binnenhavens waar te nemen. De meeste Rijnhavens boekten betere resultaten, terwijl andere, waaronder Mannheim (-8,4%) en Mainz (-2,3%) juist een afname zagen in de overgeslagen hoeveelheden. Het algemene beeld is in de belangrijkste Duitse, Nederlandse, Franse en Belgische binnenhavens heterogener geworden.



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tel. **+33 (0)3 88 52 20 10**

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org

Voor de overslag van binnenvaartvracht in de belangrijkste zeehavens tekent zich ook herstel af, met bijvoorbeeld +0,7% meer overslag in de haven van Rotterdam, die daardoor uitkwam op 141,9 miljoen ton. Het herstel is nog duidelijker in de Port of Antwerp-Bruges, dat in 2024 een plus van 4,7% registreerde, oftewel 102,5 miljoen ton. Het containervervoer veranderde niet sterk tussen 2023 en 2024 (+0,5%) en ligt daarmee nog steeds onder het niveau van vóór 2021. In de haven van Constanța is de daling in het binnenvaartvervoer (17,2 miljoen ton, oftewel -20,9% minder dan in 2023) voornamelijk het gevolg van een hervatting van de activiteiten in de haven van Odessa (Oekraïne) aan het einde van 2023, waardoor er minder transit nodig was via de haven van Constanța. In absolute waarden zijn de volumes in de haven van Constanța in 2024 nog steeds de op één na hoogste ooit bereikte.

De vrachtprijzen lagen ook in 2024 boven de niveaus van vóór de pandemie, maar waren over de gehele linie gezien lager dan in 2023. De vrachtprijzen voor vloeibare lading handhaafden zich op een hoog niveau, voornamelijk vanwege de hoge operationele kosten die vooral door de personeelskosten veroorzaakt werden. Volgens het CBS zijn de vrachtprijzen voor alle marktsegmenten tezamen echter gemiddeld met -6,0% gedaald in vergelijking met 2023, nadat deze het jaar ervoor al -11,8% waren gedaald. De vrachtprijzen zijn echter redelijk op peil gebleven mede vanwege de beperkte netto groei in de scheepscapaciteit en de stijgende personeelskosten, die te wijten zijn aan het tekort aan geschoolde werknemers.

De Europese binnenvaartvloot telde 13.392 schepen, waarvan 9.160 in de Rijnsoeverstaten en 3.324 in de Donaulanden. De drogeladingvloot in de Rijnsoeverstaten blijft qua aantal schepen krimpen. In 2024 stonden er 6.381 schepen geregistreerd (-2%), maar wel met een toename in de laadcapaciteit van +2,0%, wat gelijkstaat aan 10,0 miljoen ton. De tankervloot is licht gegroeid als men naar het aantal schepen kijkt (+1%, 1.453 eenheden) en ook hier met een toename in de totale laadcapaciteit (+3%, 3,7 miljoen ton), wat een weerspiegeling is van de tendens grotere tankers te bouwen. De nieuwbouwactiviteit liep terug, met name voor droge lading. In 2023 kwamen er nog 34 nieuwe schepen in de vaart, terwijl dit er in 2024 nog maar dertien waren. Bij de tankers lag het totaal op 38, wat ook een daling is ten opzichte van 2023, toen het er nog 49 waren. De zwakkere ontwikkeling in de vervoersvraag van de afgelopen jaren, en dan vooral voor het vervoer van droge lading over de Rijn, zal zeker één van de hoofdredenen zijn voor de verminderde nieuwbouwactiviteiten.

In 2024 zat de Europese riviercruisesector opnieuw in de lift, met meer vervoerde passagiers en een grotere omzet. In het seizoen van 2024 reisden 1,39 miljoen passagiers (+14,0% in vergelijking met 2023) in hotelschepen over de Europese rivieren, wat goed was voor een bruto verkoop van tickets ter hoogte van 3,54 miljard euro. Reizigers uit Noord-Amerika domineerden de markt. 41% van de passagiers is uit dit werelddeel afkomstig. De actieve riviercruisefloot telt nog steeds 408 schepen. Er zijn in 2024 weliswaar zeven nieuwe riviercruiseschepen op de markt bijgekomen, maar eenzelfde aantal verliet de markt. Achttien oudere schepen hebben als drijvende hotels een andere bestemming gekregen. Dit hangt voornamelijk samen met de toegenomen vraag naar opvangmogelijkheden voor vluchtelingen, mede tegen de achtergrond van de aanhoudende oorlog in Oekraïne.

De ondernemings- en werkgelegenheidscijfers laten uiteenlopende tendensen zien. In 2023 waren er 5.462 binnenvaartondernemingen actief in Europa, waarvan 87% geregistreerd staat in een Rijnoverstaat, en dan vooral in Nederland. Het aantal binnenvaartondernemingen in het vrachtsegment blijft echter teruglopen, wat gezien vanaf 2011 neerkomt op -9%. Daar staat tegenover dat het aantal ondernemingen in het segment van het passagiersvervoer sinds 2011 met +40% gegroeid is. In 2023 kwam dat overeen met een totaal van 4.659 actieve ondernemingen. De werkgelegenheid weerspiegelt dit patroon: in het vrachtvervoer tussen 2010 en 2022 een licht negatieve ontwikkeling met in 2022 een totaal aantal werknemers van 22.844 (voornamelijk in de Rijnsoeverstaten), terwijl de werkgelegenheid in het passagiersvervoer na de Covid-19-pandemie sterk aantrok en in 2023 bij 23.945 personen lag.

Op de korte termijn laat de binnenvaart in de Rijn- en Donaulanden gemengde tendensen zien. Het vervoer van staal en ijzererts blijft belangrijk, ondanks een kleinere staalproductie. Er wordt een licht herstel rond 2025 verwacht dat vooral positief beïnvloed zou kunnen worden door de bouw- en automobielsector. Het vervoer van landbouwproducten zal vermoedelijk ongeveer op hetzelfde peil blijven liggen of wellicht in Europa iets onder het gemiddelde, terwijl er wereldwijd groei voorspeld wordt. De chemische sector zal naar verwachting nog steeds te kampen hebben met de hoge energieprijzen en de handelonzekerheden. Zij staan een herstel in de weg en leiden ook tot fluctuerende transportvolumes. Het containervervoer toont eerste tekenen van herstel na een aantal minder goede jaren, maar hier mag men de risico's van de geopolitieke spanningen en veranderde invoerheffingen niet uitvlakken.

In de komende decennia zal de vraag naar vervoer door de binnenvaart in het Rijn- en Donaustroomgebied ook afhangen van opkomende economische sectoren en de energietransitie. De landbouwproductie zal naar verwachting in de Rijnsoeverstaten enigszins toenemen,



Bron: Adobe Stock



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org

terwijl de resultaten in de Donaulanden wellicht wat veranderlijker zullen zijn. Het vervoer van kolen zal sterk teruglopen nu er vol op decarbonisatie ingezet wordt, maar aan de andere kant is het goed denkbaar dat het vervoer van containers en chemische producten zal profiteren van industrieel beleid zoals de Green Deal van de EU, waardoor de resultaten wellicht wat beter zullen uitvallen. Voor het vervoer van bouwmaterialen is de prognose dat er gerekend kan worden op gestage groei. In het Donaustroomgebied zullen aardolieproducten en de productie van stookkolen zeer waarschijnlijk lagere cijfers gaan tonen als gevolg van een verschuiving in de energiemix, met uitzondering van Bulgarije en Slowakije waar juist op dit vlak een opmerkelijke groei is vast te stellen. De productie van staal en ijzererts zal vermoedelijk een sterk wisselend beeld gaan geven, met teruglopende cijfers in veel Rijnsoeverstaten, maar significante groei in Donaulanden zoals Hongarije, Servië en Slowakije.

Kijkt men naar de toekomst, dan gaat de binnenvaart 2025 in met een voorzichtig optimisme. Vrachtsegmenten zoals chemicaliën en containers lijken in rustiger vaarwater terecht gekomen te zijn, terwijl het de expanderende passagiersvaart duidelijk voor de wind gaat. Dat neemt niet weg dat de uitdagingen voor de binnenvaart er niet minder op geworden zijn. Men denke aan de economische onzekerheden, de aanhoudende geopolitieke spanningen en de voortzetting van de energietransitie die tot verschuivingen leidt in de vraag naar vervoer van bepaalde grondstoffen. Bovendien wordt verwacht dat de macro-economische context in 2025 moeilijk zal blijven. Het jaarrapport van de marktobservatie 2025 biedt een uitgebreid overzicht van deze dynamiek, op basis van gedetailleerde gegevens, samen met een beschrijving van de vooruitzichten op langere termijn.

DE CCR IN HET KORT

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is een internationale organisatie die een essentiële regelgevende rol speelt voor de organisatie van de Rijnvaart. De CCR is actief op technisch, juridisch, economisch, sociaal en milieugebied. Haar werkzaamheden staan op alle taakgebieden in het teken van een efficiënt, veilig, sociaal verantwoord en milieuvriendelijk vervoer over de Rijn. Afgezien van de Rijn, ontplooit de CCR vandaag de dag talrijke activiteiten die betrekking hebben op de Europese waterwegen in ruimere zin. Zij werkt daarbij nauw samen met de Europese Commissie, alsmede met de andere rivierencommissies en internationale organisaties.

DE MARKTOVERZICHT EN MARKTOBSERVATIE IN HET KORT

Het jaarrapport van de marktobservatie en de Market Insight zijn publicaties van de CCR over de binnenvaartmarkt in Europa. De CCR publiceert ook thematische rapporten, waarvan het onderwerp in overleg met de Europese Commissie wordt bepaald. Deze gratis publicaties bevatten analyses van de economische situatie die zowel voor de beroepsgroep en het bedrijfsleven als voor het vervoersbeleid en de administraties kunnen bijdragen aan de strategische besluitvorming. De vergaring en de analyse van deze gegevens door de CCR maken sinds 2005 onderwerp uit van een cofinanciering door de Europese Commissie. Deze vruchtbare samenwerking heeft de CCR in staat gesteld deze activiteit, die de CCR nu al bijna twee eeuwen voor de Rijnvaart verricht, uit te breiden tot alle Europese waterwegen.



Bron: Adobe Stock



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tel. **+33 (0)3 88 52 20 10**

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org