



JAARRAPPORT

2025

EUROPESE BINNENVAART
MARKTOBSERVATIE

AANSPRAKELIJKHEIDSBEPERKING

Het gebruik van kennis, informatie of gegevens die in deze publicatie vermeld staan, geschiedt op eigen risico van de gebruiker. Noch de Europese Commissie, noch de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en haar secretariaat kunnen op enigerlei wijze aansprakelijk worden gesteld voor het gebruik van kennis, informatie of gegevens die in deze publicatie vermeld staan.

De hierin genoemde feiten en meningen zijn niet noodzakelijkerwijs het standpunt van de Europese Commissie, haar diensten of van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Deze publicatie leidt niet tot officiële verplichtingen voor de genoemde genoemde commissies.

Oktober 2025

VOORWOORD



Lucia Luijten

Secretaris-generaal

*Centrale Commissie
voor de Rijnvaart
(CCR)*

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft het grote genoegen hierbij het jaarlijkse rapport voor de marktobservatie 2025 te presenteren. Dit rapport is ook deze keer weer in nauwe samenwerking met de Europese Commissie tot stand gebracht.

Het jaar 2024 was opnieuw een jaar vol uitdagingen voor de binnenvaart, omdat de sector zijn activiteiten verricht tegen de complexe achtergrond van geopolitieke spanningen en een fragiel economisch klimaat. De wereldwijde inflatie vlakke weliswaar enigszins af en de handelsvolumes weerspiegelden een voorzichtige opleving, waarbij het BBP in 2024 met +3,3% groeide, maar er waren weer nieuwe economische schokken: minder industriële activiteiten en een afnemende consumentenvraag naast de onrusten in het gebied rond de Rode Zee, met als gevolg dat ook de groei in de getransporteerde hoeveelheden afzwakte. Daar kwam nog bij dat de aankondigingen in de VS aan het einde van 2024 over een mogelijke invoering van nieuwe invoerheffingen tot onzekerheden leidden, wat het vertrouwen van de ondernemingen aantastte en resulteerde in minder vervoer. Hoewel het containervervoer eerste tekenen van herstel toonde, zaten andere marktsegmenten zoals zand, stenen en grind onverminderd in het slop en ook het vervoer van kolen volgde onverminderd zijn neerwaartse trend. De staalproductie liet een bescheiden plus zien, maar of het daarmee samenhangende vervoer daardoor zal aantrekken, is nog maar de vraag.

Ten midden van deze moeilijke context toonde de binnenvaart enige tekenen van groei, wat men kan zien als een bewijs voor haar weerbaarheid. Er wordt nog steeds geïnvesteerd in nieuwe schepen – vooral in het segment van de vloeibare lading – waarbij er een duidelijke tendens is naar steeds grotere schepen. Daar staat tegenover dat de nieuwbouw over de hele linie gezien in 2024 afnam, en dan vooral in de drogeladingsector, wat ongetwijfeld samenhangt met de zwakkere vraag. Ondanks deze wolken voor de zon, ziet men hier en daar ook dat de vloot zich aanpast aan de structurele verschuivingen op lange termijn, met inbegrip van de groene transitie, waarbij er ook meer belangstelling is voor alternatieve technologieën voor de voortstuwing.

De passagiersvaart – en dan vooral de riviercruises – liet in 2024 stevige groeicijfers zien, zowel qua aantal passagiers als qua omzet. Deze groei wordt mogelijk gemaakt door meer nieuwbouw, die naar verwachting na een langzame start na de coronapandemie, de komende jaren zal toenemen. Kijkt men naar de gegevens met betrekking tot de werkgelegenheid en de bedrijfsactiviteiten dan zijn de tendensen voor de vrachtsector en de passagiersvaart uiteenlopend, waarbij de laatstgenoemde de opwaartse lijn die na de pandemie inzette, blijft volgen.

Het rapport van dit jaar is ook deze keer weer breed opgezet. Het bevat een analyse van het vrachtvervoer en de passagiersvaart over de binnenwateren, gaat in op de investeringen en uitgaven voor vervoersinfrastructuur, vrachtprijzen en bedrijfsomstandigheden, de grondstofprijzen, de ontwikkeling van de vloot, werkgelegenheid en een vooruitblik op de belangrijkste binnenvaartmarktsegmenten. Net als in eerdere jaren zijn de analyses op korte termijn aangevuld met prognoses op de lange termijn. Dit is gedaan in samenwerking met Oxford Economics. Op deze manier kan een breder beeld gegeven worden van de ontwikkelingen die voor alle marktsegmenten verwacht worden, zowel voor de Rijnsoeverstaten als voor de Donaulanden.

In deze context zou ik graag al onze partners willen bedanken die een bijdrage hebben geleverd in de vorm van waardevolle gegevens en inzichten: de Corporation Inland Tanker Barge Owners (CITBO), de Donau-, Sava- en Moezelcommissie, brancheorganisaties zoals de Europese Binnenvaart Unie (EBU) en de Europese Schippers Organisatie (ESO). Hun ondersteuning is van cruciaal belang voor de relevantie en nauwkeurigheid van dit rapport.

Ik zou ook onze dank willen uitspreken aan het adres van het Internationale Monetair Fonds (IMF), de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO), de Conferentie van de Verenigde Naties voor handel en ontwikkeling (UNCTAD), Rijkswaterstaat, de IVR, de heer Arnulf Hader, Eurostat, Destatis en de andere nationale bureaus voor de statistiek, de havens en meerdere nationale vaarwegbeheerders, voor hun onschatbare bijdrage als het gaat om gegevens en analyses die in dit rapport worden voorgelegd.

Wij hopen dat het rapport over de marktobservatie 2025 ook nu weer een betrouwbare bron zal blijken te zijn voor besluitvormers, stakeholders en alle andere partijen die met de binnenvaart te maken hebben. En ter afronding: de CCR is en blijft een organisatie die zich inzet om de rol van de binnenvaart te versterken binnen een duurzaam, efficiënt en betrouwbaar Europees transportstelsel.

De binnenvaart is van fundamenteel belang voor een duurzaam vervoersstelsel in Europa, want zij draagt aanzienlijk bij aan het verminderen van de verkeerscongestie, de uitstoot van broeikasgassen en de geluidsoverlast, terwijl zij daarnaast de connectiviteit over het gehele continent gezien, verhoogt. Het is een groot genoegen voor mij om het rapport over de Europese binnenvaartmarkt dit jaar in te mogen leiden, omdat dit rapport, zoals altijd, zeer waardevolle inzichten levert over de ontwikkelingen op de binnenvaartmarkt en de tendensen die zich in Europa aftekenen.

De EU erkent het strategisch belang van de binnenvaart en heeft daarom geleidelijk aan een veelomvattend beleidskader tot stand gebracht dat ondersteuning biedt om het volledige potentieel van de binnenvaart te kunnen ontplooiën. Dat neemt niet weg dat de druk van buitenaf voor de verdere ontwikkeling een steeds grotere uitdaging vormt.

De geopolitieke spanningen stellen ons vervoersstelsel bloot aan nieuwe bedreigingen voor de veiligheid en zetten onze economie onder druk. De binnenvaart is daar niet van gevrijwaard en de kwetsbaarheid neemt toe als het gaat om cyberaanvallen, hybride oorlogsvoering en destabiliserende acties die de attractiviteit en het gebruik van ons binnenwaterennetwerk ondermijnen. Het is daarom van cruciaal belang dat wij er in dit veranderende geopolitieke landschap voor zorgen dat het waterwegennet niet alleen goed voorbereid is, maar ook weerbaar is. Als wij dit goed voor elkaar weten te krijgen, zal de binnenvaartsector zijn steentje bij kunnen dragen om ons Europese transportnetwerk weerbaarder te maken.

De gevolgen van de klimaatverandering die steeds duidelijker zichtbaar worden, onderstrepen bovendien het belang van aanpassingen in het licht van de klimaatverandering. Langere laagwaterperiodes verstoren de logistieke ketens, leiden tot een geringere vervoersprestatie en tasten bovendien het concurrentievermogen van de sector aan.

Ondanks het feit dat de uitdagingen groter zijn geworden, blijft de binnenvaart een betrouwbare en duurzame ruggengraat van ons transportsysteem. Meer innovatie en digitalisering, in combinatie met modernere infrastructuur en klimaataanpassingen, kan de weerbaarheid en efficiency van de binnenvaart versterken, zodat de binnenvaart ook in de toekomst de onomstreden voordelen kan blijven bieden die al sinds mensenheugenis kenmerkend zijn voor deze vervoerswijze. De beschikbaarheid van goede cijfers kan ons bovendien helpen om een beter zicht te krijgen op de dynamiek van de markt en om de beleidsopties in de toekomst beter aan te sturen.

Dit gezamenlijk door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en de Europese Commissie tot stand gebrachte rapport getuigt wederom van de ononderbroken en vruchtbare samenwerking tussen beide instellingen, waarbij de bijdragen van andere binnenvaartpartijen niet onvermeld mogen blijven. Deze samenwerking zal ons helpen om het vervoer over water naar een nog hoger niveau te tillen. Ik wil de CCR van harte gelukwensen met dit nieuwe, waardevolle rapport, dat met de bevindingen die hierin beschreven worden de innovatie, weerbaarheid en concurrentiekracht van de binnenvaart zeker ten goede zal komen.



**Magda
Kopczyńska**

*Directeur-generaal
van DG MOVE*

*Europese
Commissie*





Szczecin

Berlijn

Dresden

Praag

Linz

Wenen

Bratislava

Boedapest

Belgrado

Ruse

Constanța

00	SAMENVATTING	P.10
01	MACRO-ECONOMISCHE CONTEXT EN VOORUITZICHTEN	P.14
02	VRACHTVERVOER IN DE BINNENVAART	P.24
	Vervoer in Europa en per land	P.26
	Vervoersprestatie in de belangrijkste Europese stroomgebieden	P.30
	• Rijnstroomgebied	P.32
	• Donaustroomgebied	P.43
	Containervervoer per land in Europa	P.46
	• Geheel Europa en geografische structuur	P.46
	• Rijnsoeverstaten	P.46
	• Donaulanden	P.47
	Binnenvaart en andere vervoersmodi	P.49
03	NATIONALE INVESTERINGEN IN DE BINNENVAARTINFRASTRUCTUUR	P.52
	Inleiding	P.54
	Problemen met het vergaren van gegevens over uitgaven voor infrastructuur	P.55
	Overzicht per land	P.56
	• Rijnsoeverstaten	P.56
	• Donaustaten, Tsjechische Republiek en Polen	P.58
04	WATERSTANDEN EN VRACHTPRIJZEN	P.62
	Waterstanden, voor de scheepvaart beschikbare dieptes en vaaromstandigheden	P.64
	Aantal kritische laagwaterdagen voor meetpunten langs de Rijn en de Donau	P.67
	• Meetpunten langs de Rijn	P.67
	• Meetpunten langs de Donau	P.72
	Vrachtprijzen in het Rijnstroomgebied	P.74
	• CBS-vrachtprijsindex in het Rijnstroomgebied	P.74
	• Vrachtprijzen voor het vervoer van vloeibare lading in het Rijnstroomgebied	P.75
	CITBO-vrachtprijsindex voor de tankvaart in het FARAG-gebied	P.76
	Kostenontwikkeling in de binnenvaart	P.81
05	BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN HAVENS	P.82
	Grootste Europese zeehavens	P.84
	• Rotterdam	P.85
	• Antwerp-Bruges	P.87
	• North Sea Port	P.88

• Constanța	P.90
• Hamburg	P.91
Belangrijkste Europese binnen- en zeehavens	P.94
• Traditionele Rijnhavens	P.94
• Havens in Duitsland buiten de Rijn	P.96
• Nederlandse havens	P.98
• Franse en Belgische havens	P.100
• Donauhavens	P.102
• Savahavens	P.104

06

GOEDERENVLOOT	P.106
Vlootomvang per macroregio en land in Europa	P.108
Ontwikkeling van de Rijnvloot	P.110
• Drogeladingvloot in de Rijnsoeverstaten	P.110
• Tankvloot in de Rijnsoeverstaten	P.112
Ontwikkeling van de Donauvloot	P.114
• Drogeladingvloot in het Donaustroomgebied	P.114
• Tankvloot in het Donaustroomgebied	P.115
Bouw van nieuwe schepen in de Rijnsoeverstaten	P.116
Leeftijdsstructuur van vrachtschepen in de Rijnvloot	P.121
Capaciteitsmonitoring	P.123
• Drogeladingschepen	P.123
• Tankschepen	P.124
Innovatieve ontwikkelingen in de binnenvaartvloot die bijdragen aan de verlaging van emissies	P.126

07

PASSAGIERSVAART	P.130
Riviercruisevloot	P.132
Vraag naar passagiersvervoer op Europese waterwegen	P.135
Leeftijdsstructuur van passagiersschepen in de Rijnvloot	P.141

08

ONDERNEMINGEN, WERKGELEGENHEID, OMZET EN PERSONEELSKOSTEN	P.142
Ondernemingen en werkgelegenheid in het goederenvervoer	P.144
Ondernemingen en werkgelegenheid in de passagiersvaart	P.147
Omzet	P.149
• Omzet in het goederenvervoer in de binnenvaart	P.149
• Omzet in de passagiersvaart	P.151
Arbeidskosten per eenheid product per tewerkgestelde persoon	P.154

09

VOORUITBLIK VOOR HET BINNENVAARTVRACHTVERVOER EN DE PASSAGIERSVAART	P.156
Vooruitblik op korte termijn voor de binnenvaartmarkten in de Rijnsoever- en Donaulanden	P.158
Vooruitzichten op lange termijn voor de binnenvaartmarkten in de Rijnsoever- en Donaulanden op basis van de productie	P.168

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 prijsspiraal 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 handelsstromen 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. 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 Rijnsoeverstaat, 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, 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.





01

MACRO- ECONOMISCHE CONTEXT EN VOORUITZICHTEN

- Volgens informatie van de Europese Commissie lag de economische groei in de Europese Unie in 2024 bij +1,0%. De groei van de particuliere consumptie was hier de doorslaggevende factor. De particuliere consumptie trok flink aan door een forse verhoging van het besteedbare inkomen, toen de nominale lonen herstelden van de door de inflatie aangetaste koopkracht. De EU-prognoses voor het BBP gaan uit van een groeipercentage van +1,1% tot +1,5% voor 2026. Als de spanningen tussen de EU en de VS op handelsvlak zouden afnemen en er ook in de handelsonderhandelingen met andere landen en regio's een hernieuwd momentum kan worden bereikt, zou dit de groei in de EU zeker bevorderen.
- Wereldwijd gezien was er een gematigd herstel van de handel in 2024, met een groei van 3,3%, maar dit cijfer lag nog steeds onder het niveau van vóór de pandemie. Nieuwe geopolitieke spanningen en veranderende handelspatronen, zoals meer “friendshoring”, hebben de onzekerheid met betrekking tot de leverketens vergroot. In Europa liet het containervervoer kort enig herstel zien, maar de aanhoudende onrust in het gebied rond de Rode Zee en nieuwe protectionistische maatregelen blijven een belemmering vormen voor de zeevaartroutes en zetten de kosten onder druk.
- De grondstofmarkten stabiliseerden zich verregaand, met dalende prijzen voor olie en gas. Het gaf de binnenvaart wat meer lucht, maar de markt voor landbouwproducten en metaal bleef volatiel vanwege de weersomstandigheden en aanhoudende geopolitieke spanningen. Ondanks de uiteenlopende ontwikkelingen, was er voor de scheepvaart op de Rijn en Donau toch enig herstel zichtbaar in 2024. Dat neemt niet weg dat de sector nog steeds te kampen heeft met stijgende bedrijfskosten en een dalende vraag in belangrijke segmenten zoals kolen en bouw materiaal.



Economisch overzicht

Dit hoofdstuk is gebaseerd op recente analyses van de *World Economic Outlook* van het Internationaal Monetair Fonds (IMF), de *IMF Regional Economic Outlook – Europe*, de *Economic Outlook* van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO), de *Global Trade Update van december 2024* van de Conferentie van de Verenigde Naties voor handel en ontwikkeling (United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD) en de *Voorjaarsprognoses 2025* van de Europese Commissie (EC), en biedt een overzicht van de macro-economische context en de gevolgen daarvan voor de binnenvaart.

De wereldeconomie vertoonde in 2024 een gemengd beeld, met tekenen van stabilisatie en nieuwe uitdagingen. Na twee jaar van hoge inflatie en geopolitieke verstoringen begon de inflatie in veel landen eindelijk te dalen, wat enige verlichting bracht voor huishoudens en beleidsmakers in staat stelde een aantal beleidsmaatregelen aan te passen. De arbeidsmarkten, die nog steeds onder druk staan, begonnen licht te verbeteren en de loonstijgingen vertraagden in verschillende geavanceerde economieën¹. Niettemin hebben nieuwe economische schokken – met name de verwachting van mogelijke nieuwe Amerikaanse invoerheffingen eind 2024 – de onzekerheid op de handels- en financiële markten vergroot. Dit leidde vervolgens tot volatiliteit en een verslechtering van het economisch vertrouwen. Als gevolg daarvan is het vertrouwen van investeerders afgenomen en is de economische groei in veel regio's afgezwakt.

Volgens het IMF en de OESO bedroeg de wereldwijde BBP-groei in 2024 +3,3%. Hoewel dit gezien de recente uitdagingen een degelijke prestatie is, blijft het achter bij de trend van vóór de pandemie, die rond +3,8% lag. Voor 2025 wordt een vertraging van de wereldwijde groei tot +2,8% verwacht, aangezien hogere rentetarieven, beperkte overheidsuitgaven en de aanhoudende handelsspanningen een uitdaging blijven vormen. Voor 2026 wordt een bescheiden herstel tot +3,0% voorspeld, maar dat blijft onzeker en hangt af van hoe belangrijke risico's zoals aanhoudende inflatie, hernieuwde geopolitieke spanningen en beleidsonzekerheid zich ontwikkelen.

Volgens de Europese Commissie bedroeg de economische groei in de Europese Unie in 2024 +1,0%. De groei van de particuliere consumptie was hierbij een doorslaggevende factor. De particuliere consumptie werd gestimuleerd door een behoorlijke stijging van het beschikbare inkomen, doordat de nominale lonen de koopkracht die door de stijgende inflatie was verloren, weer terugwonnen. De BBP-prognose voor de EU voor 2025 wijst op een groei van +1,1% en +1,5% voor 2026. Een afname van de handelsspanningen tussen de EU en de VS, in combinatie met een hernieuwde impuls in de handelsbesprekingen met andere landen en regio's, zou de groei in de EU ten goede kunnen komen.

De krappe arbeidsmarkt en de verbeterende productiviteit zullen de loonstijging verder aanwakkeren. Na een stijging van +5,3% in 2024 zal de groei van de nominale beloning per werknemer naar verwachting vertragen tot +3,9% in 2025 en +3,0% in 2026. In alle opzichten zouden de reële lonen in de EU in 2025 de koopkracht die sinds medio 2021 verloren was gegaan, volledig moeten goedmaken. De loongroei, in combinatie met de vertragende inflatie, ondersteunt een verdere stijging van het bruto besteedbare inkomen van de huishoudens.

¹ De economische classificatie in het *World Economic Outlook (WEO)* verdeelt de wereld in twee grote groepen: geavanceerde economieën en opkomende markten: 41 landen vallen onder de categorie "geavanceerde economieën", met als belangrijkste de VS, Duitsland, Frankrijk, Italië, Spanje, Japan, het Verenigd Koninkrijk en Canada. Deze categorie omvat ook de subcategorie "eurozone". De volledige lijst is beschikbaar via deze link: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2023/April/groups-and-aggregates#ae>

De daling van de inflatie verschildte van land tot land. Terwijl de totale inflatie in de meeste geavanceerde economieën afnam en dichterbij de doelstellingen van de Europese Centrale Bank (ECB) kwam, bleef de kerninflatie, met name in de dienstensector, hoog als gevolg van de sterke loondruk. Dit heeft het voor de centrale banken moeilijker gemaakt om volledig af te stappen van de verkrappende monetaire cycli van 2022-2023. Tegelijkertijd worden veel regeringen geconfronteerd met stijgende kosten van de schuldendienst (waarmee de kosten voor het aflossen van schulden en de rente op de schuld zelf worden gedekt) en verminderde begrotingsflexibiliteit als gevolg van hogere rentetarieven en aanzienlijke overheidsleningen tijdens de pandemie en de daaropvolgende crises.

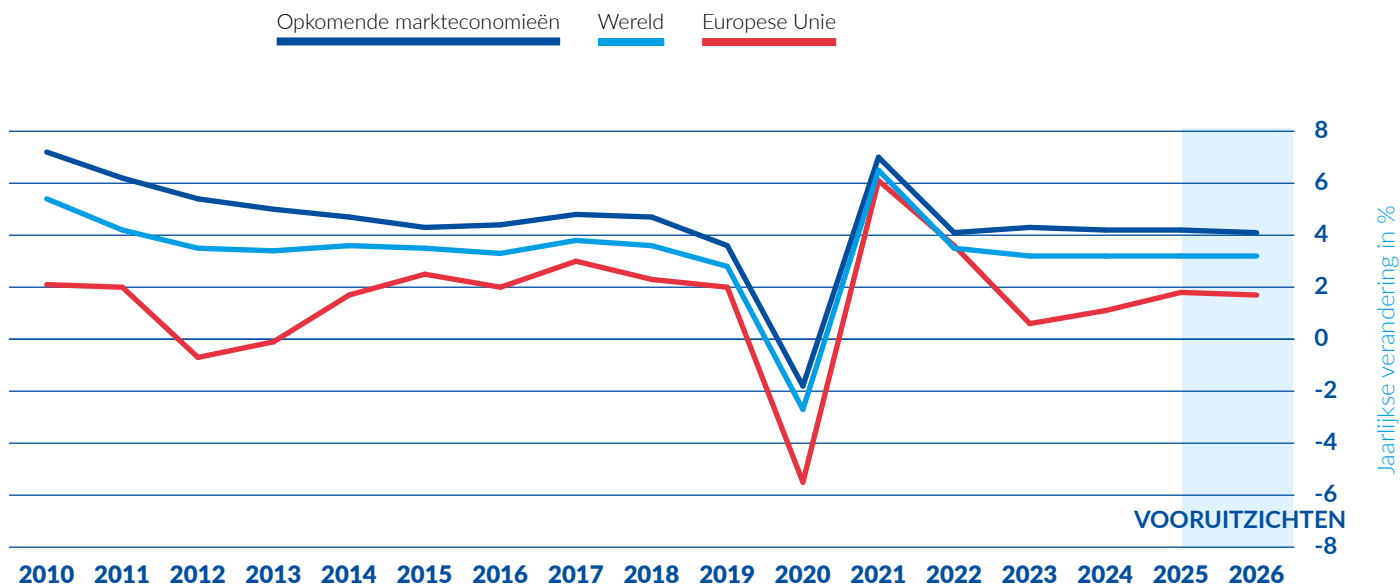
Volgens de EC bedroeg de inflatie in de EU in 2024 2,6%. De prognose voor 2025 wijst op 2,3% en voor 2026 wordt een inflatie van 1,9% verwacht. Er zijn twee belangrijke factoren die een neerwaartse druk uitoefenen op de inflatie in de EU. Een belangrijke factor is de aanzienlijk lagere prijs van energiegrondstoffen, en een tweede factor is de waardeinstijging van de euro, waardoor de invoer van goederen voor consumenten in de EU goedkoper wordt. Een escalatie van de handelsspanningen tussen de EU en de VS zou echter het BBP negatief kunnen beïnvloeden en de inflatiedruk opnieuw kunnen aanwakkeren.

Het herstel per regio loopt sterk uiteen. De Verenigde Staten hebben in 2024 de verwachtingen overtroffen, dankzij sterke consumentenbestedingen en investeringen, met name in de technologie- en transportsector. Tegen het einde van het jaar waren er echter tekenen van afzwakking, doordat de consumptie vertraagde en het ondernemersvertrouwen werd beïnvloed door de onzekerheid in verband met de aankondiging van nieuwe invoerheffingen. De eurozone kende daarentegen een fragieler en ongelijkmatiger herstel, met een bescheiden groei die grotendeels werd aangedreven door de dienstensector, terwijl de industriële productie en de particuliere investeringen zwak bleven. Landen met een grote verwerkende industrie, zoals Duitsland en Oostenrijk, werden bijzonder hard getroffen door de zwakke buitenlandse vraag, met name uit China. Ondertussen kampte de Chinese economie met interne onevenwichtigheden, waaronder een zwakke binnenlandse consumptie, ondanks pogingen om de groei te stimuleren door middel van overheidsinvesteringen. India en verschillende ASEAN-landen² noteerden daarentegen een sterkere groei, ondersteund door demografische trends, consumptie en investeringen in infrastructuur.

Bekijkt men het grotere plaatje, dan bleef de productiviteitsgroei in 2024 in de meeste regio's bescheiden. Slechts enkele geavanceerde economieën, en dan vooral de Verenigde Staten, slaagden erin de productiviteitsgroei op peil te houden, ondersteund door een flexibele arbeidsmarkt en hogere kapitaalinvesteringen. In andere regio's wordt de langetermijngroei echter nog steeds belemmerd door trage innovatie, vergrijzing en een algemene terughoudendheid om te investeren. Kortom, de wereldeconomie kwam in 2024 weliswaar in relatief rustiger vaarwater terecht, maar het begin van 2025 werd nog steeds gekenmerkt door veel onzekerheden. Dit wijst erop dat het economisch herstel traag en ongelijk zal blijven en zeer gevoelig zal zijn voor toekomstige schokken.

² Associatie van Zuidoost-Aziatische landen

AFBEELDING 1: GROEIPERCENTAGE VAN HET BBP, CONSTATE PRIJZEN



Bron: IMF World Economic Outlook Database, vooruitzichten van april 2025

Handel

Het herstel van de wereldhandel in 2024 was bescheiden en ongelijkmatig. Na een moeilijk jaar 2023, dat werd gekenmerkt door verstoringen in de scheepvaart en een zwakke vraag, begon het handelsvolume in de eerste helft van het jaar weer toe te nemen. Dit herstel werd grotendeels aangedreven door een sterkere vraag naar Amerikaanse goederen en een toename van de technologie-export uit verschillende Aziatische economieën, zoals China en de ASEAN-5. Dit herstel kwam echter op de helling te staan door nieuwe geopolitieke verstoringen, veranderingen in de toeleveringsketens en de voortzetting van protectionistische handelsmaatregelen.

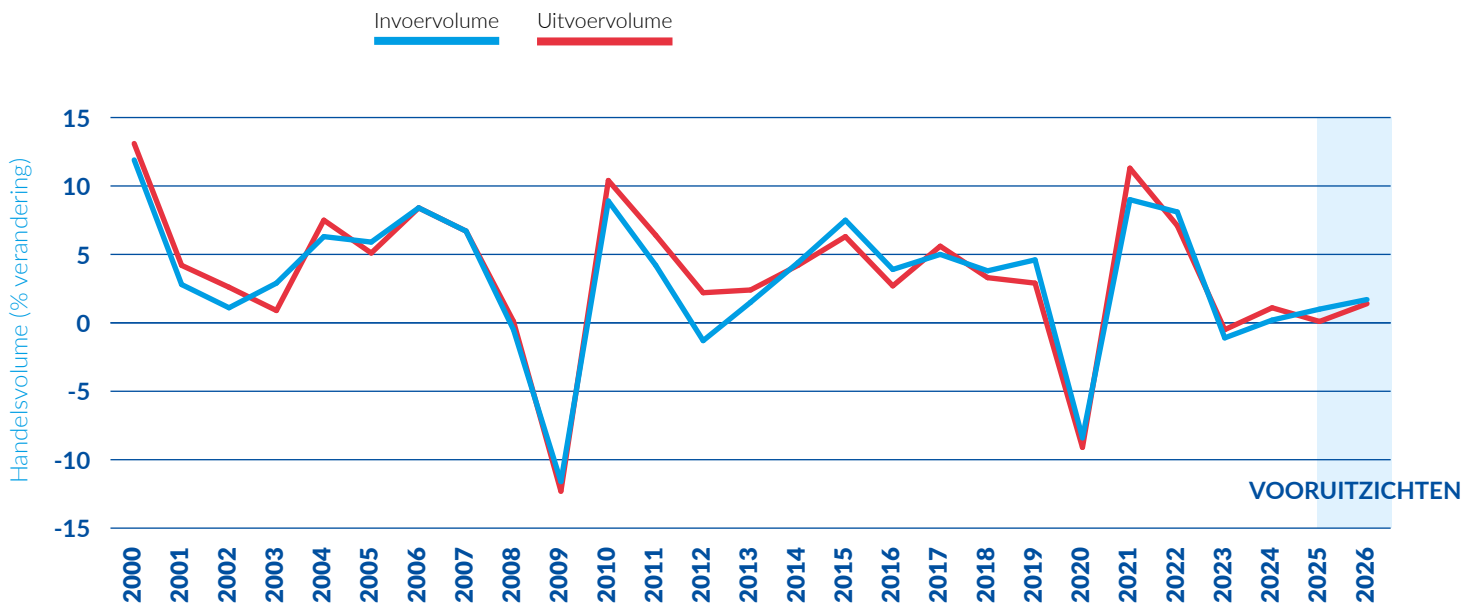
Volgens de Global Trade Update van de UNCTAD van december 2024 is de wereldhandel in 2024 met ongeveer +3,3% gegroeid, wat een lager tempo is dan het gemiddelde van +4,9% vóór de pandemie, en de prognoses voor 2025 blijven eveneens gematigd. De EU-uitvoer zal naar verwachting in 2025 met een bescheiden +0,7% groeien en in 2026 met +2,1%. Het tempo van het herstel loopt niet gelijk op in de verschillende regio's en sectoren. Terwijl de e-commerce en het luchtvrachtvervoer een relatief sterke groei kenden, bleef de groei van het traditionele goederenvervoer en het industriële vrachtverkeer beperkter, wat de uitdagingen waar sommige sectoren nog steeds mee kampen, nog eens benadrukt.

Een van de belangrijkste trends van 2024 was de verdere fragmentatie van de wereldhandel. Meer landen richten zich op handel met bondgenoten of politiek gelijkgestemde partners, een verschuiving die bekend staat als "friendshoring". Dit kwam vooral tot uiting in de groeiende kloof tussen de VS en China, waarbij beide landen hun onderlinge handel terugschroefden, belangrijke industrieën terughaalden naar hun eigen land en strengere regels oplegden voor gevoelige exporten en investeringen³. Als gevolg daarvan worden bedrijven geconfronteerd met meer onzekerheid en verstoorte investeringsplannen, en worden mondiale toeleveringsketens kwetsbaarder voor plotselinge beleidswijzigingen.

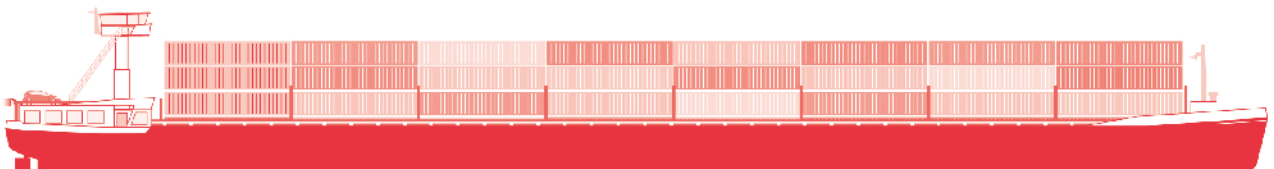
³ Economist Impact, Trade in Transition 2024 - United States. Beschikbaar op: <https://impact.economist.com/projects/trade-in-transition/country-united-states>

Europa kreeg in 2024 te maken met verschillende schokken. Na de verstoring van de scheepvaartroutes in de Rode Zee eind 2023 werden veel zeeroutes naar het zuiden verlegd rond Kaap de Goede Hoop, waardoor de levertijden en kosten toenamen. Hoewel de containeroverslag in Europese havens begin 2024 weer aantrok, is dit herstel wellicht van tijdelijke aard. Het valt samen met zowel gewijzigde scheepvaartroutes als eerste tekenen van economisch herstel, maar de onderliggende kwetsbaarheid van de wereldwijde handelsstromen en de regionale geopolitieke spanningen blijven aanwezig. Afbeelding 2 laat zien hoe opeenvolgende crises sinds 2000 de handelsstromen hebben beïnvloed en toont aan dat er in de nabije toekomst geen grote groei van het handelsvolume wordt verwacht.

AFBEELDING 2: GROEIpercentage van INVOER- EN UITVOERVOLUMES



Bron: IMF World Economic Outlook Database, vooruitzichten van april 2025



Grondstofprijzen

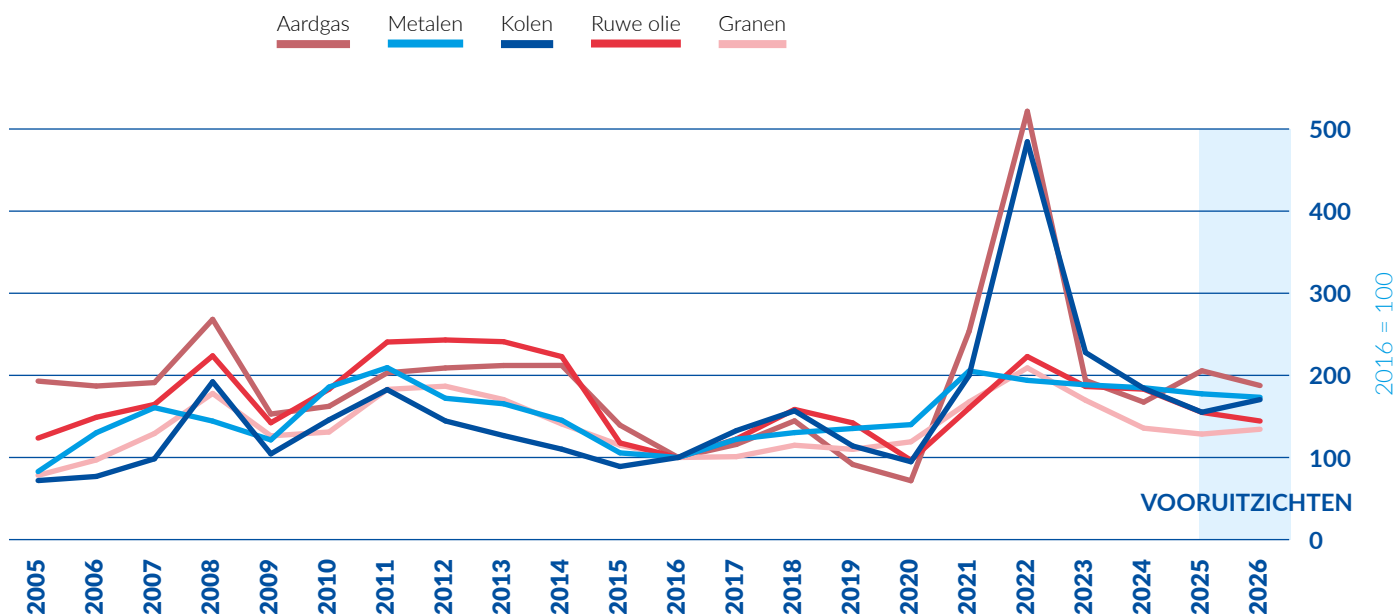
In 2024 stabiliseerden de grondstoffenmarkten na de aanzienlijke verstoringen en prijsvolatiliteit die de jaren 2021 en 2022 kenmerkten. Hoewel het tempo van de veranderingen per sector verschilde, zorgde een algemene normaliseringstrend voor meer voorspelbaarheid op veel markten. Voor de binnenvaart, met name op de Rijn en Donau, bood deze verschuiving gemengde maar over het algemeen positieve vooruitzichten.

Ruwe olie

De prijzen voor ruwe olie daalden tussen augustus 2024 en maart 2025 aanzienlijk, met -9,7%. Volgens de laatste prognoses van het IMF zullen de prijzen blijven dalen, tot gemiddeld 66,9 dollar per vat in 2025, tegen 79,17 dollar in 2024, en verder tot 62,4 dollar in 2026⁴. Verschillende factoren liggen ten grondslag aan deze trend. Aan de aanbodzijde is er een sterke productiegroei geweest in landen buiten de OPEC+, en eerdere productieverlagingen worden langzaam teruggedraaid. Samen hebben deze factoren de olieprijsen getemperd. Tegelijkertijd hebben geopolitieke risico's – zoals sancties tegen Russische olie – slechts een beperkte invloed gehad op het totale wereldwijde aanbod.

Ook factoren aan de vraagzijde hebben een rol gespeeld, met name de zwakkere consumptie in belangrijke markten zoals China, waar door de groeiende populariteit van elektrische voertuigen de vraag naar olie begint te dalen. Aangezien het aanbod naar verwachting tot eind 2026 groter zal zijn dan de vraag, typeert het IMF de marktvooruitzichten als overwegend negatief. Voor sectoren die sterk afhankelijk zijn van brandstof, zoals de binnenvaart, biedt de aanhoudende daling van de olieprijsen enige verlichting. Na de heftige schommelingen van de afgelopen jaren biedt de huidige situatie op de oliemarkt meer stabiliteit en voorspelbaarheid voor sectoren die sterk afhankelijk zijn van energie.

AFBEELDING 3: INDEXCIJFERS VAN GRONDSTOFPRIJZEN (2016=100)



Bron: IMF World Economic Outlook Database, vooruitzichten van april 2025

⁴ IMF, World Economic Outlook 2025: A Critical Juncture amid Policy Shifts. Beschikbaar op: <https://www.imf.org/en/Publications/WEQ/Issues/2025/04/22/world-economic-outlook-april-2025>

Gas en steenkool

Tussen augustus 2024 en maart 2025 zijn de aardgasprijzen omgeslagen na zes maanden van prijsstijgingen. Toen de olieprijzen begonnen te dalen, volgden de aardgasprijzen deze trend. In Europa stegen de prijzen echter nog steeds, met name op de handelshub Title Transfer Facility (TTF⁵), waar de prijzen met +7,7% stegen. Hoewel dit boven het historische gemiddelde lag, bleef het onder het piekniveau van 2022. De prijsstijging werd veroorzaakt door verschillende verstoringen van het aanbod. Zo werd in januari 2025 de gaslevering vanuit Rusland naar Europa via Oekraïne stopgezet, waardoor de prijzen stegen. In de VS verdubbelden de Henry Hub-prijzen (die als referentie dienen voor de prijzen van aardgas op de spot- en termijnmarkt voor de Noord-Amerikaanse markt) als gevolg van een combinatie van slecht weer en een toegenomen vraag naar gasexport. In Azië bleven de prijzen voor vloeibaar aardgas (LNG) echter grotendeels stabiel door de zwakke vraag vanuit China.

Na de aankondiging van de Amerikaanse invoerheffingen op 2 april 2025 begonnen de gasprijzen te dalen door bezorgdheid over de toekomstige vraag naar energie. Deze vooruitzichten brengen bepaalde risico's met zich mee, aangezien verschuivingen in geopolitieke factoren en veranderingen in de wereldwijde energievraag van invloed kunnen zijn op de prijzen, hoewel de algemene trend wijst op lagere prijzen in de komende jaren⁶.

Landbouwgrondstoffen en levensmiddelen

De prijzen van landbouwgrondstoffen zijn tussen augustus 2024 en maart 2025 gestegen, voornamelijk als gevolg van ongunstige weersomstandigheden die de landbouw in verschillende regio's, waaronder Brazilië, India en andere delen van Azië, parten hebben gespeeld. De prijsindex voor levensmiddelen en dranken van het IMF steeg in deze periode met +3,6%, waarbij de prijzen van dranken – met name koffie – voor een groot deel verantwoordelijk waren voor deze stijging. De koffieprijzen stegen met +33,8% en bereikten in februari een recordniveau. De rijstprijzen daalden daarentegen met -26% dankzij betere teeltomstandigheden in India en andere delen van Azië. De graanprijzen stegen slechts licht, met +0,6%, doordat de vrees voor tegenvallende tarwe- en maïsopbrengsten begon af te nemen. Bovendien hadden de nieuwe handelsbeperkingen die in april 2025 werden ingevoerd, gemengde gevolgen voor de landbouwmarkten: de prijzen voor gewassen die gevoelig zijn voor inkomensschommelingen en de wereldhandel, zoals koffie en sojabonen, daalden sterk, terwijl de prijzen voor basisgranen zoals tarwe en maïs stabiel bleven. Voor de toekomst zien de landbouwmarkten risico's in beide richtingen, met mogelijke prijsstijgingen als gevolg van handelsverstoringen en extreme weersomstandigheden, en mogelijke dalingen als de oogsten beter uitvallen dan verwacht.

Metalen

De metaalprijsindex van het IMF steeg tussen augustus 2024 en maart 2025 met +11,2%. Deze stijging was grotendeels te danken aan hogere prijzen voor belangrijke metalen zoals goud, aluminium en koper. Aluminium en koper kenden de sterkste stijgingen onder de basismetalen, met prijsstijgingen van respectievelijk +12,7% en +8,4% als gevolg van verstoringen van het aanbod en een sterke vraag, die deels

⁵ De Title Transfer Facility, beter bekend als TTF, is een virtueel handelspunt voor aardgas in Nederland. Dit handelspunt biedt een aantal handelaren in Nederland de mogelijkheid om in futures, fysieke en beurshandelstransacties te handelen.

⁶ Er is echter een mogelijk effect van de oorlog tussen Israël en Iran op de gaslevering vanuit Qatar. Door de oorlog bestaat er een kleine kans dat de Straat van Hormuz wordt afgesloten, wat gevolgen zou hebben voor de gaslevering en de gasprijzen.

werd aangewakkerd door kopers die hun aankopen versnelden in afwachting van verwachte invoerheffingen. Deze trend keerde echter abrupt in begin april 2025, toen escalerende handelsspanningen een algemene daling van de prijzen van industriële metalen veroorzaakten. Marktprognoses wijzen er nu op dat de prijzen voor aluminium, koper en ijzererts tegen het einde van 2026 zullen dalen. De goudprijs is daarentegen sterk gebleven en heeft zelfs nieuwe records gebroken – bijna 3.000 dollar per ounce – omdat beleggers het als een veilige optie zien in tijden van wereldwijde spanningen en economische onzekerheid.

Inschatting van de economische toestand - consumentenvertrouwen

Het consumentenvertrouwen geeft een indicatie van de ontwikkelingen in de consumptie en spaargedrag van huishoudens. Een indexwaarde boven de 100 in de indicator van het consumentenvertrouwen (ESI, Economic Sentiment Indicator) duidt op een toename van het vertrouwen van de consument in de toekomstige economische situatie en wijst erop dat consumenten meer geneigd zijn om geld uit te geven. Waarden onder 100 duiden op een pessimistische houding ten aanzien van de toekomstige ontwikkelingen in de economie, wat kan leiden tot een neiging om meer te sparen en minder te consumeren. Het consumentenvertrouwen heeft een impact op het containervervoer: een hoog consumentenvertrouwen leidt tot meer containervervoer.

In 2024 bleef de ESI onder het langetermijngemiddelde, wat een weerspiegeling was van het sombere economische sentiment in de hele EU. In april 2025 daalde de ESI met 1,4 punten in zowel de EU als de eurozone, tot respectievelijk 94,4 en 93,6. Deze neerwaartse trend wijst erop dat consumenten hun twijfels hebben over de economische vooruitzichten, wat mogelijk kan leiden tot minder bestedingen en investeringen. De verslechtering van het sentiment wordt toegeschreven aan verschillende factoren, waaronder geopolitieke onzekerheden en bezorgdheid over de toekomstige economische ontwikkelingen.

Belangrijkste gevolgen voor de rijn- en donauvaart in het kort

In 2024 en begin 2025 vertoonden de Rijn- en Donauvaart tekenen van herstel na de scherpe dalingen van de voorgaande twee jaar. Ondanks aanhoudende geopolitieke spanningen en structurele verschuivingen in de wereldhandel trok het vervoersvolume licht aan, ondersteund door een dalende inflatie. De binnenvaartsector had ook te kampen met aanhoudende uitdagingen als gevolg van hoge exploitatiekosten, een zwakke bouwsector en een dalend vervoer van steenkool omdat met name Duitsland gekozen heeft voor een uitfasering van steenkool. De grondstoffenmarkten vertoonden over het algemeen meer stabiliteit, waarbij de dalende prijzen voor ruwe olie enige verlichting brachten voor brandstof-intensieve vervoerswijzen zoals de binnenvaart. De aanhoudende volatiliteit van de gas- en landbouwprijzen, in combinatie met een recente daling van de metaalprijzen als gevolg van nieuwe handelsspanningen, blijft echter een risico vormen voor de vraag naar goederen. De gasprijzen hebben een effect op de vervoersvraag in de binnenvaart vanwege de invloed van de gasprijzen op de chemische productie. Lagere gasprijzen leiden tot een verbetering van de concurrentiepositie van de Europese chemische industrie. Dit leidt tot meer vervoer van chemicaliën.





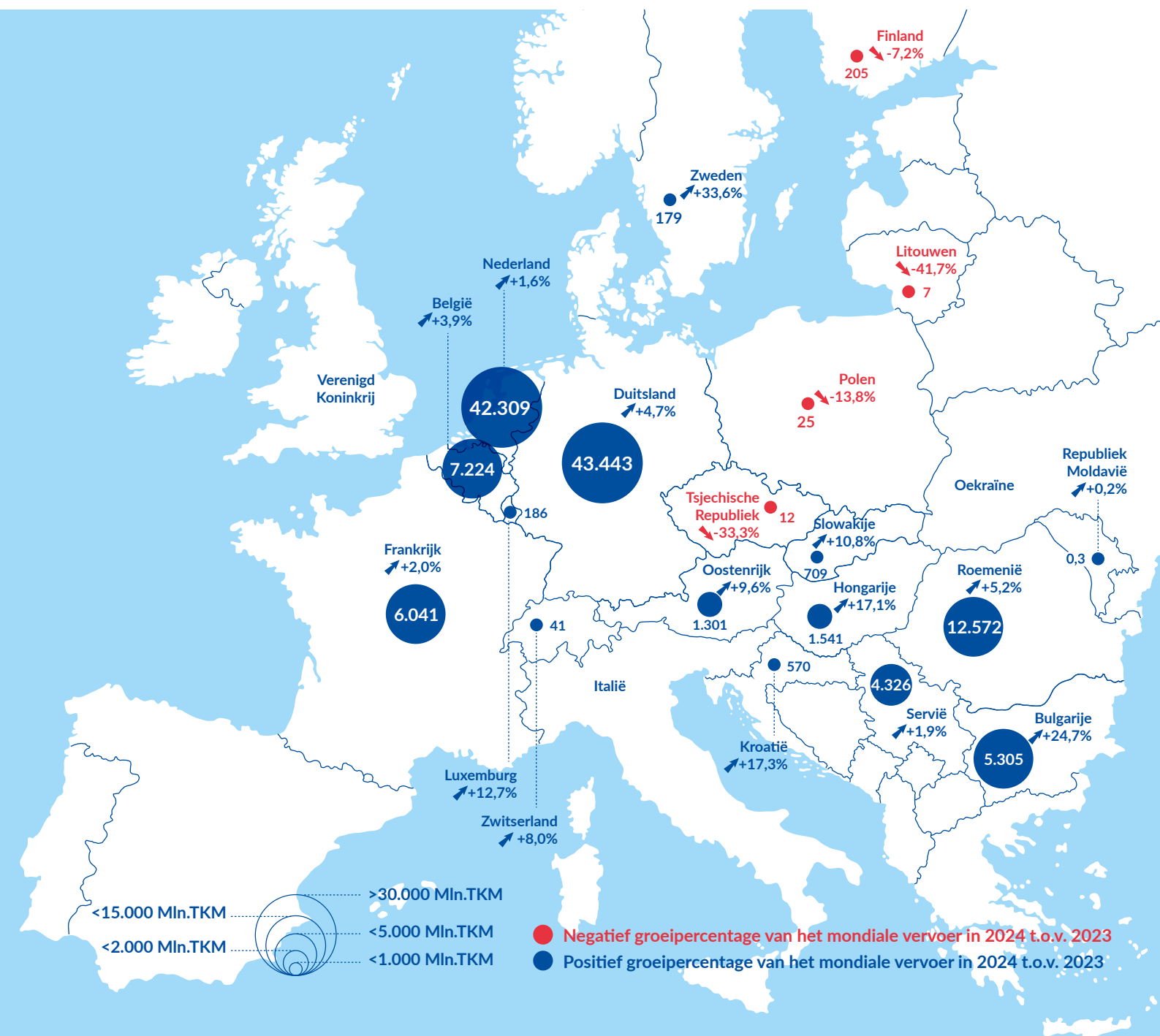
02VRACHTVERVOER
IN DE
BINNENVAART

- 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 gehele Rijn (van Bazel tot aan de Noordzee) lag in 2024 bij 284,5 miljoen ton, in vergelijking met 276,5 miljoen ton in 2023 en 292,3 miljoen ton in 2022; het resultaat in 2024 was 2,6% hoger dan in 2023, hoewel de algemene trend toch dalend is. De grootste groei werd geregistreerd bij agribulk en levensmiddelen (+6,8%), alsook chemicaliën (+6,7%). Negatieve groeipercentages waren er ook, met name bij kolen (-13,3%) en zand, stenen en grind (-1,8%). Het containervervoer over de Rijn steeg met +2,0% vergeleken met 2023, maar de cijfers liggen nog steeds een stuk onder die van de jaren 2016-2021.
- 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.

VERVOER IN EUROPA

EN PER LAND

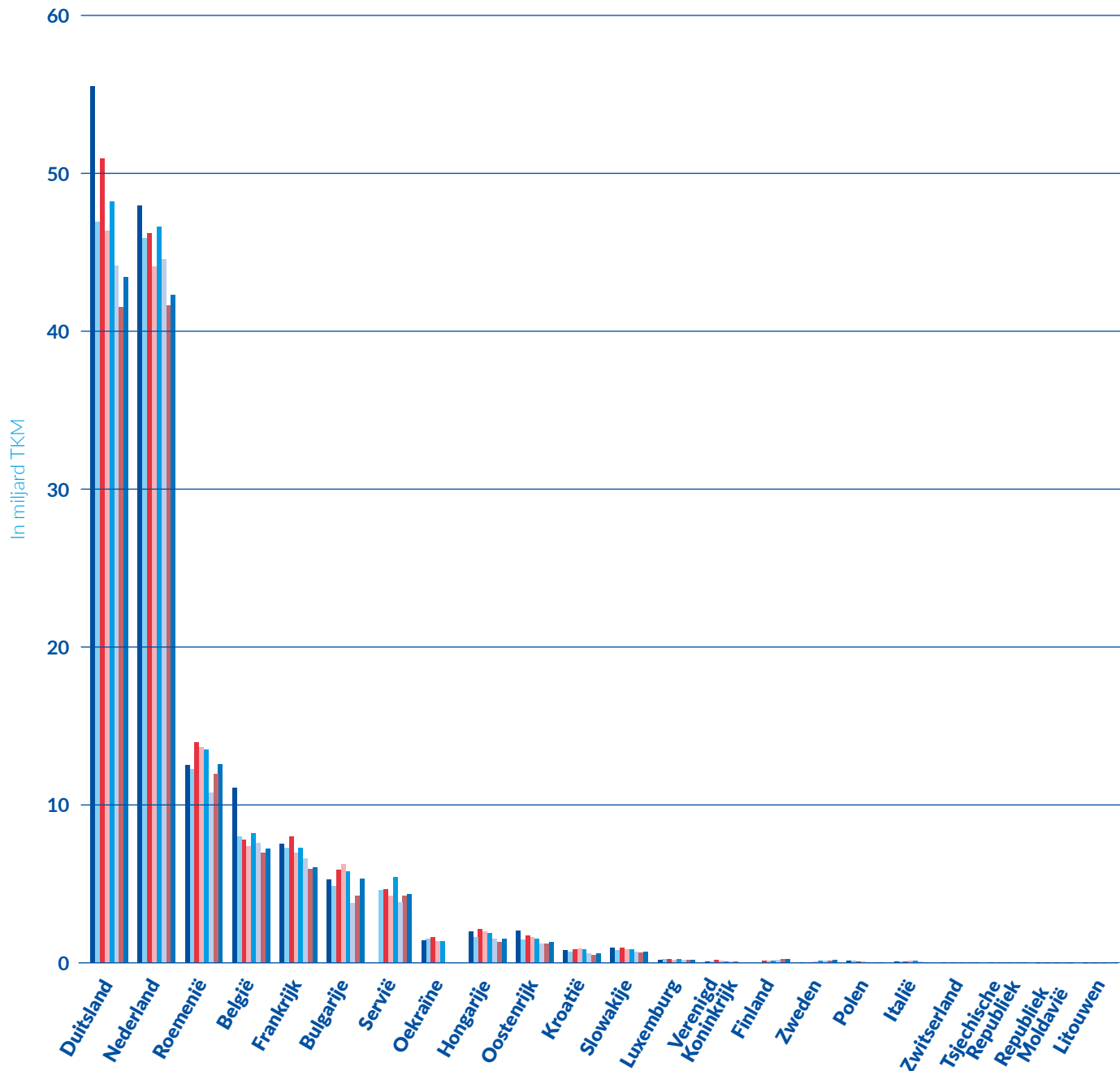
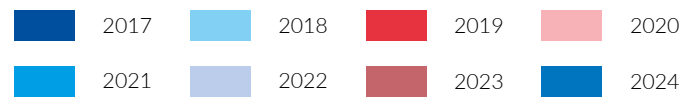
VERVOERSPRESTATIE IN DE BINNENVAART OP HET NATIONALE GRONDGEBIED VAN ELK LAND IN EUROPA - VERGELIJKING TUSSEN 2023 EN 2024 (IN MILJOEN TKM) *



Bronnen: Eurostat [iww_go_atygo] en [iww_go_qnave], OESO (Zwitserland, Frankrijk en Republiek Moldavië), Britse Ministerie van Verkeer

* Voor Italië en het VK is het aandeel van de vervoersprestatie van de binnenvaart in Europa in 2024 niet beschikbaar. Voor Oekraïne zijn alleen gegevens beschikbaar tot 2021.

AFBEELDING 1: **VERVOERSPRESTATIE BINNENVAART TUSSEN 2017 EN 2024 IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENVAARTLANDEN (IN MILJARD TKM) ***



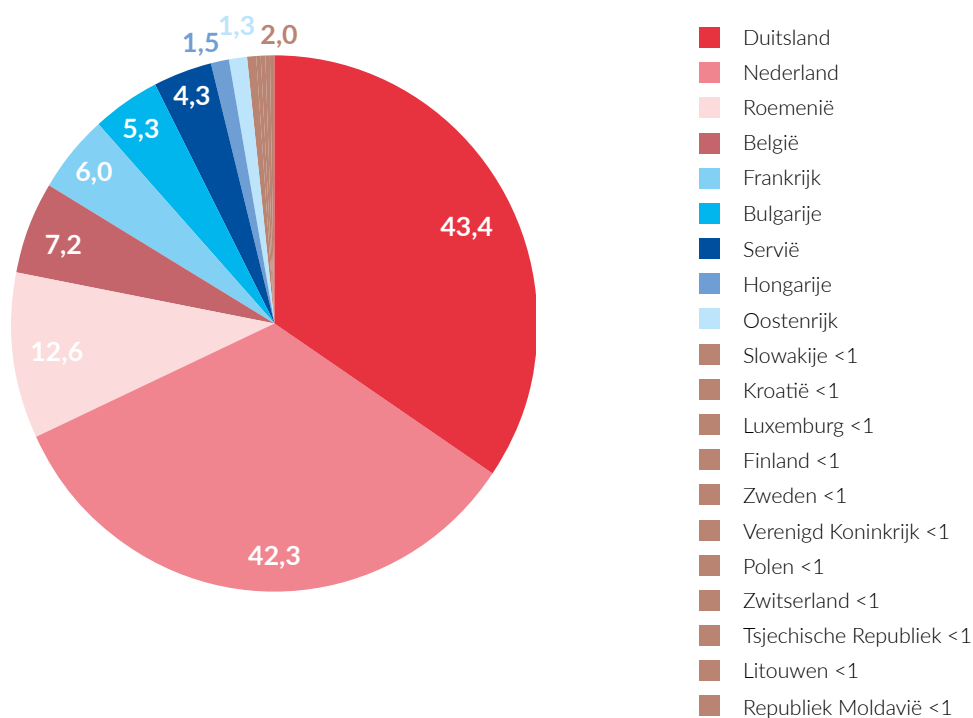
Bronnen: Eurostat [iww_go_atygo] (voor de meeste landen) en [iww_go_qnave] (Servië), OESO (Zwitserland, Oekraïne en Republiek Moldavië), Britse ministerie van Verkeer (VK)

* Voor Italië (2024), Finland (2017, 2018), het Verenigd Koninkrijk (2024) en Servië (2017) zijn de cijfers niet beschikbaar. Voor Oekraïne zijn alleen gegevens beschikbaar tot 2021. De Donaucommissie heeft vastgesteld dat de hoeveelheid goederen die in 2024 in Oekraïense havens werd overgeslagen, met -45,7% is gedaald ten opzichte van 2023. Dit komt omdat de exportroute over zee voor Oekraïne's graan weer open is.

Opmerking: in het VK rekent men het niet-zeegaande vervoer dat plaatsvindt op alle binnenwateren en het zeegaande vervoer dat vanaf zee over binnenwateren vaart eveneens tot de binnenvaart. In de bovenstaande afbeelding is met het oog op de vergelijkbaarheid in het licht van de methodologie die door Eurostat wordt gebruikt, alleen rekening gehouden met de vervoersprestatie die samenhangt met het vervoer dat geheel en al op binnenwateren verricht wordt (wat neerkomt op 71 miljoen TKM in 2023). Daar staat tegenover dat men moet weten dat het grootste gedeelte van de binnenvaartactiviteiten in het VK bestaat uit zeegaand vervoer dat over binnenwateren vaart (dit vervoer is goed voor bijna 1,3 miljard TKM in 2023). Alles bij elkaar genomen levert dit voor het VK in 2023 een binnenvaartvervoersprestatie op van bijna 1,4 miljard TKM.

In 2024 stegen de vervoerprestaties van het goederenvervoer in de binnenvaart voor Europa (EU-27 plus Zwitserland, Servië en de Republiek Moldavië, maar zonder Oekraïne) met +4,3% ten opzichte van 2023 tot 126,0 miljard TKM. De Rijnsoeverstaten (België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Zwitserland) waren samen goed voor 78,8% van de totale vervoersprestatie in de binnenvaart in de EU-27, plus Zwitserland, Servië en de Republiek Moldavië. Het aandeel van de Donaulanden was 20,9% (zonder Oekraïne).

AFBEELDING 2: **VERVOERSPRESTATIE DOOR DE BINNENVAART IN EUROPESE LANDEN IN 2024 (IN MILJARD TKM) ***

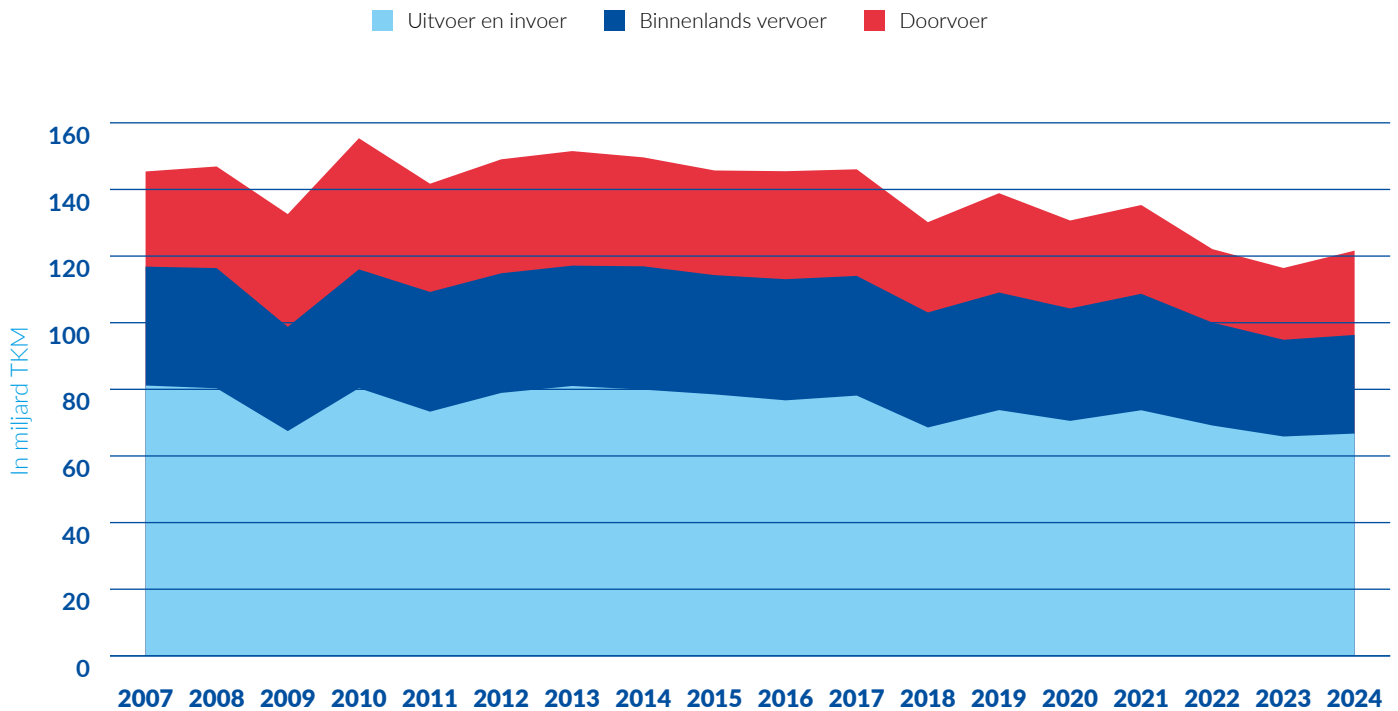


Bronnen: Eurostat [iww_go_atygo] (voor de meeste landen) en [iww_go_qnave] (Servië), OESO (Zwitserland en Republiek Moldavië)

* De gegevens voor Oekraïne, het VK en Italië zijn niet beschikbaar voor 2024.

In 2024 werd 473,3 miljoen ton goederen over de waterwegen van de EU-27 vervoerd (+1,0% vergeleken met 2023). Van de totale vervoersprestatie door de binnenvaart in de EU-27 in 2024, die ongeveer 121,62 miljard TKM bedroeg, oftewel een stijging van +4,5% vergeleken met 2023 (alleen de EU-27), bestond 75,7% uit vervoer dat op de een of andere manier een grens passeerde - in de vorm van export, import of doorvoer. Kijkt men naar de afzonderlijke vervoersstromen, dan kan worden vastgesteld dat 20,8% uit doorvoer bestond, terwijl de uitvoer- en invoerstromen een aandeel van respectievelijk 27,9% en 27,0% hadden.

AFBEELDING 3: JAARLIJKE VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART IN DE EU-27
(IN MILJARD TKM) *



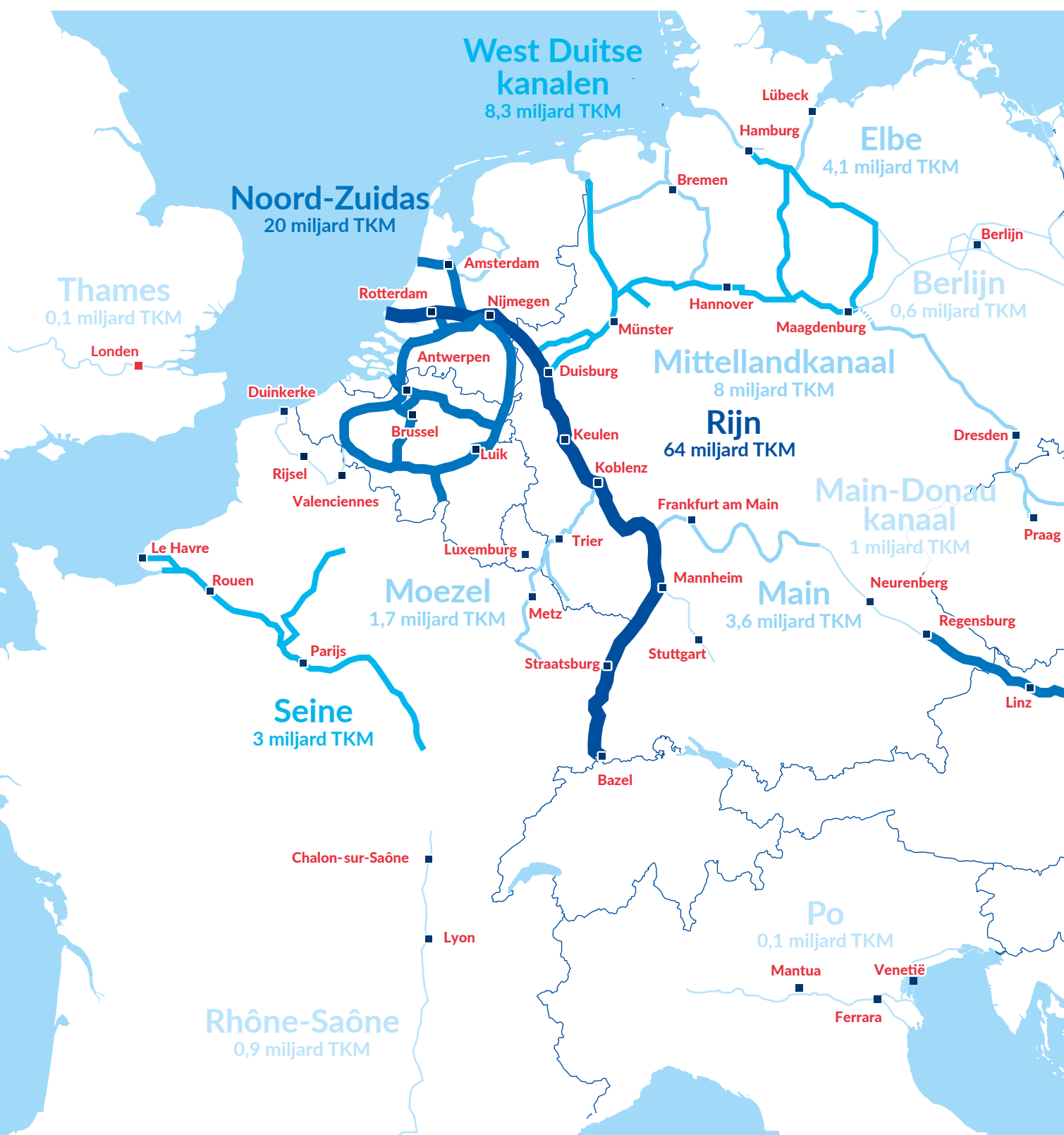
Bron: Eurostat [[iwww_go_atygo](http://www.go.atygo)]

* EU-27 volgens de lidstaten in 2024



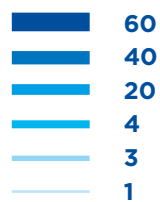
VERVOERSPRESTATIE

IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE
STROOMGEBIEDEN



VERVOERSPRESTATIE IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE STROOMGEBIEDEN

(IN MILJARD TKM)



Bronnen: de cijfers voor de Po zijn van 2022, de cijfers voor de Thames van 2023 en de overige cijfers van 2024. Analyse van de CCR op basis van gegevens van Destatis, VNF, Eurostat [iww_go_atygo], Britse ministerie van Verkeer.



RIJNSTROOMGEBIED



Vervoersvolume en vervoersprestatie op de gehele Rijn (van Bazel tot de Noordzee)

In eerdere uitgaven werd in dit hoofdstuk enkel verslag gedaan van de vervoersvolumes op de traditionele Rijn, namelijk de Rijn van Bazel tot de Duits-Nederlandse grens. Vanaf nu is het mogelijk om ook de transportvolumes op de gehele Rijn, van Bazel tot de Noordzee, in kaart te brengen. Bovendien werden in 2024 gedetailleerdere gegevens van VNF over de delen van de Oberrhein opgenomen met betrekking tot het verkeer tussen Franse Rijnhavens en tussen Zwitserse en Franse Rijnhavens voor de jaren vanaf 2014⁷. Bij de berekening van de totale hoeveelheid over de gehele Rijn vervoerde goederen is alles in het werk gesteld om een dubbeltelling van vervoersvolumes te voorkomen.

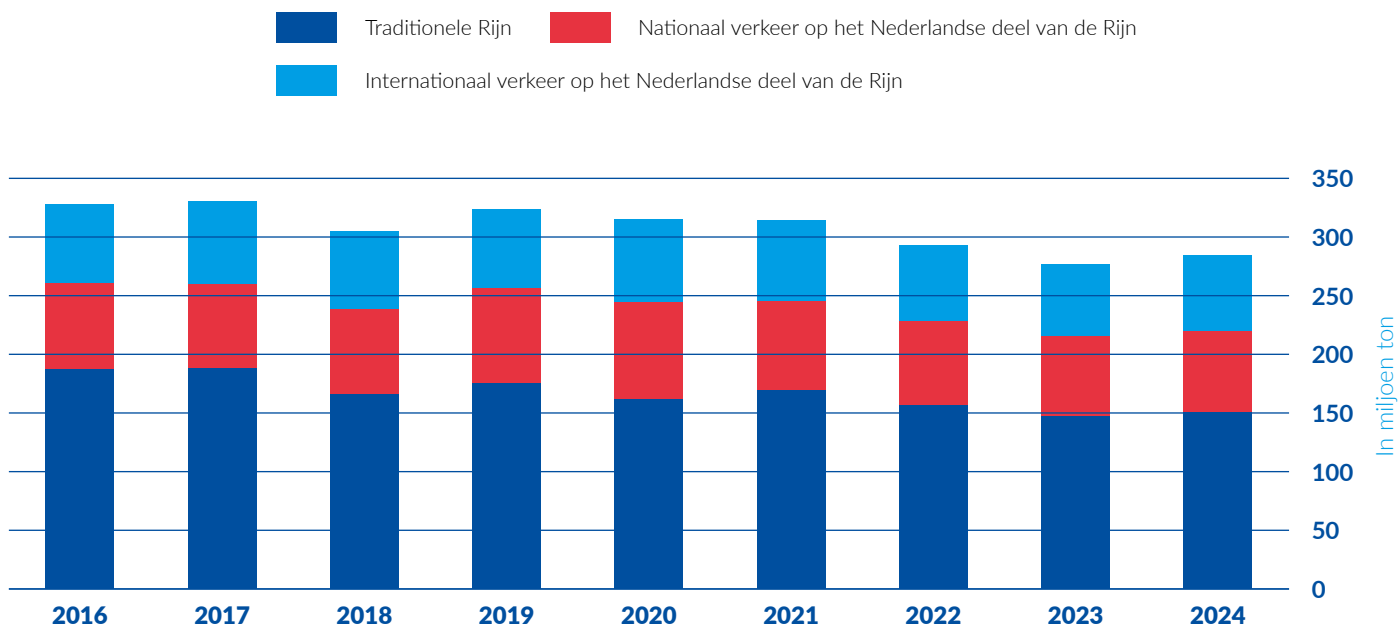
Het goederenvervoer over de hele Rijn (van Bazel tot de Noordzee) kwam neer op 284,5 miljoen ton in 2024, vergeleken met 276,5 miljoen ton in 2023 en 292,3 miljoen ton in 2022. Het resultaat in 2024 was 2,6% hoger dan in 2023, ook al blijven de algemene trends neerwaarts gericht.

- De traditionele Rijn (van Bazel tot de Duits-Nederlandse grens) kwam uit op 150,1 miljoen ton in 2024, vergeleken met 146,7 miljoen ton in 2023 en 156,2 miljoen ton in 2022; het resultaat in 2024 lag 2,3% hoger dan in 2023.
- De Rijn in Nederland (van de Duits-Nederlandse grens tot de Noordzee, inclusief de verbinding met Antwerpen via de Rijn-Scheldeverbinding⁸) bereikte een cijfer van 234,0 miljoen ton, ten opzichte van 227,2 miljoen ton in 2023 en 237,8 miljoen ton in 2022; het resultaat in 2024 lag 3,0% boven het resultaat van 2023.

Bij de berekening van de totale hoeveelheid over de gehele Rijn vervoerde goederen zijn er de nodige maatregelen getroffen om een dubbeltelling van vervoersvolumes op beide gedeelten van de Rijn te voorkomen. De reden daarvoor is dat de hoeveelheden voor deze twee gedeelten niet simpelweg bij elkaar opgeteld kunnen worden, omdat bepaalde hoeveelheden over beide gedeelten vervoerd worden.

⁷ In 2024 vond 23,4% van alle binnenvaart in Frankrijk plaats op de Franse Rijn.

⁸ Onderzochte waterwegen: Waal, Hollands Diep, Boven-Merwede, Oude Maas, Dordtsche Kil, Beneden-Merwede, Lek, Nieuwe Maas, Noord, Nieuwe Merwede, Nieuwe Waterweg, Amsterdam-Rijnkanaal, Rijn-Scheldeverbinding, Hartelkanaal, IJssel.

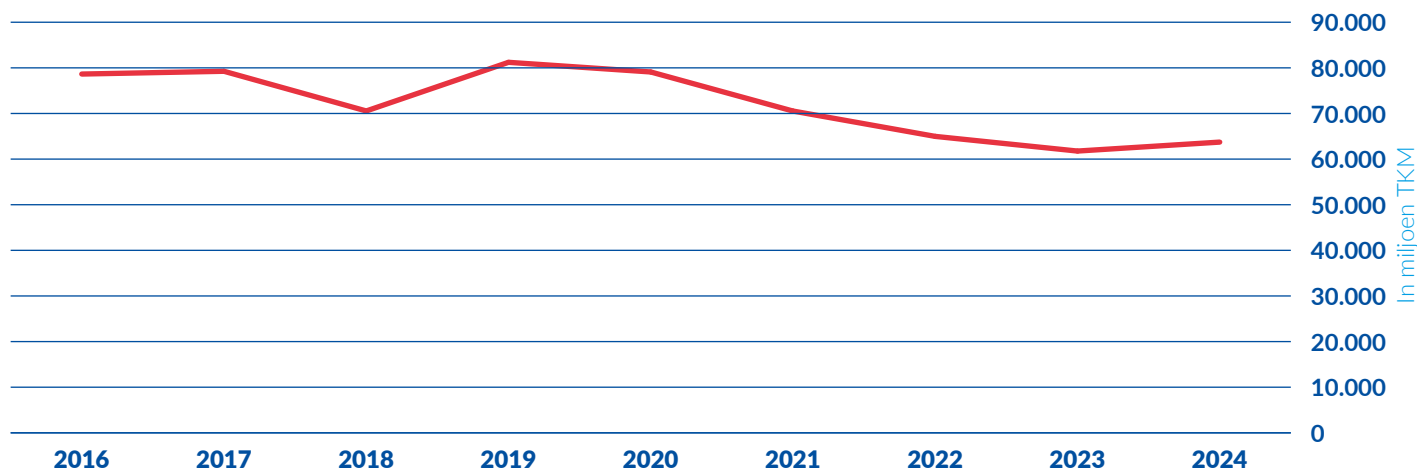
AFBEELDING 4: **HOEVEELHEID VERVOERDE GOEDEREN (IN MILJOEN TON) OP DE GEHELE RIJN ***

Bronnen: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis, VNF (gegevens voor de traditionele Rijn) en Rijkswaterstaat (gegevens voor de Rijn in Nederland)

* In eerdere uitgaven werd enkel verslag gedaan van de hoeveelheid vervoerde goederen op de traditionele Rijn, namelijk de Rijn van Bazel tot de Duits-Nederlandse grens. Vanaf nu is het mogelijk om ook de transportvolumes op de gehele Rijn, van Bazel tot de Noordzee, in kaart te brengen (inclusief de verbinding met Antwerpen via de Rijn-Scheldeverbinding). Er wordt op gewezen dat de gegevens voor de traditionele Rijn al het vrachtvervoer op de Rijn in Duitsland weergeven, evenals meer gedetailleerde gegevens voor de delen van de Oberrhein die het verkeer tussen Franse Rijnhavens en tussen Zwitserse en Franse Rijnhavens weergeven. Opgemerkt moet worden dat deze laatste minder dan 1% van alle vervoersvolumes op de hele Rijn vertegenwoordigen.

AFBEELDING 5: **VERVOERSPRESTATIE (IN MILJOEN TKM) OP DE GEHELE RIJN**

Vervoersprestatie in miljoen TKM



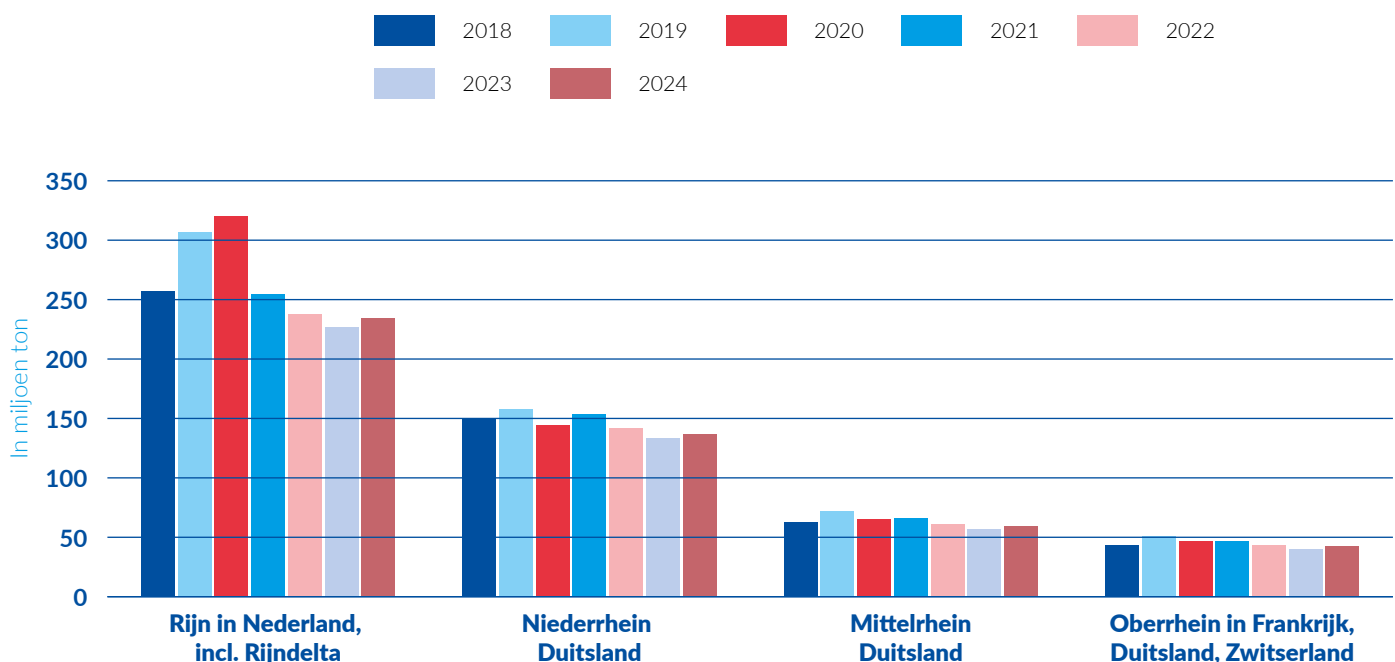
Bronnen: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis, VNF (gegevens voor de traditionele Rijn) en Rijkswaterstaat (gegevens voor de Rijn in Nederland)

Het vervoer over verschillende gedeelten, zijrivieren en kanalen van de Rijn

Wat de geografische spreiding betreft, vindt er meer vervoer plaats op de Rijn in Nederland dan op de Nieder-, Mittel- en Oberrhein, zoals te zien is in afbeelding 6. Voor deze hogere vervoersvolumes op de Rijn in Nederland zijn diverse verklaringen te vinden:

- het fijnmazige rivierennetwerk in Nederland en vervoer tussen havens (Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam, North Sea Port), met grote knooppunten voor de aardolie- en chemische industrie en een groot aantal containerterminals.
- onderlinge vervoersstromen tussen de havens Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam, Vlissingen en Gent. Dit onderlinge havenvervoer verbindt de belangrijkste industriële clusters en containerhubs.
- een belangrijk industrieel knooppunt voor staal en aardolie langs de Niederrhein in Duitsland.
- grote diepgang op de Rijn in Nederland.

AFBEELDING 6: **VERVOERSVOLUME OP VERSCHILLENDE GEDEELTEN VAN DE RIJN**
(IN MILJOEN TON) *



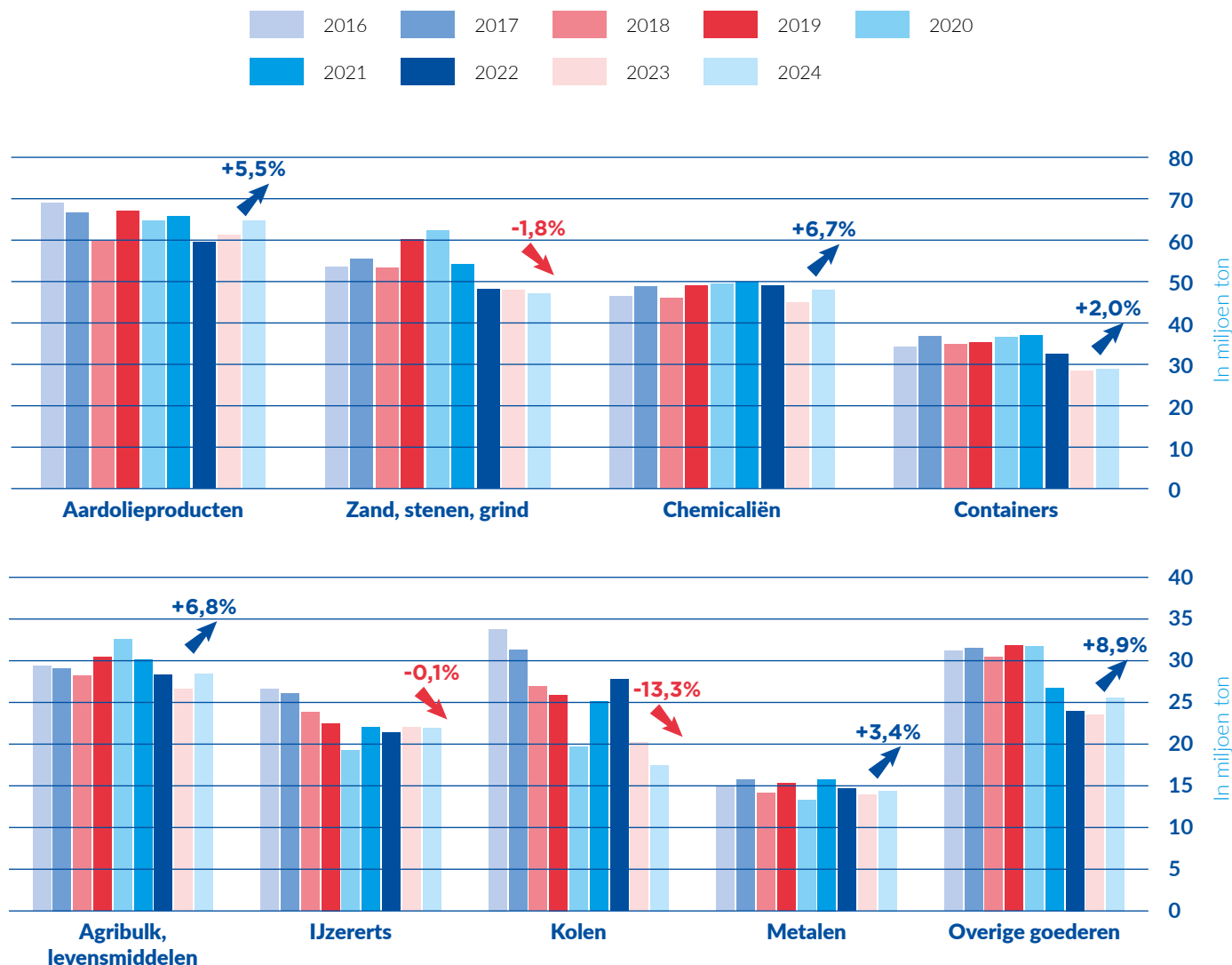
Bronnen: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis (voor de Nieder-, Mittel- en Oberrhein in Duitsland), VNF (voor de Oberrhein in Frankrijk en Zwitserland) en Rijkswaterstaat (gegevens voor de Rijn in Nederland)

* Om dubbeltelling te vermijden, kunnen de hoeveelheden op de verschillende gedeelten van de Rijn niet worden opgeteld, aangezien bepaalde hoeveelheden over meerdere gedeelten van de Rijn worden vervoerd.

Vervoer over de Rijn per goederensegment

Wat betreft de totale hoeveelheid vrachtvervoer voor de gehele Rijn, namen de drie segmenten aardolieproducten, chemicaliën en zand, stenen en grind zowel in 2022, 2023 als in 2024 de grootste hoeveelheden voor hun rekening.

AFBEELDING 7: HOEVEELHEID OVER DE GEHELE RIJN * VERVOERDE GOEDEREN PER TYPE GOEDEREN (IN MILJOEN TON) **



Bronnen: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis, VNF en Rijkswaterstaat

* Gehele Rijn = Rijn van Rheinfelden (CH) tot de Noordzee (inclusief de verbinding met Antwerpen via de Rijn Scheldeverbinding)

** Voor containers: nettogewicht van de goederen in de containers

Over het geheel genomen werd de Rijnvaart in het jaar 2024 positief beïnvloed door factoren zoals een herstel van de totale vraag als gevolg van een dalende inflatie en een indexering van de lonen. Beide trends stimuleerden de particuliere consumptie. De Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne en andere geopolitieke conflicten waren nog steeds voelbaar, maar de impact van deze factoren was minder uitgesproken dan in voorgaande jaren.

Het segment vloeibare bulkgoederen liet een groei van de transportvraag zien van +5,5% voor minerale olieproducten en +6,7% voor chemicaliën. Binnen het vervoer van minerale olieproducten is een structurele verschuiving waarneembaar. Het vervoer naar het achterland stagneert of daalt op de lange termijn door een lagere vraag, terwijl het vervoer naar de ARA-havens⁹ toeneemt. De reden voor deze toename is een onbalans tussen de raffinageproductie van brandstoffen en de vraag naar

⁹ ARA = Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen

brandstoffen in West-Europa. Door de afname van de vraag naar brandstoffen op de lange termijn is de productie van raffinaderijen meer en meer gericht op export naar overzeese bestemmingen via ARA-zeehavens. Voor de raffinaderijen in het Nederlandse en Duitse Rijnstroomgebied kan inderdaad een toename van het transport naar ARA-havens worden waargenomen. Vanuit de ARA-havens worden brandstoffen geëxporteerd naar overzeese bestemmingen.

Het vervoer van chemische producten vertoonde een beperkt herstel ten opzichte van het zwakke jaar 2023. Het niveau van de transportvraag in 2024 lag echter nog steeds 3% onder het meerjarig gemiddelde van de periode 2019-2021 (de periode vóór de Oekraïense oorlog). Dit verschil in de vraag naar vervoer is echter vrij klein in vergelijking met de ontwikkeling van de chemische productie. Het niveau van de chemische productie in Duitsland in 2024 was namelijk -16,0% lager dan de gemiddelde Duitse chemische productie in 2019-2021¹⁰. Voor Nederland, een ander belangrijk producerend land voor chemicaliën, was het verschil -13% en voor België -7%. De chemische industrie blijft lijden onder hoge energieprijzen en een verslechterend concurrentievermogen.

Het grootste drogeladingsegment is het vervoer van zand, stenen, grind en bouw materiaal. Dit segment lag de afgelopen twee jaar op een vrij laag niveau (zie afbeelding 7). Een belangrijke reden hiervoor is de zwakke ontwikkeling van de bouwactiviteit in de meeste Rijnsoeverstaten. Volgens cijfers van Eurostat¹¹ presteerde in 2024 de gehele bouwsector in Duitsland -8,8% minder dan in 2020 en is er sinds 2020 een negatieve lineaire trend waarneembaar. De trend in Frankrijk is ook negatief en in België is de gemiddelde productie de afgelopen jaren ook gedaald. Alleen in Nederland is een positieve trend in de bouwactiviteit tussen 2015 en 2024 waargenomen (stijging van +42,0% tussen 2015 en 2024).

Maritieme statistieken zijn representatief voor de wereldhandel, aangezien 75% van alle wereldhandel over zee plaatsvindt¹². Vanuit dit perspectief is het belangrijk om te verwijzen naar het maritieme containervervoer in de haven van Rotterdam, dat in 2024 een stijging van +2,5% vertoonde ten opzichte van 2023 (gebaseerd op ton¹³). De belangrijkste redenen hiervoor zijn hogere besteedbare inkomens van consumenten als gevolg van lagere inflatie en loonindexering. Deze stijging was de eerste in drie jaar waarin het containervervoer over zee een dalende trend volgde. De reden voor de daling van de containeroverslag vóór 2024 was de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne, die een stijging van de Europese energieprijzen veroorzaakte, waardoor de koopkracht daalde en bijgevolg ook de consumptie. Aan deze volumedaling kwam een einde in 2024. De grootste groei kon worden vastgesteld bij consumptiegoederen en levensmiddelen. Ook het containervervoer per binnenvaartschip op de Rijn registreerde een groei van +2,0% in 2024, na twee jaar van afnemend containervervoer.

Om de beïnvloedende factoren voor het containervervoer over de Rijn te evalueren, worden twee berekeningen gemaakt. De eerste vergelijkt de ontwikkeling van het maritieme containervervoer in de havens van Rotterdam en Antwerpen met de ontwikkeling van het containervervoer op de Rijn (beide reeksen zijn gebaseerd op ton) sinds 2019 (Index containervervoer). De tweede berekening stelt het groeipercentage van jaar tot jaar vast van het containervervoer over zee in Rotterdam en Antwerpen en het jaarlijkse groeipercentage van het containervervoer op de Rijn.

Uit beide diagrammen blijkt duidelijk dat het containervervoer over de Rijn in grote mate afhankelijk is van de maritieme containeroverslag in Rotterdam en Antwerpen.

¹⁰ Bron: Eurostat [sts_inpr_q]; Productie van chemicaliën en chemische productie - kwartaalreeksen

¹¹ Bron: Eurostat [sts_copr_a]; Productie in de bouwsector - jaarlijkse gegevens

¹² Bron: Verschuur, J., Koks, E.E. & Hall, J.W. Ports' criticality in international trade and global supply-chains. *Nat Commun* 13, 4351 (2022): <https://doi.org/10.1038/s41467-022-32070-0>

¹³ Bron: Haven van Rotterdam

In 2022 en 2023 is er echter sprake van een zekere divergentie tussen de twee variabelen. Dit is te zien in beide grafieken. In de linker grafiek is de index van het containervervoer op de Rijn in de jaren 2023 en 2024 lager dan de index van het containervervoer in de havens van Rotterdam en Antwerpen. In de rechter grafiek is de groei van het containervervoer op de Rijn lager dan de groei van het containervervoer in de twee zeehavens. Dit verschil kan worden toegeschreven aan de periode van laagwater in 2022, die zowel in 2022 als in 2023 een belangrijke rol speelde. In 2023 kon, ondanks normale waterstanden, een verschil worden waargenomen als gevolg van een verlies aan marktaandeel van de Rijn binnen het containervervoer. Een bijkomende reden voor de daling van het containervervoer over de Rijn in 2022 was de impact van de economische recessie in Duitsland, die zeker ook heeft bijgedragen aan dit negatieve groeipercentage. In 2024 haalden de groeicijfers van het containervervoer op de Rijn de achterstand in de twee zeehavens weer grotendeels in.

Al met al laten de twee diagrammen een gecombineerde invloed zien van enerzijds de maritieme containeroverslag in de zeehavens van Rotterdam en Antwerpen en anderzijds de waterstanden op de prestaties van het containervervoer per binnenvaartschip op de Rijn.

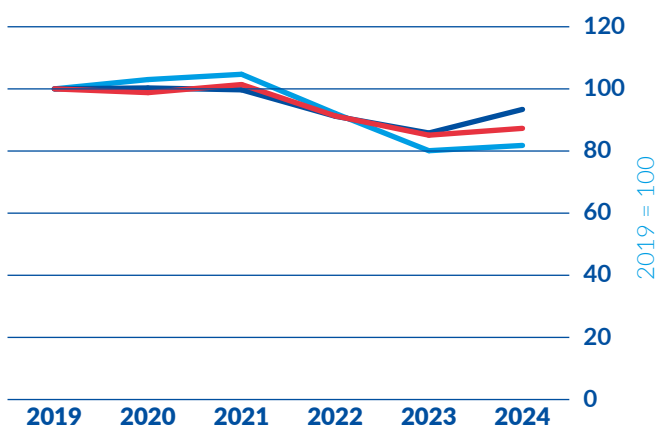
AFBEELDING 8: VERGELIJKING TUSSEN CONTAINERVERVOER OP DE RIJN EN MARITIEME CONTAINEROVERSLAG IN DE HAVEN VAN ROTTERDAM EN IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN

Maritieme containeroverslag in de haven van Antwerpen

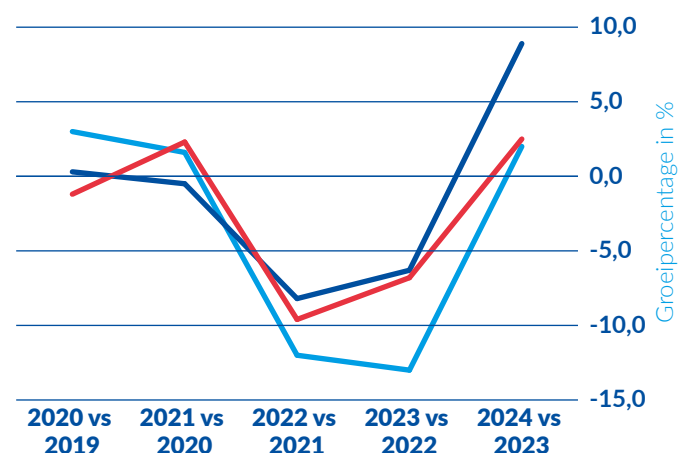
Maritieme containeroverslag in de haven van Rotterdam

Containervervoer op de Rijn

Index containervervoer



Groeipercentage van jaar tot jaar van containervervoer (gebaseerd op ton)



Bronnen: berekening van de CCR op basis van gegevens van Destatis, Rijkswaterstaat, Haven van Antwerpen en Haven van Rotterdam

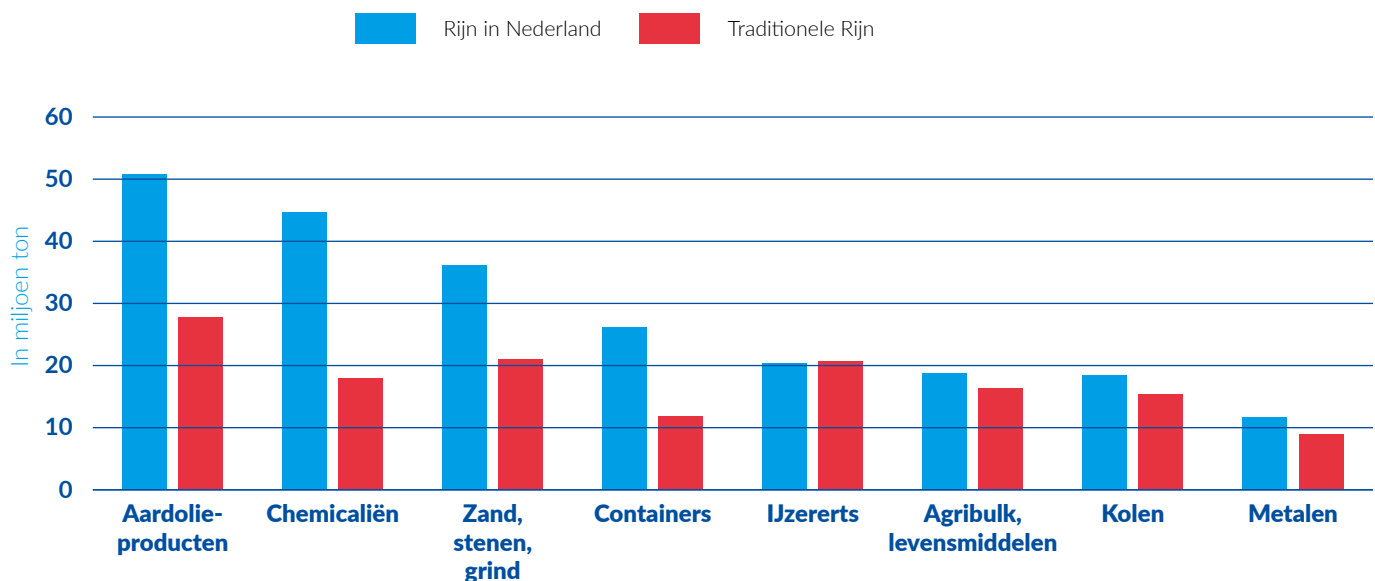
Het transport van agribulk en levensmiddelen liet een sterke groei zien met een stijging van +6,8%, ondanks de tegenvallende oogstresultaten in Frankrijk en Duitsland. De ontwikkeling van deze productcategorie is minder voorspelbaar, aangezien minder goede oogstresultaten kunnen worden gecompenseerd door meer import van graan.

Terwijl het vervoer van ijzererts stagneerde, vertoonde het vervoer van metalen een groei van +3,4%. Over het geheel genomen vertonen beide productcategorieën geen stijgende of dalende trend in de tijd, maar een stabiele ontwikkeling. Door de hoge invoerheffingen die de Verenigde Staten hebben opgelegd voor staalproducten, bestaat het risico dat de Europese staalproductie in de nabije toekomst zal afnemen.

Er kan ook worden opgemerkt dat er in 2024 geen hausse was in het kolentransport, in tegenstelling tot 2021 en 2022. De reden hiervoor was de daling van de vraag naar steenkool in de energiesector. De daling in het kolentransport is de belangrijkste factor van de krimp in de drogeladingvaart. In 2016 vertegenwoordigde het aandeel van de kolentransporten nog 10,3% van het totale Rijnvervoer, in 2024 was het aandeel van de kolentransporten gedaald tot 6,2%. De daling van de vraag naar kolen doet zich momenteel vooral voor in de energiesector, maar in de toekomst wordt ook een daling verwacht in de staalindustrie, waar stookkolen nog steeds worden gebruikt voor de productie van staal. Zowel in Duitsland als in Frankrijk hebben regeringen aanzienlijke subsidies toegekend om de overgang naar staalproductie op basis van waterstof mogelijk te maken, waardoor ook de vraag naar kolen verder zal afnemen¹⁴.

Een analyse van de ladingsegmenten die zijn opgesplitst tussen de Rijn in Nederland en de traditionele Rijn maakt het mogelijk de dynamiek van het goederenvervoer per productsoort langs de Rijn beter te begrijpen. Op de Rijn in Nederland worden veel meer chemische stoffen vervoerd dan op de traditionele Rijn. Ook het containervervoer en het vervoer van zand, stenen en grind zijn intensiever op de Rijn in Nederland. Voor grondstoffen en eindproducten van de staalindustrie, agribulk en kolen voor de energiesector zijn de volumes op de traditionele Rijn en op de Rijn in Nederland vrij vergelijkbaar.

AFBEELDING 9: **HOEEVEELHEID VERVOERDE GOEDEREN OVER DE RIJN PER TYPE GOEDEREN – OPSPLITSING TUSSEN DE RIJN IN NEDERLAND EN DE TRADITIONELE RIJN IN 2024 (IN MILJOEN TON) ***



Bronnen: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis, VNF en Rijkswaterstaat
* Traditionele Rijn = Rijn van Rheinfelden (CH) tot de Duits-Nederlandse grens; Rijn in Nederland = Rijn van de Duits-Nederlandse grens tot de Noordzee (inclusief de verbinding met Antwerpen via de Rijn-Scheldeverbinding)

¹⁴ Zie: Handelsblatt (2024), Sieben Milliarden Euro für grünen Stahl – und das ist erst der Anfang ("Zeven miljard euro voor groene staal – en dat is pas het begin", artikel van 25 januari 2024, voor het laatst geraadpleegd op 1 april 2025)

Naast gegevens over het totale goederenvervoer over de Rijn worden gegevens over het goederenvervoer en scheepspassages bij bepaalde meetpunten (sluizen of grensposten) verzameld. De gegevens over de relevante volumes hebben alleen betrekking op de vervoerde hoeveelheden goederen die zijn geregistreerd bij deze specifieke punten en hebben geen betrekking op het totale vervoer over de Rijn. Bij deze aanpak wordt echter duidelijk dat er tussen de verschillende gedeelten van de Rijn, bijvoorbeeld tussen de Nieder- en Oberrhein, verschillen bestaan in de vervoersstromen.

TABEL 1: MEETPUNTEN VOOR HET VRACHTVERVOER IN HET RIJNSTROOMGEBIED

Gedeelte of zijrivier van de Rijn	Meetpunt	Naam	Vervoersvolume (in miljoen ton)			Aantal passerende vrachtschepen		
			2022	2023	2024	2022	2023	2024
Niederrhein	Grens DE/NL	Emmerich	124,9	117,9	119,0	105.886	105.809	104.561
Oberrhein	Grens DE/FR	Iffezheim	16,3	16,0	18,0	21.537	19.325	18.600
Wesel-Dattelnkanaal	Samenvloeiing met de Rijn	Wesel-Friedrichsfeld	17,9	16,2	13,5	16.520	15.255	16.193
Rhein-Hernekanaal	Samenvloeiing met de Rijn	Duisburg-Meiderich	12,4	10,7	8,9	15.400	11.079	10.621
Main	Samenvloeiing met de Rijn	Mainz-Kostheim	11,1	11,5	12,1	14.309	13.707	12.575
Moezel	Samenvloeiing met de Rijn	Koblenz	8,6	7,7	8,7	5.373	4.505	4.638
Neckar	Samenvloeiing met de Rijn	Mannheim-Feudenheim	4,5	3,9	4,4	5.484	4.463	4.561

Bronnen: Destatis, Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat (WSV), Moezelcommissie

In 2024 was het vervoer over de Moezel (bij de sluis van Koblenz) 13,5% hoger dan in 2023. Grote goederensegmenten die een sterke groei lieten zien, waren ijzererts en schroot (+33,9%), agribulk (+7,0%), evenals zand, stenen en grind (+23,3%). Het vervoer op de Moezel nam ook toe bij de sluis van Apach, die op de grens tussen Frankrijk, Luxemburg en Duitsland ligt. De vervoersvolumes lagen in 2024 8,8% hoger dan in 2023. In Apach nam vooral het vervoer van kolen (+60,5%), ijzer en staal (+19,8%), meststoffen (+55,5%) en zand, stenen en grind (+9,4%) toe. Hoewel het goederenvervoer over de Moezel alles bij elkaar genomen herstelde, was er een sterke daling in het containervervoer, dat bij de sluis van Koblenz een daling van -48,1% te zien gaf. De reden voor deze scherpe daling is een modale verschuiving van vervoer over water naar vervoer per spoor voor containervervoer. Dit is het gevolg van het besluit van een grote reder om meubels in containers per spoor te vervoeren, terwijl dat vroeger via de waterweg over de Moezel werd vervoerd.

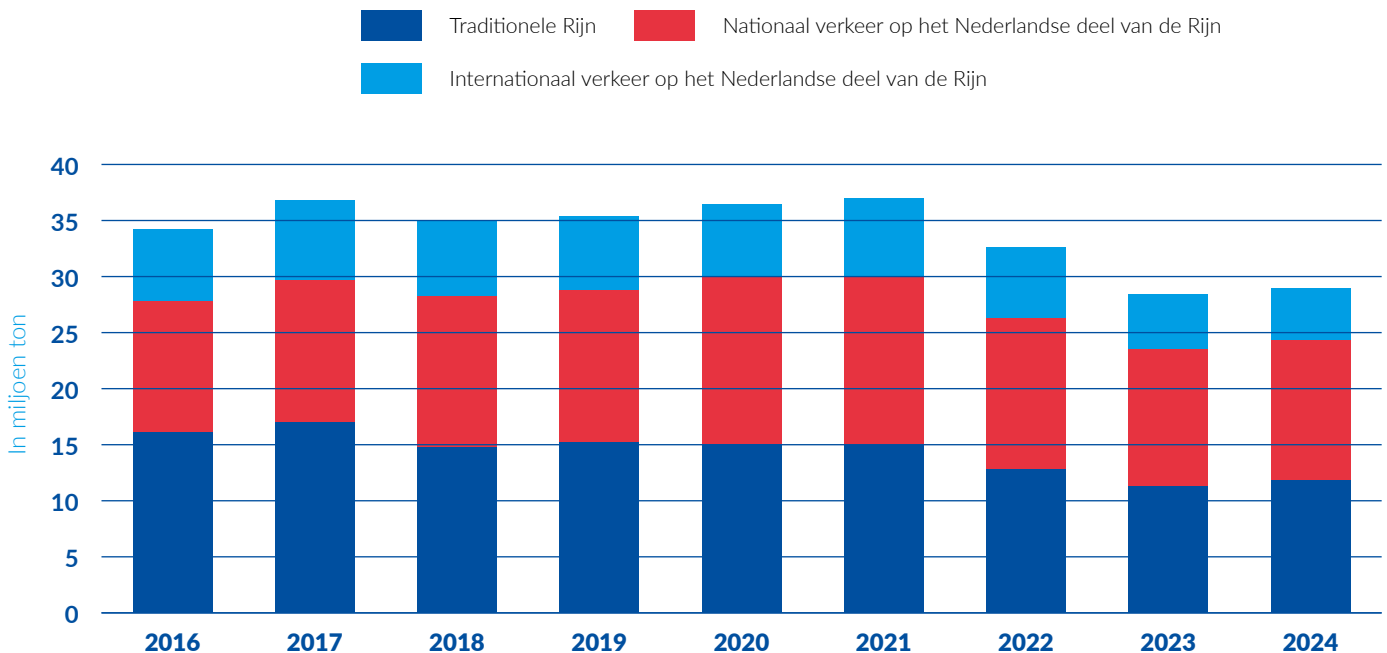
Containervervoer op de Rijn

De berekeningen in dit hoofdstuk laten zien dat het containervervoer op de Rijn wordt beïnvloed door een combinatie van invloedfactoren. Een belangrijke factor is de maritieme containeroverslag in de zeehavens (met name Rotterdam en Antwerpen) en de tweede factor is het effect van laag water.

Gemeten in miljoen ton lag het resultaat voor het containervervoer over de gehele Rijn (van Bazel tot de Noordzee) in 2024 2,0% hoger dan in het jaar 2023 (+4,1% voor de traditionele Rijn en +0,7% voor de Rijn in Nederland).

Uitgedrukt in TEU bedroeg de stijging +3,8% voor de hele Rijn (+4,2% voor de traditionele Rijn en +3,6% voor de Rijn in Nederland).

AFBEELDING 10: **CONTAINERVERVOER OP DE TRADITIONELE RIJN EN DE RIJN IN NEDERLAND** (IN MILJOEN TON, NETTO-GEWICHT VAN DE GOEDEREN IN CONTAINERS), 2016-2024 *

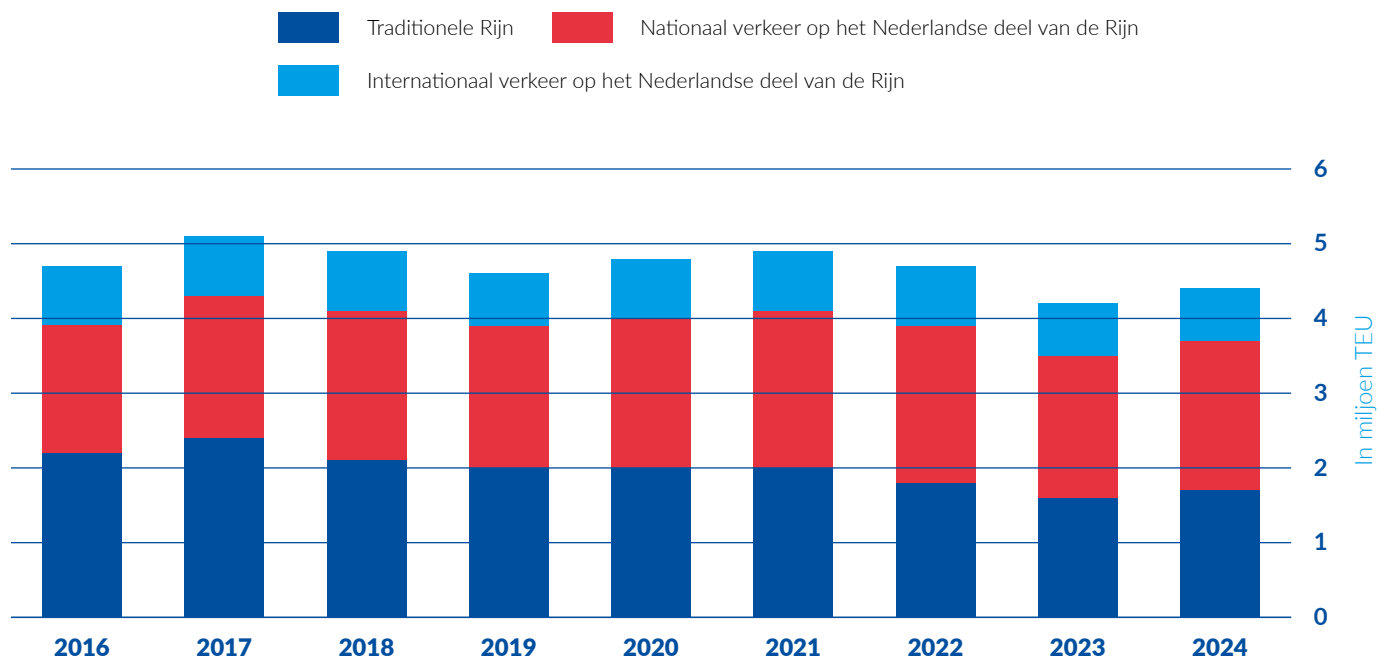


Bronnen: analyse van de CCR op basis van gegevens van Destatis, VNF en Rijkswaterstaat

* Traditionele Rijn = de Rijn vanaf Rheinfelden (CH) tot de Duits-Nederlandse grens; Rijn in Nederland = de Rijn vanaf de Duits-Nederlandse grens tot de Noordzee (inclusief de verbinding met Antwerpen via de Rijn-Scheldeverbinding)

Er wordt op gewezen dat de gegevens voor de traditionele Rijn al het vrachtvervoer op de Rijn in Duitsland weergeven, evenals meer gedetailleerde gegevens voor de delen van de Oberrhein, die het verkeer tussen Franse Rijnhavens en tussen Zwitserse en Franse Rijnhavens weergeven.

AFBEELDING 11: **CONTAINERVERVOER OVER DE TRADITIONELE RIJN EN DE RIJN IN NEDERLAND (IN MILJOEN TEU), 2016-2024 ***



Bronnen: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis, VNF (enkel voor de periode 2020-2024) en Rijkswaterstaat

* Traditionele Rijn = de Rijn vanaf Rheinfelden (CH) tot de Duits-Nederlandse grens; Rijn in Nederland = de Rijn vanaf de Duits-Nederlandse grens tot de Noordzee (inclusief de verbinding met Antwerpen via de Rijn-Scheldeverbinding)

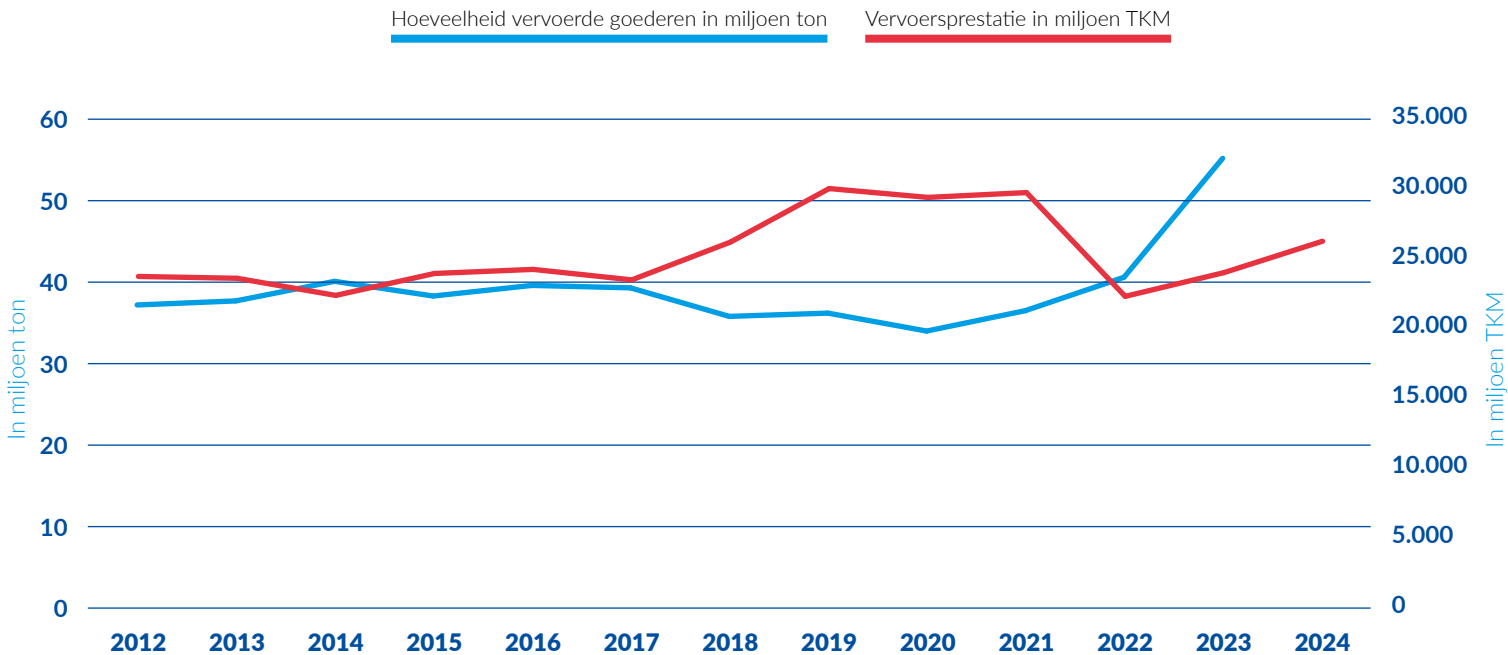


DONAUSTROOMGEBIED

Vervoersvolume en vervoersprestatie op de Donau

Het goederenvervoer over het gehele bevaarbare deel van de Donau tussen Kelheim (Duitsland) en de Zwarte Zee (via het Donau-Zwarte Zeekanaal en het Sulinakanaal) is sinds 2020 toegenomen en bedroeg in 2023 55,2 miljoen ton, een stijging van +36,1% ten opzichte van 2022¹⁵. Aan de basis van deze stijging lag vooral de uitzonderlijke toename van de hoeveelheden goederen die door de binnenvaart in Oekraïne werden vervoerd, met name de export via de Oekraïense Donauhavens. De vervoersprestatie op de Donau (Donaustaten van de EU plus Servië) kwam in 2024 neer op 26,32 miljard TKM, een stijging van +9,4% ten opzichte van 2023.

AFBEELDING 12: **HOEEVEELHEID VERVOERDE GOEDEREN (IN MILJOEN TON)**
EN VERVOERSPRESTATIE (IN MILJOEN TKM) OP DE DONAU *



Bronnen: voor de vervoersvolumes - viadonau, jaarlijkse rapporten over de Donauvaart; voor de vervoersprestatie - Eurostat [iww_go_atygo] en [iww_go_qnave] (Servië)
* Vervoersprestatie in de binnenvaart in alle Donaustaten van de EU.

In het jaar 2024 bleef de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne van invloed op het goederen- en personenvervoer op de Donau. In 2024 was een reeks Russische luchtaanvallen ook gericht op de Oekraïense haveninfrastructuur aan de Donau. Als gevolg van deze aanvallen werden infrastructuur, graanschuren, magazijnen, administratieve gebouwen en woningen in Oekraïense havens aan de Donau vernietigd. De agressieve aanvallen van Rusland langs de Donau vormden een directe bedreiging voor de veiligheid, niet alleen van de Oekraïense haveninfrastructuur aan de Donau, maar van al het scheepvaartverkeer op de Beneden-Donau, met inbegrip van de veiligheid van scheepsbemanningen en -personeel.

¹⁵ Bron: viadonau, verschillende jaarlijkse rapporten beschikbaar op de volgende link: <https://www.viadonau.org/newsroom/publicationen/broschueren> (voor het laatst geraadpleegd op 28 augustus 2025)

In het jaar 2024 heeft de Donaucommissie haar activiteiten voortgezet om zoveel mogelijk steun te verlenen voor de uitvoer van Oekraïense landbouwproducten en de invoer van goederen die Oekraïne nodig heeft als onderdeel van het initiatief EU-Oekraïne Donau Solidariteitscorridors, dat in mei 2022 is aangenomen ter ondersteuning van de solidariteitsmaatregelen van de Europese Unie voor Oekraïne. In 2024 werd in totaal 8,3 miljoen ton graan, sojabonen, koolzaad, zonnebloempitten en -olie uitgevoerd via de Oekraïense Donauhavens. Daarnaast werden ook andere goederen zoals ijzererts en de invoer van aardolieproducten via deze havens verwerkt.

Het vervoer over de Donau bij bepaalde meetpunten

De vaarwegbeheerders verzamelen gegevens bij de diverse grensposten of meetpunten, die in de onderstaande tabel zijn weergegeven.

TABEL 2: MEETPUNTEN VOOR HET VRACHTVERVOER OP DE DONAU

Gedeelte of zijrivier van de Donau	Meetpunt	Naam	Vervoersvolume (in miljoen ton)		
			2022	2023	2024
Boven-Donau	Grens Duitsland/Oostenrijk	Sluis bij Jochenstein	2,2	2,1	2,6
Boven-Donau	Grens Slowakije/Hongarije	Sluis bij Gabčíkovo	4,3	4,0	4,5
Midden-Donau	Grens Hongarije/Kroatië/Servië	Mohács	4,0	3,4	4,0
Donau-Zwarte Zeekanaal	Geen bepaald meetpunt, het totale vervoersvolume op het kanaal wordt in aanmerking genomen	Beheerder van het kanaal CAN ¹⁶	17,3	23,4	18,0
Sulinakanaal	Geen bepaald meetpunt, het totale vervoersvolume op het kanaal wordt in aanmerking genomen	Vaarwegbeheerder AFDJ ¹⁷	10,6	16,4	9,9

Bron: Marktobservatierapport van de Donaucommissie

In 2024 was er een vrij scherpe daling in het vervoer over de twee kanalen die naar de Zwarte Zee stromen. De reden voor deze daling is de toename van het volume van graanvervoer (tarwe, maïs, gerst) via de 'Oekraïense graancorridor' die in de herfst van 2023 werd gevormd op basis van de Oekraïense zeehavens van Odessa, Pivdennyi en Chornomorsk (de havens van 'Groot Odessa'). Tegelijkertijd neemt de rol van de Oekraïense Donauhavens niet af en wordt deze gezien als een extra route ter ondersteuning van het vervoer van de Oekraïense landbouwproducten voor de export. Daarom is het van prioritair belang om ervoor te zorgen dat de havens van de Oekraïense Donau-cluster kunnen blijven werken.

Voor de Boven-Donau bij de sluis van Gabčíkovo werd 45% van alle goederen vervoerd in duwstellen. Voor de Midden-Donau bij Mohács bedroeg het aandeel van duwstellen binnen het totale vervoer 68%.

¹⁶ <https://www.acn.ro/index.php/de/>

¹⁷ <https://www.afdj.ro/en>

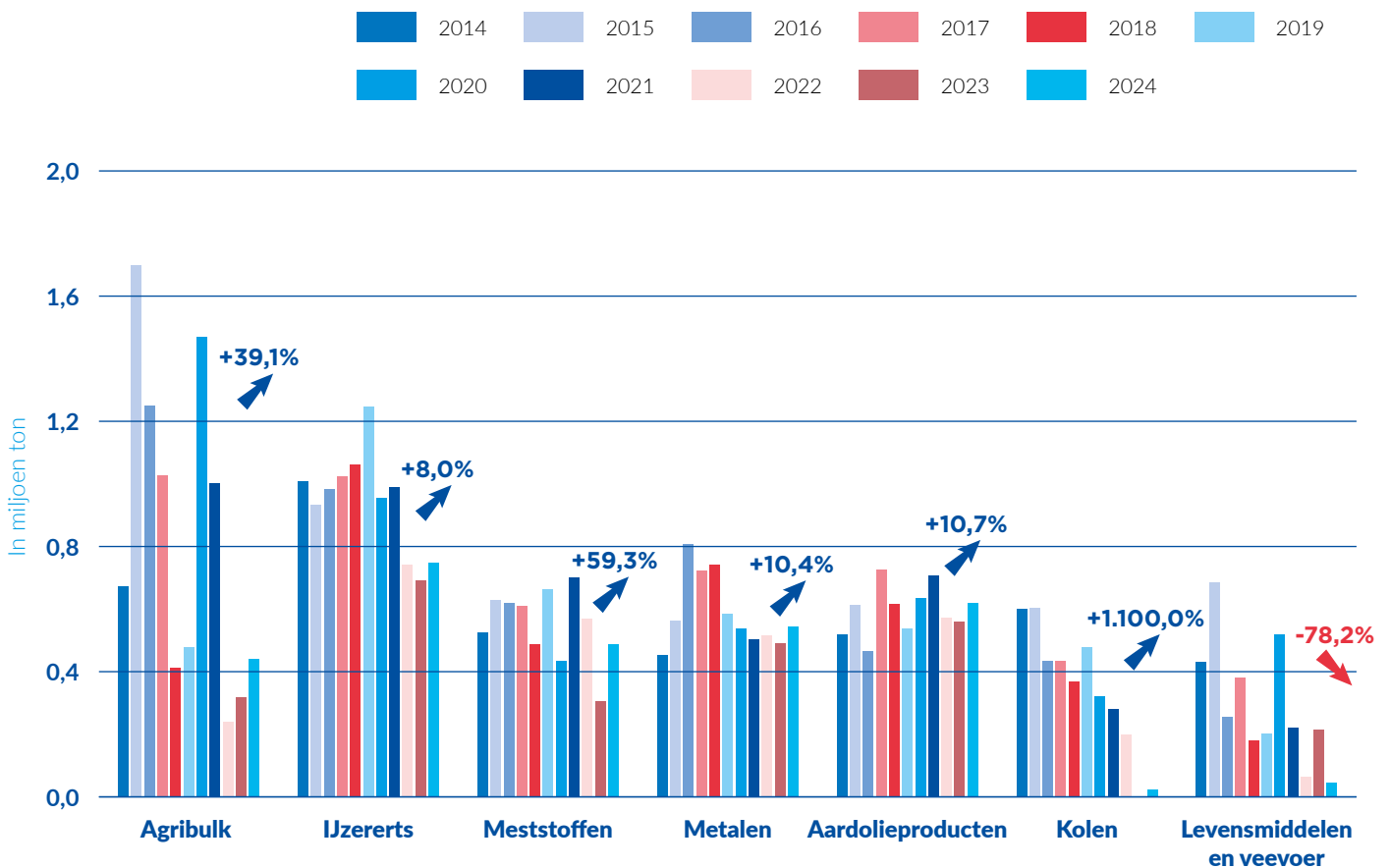
Aan de grens tussen Slowakije en Hongarije werd de vraag naar vervoer in 2024 gekenmerkt door stabiele cijfers voor het vervoer stroomopwaarts van ijzererts en het vervoer stroomafwaarts van metalen. Daarnaast was er een toename in het vervoer stroomopwaarts van graan, levensmiddelen en veevoeder en in het vervoer stroomafwaarts van aardolieproducten. Over het geheel genomen lag de vraag naar vervoer op dit grenspunt in 2024 14% hoger dan in 2023.

Aan de grens tussen Hongarije, Kroatië en Servië werd het vrachtovervoer gekenmerkt door vrij gelijkblijvende cijfers voor het vervoer stroomopwaarts van ijzererts en het vervoer stroomafwaarts van metalen. Verder was er een toename in het vervoer stroomafwaarts van graan en aardolieproducten. Het vervoer van meststoffen steeg zowel stroomopwaarts als stroomafwaarts. Voor het vervoer stroomafwaarts van levensmiddelen en veevoerders werd een sterke daling geregistreerd. In totaal is het vrachtovervoer op de Midden-Donau in 2024 met +20% gestegen.

Vervoer over de Donau per goederensegment

De volgende afbeelding toont de ontwikkeling van het vrachtovervoer per goederensegment op de Midden-Donau.

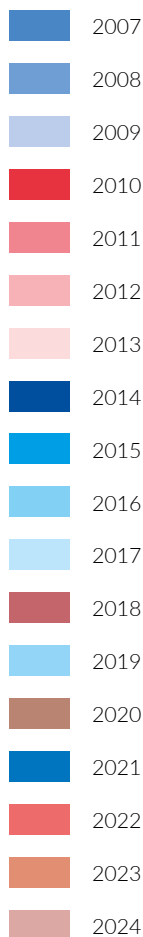
AFBEELDING 13: OVER DE MIDDEN-DONAU VERVOERDE GOEDEREN (IN MILJOEN TON) *



Bron: Marktobservatierapport van de Donaucommissie
* Bij Mohács (Zuid-Hongarije – grensgebied met Kroatië en Servië)

CONTAINERVERVOER

PER LAND IN EUROPA



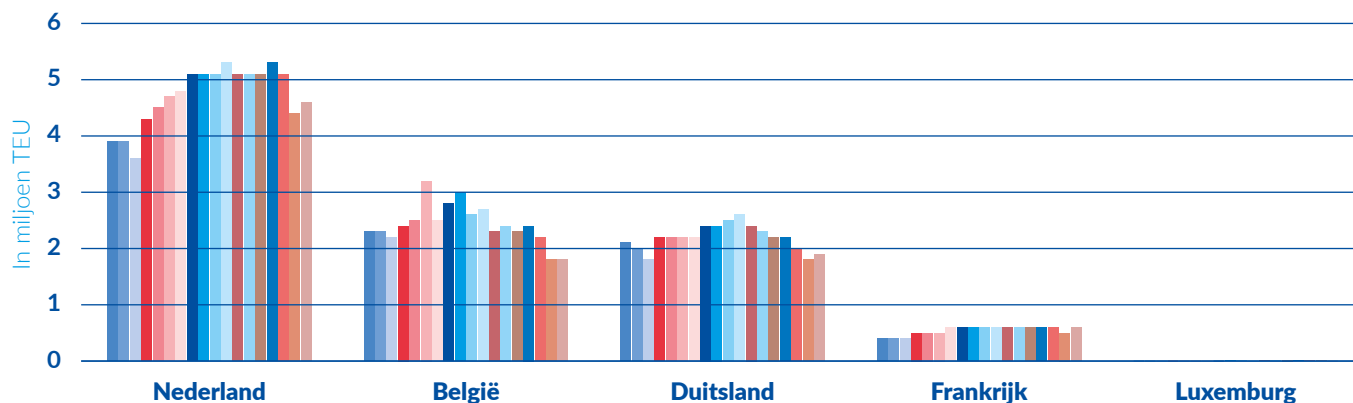
GEHEEL EUROPA EN GEOGRAFISCHE STRUCTUUR

Met 11,3 miljard TKM (+2,5%), meer dan 5,7 miljoen TEU (+3,6%) en bijna 47 miljoen ton goederen in containers (+2,7%) was het containervervoer over de binnenwateren van de EU (EU-27) in 2024 goed voor 9,3% van de totale vervoersprestatie van de binnenvaart in de EU die ongeveer 121,6 miljard TKM bedroeg. Daarnaast vond 99,3% van de totale binnenvaartvervoersprestatie voor containers (TKM) plaats in de Rijnnoeverstaten (Nederland, België, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland en Luxemburg). Het containervervoer over de Donau en in Zweden namen respectievelijk 0,5% en 0,2% voor hun rekening.

RIJNOEVERSTATEN

In 2024 is, uitgedrukt in miljoen TEU, het containervervoer in Nederland met +3,6% gestegen, in Duitsland met +3,2% en in Frankrijk met +5,5%. In België daarentegen werd een daling van -0,5% waargenomen. In Nederland werd 41,0 miljoen ton goederen in containers vervoerd (+3,4%), en met dit cijfer is dit land koploper in het binnenvaartcontainervervoer in Europa.

AFBEELDING 14: CONTAINERVERVOER PER RIJNOEVERSTAAT (IN MILJOEN TEU) *



Bron: Eurostat [iww_go_actygo]

* In Luxemburg werd in 2022, 2023 en 2024 respectievelijk 9.995 TEU, 10.750 TEU en 8.518 TEU vervoerd.

■ DONAULANDEN

Momenteel zijn Roemenië en Hongarije de twee Donaulanden waar de meeste containers worden vervoerd. In 2024 werd 2.229 TEU (-37,2%) over de Hongaarse binnenwateren vervoerd. In Roemenië lag het vervoer van containers in 2024 bij 20.515 TEU (-40,7%). Kijkt men naar het gewicht van de goederen, was het containervervoer op de Hongaarse wateren in 2024 goed voor 5.000 ton (-37,5%). In Roemenië werd 237.000 ton goederen in containers vervoerd (-50,1%). Deze cijfers laten het enorme verschil zien met de Rijnsoeverstaten.

FOCUS OP DE SITUATIE IN DE RODE ZEE: GEVOLGEN VOOR DE WERELDHANDEL^{18, 19, 20}

Sinds begin 2024 heeft de veiligheidssituatie in de Rode Zee ertoe geleid dat een zeer groot deel van de wereldvloot, met name zeecontainerschepen, via Kaap de Goede Hoop in zuidelijk Afrika wordt omgeleid om het Suezkanaal te vermijden. De inkomsten uit de tolheffing voor het Suezkanaal zijn vorig jaar met -60,0% gedaald, wat neerkomt op een verlies van 7 miljard dollar voor de Egyptische regering.

Een jaar na de komst van internationale en Europese marineschepen in de regio om de schepen te beschermen, bleef het verkeer 60-70% onder het niveau van vóór november 2023. In de eerste elf maanden van 2024 passeerden 174 containerschepen de Rode Zee, tegenover 606 in dezelfde periode van 2023. Bovendien daalde de capaciteit gemeten in TEU met -91,0%.

Langere vaarafstanden leidden op jaarbasis tot een stijging van ongeveer 16% van het aantal twintigvoetscontainereenheden (TEU-mijlen). De grootste stijging van het aantal tonmijlen als gevolg van de situatie in de Rode Zee deed zich voor bij containerschepen (+12%), autotransportschepen (+6,7%) en schepen voor het vervoer van olieproducten (+4,6%). Dit stuwde de vracht- en chartertarieven omhoog.

De aanvallen op de scheepvaart in de Rode Zee veroorzaakten een toename van de transittijden, aangezien de omleiding via zuidelijk Afrika tien dagen extra in beslag neemt voor de reis van het Verre Oosten naar Europa en in totaal 20 dagen voor een retourreis. Als gevolg daarvan is de gemiddelde vertraging van containerschepen verslechterd van vijf dagen in november 2023 tot zes dagen in januari 2024. Dit had een negatief effect op de betrouwbaarheid van de vaarschema's, die daalde van 62% in november 2023 tot 52% in januari 2024.

Ook moet worden gewezen op de extra kosten in verband met de ontregeling van de scheepvaart in de Rode Zee, die van verschillende aard zijn:

- voor rederijen, zoals brandstof- of verzekeringskosten,
- voor verladers, met een stijging van +130% van de wereldwijde vrachtprijzen voor containervervoer tussen november 2023 en maart 2024,

¹⁸ <https://www.ft.com/content/dd3d3f55-0119-46fb-93b6-418e696ab893>

¹⁹ <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/repositories/red-sea-crisis-impacts-global-shipping.pdf>

²⁰ <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/shipping/cessez-le-feu-israel-hamas-quelles-consequences-pour-le-conteneur-962605.php>

- voor landen die kosten maken voor de beschermingsoperaties door de marine,
- voor het milieu, aangezien de omleiding van schepen via Zuid-Afrika tot hogere broeikasgasemissies leidt.

Gezien de gesprekken over een staakt-het-vuren tussen Israël en Hamas in 2025 is er hoop dat de stabiliteit in de regio kan worden hersteld. Hierdoor zou het verkeer in het Suezkanaal weer kunnen toenemen.

In dat geval zouden de toeleveringsketens, met name van Azië naar Europa, op korte termijn aanzienlijk worden ingekort. Dit zou echter leiden tot tijdelijke congestieproblemen in de havens en het achterland in Europa, omdat er meer goederen dan normaal tegelijkertijd zouden aankomen, waarvan sommige de lange route rond Afrika hebben genomen en andere de gebruikelijke kortere route via het Suezkanaal.

Indien de onderhandelingen over een staakt-het-vuren echter niet succesvol zijn, groeit opnieuw de vrees dat de militante Houthi-groepering in Jemen haar dreigementen tegen handelsschepen die de Rode Zee bevaren, zou hernieuwen. Bovendien wakkeren de dreigementen van de Amerikaanse president om invoerheffingen op te leggen aan verschillende handelspartners opnieuw de vrees voor handelsoorlogen en een wereldwijde economische neergang aan. Dit zou ook de inkomsten van reders kunnen treffen. Ten slotte zou het conflict tussen Iran en Israël kunnen leiden tot verstoringen van de zeevaartroutes en de wereldhandel.

De plannen van president Trump voor het handelsbeleid, namelijk om vanaf de zomer van 2025 invoerheffingen van minimaal 10% op Chinese producten en 25% op goederen uit Mexico en Canada in te voeren, zouden inderdaad aanzienlijke gevolgen kunnen hebben voor de wereldeconomie.

Analisten voorspellen dan ook een stijging van de gemiddelde Amerikaanse invoerheffingen met bijna +8% tegen eind 2026, wat zou leiden tot een aanzienlijke daling van het aandeel van de VS in de wereldhandel van 21% naar 18%. Als gevolg van deze krimp van de handel van de VS met de rest van de wereld is het denkbaar dat de export vanuit China tot 83% zou kunnen krimpen.

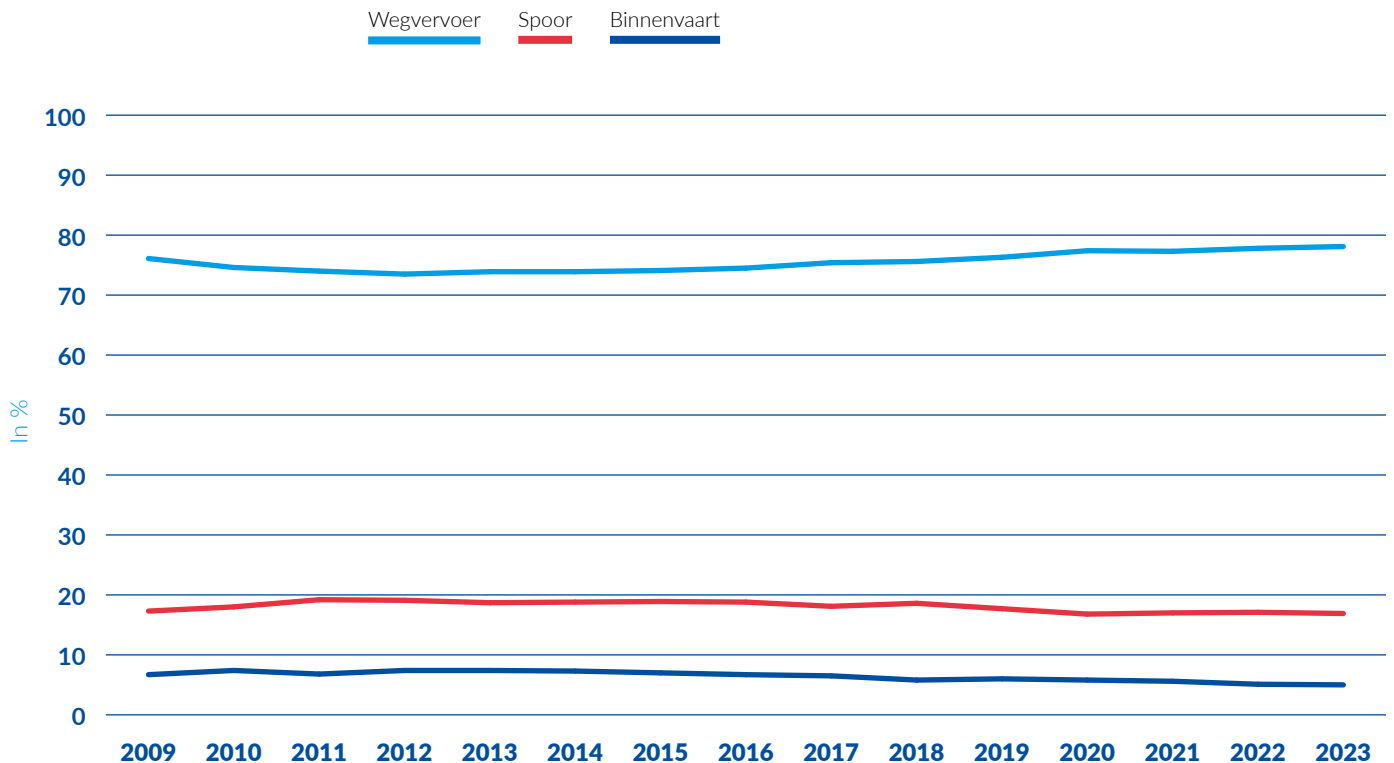
Dit zou op zijn beurt de handel over de Stille Oceaan met 8-12% kunnen verminderen, wat zich zou vertalen in een daling van -1,7% van de wereldwijde containervaart.

Aangezien het containervervoer in de binnenvaart nauw verbonden is met de dynamiek van de wereldhandel, zouden verstoringen in de Rode Zee indirecte druk kunnen blijven uitoefenen op de binnenvaart, met gevolgen die mogelijk tot in 2025 kunnen doorwerken.

BINNENVAART

EN ANDERE VERVOERSMODI

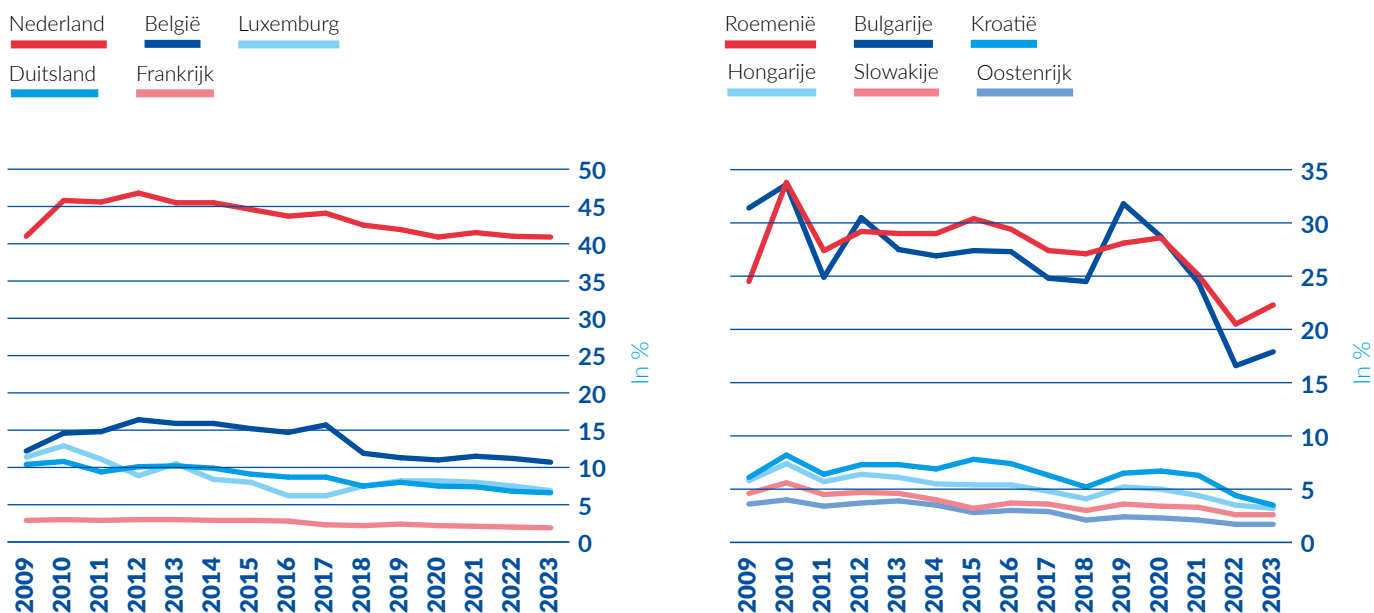
AFBEELDING 15: **AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VAN DE VERVOERSWIJZEN OVER LAND IN DE EU-27 (IN %) 2009-2023**



Bron: Eurostat [tran_hv_frmod]

De afgelopen tien jaar is het aandeel in de modal split voor de binnenvaart en het spoorvervoer op het niveau van de EU-27 gedaald, terwijl dat van het wegvervoer is gestegen. De binnenvaart heeft de afgelopen 10 jaar 2,4 procentpunten verloren en dit kwam in 2023 neer op 5,0%, het laagste niveau sinds 2005. Het ligt ver achter op het wegvervoer (78,1% in 2023, +4,2 procentpunten in de afgelopen tien jaar) en het spoorvervoer (16,9%, -1,8 procentpunten in de afgelopen tien jaar). Aangezien veel EU-landen geen binnenwateren hebben, mag de totale modal split van de binnenvaart op EU-niveau niet worden gebruikt als prestatie-indicator voor het succes van de binnenvaart in de EU. Het is beter om te kijken naar het aandeel in de modal split per land.

AFBEELDINGEN 16 EN 17: EVOLUTIE VAN HET AANDEEL IN DE MODAL SPLIT DOOR DE BINNENVAART VOOR DE RIJNOEVERSTATEN EN DE DONAULANDEN (IN %, OP BASIS VAN TONKILOMETER) *



Bron: Eurostat [tran_hv_frmod]

* Aandeel van de vervoersprestatie van de binnenvaart in de totale vervoersprestatie (binnenvaart + weg + spoor)

De aandelen in de modal split voor de binnenvaart in de belangrijkste binnenvaartlanden zijn de afgelopen tien jaar gedaald. In Nederland is het aandeel van de binnenvaart in de modal split tot 2012 gestegen naar een recordhoogte van 46,8%. Dit aandeel nam in de daaropvolgende jaren af en kwam in 2023 op 40,9% te liggen. Deze daling vond ook plaats in Duitsland, waar het aandeel van de binnenvaart voor het tweede opeenvolgende jaar onder de grens van 7,0% uitkwam (6,6%). Dit is het laagste aandeel van de binnenvaart in de modal split ooit gemeten sinds 2005²¹. Hetzelfde kan worden waargenomen voor België, Luxemburg en Frankrijk. Binnen de Donaulanden genoten Roemenië en Bulgarije juist van recordhoogtes voor het aandeel van de binnenvaart in de modal split. Na een eerste daling in 2021 nam voor beide landen het aandeel in 2022 echter opnieuw sterk af en kwam uit op respectievelijk 20,5% (4,6 procentpunten verlies aan het wegvervoer) en 16,6% (7,8 procentpunten verlies aan zowel het weg- als het spoorwegvervoer). Het aandeel van de binnenvaart in de modal split in deze twee landen kwam weer in de zwarte cijfers met een toename van 1,8 procentpunten in Roemenië tussen 2022 en 2023, en 1,3 procentpunten in Bulgarije. In de vier andere Donaulanden daalt of stagneert het aandeel in de modal split van de binnenvaart. In alle geanalyseerde landen is het aandeel in de modal split van de binnenvaart afgenomen ten opzichte van 10 jaar geleden (-4,6 procentpunten voor Nederland, -5,2 voor België, -6,7 voor Roemenië en -9,6 voor Hongarije).

²¹ 2005 is het vroegste jaar waarvoor gegevens beschikbaar zijn in de database van Eurostat.







03

NATIONALE INVESTERINGEN IN DE BINNENVAART- INFRASTRUCTUUR

- Infrastructuur is en blijft een basisvoorwaarde voor betrouwbaar binnenvaartvervoer. De Rijnsoeverstaten en Donaulanden verstrekken jaargegevens over de uitgaven voor het onderhoud van de infrastructuur en de investeringen in infrastructuur.
- In de Rijnsoeverstaten, die over een dicht waterwegennetwerk beschikken, kunnen de hoogste investeringen vastgesteld worden in Duitsland en Nederland. In de Donaustaten en landen in Midden-Europa, zijn de uitgaven voor onderhoud in Servië, Oostenrijk, Bulgarije, Polen en de Tsjechische Republiek de laatste jaren stapje voor stapje gestegen. Het land met het hoogste modale aandeel in het Donaustroomgebied is Roemenië, wat de reden kan zijn voor het hoge investeringsniveau de afgelopen jaren.
- Met de hier gepresenteerde gegevens kan voor elk land een analyse worden gemaakt, maar een vergelijking van de trends in de onderhoudsuitgaven en investeringen tussen de verschillende landen is niet mogelijk. De uitgaven voor onderhoud kunnen bijvoorbeeld tussen de landen sterk verschillen vanwege de lengte en aard van de waterweg, of het aantal kunstwerken in de waterwegen.

II INLEIDING

Om het hele jaar door de bevaarbaarheid te verzekeren, moet de toestand van het binnenvaartnetwerk de gebruikers in staat stellen de vaarwegen op een efficiënte, betrouwbare en veilige manier te benutten, door te zorgen voor minimumvaarwegdieptes en een zeker dienstverleningsniveau (Good Navigation Status). Hiervoor moet infrastructuur voor de binnenvaart worden aangelegd, onderhouden en gemoderniseerd door middel van investeringen in het kader van een samenhangende corridorvisie. Er moet hierbij ook rekening worden gehouden met de toegenomen behoefte aan snel, betrouwbaar en naadloos op elkaar afgestemd goederen- en personenverkeer van hoge kwaliteit. Het is daarom van fundamenteel belang om de investeringen in de binnenvaartinfrastructuur in de verschillende landen in kaart te brengen. Wat elk land precies doet om deze 'Good Navigation Status' te garanderen, valt buiten het bestek van dit hoofdstuk.

Onderhoud, herstel en nieuwbouw zijn de bepalende factoren om de prestaties en betrouwbaarheid van de binnenvaart te verbeteren. Alle financiële steun om meer onderhouds-, sanerings- en moderniseringswerkzaamheden te kunnen uitvoeren, zal de infrastructuur daarom rechtstreeks ten goede komen. Daarbij mag niet worden vergeten dat dit projecten op lange termijn betreft die onderdeel zijn van een levenscyclusbenadering van de investering²².

De uitgaven voor de infrastructuur kunnen in twee hoofdcategorieën worden gesplitst: investeringen en uitgaven voor onderhoud.

De onderhoudsuitgaven zijn gericht op de reeds bestaande infrastructuur en de instandhouding daarvan. De uitgaven voor het onderhoud, zoals die voor baggerwerkzaamheden om de overeengekomen vaarwegdiepte te borgen, komen echter op dit moment niet in aanmerking voor medefinanciering van de EU in het kader van de 'Connecting Europe Facility II' (CEF II). Het is aan de lidstaten om hun netwerk van binnenwateren te onderhouden, een taak die van fundamenteel belang is voor de ontwikkeling van de sector. Wel moet worden opgemerkt dat de onderhoudsuitgaven van land tot land sterk kunnen verschillen, naargelang:

- de lengte van de bevaarbare waterweg,
- de aard daarvan (vrijstromend of niet) en
- het aantal bouwwerken aan deze waterweg (sluizen en dammen vormen over het algemeen de belangrijkste uitgavenposten).

De investeringsuitgaven omvatten middelen voor nieuwe projecten zoals de uitbreiding of modernisering van waterwegen. Deze investeringen komen ook in aanmerking voor medefinanciering op EU-niveau, bijvoorbeeld via het programma CEF II. Juridisch gezien houdt dit in dat voor investeringen een milieueffectrapport moet worden opgesteld, terwijl uitgaven voor het onderhoud normaliter niet aan dergelijke wettelijke voorschriften zijn onderworpen. Voor onderhoudswerkzaamheden door vaarwegautoriteiten kunnen echter milieuvergunningen nodig zijn. De investeringen in haveninfrastructuur worden niet in dit hoofdstuk behandeld.

²² Ontwerp-aanbevelingen voor de ontwikkeling van gemeenschappelijke geharmoniseerde richtsnoeren/standaarden voor de 'Good Navigation Status' (goede status van bevaarbaarheid voor de scheepvaart).

PROBLEMEN

MET HET VERGAREN VAN GEGEVENS OVER UITGAVEN VOOR INFRASTRUCTUUR

Het is niet mogelijk om de gegevens van de landen met elkaar te vergelijken, omdat er nogal wat haken en ogen zijn die eerst nader bekeken moeten worden voordat er goed gefundeerde conclusies getrokken kunnen worden. Tekortkomingen in de gegevens ontstaan omdat niet altijd dezelfde methoden voor het verzamelen van de gegevens en dezelfde definities worden gebruikt. Ook de soorten waterwegen in de verschillende landen wijken van elkaar af. Zo moet in landen waarvan een groot deel van de rivieren vrijstromend is veel meer aan onderhoud worden gedaan dan in landen waar dit aandeel kleiner is. Daar staat tegenover dat rivieren met veel sluizen ook grote uitgaven voor investeringen in en onderhoud van sluizen vereisen.

Ook de methodes lopen uiteen: in het ene land wordt het materieel voor het onderhoud van de infrastructuur wél en in het andere land niet in de onderhouds-uitgaven voor infrastructuur meegeteld. Dit verklaart wellicht ook ten dele waarom er soms tussen de gegevensbronnen onderling discrepanties zijn. Als gevolg van deze verschillende methoden en de verschillende soorten waterwegen is ervoor gekozen om voor elk land de trend te schetsen. Bovendien kunnen de uitgaven voor investeringen en onderhoud niet altijd zuiver van elkaar gescheiden worden.

Een andere belangrijke reden heeft te maken met de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het verzamelen van de gegevens. In de meeste Rijnsoever- en Donaulanden zijn de vaarwegbeheerders hiermee belast.

Tenslotte, maar niet minder belangrijk, is het van belang om te vermelden dat, afhankelijk van de CEMT²³-klasse van de vaarweg, de autoriteit die verantwoordelijk is voor het beheer van de investeringen in de infrastructuur kan verschillen: soms is dit een taak die bij een nationale autoriteit ligt, soms kan dit echter ook een regionale autoriteit zijn. De infrastructuuruitgaven voor de binnenwateren die onder de verantwoordelijkheid van de regionale autoriteiten vallen - meestal regionale vaarwegen van CEMT-klasse III of lager - zijn daarom wellicht niet altijd vervat in de gegevens over de nationale uitgaven voor infrastructuur. Voor de landen met meerdere regionale bevaarbare waterwegen van CEMT-klasse III of lager is het waarschijnlijk dat het in dit hoofdstuk vermelde totaal van de uitgaven voor de infrastructuur te laag geschat is. Dit geldt met name voor Nederland en Polen.

Op grond hiervan kan de conclusie worden getrokken dat het proces voor de gegevensvergaring verbeterd zou moeten worden, wellicht door op Europees vlak geharmoniseerde criteria vast te leggen voor de melding van uitgaven voor de infrastructuur.

²³ Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (CEMT)

OVERZICHT

PER LAND

RIJNOEVERSTATEN

Voor de Rijnsoeverstaten zijn de relevante gegevens over de uitgaven voor het onderhoud van en de investeringen in infrastructuur afkomstig van de OESO. Als gevolg van de hierboven beschreven tekortkomingen wordt ervan afgezien de landen met elkaar te vergelijken. De gegevens laten wel toe per land de tendensen te analyseren op basis van twee beschikbare indicatorvariabelen (onderhoudsuitgaven en investeringen). Er wordt op gewezen dat er in de OESO-databank geen gegevens beschikbaar zijn voor Zwitserland als geheel, noch over de uitgaven voor het onderhoud van infrastructuur in Duitsland.

De OESO-databank bevat gegevens over de infrastructuur zowel aan land als in de waterweg. Dit hangt samen met de definitie die de OESO hanteert voor de binnenvaartinfrastructuur (en de daaraan verbonden kosten), die zowel constructies aan land als op of in het water omvat: "Infrastructuur omvat bouwwerken aan land, vaargeulen en permanente bouwwerken, gebouwen, schutsluizen, afmeervoorzieningen, tolposten, alsook de vast ingebouwde of aangesloten voorzieningen, installaties en alle bijkomende aansluitingen (signalering, telecommunicatie, enz.) in tegenstelling tot binnenvaartschepen²⁴".

Wat de uitgaven voor het onderhoud van de infrastructuur in Duitsland betreft, maken de nationale gegevens over de uitgaven voor het onderhoud van het vervoer over water meestal geen onderscheid tussen binnenwater en zeewater, waardoor een analyse nagenoeg onmogelijk wordt.

In het algemeen kan worden vastgesteld dat in de Rijnsoeverstaten zowel de investeringsuitgaven als de onderhoudsuitgaven in de loop der tijd zijn gestegen, waarbij Duitsland en Nederland de hoogste investeringsuitgaven hebben. Dit kan zeker worden verklaard door het dichte netwerk van waterwegen en de omvangrijke binnenvaartactiviteiten in beide landen.

²⁴ [https://data-explorer.oecd.org/vis?lc=en&df\[ds\]=dsDisseminateFinalDMZ&df\[id\]=DSD_INFRINV%40DF_INFRINV&df\[ag\]=OECD.ITF&df\[vs\]=1.0&pd=%2C&dq=A...&to\[TIME_PERIOD\]=false&fs\[0\]=Topic%2C1%7CEnergy%23NRG%23%7CTransport%23NRG_TRA%23&pg=0&fc=Topic&bp=true&snb=14](https://data-explorer.oecd.org/vis?lc=en&df[ds]=dsDisseminateFinalDMZ&df[id]=DSD_INFRINV%40DF_INFRINV&df[ag]=OECD.ITF&df[vs]=1.0&pd=%2C&dq=A...&to[TIME_PERIOD]=false&fs[0]=Topic%2C1%7CEnergy%23NRG%23%7CTransport%23NRG_TRA%23&pg=0&fc=Topic&bp=true&snb=14)

TABEL 1: ONDERHOUDSUITGAVEN VOOR BINNENVAARTINFRASTRUCTUUR
(IN MILJOEN EURO)

Land \ Jaar	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
België	71,0	66,0	27,0	82,0	103,0	87,5	60,0	61,0	55,0	94,0	66,0	91,0
Frankrijk	224,8 ²⁵	226,9	224,5	226,5	220,8	232,0	233,4	252,6	291,4	332,6	354,9	359,1
Duitsland	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Luxemburg	0,3	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,1	n/a	n/a	n/a
Nederland	346,5	266,9	291,9	317,3	398,4	419,7	411,1	463,7	480,9	577,7	635,2	589,5
Zwitserland	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

Bron: OESO

TABELLE 2: INVESTERINGEN IN BINNENVAARTINFRASTRUCTUUR (IN MILJOEN EURO)

Land \ Jaar	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
België	152,0	167,0	103,0	291,0	225,0	237,5	197,0	197,0	249,0	562,0	n/a	n/a
Frankrijk	236,0	224,4	180,0	164,1	192,3	35,1	226,3	163,0	306,6	349,5	381,0	667,4
Duitsland	885,0	865,0	865,0	830,0	880,0	815,0	860,0	1.100,0	1.315,0	1.180,0	1.370,0	1.220,0
Luxemburg	0,7	0,1	0,3	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	n/a	n/a	n/a
Nederland	470,6	558,6	589,7	578,7	357,9	511,0	430,5	532,7	555,7	826,2	810,3	734,3
Zwitserland	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

Bron: OESO

²⁵ Onderbroken tijdreeks

DONAUSTATEN, TSJECHISCHE REPUBLIEK EN POLEN

Voor de Donaustaten, de Tsjechische Republiek en Polen zijn de relevante gegevens over de onderhouds- en investeringsuitgaven voor de infrastructuur in het algemeen wel beschikbaar in de OESO-database.

Uit deze database blijkt dat vooral in Servië de uitgaven voor onderhoud hoog zijn, een land waar deze uitgaven in de loop der tijd zijn toegenomen. Ook in Oostenrijk, Bulgarije, Polen en Tsjechië zijn deze uitgaven de afgelopen jaren gestaag gestegen. Wat de andere Donaulanden betreft, is het niveau van de onderhoudsuitgaven door de jaren heen vrijwel gelijk gebleven.

Wat de investeringsuitgaven betreft, is Roemenië het land met het hoogste aandeel in de modal split voor de binnenvaart, wat het hoge bedrag aan investeringen in deze categorie in de loop van de tijd kan verklaren, ook al zijn deze investeringen zoals blijkt uit de cijfers sinds 2010 gedaald en zijn er sinds 2019 geen gegevens beschikbaar. Dit hangt gedeeltelijk samen met het feit dat de Roemeense vaarwegautoriteiten de afgelopen jaren veel hebben geïnvesteerd in materieel om hun onderhoudswerkzaamheden te verbeteren in plaats van in grote waterbouwkundige projecten aan rivieren. In Servië zijn dergelijke investeringen sinds 2010 ook gestegen, maar in 2023 voor het eerst gedaald, nadat een groot waterbouwkundig project was voltooid waarmee zes grote knelpunten werden weggewerkt. In de Tsjechische Republiek fluctueerden de uitgaven jarenlang, met uitschieters naar boven in 2019 en 2020. Daarna zijn de uitgaven weer teruggelopen. In Polen zijn de investeringsuitgaven sinds 2020 gestegen.

TABEL 3: ONDERHOUDSUITGAVEN VOOR BINNENVAARTINFRASTRUCTUUR
(IN MILJOEN EURO)

Land \ Jaar	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Oostenrijk	12,0	17,0	19,0	14,0	12,0	13,0	12,0	13,0	13,0	14,0	14,0	16,0
Servië	17,6	16,5	17,3	29,8	28,7	32,9	35,3	43,3	32,6	30,5	40,6	54,8
Slowakije	3,0	4,0	9,0	3,7	0,3	7,1	1,8	n/a	2,0	2,0	3,0	3,0
Republiek Moldavië	n/a	n/a	n/a	0,1	0,1	0,1	0,1	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Hongarije	0,8	0,8	1,3	1,4	2,7	2,2	2,1	2,2	2,0	1,8	2,5	2,1
Bulgarije	1,0	1,0	1,0	1,0	1,3	1,4	3,4	3,6	3,6	3,1	2,6	4,6
Kroatië	1,2	1,2	2,1	1,6	1,4	2,0	2,1	1,9	3,0	2,0	1,0	2,0
Tsjechische Republiek	2,9	4,6	4,5	7,5	6,2	6,5	7,5	12,2	5,3	3,9	6,2	7,3
Polen	7,6	21,0	5,5	n/a	n/a	n/a	n/a	9,8	9,5	9,6	10,9	13,9

Bron: OESO

TABEL 4: INVESTERINGEN IN BINNENVAARTINFRASTRUCTUUR (IN MILJOEN EURO)

Land \ Jaar	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Oostenrijk	3,0	11,0	10,0	2,0	2,0	3,0	3,0	4,5	3,7	4,3	7,0	5,0
Servië	24,7	15,5	17,7	22,3	40,7	34,3	45,9	49,1	47,2	50,6	55,2	39,4
Slowakije	1,0	1,0	0,0	0,1	0,1	1,1	1,5	n/a	1,1	0,0	1,0	1,0
Republiek Moldavië	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Hongarije	0,01	0,1	0,02	0,0	10,3	0,2	1,1	0,9	3,1	1,1	0,0	0,2
Bulgarije	0,0	0,0	0,5	1,3	0,0	0,2	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0
Kroatië	3,3	1,7	4,1	6,0	3,0	2,0	3,0	3,0	7,0	3,0	10,0	10,0
Roemenië	279,5	268,1	314,1	505,9	236,9	105,1	189,7	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Tsjechische Republiek	17,2	7,2	9,6	15,1	9,8	7,2	2,8	51,1	55,5	30,2	24,1	20,7
Polen	0,2	n/a	61,2	n/a	n/a	n/a	n/a	56,1	39,2	64,4	86,7	83,2

Bron: OESO

Naast de gegevens van de OESO zijn er ook meer gedetailleerde gegevens beschikbaar die afkomstig zijn uit het rapport van het FRMMP/GNS²⁶. Het rapport van het FRMMP/GNS beperkt zich tot de infrastructuur van de waterwegen; de uitgaven voor infrastructuur aan de wal zoals ligplaatsen, jaagpaden, enz. zijn niet daarin opgenomen. In dit rapport gaat het om de volgende soorten uitgaven: baggerwerkzaamheden, vaarwegmonitoring en -markering, waterstandmetingen, onderhoud aan sluizen (in Roemenië), informatie over gemeten en voorspelde waterstanden, informatie over vaarwegdieptes, markeringsplannen, meteorologische informatie en vergelijkbare aspecten. Investerings in structurele infrastructuur (bv. waterbouwkundige maatregelen) vallen buiten het kader van de FRMMP/GNS-monitoring, aangezien de focus alleen op sanerings- en onderhoudswerkzaamheden ligt. Investerings in sanerings- en onderhoudsuitrusting, zoals baggerschepen, worden echter wel in kaart gebracht omdat ze de technische capaciteiten van de vaarwegautoriteiten vergroten. Er zijn dus verschillen tussen de gegevens van de OESO en die van het FRMMP/GNS, met name als gevolg van verschillen in methodologie, scope en definities. In het rapport van het FRMMP/GNS wordt meer in detail aangegeven op welke gebieden uitgaven gefinancierd worden en wordt ook een completer beeld geschetst van de bedragen die voor de verschillende herstellen en onderhoudswerkzaamheden worden uitgetrokken. Voor Oostenrijk bijvoorbeeld wijken de in deze twee databanken vervatte cijfers zeer sterk van elkaar af, omdat de OESO-gegevens ook de uitgaven voor het onderhoud van jaagpaden, enz. omvat.

²⁶ 'FRMMP' staat voor 'Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan' dat in 2014 werd aangenomen en in 2022 werd geactualiseerd. De Donau-oeverstaten zijn overeengekomen dat de stand van de tenuitvoerlegging moet worden gecontroleerd door zogenaamde "Nationale Actieplannen". Als onderdeel van het FAIRway Danube II-project werden de Nationale Actieplannen omgezet in rapporten over aanvullende GNS-parameters voor alle bij het project betrokken landen (Oostenrijk, Slowakije, Hongarije, Kroatië, Roemenië en Bulgarije). Duitsland, Servië, Bosnië en Herzegovina alsook Moldavië en Oekraïne dragen op vrijwillige basis gegevens bij in het kader van hun betrokkenheid bij prioriteitsgebied 1a van de EUSDR (Strategie van de Europese Unie voor de Donauregio) in de vorm van de eerdere Nationale Actieplannen.

Dit voorbeeld bevestigt dat de gegevens met betrekking tot de investeringen met de nodige voorzichtigheid moeten worden geïnterpreteerd.

Tabel 5 bevat harde cijfers over de onderhoudsuitgaven²⁷ voor binnenvaart-infrastructuur voor de periode van 2017 tot 2024 voor de Donaulanden. Het verschil tussen vrijstromende en niet-vrijstromende riviergedeelten, zoals dat het geval is voor het stroomgebied van de Boven-Donau, kan verklaren waarom bepaalde uitgavenposten meer investeringen vereisen dan andere. De IJzeren Poort aan de Servisch-Roemeense grens heeft bijvoorbeeld invloed op het stroomopwaarts gelegen deel van de rivier, waar minder vaak onderhoudswerkzaamheden nodig zijn vanwege de stuwpanden.

TABEL 5: NATIONALE ACTIEPLANNEN IN DE DONAULANDEN – ONDERHOUDSUITGAVEN VOOR INFRASTRUCTUUR (IN MILJOEN EURO)

Land \ Jaar	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Verandering 2023/2024
Oostenrijk	4,5	5,2	4,6	4,8	n/a	n/a	5,4	7,1	+31,5%
Bulgarije	0,4	2,4	2,9	2,9	n/a	n/a	3,3	3,0	-9,1%
Roemenië	15,3	13,5	13,2	16,0	n/a	n/a	13,6	22,0	+61,8%
Hongarije	n/a	0,9	0,2	n/a	n/a	n/a	0,5	0,4	-20,0%
Kroatië	0,5	1,1	1,1	1,1	n/a	n/a	5,9	2,6	-55,9%
Slowakije	2,6	2,3	1,8	2,6	n/a	n/a	4,0	3,1	-16,1%
Servië	n/a	0,4	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	13,5	n/a
Bosnië en Herzegovina	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	0,1	n/a
Moldavië	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Oekraïne	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Duitse Donau	1,7	1,9	3,3	n/a	n/a	n/a	n/a	3,9	n/a

Bron: Nationale Actieplannen en rapporten over GNS, laatst bijgewerkt in het voorjaar 2025. De ontbrekende waarden (n/a) zijn niet beschikbaar omdat zij niet door de landen verstrekt werden.

²⁷ Gewaarborgde infrastructuurinvesteringen omvatten bedragen die worden ontvangen/uitgegeven.







04

WATERSTANDEN EN VRACHTPRIJZEN

- Verschillende methodologische benaderingen laten zien dat het jaar 2024 een jaar was met goede vaaromstandigheden. Dit gold met name voor de Rijn waar in 2024 bij de verschillende peilschalen in de Rijn geen enkele dag met laagwater werd gemeten.
- Voor de Boven- en Midden-Donau waren de vaaromstandigheden ook gunstig, hoewel zij voor de Beneden-Donau in Roemenië en Bulgarije kritischer waren.
- Ondanks het feit dat er in 2024 in West-Europa geen laagwaterperiodes waren, bleven de vrachtprijzen voor verschillende soorten lading toch vrij hoog, zoals men kan aflezen uit de vergelijking van de vrachtprijzen met die van eerdere jaren. De vrachtprijzen lagen met name hoger dan het prijsniveau vóór de laagwaterperiodes in 2022.
- De redenen voor deze hoge vrachtprijzen moeten gezocht worden in het tekort aan personeel waardoor de personeelskosten stijgen en dus ook de bedrijfskosten hoger uit dreigen te vallen.

WATERSTANDEN, VOOR DE SCHEEPVAART BESCHIKBARE DIEPTES EN VAAROMSTANDIGHEDEN

De totale vervoersprestatie van de binnenvaart hangt onder meer af van de waterstanden, die bepalend zijn voor de hoeveelheid vracht die een schip kan laden en vervoeren onder veilige vaaromstandigheden. De grote waterdieptes en de daaruit voortvloeiende hoge beladingsgraad leiden tot een lager brandstofverbruik per eenheid vermogen. Hoe meer water er onder de kiel is, hoe lager het vereiste vermogen en hoe lager het brandstofverbruik, terwijl minder water onder de kiel, meer vermogen eist en dus het brandstofverbruik verhoogt.

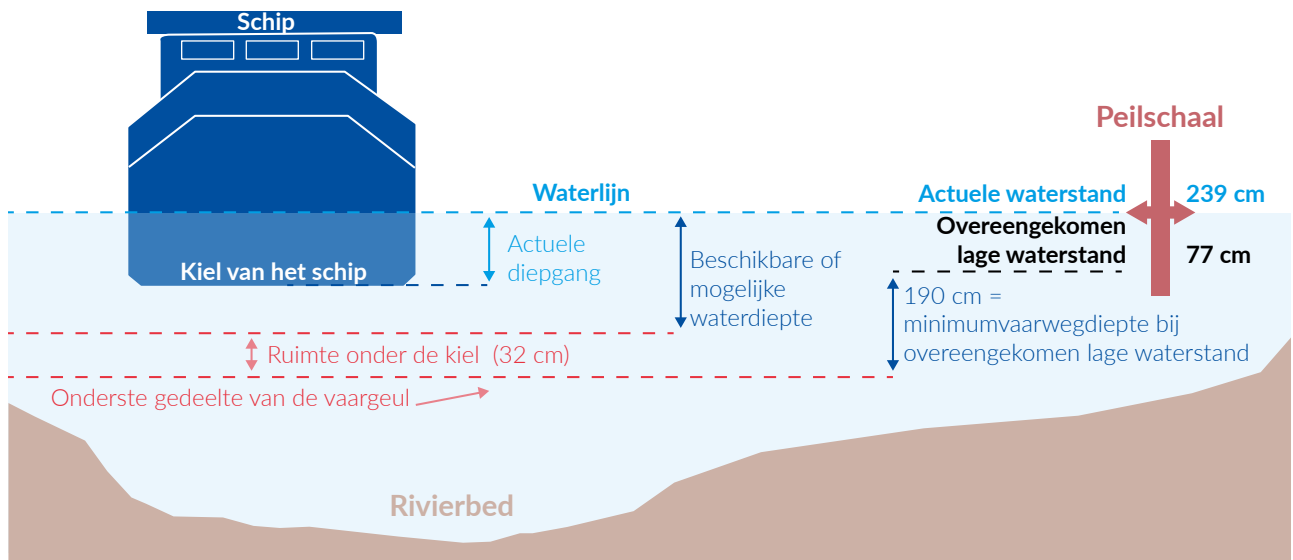
Hoewel een lagere beladingsgraad tijdens een periode van laag water gecompenseerd zou kunnen worden door meer schepen in te zetten, zijn daar grenzen aan²⁸. Bovendien spelen naast de beschikbaarheid van schepen nog andere aspecten een belangrijke rol. De hogere kosten tijdens dergelijke periodes leiden er bijvoorbeeld toe dat sommige exploitanten het vervoer van een deel van hun vracht uitstellen, vooral van de minder dringende of minder winstgevende goederen. Daarnaast wijken sommige klanten ook uit naar alternatieve modale oplossingen als die beschikbaar zijn. Een voorbeeld hiervoor is de laagwaterperiode op de Rijn in het najaar van 2018 en in de zomer van 2022. Tijdens deze twee periodes liep het volledige vrachtvervoer terug. De lagere beladingsgraad per schip kon dus niet worden gecompenseerd door meer schepen in te zetten.

De hoeveelheid goederen die een schip bij een bepaalde waterstand kan laden, wordt bepaald door de beschikbare waterdiepte, zoals te zien is in de onderstaande afbeelding.

²⁸ De binnenvaartvloot is beperkt in omvang. Ook is het niet mogelijk om een groot aantal schepen 'als reserve' opzij te zetten, omdat deze schepen dan wel vaste kosten (verzekering, onderhoud, enz.) hebben, maar geen inkomsten.



AFBEELDING 1: **ACTUELE WATERSTAND, ACTUELE DIEPGANG, OVEREENGEKOMEN LAGE WATERSTAND, MINIMUMVAARWEGDIEPTE EN BESCHIKBARE OF MOGELIJKE DIEPTE BIJ KAUB/MITTEL RheIN ***



Bronnen: berekening van de CCR aan de hand van de Duitse federale instantie voor hydrologie (BfG) (2015)

* De afmetingen in deze afbeelding zijn niet op schaal. In deze illustratie is als datum voor het bepalen van de beschikbare of mogelijke diepgang 3 september 2020 gekozen, toen het werkelijke waterpeil gemiddeld 239 cm bedroeg. Bij het bepalen van de actuele diepgang voor een varend schip is ook rekening gehouden met het squat-effect. Dit laatste is een hydrodynamisch effect en leidt tot een grotere diepgang vergeleken met wanneer een schip stilligt. Het squat-effect is sterker naarmate er zich minder water onder de kiel bevindt en naarmate het schip sneller vaart.

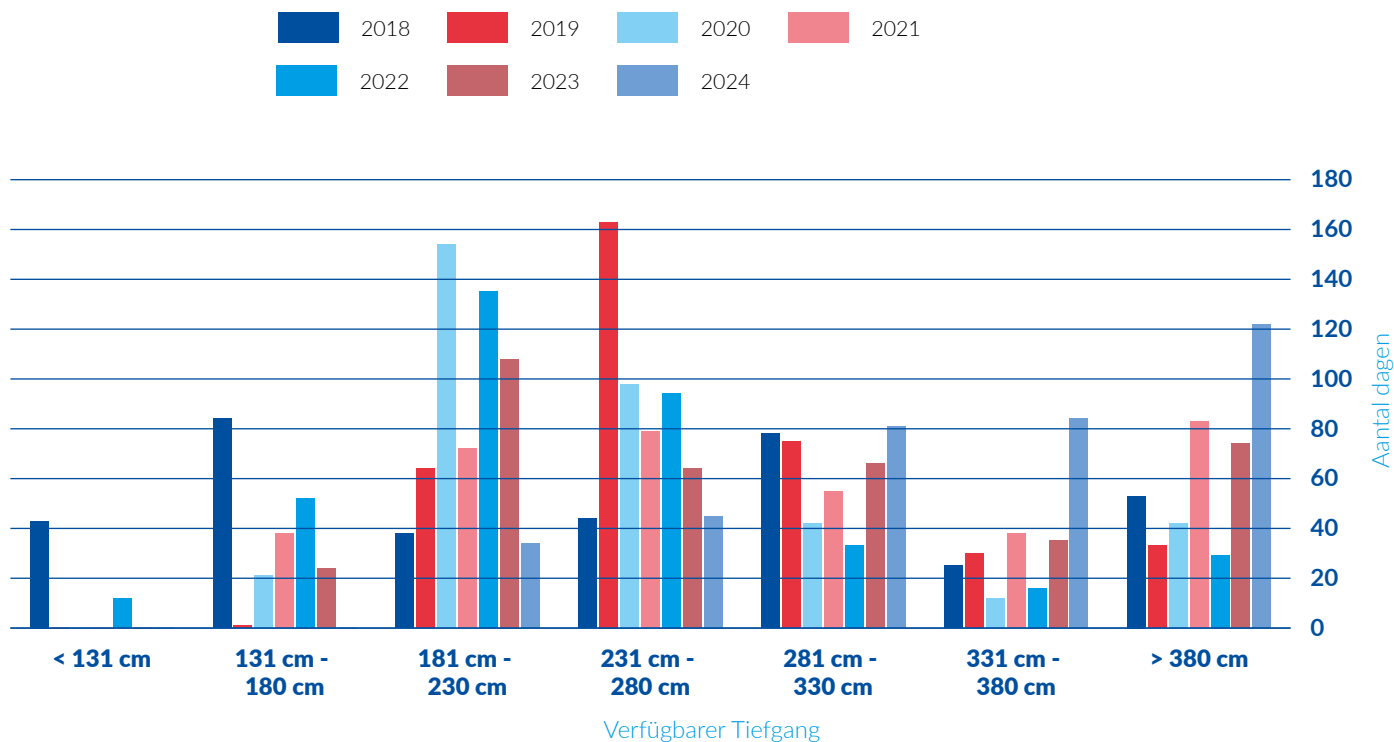
Om een beeld te krijgen van het waterpeil en de vaaromstandigheden, kan men de beschikbare waterdieptes berekenen op basis van de waterstanden. De beschikbare waterdiepte is de diepte waarbij de inzinking van het schip geen risico oplevert. Deze diepte wordt berekend op basis van de waterstanden en parameters zoals de Overeengekomen Lage Rivierstand en de minimumvaarwegdiepte²⁹.

De volgende afbeelding toont het aantal dagen waarop een bepaalde beschikbare waterdiepte aanwezig was voor het meetpunt bij Kaub. Hieruit blijkt dat het jaar 2024 werd gekenmerkt door gunstige vaaromstandigheden, omdat het aantal dagen waarop de beschikbare diepgang gering was, kleiner was dan in voorgaande jaren. In 2024 waren er bijvoorbeeld 0 dagen voor het meetpunt bij Kaub waarop de beschikbare waterdiepte tussen 131 cm en 180 cm lag. In 2018 telde men bij dit meetpunt 84 dagen met deze waarden, in 2022 52 en in 2023 24 dagen.

²⁹ De vaarwegautoriteiten bevelen aan om uitgaand van de actuele waterstand en bepaalde vaarwegparameters de beschikbare waterdiepte als volgt te berekenen (zoals is weergegeven in de afbeelding).

Actuele waterstand
- Overeengekomen Lage Rivierstand
+ Minimumvaarwegdiepte
= Actuele vaargeuldiepte
- Ruimte onder de kiel
= Beschikbare of mogelijk diepte voor de scheepvaart

AFBEELDING 2: AANTAL DAGEN PER JAAR VOOR PERIODEN VAN BESCHIKBARE DIEPTE BIJ KAUB



Bronnen: berekening van de CCR op basis van gegevens van de Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat (WSV), verstrekt door de Duitse federale instantie voor hydrologie (BfG)

Niet alleen laagwater ook hoogwater kan de Rijn parten spelen. In dat geval kan een vaarverbod worden ingesteld wanneer het water boven een bepaald niveau stijgt.

Dergelijke hoogwaterperiodes zijn niet ongewoon en de sector is eraan gewend dat er soms een vaarverbod geldt. Het is echter belangrijk op te merken dat de impact van hoogwater op de door de binnenvaart vervoerde hoeveelheden niet vergeleken kan worden met de gevolgen van laagwaterperiodes, die veel ernstiger zijn. Hiervoor zijn verschillende redenen:

- Laagwaterperiodes kunnen langer duren dan hoogwaterperiodes. Laagwater kan inderdaad een of twee maanden aanhouden, wat nooit het geval is bij hoogwaterperiodes die meestal een paar dagen duren.
- Voordat kritische laagwaterstanden worden bereikt, neemt de vaarwegdiepte voor schepen geleidelijk af, waardoor het laadvermogen van schepen al aan het begin van laagwaterperiodes afneemt. In het geval van hoogwater en voordat een vaarverbod wordt uitgevaardigd, is de vaarwegdiepte echter zeer groot (ten minste tot de sluiting van het vaargebied) en kunnen schepen met een volle lading varen.

AANTAL KRITISCHE LAAGWATERDAGEN VOOR MEETPUNTEN LANGS DE RIJN EN DE DONAU

■ MEETPUNTEN LANGS DE RIJN

Een andere manier om te beoordelen hoe goed de vaaromstandigheden over een heel jaar waren, is het tellen van het aantal dagen dat de waterstanden onder een bepaalde lage referentiewaarde lagen. Voor de vrijstromende gedeelten van de Rijn is dit de 'Overeengekomen Lage Rivierstand' (OLR) en voor de Donau de 'Bevaarbare Lage Rivierstand' (BLR). Als de waterstanden onder deze lage referentiewaterstand komen te liggen, is er sprake van een kritieke situatie voor de scheepvaart.

De OLR wordt vastgesteld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) voor verschillende meetpunten langs de Rijn. De waarden worden om de tien jaar aangepast om rekening te houden met natuurlijke en antropogene veranderingen.

De Overeengekomen Lage Rivierstand 2012 werd van kracht in 2014 en bleef van kracht tot eind 2022. Een nieuwe Overeengekomen Lage Rivierstand werd op 1 januari 2023 ingevoerd (bekend als OLR 2022) en zal tot eind 2031 gelden.

Hoewel de Overeengekomen Lage Rivierstand wordt gemeten in centimeters, wordt voor de bepaling van de OLR de afvoer als uitgangspunt genomen. Equivalente afvoerwaarden (uitgedrukt in m^3/s) worden gemeten aan de hand van de referentieniveaus en om de tien jaar wordt opnieuw bepaald wat de afvoerwaarden zijn binnen een tijdsreeks van honderd jaar. De equivalente afvoerwaarden worden vervolgens gebruikt om elke tien jaar de dienovereenkomstige Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) opnieuw te bepalen op basis van de referentieniveaus. Daarom wordt de OLR als volgt gedefinieerd: "De Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) is de waterstand die langs de Rijn optreedt bij een equivalente waterafvoer die gedurende twintig ijsvrije dagen [per jaar] lager is dan het langjarige gemiddelde".



TABEL 1: NAUTISCHE PARAMETERS BIJ BELANGRIJKE MEETPUNTEN LANGS DE RIJN *

Meetpunt	Gewaarborgde vaarwegdiepte	Overeengekomen Lage Rivierstand 2022
Tiel (Waal, NL)	280 cm	255 cm
Nijmegen (Waal, NL)	280 cm	516 cm
IJsselkop (Nederrijn, NL)	280 cm	683 cm
Lobith (Beneden-Rijn, NL)	280 cm	733 cm
Emmerich (Niederrhein, DE)	280 cm	74 cm
Duisburg-Ruhrort (Niederrhein, DE)	280 cm	227 cm
Keulen (Niederrhein, DE)	250 cm	139 cm
Kaub (Mittelrhein, DE)	190 cm	77 cm
Oestrich (Mittelrhein, DE)	190 cm	92 cm
Maxau (Oberrhein, DE)	210 cm	372 cm
Bazel (Oberrhein, CH)	300 cm	501 cm

Bronnen: Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat (WSV), Rijkswaterstaat

* De Waal en de Nederrijn zijn zijarmen in het Rijnstroomgebied in Nederland.



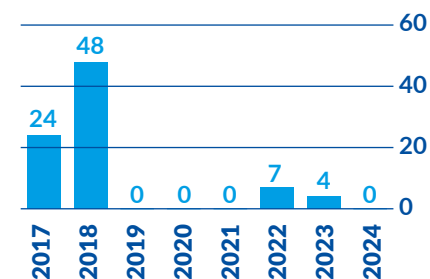
Voor deze elf meetpunten langs de Rijn werden dagelijkse gegevens over de waterstanden verzameld en geanalyseerd.



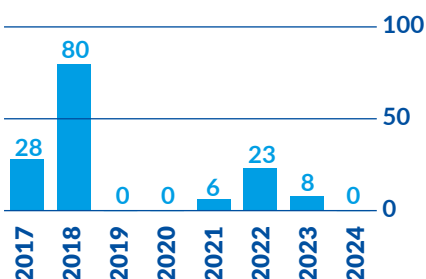
De cijfers tonen het aantal dagen onder de Overeengekomen Lage Rivierstand voor de bovengenoemde meetpunten.

AANTAL DAGEN ONDER DE OVEREENGEKOMEN LAGE RIVIERSTAND (OLR)

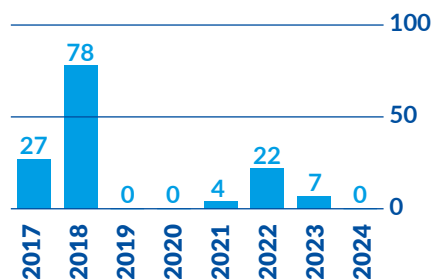
Bazel



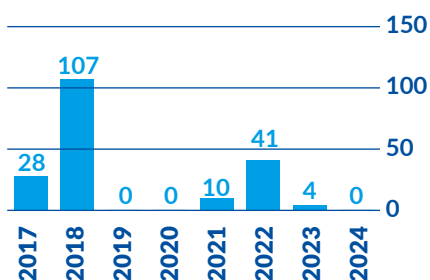
Maxau



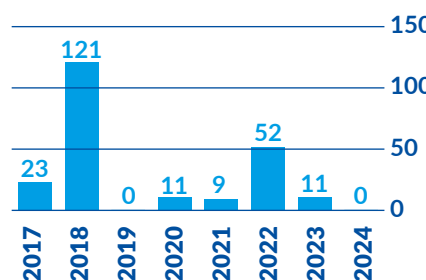
Oestrich



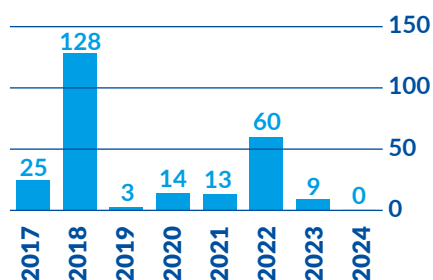
Kaub



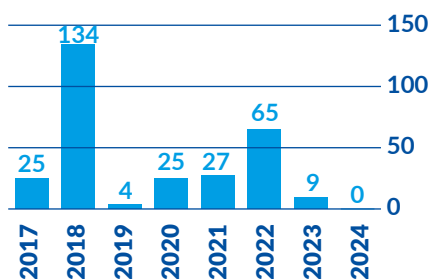
Keulen



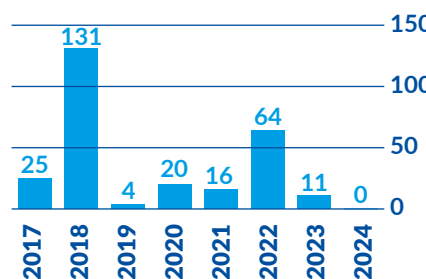
Duisburg-Ruhrort



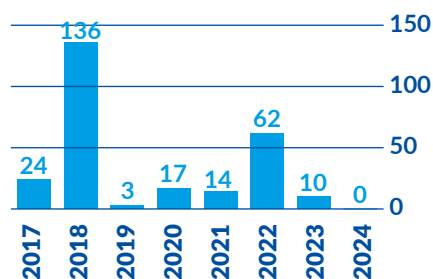
Emmerich



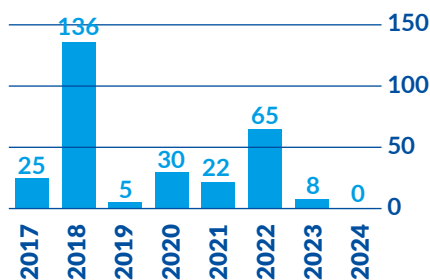
Lobith



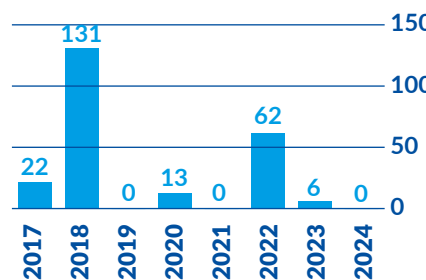
Nijmegen



IJsselkop



Tiel



Bronnen: berekening van de CCR op basis van gegevens van de Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat (WSV), verstrekt door de Duitse federale instantie voor hydrologie (BfG), en van Rijkswaterstaat

Tussen 2015 en 2024 waren 2018 en 2022 de twee jaren met het hoogste aantal laagwaterdagen. In 2024 waren de waterstanden over het algemeen gunstig: voor alle meetpunten langs de Rijn die in beschouwing werden genomen, werden er geen dagen onder de Overeengekomen Lage Rivierstand geregistreerd.

Ondanks de gunstige vaaromstandigheden in 2023 en 2024 blijven voortdurende inspanningen nodig om de weerbaarheid en betrouwbaarheid van de binnenvaart bij laagwater te vergroten. Als gevolg van de klimaatverandering worden immers langere perioden van droogte en extremere gebeurtenissen verwacht.

Wat hoogwater betreft, is de scheepvaart begin juni 2024 op enkele specifieke gedeelten van de Rijn enkele dagen stilgelegd. Deze hoogwaterperiode deed zich vooral voor op de Oberrhein en de Mittellrhein, maar niet op de Niederrhein. Uit een analyse van de ontwikkeling van het vervoer in juni 2024 blijkt niet dat deze periode met hoogwater negatieve gevolgen heeft gehad voor het vervoer. Een belangrijke reden hiervoor was dat het hoogwater-fenomeen van vrij korte duur was, waardoor het eventuele verlies aan cargo binnen een maand kon worden goedgehaakt.



MEETPUNTEN LANGS DE DONAU

De referentie voor lage waterstanden van de Donau is de 'Bevaarbare Lage Rivierstand' (BLR). Deze wordt gedefinieerd als de waterstand die wordt overschreden op 94,0% van de dagen in een jaar (oftewel op 343 dagen) gedurende ijsvrije perioden op basis van een referentieperiode van meerdere decennia³⁰.

Uitgaand van deze definitie kan het aantal dagen onder de Bevaarbare Lage Rivierstand (BLR) voor de Donau worden berekend.

TABEL 2: NAUTISCHE PARAMETERS BIJ BELANGRIJKE MEETPUNTEN LANGS DE DONAU

Meetpunt	Minimumdiepte in het vrachtvervoer, nagestreefd door de vaarwegautoriteit	Bevaarbare Lage Rivierstand
Pfelling (DE)	250 cm	290 cm
Hofkirchen (DE)	250 cm	207 cm
Kienstock (AUT)	250 cm	161 cm
Wildungsmauer (AUT)	250 cm	155 cm
Devin (SK)	250 cm	144 cm
Boedapest (HU)	250 cm	102 cm
Bezdan (RS)	250 cm	-10 cm
Calafat (RO)	250 cm	-5 cm
Calarasi (RO)	250 cm	-32 cm
Lom (BG)	250 cm	144 cm
Silistra (BG)	250 cm	80 cm

■ Stad
● Meetpunt

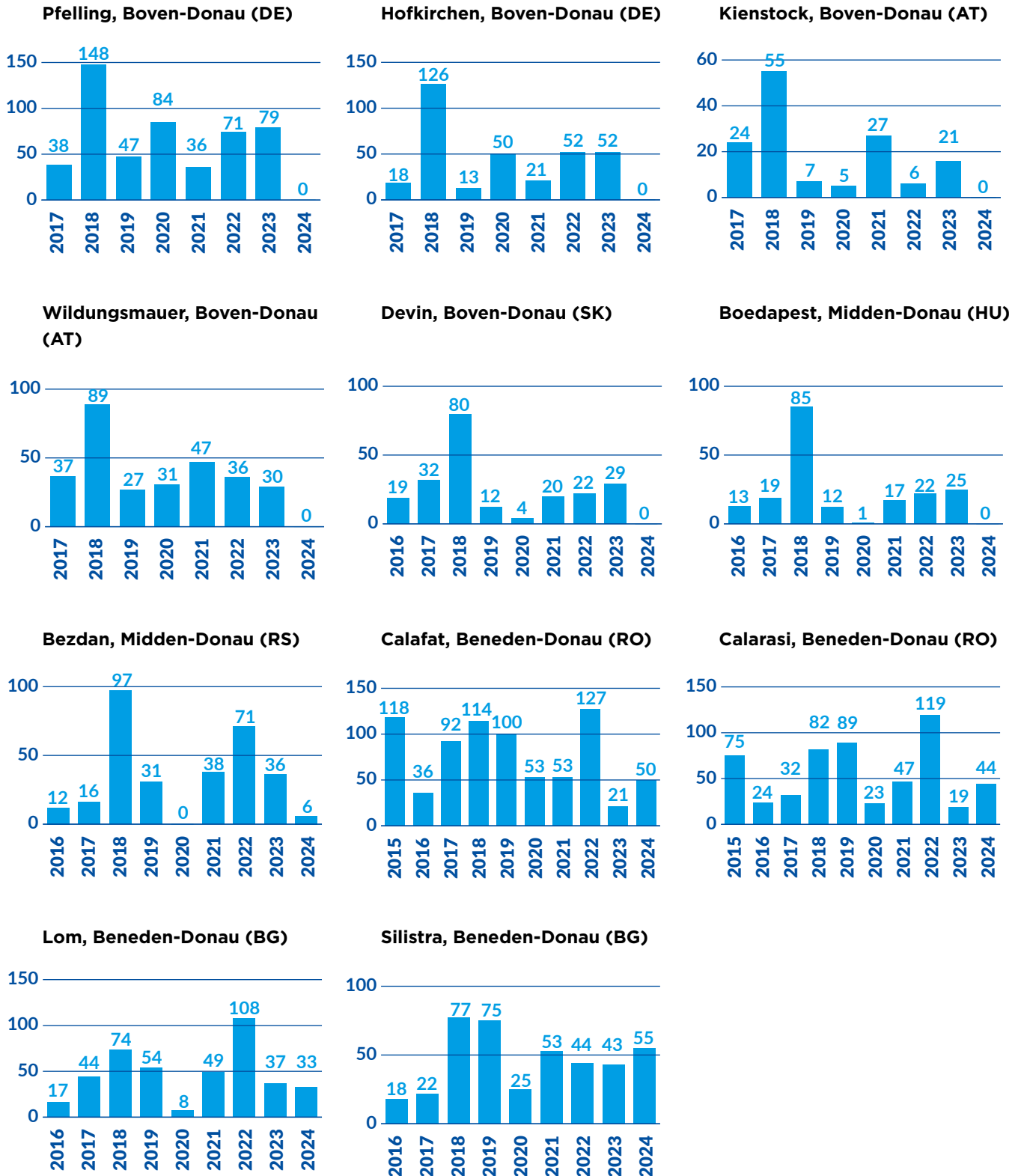
Bron: Donaucommissie



³⁰ Bron: viadonau

Voor elf belangrijke meetpunten langs de Donau werden dagelijkse gegevens over de waterstanden verzameld en geanalyseerd door de Donaucommissie. De onderstaande afbeeldingen tonen het aantal dagen per jaar waarop de actuele waterstanden onder de Bevaarbare Lage Rivierstand lagen.

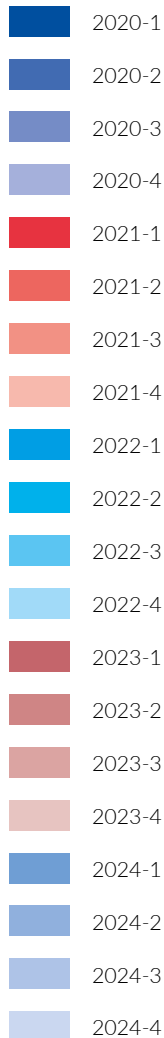
AANTAL DAGEN ONDER DE BEVAARBARE LAGE RIVIERSTAND (BLR)



Bronnen: berekening van de CCR op basis van gegevens van de Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat (WSV), verstrekt door de Duitse federale instantie voor hydrologie (BfG), gegevens van de Federale overheid Neder-Oostenrijk en de Donaucommissie

VRACHTPRIJZEN

IN HET RIJNSTROOMGEBIED

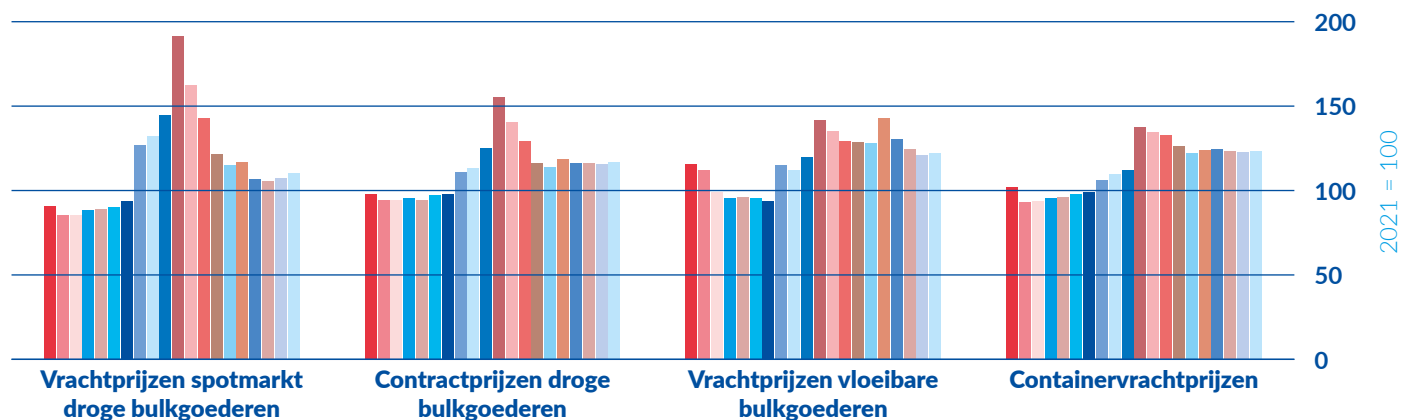


CBS-VRACHTPRIJSINDEX IN HET RIJNSTROOMGEBIED

Het Centraal Bureau voor de Statistiek in Nederland (CBS) verzamelt gegevens over de vrachtprijzen via een panel van Nederlandse binnenvaartondernemingen. De prijsniveaus zijn gebaseerd op vaste routes waarvoor twee keer per kwartaal een vragenlijst wordt verstuurd. Deze tarieven omvatten de vaarkosten en zijn inclusief brandstof- en laagwatertoeslagen, maar exclusief overslagkosten. Over het algemeen kan een geleidelijke en gestage stijging van de vrachtprijzen worden waargenomen, die in 2022/23 tijdelijk een piek vertoonden als gevolg van laagwater.

De gegevens over de vrachtprijzen laten een daling zien na de hoogtepunten die werden bereikt in het laagwaterjaar 2022. Hoewel de waterstanden in 2023 en 2024 weer op een normaal peil lagen, keerden de vrachtprijzen niet terug naar het niveau van de jaren 2020 en 2021. Op lange termijn zou dit kunnen leiden tot een verlies van marktaandeel voor de binnenvaart. Ondanks de krimp van het vrachtvolume zijn de vrachtprijzen toch redelijk op peil gebleven. Een van de redenen hiervoor is dat de totale netto scheepscapaciteit nauwelijks toeneemt (zie hoofdstuk 6). Een tweede reden is dat de kosten in de binnenvaart stijgen. Dit geldt met name voor de personeelskosten die stijgen door het tekort aan personeel. De salarissen van schippers zijn bijvoorbeeld sterk gestegen.

AFBEELDING 3: INDEXCIJFERS VOOR CBS-VRACHTPRIJZEN PER KWARTAAL (2021 = 100) *



Bron: CBS (Binnenvaartdiensten; prijsindex), tabel 85817 2021=100

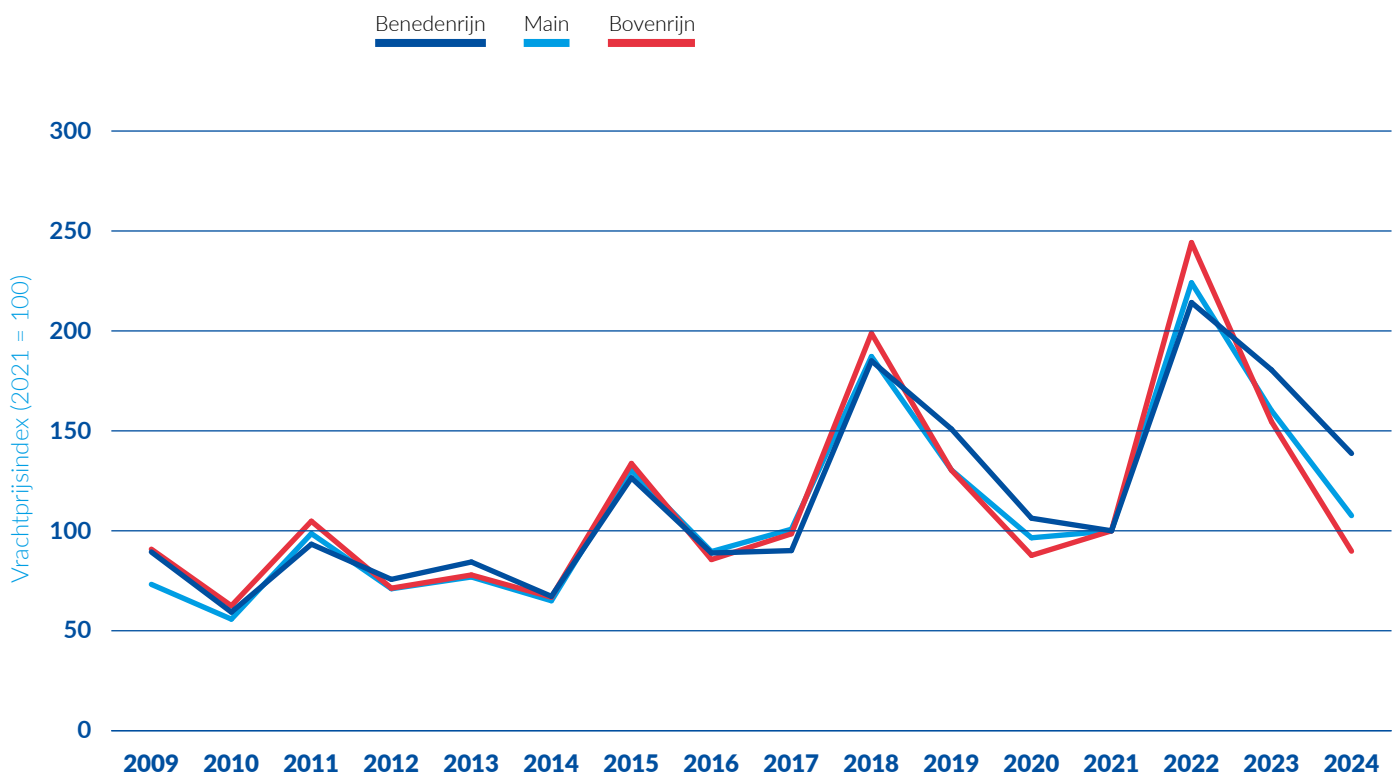
* De prijzen van vaste routes worden twee keer per kwartaal onderzocht en omvatten toeslagen voor laagwater en de brandstofprijs, maar zonder laden en lossen. De prijzen worden steeds halverwege en aan het einde van het kwartaal geregistreerd. Alle prijzen zijn nominale prijzen.

VRACHTPRIJZEN VOOR HET VERVOER VAN VLOEIBARE LADING IN HET RIJNSTROOMGEBIED

In afbeelding 4 wordt de ontwikkeling van de vrachtprijzen op de spotmarkt voor vloeibare lading weergegeven (jaarlijkse gemiddelden). Tot op zekere hoogte volgen de vrachtprijzen voor het vervoer van gasolie in het ARA-Rijnstroomgebied een stijgende trend. De laagwaterperiodes, die zich voordeden in 2011, 2015, 2018 en 2022, zijn duidelijk zichtbaar als uitschieters naar boven. In 2024 lagen de vrachtprijzen op een gemiddeld niveau, maar veel lager dan in 2023. De algemene opwaartse trend zou kunnen samenhangen met de hoge operationele kosten in de binnenvaart. Dit is vooral te wijten aan de personeelskosten die stijgen door het gebrek aan personeel.

De waargenomen trends zijn vrijwel identiek voor de drie verschillende geografische gebieden die zijn weergegeven – twee gedeelten van de Rijn (Niederrhein en Oberrhein) en de zijrivier de Main.

AFBEELDING 4: INSIGHTS GLOBAL-VRACHTPRIJSINDEX VOOR HET VERVOER VAN VLOEIBARE LADING IN HET ARA-RIJNSTROOMGEBIED (2021 = 100)



Bron: berekening van de CCR aan de hand van Insights Global

CITBO-

VRACHTPRIJSINDEX VOOR DE TANKVAART IN HET FARAG-GEBIED

Geografisch gebied van de door CITBO vervoerde hoeveelheden goederen en structuur van de productsegmenten

Voor het vervoer van vloeibare lading binnen het ARA-gebied in zijn ruimste omvang, tussen Amsterdam, Antwerpen, Vlissingen, Gent, Rotterdam en Terneuzen, werd een analyse gemaakt van de vrachtprijzen op de spotmarkt op basis van een door de tankercoöperatie CITBO³¹ verstrekte dataset. De marktaandelen van de verschillende vervoerde productgroepen waren als volgt:

- **gasolie en gasolieblends:** aandeel van 37% in 2024 (41% in 2023 en 38% in 2022)
- **benzine en blends:** aandeel van 37% in 2024 (37% in 2023 en 29% in 2022)
- **biodiesel:** aandeel van 13% in 2024 (18% in 2023 en 26% in 2022)
- **chemicaliën:** aandeel van 4% in 2024 (2% in 2023 en 6% in 2022)
- **zware producten:** aandeel van 8% in 2024 (0,2% in 2023 en 1% in 2022)

De vier havens met het grootste aandeel in het totale vervoer van vloeibare lading in 2024 kunnen als volgt worden uitgesplitst:

- voor de lading die geladen werd, waren de hoeveelheden die in deze havens werden overgeslagen goed voor 84%, en
- voor de lading die gelost werd, waren de hoeveelheden die in deze havens werden overgeslagen goed voor 70%.

Laadhavens	Vervoersvolume - aandeel in %	Loshavens	Vervoersvolume - aandeel in %
Rotterdam	34% in 2024 (in 2023: 28%)	Rotterdam	25% in 2024 (in 2023: 21%)
Antwerpen	33% in 2024 (in 2023: 34%)	Antwerpen	22% in 2024 (in 2023: 14%)
Amsterdam	10% in 2024 (in 2023: 8%)	Amsterdam	18% in 2024 (in 2023: 18%)
Vlissingen	7% in 2024 (in 2023: 5%)	Vlissingen	5% in 2024 (in 2023: 0%)
Alle overige havens	16% in 2024 (in 2023: 25%)	Alle overige havens	30% in 2024 (37% in 2023)

³¹ <https://citbo.com/>

Ongeveer 2/3 van alle lading wordt geladen in de twee havens Rotterdam en Antwerpen. Samen met de haven van Amsterdam is het aandeel van geladen volumes in deze drie havens goed voor meer dan 3/4 (77%) van alle vloeibare lading die door CITBO-leden wordt vervoerd. Uit deze cijfers blijkt dat vooral in de ARA-havens grote hoeveelheden worden geladen.

In vergelijking met de cijfers voor het laden van de schepen, laten de cijfers voor het lossen van de lading een iets grotere geografische spreiding zien. In 2024 namen de twee havens van Rotterdam en Antwerpen 47% van alle geloste vracht voor hun rekening en de drie ARA-havens samen 65% (ongeveer 2/3). Deze grotere geografische spreiding weerspiegelt de aanvoer van aardolieproducten naar een reeks depots en klanten in verschillende West-Europese regio's. Ongeveer 11% van alle goederen wordt gelost in havens buiten België en Nederland. Voor het laden van goederen is dit aandeel slechts 4%.

Resultaten van de berekening van de indexcijfers voor vrachtprijzen (gegevens over de vrachtprijzen op de spotmarkt)

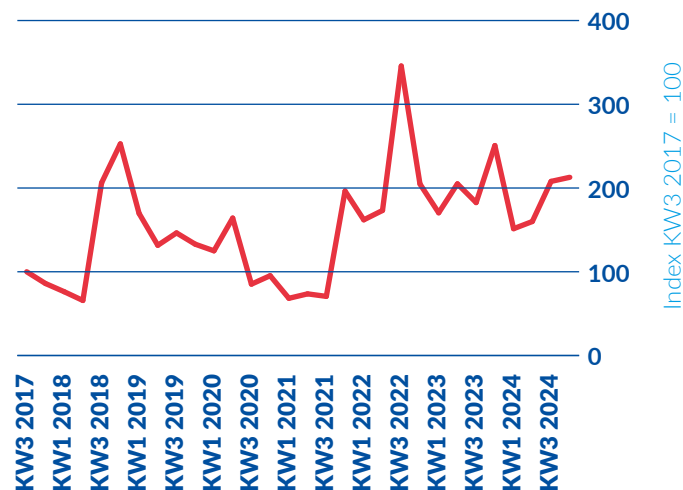
Er werd een vrachtprijsindex berekend voor de vier belangrijkste type product-segmenten³². Uit deze indices kan worden afgeleid dat het laagwater (in 2018 en 2022) een sterke invloed had op de vrachtprijzen voor alle productsegmenten. In 2023 en 2024 hebben de vrachtprijzen voornamelijk een daling laten zien. Voor biodiesel en chemicaliën levert deze neerwaartse trend een beeld op dat min of meer vergelijkbaar was met de niveaus die werden bereikt tussen de twee laagwaterperiodes van 2018 en 2022. Voor gasolie en gasolieblends en voor benzine en blends lagen de vrachtprijzen nog steeds hoger dan vóór de laagwaterperiode van 2022.

³² Daartoe werden de absolute gegevens over de vrachtprijzen op de spotmarkt (uitgedrukt in euro per ton) omgezet in indexcijfers met als basisperiode KW3 2017 = 100. Voor zware en overige producten kon geen index worden berekend omdat voor meerdere kwartalen cijfers ontbraken.

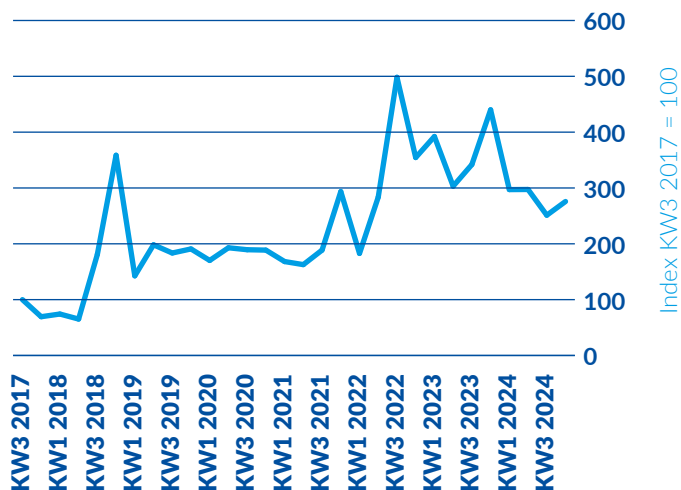


AFBEELDINGEN 5, 6, 7 EN 8: **CITBO-VRACHTPRIJSINDEX VOOR VLOEIBARE GOEDERENSEGMENTEN** (INDEX KW3 2017 = 100)

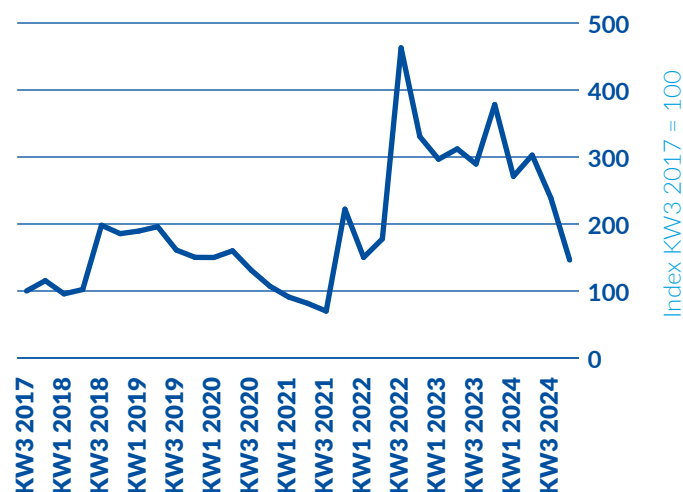
Gasolie en blends



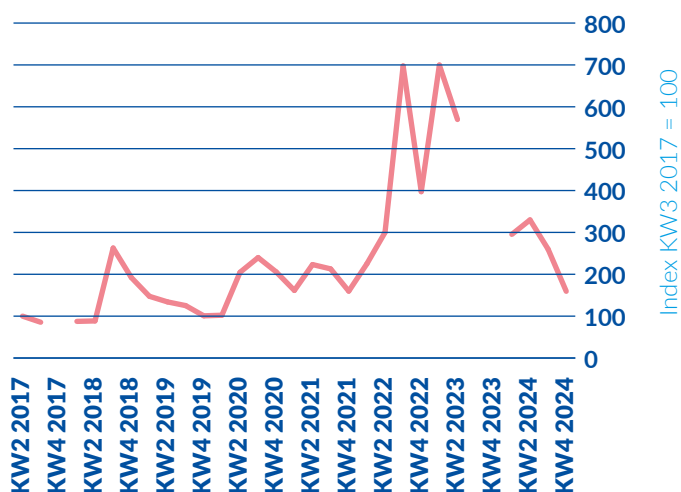
Benzine en blends



Biodiesel



Chemicaliën



Bronnen: analyse van de CCR op basis van gegevens voor de spotmarkt verstrekt door CITBO

Andere factoren die van invloed zijn op de CITBO-vrachtprijzen

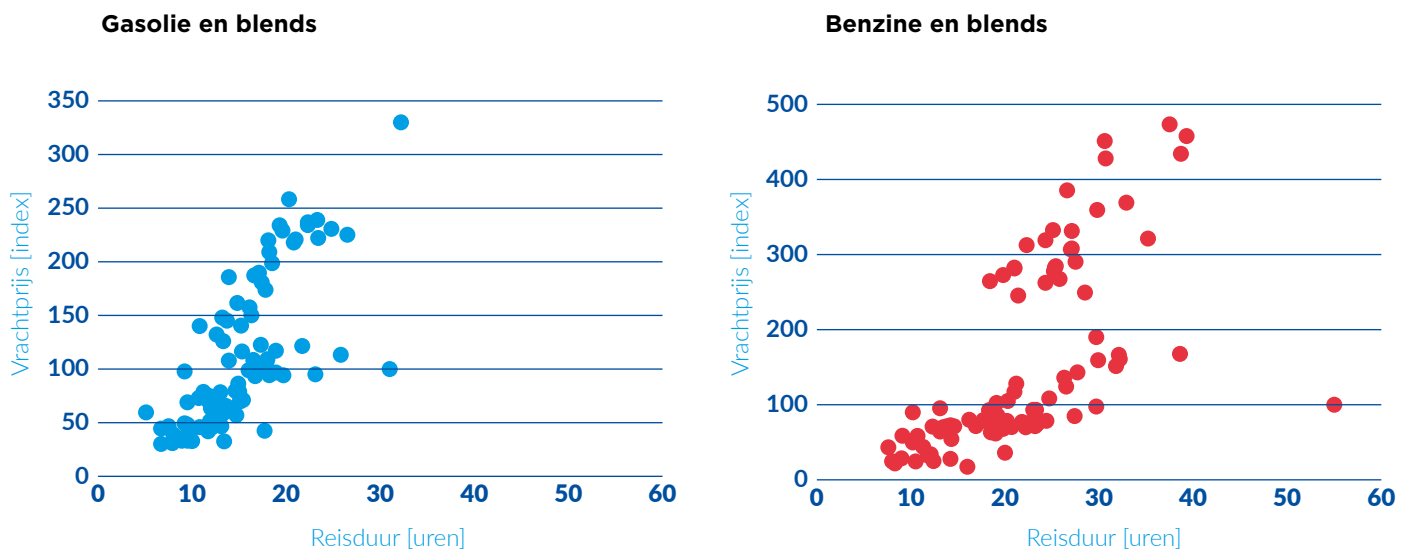
Laagwaterperiodes zijn een belangrijke factor die invloed heeft op de vrachtprijzen, zoals reeds eerder werd vermeld. Er zijn nog andere factoren die een rol spelen:

- De vraag naar vervoer die samenhangt met de industriële productie en de algemene economische situatie.
- De verhouding tussen vraag en aanbod. Het aanbod wordt hierbij bepaald door de beschikbare vloot, terwijl de vraag wordt gemeten aan de hand van de vraag naar vervoer.
- Operationele kosten die kunnen stijgen door hogere brandstofkosten of hogere personeelskosten.

- De reisduur is een andere factor die de kosten beïnvloedt. Een langere reistijd leidt tot hogere kosten, wat bijdraagt tot hogere vervoersprijzen.

Met een gemiddelde van 28 uur per reis had biodiesel de langste reistijd in 2024. De op één na langste reistijd werd waargenomen voor het vervoer van benzine en blends (25 uur). Chemicaliën volgden op de derde plaats (20 uur) en gasolie en gasolieblends op de vierde plaats (18 uur). De volgende afbeelding toont de correlatie tussen de reistijd en de vrachtprijsindex voor gasolie en gasolieblends alsook voor benzine en blends.

AFBEELDING 9: VERHOUDING TUSSEN REISTIJD EN INDEXCIJFERS VOOR VRACHTPRIJZEN (INDEX KW3 2017 = 100) *



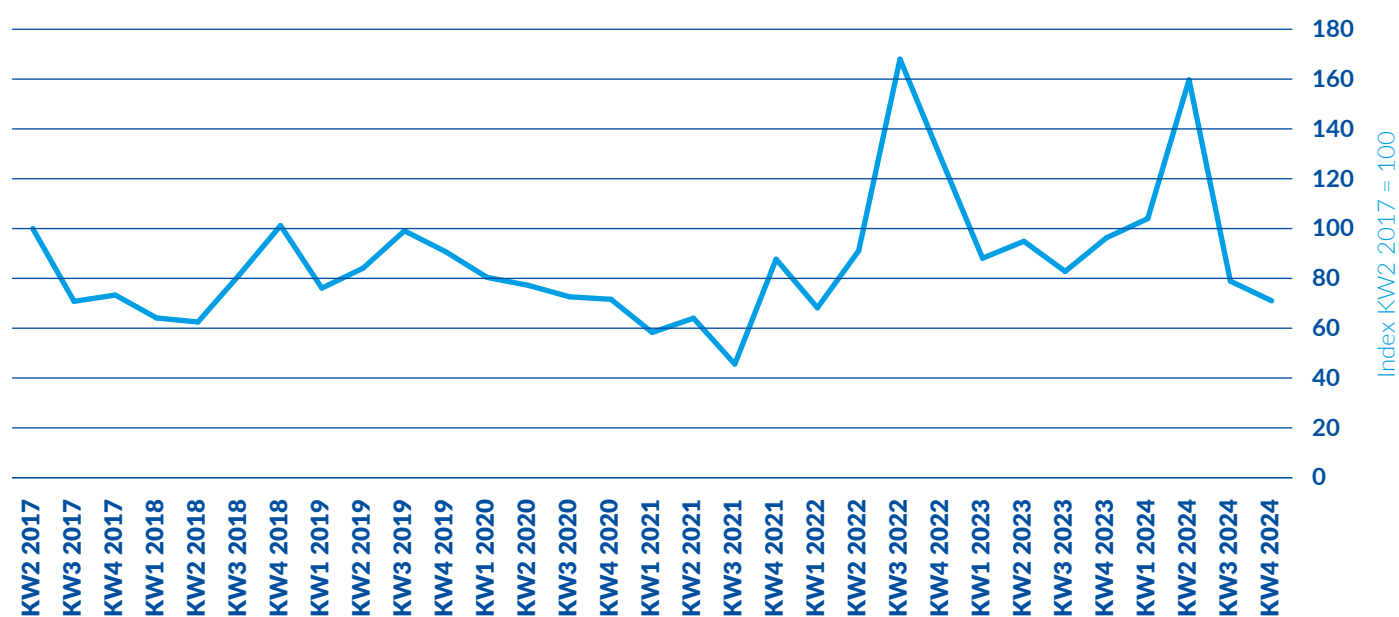
Bronnen: analyse van de CCR op basis van gegevens voor de spotmarkt verstrekt door CITBO
* De punten in de grafieken geven de verhouding weer tussen de gemiddelde reistijd en de gemiddelde vrachtprijsindex voor bepaalde maanden tussen juli 2017 en december 2024.

Er zijn nog andere factoren die de vrachtprijzen bepalen. In het algemeen kan worden vastgesteld dat het segment chemicaliën de hoogste vrachtprijzen op de spotmarkt heeft in absolute waarden (€/ton), gevolgd door benzine en blends, biodiesel, gasolie en gasolieblends. De hoge vrachtprijzen voor het vervoer van chemicaliën kunnen niet worden verklaard door de reistijden, aangezien deze voor chemicaliën vrij kort zijn (zie hierboven). De hoge vrachtprijzen kunnen voornamelijk worden toegeschreven aan de relatief dure schepen voor het vervoer van chemicaliën, vaak met roestvrijstalen tanks, evenals de hoge veiligheidsnormen en hoge reinigingskosten. De grote vraag van verladers om het vervoer van chemicaliën per binnenvaartschip te laten plaatsvinden, is ook een reden voor de hogere vrachtprijzen voor het vervoer van chemische producten die in de CITBO-databank geregistreerd zijn.

De CITBO-time-chartertarieven

Naast de vrachtprijzen op de spotmarkt bevat de CITBO-dataset ook gegevens over de time-chartertarieven. Met deze gegevens kan een index van gemiddelde time-chartertarieven worden berekend, gebaseerd op de huurprijzen van schepen per dag. De kwartaalindex van gemiddelde huurprijzen per dag wordt weergegeven in de onderstaande afbeelding. Hierbij is rekening gehouden met alle productsegmenten. De index toont een stijging aan het einde van 2022 als gevolg van de laagwaterperiode. In 2023 lagen de time-chartertarieven lager dan in 2022, maar bleven ze op een hoger niveau dan vóór de laagwaterperiode van 2022. In 2024 waren de gemiddelde time-chartertarieven hoger dan in 2023, maar lager dan in 2022.

AFBEELDING 10: DE CITBO-TIME-CHARTERTARIEVEN (INDEX KW2 2017 = 100)

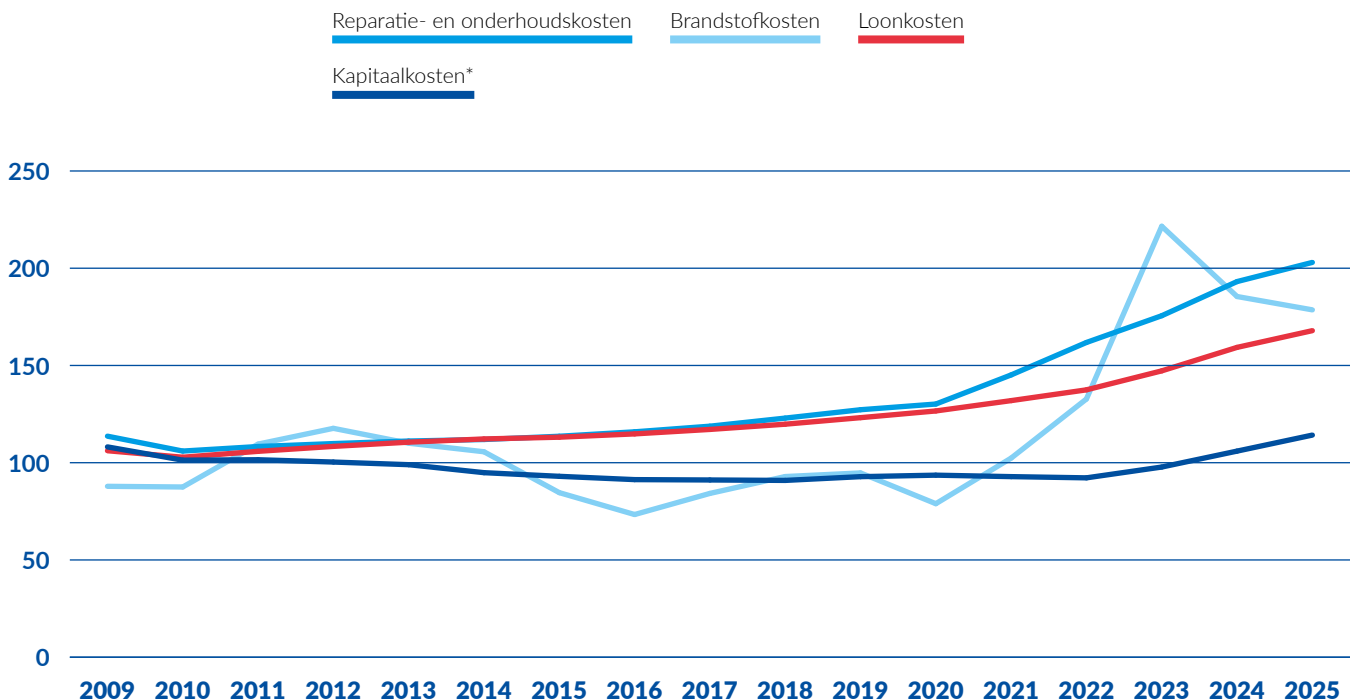


Bronnen: analyse van de CCR op basis van gegevens van CITBO

KOSTENONTWIKKELING IN DE BINNENVAART

Op basis van een jaarlijks rapport van het Nederlandse onderzoeksbureau Panteia over de kostenontwikkeling in de binnenvaart is in 2024 voor alle kostencomponenten een stijging te zien, behalve voor brandstofkosten, die namelijk daalden. Het valt op dat loonkosten en reparatie-/onderhoudskosten de afgelopen jaren de belangrijkste componenten van de kosten in de binnenvaart zijn geweest waardoor de kosten stegen. De brandstofkosten piekten tijdens de energiecrisis (2022-2023) en dalen nu, hoewel ze nog steeds op een veel hoger niveau liggen dan voor de energiecrisis.

AFBEELDING 11: KOSTENONTWIKKELING IN DE BINNENVAART PER JAAR (2009-2025; INDEX 2008 = 100)



Bronnen: Rijkswaterstaat op basis van het rapport van Panteia "Kostenontwikkeling binnenvaart"
* De kapitaalkosten omvatten de rentetarieven, de verzekerde waarde van de schepen, verzekerings- en overige kosten.



LINZ AG HAFEN

KOCKS

CONTAINERTERMINAL

UASC

MAERK

MAERK

MAERK

MAERK

MAERK

MAERK

MAERK

MAERK

MAERK

MAERK

MAERK

MAERK

MAERK

MAERK

MAERK

05

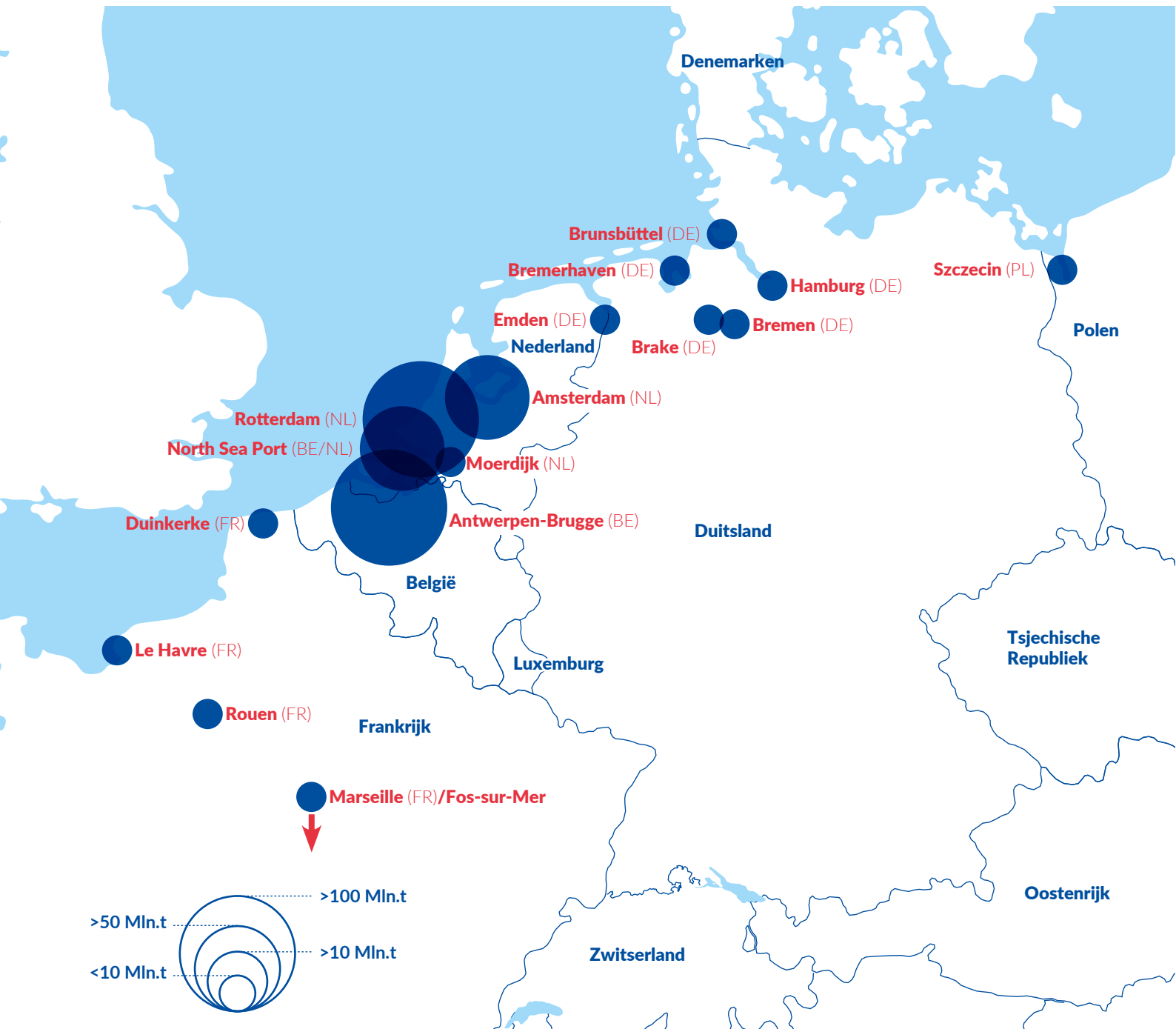
BINNENVAART- GERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN HAVENS

- Ook in het jaar 2024 eiste de invloed van de geopolitieke en economische uitdagingen zijn tol, omdat zij tot onzekerheden op de globale markten leidden.
- De impact van deze uitdagingen was echter niet in alle Europese zeehavens even groot. Het binnenvaartvervoer nam in 2024 toe in de havens van Rotterdam, Antwerpen en de North Sea Port, waar een zeker herstel optrad in vergelijking met de twee voorafgaande jaren. In de haven van Constanța bleef het binnenvaartvervoer weliswaar erg groot, maar toen de haven van Odessa (Oekraïne) aan het einde van 2023 de activiteiten weer hervatte, liep het vervoer in Constanța terug omdat er minder graanaanvoer in de haven van Constanța werd afgehandeld. Het binnenvaartvervoer in de haven van Hamburg toont nog steeds een neerwaartse trend en heeft te lijden onder de economische uitdagingen in Duitsland, nog afgezien van de infrastructuurproblemen in het nabijgelegen netwerk van binnenwateren rond Hamburg.
- Wat de Europese binnenhavens betreft zijn er nogal wat verschillen in de omvang waarin deze havens werden getroffen door de algemene geopolitieke en macro-economische context, zoals goed te zien is in de zeer uiteenlopende resultaten.
- De internationale situatie zal naar verwachting in de nabije toekomst volatiel blijven en kan daarom ook in 2025 de resultaten van de Europese binnen- en zeehavens sterk beïnvloeden.

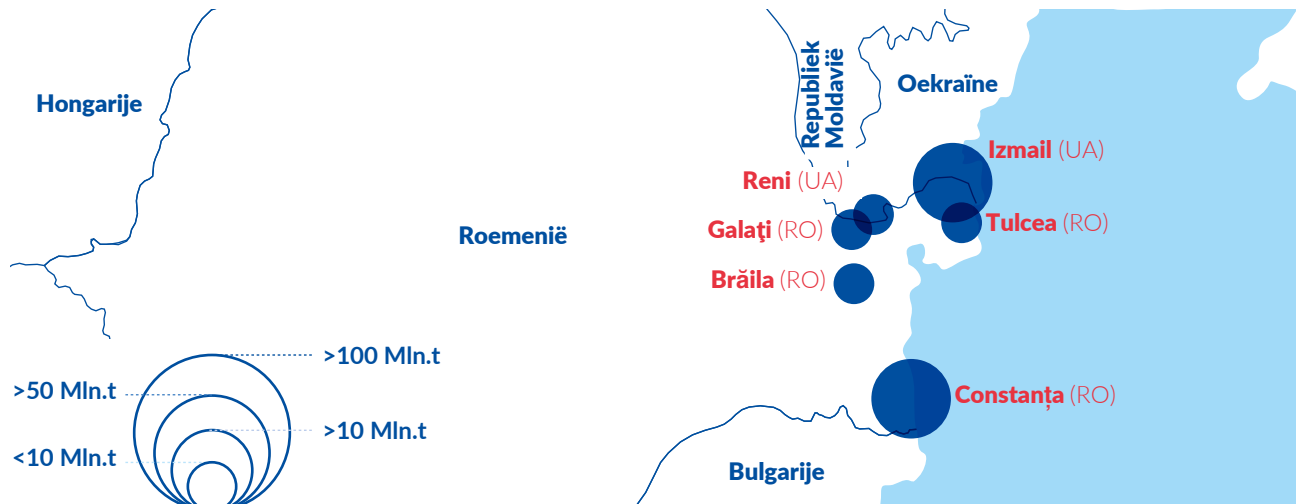


GROOTSTE

EUROPESE ZEEHAVENS



Bronnen: havenstatistieken, Destatis, CBS, Eurostat [iww_go_aport] en Donaucommissie
Cijfers van 2024. Voor Szczecin zijn de gegevens voor 2023.



Bron: Roemeens instituut voor de statistiek

■ ROTTERDAM

In 2024 hebben 91.356 binnenvaartschepen de haven van Rotterdam aangedaan (89.175 in 2023).

Het volume overgeslagen binnenvaartlading in de haven van Rotterdam steeg in 2024 met +0,7% tot 141,9 miljoen ton (tegenover 140,9 miljoen ton in 2023). Afgezien van het segment droge lading, dat een daling van -3,2% kende, stegen de andere soorten lading. De belangrijkste reden voor de daling in het segment droge lading is de scherpe daling van de cijfers voor de steenkoolvolumes een aantal kwartalen achter elkaar. Steenkoolcentrales verliezen namelijk steeds meer terrein als energiebron in de Duitse en Nederlandse energiemix, terwijl hernieuwbare energiebronnen een steeds groter aandeel krijgen.

De toegenomen Europese consumptie, loonindexering en dalende inflatie in 2024 hebben geleid tot een hoger beschikbaar inkomen en een grotere vraag naar consumptiegoederen en levensmiddelen. Dit verklaart de goede resultaten voor containers in 2024 ten opzichte van het voorgaande jaar (+5,4%).

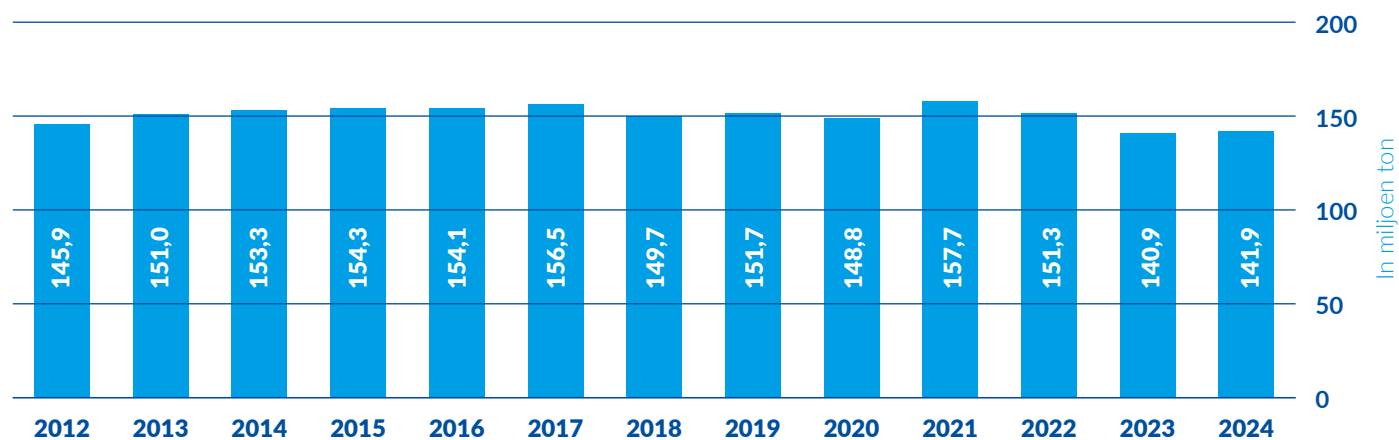
De stijging van het segment vloeibare lading is nauw verbonden met de groei van het vervoer van aardolieproducten naar de ARA-havens, wat de positieve resultaten van dit segment in de haven van Rotterdam kan verklaren³³.

Het aandeel van de binnenvaart in de totale overslag in de haven van Rotterdam in 2023 bedroeg 35,7% (achter pijpleidingen (37,6%) en vóór het wegvervoer (19,9%) en het spoorvervoer (6,8%)). Het aandeel van de binnenvaart in het containervervoer van en naar het achterland bedroeg 30,5% (achter het wegvervoer (59,2%) en vóór het spoorvervoer (10,3%³⁴)).

³³ Zoals uitgelegd in hoofdstuk 2 hangt de reden voor de toename van het vervoer van aardolieproducten in de ARA-regio samen met een onevenwichtige verhouding tussen de productie van brandstoffen door raffinaderijen aan de ene kant en de vraag naar brandstoffen in West-Europa aan de andere kant. Door de langdurige daling van de vraag naar brandstoffen wordt de productie van raffinaderijen steeds meer gericht op export naar overzeese bestemmingen via ARA-zeehavens. Voor de raffinaderijen in het Nederlandse en Duitse Rijnstroomgebied is inderdaad een toename van het vervoer naar ARA-havens waarneembaar. Vanuit de ARA-havens worden brandstoffen naar overzeese bestemmingen geëxporteerd.

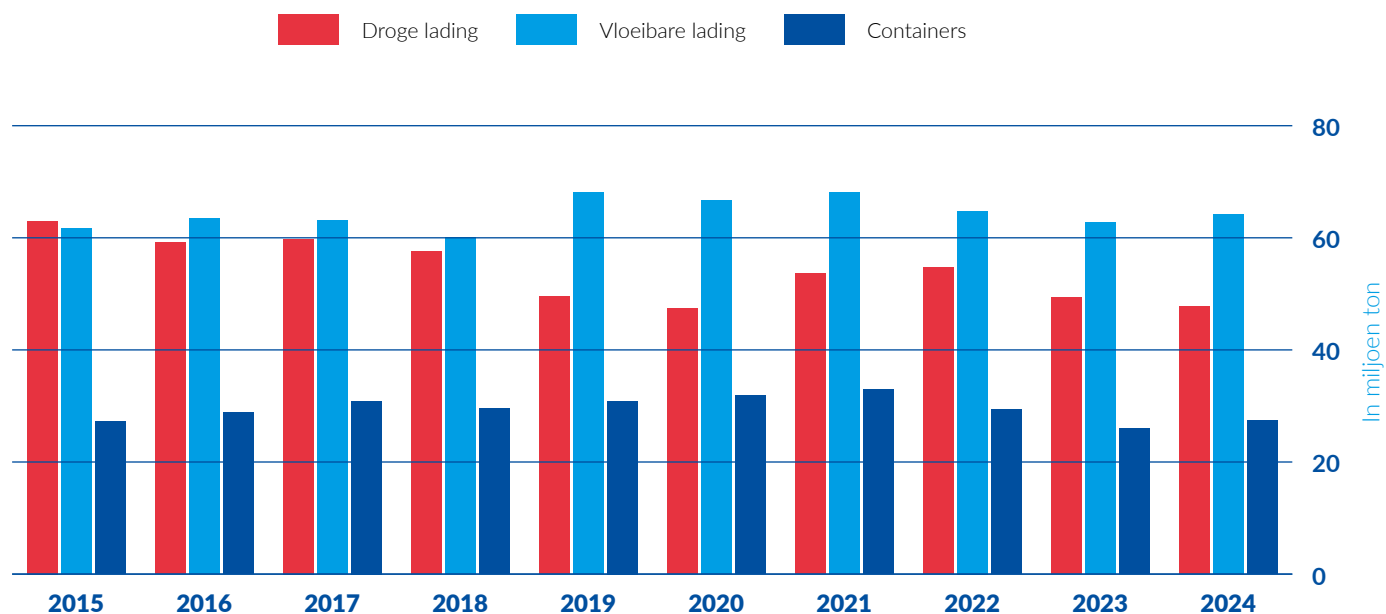
³⁴ Cijfers voor 2024 waren niet beschikbaar.

AFBEELDING 1: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE ZEEHAVEN VAN ROTTERDAM (IN MILJOEN TON)



Bron: CBS

AFBEELDING 2: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE ZEEHAVEN VAN ROTTERDAM NAAR TYPE LADING (IN MILJOEN TON) *



Bron: CBS

* Algemene lading is niet meegenomen in deze berekening. In 2024 bedroeg het vervoerde volume voor het segment algemene lading 2,5 miljoen ton.

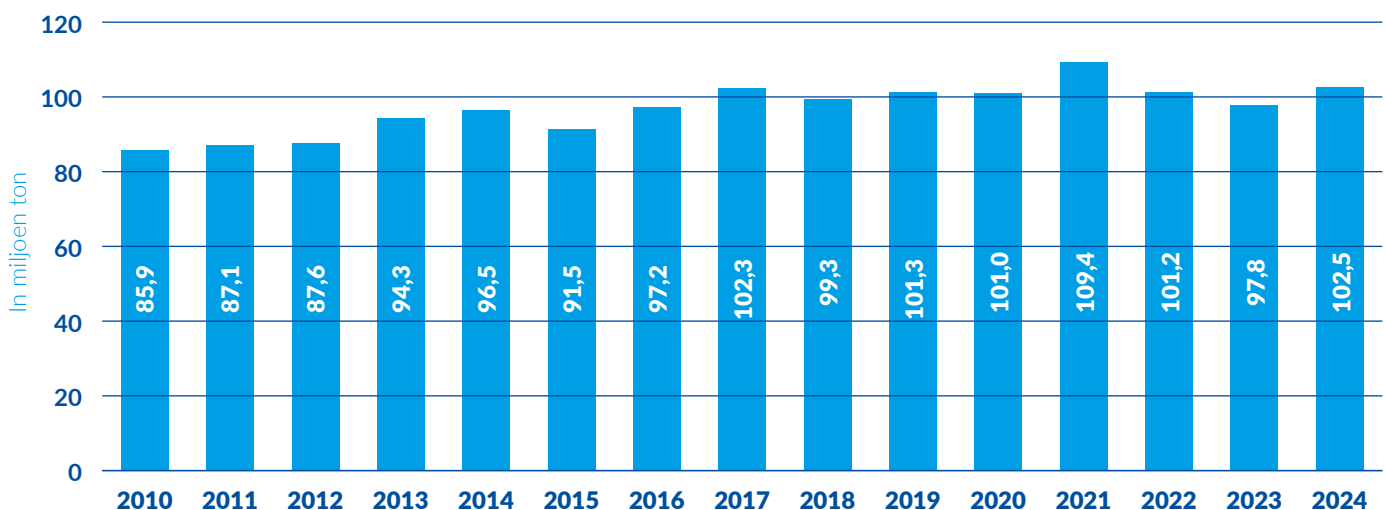
■ ANTWERP-BRUGES

De havens van Antwerpen en Zeebrugge zijn sinds april 2022 samengegaan onder de naam 'Port of Antwerp-Bruges'. Het grootste deel van de over de binnenwateren aangevoerde goederen wordt afgehandeld in de haven van Antwerpen. In 2024 steeg het aantal schepen dat de haven aandeed tot 57.454 (tegenover 55.605 in 2023).

Vloeibare lading is het belangrijkste goederensegment (ongeveer 60%), gevolgd door containers (ongeveer 20%) en droge lading (ongeveer 15%). Ondanks geopolitieke spanningen en economische onzekerheden steeg de overslag door de binnenvaart in 2024 (+4,7% ten opzichte van 2023) tot een volume van 102,5 miljoen ton (tegenover 97,8 in 2023). Dit resultaat was onder andere te danken aan een toename van het vervoer van vloeibare lading (+5,9%), zowel voor aardolieproducten als voor chemicaliën, ondanks een moeilijk jaar voor de Europese chemische sector. Terwijl sectoren zoals de bouw en de automobielenindustrie onder druk stonden door hoge energie- en grondstofprijzen en een lage vraag, nam ook het vervoer van droge bulkgoederen toe (+5,1%). Deze stijging is voornamelijk terug te voeren op de hogere overslag van landbouwproducten, levensmiddelen, meststoffen, ruwe mineralen en bouwmaterialen. IJzer, staal, erts en schroot bleven vrijwel op hetzelfde peil. Deze stijgingen waren voldoende robuust om de daling van vaste minerale brandstoffen (steenkool) te compenseren, die in 2024 bijna gehalveerd is ten opzichte van 2023 en de twee voorgaande jaren. Het containervervoer bleef tussen 2023 en 2024 stabiel (+0,5%), maar ligt nog steeds ruim onder het niveau van 2021 (-27,7%).

Het aandeel van de binnenvaart in het totale maritieme vervoer (exclusief industrieel vervoer³⁵) bedroeg in 2024 51% in de haven van Antwerpen (49% in 2022), het hoogste aandeel sinds 2019. Het aandeel van de binnenvaart in de modal split in het containervervoer van en naar het achterland lag bij 33,9% in 2024, voor het spoor (6,9%) en achter het wegvervoer (59,2%).

AFBEELDING 3: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE ZEEHAVEN VAN ANTWERP-BRUGES (IN MILJOEN TON) *

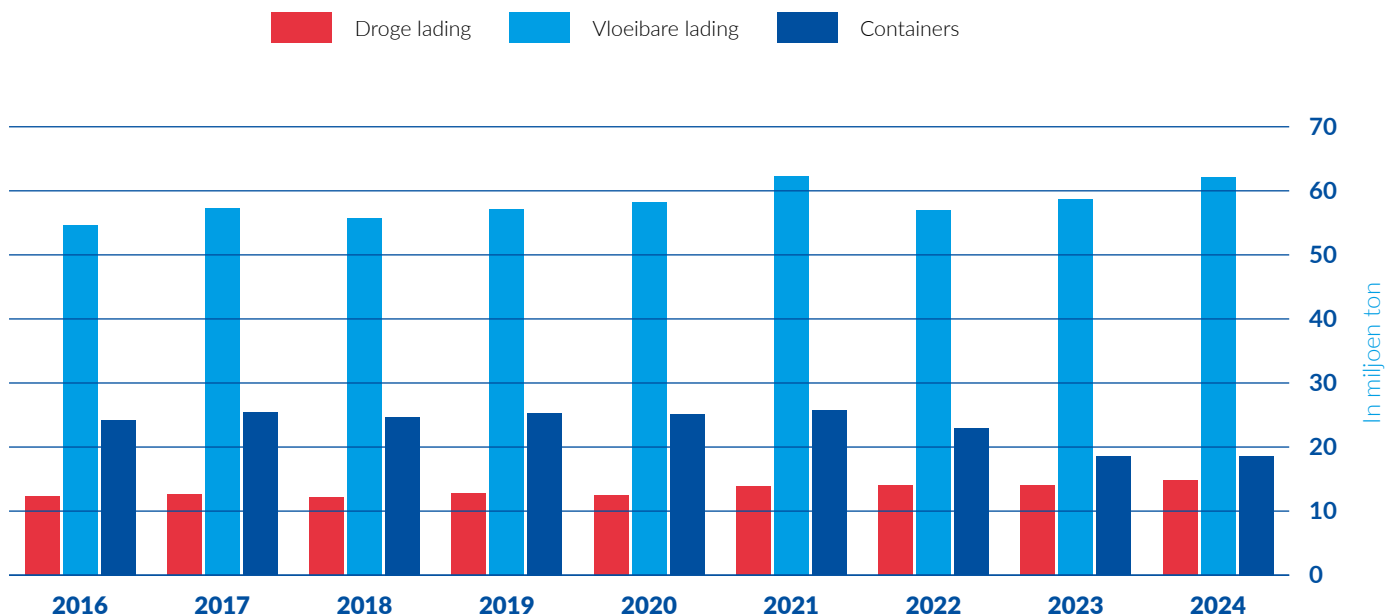


Bron: Port of Antwerp-Bruges

* Vanaf 2021 worden de cijfers voor de hoeveelheden goederen die in de havens van Antwerpen en Zeebrugge werden overgeslagen onder de naam 'Port of Antwerp-Bruges' gepubliceerd.

³⁵ Met industrieel vervoer wordt het verkeer bedoeld dat rechtstreeks plaatsvindt tussen de fabrieken rond de havengebieden (zoals BASF, AIR LIQUIDE, EUROCHEM...) en het achterland.

AFBEELDING 4: **BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE ZEEHAVEN VAN ANTWERP-BRUGES NAAR TYPE LADING (IN MILJOEN TON) ***



Bron: Port of Antwerp-Bruges

* Bij deze berekening is geen rekening gehouden met ro/ro, conventionele en overige, niet nader gespecificeerde goederen (in 2024 bedroeg het vervoersvolume voor deze drie goederensegmenten 7,0 miljoen ton, waarvan het segment conventionele goederen het grootste deel vormde). Vanaf 2021 worden de cijfers voor de hoeveelheid goederen die in de havens van Antwerpen en Zeebrugge werd overgeslagen onder de naam 'Port of Antwerp-Bruges' gepubliceerd.

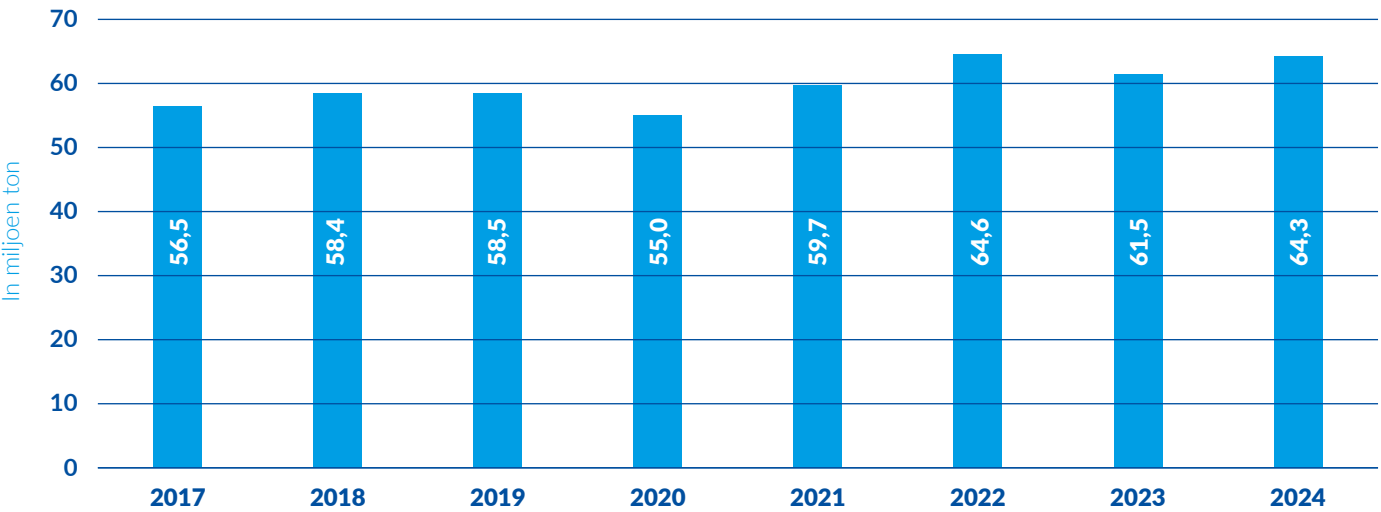
■ NORTH SEA PORT

In 2024 hebben 38.242 binnenschepen de North Sea Port (Gent, Terneuzen, Vlissingen) aangedaan, tegenover 37.752 in 2023.

Ondanks de huidige economische en geopolitieke ontwikkelingen steeg de binnenvaartgerelateerde overslag in 2024 met +4,5% ten opzichte van 2023, tot 64,3 miljoen ton. Ook de overslag van zeevracht nam toe, maar in beperktere mate (+0,7%). Zowel vloeibare lading (+6,6% ten opzichte van 2023) als droge lading (+5,3%) stegen, respectievelijk onder impuls van de overslag van vloeibare aardolieproducten en chemicaliën enerzijds en diervoeders, bouwmaterialen en ruwe mineralen anderzijds. Wat bouwmaterialen betreft, kan deze stijging worden verklaard door een lichte daling van het zeevervoer van dit segment, die gedeeltelijk (en slechts in beperkte mate) werd gecompenseerd door de binnenvaart. Het containervervoer daalde met -15,2% ten opzichte van 2023, toen er juist een stijging van +36,8% geboekt was, maar ligt nog op een hoger niveau dan in 2021 en 2022. Zowel de invoer (+4,4%) als de uitvoer (+4,5%) stegen.

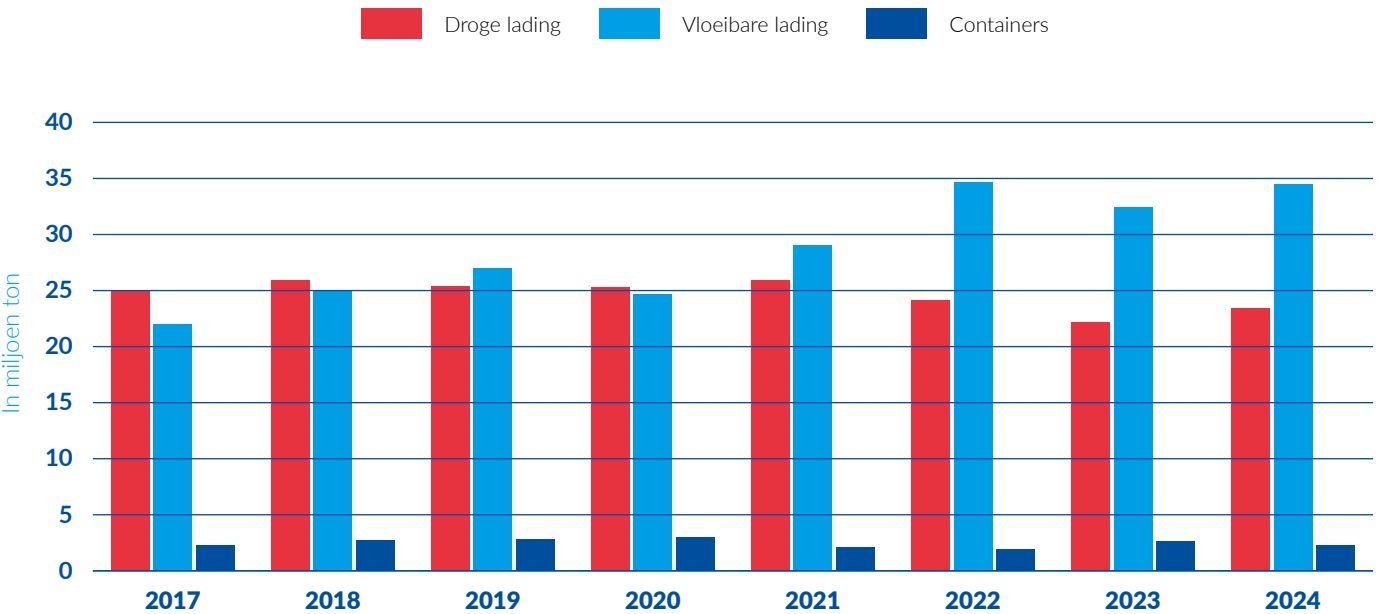
Wat de modal split van het vervoer naar het achterland (2023) betreft, neemt de binnenvaart de eerste plaats in met een aandeel van 58,3% (2 procentpunten verloren aan het wegvervoer), gevolgd door het wegvervoer (30,6%), het spoorwegvervoer (9,1%) en de overslag of het feederverkeer (1,9%).

AFBEELDING 5: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE NORTH SEA PORT (IN MILJOEN TON)



Bron: North Sea Port

AFBEELDING 6: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE NORTH SEA PORT NAAR TYPE LADING (IN MILJOEN TON) *



Bron: North Sea Port

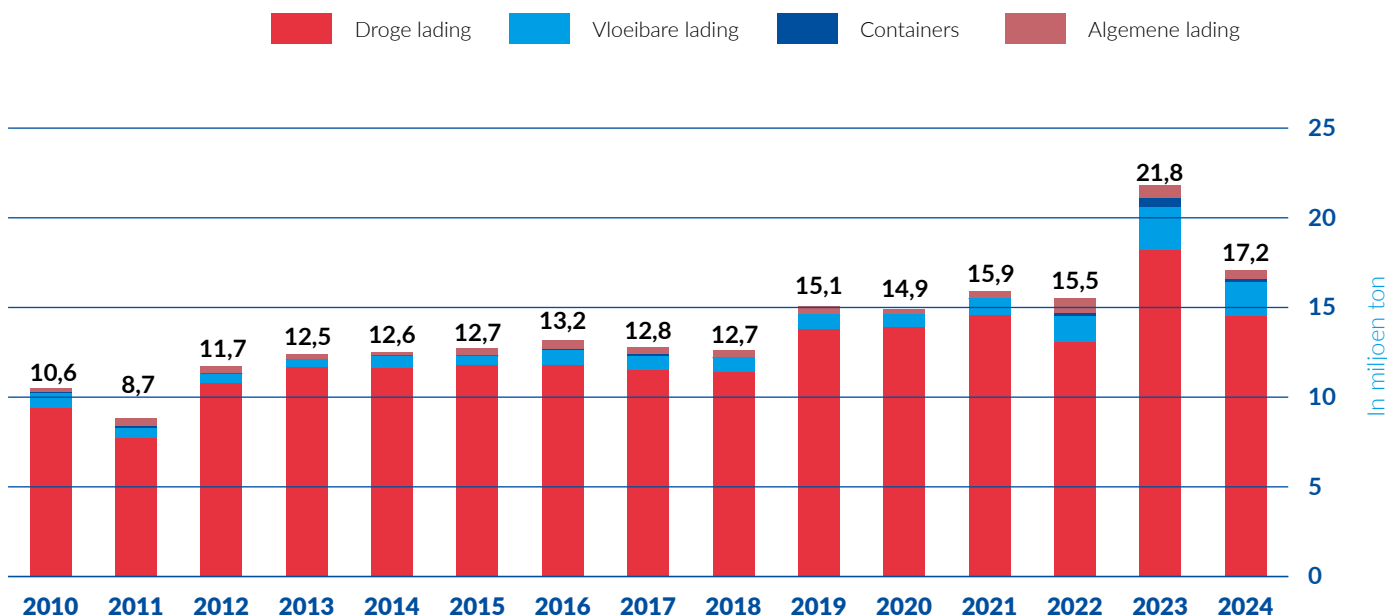
* Bij deze berekening is geen rekening gehouden met ro/ro en conventionele goederen (in 2024 bedroeg het vervoersvolume voor deze twee goederensegmenten respectievelijk 0,1 miljoen ton en 4,0 miljoen ton).

CONSTANȚA

In 2024 deden in Constanța 11.085 binnenschepen de haven aan (14.614 in 2023). In vergelijking met 2023, dat een uitzonderlijk jaar was voor zowel de zeevaart als het binnenvaart-gerelateerde verkeer in de haven van Constanța vanwege de intensieve bijdrage van de haven aan de solidariteitscorridors van de EU, zijn beide indicatoren in 2024 gedaald. Hoewel het binnenvaartverkeer met -20,9% daalde in vergelijking met 2023, tot 17,2 miljoen ton, blijven dergelijke volumes de op één na hoogste volumes ooit geregistreerd. Deze daling wordt voornamelijk toegeschreven aan de hervatting van de activiteiten in de haven van Odessa (Oekraïne) eind 2023, waardoor er minder doorvoer verkeer via de haven van Constanța verliep. Constanța was sinds het begin van de grootschalige invasie en aanvalsoorlog van Rusland tegen Oekraïne namelijk de grootste alternatieve exportroute geworden. Met de hervatting van de activiteiten in Odessa werd een deel van het verkeer gewoonweg niet meer omgeleid naar Constanța als alternatieve route.

Kijkt men specifiek naar het binnenvaartvervoer, dan kan worden vastgesteld dat in de haven van Constanța voornamelijk droge lading wordt overgeslagen, met een aandeel van bijna 85% van het totale vervoersvolume. De hoeveelheid droge lading daalde met -20,0% ten opzichte van 2023. Ook het volume vloeibare lading daalde met -20,5%. Het containervervoer en algemene lading zijn eveneens gedaald en deze hoeveelheden blijven klein in vergelijking met vloeibare, droge lading en algemene lading. Het binnenvaartverkeer bestaat voornamelijk uit doorvoer en cabotage.

AFBEELDING 7: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE ZEEHAVEN VAN CONSTANȚA NAAR TYPE LADING (IN MILJOEN TON)



Bron: haven van Constanța

HAMBURG

Het jaar 2024 stond opnieuw in het teken van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne en de conflicten in het Midden-Oosten³⁶. Deze geopolitieke en economische uitdagingen eisten hun tol van de internationale handel en leidden tot onzekerheid op de wereldmarkten. Bovendien daalde de economische productie in Duitsland met -0,2% en kromp de industriële productie met -4,5% ten opzichte van 2023.

Deze factoren, in combinatie met infrastructuurproblemen in het nabijgelegen binnenwaterennetwerk van Hamburg (namelijk het Elbe-Lateralkanaal) en de instorting van een brug in Dresden, die beide de binnenvaart gedurende meerdere maanden belemmerden, hebben een aanzienlijke impact gehad op de binnenvaart in de haven van Hamburg. De binnenvaart-gerelateerde overslag van goederen daalde in 2024 met -14,4% (6,0 miljoen ton) ten opzichte van 2023 (7,0 miljoen ton), waarbij zowel de export (-16,1%) als de import (-13,2%) een daling lieten zien.

Het volume van containers en droge lading liep tussen 2023 en 2024 terug met respectievelijk -19,7% en -11,6%. De gestage daling van het segment containers sinds 2021 is deels te wijten aan de algemene problematische macro-economische context, die ook in 2024 veel andere Europese havens parten speelde³⁷. Een andere reden voor deze daling was dat het spoorvervoer terrein won in het achterlandverkeer in de haven van Hamburg, met een aandeel van 50,2% in het containervervoer van en naar het achterland, vóór het wegvervoer (48,2%) en de binnenvaart (1,6%).

Binnen het segment droge lading kenden landbouwproducten (-35,7%) en zand/steen (-22%) beide een sterke daling. Het segment steenkool leverde opnieuw in (-14,7%), hoewel minder dan in 2023. Afgezien van de hierboven genoemde geopolitieke problemen kan deze daling ook worden toegeschreven aan de maatregelen in Duitsland om steeds meer over te gaan naar een duurzame elektriciteitsproductie. Het segment metaal kende daarentegen een stijging van +15,8%.

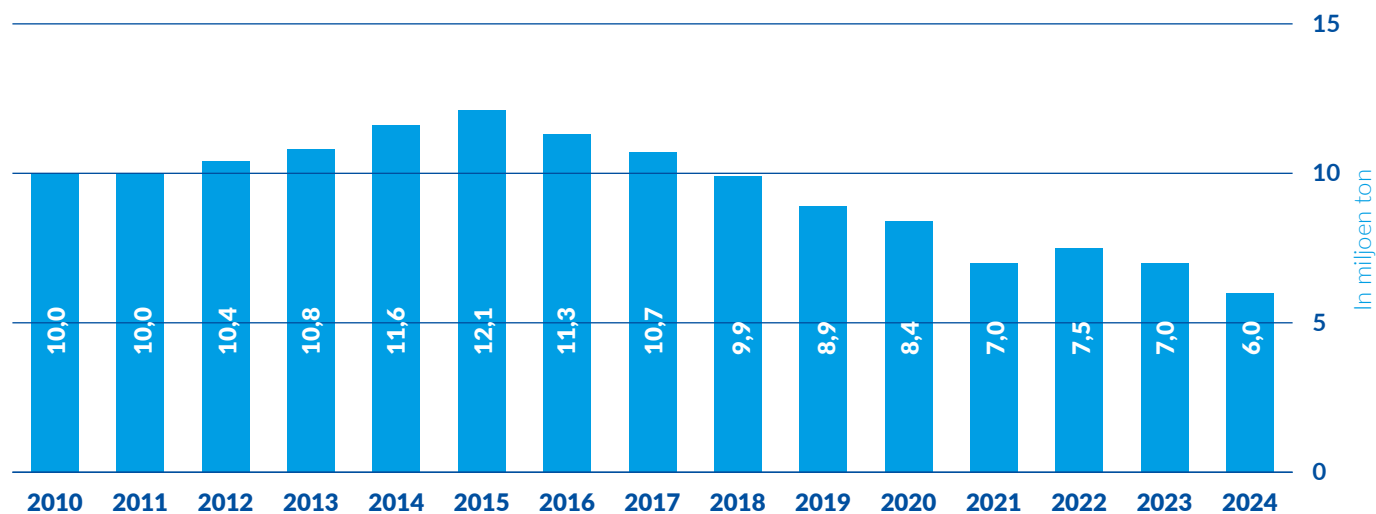
Wat vloeibare lading betreft, daalde het volume tussen 2023 en 2024 met -16,5%, ondanks de goede resultaten van het segment chemische producten (+14,8%). Deze daling werd voornamelijk veroorzaakt door de achteruitgang van aardolieproducten in het kader van de uitdagingen op het gebied van het koolstofvrij maken van de economie.

Wat de vooruitzichten betreft, zou de groeiprognose van +0,0% voor de Duitse economie op nationaal niveau van invloed kunnen zijn op de algemene overslagcijfers van de haven. Bovendien zal de internationale situatie naar verwachting in de nabije toekomst instabiel blijven en ook een aanzienlijke impact kunnen hebben op de resultaten voor 2025.

³⁶ Zie de uitleg over de gevolgen van de crisis rond de Rode Zee in hoofdstuk 2.

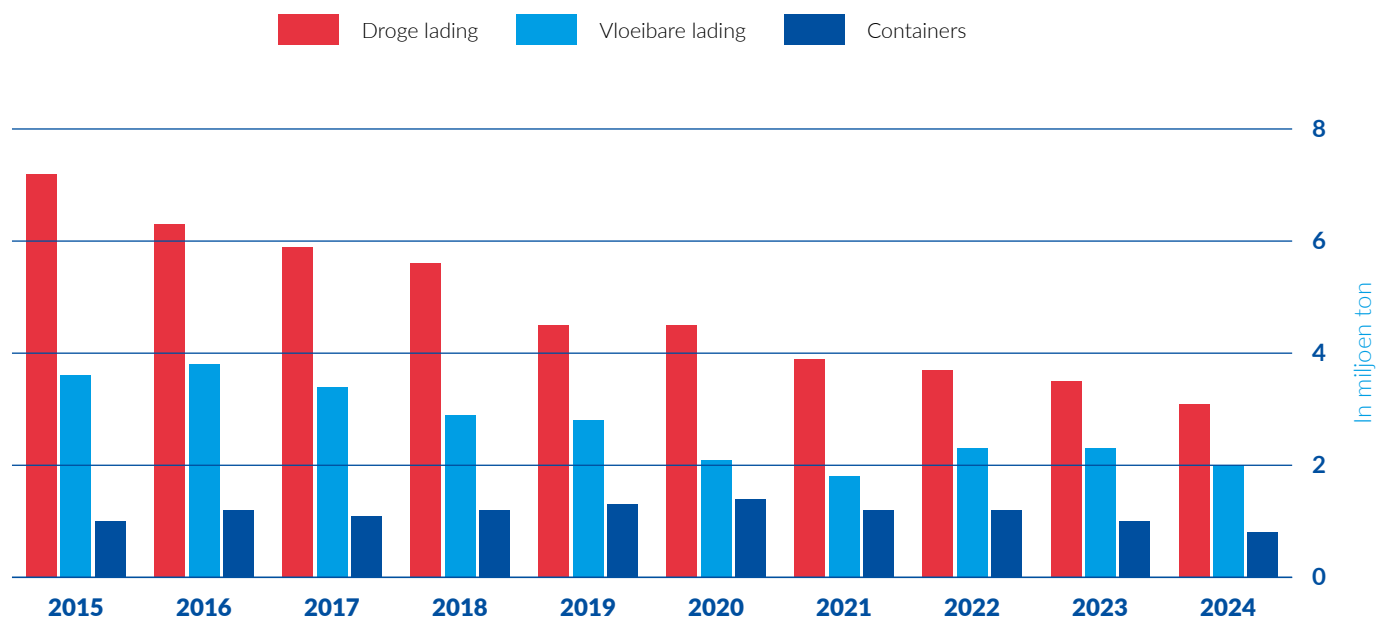
³⁷ Het is interessant om op te merken dat, in tegenstelling tot de binnenvaart, de maritieme containeroverslag in 2024 is toegenomen (+0,9%).

AFBEELDING 8: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE ZEEHAVEN VAN HAMBURG (IN MILJOEN TON)



Bron: Bureau voor de statistiek van Hamburg en Schleswig-Holstein

AFBEELDING 9: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE ZEEHAVEN VAN HAMBURG NAAR TYPE LADING (IN MILJOEN TON) *



Bron: Bureau voor de statistiek van Hamburg en Schleswig-Holstein

* Bij deze berekening is geen rekening gehouden met algemene lading (in 2024 bedroeg het vervoerde volume voor dit segment bijna 0,2 miljoen ton).



BELANGRIJKSTE

EUROPESE BINNEN- EN ZEEHAVENS³⁸

TRADITIONELE RIJNHAVENS

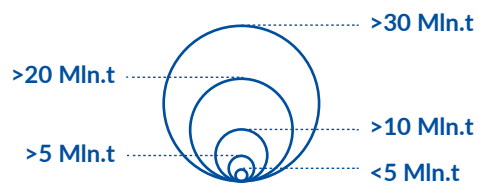
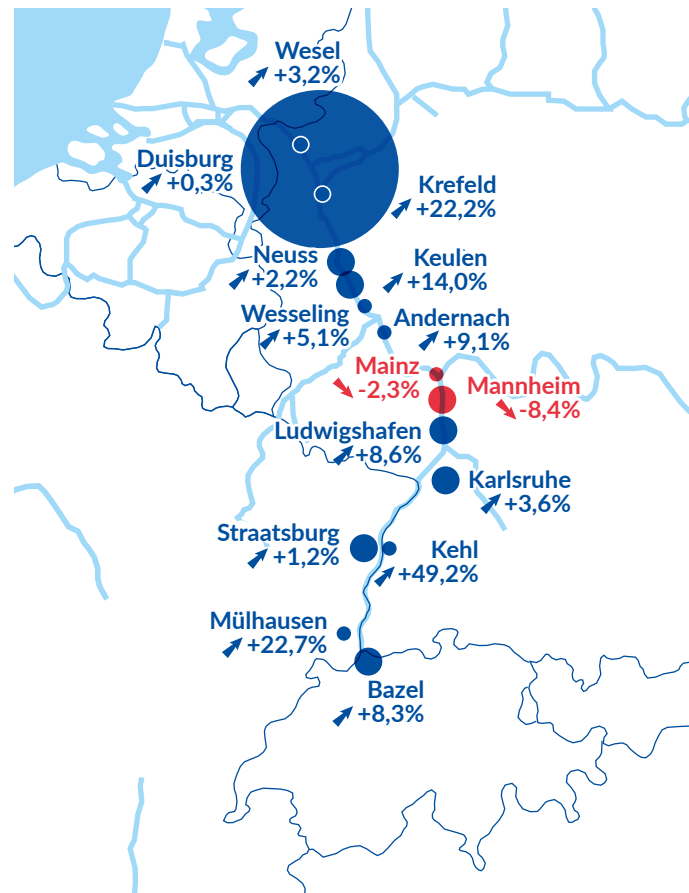
TABEL 1: OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE BELANGRIJKSTE TRADITIONELE RIJNHAVENS
(IN MILJOEN TON) EN VERANDERINGSPERCENTAGE 2024/2023 *

	2021	2022	2023	2024	2024/2023
Duisburg (DE)	44,9	41,9	41,5	41,6	+0,3%
Keulen (DE)	9,8	8,2	7,7	8,8	+14,0%
Karlsruhe (DE)	6,4	6,8	6,4	6,6	+3,6%
Straatsburg (FR)	6,9	6,4	6,2	6,2	+1,2%
Mannheim (DE)	7,3	7,6	6,3	5,8	-8,4%
Neuss (DE)	6,6	5,6	5,5	5,7	+2,2%
Ludwigshafen (DE)	6,9	5,6	5,0	5,5	+8,6%
Bazel (CH)	5,4	4,6	4,9	5,4	+8,3%
Kehl (DE)	4,4	3,2	2,7	4,0	+49,2%
Mulhouse (FR)	4,1	3,6	3,2	3,9	+22,7%
Krefeld (DE)	3,4	3,1	2,7	3,3	+22,2%
Mainz (DE)	3,1	3,5	3,3	3,2	-2,3%
Andernach (DE)	2,7	2,3	2,2	2,4	+9,1%
Wesseling (DE)	2,1	1,9	1,8	1,9	+5,1%
Wesel (DE)	2,1	2,1	1,8	1,9	+3,2%
Totaal	116,3	106,5	101,4	106,3	+4,8%

Bronnen: Destatis, Port de Strasbourg, Schweizerische Rheinhäfen, Port de Mulhouse
Het 'totaal' heeft alleen betrekking op de havens in de tabel, niet op alle Rijnhavens.
* De cijfers voor de Duitse havens zijn gebaseerd op de geografische benadering, wat inhoudt dat de volledige overslag van goederen binnen een stad is opgenomen en niet alleen de goederen in een specifieke haven.

³⁸ Geselecteerd op basis van hun relevantie voor IWT.

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (IN MILJOEN TON)



● Negatief groeipercentage van het vervoer in 2024 t.o.v. 2023

● Positief groeipercentage van het vervoer in 2024 t.o.v. 2023

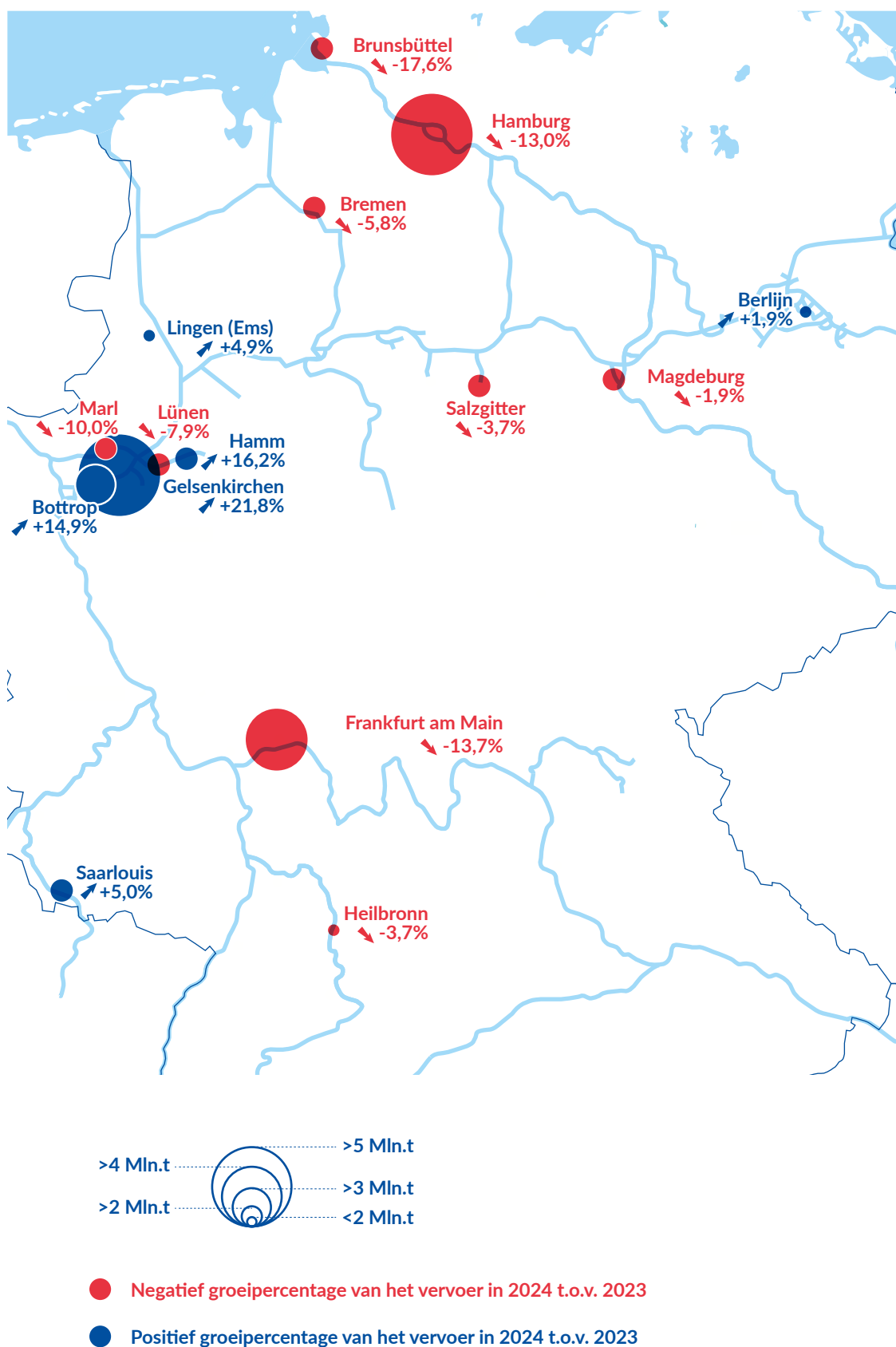
HAVENS IN DUITSLAND BUITEN DE RIJN *

TABEL 2: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE BELANGRIJKSTE HAVENS BUITEN DE RIJN IN DUITSLAND (IN MILJOEN TON) EN VERANDERINGSPERCENTAGE 2024/2023 *

	2021	2022	2023	2024	2024/2023
Hamburg	7,6	8,3	7,6	6,6	-13,0%
Gelsenkirchen	4,9	4,9	4,3	5,2	+21,8%
Frankfurt am Main	5,4	4,8	5,0	4,3	-13,7%
Bottrop	2,8	2,8	2,8	3,2	+14,9%
Saarlouis	2,6	2,8	2,7	2,8	+5,0%
Magdeburg	2,7	2,4	2,7	2,7	-1,9%
Brunsbüttel	2,8	2,8	3,2	2,6	-17,6%
Marl	3,1	2,9	2,9	2,6	-10,0%
Bremen	3,3	3,2	2,7	2,5	-5,8%
Salzgitter	2,7	2,7	2,5	2,4	-3,7%
Hamm	2,1	2,1	2,0	2,3	+16,2%
Lünen	2,3	2,6	2,3	2,1	-7,9%
Lingen (Ems)	2,1	2,0	1,8	1,8	+4,9%
Heilbronn	2,2	1,9	1,6	1,6	-3,7%
Berlijn	1,8	1,7	1,3	1,4	+1,9%
Totaal	48,4	47,7	45,5	44,4	-2,5%

Bron: Destatis
* De cijfers voor de Duitse havens zijn gebaseerd op de geografische benadering, wat inhoudt dat de volledige overslag van goederen binnen een stad is opgenomen en niet alleen de goederen in een specifieke haven. Voor Hamburg liggen de cijfers met deze benadering daardoor hoger dan de cijfers van de haven van Hamburg zelf, omdat er in de stad ook nog andere overslaglocaties zijn.

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (IN MILJOEN TON)



NEDERLANDSE HAVENS

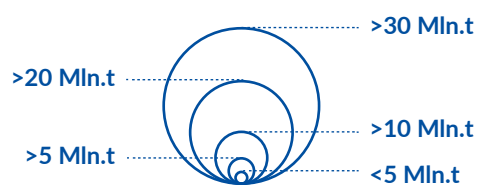
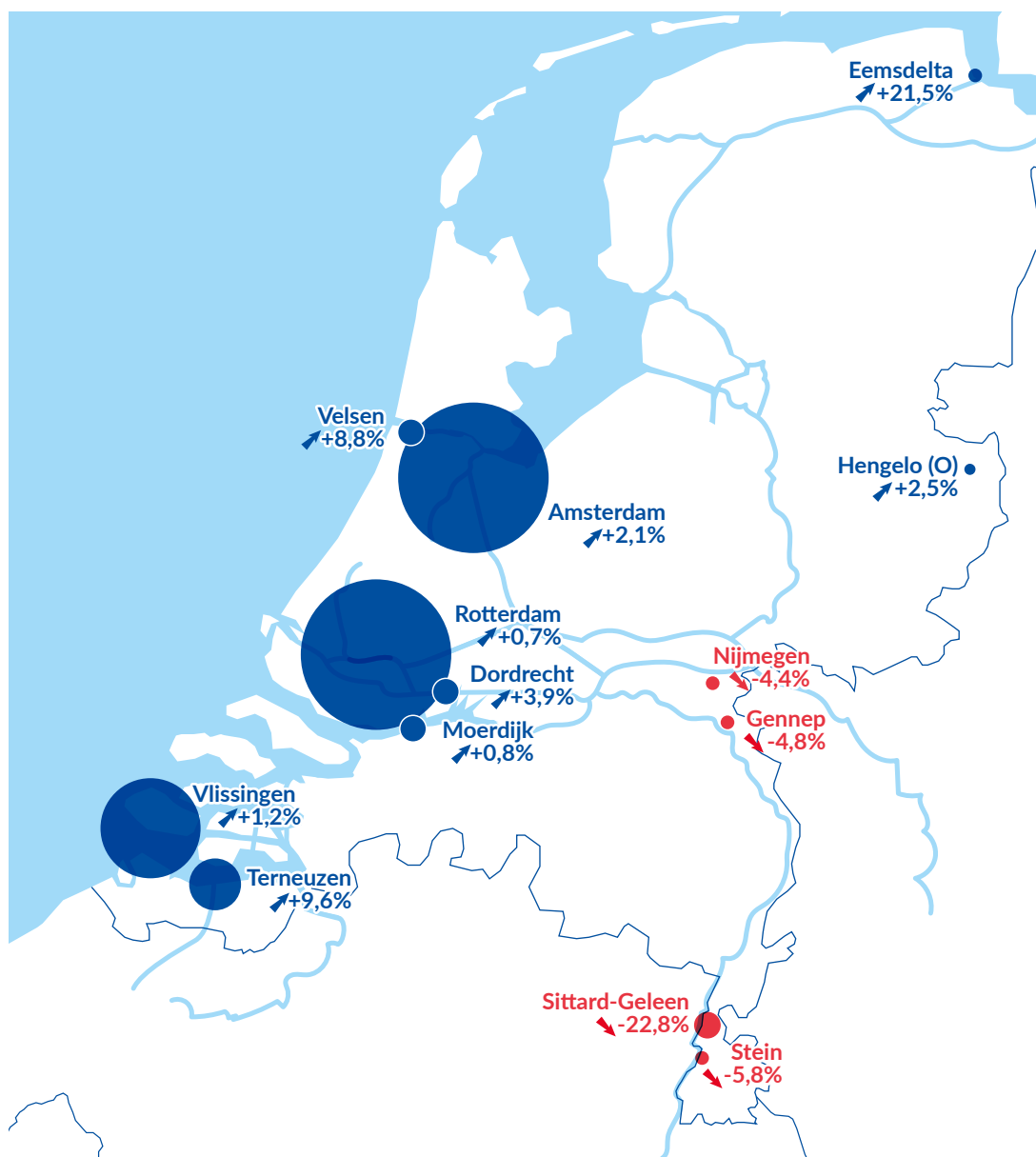
TABEL 3: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN
IN DE BELANGRIJKSTE NEDERLANDSE HAVENS (IN MILJOEN TON) EN
VERANDERINGSPERCENTAGE 2024/2023

	2021	2022	2023	2024	2024/2023
Rotterdam	157,7	151,3	140,9	141,9	+0,7%
Amsterdam	56,3	56,3	52,3	53,5	+2,1%
Vlissingen (North Sea Port) ³⁹	21,1	24,6	22,8	23,0	+1,2%
Terneuzen (North Sea Port) ⁴⁰	12,7	11,6	14,8	16,3	+9,6%
Moerdijk	9,7	9,4	8,9	9,0	+0,8%
Velsen	7,2	6,7	6,4	7,0	+8,8%
Sittard-Geleen	7,1	6,7	7,2	5,6	-22,8%
Dordrecht	6,5	5,9	5,4	5,6	+3,9%
Eemsdelta ⁴¹	4,5	5,0	3,7	4,4	+21,5%
Stein	3,3	3,2	4,3	4,1	-5,8%
Hengelo (O)	3,6	2,9	3,2	3,3	+2,5%
Nijmegen	2,9	2,9	3,0	2,9	-4,4%
Gennep	3,3	2,9	2,4	2,3	-4,8%
Totaal	295,9	289,4	275,4	278,8	+1,2%

Bron: CBS

³⁹ De North Sea Port is een grensoverschrijdende haven in België en Nederland en is het resultaat van een fusie tussen de drie havens van Gent (BE), Terneuzen (NL) en Vlissingen (NL).
⁴⁰ Idem
⁴¹ Eemsdelta bestaat pas sinds 1 januari 2021 en is het resultaat van een fusie tussen de havens van de steden Appingedam, Delfzijl en Loppersum. Daardoor verschenen in eerdere jaarrapporten de cijfers onder de naam Delfzijl.

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (IN MILJOEN TON)



● Negatief groeipercentage van het vervoer in 2024 t.o.v. 2023

● Positief groeipercentage van het vervoer in 2024 t.o.v. 2023

FRANSE EN BELGISCHE HAVENS

TABEL 4: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE BELANGRIJKSTE FRANSE EN BELGISCHE HAVENS (IN MILJOEN TON) EN VERANDERINGSPERCENTAGE 2024/2023

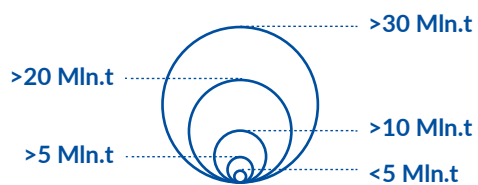
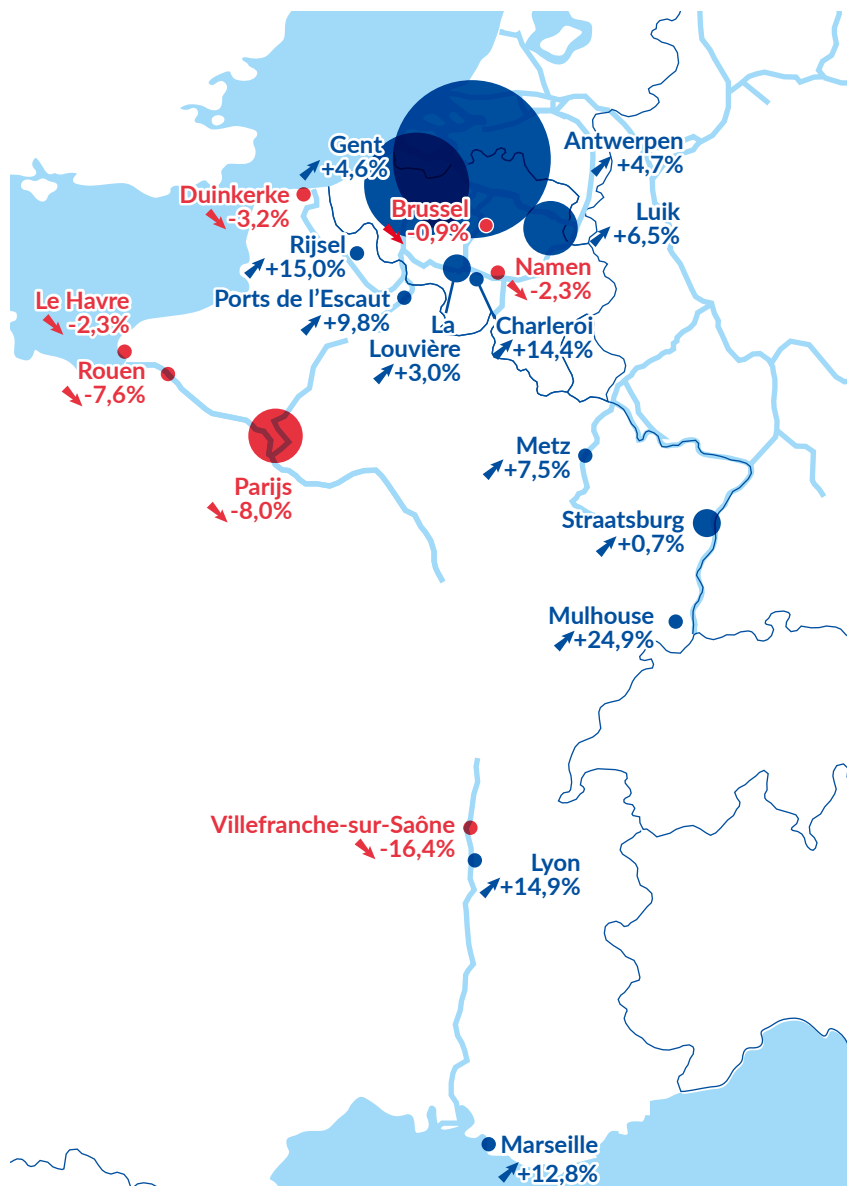
	2021	2022	2023	2024	2024/2023
Antwerpen (BE)	109,4 ⁴²	101,2	97,8	102,5	+4,7%
Gent (North Sea Port) ⁴³ (BE)	25,9	28,4	23,9	25,0	+4,6%
Parijs (FR)	22,5	20,6	19,6	18,0	-8,0%
Luik (BE)	14,9	14,5	11,8	12,5	+6,5%
La Louvière (BE)	6,4	6,8	6,4	6,6	+3,0%
Straatsburg (FR)	6,9	6,4	6,2	6,2	+0,7%
Rouen (FR)	5,4	4,9	5,0	4,7	-7,6%
Brussel (BE)	5,4	5,1	4,8	4,7	-0,9%
Mulhouse (FR)	4,1	3,6	3,1	3,9	+24,9
Namen (BE)	4,3	4,3	3,9	3,8	-2,3%
Le Havre (FR)	3,0	3,2	2,9	2,8	-2,3%
Rijsel (FR)	2,3	2,4	1,9	2,3	+15,0%
Duinkerke (FR)	2,6	2,1	2,1	2,0	-3,2%
Marseille (FR)	2,0	2,1	1,8	2,0	+12,8%
Metz (FR)	1,7	1,8	1,4	1,5	+7,5%
Lyon (FR)	1,2	1,2	1,1	1,2	+14,9%
Ports de l'Escaut ⁴⁴ (FR)	1,2	1,2	1,1	1,2	+9,8%
Charleroi ⁴⁵ (BE)	n/a	n/a	1,0	1,1	+14,4%
Villefranche-sur-Saône (FR)	0,7	0,7	0,7	0,6	-16,4%
Totaal	219,9	210,5	196,5	202,6	+3,1%

Bronnen: Voies Navigables de France, Ports de Paris, Port de Liège, Port Autonome du Centre et de l'Ouest, Port de Strasbourg, Port de Mulhouse, Port de Bruxelles, Port de Namur, Nouveau Port de Metz, Port de Lille, Port de Dunkerque, Port of Antwerp-Bruges, Association française des ports intérieurs (AFPI)

Het 'totaal' heeft alleen betrekking op de havens in de tabel, niet op alle Franse en Belgische havens.

⁴² Vanaf 2021 worden de cijfers voor het binnenvaartvervoer in de havens van Antwerpen en Zeebrugge onder de naam 'Port of Antwerp-Bruges' gepubliceerd.
⁴³ North Sea Port is een grensoverschrijdende haven in België en Nederland en is het resultaat van een fusie tussen de drie havens van Gent (BE), Terneuzen (NL) en Vlissingen (NL). Cijfers voor de haven van Gent zijn niet meer beschikbaar aangezien deze nu deel uitmaakt van de North Sea Port. De CCR kan echter wel een raming maken, op basis van gegevens van de North Sea Port en het CBS voor Vlissingen en Terneuzen. De raming is vervolgens tot stand gekomen door als volgt te werk te gaan: cijfers van North Sea Port - (cijfers van haven van Vlissingen + cijfers van haven van Terneuzen).
⁴⁴ "Ports de l'Escaut" of "Syndicat Mixte Dock Seine Nord Europe Escaut", meer informatie beschikbaar op: <https://hautsdefrance.cci.fr/ci-grand-hainaut/docks-seine-nord-europe-escaut/>
⁴⁵ Gegevens zijn pas beschikbaar van na 2023.

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (IN MILJOEN TON)



- Negatief groeipercentage van het vervoer in 2024 t.o.v. 2023
- Positief groeipercentage van het vervoer in 2024 t.o.v. 2023

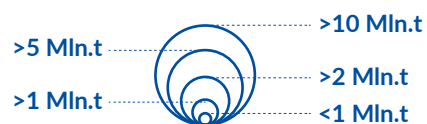
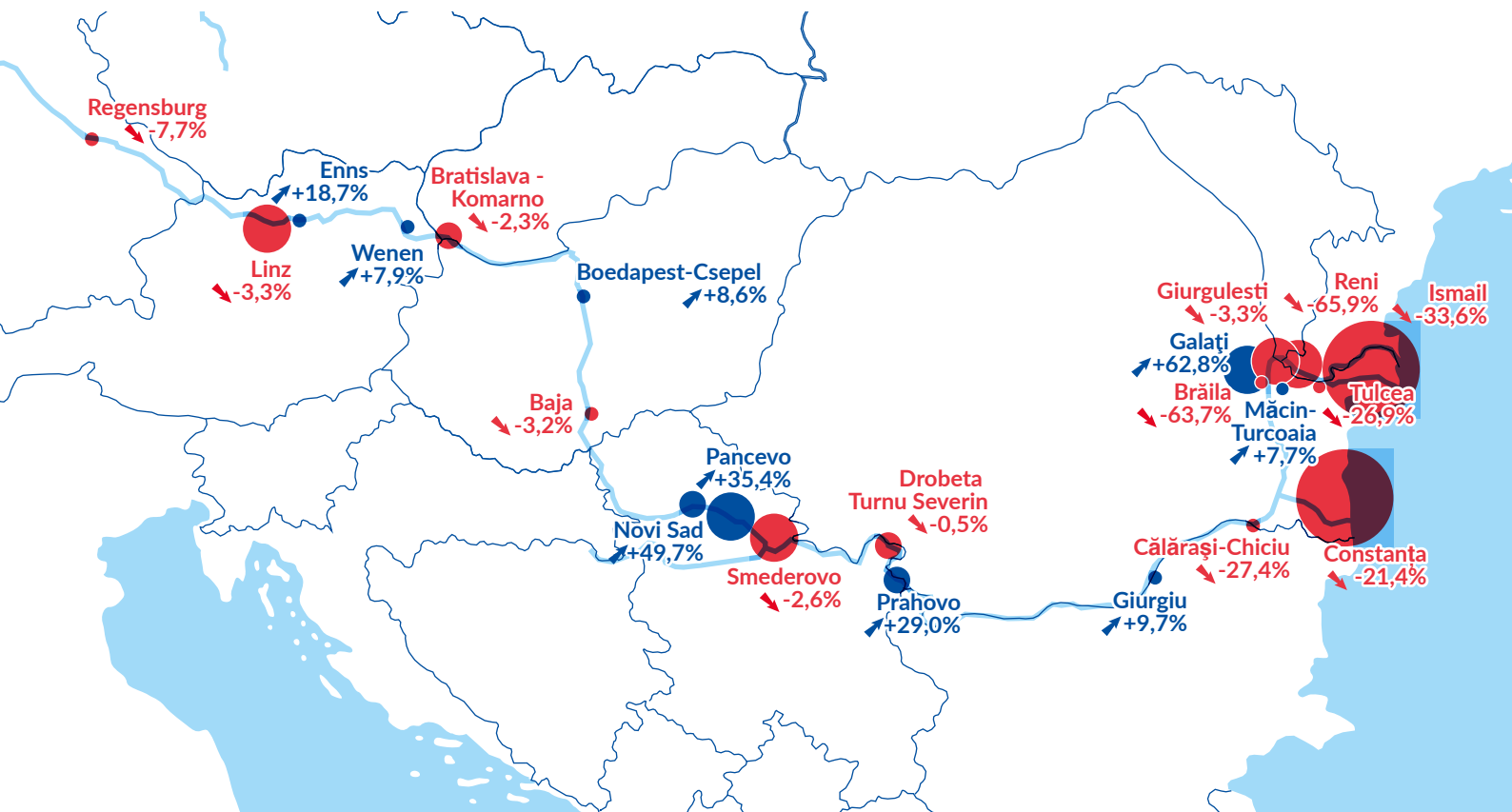
DONAUHAVENS

TABEL 5: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE BELANGRIJKSTE DONAUHAVENS (IN MILJOEN TON) EN VERANDERINGSPERCENTAGE 2024/2023

	2021	2022	2023	2024	2024/2023
Constanța (RO)	15,8	15,4	21,7	17,0	-21,4%
Izmael (UA)	4,1	8,9	20,3	13,4	-33,6%
Reni (UA)	1,4	6,8	10,1	3,4	-65,9%
Galați (RO)	3,3	3,1	1,9	3,2	+62,8%
Linz (AT)	3,5	2,9	2,9	2,8	-3,3%
Smederovo (RS)	3,2	3,0	2,8	2,8	-2,6%
Giurgulești (MD)	1,8	2,1	2,7	2,6	-3,3%
Pancevo (RS)	0,9	1,6	1,6	2,2	+35,4%
Bratislava – Komarno (SK)	1,8	1,9	1,5	1,5	-2,3%
Drobeta Turnu Severin (RO)	1,2	1,0	1,4	1,4	-0,5%
Prahovo (RS)	1,0	0,9	1,0	1,4	+29,0%
Novi Sad (RS)	1,4	0,9	0,9	1,4	+49,7%
Regensburg (DE)	1,3	1,1	1,0	0,9	-7,7%
Boedapest-Csepel (HU)	1,2	1,0	0,9	0,9	+8,6%
Giurgiu (RO)	1,0	0,7	0,7	0,8	+9,7%
Călărași-Chiciu (RO)	0,9	0,6	0,9	0,7	-27,4%
Măcin (RO)	1,2	0,9	0,7	0,7	+7,7%
Wenen (AT)	0,9	0,6	0,6	0,7	+7,9%
Enns (AT)	0,7	0,5	0,4	0,5	+18,7%
Baja (HU)	0,6	0,3	0,4	0,3	-3,2%
Brăila (RO)	0,5	0,8	0,4	0,1	-63,7%
Tulcea (RO)	1,3	0,5	0,2	0,1	-26,9%
Totaal	49,0	55,7	75,0	58,9	-20,4%

Bronnen: Marktobservatierapport van de Donaucommissie, Roemeens instituut voor de statistiek
Het 'totaal' heeft alleen betrekking op de havens in de tabel en niet op alle Donauhavens. De gegevens uit afbeelding 6 komen van de haven van Constanța, terwijl de gegevens uit deze tabel afkomstig zijn van het Roemeens instituut voor de statistiek. Dit kan het kleine verschil tussen de cijfers verklaren.

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (IN MILJOEN TON)



- Negatief groeipercentage van het vervoer in 2024 t.o.v. 2023
- Positief groeipercentage van het vervoer in 2024 t.o.v. 2023

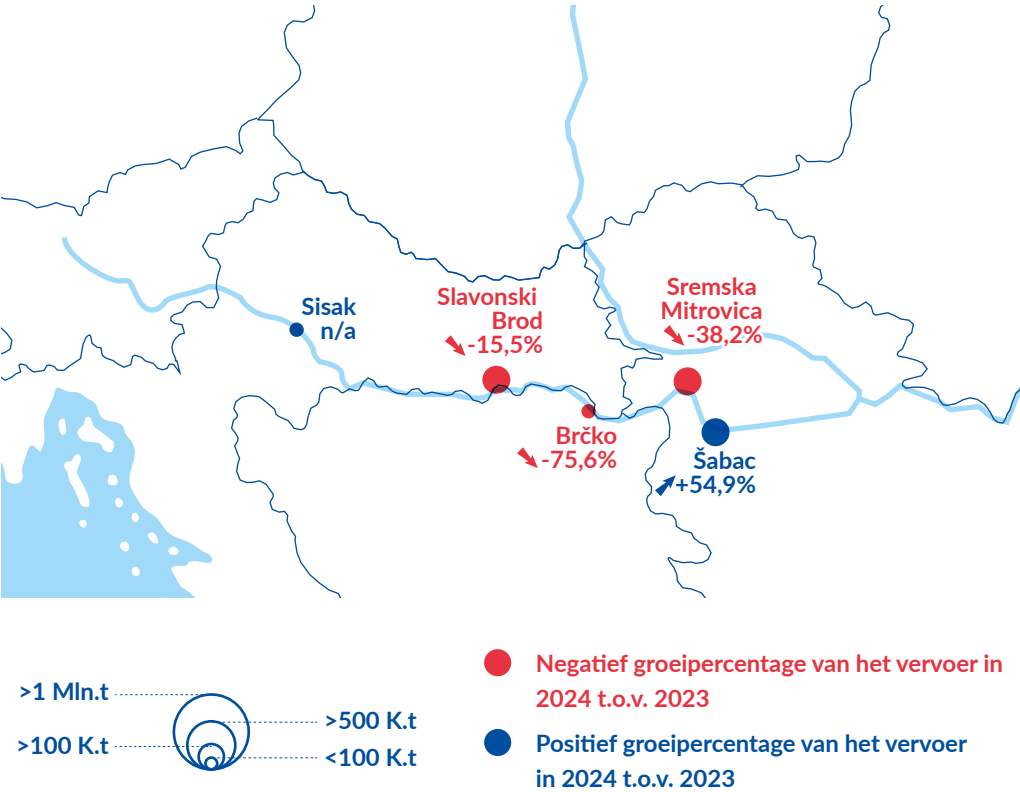
SAVAHAVENS

TABEL 6: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE BELANGRIJKSTE SAVAHAVENS (IN 1.000 TON) EN VERANDERINGSPERCENTAGE 2024/2023 *

	2021	2022	2023	2024	2024/2023
Overige havens (Servië) **	2.283	3.200	4.381	1.959	-55,3%
Sremska Mitrovica (Servië)	693	1.194	722	446	-38,2%
Šabac (Servië)	224	142	131	203	+54,9%
Slavonski Brod (Kroatië)	192	161	180	154	-15,5%
Sisak (Kroatië) **	29	38	29	n/a	n/a
Brčko (Bosnië en Herzegovina)	31	41	61	15	-75,6%
Totaal	3.452	4.775	5.505	2.777	-49,5%

Bron: Internationale Commissie van het stroomgebied van de Sava
* In 2015 vroeg de haven van Samac in Bosnië en Herzegovina het faillissement aan en als gevolg daarvan zijn er sindsdien geen overslaggegevens meer geregistreerd. Het productieproces van de olieraffinaderij in Brod ligt sinds 2020 stil. Sinds 2018 worden er gegevens voor kleinere overslaglocaties in Servië vergaard in de categorie 'overige havens'.
** In 2024 lag de overslag aanzienlijk lager dan de voorgaande jaren (door een sterke daling in het vervoer van kolen en bouwmaterialen). Dit is een duidelijk teken dat de economische activiteiten in de Republiek Servië en de omliggende regio stagneren en de uitdagingen groot zijn.
*** Verschillende belangrijke bedrijven aan de Boven-Sava moesten hun deuren sluiten in 2024, wat een aanzienlijke impact heeft gehad op de activiteiten van de haven van Sisak en verklaart waarom er geen gegevens beschikbaar zijn in 2024.

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (IN 1.000 TON)









06

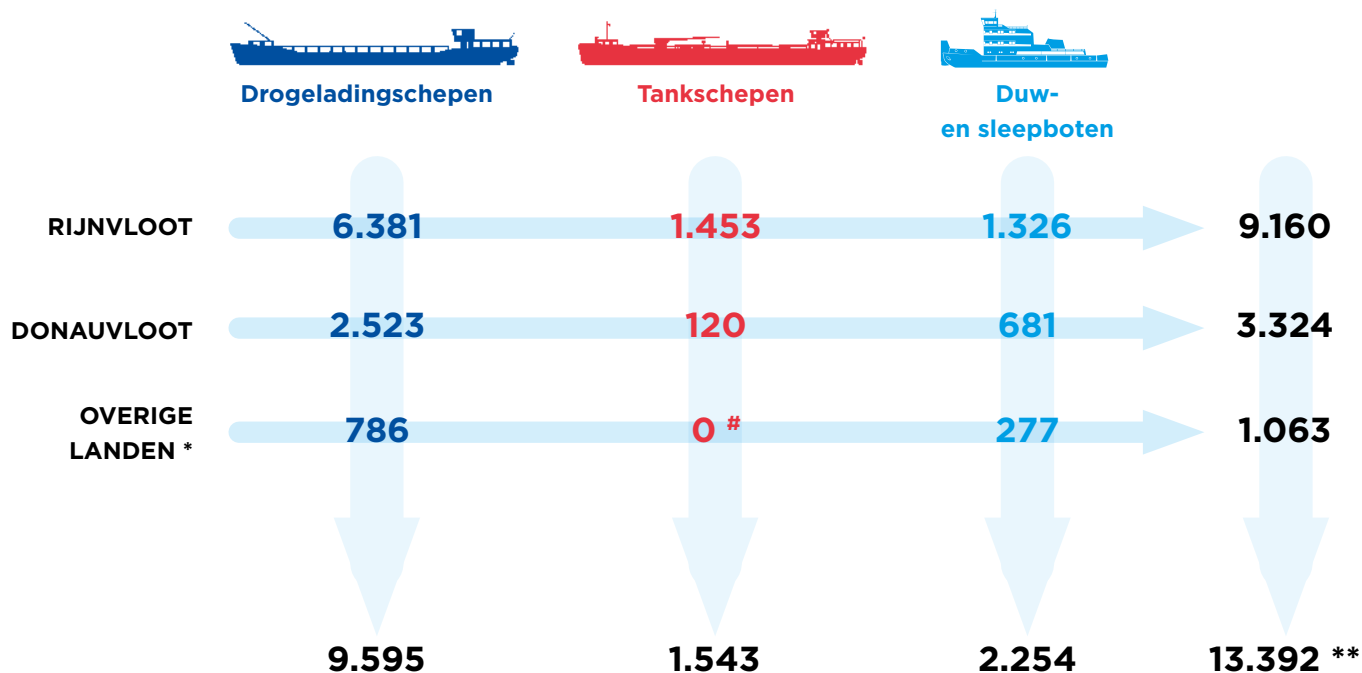
GOEDERENVLOOT

- In de Rijnsoeverstaten loopt het aantal kleine schepen in de binnenvaart nog steeds terug met een duidelijk dalende trend, terwijl het aantal grote schepen blijft toenemen. De Donauvloot bestaat voor een groot deel uit drogeladingschepen, naast duw- en sleepboten. Meer dan 70% van het totale transportvolume over de Donau wordt met duwstellen vervoerd.
- In de Rijnsoeverstaten werden er in 2024 minder nieuwe schepen te water gelaten dan in 2023, waarbij dit vooral voor de drogeladingschepen het geval was, met slechts dertien nieuwe schepen (terwijl dit er in 2023 nog 34 waren). De bouw van tankers liep licht terug: er werden 38 nieuwe schepen in de vaart genomen in vergelijking met 49 het jaar ervoor.
- De gemiddelde laadcapaciteit van de nieuwgebouwde tankers steeg aanzienlijk van 4.218 ton in 2023 naar 5.326 ton in 2024, wat de trend naar grotere schepen duidelijk bevestigt. De gemiddelde laadcapaciteit van nieuwe drogeladingschepen nam ook toe. Waar deze eerst lag bij 2.716 ton, kwam het gemiddelde nu uit bij 4.230 ton. De meeste nieuwgebouwde schepen – zowel droge als vloeibare lading – werden in Nederland te boek gesteld.
- Kijkt men naar de leeftijdsstructuur dan is 80% van de drogeladingschepen in de twintigste eeuw gebouwd, terwijl slechts 38% van de tankers uit die tijd stamt. Met andere woorden, de tankervloot is gemiddeld gezien jonger.

VLOOTOMVANG

PER MACROREGIO EN LAND IN EUROPA

TABEL 1: **VLOOTOMVANG** (AANTAL BINNENVAARTSCHEPEN) **PER MACRO-REGIO EN SCHEEPSTYPE IN EUROPA**



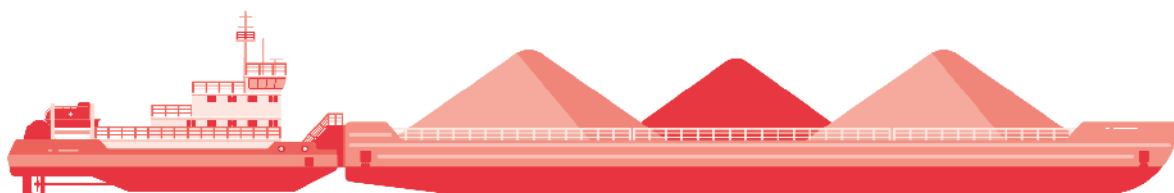
Bronnen: 1) Rijnsoeverstaten: VNF (Frankrijk), CBS/Rijkswaterstaat (Nederland), ITB (België), Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat (WSV), Overheidsdienst voor registratie en registratierechten, domeinen en BTW van Luxemburg, Schweizerische Rheinhäfen. 2) Donaulanden (Duitse Donauvloot, Oostenrijk, Slowakije, Hongarije, Kroatië, Servië, Bulgarije, Moldavië, Roemenië, Oekraïne): Donaucommissie. Overige landen: Eurostat [iww_eq_loadcap], [iww_eq_age].

* Overige landen = Polen, Tsjechische Republiek, Italië, Finland, Litouwen

** De cijfers voor het totale aantal schepen zijn exclusief de Duitse Donauvloot, die is opgenomen in de cijfers van de Donauvloot, aangezien deze ook zijn opgenomen in de categorie Rijnvloot. Dit verklaart waarom de cijfers voor de categorie "totaal aantal schepen" verschillen van het totaal van de drie categorieën (Rijnvloot + Donauvloot + overige landen). Duitse Donauvloot in 2022 = droge lading (95); vloeibare lading (30); duw- en sleepboten (30).

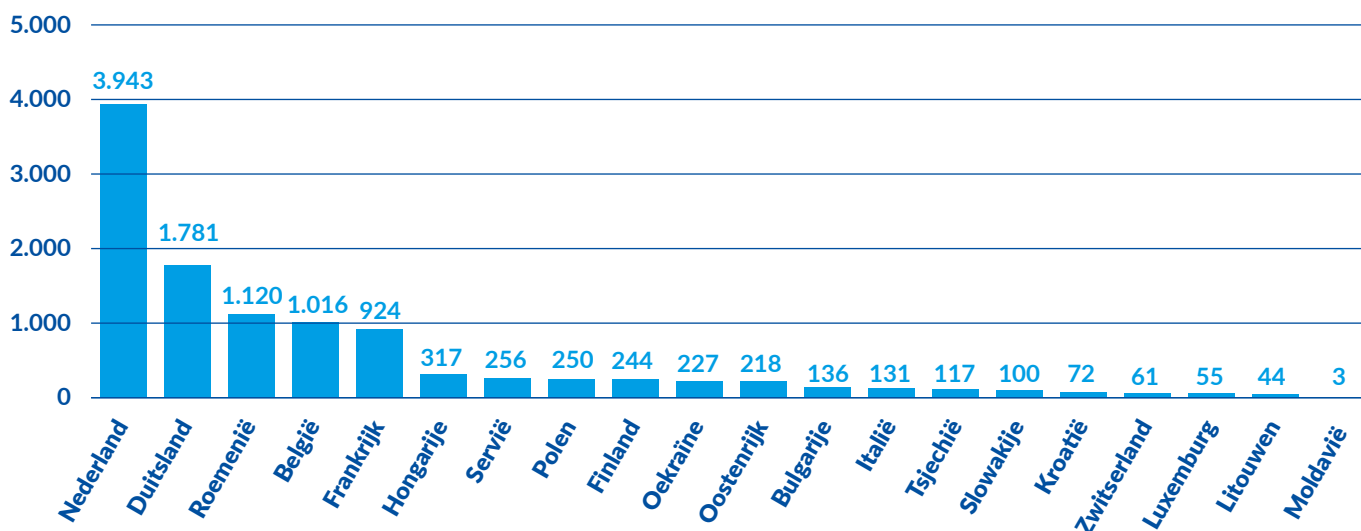
Rijnvloot (2024) met uitzondering van Duitsland (2023) en Luxemburg (2025), Donauvloot (2022), andere landen (2023) met uitzondering van Italië (2017).

Op basis van de bestaande statistieken is het niet mogelijk om tankschepen voor andere landen te identificeren. De schepen in deze landen zijn allemaal gecategoriseerd als drogeladingschepen.



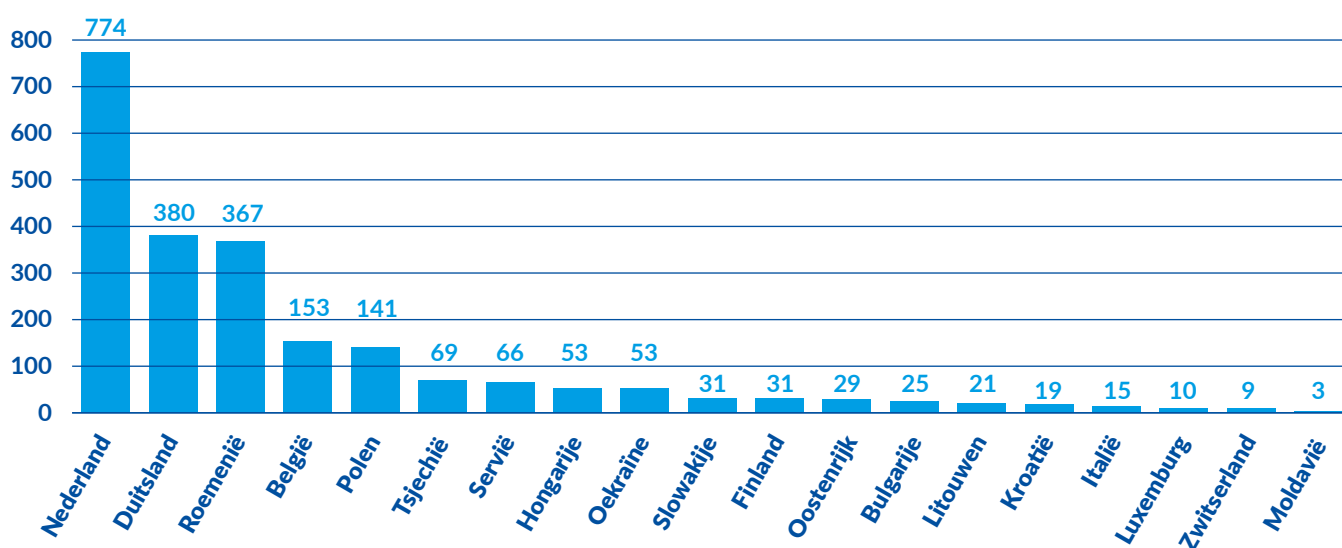
De volgende afbeeldingen tonen het aantal drogeladingschepen en tankers samen (motorvrachtschepen en duwbakken) en het aantal duw- en sleepboten per land in Europa.

AFBEELDING 1: AANTAL DROGELADING- EN TANKSCHEPEN PER LAND IN EUROPA*



Bronnen: Eurostat [iww_eq_loadcap] en nationale bronnen voor de Rijnsoeverstaten (Overheidsdienst voor registratie en registratierechten, domeinen en BTW van Luxemburg, Schweizerische Rheinhäfen, Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat (WSV), VNF, ITB, Rijkswaterstaat en CBS) en de Donaucommissie voor de Donaulanden (Oostenrijk, Slowakije, Hongarije, Kroatië, Servië, Bulgarije, Moldavië, Roemenië, Oekraïne)
* De gegevens zijn van 2023, behalve voor Italië (2017), de Donaulanden (2022) en Luxemburg (2025).

AFBEELDING 2: AANTAL DUW- EN SLEEPBOTEN PER LAND IN EUROPA *



Bronnen: Eurostat [iww_eq_age], Overheidsdienst voor registratie en registratierechten, domeinen en BTW van Luxemburg en Donaucommissie voor Oostenrijk, Moldavië, Roemenië en Oekraïne
* De gegevens zijn van 2023, behalve voor Italië (2017), Oostenrijk, Moldavië, Roemenië en Oekraïne (2022) en Luxemburg (2025).

ONTWIKKELING

VAN DE RIJNVLOOT

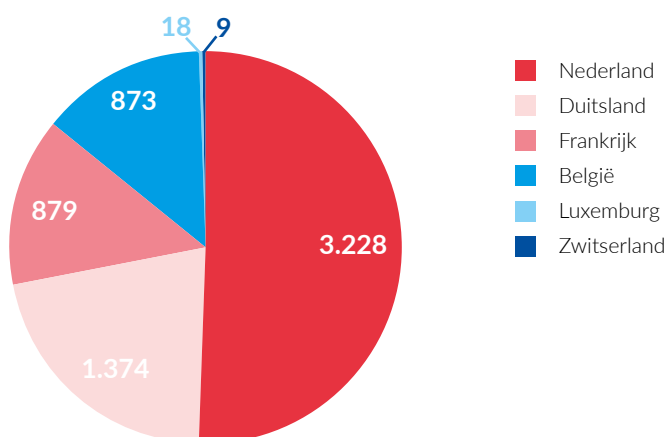
DROGELADINGVLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN

De vlootgegevens die zijn gebruikt voor dit deel berusten volledig op nationale vlootgegevens van vaarweginstanties. De reden hiervoor is dat alleen in nationale vlootgegevens en de IVR-database een onderscheid wordt gemaakt tussen drogelading- en tankschepen. In de database van Eurostat is dat niet het geval.

De gegevens van de Nederlandse vloot omvat de binnenvaartschepen die in Nederland geregistreerd staan en (in Nederland en daarbuiten) in 2024 actief waren⁴⁶. Het totale aantal drogeladingschepen dat in Rijnnoeverstaten geregistreerd staat, bedroeg in 2024 volgens deze bronnen 6.381, ten opzichte van 6.410 in 2023, 6.768 in 2022 en 6.901 in 2021. Zoals uit deze cijfers blijkt, is er een duidelijk neerwaartse trend geweest, vooral in het meest recente verleden. Deze neerwaartse trend is te wijten aan de afname van het aantal schepen in dit segment, maar ook aan de meer recente export van drogeladingschepen van de Rijn naar de Donauregio in het kader van het Solidarity Lanes-initiatief.

Het aandeel van de Nederlandse vloot binnen alle drogeladingschepen in de Rijnnoeverstaten is 51%. Duitsland staat op de tweede plek met een aandeel van 22%, gevolgd door Frankrijk (14%), België (14%), Zwitserland (<1%) en Luxemburg (<1%).

AFBEELDING 3: AANTAL DROGELADINGSCHEPEN IN DE RIJNOEVERSTATEN IN 2024 *

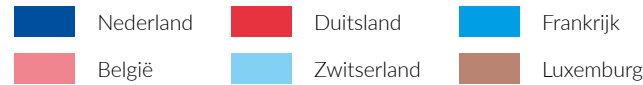


Bronnen: berekening van de CCR op basis van nationale gegevens (zie tabel 1)

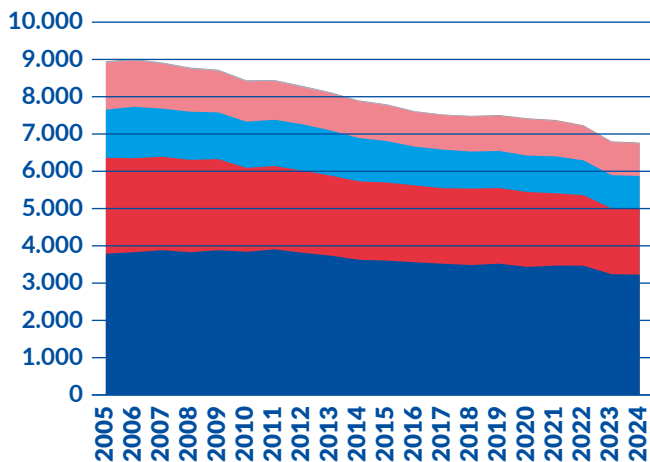
* De cijfers voor Duitsland hebben betrekking op 2023.

⁴⁶ Het Bureau voor de Statistiek van Nederland (CBS) ontvangt ruwe gegevens over de operationele vloot in Nederland van Rijkswaterstaat en geeft deze door aan de CCR. Het gaat hier om schepen die daadwerkelijk in bedrijf zijn, aangezien ze in 2024 in Nederland meetpunten zijn gepasseerd.

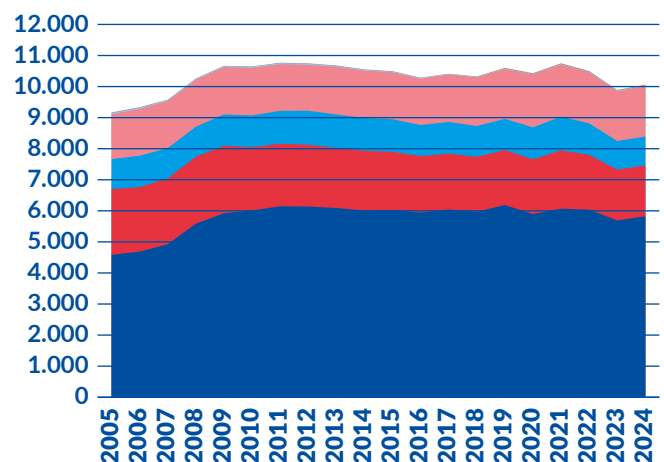
AFBEELDINGEN 4 EN 5: DROGELADINGVLOOT IN RIJNOEVERSTATEN *



Drogeladingschepen in de Rijnsoeverstaten (aantal)



Laadvermogen van drogeladingschepen in de Rijnsoeverstaten (in 1.000 ton)



Bronnen: berekening van de CCR op basis van nationale gegevens (zie tabel 1).

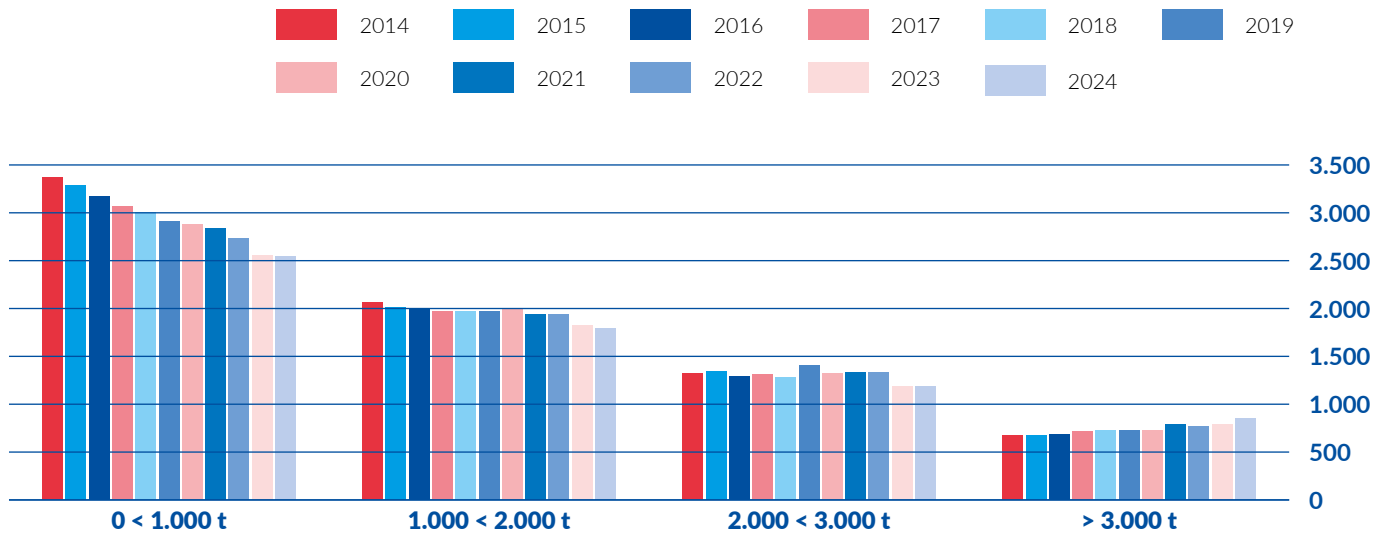
* Voor Duitsland waren geen gegevens beschikbaar voor 2024, dus werden voor dit jaar de gegevens van 2023 gebruikt.

Het totale laadvermogen van de drogeladingvloot op de Rijn is sinds 2008 vrij constant gebleven en kwam in 2024 neer op 10,0 miljoen ton. Het gemiddelde laadvermogen per schip bedroeg in 2024 1.577 ton, tegen 1.296 ton in 2012.

Er wordt vaak gesteld dat het aantal kleine schepen in de binnenvaart afneemt. Langetermijngegevens bevestigen deze stelling. Zoals uit onderstaande afbeelding blijkt, vertoonde het aantal schepen met een maximaal laadvermogen van 1.000 ton tussen 2014 en 2024 een dalende trend. In het recentere verleden (2023-2024) is het aantal schepen ook voor grotere drogeladingschepen gedaald. Dit kan worden verklaard door de export van drogeladingschepen naar het Donaustroomgebied in 2023. In totaal telde de vloot van drogeladingschepen in 2023 413 schepen minder dan in 2022. Dit was een daling van 5,7% van de vloot. Een deel van deze daling wordt vermoedelijk veroorzaakt door de export van schepen, terwijl een ander deel vermoedelijk het gevolg is van de dalende trend voor drogeladingschepen.



AFBEELDING 6: DROGELADINGVLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN NAAR LAADVERMOGEN

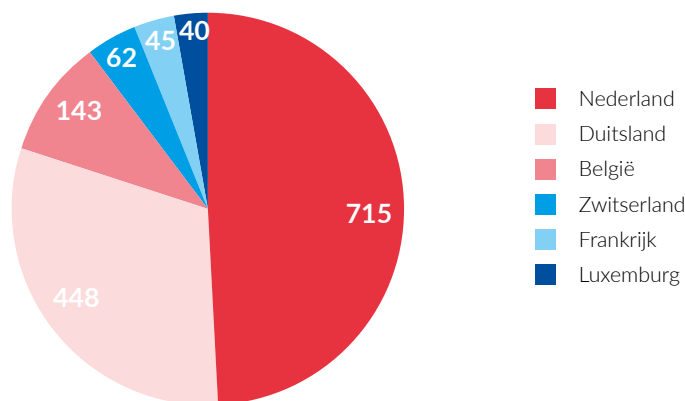


Bronnen: nationale vaarwegautoriteiten van de Rijnsoeverstaten, analyse van de CCR

TANKVLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN

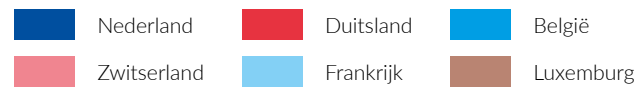
Het aandeel van de Nederlandse vloot binnen de totale tankvloot van de Rijnsoeverstaten bedraagt 49%. Duitsland staat op de tweede plaats met een aandeel van 31%, gevolgd door België (10%), Zwitserland (4%), Frankrijk (3%) en Luxemburg (3%). Het totale aantal tankers is sinds 2012 gedaald, omdat het aantal schepen dat uit de vaart werd genomen (voornamelijk enkelwandige schepen) groter was dan het aantal nieuwe (dubbelwandige) schepen dat op de markt kwam.

AFBEELDING 7: AANTAL TANKSCHEPEN IN DE RIJNOEVERSTATEN IN 2024 *

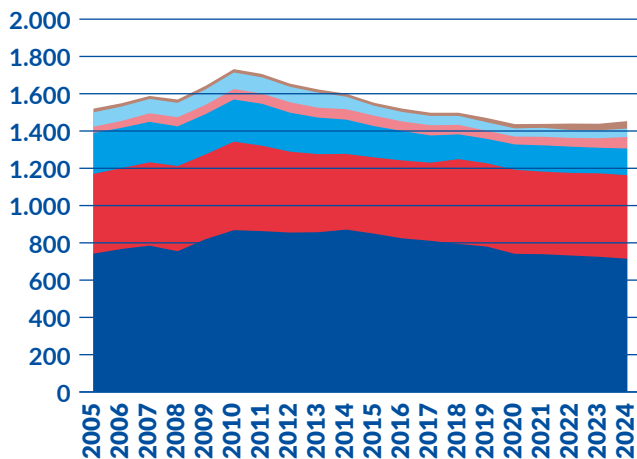


Bronnen: berekening van de CCR aan de hand van nationale gegevens (zie tabel 1)
* Voor Duitsland hebben de gegevens betrekking op 2023.

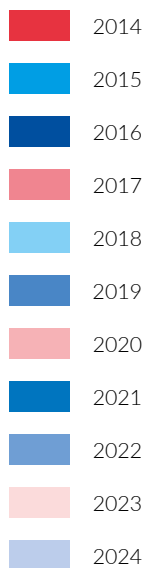
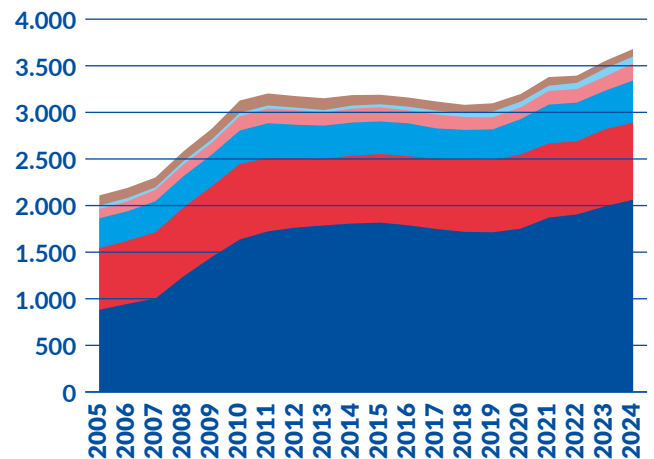
AFBEELDINGEN 8 EN 9: TANKVLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN *



Tankschepen in de Rijnsoeverstaten (aantal)



Laadvermogen van tankschepen in de Rijnsoeverstaten (in 1.000 ton)

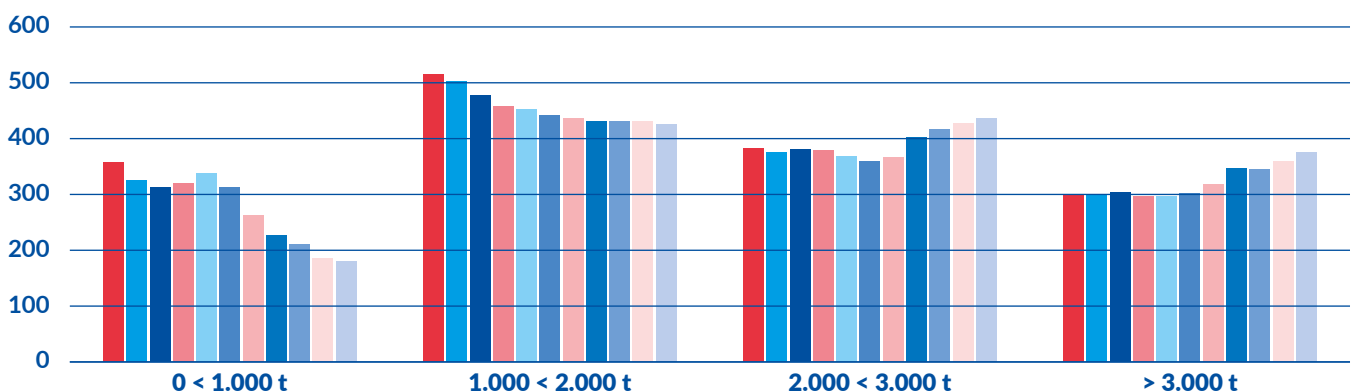


Bronnen: berekening van de CCR aan de hand van nationale gegevens (zie tabel 1)
* Voor Duitsland waren de gegevens van 2024 niet beschikbaar, dus hebben de gegevens betrekking op 2023

Het aantal tankschepen in de Rijnsoeverstaten bedroeg in 2024 1.453, een stijging ten opzichte van 1.439 in 2023, 1.440 in 2022 en 1.438 in 2021. Ook de laadcapaciteit van de gehele tankvloot is toegenomen. In 2024 was dit 3,7 miljoen ton, tegenover 3,6 miljoen ton in 2023, 3,4 miljoen ton in 2022 en 3,4 miljoen ton in 2021. Het gemiddelde laadvermogen van een tankschip in de Rijnsoeverstaten steeg tot 2.557 ton in 2024, tegenover 1.919 ton in 2012.

De toename van de totale laadcapaciteit van de tankvloot in de afgelopen jaren kan worden verklaard door de komst van grote tankers op de markt. Dit wordt bevestigd door onderstaande afbeelding. Terwijl er steeds meer grote tankers op de markt kwamen, verdwenen er ook kleinere tankers van de markt.

AFBEELDING 10: TANKVLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN NAAR LAADVERMOGEN



Bronnen: nationale vaarwegautoriteiten van de Rijnsoeverstaten, analyse van de CCR

ONTWIKKELING

VAN DE DONAUVLOOT⁴⁷

Volgens statistieken van de Donaucommissie (die op basis van enquêtes onder rederijen in haar lidstaten werden aangevuld) bestond de Donauvloot eind 2022 voor 76% uit drogeladingschepen (2.523), voor 20% uit duw- en sleepboten (681) en voor 4% uit tankschepen (120).

DROGELADINGVLOOT IN HET DONAUSTROOMGEBIED

Volgens de statistieken van de Donaucommissie (met aanvullende informatie op basis van enquêtes onder rederijen in haar lidstaten) waren er eind 2022 389 motorvrachtschepen in bedrijf, samen met 2.134 duwbakken, met een totaal laadvermogen van ongeveer 3,0 miljoen ton⁴⁸. De Roemeense drogeladingvloot is de grootste in het Donaustroomgebied, met een aandeel van ongeveer 44% van alle drogeladingschepen.

Meer dan 70% van het totale vervoersvolume wordt vervoerd met duwstellen, waarvan de samenstelling in onderstaande tabel is weergegeven, afhankelijk van de vaarwegklasse en de vaaromstandigheden.

In 2024 werd op de Boven-Donau bij de sluis van Gabčíkovo 45% van alle vracht vervoerd met duwstellen. Op de Midden-Donau bij Mohács bedroeg het aandeel van duwstellen in het totale vervoer 68%. Op de Beneden-Donau was het aandeel van duwstellen in het totale vervoer zelfs nog hoger.

TABEL 2: TYPE DROGELADINGVAART OP DE DONAU (AANDEEL IN HET TOTALE VERVOER IN %)

Duwboot + 7-9 bakken	40-42%
Duwboot + 6 bakken	20-23%
Duwboot + 4 bakken	12-14%

Bron: Marktobservatierapport van de Donaucommissie

⁴⁷ Bron: Jaarboek statistieken 2022 van de Donaucommissie. Vlootgegevens voor 2022, met uitzondering van Oostenrijk, Hongarije, Roemenië en Bulgarije, waarvoor de meest recente gegevens uit 2021 zijn. Voor de Duitse vloot wordt alleen de Duitse Donauvloot meegenomen in de gegevens over de Donauvloot.

⁴⁸ Idem

TANKVLOOT IN HET DONAUSTROOMGEBIED

Volgens de statistieken van de Donaucommissie (met aanvullende informatie op basis van enquêtes onder rederijen in haar lidstaten) waren er aan het eind van 2022 36 motortankschepen en 84 tankbakken zonder eigen voortstuwing, met een totaal laadvermogen van circa 0,16 miljoen ton⁴⁹.

⁴⁹ Bron: Jaarboek statistieken 2022 van de Donaucommissie. Vlootgegevens voor 2022, met uitzondering van Oostenrijk, Hongarije, Roemenië en Bulgarije, waarvoor de meest recente gegevens uit 2021 zijn. Voor de Duitse vloot wordt alleen de Duitse Donauvloot meegenomen in de gegevens over de Donauvloot.



BOUW VAN NIEUWE

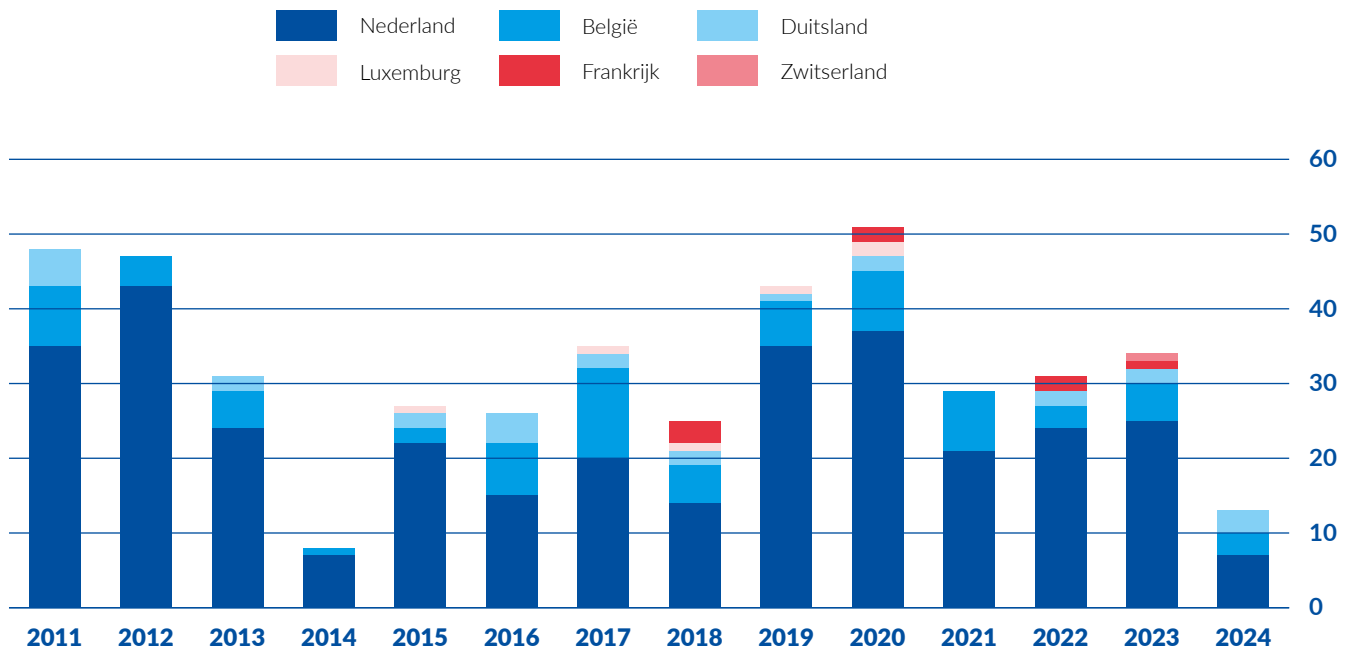
SCHEPEN IN DE RIJNOEVERSTATEN⁵⁰

In 2024 kwamen er minder nieuwe schepen bij dan in 2023. Dit gold met name voor drogeladingschepen, waarvoor het aantal nieuwe schepen minder dan de helft bedroeg van het voorgaande jaar (13 nieuwe drogeladingschepen in 2024 tegenover 34 in 2023). Ook het aantal tankschepen was lager dan het jaar ervoor (38 in 2024 tegenover 49 tankschepen in 2023). De zwakke ontwikkeling van de transportvraag in de afgelopen jaren, met name voor het vervoer van droge lading op de Rijn, kan worden beschouwd als een van de belangrijkste redenen voor de daling van het aantal nieuwe schepen. Ook moet worden opgemerkt dat schepen die zijn ingedeeld in de categorie "Overige", zoals patrouille- of dienstvaartuigen, niet zijn opgenomen in de hier weergegeven grafieken.

Droge lading

Het merendeel van de nieuwe drogeladingschepen die in 2024 op de markt kwamen, is geregistreerd in Nederland (7 van de 13), gevolgd door België (3 van de 13) en Duitsland (3 van de 13).

AFBEELDING 11: NIEUWE DROGELADINGSCHEPEN OP DE MARKT PER LAND VAN TEBOEKSTELLING (AANTALLEN, 2011-2024)

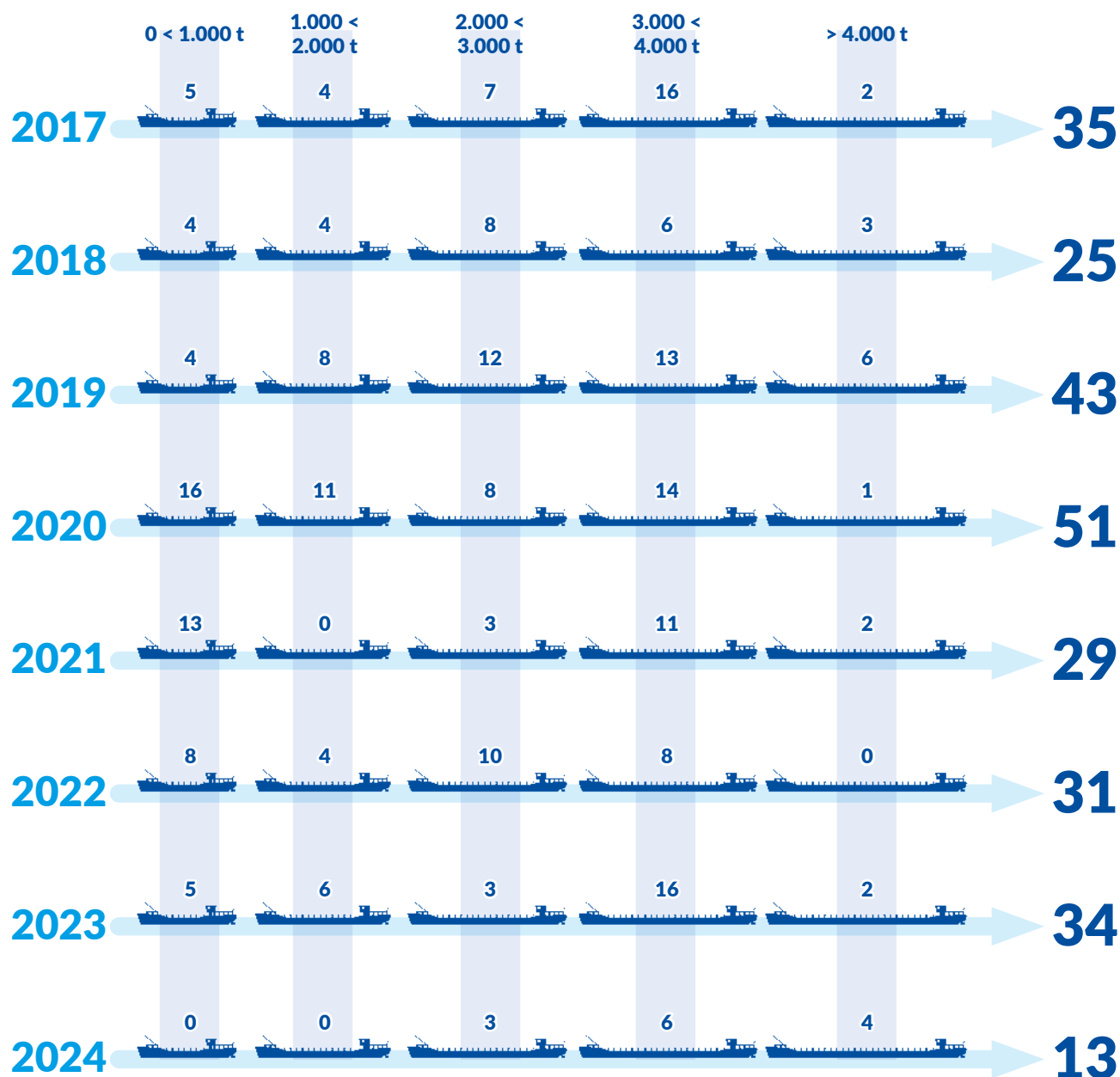


Bron: IVR

⁵⁰ Nederland, Duitsland, België, Frankrijk, Zwitserland, Luxemburg

Zoals vaak vallen de meeste nieuwe drogeladingschepen in 2024 in de categorie met een laadvermogen tussen 3.000-4.000 ton. Het gemiddelde laadvermogen van nieuwe drogeladingschepen bedroeg in 2024 4.230 ton, tegen 2.716 ton in 2023.

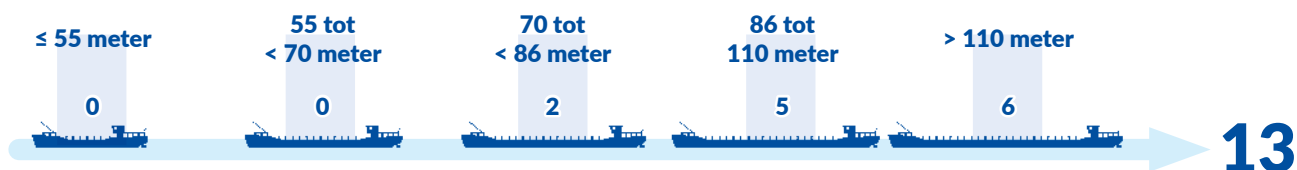
TABEL 3: NIEUW GEBOUWDE DROGELADINGSCHEPEN NAAR LAADVERMOGEN



Bron: IVR

Ter informatie: voor vier nieuwe schepen werd in 2024 het laadvermogen deels geschat als gevolg van aanvankelijk ontbrekende cijfers. Ook in voorgaande jaren werd gebruik gemaakt van schattingen. De totale aantallen omvatten schepen waarvan het laadvermogen niet bekend is, wat de mogelijke verschillen tussen de totale aantallen en de som van de schepen gesorteerd op hun laadvermogen in elke kolom verklaart.

TABEL 4: NIEUWE DROGELADINGSCHEPEN IN 2024 NAAR LENGTE

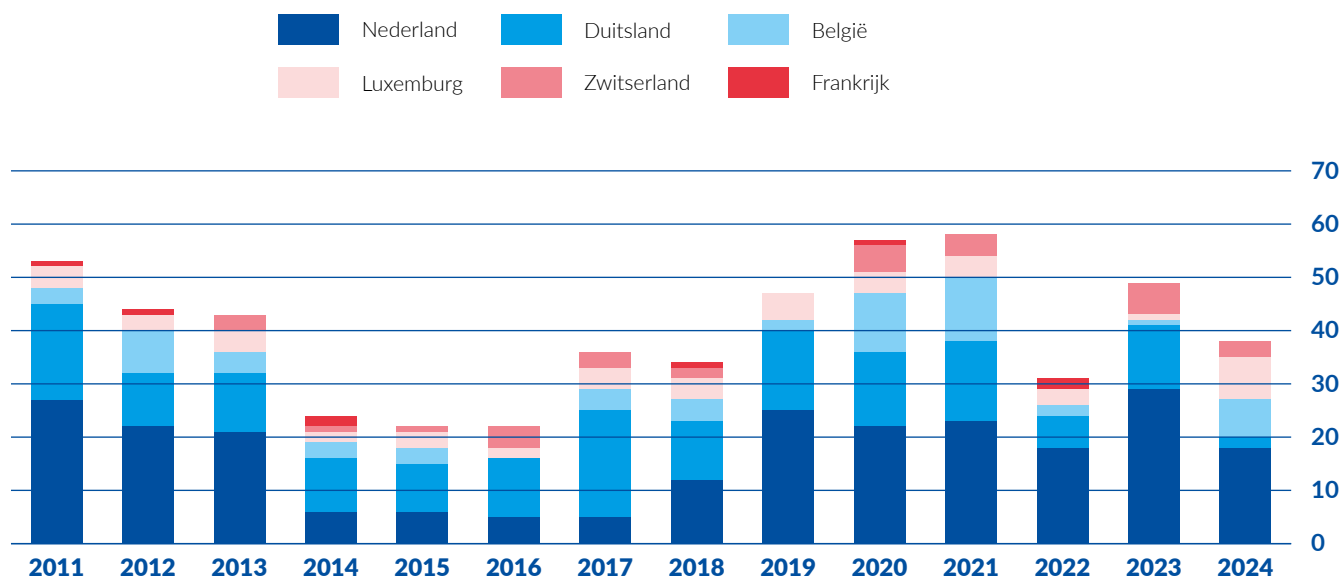


Bron: IVR, Analyse van de CCR

Vloeibare lading

Volgens de IVR-database kwamen er in 2024 38 nieuwe tankschepen op de markt, een daling ten opzichte van 2023, toen er 49 werden opgeleverd. Zoals gebruikelijk is het merendeel van de nieuwe schepen te boek gesteld in Nederland (18), gevolgd door Luxemburg (8), België (7), Zwitserland (3) en Duitsland (2). Ondanks de daling van het aantal schepen was het nieuwe laadvermogen in 2024 hoger dan in 2023 (zie tekst verderop).

AFBEELDING 12: NIEUWE TANKSCHEPEN OP DE MARKT PER LAND VAN TEBOEKSTELLING (AANTALLEN, 2011-2024)



Bron: IVR

Het meest voorkomende laadvermogen van de nieuwe tankschepen valt in de categorie >4.000 ton, met 21 nieuwe tankschepen in 2024. Het totale gemiddelde laadvermogen steeg van 4.218 ton in 2023 tot 5.326 ton in 2024. Dit kan uitsluitend worden verklaard door het hoge aantal nieuwe schepen in de categorie >4.000 ton in 2024 (21) in vergelijking met 2023, toen er 15 van schepen met dergelijke afmetingen werden gebouwd. Over het algemeen worden steeds meer schepen gebouwd met een laadvermogen van meer dan 4.000 ton, vaak met enkele duizenden tonnen meer, wat de trend van de afgelopen jaren bevestigt dat er in het segment vloeibare lading steeds grotere schepen worden gebouwd.

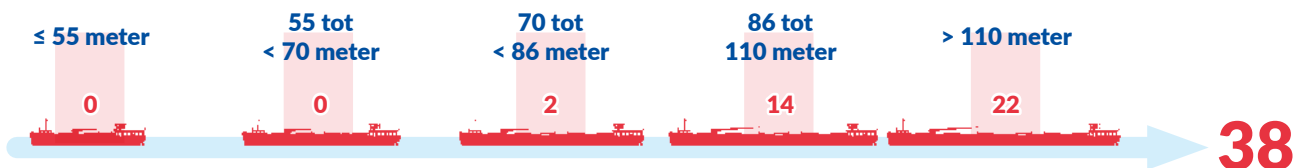
TABEL 5: NIEUWE TANKSCHEPEN NAAR LAADVERMOGEN



Bronnen: IVR, analyse van de CCR

Ter informatie: voor vier nieuwe schepen werd in 2024 het laadvermogen deels geschat als gevolg van aanvankelijk ontbrekende cijfers. Ook in voorgaande jaren werd gebruik gemaakt van schattingen. De totale aantallen omvatten schepen waarvan het laadvermogen niet bekend is, wat de mogelijke verschillen tussen de totale aantallen en de som van de schepen gesorteerd op hun laadvermogen in elke kolom verklaart.

TABEL 6: NIEUW GEBOUWDE TANKSCEPEN IN 2024 NAAR LENGTE

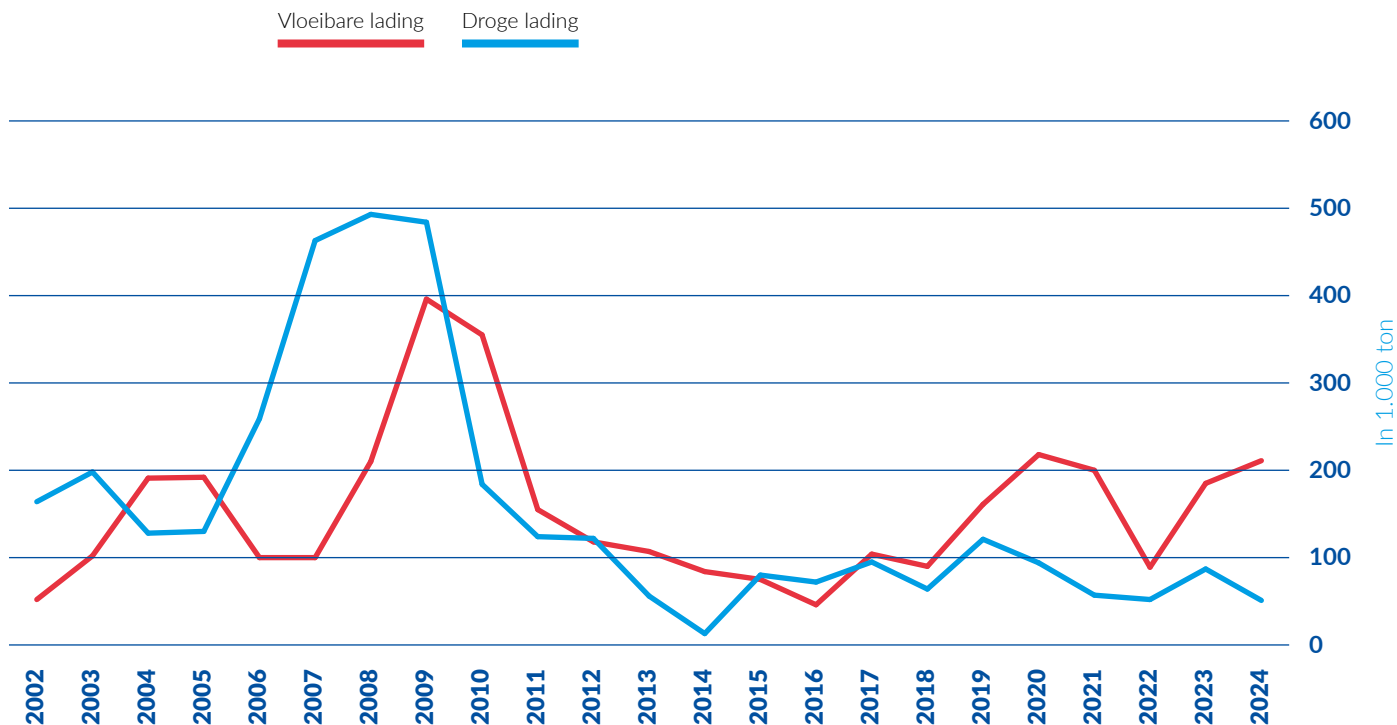


Bronnen: IVR, analyse van de CCR

Volgens de IVR-gegevens over nieuwe schepen is er in 2024 één nieuwe duwboot (geregistreerd in Zwitserland) opgeleverd (tegenover zes in 2023).

Afbeelding 13 geeft het nieuwe laadvermogen voor drogelading- en tankschepen weer die per jaar op de markt zijn gekomen. Na de financiële crisis zaten de nieuwbouwactiviteiten enigszins in het slop, maar de afgelopen jaren trekt dit weer aan en kan worden vastgesteld dat er weer meer nieuwe tankschepen worden opgeleverd. Voor drogeladingschepen laat de curve geen duidelijk herstel zien. Zoals eerder vermeld, was de ontwikkeling van de vervoersvraag in de drogeladingsector de afgelopen jaren zeer zwak, wat mogelijk heeft geleid tot de langdurige daling van het aantal nieuwe schepen en de daarmee samenhangende capaciteit die op de markt is gekomen.

AFBEELDING 13: NIEUWE CAPACITEIT OP DE MARKT IN DE DROGELADING- EN TANKVAART (LAADVERMOGEN IN 1.000 TON)



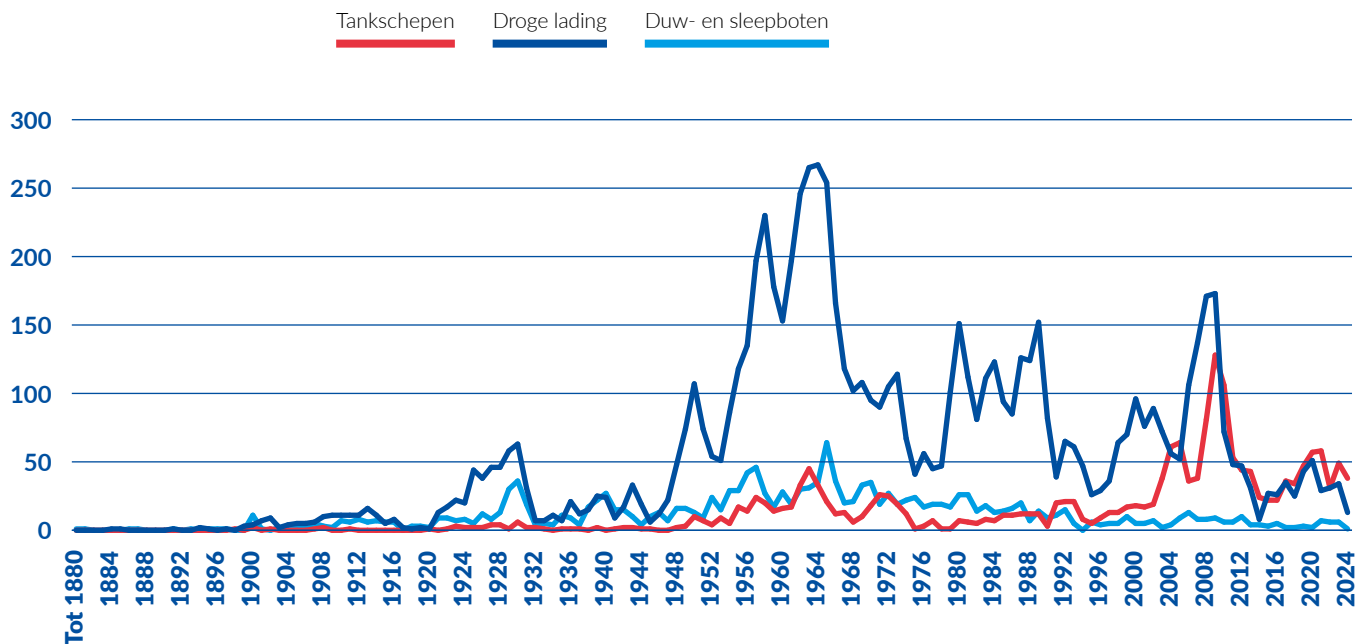
Bron: IVR

Voor elf nieuwe schepen werd in 2024 het laadvermogen deels geschat als gevolg van aanvankelijk ontbrekende cijfers. Ook in voorgaande jaren werd gebruik gemaakt van schattingen.

LEEFTIJDSTRUCTUUR VAN VRACHTSCEPEN IN DE RIJNVLOOT

Volgens de scheepsdatabase van de IVR⁵¹, is ongeveer 80% van de drogeladingvloot gebouwd in de 20^e eeuw, terwijl dit aandeel voor de tankvloot 38% bedraagt. Volgens dezelfde database heeft Nederland in bijna alle scheepscategorieën het grootste aantal schepen binnen de Rijnvloot, gevolgd door Duitsland.

AFBEELDING 14: INGEBRUIKNAME VAN SCHEPEN IN DE RIJNVLOOT IN DE LOOP DER JAREN (AANTAL BINNENVAARTSCHEPEN)



Bronnen: IVR, analyse van de CCR

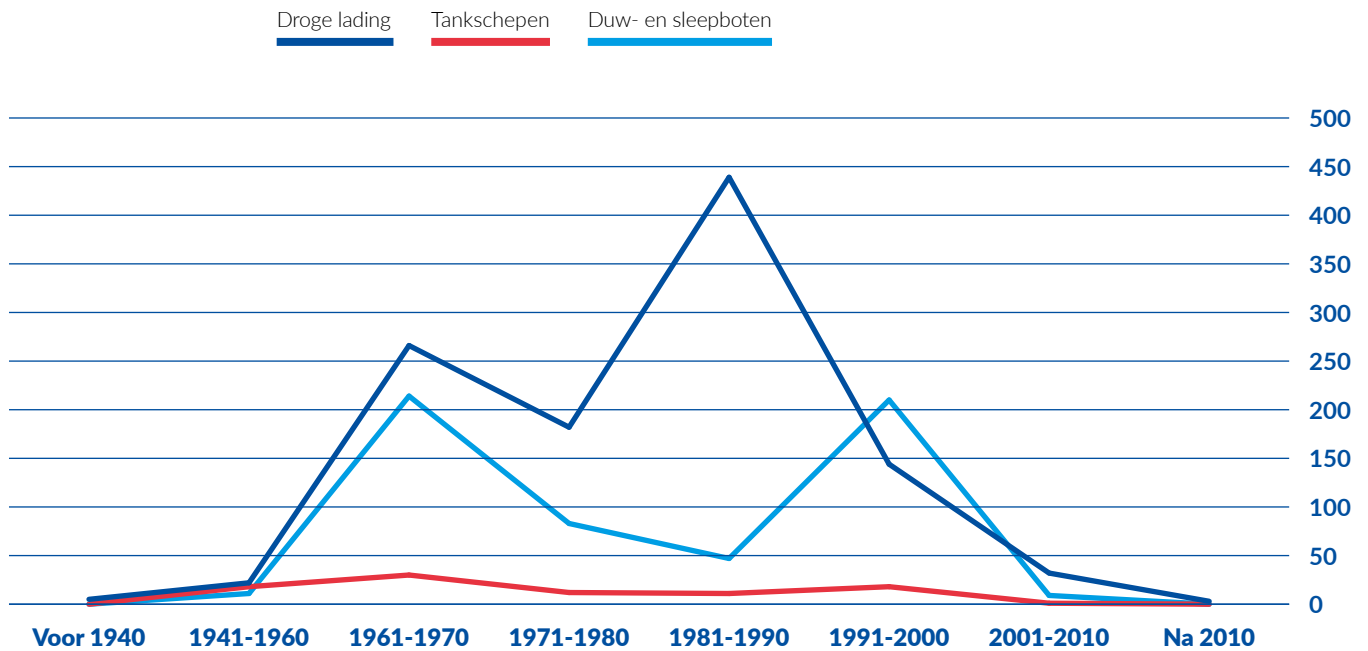
Er wordt op gewezen dat van negen drogeladingschepen en twaalf duw- en sleepboten het bouwjaar onbekend is.

Bovendien bevat de IVR-database 221 extra tankschepen, 1.844 drogeladingschepen en 490 duw- en sleepboten die in andere landen dan de Rijnsoeverstaten zijn geregistreerd.

⁵¹ De database van de IVR bevat actieve schepen, maar kan ook enkele inactieve schepen bevatten, vooral die in eerdere jaren in gebruik zijn genomen.

Volgens de gegevens van de Donaucommissie is het grootste deel van de drogeladingvloot gebouwd in de periodes 1961-1970 en 1981-1990. Voor de categorie duw- en sleepboten zijn de meeste schepen gebouwd in de periodes 1961-1970 en 1991-2000. Volgens dezelfde bron heeft Roemenië het grootste aantal schepen binnen de Donauvloot in elke scheepscategorie, gevolgd door Hongarije en Servië.

AFBEELDING 15: INGEBRUIKNAME VAN SCHEPEN IN DE DONAUVLOOT IN DE LOOP DER JAREN (AANTAL BINNENVAARTSCHEPEN) *



Bronnen: Jaarboek 2022 van de Donaucommissie, analyse van de CCR

* Het jaar van ingebruikname is voor meerdere schepen onbekend. Dit kan de verschillen verklaren tussen de cijfers voor elk type vloot in deze grafiek en het totale aantal schepen dat in de Donauvloot is geregistreerd.



II CAPACITEITSMONITORING

I DROGELADINGSCHEPEN

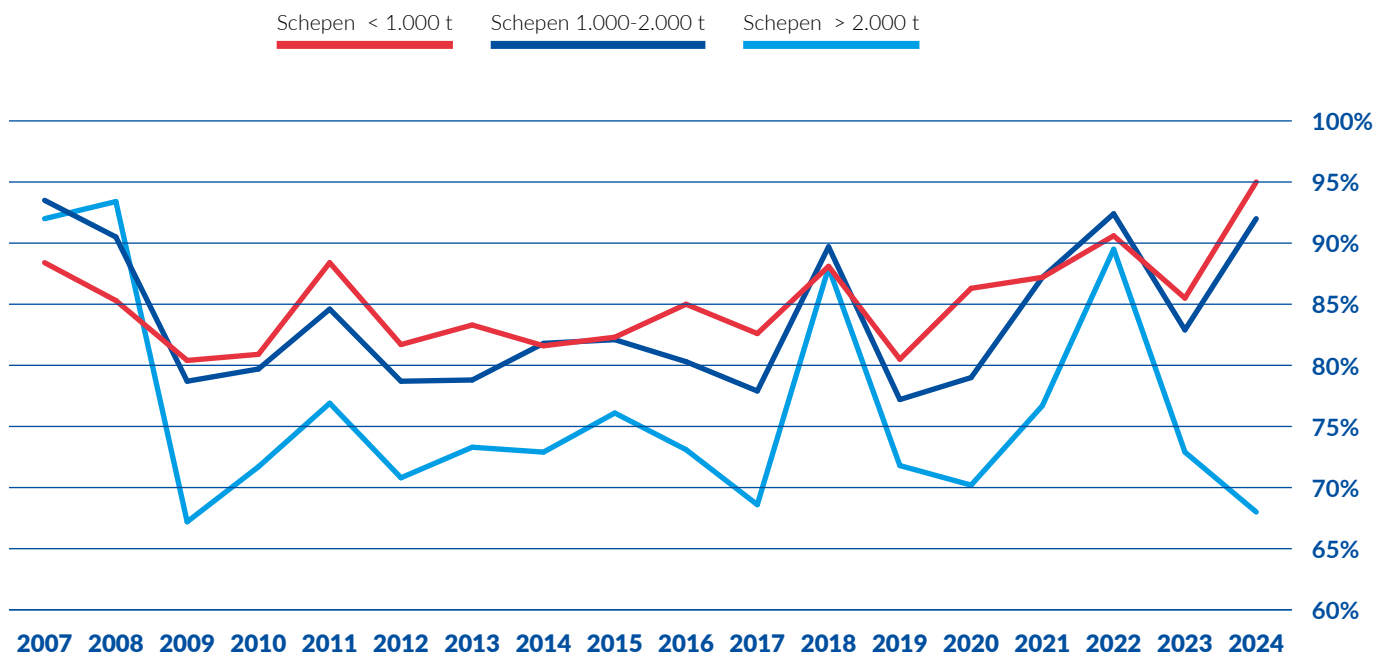
Nadat 2023 werd gekenmerkt door een sterke daling van het binnenvaartvervoer van goederen, stabiliseerde de situatie zich in 2024. Het segment containervervoer kwam uit de neerwaartse trend, de volumes van landbouw- en voedingsproducten stegen, terwijl de volumes van ijzererts stabiel bleven ten opzichte van 2023. Een opvallende uitzondering is de daling van het vervoer van zand, stenen en grind en de daling van het vervoer van steenkool als gevolg van de energietransitie, die tot gevolg heeft dat de steenkoolimport in de EU afneemt.

Wat de ontwikkeling van de vloot betreft, zette de daling van het aantal schepen met een capaciteit van minder dan 2.000 ton zich voort. Hoewel kleinere schepen flexibiliteit bieden bij lage waterstanden, hebben zij te kampen met een tekort aan schippers en profiteren zij minder van schaalvoordelen dan grote schepen. Tegelijkertijd is de vloot van schepen met een capaciteit van meer dan 2.000 ton uitgebreid.

In vergelijking met de afgelopen jaren valt 2024 op omdat er geen enkele dag was met een waterpeil onder de Overeengekomen Lage Rivierstand op de Rijn. Daardoor was er geen capaciteitsvermindering als gevolg van lage waterstanden. De afname van de benuttingsgraad voor grote schepen wordt verklaard door de toename van het aantal schepen met een capaciteit van meer dan 2.000 ton en de stabiele vervoersvraag. Voor schepen met een capaciteit van minder dan 2.000 ton leidde de afname van de totale capaciteit als gevolg van de krimpende vloot in combinatie met de stabiele vervoersvraag tot een hogere benuttingsgraad. Deze twee tegengestelde dynamieken resulteren in een gemiddelde benuttingsgraad van 78%, wat vergelijkbaar is met 2023 (77%).

Als er geen lage waterstanden optreden, zal de waargenomen trend zich waarschijnlijk voortzetten. Op korte termijn zal het aantal kleinere schepen naar verwachting blijven dalen. Maar de groeiende trend naar automatisering kan de daling op lange termijn afremmen. Naarmate de energietransitie vordert, zal het vervoer van steenkool verder afnemen. De omgekeerde modal shift, die zich vooral in het containersegment voordeed, lijkt tot stilstand te zijn gekomen. De situatie moet echter nauwlettend in het oog worden gehouden, aangezien maatregelen nodig kunnen zijn om de binnenvaart aantrekkelijk te houden. Tot slot waren de laatste twee jaar (2023 en 2024) bijzonder gunstig wat de waterstanden betreft. Als gevolg van de klimaatverandering wordt verwacht dat periodes met lage waterstanden in de toekomst zullen toenemen. Daarom moet de sector, ook al lijkt 2024 stabiel, blijven investeren in de ontwikkeling van een veerkrachtige vloot.

AFBEELDING 16: EVOLUTIE VAN DE BENUTTINGSGRAAD VAN DE DROGELADINGVLOOT IN HET RIJNSTROOMGEBIED



Bronnen: berekening van Panteia op basis van gegevens verstrekt door de CCR

TANKSCHEPEN

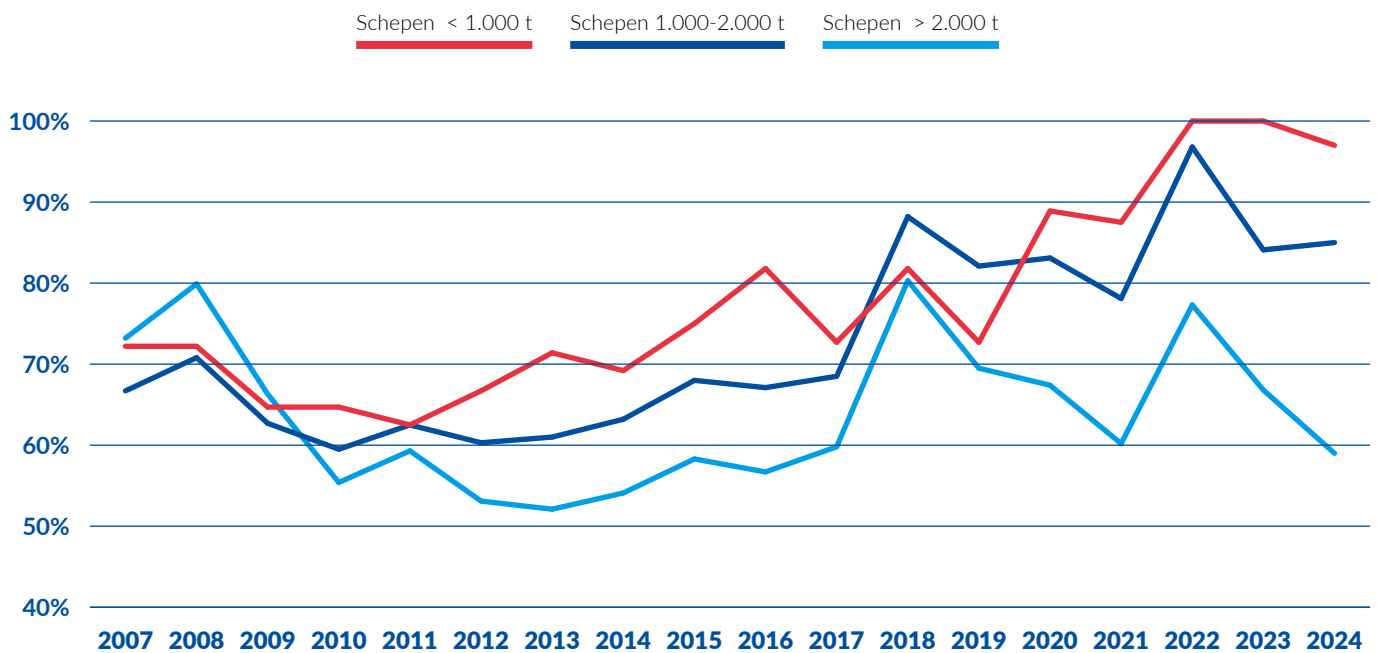
In tegenstelling tot de drogeladingsector kende de tankvaart een sterke stijging van het vervoer van olieproducten en chemicaliën ten opzichte van 2023. Dit wordt veroorzaakt door een stijgende vraag naar LNG en de dalende prijzen van grondstoffen voor de chemische industrie.

Wat de vloot betreft, daalt het aantal schepen met een capaciteit van minder dan 1.000 ton, evenals het aantal schepen met een laadvermogen tussen 1.000 en 2.000 ton, maar deze daling is minder uitgesproken dan bij droge lading. Daarentegen neemt het aantal grote schepen toe (met name in Zwitserland en Luxemburg, met respectievelijk tien en zes nieuwe schepen).

De tankvaart profiteerde in het bijzonder van de gunstige waterstanden, aangezien deze markt kwetsbaarder is voor laagwater. Door de investeringen in nieuwe schepen is de benuttingsgraad van grote schepen ondanks de toegenomen volumes gedaald ten opzichte van 2023. Daarentegen is de benuttingsgraad voor kleinere tankschepen toegenomen als gevolg van de gestegen vraag en de krimpende vloot van kleine schepen. Uiteindelijk bepalen de schepen met een groot laadvermogen de gemiddelde benuttingsgraad, die is gedaald van 71% in 2023 tot 65% in 2024.

Op dit moment lijkt de tankvaart te kampen met overcapaciteit, gezien een gemiddelde benuttingsgraad van slechts 65%. Maar door de verwachte toename van periodes van droogte kan de extra capaciteit wel eens een 'luxe' blijken te zijn die nodig is om de toekomst het hoofd te bieden. De reden hiervoor is dat er bij laagwater meer schepen nodig zullen zijn om dezelfde hoeveelheid goederen te vervoeren. Bovendien zal de daling van de vraag naar olieproducten als gevolg van de energietransitie worden gecompenseerd door het toenemende vervoer van vloeibare biobrandstoffen.

AFBEELDING 17: EVOLUTIE VAN DE BENUTTINGSGRAAD VAN TANKSCHEPEN IN HET RIJNSTROOMGEBIED



Bronnen: berekening van Panteia op basis van gegevens verstrekt door de CCR



INNOVATIEVE

ONTWIKKELINGEN IN DE BINNENVAARTVLOOT DIE BIJDAGEN AAN DE VERLAGING VAN EMISSIES

Overeenkomstig het mandaat van de ministeriële Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018 heeft de CCR in december 2021 een routekaart voor het terugdringen van de emissies in de binnenvaart aangenomen⁵², waarin werd opgeroepen tot het opzetten van een databank over innovatieve schepen.

Om een dergelijke gegevensbank te ontwikkelen, zijn in het kader van het Comité Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn van de CCR de beschikbare gegevens over innovatieve binnenvaartschepen verzameld, met de volgende scope:

- innovatieve schepen, oftewel schepen die zijn ontworpen om minder luchtverontreinigende stoffen of broeikasgassen uit te stoten dan een conventioneel dieselschip;
- vracht- en passagiersschepen met een Certificaat van Onderzoek voor Rijnschepen of een Uniecertificaat⁵³;
- geplande schepen, schepen in aanbouw, schepen in de vaart of geannuleerde projecten.

Hoewel biobrandstoffen – onder bepaalde omstandigheden – bijdragen aan het terugdringen van broeikasgasemissies, zijn schepen die op biobrandstoffen varen niet opgenomen in de analyse, aangezien voor de omschakeling op biobrandstoffen geen specifieke ontwerp- of technische aanpassing van het schip noodzakelijk is. Daarnaast worden diesel-elektrische schepen niet als innovatieve schepen beschouwd.

Voor deze analyse is gekeken naar 81 schepen: 57 vrachtschepen, 19 passagiersschepen voor dagexcursies, drie hotelschepen en twee opleidingsschepen⁵⁴. De overgrote meerderheid van de innovatieve schepen vaart met een Certificaat van Onderzoek voor Rijnschepen. Het zijn hoofdzakelijk nieuwe schepen (circa 85%), maar ook bestaande schepen die achteraf zijn aangepast (circa 15%).

Het aantal in gebruik zijnde, innovatieve schepen bedraagt minder dan 0,2% van de totale binnenvaartvloot in Europa, waarvan 56 na 2021 zijn gebouwd, achteraf aangepast of gepland. Negen schepen kwamen in 2024 in bedrijf en tien staan nog steeds gepland als project (voornamelijk nieuwe schepen en achteraf aangepaste schepen).

Verskillende projecten zouden in 2023 en 2024 worden gebouwd, maar hebben enige vertraging opgelopen. Dergelijke innovatieve projecten omvatten immers complexe technologieën die vaak voor het eerst worden toegepast op binnenvaartschepen, waardoor het risico op vertraging vrij groot is. De vertragingen houden doorgaans verband met het feit dat de fabrikanten van dergelijke technologieën niet bekend zijn met de maritieme/binnenvaartwetgeving, de complexiteit onderschatten, het algemene projectbeheer tekortschiet en er financiële problemen zijn.

⁵² Zie: https://www.ccr-zkr.org/files/documents/Roadmap/Roadmap_nl.pdf

⁵³ Dit sluit schepen uit met alleen een nationaal certificaat of schepen die onder de drempels vallen van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) en Richtlijn (EU) 2016/1629.

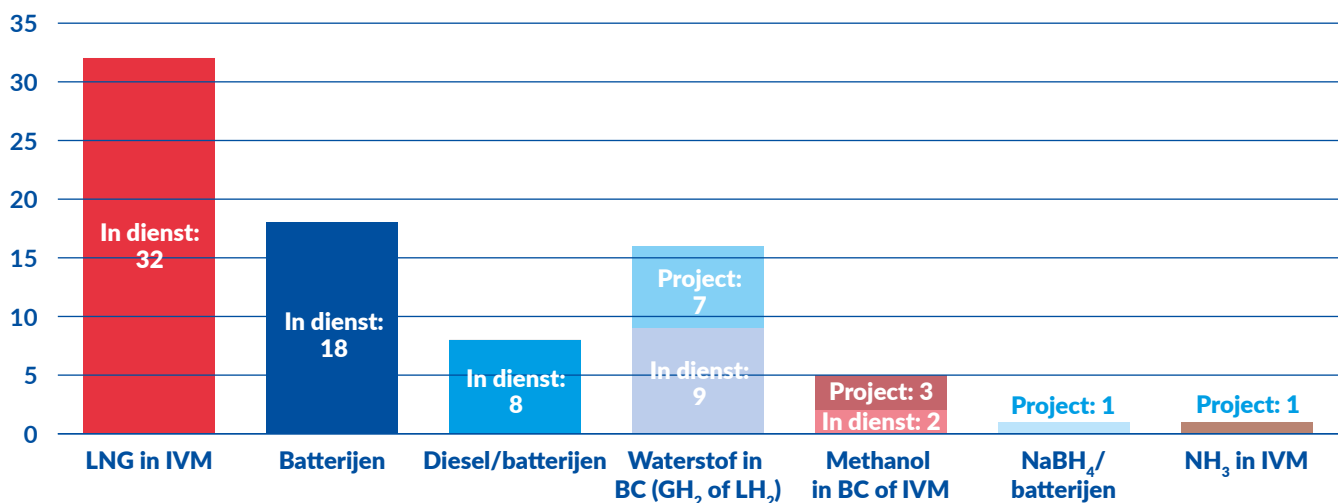
⁵⁴ De drijvende werktuigen zijn niet in de analyse opgenomen, maar wel in de databank.

Meerdere projecten zijn ook geannuleerd voordat ze werden afgerond⁵⁵. De redenen voor de annulering van een project kunnen van verschillende aard zijn, zoals economische (onvoldoende vraag, gebrek aan subsidies), organisatorische (terugtrekking van een partner) of zelfs technische (veiligheids- of operationele problemen). De meeste geannuleerde projecten hadden betrekking op schepen met LNG-aandrijving. Fossiele LNG wordt namelijk niet langer beschouwd als een optie voor de lange termijn, in het bijzonder voor het verminderen van koolstofemissies in de binnenvaart. Bij de andere schepen die werden geannuleerd of uit de vaart werden genomen, ging het om schepen met waterstof- of methanol-aandrijving. De redenen voor deze annuleringen zijn in de eerste plaats economisch en in de tweede plaats technisch. Vier van deze schepen waren bedoeld om met brandstofcellen te varen, evenals twee schepen die momenteel buiten dienst zijn.

Deze trend houdt geen rekening met de evolutie van het aantal innovatieve schepen dat buiten het toepassingsgebied van deze database valt.

Deze innovatieve schepen varen, of zullen naar verwachting gaan varen op batterijen, vloeibaar aardgas (LNG), methanol, gecompriëerde waterstof (GH₂), voornamelijk in combinatie met batterijen, vloeibare waterstof (LH₂), natriumboorhydride met batterijen (NaBH₄), of ammoniak (NH₃) als voornaamste energiedrager⁵⁶.

AFBEELDING 18: AANTAL SCHEPEN MET ALTERNATIEVE ENERGIEBRONNEN ALS EEN VAN DE PRIMAIRE ENERGIEDRAGERS *



Bron: CCR-database

* De categorie 'waterstof' omvat schepen die brandstofcellen gebruiken als voortstuwing of dit waarschijnlijk gaan doen. De categorie 'methanol' omvat vier schepen met een verbrandingsmotor en één die naar verwachting met een brandstofcelsysteem zal werken. De categorie 'batterijen' omvat ook schepen die voor de voortstuwing alleen op batterijen kunnen varen. De categorie 'diesel/batterijen' bestaat uitsluitend uit schepen die in staat zijn om alleen op batterijen te varen. IVM= interne verbrandingsmotor; BC= brandstofcellen

De bovenstaande afbeelding 18 geeft weer welke alternatieve energiebronnen zijn gebruikt als primaire energiedrager (voor de voortstuwing van het schip). Vaak wordt deze primaire energiedrager gecombineerd met andere energiedragers aan boord, vooral dieselmotoren die overbodig zijn geworden of als noodvoorziening dienen. De meeste schepen die op waterstof varen of dit van plan zijn, gebruiken waterstof in gecompriëerde vorm (GH₂), omdat dit goedkoper is dan vloeibare waterstof.

⁵⁵ Deze zijn niet meegenomen in de 81 schepen die in deze analyse zijn opgenomen.

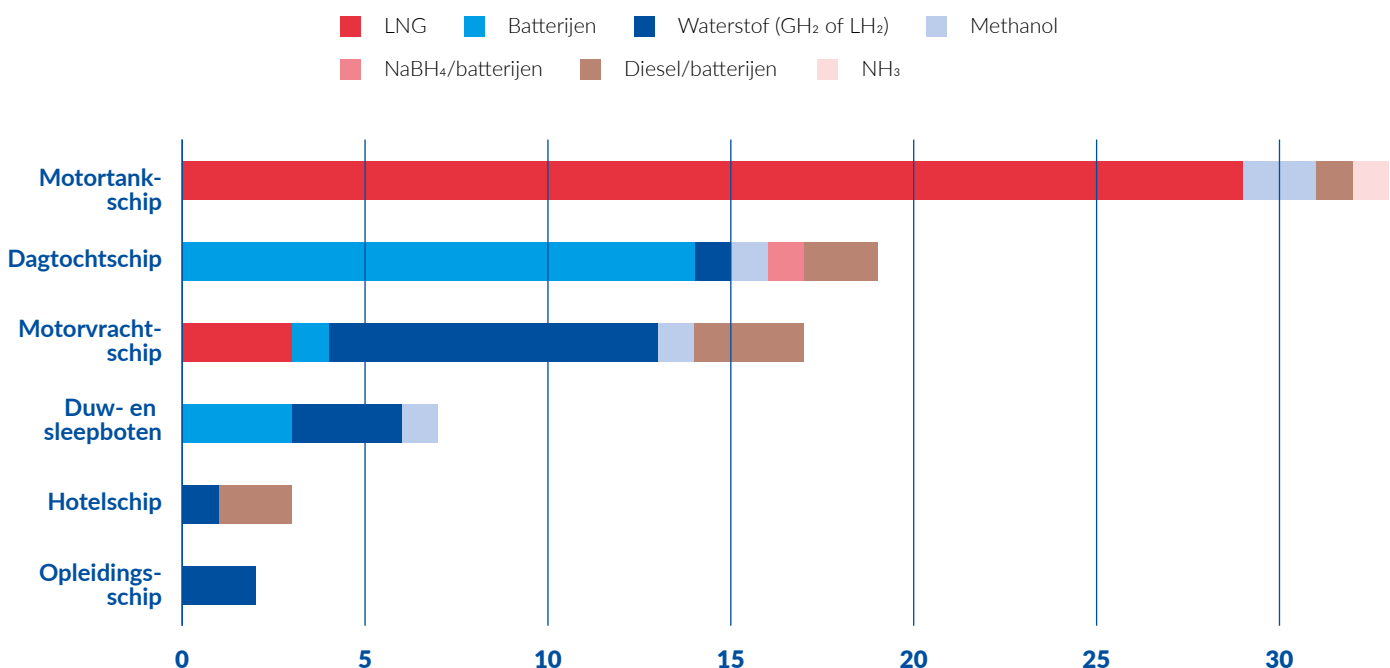
⁵⁶ De primaire energiedrager is de voornaamste energiedrager voor de voortstuwing van het schip, terwijl de secundaire en tertiaire in mindere mate worden gebruikt.

Van de schepen die GH₂ gebruiken, is er slechts één die dit als enige energiedrager wil gebruiken, terwijl de overige veertien ook over batterijen en/of dieselmotoren beschikken. Met andere woorden, er wordt vanuit gegaan dat verschillende (modulaire) opties voor emissieloze aandrijfsystemen, met gebruik van een combinatie van energiebronnen/brandstoffen, een rol zullen spelen om de ambitieuze doelstellingen voor emissiebeperking te bereiken die op internationaal niveau zijn vastgelegd. Dit wordt ook bevestigd door het profiel van de innovatieve schepen (in bedrijf, in aanbouw of in ontwikkeling), die vrijwel allemaal gebruik maken van meerdere energiedragers (ongeveer 74%).

Bovendien bestaat er geen pasklare oplossing om de energietransitie tot stand te brengen. De keuze van een geschikte technologie voor het terugdringen van emissies hangt van diverse factoren af, waaronder het vaarprofiel van de schepen, het scheepstype, het marktsegment waarin ze actief zijn, maar ook de technische beperkingen van de gekozen oplossing.

Dit is terug te zien in onderstaande afbeelding, die illustreert hoe innovatieve toepassingen hun weg vinden in de binnenvaartsector.

AFBEELDING 19: VERDELING VAN INNOVATIES PER SCHEEPSTYPE EN PRIMAIRE ENERGIEDRAGER⁵⁷



De meeste van deze innovatieve schepen zijn uitgerust met een verbrandingsmotor als primaire energieomzetter (43), waarvan 33 eveneens zijn uitgerust met een elektrische aandrijfmotor. Daarnaast zijn acht schepen die voornamelijk op batterijen varen ook uitgerust met een verbrandingsmotor voor redundantie-doeleinden of als noodstroombron. Dit is een positieve ontwikkeling die moet bijdragen aan een aanpak met modulaire systemen. De toepassing van batterijen of brandstofcellen in bestaande schepen vereist immers dat een schip in de eerste plaats wordt uitgerust met een elektrische aandrijfmotor. 26 schepen varen op elektrische voortstuwingsinstallaties met batterijen of zijn in staat om enkel op batterijen te varen en achttien varen op brandstofcellen. Het dient te worden benadrukt dat één schip is ontworpen voor het gebruik van verwisselbare batterijcontainers.

⁵⁷ Met uitzondering van geannuleerde projecten of uit de vaart genomen schepen.







07

PASSAGIERSVAART

- In 2024 telde de actieve riviercruisefleet in Europa 408 schepen, die tezamen 60.702 bedden bieden. Hoewel er zeven nieuwe schepen op de markt bijkwamen, zijn er evenveel schepen van de markt gehaald. De nieuwbouwactiviteit, die sinds de coronapandemie nogal in het slop zat, toonde in 2024 eerste tekenen van herstel en verwacht wordt dat dit in 2025 en 2026 zal versnellen. Viking River Cruises heeft alleen al negentien nieuwe schepen in opdracht gegeven, die tussen 2025 en 2028 opgeleverd zullen worden.
- De vraag naar riviercruises bleef in de lift zitten. In het seizoen 2024 werden 1,39 miljoen passagiers geteld – oftewel 14% meer dan in 2023 – met een verkoop van tickets ter waarde van 3,54 miljard euro. Het merendeel van de passagiers maakte een cruise op de Rijn of de Donau, en de meeste passagiers waren afkomstig uit Noord-Amerika, Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland. De Franse rivieren en de Douro volgen op plaats drie en vier, zij het op grote afstand.
- Het aantal cruisereizen toonde groei op de Rijn, Moezel en Donau, hoewel de Donau een lager groeipercentage laat zien dan de twee andere rivieren. De bezettingsgraad op de Donau, wat een goede indicator is om het herstel in de riviercruisesector te meten, overschreed echter in 2024 de niveaus van vóór de pandemie in 2019.

II RIVIERCRUISEVLOOT⁵⁸

De actieve riviercruisevloot in Europa⁵⁹, die meer dan 40% van de wereldwijde vloot van riviercruiseschepen uitmaakt, is voornamelijk gericht op de Centraal-Europese waterwegen⁶⁰. Op deze waterweg vaart bijna 75% van de totale riviercruisevloot in Europa. Net als in 2023 bedroeg het aantal actieve riviercruiseschepen in Europa in 2024 408⁶¹ schepen, met in totaal 60.702 bedden (in vergelijking met 60.402 bedden in 2023). Er zijn in 2024 zeven nieuwe riviercruiseschepen op de markt gekomen, maar er zijn ook zeven schepen uit de vaart genomen.

Na de Covid-19-pandemie werden er tussen 2022 en 2024 nog niet veel nieuwe riviercruiseschepen gebouwd. De verwachting is echter dat de nieuwbouw in 2025 weer zal toenemen. De nieuwbouwcijfers voor 2024 waren inderdaad al hoger dan in 2023 en zullen naar verwachting bijna verdrievoudigen in 2025. De orderportefeuille voor 2026 ziet er veelbelovend uit. Een voorbeeld voor deze positieve ontwikkeling is dat alleen al Viking River Cruises voor 2025 en 2026 elf nieuwe schepen in opdracht heeft gegeven en dat er voor 2027 en 2028 nog eens acht schepen zijn besteld. Onlangs werden er meer schepen dan ooit besteld voor de Rhône, de Seine en de Douro.

De Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne heeft geleid tot een grotere vraag naar opvangmogelijkheden in de vorm van hotelkamers voor oorlogsvluchtelingen uit Oekraïne, naast het toch al toenemende aantal asielzoekers in Europa. Als gevolg hiervan worden sommige schepen buiten het toeristisch seizoen als drijvende hotels gebruikt en tijdens het seizoen als riviercruiseschip. Dit was ook het geval in 2024. Sommige schepen, in het bijzonder de schepen van meer dan vijftig jaar oud, zijn zelfs permanent omgebouwd tot drijvende hotels; dit gold in 2022 voor zes schepen en in 2023 voor 16 schepen. Begin 2024 werden 18 schepen als zodanig aangegeven en het is onbekend of deze zullen terugkeren op de cruisemarkt. Door de aanhoudende oorlog zijn er momenteel geen cruises mogelijk op de Dnepr in Oekraïne en vier cruiseschepen die vroeger op de Dnepr voeren, zijn nu actief op de Donau.

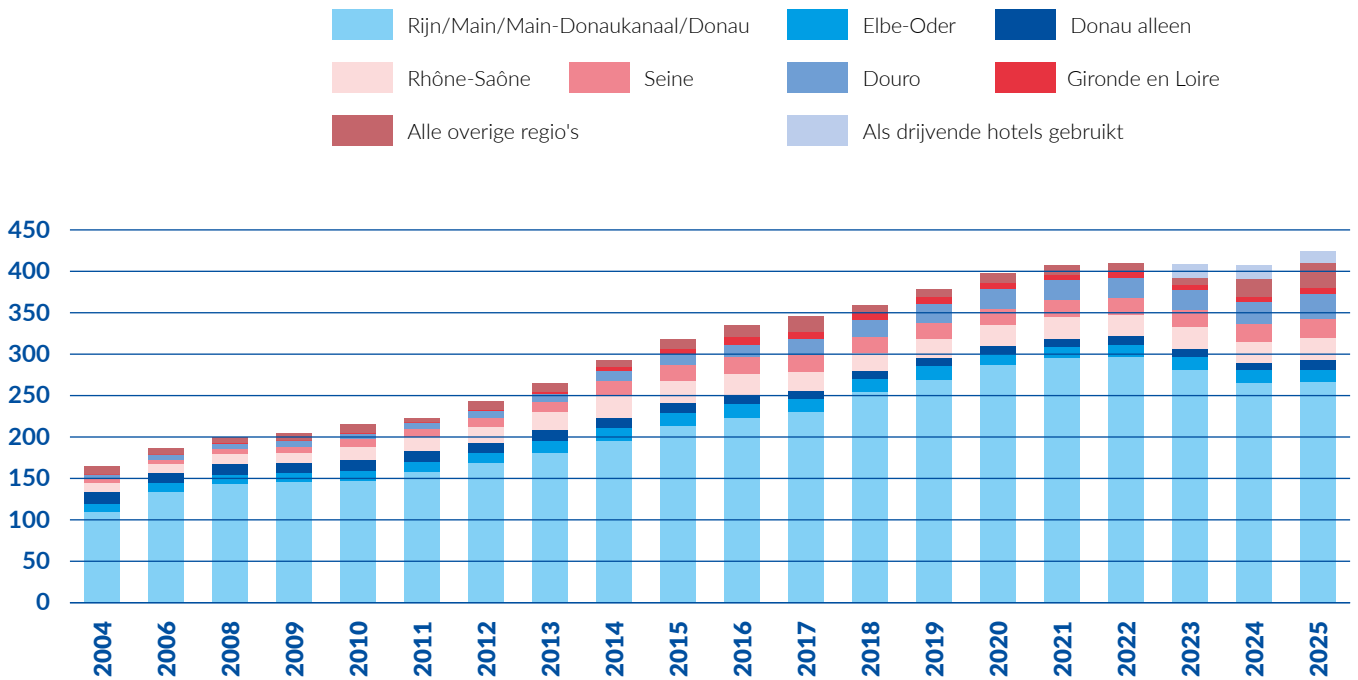
⁵⁸ A. Hader, *The River Cruise Fleet Handbook* (mei 2025). Enkel riviercruiseschepen met minimaal 40 bedden zijn in deze analyse opgenomen.

⁵⁹ Europa zonder Rusland en Oekraïne

⁶⁰ Rijn, Main, Main-Donaukanaal, Donau, Elbe-Oder

⁶¹ Met inbegrip van 16 schepen die als drijvende hotels worden gebruikt en niet actief in de vaart zijn.

AFBEELDING 1: AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN IN DE EU PER VAARGEBIED (2004-2025) *

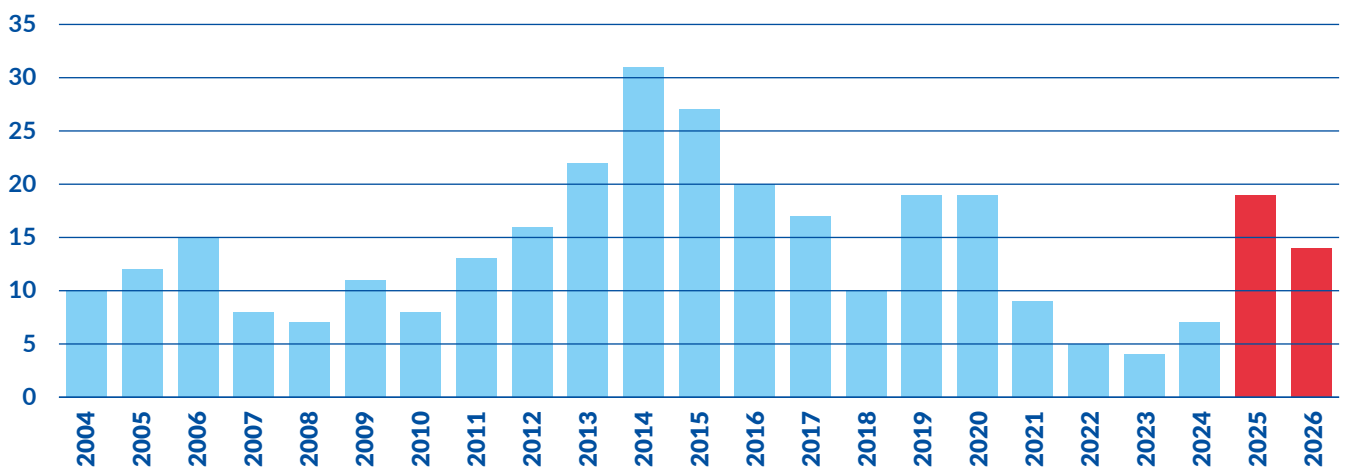


Bron: A. Hader, *The River Cruise Fleet Handbook* (mei 2025)

* 2025: op basis van de orderportefeuille in mei 2025, waarvan er thans 14 worden gebruikt als drijvend hotel.

In het seizoen 2024 werden zeven nieuwe schepen gebouwd (terwijl dit er in 2023 vier waren), die ook al eerder in opdracht waren gegeven. Naar verwachting zullen er in 2025 19 schepen op de markt komen, waaruit een duidelijk herstel blijkt. Er zijn al 14 schepen besteld voor het seizoen 2026, wat deze positieve trend bevestigt.

AFBEELDING 2: NIEUWE RIVIERCRUISESCHEPEN VOOR DE EUROPESE MARKT 2004-2026 *

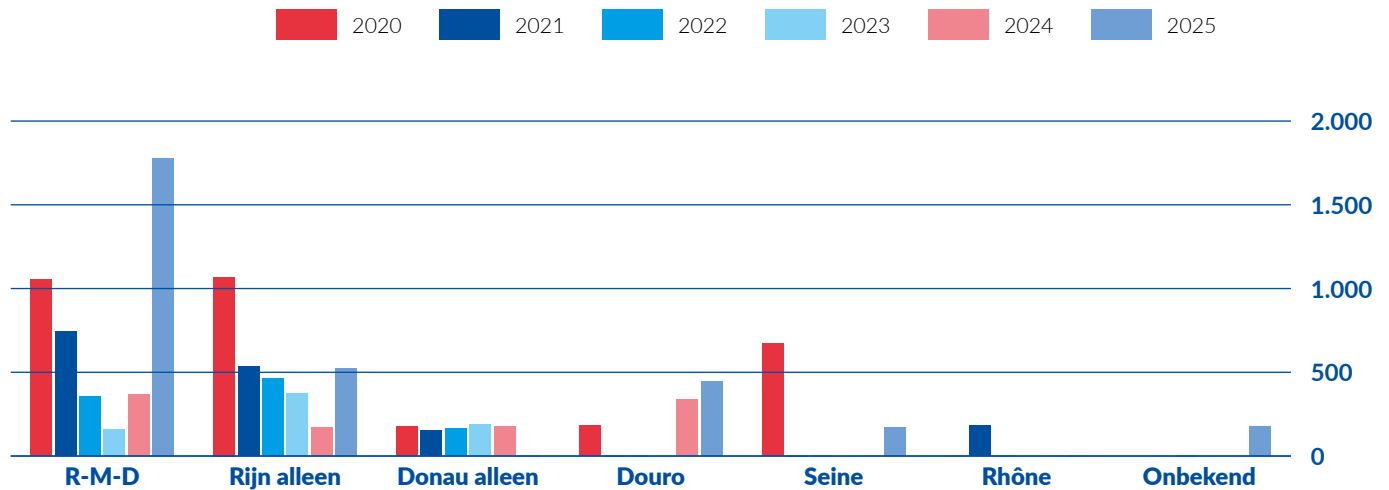


Bron: A. Hader, *The River Cruise Fleet Handbook* (mei 2025)

* 2025 en 2026: op basis van de orderportefeuille in mei 2025

In 2024 waren de zeven nieuwe schepen goed voor een extra capaciteit van 1.056 bedden (ten opzichte van 720 bedden in 2023) op de riviercruisemarkt in Europa. Voor het jaar 2025 wordt een extra capaciteit van 3.079 bedden verwacht.

AFBEELDING 3: NIEUWE CAPACITEITEN IN DE CRUISEVAART VAN 2020 TOT 2025 PER VAARGEBIED (AANTAL BEDDEN) *

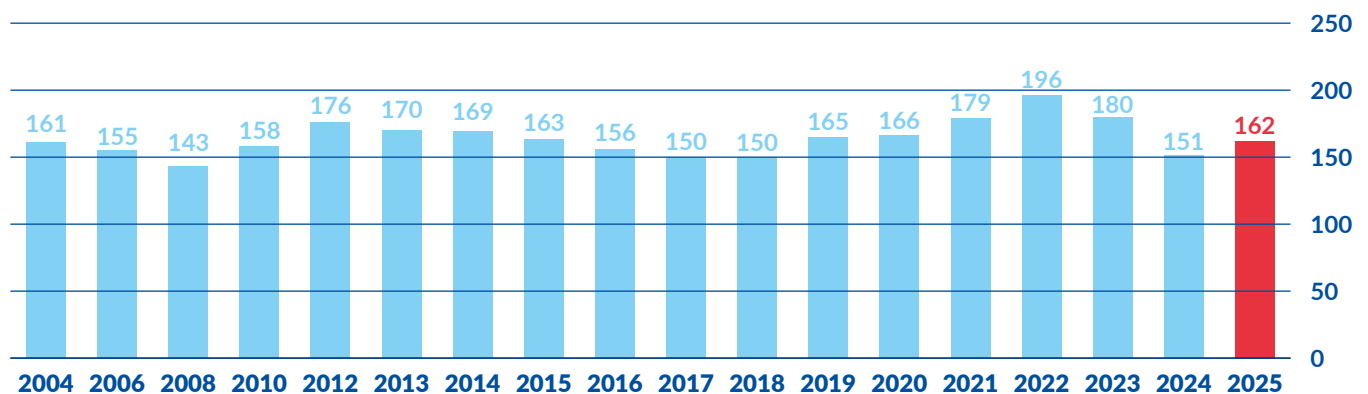


Bron: A. Hader, *The River Cruise Fleet Handbook* (mei 2025)

* R-M-D= Rijn/Main/Main-Donaukanaal/Donau. 2025: op basis van de orderportefeuille in mei 2025.

Na een afname tussen 2014 en 2018 bleef het gemiddelde aantal bedden op nieuwe cruiseschepen tot 2022 stijgen. De forse stijging in het gemiddelde aantal bedden per schip in 2022, die ook in afbeelding 4 zichtbaar is, hangt samen met het feit dat in 2022 de A-ROSA SENA in de vaart werd genomen, een schip met een capaciteit van 280 bedden. In 2023 is er geen vergelijkbaar groot schip op de markt gekomen, waardoor het gemiddelde aantal bedden van de nieuwe riviercruiseschepen in 2023 daalde ten opzichte van 2022. In 2024 nam het gemiddelde aantal bedden per nieuw riviercruiseschip verder af.

AFBEELDING 4: GEMIDDELD AANTAL BEDDEN OP NIEUWE RIVIERCRUISESCHEPEN IN EUROPA PER BOUWJAAR *



Bron: A. Hader, *The River Cruise Fleet Handbook* (mei 2025)

* Cijfer voor 2025: op basis van de orderportefeuille in mei 2025

VRAAG

NAAR PASSAGIERSVERVOER OP EUROPESE WATERWEGEN^{62, 63, 64}

De riviercruisesector in Europa heeft tussen 2023 en 2024 een aanzienlijke groei doorgemaakt, waarbij zowel het aantal passagiers als de omzet is gestegen. Tijdens het seizoen 2024 reisden 1,39 miljoen passagiers (een stijging van +14,0% ten opzichte van het seizoen 2023) van over de hele wereld op de Europese rivieren. Dit was goed voor een bruto ticketverkoop van 3,54 miljard euro (een stijging van +14,0% vergeleken met het seizoen 2023). Hoewel slechts 46% van de passagiers van overzee kwam, genereerden zij 71% van de totale inkomsten en verbleven zij ook langer op de riviercruiseschepen dan Europese gasten.

De meeste passagiers boekten in het seizoen 2024 een cruise op de Rijn (met inbegrip van zijn zijrivieren) en de Donau; op de Franse rivieren en de Douro waren er veel minder riviercruisepassagiers onderweg. Voor de meeste markten waar deze riviercruisepassagiers vandaan komen, is het aantal in 2024 gestegen. De meeste passagiers waren afkomstig uit de VS/Canada (571.682 personen, oftewel 41% van het totale aantal passagiers) en de DACH-regio⁶⁵ (506.003 personen, wat overeenkomt met 37% van het totale aantal passagiers). Wat de leeftijd van de passagiers betreft, wordt de Europese markt voor riviercruises grotendeels gedomineerd door de leeftijdsgroepen 56-65 en 66-75 jaar.

In Frankrijk zette het economisch herstel, dat in 2023 voor de hele rivier-toerismesector⁶⁶ werd waargenomen, niet door in 2024, toen er 9,7 miljoen passagiers geteld werden (een daling van -20% vergeleken met 2023). De redenen voor deze daling zijn voornamelijk de economische situatie in de loop van het jaar en de organisatie van de Olympische Spelen van 2024 in Parijs, die op korte termijn een negatieve impact hadden.⁶⁷ Ook slechte weer heeft wellicht veel bezoekers afgeschrikt.

Wat de duurzaamheid betreft, worden groenere schepen in de huidige context gebruikt als marketingargument om meer passagiers aan te trekken. Het lijkt er zelfs op dat klanten bereid zijn om meer te betalen voor een reis met een emissiearm of emissievrij schip, maar alleen als het prijsverschil niet te groot is. De grotere vraag van klanten naar emissiearme en emissievrije schepen kan een belangrijke drijfveer zijn voor scheepseigenaren om te investeren in groene technologieën en duurzame alternatieve brandstoffen.

⁶² Der Flusskreuzfahrtmarkt 2024 – IG River Cruise ("De riviercruisevaartmarkt in 2024")

⁶³ Baromètre de l'activité tourisme fluvial, édition 2025 – Entreprises fluviales de France ("Barometer van het binnenvaarttoerisme", uitgave 2025)

⁶⁴ Het beleidsplatform PLATINA3 voor de binnenvaart - Financiering van de energietransitie van de Europese binnenvaartvloot - bijlage 5. Aanvullend onderwerp voor toekomstige werkzaamheden – De rol van klanten en tussenpersonen bij de uitdaging de binnenvaart te vergroenen

⁶⁵ 'DACH' staat voor de Duitse - Oostenrijkse - Zwitserse bronmarkt.

⁶⁶ De gegevens voor Frankrijk hebben betrekking op het rivier-toerisme, dat riviercruiseschepen, veerponten, hotelschepen en dagtochtsschepen omvat.

⁶⁷ Als gevolg van de voorbereidingen waren er in de 18 maanden voorafgaand aan de Olympische Spelen talrijke onderbrekingen in de scheepvaartdiensten. Tijdens het evenement vormden de scheepvaartbeperkingen ook een directe kostenpost voor de sector. Uiteindelijk keerden de gebruikelijke klanten (vooral uit Noord-Amerika) pas in september 2024 terug (meer informatie beschikbaar in de "Baromètre de l'activité tourisme fluvial, édition 2025" ("Barometer van het binnenvaarttoerisme", uitgave 2025)).

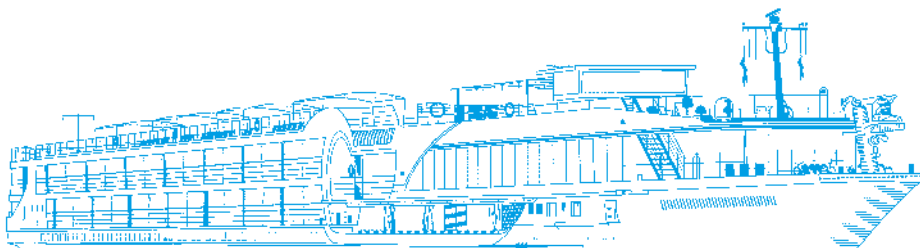
Uit een enquête in Frankrijk blijkt bijvoorbeeld dat een meerderheid van de ondernemingen in de riviertoesmesector de vergroening van hun vloot als hoogste prioriteit voor de investeringen in de komende 12 maanden aangeeft⁶⁸. Bovendien bezit 37% van de ondervraagde ondernemingen in Parijs ten minste één elektrisch of hybride schip, dat in gebruik is of waarvan de ontwikkeling ver voortgeschreden is. Ook dit toont aan dat de ondernemingen in de riviercruisesector steeds meer oog hebben voor het milieu. De ombouw van het cruiseschip "Paris Trocadéro" naar volledig elektrisch is een goed voorbeeld voor deze nieuwe trend⁶⁹.

FOCUS OP DE DUURZAAMHEID VAN DE EUROPESE RIVIERCRUISESECTOR IN CIJFERS:

- 61% van de schepen kan varen op synthetische brandstoffen, 70% kan varen op biogene brandstoffen en 2% is uitgerust met een elektrische aandrijving;
- 96% van de schepen beschikt over een walstroomaansluiting;
- 29% van de schepen heeft een selectief katalytisch reductiesysteem;
- 34% van de schepen kan voldoen aan de NO_x-grenswaarden van CCR II;
- 87% van de schepen heeft een geavanceerde boordzuiveringsinstallatie.

Bron: IG River Cruise-enquête; antwoorden van 222 representatieve schepen van de in totaal 408 actieve schepen van de riviercruisefloot in Europa.

In 2024 passeerden 3.214 riviercruiseschepen de sluis van Iffezheim. Dit is een toename van 9,1% ten opzichte van 2023. Ook op de Moezel bij de sluis van Koblenz nam het aantal riviercruiseschepen toe. In 2024 werden bij deze sluis 1.538 cruiseschepen geteld, vergeleken met 1.518 in 2023 (+1,3%). Het aantal passages van riviercruiseschepen bij andere sluizen van de Moezel lag iets lager dan het jaar ervoor.⁷⁰ Ook op de Donau viel er in 2024 een stijging waar te nemen in het segment van de cruisevaart. In 2024 passeerden 3.597 cruiseschepen de aan de Boven-Donau gelegen sluis van Jochenstein, die op de grens tussen Duitsland en Oostenrijk ligt. Vergelijkt men dit met de cijfers van 2023 (3.432), staat dit gelijk aan een stijging van +4,8%. Bij het tweede meetpunt aan de Boven-Donau, de sluis van Gabčíkovo (grens tussen Slowakije en Hongarije), werden 4.344 schepen geteld, vergeleken met 4.030 in 2023 (+7,8%).

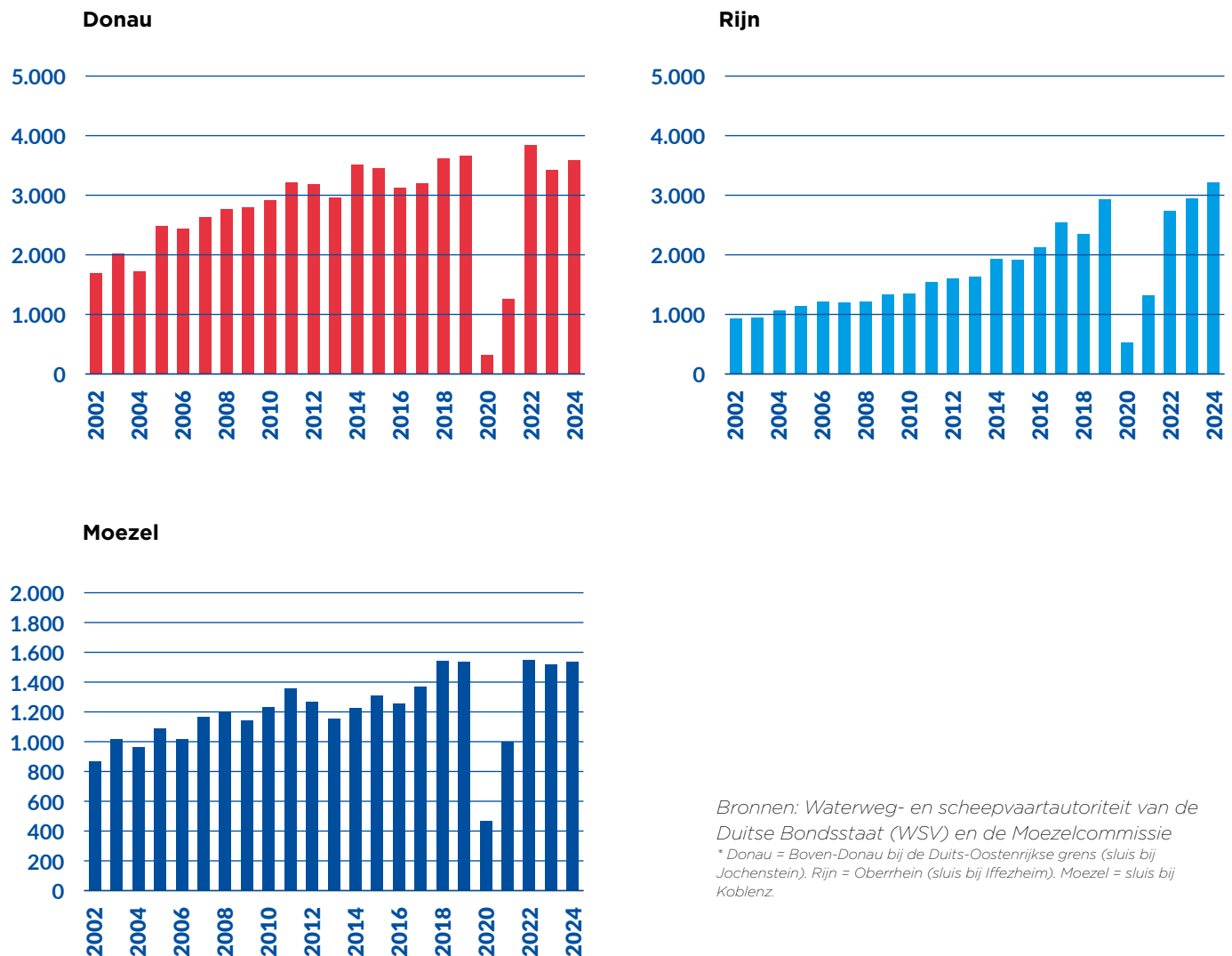


⁶⁸ Deze enquête is uitgevoerd in het kader van de "Baromètre de l'activité tourisme fluvial" (Barometer van het binnenvaarttoerisme).

⁶⁹ <https://www.aactemium.com/news/first-fully-electric-transformation-of-a-sightseeing-river-boat/>

⁷⁰ De andere sluizen langs de Moezel zijn de sluizen van Fankel en Zeltingen, waar in 2024 respectievelijk 1.207 en 1.153 riviercruiseschepen passeerden.

AFBEELDINGEN 5, 6 EN 7: JAARLIJKS AANTAL PASSAGES VAN CRUISESCHEPEN OP DE DONAU, RIJN EN MOEZEL *



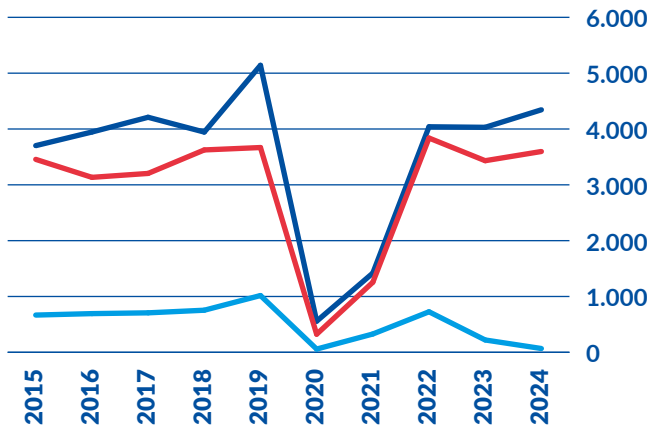
De bezettingsgraad van de riviercruiseschepen die de sluizen passeren, is een belangrijke indicator voor het herstel van de riviercruisesector. Ondanks de gevolgen van de oorlog in het Donau-stroomgebied sinds 2022 zette de positieve ontwikkeling die al in 2022 en 2023 werd waargenomen, zich voort in het jaar 2024, zoals blijkt uit de gegevens voor het Donau-stroomgebied (zie het volgende kader – focus op de bezettingsgraad in de riviercruisesector).

Voor drie geografische punten langs de Donau (twee aan de Boven-Donau en één aan de Midden-Donau) zijn de gegevens voor het aantal passages en passagiers beschikbaar vanaf 2015. Dankzij dit geografische onderscheid kan worden vastgesteld hoe intensief de riviercruisevaart is op deze verschillende gedeelten van de Donau. Uit de analyse blijkt dat de activiteit het grootst is op de Boven-Donau. De riviercruises op de Boven-Donau zijn korte reizen van vijf, zeven of acht dagen op de routes Passau-Wenen-Bratislava-Boedapest. Op de Midden-Donau ten zuiden van Boedapest vonden minder cruises plaats dan op de gedeelten van de Donau stroomopwaarts van Boedapest. De riviercruiseschepen die langs het meetpunt ten zuiden van Boedapest varen, maken lange reizen naar het Donau-stroomgebied met een duur van 14 dagen.

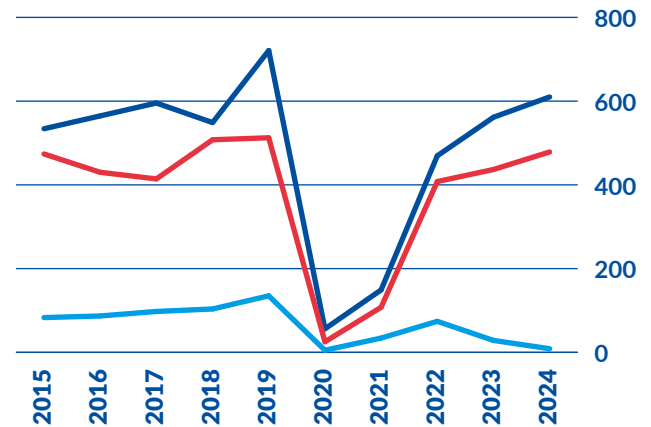
AFBEELDINGEN 8, 9 EN 10: ONTWIKKELING VAN HET AANTAL PASSAGES VAN CRUISESCHEPEN EN AANTAL PASSAGIERS PER GEDEELTE VAN DE DONAU EN GEMIDDELD AANTAL PASSAGIERS PER SCHIP *

Boven-Donau SK-HU Boven-Donau DE-AT Midden-Donau HU-HR-RS

Passages van cruiseschepen (in aantal schepen)



Aantal passagiers (per 1.000)



Gemiddeld aantal passagiers (per schip)



Bron: Donaucommissie

* Boven-Donau DE-AT = Oostenrijks-Duitse grens (sluis bij Jochenstein). Boven-Donau SK-HU = Slowaaks-Hongaarse grens (sluis bij Gabčíkovo). Midden-Donau HU-HR-RS = Hongaars-Kroatisch-Servische grens (grensovergang bij Mohács in Zuid-Hongarije).

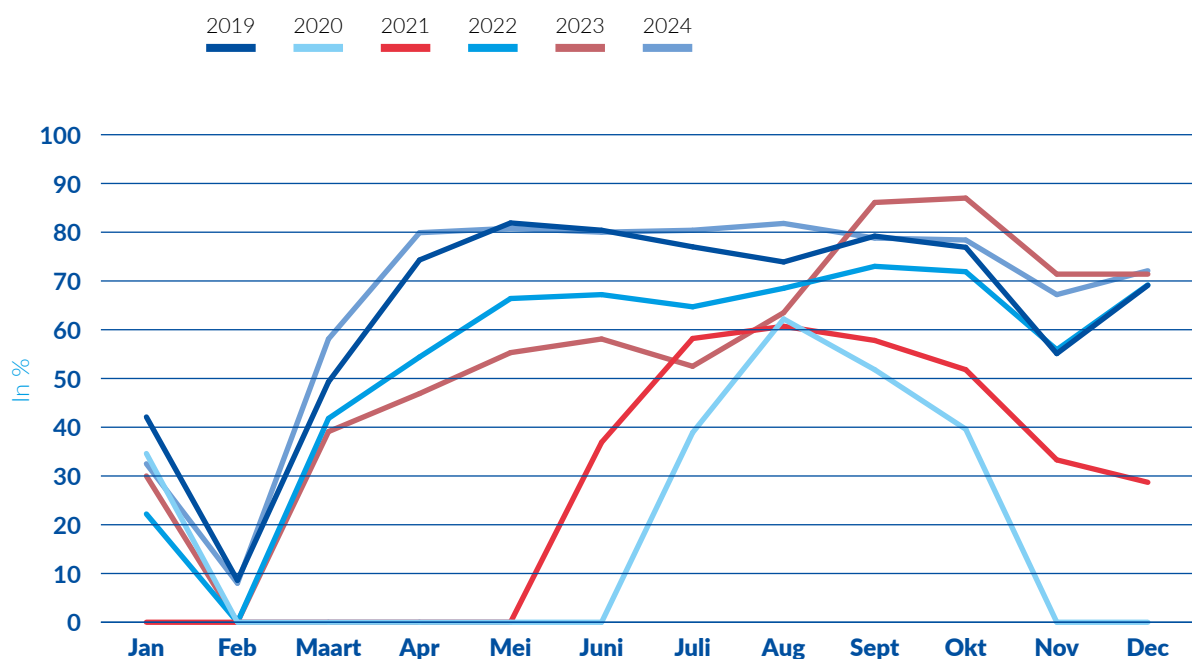
Voor de twee meetpunten langs de Boven-Donau wijzen de gegevens op een toename van het aantal passages van cruiseschepen en passagiers in het jaar 2024. Bij het meetpunt langs de Midden-Donau ten zuiden van Boedapest werden minder cruiseschepen geteld en het aantal vervoerde passagiers daalde navenant. De schepen die langs het meetpunt in de Midden-Donau varen, verzorgen cruises met een duur van 14 dagen en hebben de Beneden-Donau als eindbestemming. Als gevolg van de oorlog in Oekraïne en de daarmee samenhangende gevaren voor het gebied rond de Beneden-Donau, daalde het aantal cruises en passagiers voor deze lange cruises. Dit kan worden verklaard door het feit dat sommige ondernemingen hun aanbod hebben aangepast door een deel van hun reizen om te leiden om dit gevaarlijke gebied te vermijden.

FOCUS OP DE BEZETTINGSGRAAD IN DE RIVIERCRUISESECTOR

Met behulp van een analyse van de bezettingsgraad van een vloot kan inzichtelijk worden gemaakt hoe de verhouding tussen vraag en aanbod zich in de loop der jaren ontwikkelt.

De bezettingsgraad van riviercruiseschepen op de Boven-Donau kan worden berekend op basis van gegevens van de Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat (WSV) voor riviercruiseschepen op de Donau die de sluis bij Jochenstein passeren (Duits-Oostenrijkse grens).

AFBEELDING 11: **BEZETTINGSGRAAD VAN RIVIERCRUISESCHEPEN OP DE DONAU**
(IN %) *



Bron: Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat (WSV)

* Bij de sluis bij Jochenstein (Duits-Oostenrijkse grens)

Bezettingsgraad = verhouding tussen het aantal passagiers en de passagierscapaciteit

Deze afbeelding illustreert hoe de riviercruisesector op de Donau zich herstelt⁷¹. In 2024 was de bezettingsgraad even hoog als in 2019. Aangezien 2019 het laatste jaar vóór de pandemie was, wijst dit resultaat op een gezond herstel van de riviercruisesector op de Donau. De gemiddelde bezettingsgraad in 2024 lag op 76,6%, vergeleken met 61,2% in 2023, 65,7% in 2022 en 74,8% in 2019.

⁷⁰ Voor de Rijn en de Moezel waren er geen vergelijkbare gegevens beschikbaar.

Wat de rivierhavens aan de Sava en Kupa betreft, wordt het meeste vervoer van passagiers geregistreerd in de haven van Belgrado in Servië. Sinds 2015 is het aantal riviercruisepassagiers dat in de haven van Belgrado (passagiersterminal) geteld werd, gestaag gestegen, van 60.000 passagiers in 2015 naar 104.000 in 2019. Dit weerspiegelt de positieve ontwikkeling van riviercruises op de Donau. Zo maken de meeste cruiseschepen die Belgrado aandoen, deel uit van cruises over de Donau die aanleggen in de belangrijkste Oost-Europese hoofdsteden.

Net als in andere gebieden had ook hier de passagiersvaart te lijden onder de coronapandemie. In Belgrado werden in 2020 in de haven slechts 561 passagiers geteld. Na 2020 begon het aantal passagiers weer te klimmen tot 78.496 in 2024, een cijfer dat echter nog steeds flink lager ligt dan het niveau vóór de pandemie (104.000). De cijfers zijn echter gunstig en wijzen op herstel. In 2023 opende Servië nieuwe passagiersterminals in Sremska Mitrovica en Šabac. Dit zal de ontwikkeling van de passagiersvaart in de regio ongetwijfeld bevorderen. Daar staat tegenover dat de vaaromstandigheden op de waterwegen nog steeds de verdere ontwikkeling van de passagiersvaart in dit gebied in de weg staan⁷².

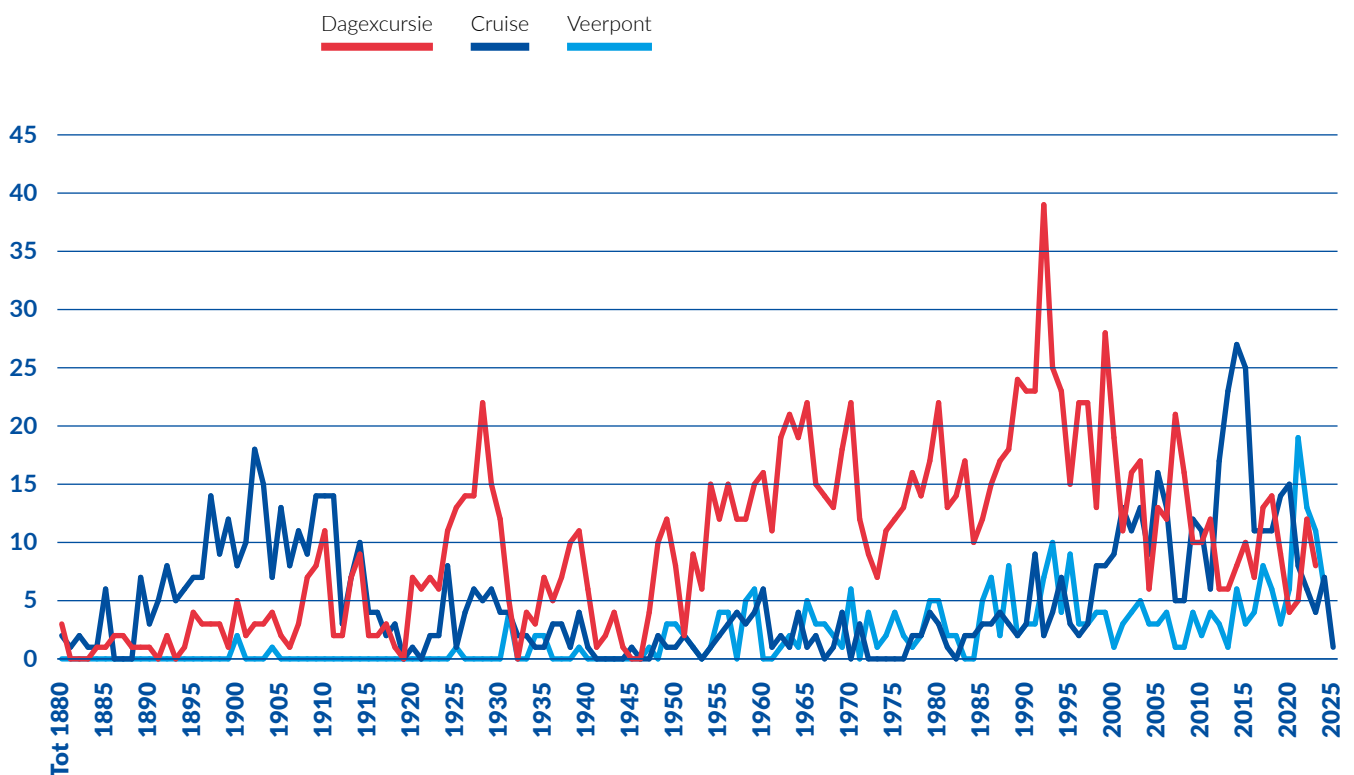
⁷² De gegevens over de passagiersvaart konden tot nu toe niet in detail worden aangepast door het gebrek aan actuele gegevens en als gevolg van het feit dat de landen een niet-geharmoniseerde methodologie hanteren.



LEEFTIJDSTRUCTUUR VAN PASSAGIERSSCHEPEN IN DE RIJNVLOOT

Voor de passagiersvloot wordt een onderscheid gemaakt tussen passagiersveerponten, riviercruiseschepen en passagiersschepen voor dagexcursies. De onderstaande afbeelding geeft een overzicht van de huidige vloot en hoe deze vloot zich in de afgelopen jaren ontwikkeld heeft. Daarbij moet echter worden opgemerkt dat deze cijfers ook inactieve schepen kunnen omvatten en dat enkele van de nieuwste schepen wellicht niet zijn meegeteld. Ondanks het feit dat de meeste passagiersveerponten en dagtochtschepen (die samen goed zijn voor 76% van alle passagiersschepen) in de vorige eeuw zijn gebouwd, zijn er sinds de eeuwwisseling veel nieuwe riviercruiseschepen bijgekomen. In 2024 lag het aantal nieuwgebouwde riviercruiseschepen nog steeds onder het niveau van voor de coronacrisis.

AFBEELDING 12: INGEBRIJFNAME VAN PASSAGIERSSCHEPEN IN DE RIJNVLOOT IN DE LOOP DER TIJD (AANTAL BINNENVAARTSCHEPEN)



Bronnen: IVR en analyse van de CCR

Ter informatie: van één riviercruiseschip en zes dagtochtschepen is het bouwjaar niet bekend. De database van de IVR bevat actieve schepen, maar ook enkele inactieve schepen, met name schepen die lang geleden in gebruik werden genomen.



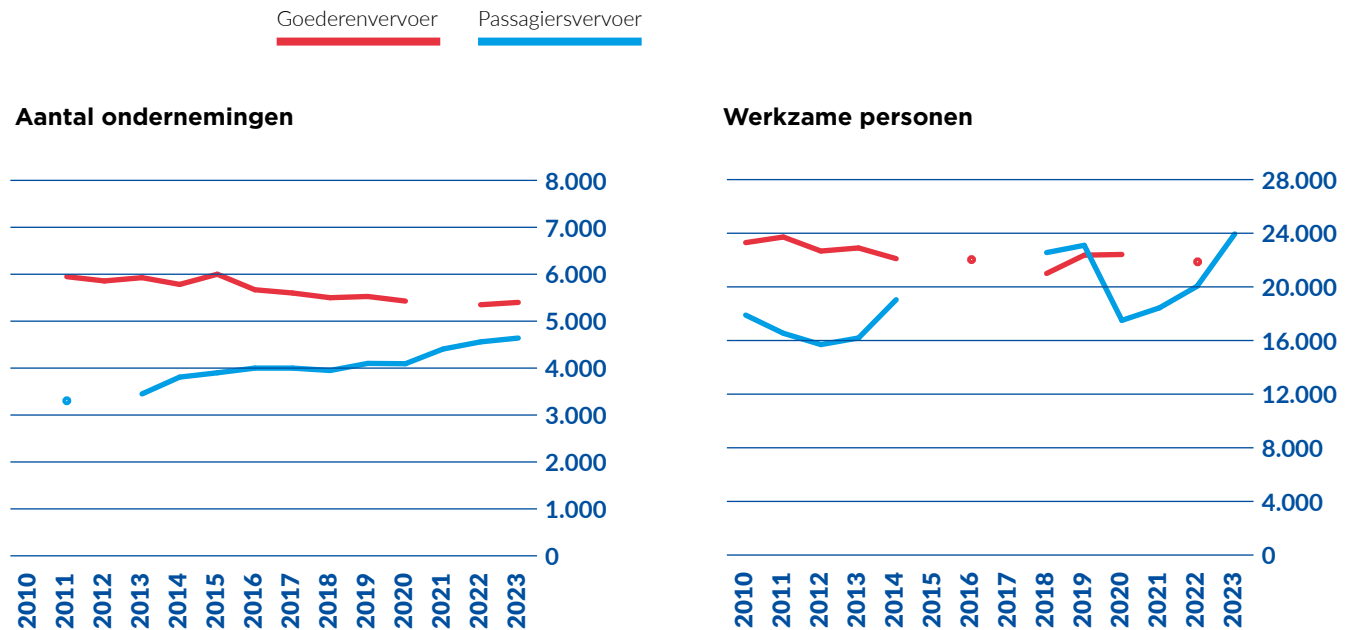
08

ONDERNEMINGEN, WERKGELEGENHEID, OMZET EN PERSONEELSKOSTEN⁷³

- In 2023 waren er in geheel Europa 5.462 vrachtondernemingen actief in de binnenvaart, waarvan 87% gevestigd is in de Rijnsoeverstaten (en dan vooral in Nederland, met 59% van het totaal). In de Donauregio bevindt zich slechts 4,8% van de ondernemingen, maar deze zijn goed voor 13% van de werkgelegenheid omdat de ondernemingen gemiddeld gezien groter zijn. De werkgelegenheid in de vrachtsector laat sinds 2010 een licht dalende trend zien. In 2022 werkten hier 22.844 werknemers. Daar staat tegenover dat de passagiersvaart – als men het aantal bedrijven bekijkt – juist groei toonde en in 2023 uitkwam op 4.659 ondernemingen, waarvan 42% in de Rijnsoeverstaten, 13% in de Donaulanden en 29% in Zuid-Europa. De werkgelegenheid in dit segment klom in 2023 tot 23.945 werknemers en leefde weer op na de pandemie. Duitsland, Italië en Zwitserland waren samen goed voor 61% van de totale werkgelegenheid in de passagiersvaart.
- De omzet in het binnenvaartvrachtvervoer in de EU-27 (plus Zwitserland en Servië) bedroeg in 2023 ongeveer 7,5 miljard euro en daalde dus iets in vergelijking met 2022, toen de omzet bij 7,8 miljard euro lag. De Rijnsoeverstaten droegen voor 92% bij aan dit resultaat, met Nederland en Duitsland aan kop. In de binnenvaartpassagiersvaart steeg de omzet in 2023 fors naar 3,5 miljard euro (vergeleken met 2,7 miljard in 2022) en hiermee werd het herstel na de pandemie voortgezet. De Rijnsoeverstaten waren goed voor 94% van de omzet in de passagiersvaart.
- De arbeidskosten per werknemer en per jaar beliepen in 2022 in de EU gemiddeld 32.830 euro in het vrachtvervoer en 23.590 euro in de passagiersvaart. De kosten waren het hoogst in West- en Noord-Europa – vooral in Zwitserland, Finland en Duitsland – en het laagst in Oost-Europa.

⁷³ Het thema personeelstekort werd meer in detail geanalyseerd en behandeld in het thematische rapport 2023 over de arbeidsmarkt, beschikbaar op: <https://inland-navigation-market.org/archieven/?lang=nl>

AFBEELDINGEN 1 EN 2: ONTWIKKELING VAN HET AANTAL ONDERNEMINGEN
EN DE WERKGELEGENHEID IN HET GOEDEREN- EN PASSAGIERSVERVOER IN DE
BINNENVAARTSECTOR IN EUROPA



Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] tot 2020 en [sbs_sc_ovw] vanaf 2021

ONDERNEMINGEN EN WERKGELEGENHEID IN HET GOEDERENVERVOER

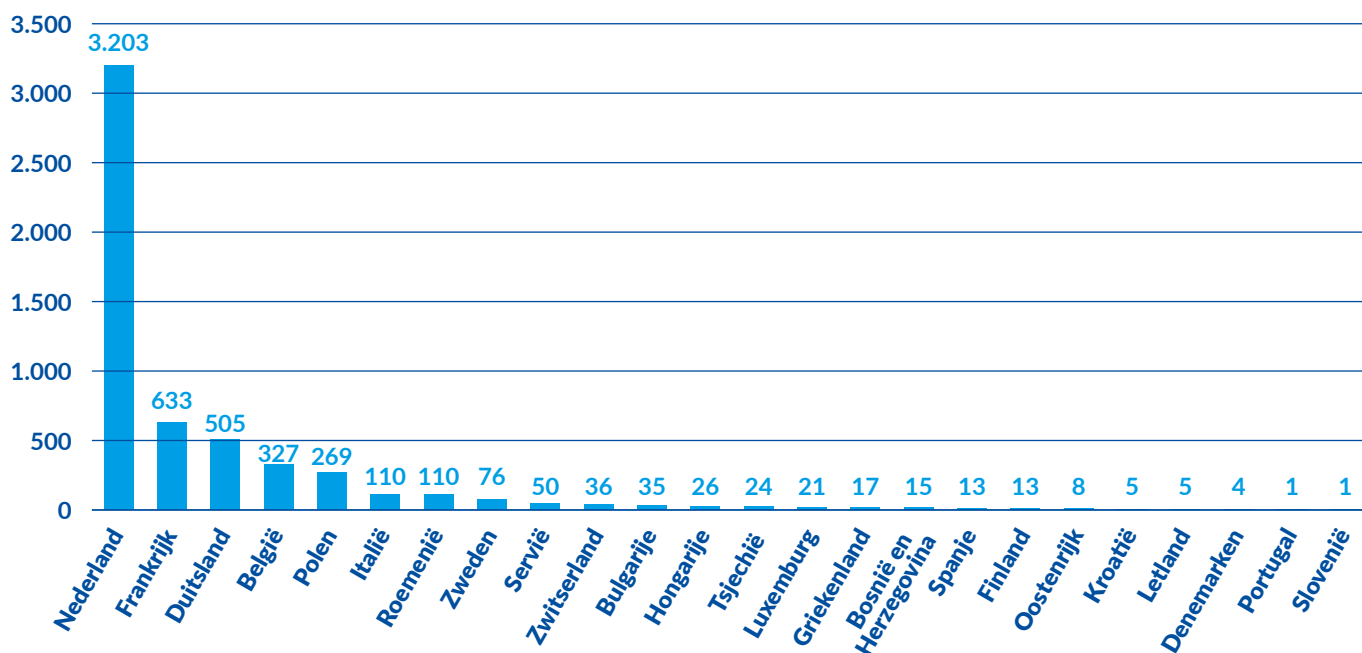
Volgens cijfers van Eurostat waren er in 2023 5.462 binnenvaartondernemingen in het goederenvervoer actief in Europa (EU-27 plus Bosnië-Herzegovina, Servië en Zwitserland)⁷⁴. Ongeveer 87% hiervan (4.725 ondernemingen) stond geregistreerd in Rijnsoeverstaten⁷⁵. Alleen al in Nederland waren dat 3.203 binnenvaartondernemingen in het goederenvervoer, oftewel 59% van het totale aantal in Europa en 68% van het totale aantal in de Rijnsoeverstaten. Sinds 2011 is het aantal binnenvaartondernemingen in het goederenvervoer in Europa licht gedaald (zie afbeelding 1). In 2023 was het aantal ondernemingen 9% lager dan in 2011.

⁷⁴ De meest recente cijfers van Eurostat voor het totale aantal ondernemingen in het goederenvervoer [sbs_sc_ovw] zijn beschikbaar voor 2023. De waarde 5.462 omvat gegevens voor Slowakije voor 2022 en gegevens voor Servië voor 2020.

⁷⁵ Nederland, Duitsland, België, Frankrijk, Zwitserland en Luxemburg

Het aantal ondernemingen in de Donaulanden is relatief klein (261⁷⁶, wat overeenkomt met een aandeel van 4,8%), vergeleken met het aandeel van de Donau in de totale vervoersprestatie op de binnenwateren van de EU-27 (21%)⁷⁷. In dit verband moet worden opgemerkt dat de bedrijven in het Donaustroomgebied gemiddeld groter zijn, wat betekent dat deze gemiddeld meer werknemers in dienst hebben dan bedrijven in het Rijnstroomgebied. Dit verschil in omvang kan voornamelijk worden verklaard door historische redenen. Veel bedrijven in het Donaustroomgebied zijn namelijk voormalige staatsbedrijven die groter zijn dan particuliere bedrijven.

AFBEELDING 3: AANTAL BINNENVAARTONDERNEMINGEN IN HET GOEDERENVERVOER IN EUROPA IN 2023 *



Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en [sbs_sc_ovw]

* De gegevens voor Slowakije hebben betrekking op 2022, die voor Servië op 2020, aangezien er geen gegevens beschikbaar zijn voor 2021-2023 omdat ze vertrouwelijk zijn. Voor Italië en Polen wordt het hoge aantal bedrijven in verhouding tot het vrachtvolume verklaard door de structuur van de binnenvaart. In beide landen zijn de meeste ondernemingen zeer klein. In Polen is slechts ongeveer 60% van de bedrijven die onder het binnenvaartvervoer vallen, actief in het goederenvervoer; veel bedrijven geven alleen hun vloot op of verlenen technische diensten in plaats van goederen te vervoeren. Dit kan de vrij hoge cijfers voor beide landen verklaren in vergelijking met de tamelijk geringe vervoersactiviteiten door de binnenvaart in deze landen.

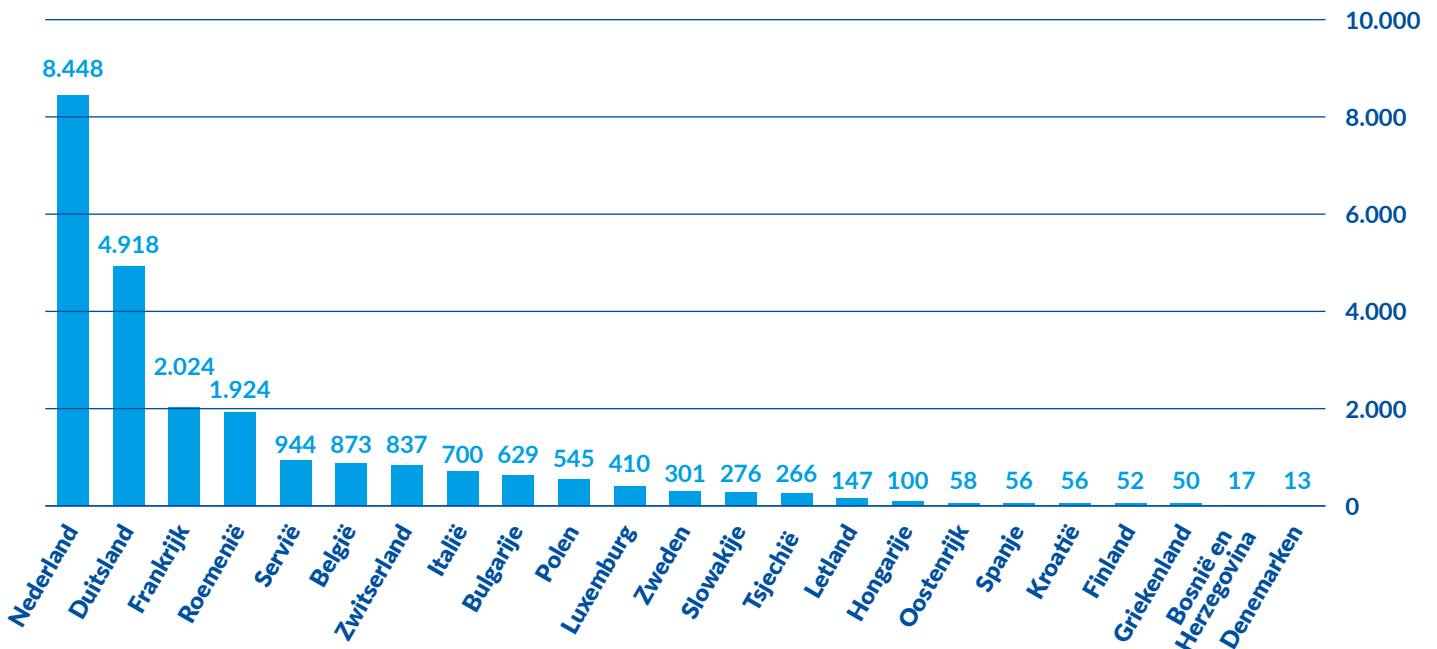
Het aantal werkzame personen in het goederenvervoer in de binnenvaart bestaat uit zelfstandigen, meehelpende gezinsleden en werknemers. In 2022 bedroeg het totale aantal van deze variabele 22.844⁷⁸. Het aantal werkzame personen in de Rijnsoeverstaten bedroeg 81%, in de Donaulanden 13% en in ondernemingen in landen buiten het Rijn- en Donaustroomgebied 6%. Tussen 2010 en 2022 is het aantal werknemers licht gedaald. In de periode tussen deze twee jaren nam het aantal werknemers met 6% af.

⁷⁶ Oostenrijk, Kroatië, Hongarije, Slowakije, Servië, Bulgarije en Roemenië. Er zijn geen gegevens van Eurostat voor Servië vanaf 2021. De meest recente beschikbare gegevens dateren van 2020 en hebben betrekking op vijftig binnenvaartondernemingen in het goederenvervoer. Het cijfer 261 omvat de vijftig Servische bedrijven.

⁷⁷ De cijfers betreffen 2023.

⁷⁸ De meest recente cijfers van Eurostat voor het totale aantal werkzame personen in het goederenvervoer in de binnenvaart [sbs_sc_ovw] zijn beschikbaar voor 2022, terwijl er wel al cijfers voor de individuele landen beschikbaar zijn voor 2023. Het cijfer 22.844 omvat gegevens voor Servië (voor 2020).

AFBEELDING 4: AANTAL WERKZAME PERSONEN IN HET GOEDERENVERVOER IN DE BINNENVAART IN EUROPA IN 2023 *



Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en [sbs_sc_ovw]

* De gegevens voor Frankrijk en Slowakije hebben betrekking op 2022. De gegevens voor Servië betreffen 2020. Voor Italië en Polen kan het hoge aantal werknemers in verhouding tot het vrachtvolume verklaard worden op grond van de structuur van de binnenvaart in deze landen. In Polen is slechts ongeveer 60% van de bedrijven die onder het binnenvaartvervoer vallen, actief in het goederenvervoer; veel bedrijven geven alleen hun vloot op of verlenen technische diensten in plaats van goederen te vervoeren. Dit kan de vrij hoge cijfers verklaren in vergelijking met de tamelijk geringe vervoersactiviteiten in de binnenvaart.

Er kan worden vastgesteld dat Duitsland meer dan twee keer zoveel werkzame personen in het goederenvervoer in de binnenvaart heeft als Frankrijk, terwijl Frankrijk een groter aantal ondernemingen heeft. Deze gegevens weerspiegelen de kleinere gemiddelde omvang van Franse bedrijven in vergelijking met Duitse bedrijven. Franse bedrijven hadden in 2023 3,2 werknemers per bedrijf, tegenover 9,7 werknemers per bedrijf in Duitsland.

In dit verband wordt onderstreept dat de cijfers van nationale werkgelegenheidsinstanties of andere nationale instanties soms sterk afwijken van die van Eurostat, omdat de statistische arbeidsmarktconcepten die het vertrekpunt vormen van elkaar verschillen. Voor vergelijkingen tussen landen geniet Eurostat de voorkeur als bron, aangezien deze gegevens geharmoniseerd zijn voor alle landen en dus vergelijkbaar zijn.

ONDERNEMINGEN

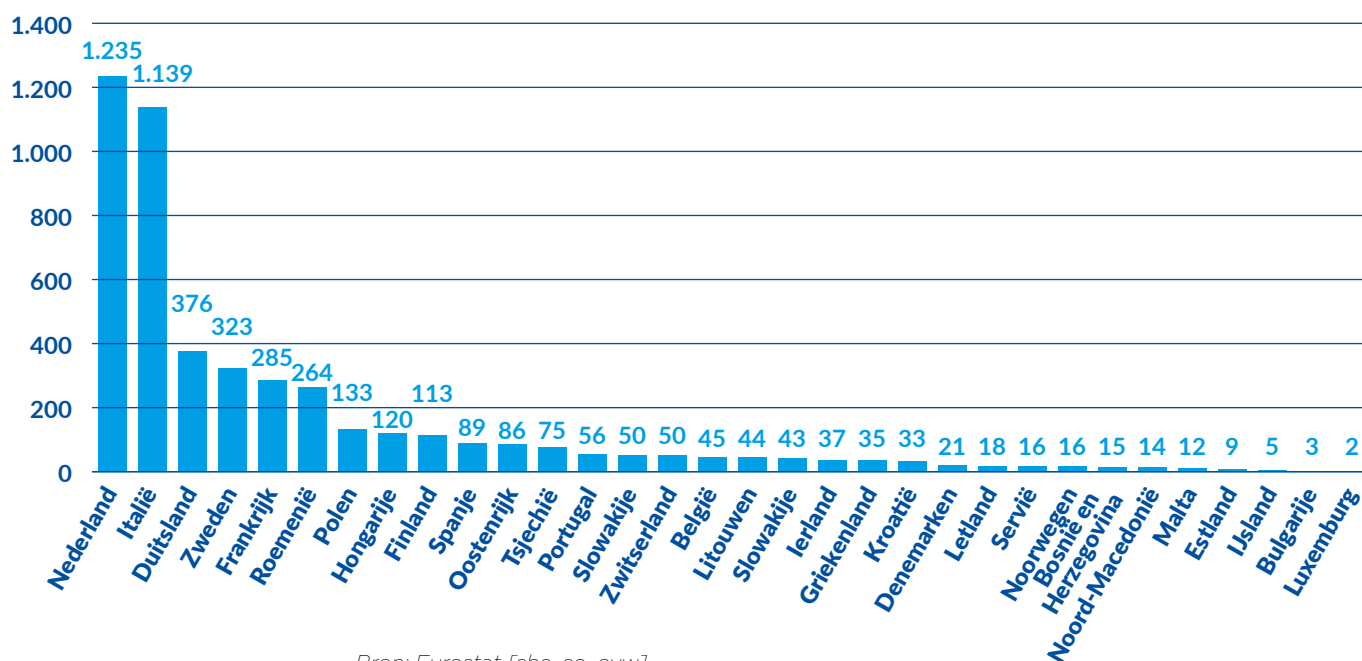
EN WERKGELEGENHEID IN DE PASSAGIERSVAART

In 2023 werden in de passagiersvaart in Europa (EU-27 plus Bosnië-Herzegovina, Servië en Zwitserland) 4.659 binnenvaartondernemingen geteld⁷⁹. De geografische verdeling laat zien dat 42% hiervan geregistreerd staat in Rijnnoeverstaten, terwijl 13% in Donaulanden geregistreerd is. In tegenstelling tot het goederenvervoer in de binnenvaart is het aandeel van de binnenvaartondernemingen in het passagiersvervoer in Zuid-Europese landen vrij groot (29% in 2023). Bovendien zijn de Scandinavische landen in 2023 samen goed voor 10% van alle binnenvaartondernemingen in het passagiersvervoer.

Tussen 2011 en 2023 bleef het aantal binnenvaartondernemingen in het passagiersvervoer in Europa onverminderd een stijgende lijn volgen (zie afbeelding 1). Het resultaat is dat er in 2023 40% meer ondernemingen zijn dan in 2011.

De drie landen Nederland, Italië en Duitsland tellen de meeste ondernemingen. Qua aantal ondernemingen neemt Zwitserland een middenpositie in onder de Europese landen. Zoals hieronder te zien is, staat Zwitserland echter op de derde plek als het gaat om werkgelegenheid in de passagiersvaart. De reden voor dit verschil is dat Zwitserland de thuisbasis is van veel riviercruisemaatschappijen die meer werknemers hebben dan andere soorten bedrijven in de passagiersvaart.

AFBEELDING 5: AANTAL BINNENVAARTONDERNEMINGEN IN HET PASSAGIERSVERVOER IN EUROPA IN 2023 *



Bron: Eurostat [sbs_sc_oww]

* De gegevens voor Servië en Bulgarije hebben betrekking op 2022. Voor Polen wordt het hoge aantal bedrijven verklaard door de structuur van de binnenvaart. In Polen zijn de meeste ondernemingen zeer klein en is slechts ongeveer 60% van de bedrijven die onder het binnenvaartvervoer vallen actief in het goederenvervoer; veel bedrijven geven alleen hun vloot op of verlenen technische diensten in plaats van goederen te vervoeren. Dit kan de vrij hoge cijfers voor Polen verklaren in vergelijking met de tamelijk geringe vervoersactiviteiten in de binnenvaart.

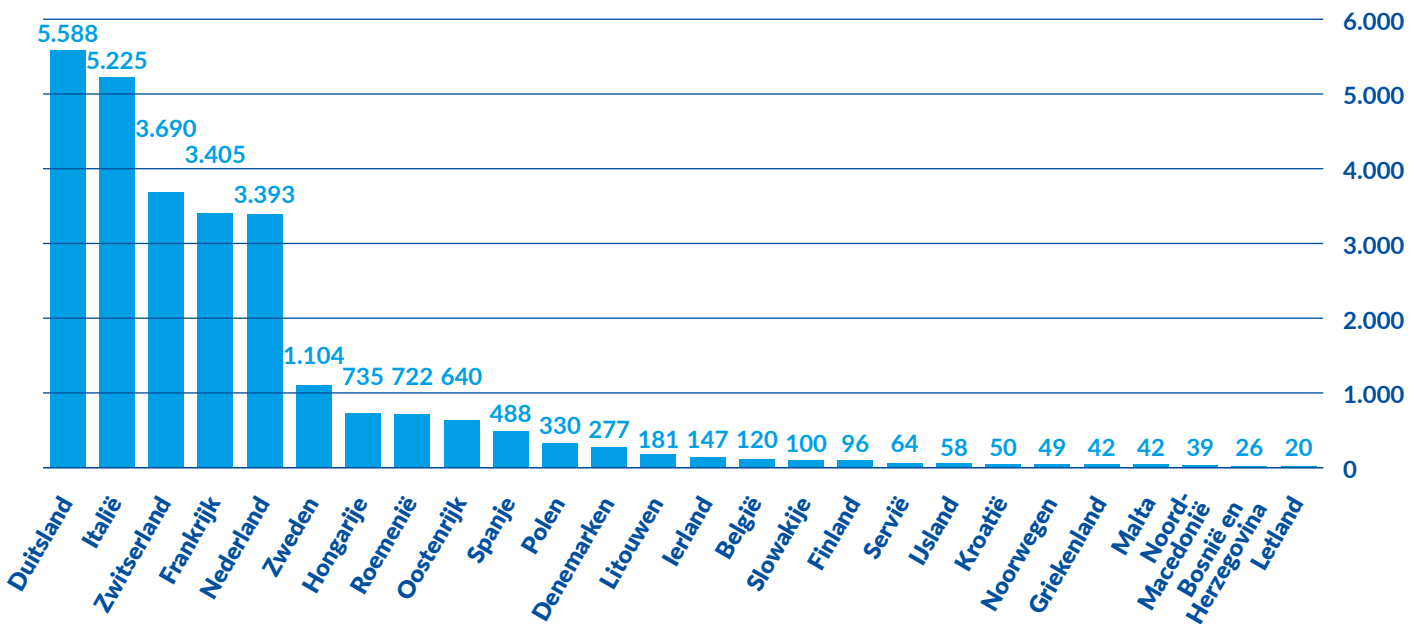
⁷⁹ Dit cijfer omvat zestien bedrijven in Servië (in 2022) en drie in Bulgarije (2022).

In 2023 waren er in de binnenvaartondernemingen in de passagiersvaart in Europa 23.945 werknemers te werk gesteld. De cijfers voor de jaren 2020-2023 laten goed zien wat de impact was van de coronapandemie en hoe dit zich daarna hersteld heeft (zie afbeelding 2). De stijgende lijn in het aantal werkzame personen die zichtbaar is voor de periode van 2010 tot 2023 heeft zich na een dip weer voortgezet.

Wat het aantal ondernemingen betreft, voert Nederland de ranglijst aan. Kijkt men echter naar het aantal werkzame personen dan staat dit land slechts op de vijfde plaats. De reden hiervoor is dat Nederland veel ondernemingen heeft die actief zijn in de dagtochtvaart in steden als Amsterdam. Deze rondvaartondernemingen zijn over het algemeen klein in vergelijking met de grote riviercruisemaatschappijen, die vaak in Zwitserland of Duitsland zijn gevestigd.

Wat de werkgelegenheid betreft, loopt Duitsland voorop, gevolgd door Italië en Zwitserland. Ongeveer 61% van alle werkzame personen in binnenvaartondernemingen in de passagiersvaart werkt in een van deze landen. In deze drie landen is de passagiersvaart vrij groot vanwege de vele binnenwateren (met inbegrip van meren) en – in het geval van Duitsland en Zwitserland – vanwege de vele riviercruisebedrijven.

AFBEELDING 6: AANTAL WERKZAME PERSONEN IN DE PASSAGIERSVAART IN EUROPA IN 2023 *



Bron: Eurostat [sbs_sc_oww]

* De gegevens voor Polen en Servië hebben betrekking op 2022.

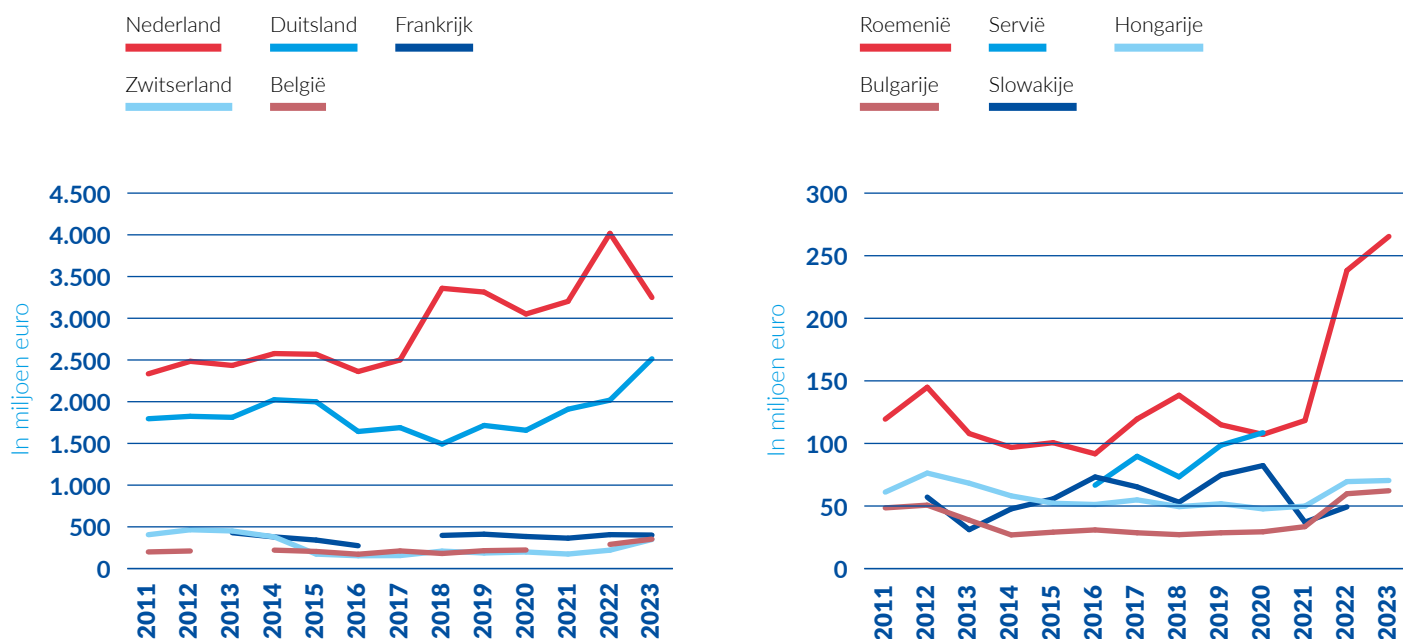
Ongeveer 68% van alle werkzame personen in de passagiersvaart in de EU werkt in de Rijnsoeverstaten. Het aandeel van de Donaulanden bedraagt 10%, dat van de Zuid-Europese landen 24% en de Scandinavische landen zijn samen goed voor 7%.

OMZET

OMZET IN HET GOEDERENVERVOER IN DE BINNENVAART

In 2023 werd voor de binnenvaartondernemingen in het goederenvervoer in de EU-27 (plus Zwitserland en Servië) een omzet van ongeveer 7,5 miljard euro geregistreerd, vergeleken met 7,8 miljard euro in 2022 en 6,1 miljard euro in 2021⁸⁰. De Rijnnoeverstaten waren samen goed voor ongeveer 6,9 miljard euro (dit komt overeen met 92% van de omzet in de EU-27, plus Zwitserland en Servië). Voor de twee belangrijkste landen in het goederenvervoer in de binnenvaart, Nederland en Duitsland, kan sinds 2018 een opwaartse trend worden waargenomen.

AFBEELDING 7: JAARLIJKSE OMZET IN HET GOEDERENVERVOER IN DE BINNENVAART IN RIJN- EN DONAULANDEN (IN MILJOEN EURO) *



Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], [sbs_sc_ovw], Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) voor gegevens van vóór 2021, Eidgenössische Steuerverwaltung (Zwitserse Federale Belastingdienst, FTA) voor gegevens van vóór 2021, schatting van de CCR op basis van gegevens van Eurostat voor Frankrijk voor 2019. Voor Zwitserland en Nederland moet erop gewezen worden dat er vanaf 2021 een structurele breuk in de gegevens is opgetreden. Dit hangt samen met het feit dat vanaf 2021 Eurostat-cijfers worden gebruikt die afkomstig zijn uit een nieuwe databank [sbs_sc_ovw]. In de voormalige Eurostat-databank [sbs_na_1a_se_r2] ontbraken omzetgegevens voor deze twee landen, waardoor voor de jaren vóór 2021 nationale databanken van het CBS en de FTA werden gebruikt. Daarom kunnen voor deze twee landen de gegevens die beschikbaar zijn tot (en met) 2020 niet worden vergeleken met gegevens vanaf 2021.

* De waarde voor Nederlandse bedrijven tot (en met) 2020 is een schatting op basis van netto-omzetcijfers voor de gehele binnenvaartsector in Nederland. Het CBS schat dat 92% van de totale omzet voor rekening komt van het goederenvervoer. De cijfers voor Zwitserland voor gegevens tot (en met) 2020 werden omgerekend in euro tegen het jaargemiddelde van de wisselkoers.

⁸⁰ Deze cijfers omvatten de omzet voor Servië (109 miljoen euro). Het laatste jaar waarvoor omzetcijfers voor Servië beschikbaar zijn, is 2020.

TABEL 1: OMZET IN HET GOEDERENVERVOER IN DE RIJNOEVERSTATEN
(IN MILJOEN EURO)

	2022	2023
Nederlandse bedrijven	3.808	3.249
Duitse bedrijven	2.366	2.513
Franse bedrijven	406	401
Belgische bedrijven	289	353
Zwitserse bedrijven	244	348
Rijnsoeverstaten	7.113	6.864

Bron: Eurostat [sbs_sc_ovw]

De geraamde omzet die in Donaulanden door binnenvaartondernemingen in het goederenvervoer werd behaald, bedroeg 528 miljoen euro in 2022, en 542 miljoen euro in 2023. Hierbij ontbreken de gegevens voor Servië voor beide jaren, de gegevens voor Oostenrijk voor 2022 en de gegevens voor Slowakije voor 2023.

TABEL 2: OMZET IN HET GOEDERENVERVOER IN DE DONAULANDEN (IN MILJOEN EURO)

	2022	2023
Roemeense bedrijven	238	265
Servische bedrijven	109	109
Hongaarse bedrijven	69	70
Bulgaarse bedrijven	60	62
Slowaakse bedrijven	49	49
Oostenrijkse bedrijven	30	34
Kroatische bedrijven	3	2
Donaulanden *	528	542

Bron: Eurostat [sbs_sc_ovw]

* De cijfers voor Servië hebben betrekking op 2020; de cijfers voor Oostenrijk en Slowakije zijn een raming.

In de Europese regio's buiten het Rijn- en Donaustroomgebied zijn Italië (59 miljoen euro), Zweden (52 miljoen euro), Polen (52 miljoen euro) en Tsjechië (36 miljoen euro) de landen met het hoogste omzetcijfer⁸¹.

⁸¹ Alle waarden hebben betrekking op 2022.

OMZET IN DE PASSAGIERSVAART

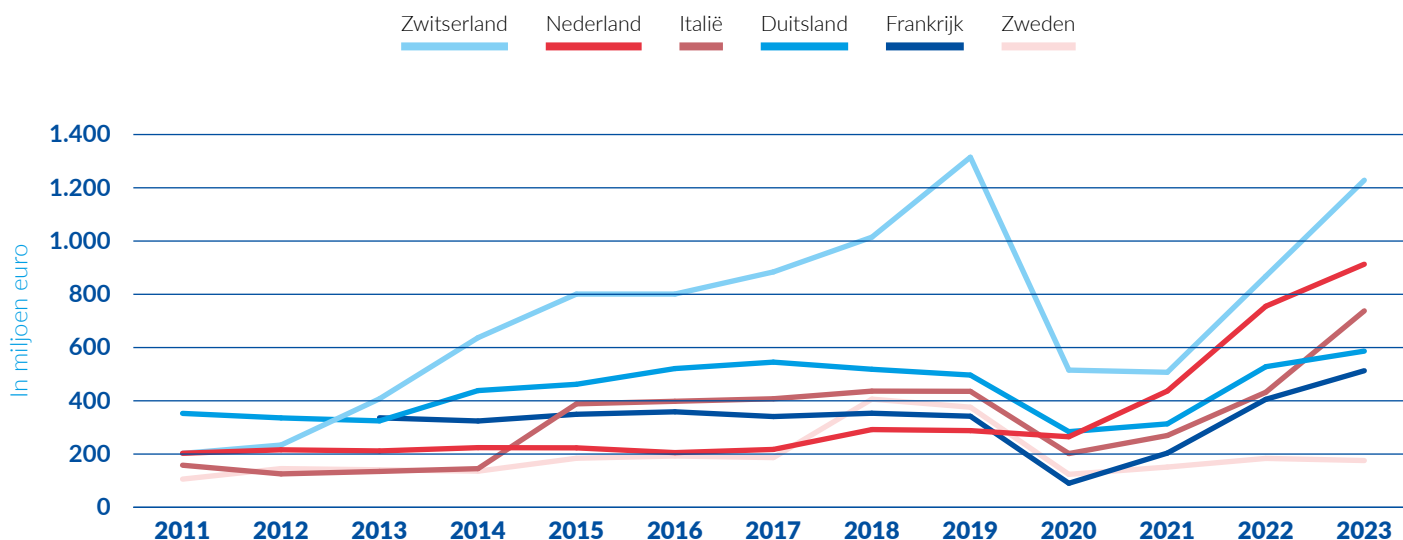
Voor de binnenvaartondernemingen in de passagiersvaart lag de omzet in de EU (plus Zwitserland en Servië) in 2023 bij ongeveer 3,5 miljard euro, vergeleken met 2,7 miljard euro in 2022 en 1,6 miljard euro in 2021.

De Rijnsoeverstaten⁸² waren in 2023 samen goed voor ongeveer 3,3 miljard euro, oftewel een aandeel van 94% in de totale omzet in de passagiersvaart in Europa.

Voor de volgende omzetcijfers wordt er de nadruk op gelegd dat zij betrekking hebben op alle marktsegmenten in de passagiersvaart (dagtochten op rivieren en meren, riviercruises en veerdiensten). Voor sommige landen zijn de omzetcijfers vrijwel geheel terug te voeren op de riviercruises of dagtochten, of op beide activiteiten.

De curves voor de omzet in de passagiersvaart wijzen op een sterk herstel dat na de Covid-pandemie in 2022 en 2023 intrad. De omzetcijfers voor deze jaren liggen vaak boven het niveau van vóór de pandemie.

AFBEELDING 8: JAARLIJKSE OMZET IN DE PASSAGIERSVAART IN DE BELANGRIJKSTE LANDEN (IN MILJOEN EURO) *



Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] tot 2020, [sbs_sc_ovw] vanaf 2021, Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) voor gegevens van vóór 2021, Eidgenössische Steuerverwaltung (Zwitserse Federale Belastingdienst, FTA) voor gegevens van vóór 2021 en schatting van de CCR op basis van gegevens van Eurostat alleen voor Frankrijk voor 2019.

Voor Zwitserland en Nederland moet erop gewezen worden dat er vanaf 2021 een structurele breuk in de gegevens is opgetreden. Dit hangt samen met het feit dat vanaf 2021 Eurostat-cijfers worden gebruikt die afkomstig zijn uit een nieuwe databank [sbs_sc_ovw]. In de voormalige Eurostat-databank [sbs_na_1a_se_r2], ontbraken omzetgegevens voor deze twee landen, waardoor voor de jaren vóór 2021 nationale databanken van CBS en FTA werden gebruikt. Daarom kunnen voor deze twee landen de gegevens die beschikbaar zijn tot (en met) 2020 niet worden vergeleken met gegevens vanaf 2021.

* De waarde voor Nederlandse bedrijven tot (en met) 2020 is een schatting op basis van netto-omzetcijfers voor de gehele binnenvaartsector in Nederland. Zo schat het CBS dat 8% van de totale omzet wordt behaald in de passagiersvaart. De cijfers voor Zwitserland tot (en met) 2020 werden omgerekend in euro tegen het jaargemiddelde van de wisselkoers. Voor een groot aantal landen zijn er geen gegevens tot 2020 beschikbaar.

⁸² Zonder Luxemburg, omdat betrouwbare gegevens ontbreken.

TABEL 3: OMZET IN DE PASSAGIERSVAART IN DE RIJNOEVERSTATEN (IN MILJOEN EURO)

	2022	2023
Zwitserse bedrijven	868 (s)	1.228
Nederlandse bedrijven	755	913
Duitse bedrijven	528	587
Franse bedrijven	406	513
Belgische bedrijven	17	16
Rijnsoeverstaten	2.574 *	3.257

Bron: Eurostat [sbs_sc_ovw]

* Dit omvat een schatting voor Zwitserland, aangezien er in 2022 geen gegevens beschikbaar waren. (s) = schatting.

Volgens de nu beschikbare gegevens⁸³ liggen de omzetcijfers voor ondernemingen in de Donaulanden ver onder die van de ondernemingen in de Rijnsoeverstaten. Voor sommige jaren en landen zijn bepaalde gegevens niet beschikbaar. Dit duidt vaak op een zeer lage economische activiteit van een sector, waardoor de cijfers niet hoog genoeg zijn om te worden gepubliceerd (om redenen van vertrouwelijkheid).

De over het algemeen lage waarden van de Donaulanden met betrekking tot de omzet in de passagiersvaart houden niet per se in dat het passagiersvervoer over de Donau laag zou zijn. Hier speelt een combinatie van factoren een rol, zoals het feit dat de meeste riviercruises op de Donau worden uitgevoerd door bedrijven die in Rijnsoeverstaten gevestigd zijn. De omzet wordt in dat geval meegeteld in de Rijnsoeverstaten en niet in de Donaulanden. Bovendien is het ook vaak zo dat de omzet in een Donauland laag uitvalt door het lage loonniveau in de Donaulanden. Lagere lonen en dus lagere personeelskosten betekenen lagere totale bedrijfskosten, met name in het segment passagiersvervoer, dat zeer arbeidsintensief is. Lagere totale bedrijfskosten impliceren dan weer lagere prijsniveaus en dus ook lagere omzetcijfers.

⁸³ Voor verschillende Donaulanden ontbreken omzetgegevens in de SBS-database van Eurostat omdat ze vertrouwelijk zijn. Soms zijn de omzetcijfers zeer laag en kunnen daarom niet worden weergegeven.

TABEL 4: OMZET IN DE PASSAGIERSVAART IN DE DONAULANDEN (IN MILJOEN EURO)

	2022	2023
Oostenrijkse bedrijven	76 (s)	95
Hongaarse bedrijven	31	37
Roemeense bedrijven	20	22
Slowaakse bedrijven	14 (s)	14
Servische bedrijven	3 (s)	3
Kroatische bedrijven	2	3
Bedrijven in Bosnië-Herzegovina	1 (s)	1
Donaulanden *	147	175

Bron: Eurostat [sbs_sc_oww]

* Dit omvat een schatting voor Oostenrijk, Slowakije, Servië, Bosnië-Herzegovina. (s) = schatting.

Twee landen in Europa buiten het Rijn- en Donaustroomgebied met een aanzienlijk omzetsniveau in de passagiersvaart zijn Italië (738 miljoen euro in 2023) en Zweden (176 miljoen euro in 2023). Voor Italië geldt dat de omzet bijna volledig wordt gegenereerd door dagtochtschepen die actief zijn op meren en het personenvervoer in Venetië.

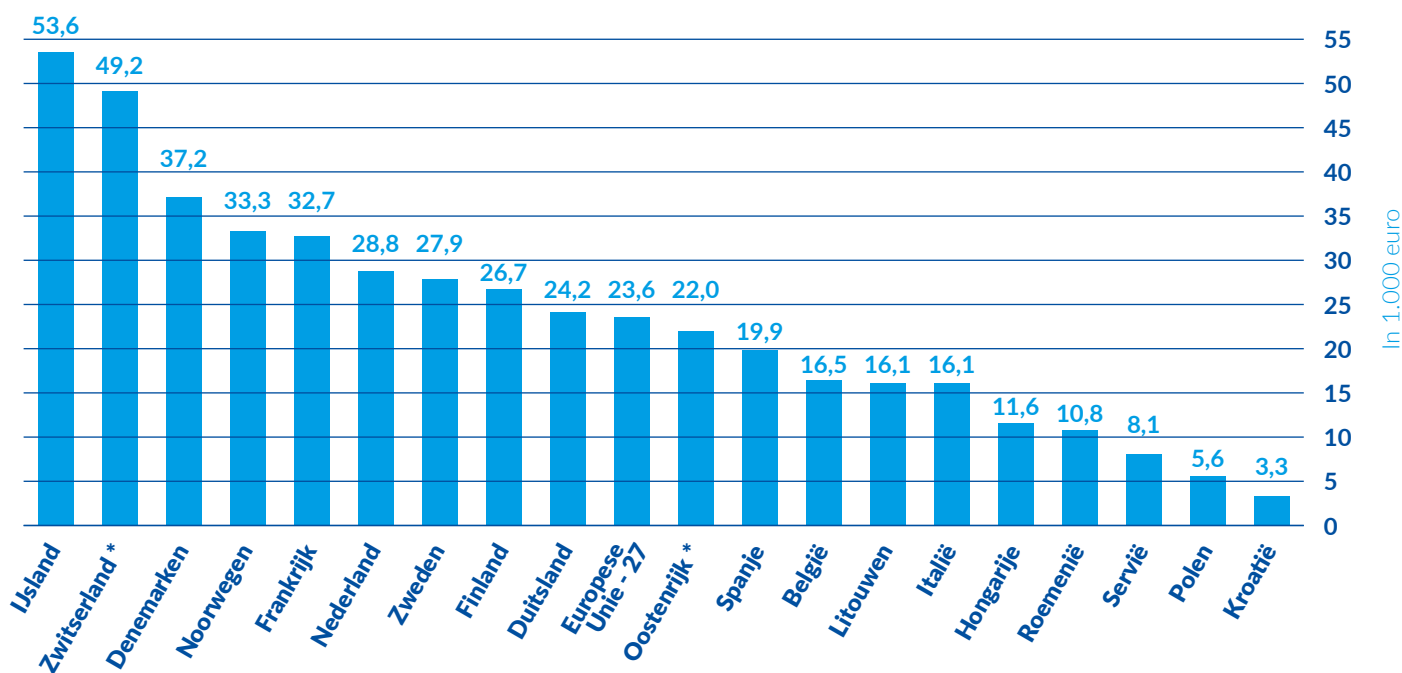


ARBEIDSKOSTEN

PER EENHEID PRODUCT PER TEWERKGESTELDE PERSOON

In de binnenvaart hangt de hoogte van de arbeidskosten per eenheid product per tewerkgestelde persoon af van de regio in Europa. In IJsland, Zwitserland en Denemarken zijn de arbeidskosten in de passagiersvaart het hoogst. Voor het goederenvervoer zijn de hoogste cijfers te vinden in Zwitserland, Finland en Duitsland. In het algemeen zijn de arbeidskosten per eenheid product per tewerkgestelde persoon relatief hoog in de landen in Noord- en West-Europa en relatief laag in Oost-Europa. De gemiddelde waarde voor de Europese Unie (Europese Unie – 27) lag in 2022 bij 23.590 euro in de passagiersvaart. Voor het goederenvervoer was het gemiddelde cijfer voor de Europese Unie (Europese Unie – 27) in 2022 32.830 euro.

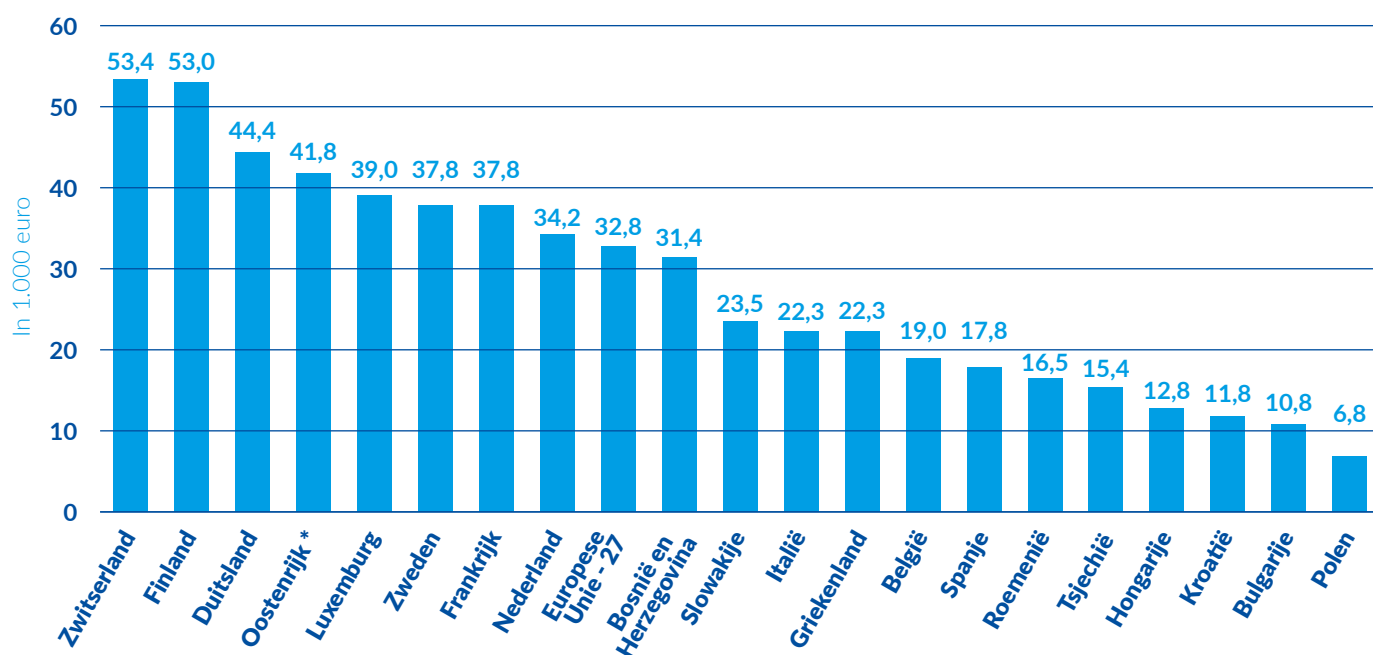
AFBEELDING 9: **ARBEIDSKOSTEN PER EENHEID PRODUCT PER TEWERKGESTELDE
PERSOON IN DE PASSAGIERSVAART PER LAND IN 2022 (IN 1.000 EURO)**



Bron: Eurostat [sbs_sc_oww]

* De cijfers voor Zwitserland en Oostenrijk hebben betrekking op 2021.

AFBEELDING 10: ARBEIDSKOSTEN PER EENHEID PRODUCT PER TEWERKGESTELDE
PERSOON IN HET GOEDERENVERVOER PER LAND IN 2022 (IN 1.000 EURO)



Bron: Eurostat [sbs_sc_oww]

* De cijfers voor Oostenrijk hebben betrekking op 2021.







09

VOORUITBLIK VOOR HET BINNENVAART- VRACHTVERVOER EN DE PASSAGIERSVAART

- Over een korte periode gezien bleef de vraag naar het vervoer van staal en ijzererts in de Rijnsoeverstaten in 2024 vrij stabiel, hoewel de staalproductie in deze landen over de gehele linie gezien steeg. Een negatieve trend kan worden waargenomen in de Donaulanden. De prognoses op lange termijn gaan ervan uit dat de staalproductie onder het niveau zal blijven van vóór de coronapandemie omdat er structurele veranderingen zijn in de vraag, naast stijgende energiekosten en een trend naar decarbonisatie, waardoor de groei van het vervoer van ijzererts eerder wat lager zou kunnen uitvallen.
- In 2024 waren landbouwproducten en levensmiddelen het marktsegment met de hoogste groeipercentages in de Rijnvaart. Voor het vervoer van landbouwproducten en levensmiddelen zijn de perspectieven positief, vooral in het Donagebied, waar men een grotere productie en vraag verwacht.
- Het containervervoer heeft een periode achter de rug met teruglopende resultaten als gevolg van meerdere, elkaar overlappende crises, waaronder lage waterstanden, geopolitieke spanningen, stijgende energieprijzen en veranderingen in de wereldwijde handelsstromen. De cijfers van begin 2024 laten een voorzichtig herstel zien, maar wat de perspectieven op lange termijn zijn, is onzeker. Het containervervoer in het binnenland zal de komende jaren vermoedelijk langzaam toenemen, want dit hangt nauw samen met de wereldhandel en het zeevervoer, maar of het groeipercentage boven dat van vóór de crisis zal uitkomen, is nog maar zeer de vraag.
- De chemische sector heeft nog steeds te kampen met diverse uitdagingen die verband houden met de hoge energieprijzen en de zwakkere vraag van de industrie. Dat neemt niet weg dat er in 2024 toch enig herstel in de vervoerde volumes kon worden vastgesteld. De voorspellingen op lange termijn wijzen op een voortzetting van de groei voor het vervoer van chemische producten over de binnenwateren, ondanks de slechts bescheiden groei van de chemische productie die geremd wordt door concurrentieproblemen en de economische onzekerheid.

VOORUITBLIK

OP KORTE TERMIJN VOOR DE BINNENVAARTMARKTEN IN DE RIJNOEVER- EN DONAULANDEN

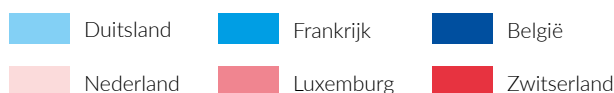
HET SEGMENT IJZERERTS EN STAAL

De binnenvaart is een belangrijke vervoerswijze voor grondstoffen en eindproducten van de staalnijverheid. In de Duitse staalindustrie (het grootste staal producerende land in de EU) heeft de binnenvaart volgens de Duitse vereniging van staalfabrikanten bijvoorbeeld een marktaandeel van 32% in de totale logistiek. Dit marktaandeel is sinds 2010 vrijwel gelijk gebleven.

Op de gehele Rijn heeft meer dan 16% van het volledige vrachtvervoer iets te maken met de staalnijverheid (ijzererts, stookkolen, metalen en metalen producten)⁸⁴. Op de Donau is dat aandeel nog groter. Voor de Midden-Donau ligt dit aandeel zelfs bij 40%.

Zoals te verwachten volgt het vervoer van ijzererts over de Rijn dezelfde trend als de staalproductie, zij het met een klein verschil ten opzichte van 2023, omdat in dat jaar de ijzerertsvoorraden werden aangevuld. De staalproductie in de Rijnoeverstaten steeg in 2024 met +9,3% in vergelijking met 2023, terwijl het vervoer van ijzererts over de gehele Rijn gelijk bleef.

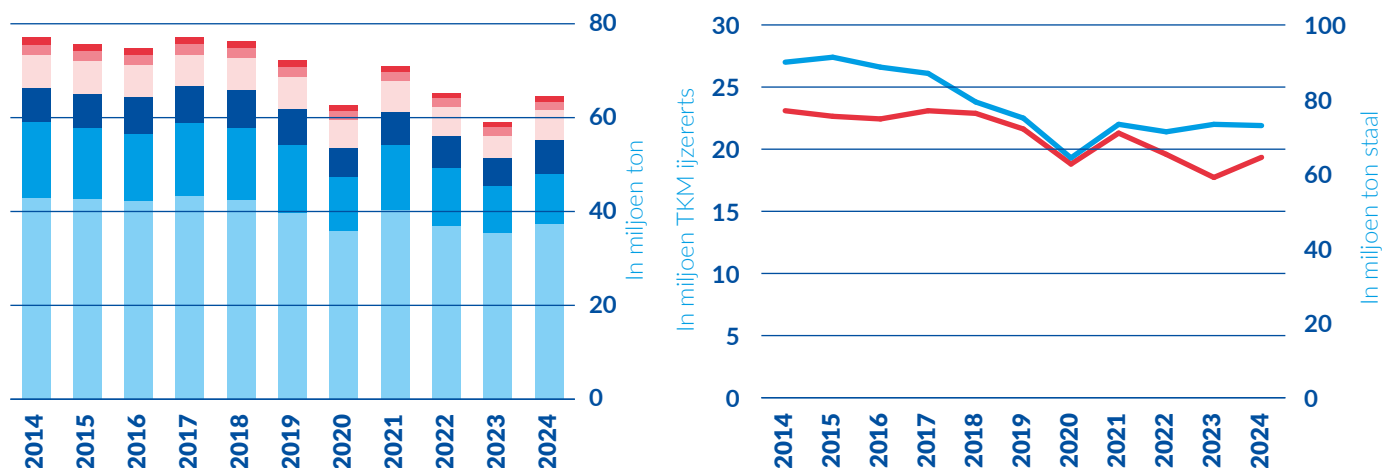
AFBEELDINGEN 1 EN 2: STAALPRODUCTIE IN DE RIJNOEVERSTATEN EN VERVOER VAN IJZERERTSEN OVER DE GEHELE RIJN



Vervoer van ijzererts over de Rijn

Staalproductie in de Rijnoeverstaten

Staalproductie in de Rijnoeverstaten



Bronnen: Eurofer, Destatis, Rijkswaterstaat, analyse van de CCR. Zwitserland: raming

⁸⁴ Zonder schroot

De staalproductie in de Donaulanden⁸⁵ lag in 2024 bij 15,4 miljoen ton, hetgeen neerkomt op een daling van -6,7% ten opzichte van 2023.

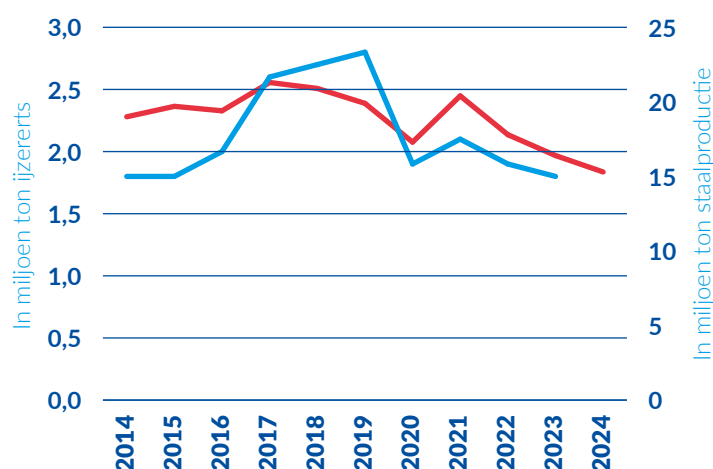
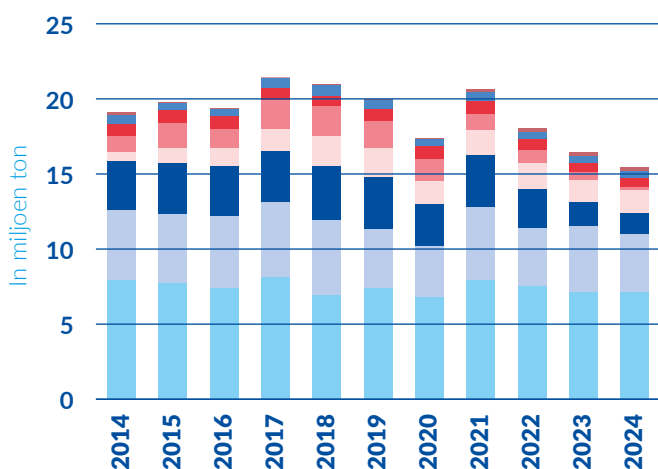
AFBEELDINGEN 3 EN 4: STAALPRODUCTIE IN DE DONAULANDEN EN VERVOER VAN IJZERERTS OVER DE BENEDEN-DONAU *



Vervoer van ijzererts over de Beneden-Donau

Staalproductie in de Donaulanden

Staalproductie in de Donaulanden



Bronnen: Eurofer, Eurostat [iww_go_atygo]

* Beneden-Donau = Bulgarije; gegevens niet beschikbaar voor 2024
Gegevens voor Servië en Bosnië-Herzegovina voor 2024: raming

Vooruitblik voor het ijzererts- en staalsegment

Eurofer⁸⁶ noemt voor 2024 aanhoudend negatieve factoren, zoals het conflict in Oekraïne en de daarmee samenhangende stijging van de energieprijzen en productiecosten. De vraag naar staal liep daardoor terug. Volgens de prognoses zal het zichtbare staalverbruik in 2025 opnieuw dalen (-0,9%) als gevolg van de verwachte impact van de Amerikaanse invoerheffingen, omdat deze heffingen voor onzekerheid en verstoringen van de handel zorgen. Hoewel er grote onzekerheid heerst, zouden de vooruitzichten voor 2026 optimistischer moeten zijn, aangezien het zichtbare staalverbruik naar verwachting weer zal aantrekken (+3,4%). Dit herstel zal echter afhankelijk zijn van de vraag of de vooruitzichten voor de industriële sector zich positief ontwikkelen en of de wereldwijde spanningen zullen afnemen.

De vraag naar staal is afhankelijk van de ontwikkeling in de sectoren die staal gebruiken, met name de bouwsector en de automobielsector. In Duitsland zijn deze twee sectoren goed voor twee derde van de vraag naar staal. Volgens Eurofer zijn de vooruitzichten voor deze sectoren als volgt:

- De bouwsector zal in 2025 vermoedelijk weinig groeien (+1,1%) door de aanhoudend zwakke vraag naar woningen, en in 2026 een bescheiden opleving meemaken (+0,8%),

⁸⁵ Zonder Oekraïne

⁸⁶ Eurofer (2025), *Economic and steel market outlook 2025-2026 (Vooruitzichten voor de staalmarkt en economie)*, rapport over KW2

voornamelijk dankzij de verwachte effecten van de verandering in het monetaire beleid van de Centrale Bank (versoepeling van het monetaire beleid, verlaging van de rentetarieven).

- Voor de automobiellindustrie zullen de toenemende onzekerheid en terughoudendheid in de gehele wereld waarschijnlijk leiden tot een nieuwe jaarlijkse daling (-2,6%) in 2025, gevolgd door een gematigde stijging in 2026 (+1,9%).

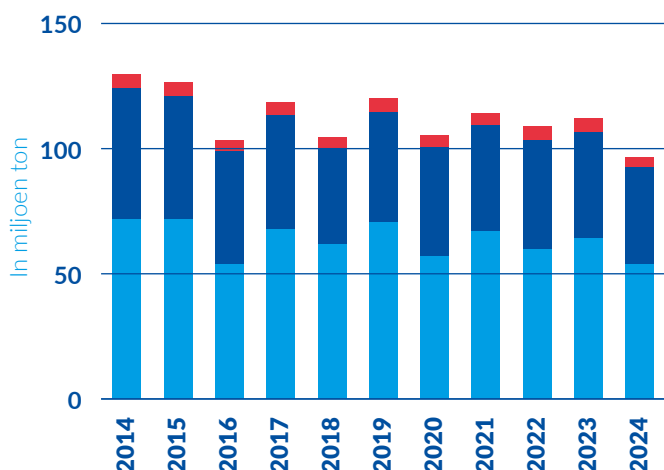
LANDBOUWPRODUCTEN EN LEVENSMIDDELEN

Landbouwproducten en levensmiddelen zijn samen goed voor een aandeel van 10% (2024) in de Rijnvaart en voor ongeveer 23% in de binnenvaart over de Donau.

AFBEELDINGEN 5 EN 6: GRAANOOGST EN VERVOER VAN LANDBOUWPRODUCTEN IN DE RIJNOEVERSTATEN

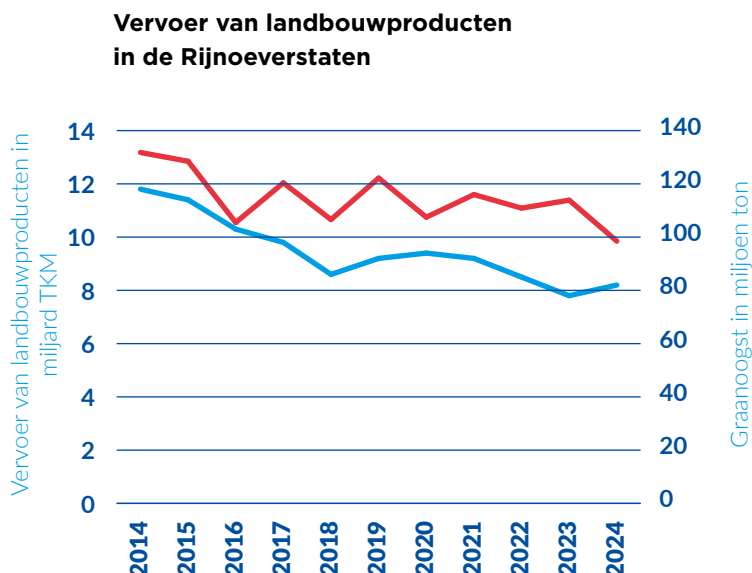


Graanoogst in de Rijnsoeverstaten



Vervoer van graan in de Rijnsoeverstaten

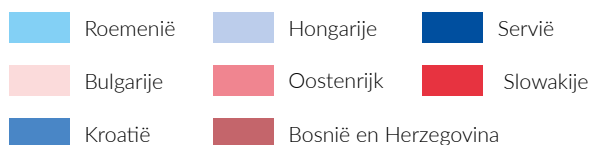
Graanoogst in de Rijnsoeverstaten



Bronnen: Eurostat [apro_cpsh1] en [iww_go_atygo]

Graan = diverse graansoorten (met uitzondering van rijst) voor de productie van graan (met inbegrip van zaden)

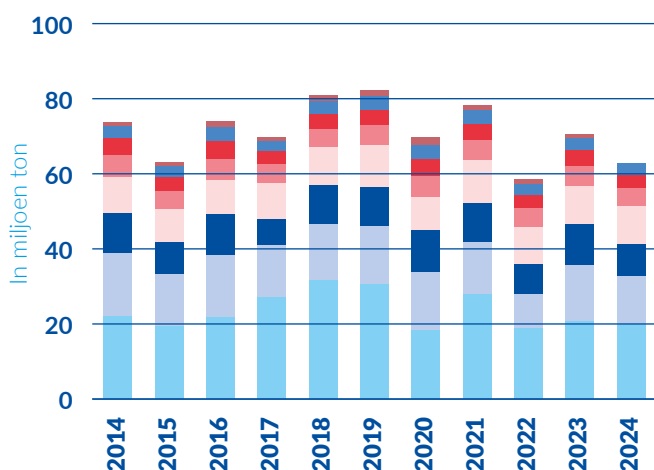
AFBEELDINGEN 7 EN 8: GRAANOOGST EN VERVOER VAN LANDBOUWPRODUCTEN IN DE DONAULANDEN



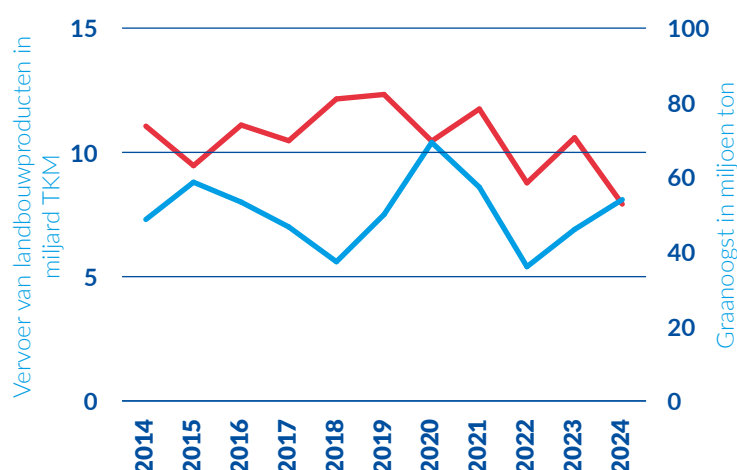
Vervoer van landbouwproducten in de Donaulanden

Graanoogst in de Donaulanden

Graanoogst in de Donaulanden



Vervoer van landbouwproducten in de Donaulanden



Bronnen: Eurostat [apro_cpsh1] en [iww_go_atygo]

Graan = diverse graansoorten (met uitzondering van rijst) voor de productie van graan (met inbegrip van zaden). Voor afbeelding 7 ontbreken gegevens voor Bosnië en Herzegovina in 2024. Voor afbeelding 8 zijn er geen gegevens beschikbaar voor Servië en Bosnië en Herzegovina voor het vervoer van landbouwproducten in de Donaulanden.

Vooruitzichten voor het landbouw- en agri-foodsegment

Tarwe

Voor zachte tarwe⁸⁷ liggen de oogstvolumes voor het seizoen 2024/25 in de Europese Unie, met inbegrip van Frankrijk, onder het gemiddelde over een periode van vijf jaar. Wereldwijd liggen de oogstvolumes boven het gemiddelde over een periode van vijf jaar. De situatie is vergelijkbaar voor harde tarwe⁸⁸, waar de oogsthoeveelheden zowel in Frankrijk als in de rest van de Europese Unie net iets onder het gemiddelde over een periode van vijf jaar zitten. Ook wereldwijd gezien is het gemiddelde over een periode van vijf jaar hoger uitgevallen.

Gerst

De wereldwijde productie bedraagt 144,0 miljoen ton voor het seizoen 2024/25. De oogstvolumes wereldwijd en in de EU-27, met inbegrip van Frankrijk, bleven achter bij het gemiddelde over een periode van vijf jaar. Volgens de prognoses zullen de oogstresultaten in het seizoen 2025/26 stijgen tot 147,5 miljoen ton.

Maïs

Voor het seizoen 2025/26 verwacht men dat de oogstresultaten wereldwijd zullen oplopen tot 1.274 miljoen ton.

⁸⁷ Zachte tarwe is in het algemeen geschikt als grondstof voor het maken van bloem en bakproducten, zoals brood en broodjes, maar wordt ook gebruikt voor de productie van mout, diervoeder en zetmeel.

⁸⁸ Harde tarwe wordt voornamelijk gebruikt voor de productie van pasta.

TABEL 1: OOGSTHOEVEELHEDEN IN HET SEIZOEN 2024/25 VERGELEKEN MET HET GEMIDDELDE OVER VIJF JAAR

Oogstseizoen 2024/25 in miljoen ton	Wereld	EU-27	Frankrijk
Zachte tarwe	762,1	111,7	25,5
Gemiddelde over 5 jaar	749,1	124,1	34,6
Harde tarwe	35,7	7,2	1,2
Gemiddelde over 5 jaar	32,5	7,4	1,4
Maïs	1.218	59,1	14,9
Gemiddelde over 5 jaar	1.178	65,3	13,3
Gerst	144,0	49,1	9,8
Gemiddelde over 5 jaar	152,8	51,9	11,8

Bronnen: FranceAgriMer april 2025, Banque CIC agriculture, Europese Commissie, Service de la statistique et de la prospective (SSP) du Ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire (Frankrijk)

CHEMISCHE PRODUCTEN

Sinds het begin van de coronapandemie in 2020 had de chemische industrie te kampen met turbulente marktomstandigheden. De Europese chemiesector kreeg in 2022 en 2023 te maken met diverse uitdagingen zoals een economische recessie, inflatie en hoge energieprijzen. Dit leidde tot een afname van de vraag en zette de marges van de chemische industrie onder druk. Als gevolg daarvan hebben verschillende bedrijven in Nederland, Duitsland en Frankrijk onlangs fabriekssluitingen of personeelsinkrimpingen aangekondigd⁸⁹.

Net als in de voorgaande jaren zijn de verwachtingen van een economisch herstel voor de chemiesector in de EU in 2024 niet uitgekomen, hoewel er wereldwijd een licht herstel waarneembaar is. Na een eerste helft van 2024 die op een herstel leek te wijzen, werd er in de EU meer geproduceerd dan in 2023 (+2,0%). De omvang van de productie bleef echter onder het niveau van vóór de coronapandemie. Bovendien had de zwakke vraag, in combinatie met het afnemende vertrouwen bij de ondernemers gecombineerd met een neerwaartse trend wat de prijzen en de afzet aangaat, een negatief effect op de productie in de tweede helft van 2024. Deze trends zijn zowel in de Rijnnoeverstaten als in de Donaulanden zichtbaar.

De lagere vraag kan worden verklaard door de onverminderd moeilijke economische situatie in 2024 en de onzekere vooruitzichten. Aan de productiekant bleven de energieprijzen in 2024 hoog (de gasprijzen in de EU liggen in 2024 nog steeds 98% boven het niveau van vóór de pandemie (2014-2019)), ook al daalde de prijs van de grondstoffen voor de chemische industrie, voornamelijk nafta en ruwe olie. De hogere energieprijzen in Europa in vergelijking met de VS zorgen ook voor een concurrentienadeel voor Europa; dit zal naar verwachting op zijn minst op korte termijn zo blijven⁹⁰.

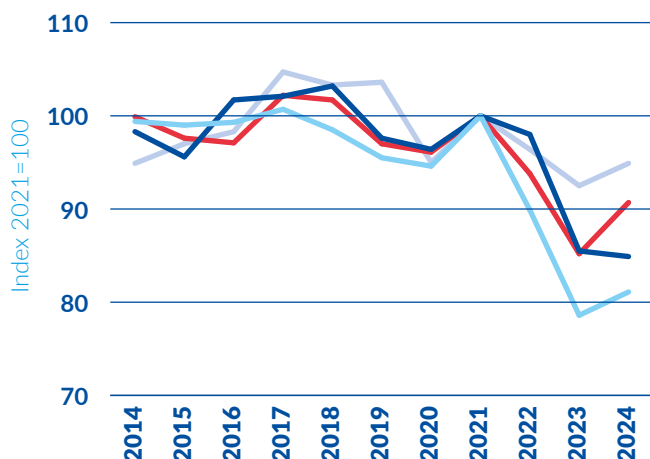
⁸⁹ Bron: Deloitte, 2025 Chemical industry outlook (voor het laatst geraadpleegd op 2 mei 2025). Beschikbaar via de volgende link: <https://www2.deloitte.com/us/en/insights/industry/oil-and-gas/chemical-industry-outlook.html>
⁹⁰ Duitse Organisatie van de Chemische Industrie (Verband der Chemischen Industrie/VCI), Economische situatie, Jaarrapport 2024 (voor het laatst geraadpleegd op 2 mei 2025: <https://www.vci.de/die-branchen/aktuelle-wirtschaftliche-lage/jahresbilanz-2024.jsp>) en CEFIC Chemicals Trends Report (voor het laatst geraadpleegd op 27 mei 2025, <https://cefic.org/cefic-chemicals-trends-report/>)

Wat het vervoer over de Rijn betreft, zijn chemicaliën goed voor een aandeel van ongeveer 17%. Voor de Donau is dit aandeel 11%. De vervoersprestatie voor chemicaliën in de Rijnsoever- en Donaulanden is de afgelopen vijf jaar niet constant op hetzelfde peil gebleven, maar laat een significante daling zien in 2018 (als gevolg van het laagwater) en in 2022 (als het gevolg van de oorlog in Oekraïne en de lage waterstanden). Voor beide rivieren liep de trend in de vervoersvraag vrijwel gelijk op met die voor de productie.

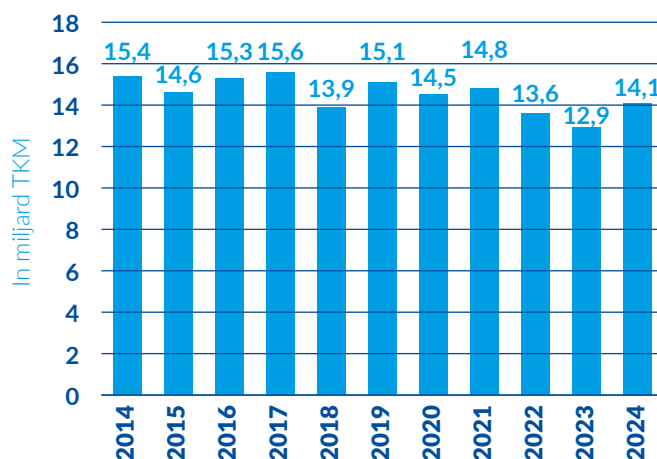
AFBEELDINGEN 9, 10, 11 EN 12: INDEX VAN DE CHEMISCHE PRODUCTIE EN VERVOER VAN CHEMISCHE PRODUCTEN IN DE RIJNOEVER- EN DONAULANDEN

Frankrijk België Nederland Duitsland

Index van de chemische productie in de Rijnsoeverstaten

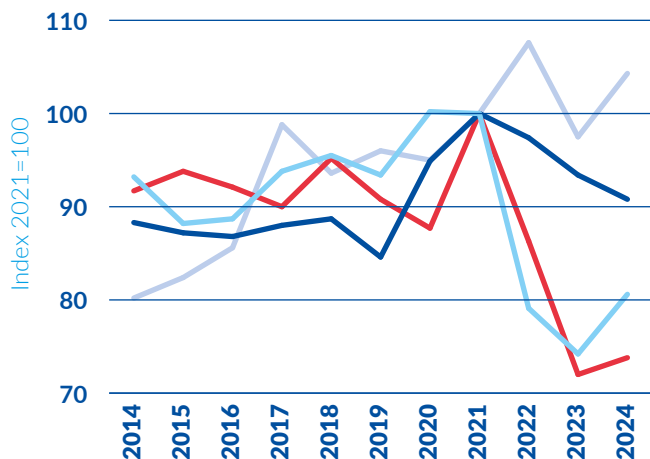


Vervoer van de chemische producten in de Rijnsoeverstaten

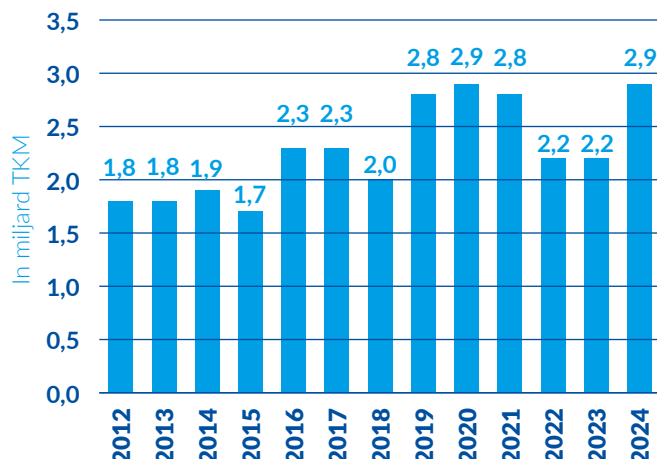


Bulgarije Oostenrijk Roemenië Hongarije

Index van de chemische productie in de Donaulanden



Vervoer van de chemische producten in de Donaulanden



Vooruitzichten voor het chemiesegment

In 2025 heeft de invoering van Amerikaanse invoer- en uitvoerheffingen op chemische producten de wereldwijde chemische industrie aanzienlijk ontwricht, met verstrekende gevolgen op economisch, geografisch vlak en qua bedrijfsactiviteiten⁹¹. Een groot deel van de omzet van de chemische industrie in de EU-27 komt uit de export, en de VS is het belangrijkste exportland voor deze sector in deze regio. De aangekondigde heffingen brengen grote risico's met zich mee voor het ondernemingsklimaat van de chemiesector in de EU. Toch is het nog onduidelijk wat precies de impact ervan op de chemische industrie zal zijn. Wat de vraag naar chemische producten betreft, werd in 2024 een aanzienlijke daling van de productie waargenomen in de automobielenindustrie, een sector die juist één van de hoofdafnemers van de chemiesector is⁹². In 2025 zal de vraag vermoedelijk slechts gering toenemen als gevolg van de zwakke economische omstandigheden - met name in Duitsland en de VS - structurele problemen, een laag vertrouwen bij de industrie en de consument, alsook een grote onzekerheid in Europa. Daardoor zal de productie van chemische producten in de EU-27 na een groei van 2,5% in 2024 in 2025 waarschijnlijk met minder dan 0,5% toenemen. Over het geheel genomen waren er in de eerste maanden van 2025 geen aanwijzingen voor een verbetering en of de chemische industrie een sterker herstel zal tonen, is nog maar de vraag⁹³.

CONTAINERS

Het containervervoer in de binnenvaart volgt al enkele jaren een dalende trend. In 2018 en 2022 waren er twee lange laagwaterperiodes waardoor er vooral minder containers over de Rijn vervoerd konden worden en er een zekere omgekeerde modal shift in het containervervoer plaatsvond. Bovendien had de invasie van Oekraïne door Rusland in 2022 een aanzienlijke impact op de handel, zowel direct - door Oekraïne in zijn handelsmogelijkheden te belemmeren - als indirect - door een energiecrisis te veroorzaken die leidde tot hogere energieprijzen. Er deden zich verschuivingen voor in de geopolitieke situatie, die de handel verzwakte tussen landen die de kant van Rusland kozen en landen die zich tegen Rusland kantten⁹⁴. Tot slot is in de nasleep van de pandemie de consumptie van goederen afgenomen, terwijl de consumptie van diensten is toegenomen, wat ook heeft bijgedragen aan een negatieve impact op het containervervoer. Het containervervoer vertoont echter tekenen van herstel in 2024. De totale hoeveelheid over de gehele Rijn vervoerde containers steeg in 2024 met +2,0% ten opzichte van 2023. Deze verschuiving kan worden toegeschreven aan een combinatie van factoren, waaronder een herstel van de maritieme containeroverslag in grote havens zoals Rotterdam en Antwerpen. Dat komt vooral doordat er meer consumentengoederen en levensmiddelen werden vervoerd en de waterstanden gunstiger waren.

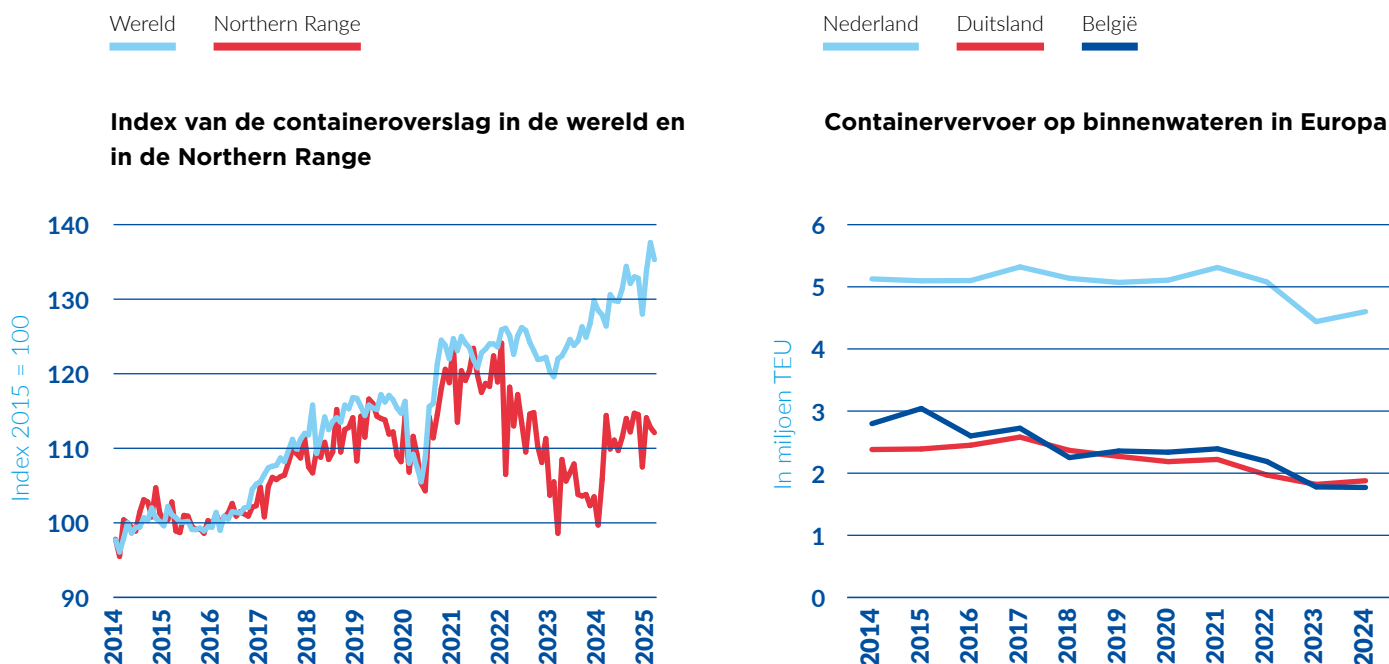
⁹¹ Bron: MarketsandMarkets, januari 2025, "Trump Tariff Impact on Global Chemical Industry". Te vinden op: <https://urlr.me/WDS6a4>

⁹² CEFIC Chemicals Trends Report (voor het laatst geraadpleegd op 27 mei 2025). Beschikbaar via de volgende link: <https://cefic.org/cefic-chemicals-trends-report/>

⁹³ Ibid

⁹⁴ IMF World Economic Outlook, april 2024

AFBEELDINGEN 13 EN 14: INDEX VAN CONTAINEROVERSLAG IN DE WERELD EN IN DE NORTHERN RANGE (2015 = 100) EN CONTAINERVERVOER DOOR DE BINNENVAART IN EUROPA (IN TEU)



Bronnen: RWI/ISL Container Throughput Index, op basis van seizoensgerelateerde reeksen, Eurostat [iww_go_actygo]

Vooruitzichten voor het containersegment

Ondanks deze niet zeer rooskleurige omstandigheden ligt er mogelijk een herstel in het verschiet, aangezien het containervervoer in de havens in de Northern Range⁹⁵ zowel in 2024 als in de eerste maanden van 2025 een aanzienlijke stijging van de containeroverslag liet zien. De RWI/ISL-indexwaarden stegen in januari 2025⁹⁶ met +6,6 indexpunten ten opzichte van december 2024 en met +14,4 indexpunten ten opzichte van januari 2024. In februari en maart 2025 was er echter een lichte afname ten opzichte van de voorgaande maanden, respectievelijk -1,3 en -0,7 indexpunten, als gevolg van de eerste effecten van het nieuwe douanebeleid van de VS.

Over het geheel genomen wijzen deze cijfers erop dat er wellicht een einde komt aan de langdurige daling van de containeroverslag die in 2022 in deze Europese zeehavens intrad als gevolg van verschillende factoren (waaronder het gebrek aan concurrentiekracht van de industrie in de EU, hogere gasprijzen en de wereldhandel die op een lager pitje stond). In november 2023 kwamen daar ook nog de aanvallen van Houthi-rebellen op vrachtschepen in de Rode Zee bij, die het er allemaal niet beter op maakten. Bovendien zal de groei van het zeevervoer naar verwachting op grotere schaal gelijke tred houden met de wereldhandel, waarbij de groei van de containerhandel zich in de periode 2025-2029 op rond 2,7% per jaar zal stabiliseren.

⁹⁵ De uitdrukking 'Northern Range' (zone Hamburg-Le Havre) verwijst naar de concentratie van Europese zeehavens aan de Noordzee, waarvan de meeste tot de meest actieve havens ter wereld behoren. Deze havens in het Noordzeegebied omvatten voornamelijk Antwerpen, Rotterdam, Le Havre, Zeebrugge, Hamburg en Bremen/Bremerhaven. Samen vormen ze een indicatie voor de economische ontwikkeling in het noordelijk deel van de eurozone en Duitsland.

⁹⁶ RWI/ISL Container Throughput Index, voor het laatst geraadpleegd op 28 mei 2025. Beschikbaar via de volgende link: <https://www.isl.org/en/services/rwisl-container-throughput-index>. Opgemerkt moet worden dat de wereldwijde containeroverslag een belangrijke indicator is voor de internationale handel en economische activiteiten.

Terwijl de vraag naar bulkgoederen het totale zeevervoer zeker ten goede komt, wordt de groei van het vervoer van goederen in containers in grotere mate bepaald door factoren zoals de economische groei in ontwikkelingslanden. Zoals vermeld in het UNCTAD-rapport van 2024, het “Review of Maritime Transport” (Overzicht Zeevervoer), neemt de vraag naar gereede producten in ontwikkelingslanden toe, wat bijdraagt aan meer containervervoer⁹⁷. De voor het containervervoer voorspelde groei blijft echter nog steeds achter bij het gemiddelde van +4,9%⁹⁸ van vóór de pandemie. In Europa zou een deel van de groei ook samen kunnen hangen met de aanvoer via schepen die de Rode Zee mijden vanwege de geopolitieke spanningen, terwijl ook het economische herstel in de eurozone een rol zou kunnen spelen.

De vooruitzichten voor het containervervoer in de binnenvaart laten daarom nog steeds een gemengd beeld zien. De handelspatronen blijven gevoelig voor geopolitieke spanningen, waaronder onzekerheden op het gebied van handelsbeleid. Europa krabbelt ook nog steeds op na een periode met een moeilijke macro-economische context. Hoewel er op korte termijn groei wordt verwacht, zal de containervaart vermoedelijk in een langzamer tempo groeien dan voorheen. In de World Economic Outlook voor 2025 van het IMF zijn de prognoses voor de wereldhandel bijgesteld, waarbij een afvlakking van de groei voor het containervervoer wordt voorspeld⁹⁹. Daar komt nog bij dat er al eerste tekenen zijn dat de recente wijzigingen in het douanebeleid van de VS de wereldwijde containerstromen verstoren. Hoewel de containeroverslag in januari en februari 2025 in bijna alle regio's toenam, volgde in maart 2025 een daling, mogelijk als gevolg van het feit dat bedrijven haast maakten om hun goederen te verschepen vóór de invoering van de nieuwe Amerikaanse invoerheffingen¹⁰⁰. Een andere factor is dat een verdere escalatie van conflicten die van invloed zijn op de gas- en energieprijzen, bepalend zal zijn voor dit lage groeitempo. Ten slotte mag het negatieve effect van een inefficiënte afhandeling van binnenvaartcontainerschepen in zeehavens, zowel financieel als wat betreft de betrouwbaarheid van de binnenvaart, niet worden onderschat. Als deze situatie aanhoudt, zou dit samen met andere factoren (zoals laagwater) uiteindelijk kunnen leiden tot een ommekeer in de modal shift. Al te hoog gespannen verwachtingen zijn dan ook niet op zijn plaats.

VOORUITZICHTEN VOOR DE PASSAGIERSVAART

In 2024 zijn er weer meer nieuwe riviercruiseschepen gebouwd, terwijl de actieve vloot met 408 riviercruiseschepen gelijk bleef aan die van 2023. Over het geheel genomen werden er na de Covid-19-pandemie tussen 2022 en 2024 nog niet veel nieuwe riviercruiseschepen gebouwd. De verwachting is echter dat de nieuwbouw in 2025 weer zal toenemen. De nieuwbouwcijfers voor 2024 waren inderdaad al hoger dan in 2023 en zullen naar verwachting bijna verdrievoudigen in 2025. De orderportefeuille voor 2026 ziet er veelbelovend uit. Een voorbeeld voor deze positieve ontwikkeling is dat alleen al Viking River Cruises voor 2025 en 2026 elf nieuwe schepen in opdracht heeft gegeven en dat er voor 2027 en 2028 nog eens acht schepen zijn besteld. Onlangs werden er meer schepen dan ooit besteld voor de Rhône, de Seine en de Douro.

⁹⁷ UNCTAD Review of maritime transport 2024

⁹⁸ IMF World Economic Outlook, april 2024

⁹⁹ IMF World Economic Outlook, april 2025

¹⁰⁰ RWI/ISL Container Throughput Index, voor het laatst geraadpleegd op 7 mei 2025. Beschikbaar via de volgende link: <https://www.isl.org/en/services/rwisl-container-throughput-input-index-0325>

De prognose voor de verkoop van riviercruises in 2025 is overwegend positief, aangezien 81% van de ondervraagde ondernemingen in het kader van het onderzoek van IG River Cruise een stijging van de verkoopcijfers verwacht ten opzichte van 2024, met name wat betreft passagiers uit de VS/Canada en Australië/Nieuw-Zeeland. Kijkt men naar het aantal passagiers uit de DACH-regio en het Verenigd Koninkrijk/Ierland, zijn de ondernemingen voorzichtiger in hun prognoses, met een grotere groep die eerder gelijkblijvende verkoopcijfers voorspelt¹⁰¹.

In Frankrijk maakt meer dan de helft van de ondernemingen die actief zijn in de riviertoerismesector zich zorgen over 2025, niet alleen vanwege gestegen exploitatiekosten, heffingen en tolgelden, maar ook omdat ze moeite hebben personeel te vinden. Toch zijn ze optimistisch over de ontwikkeling van hun bedrijf op middellange termijn, omdat de aandacht in de media voor Parijs en de waterwegen tijdens de Olympische Spelen van 2024 geheel nieuwe ontwikkelingsperspectieven aan het licht heeft gebracht¹⁰².

Hoewel het algemene beeld vrij positief is, moet er ook de nadruk op worden gelegd dat de aanhoudende geopolitieke spanningen ertoe kunnen leiden dat kleinere Europese bedrijven voorzichtiger worden met het uitbreiden van hun vloot naar nieuwe markten. Zoals door de rederij Navibelle¹⁰³ werd onderstreept, kan men risico's beperken door zich te concentreren op de Europese markt en niet op buitenlandse klanten, die bij geopolitieke spanningen eerder geneigd zijn hun cruises in Europa te annuleren. Voor grotere cruisemaatschappijen wordt echter verwacht dat die hun vloot blijven uitbreiden.

¹⁰¹ Bron: Der Flusskreuzfahrtmarkt 2024 – IG River Cruise ("De riviercruisevaartmarkt in 2024")

¹⁰² Baromètre de l'activité tourisme fluvial, édition 2025 - Entreprises fluviales de France ("Barometer van het binnenvaarttoerisme", uitgave 2025)

¹⁰³ <https://navibelle.com/>



VOORUITZICHTEN

OP LANGE TERMIJN VOOR DE BINNENVAARTMARKTEN IN DE RIJNOEVER- EN DONAULANDEN OP BASIS VAN DE PRODUCTIE

De vraag naar vervoer in de binnenvaart is gebaseerd op de ontwikkeling van nauw verstrengelde economische sectoren en bedrijfstakken zoals de bouw- en energiesector, de staalnijverheid, de petrochemische en chemische industrie, enz. Om de ontwikkeling van de vraag naar vervoer per goederensegment op lange termijn te analyseren, is het daarom zeer belangrijk om te kijken wat de trends op lange termijn zijn voor de productie van de goederen die hier een rol spelen.

De onderstaande prognoses zijn opgesteld op basis van gegevens van Oxford Economics van maart 2025. Deze prognoses houden dus geen rekening met gebeurtenissen die na deze datum hebben plaatsgevonden.

Als men een uitgebreid prognosemodel wil ontwikkelen voor de hoeveelheden goederen die door de binnenvaart worden vervoerd, zal men, zoals bekend, naast de omvang van de productie ook verschillende andere factoren in aanmerking moeten nemen. De omvang van de productie geldt echter als een belangrijke bouwsteen voor het opstellen van een dergelijk model.

Dit soort langetermijnprognoses moeten daarom van de nodige kanttekeningen worden voorzien, omdat de voorspellingen grotendeels gebaseerd zijn op de productie en er de afgelopen jaren veel uitzonderlijke jaren waren die de langetermijntrends verstoren, waardoor er een vertekend beeld kan ontstaan (bijvoorbeeld laagwater in 2018 en 2022, Covid in 2020, oorlog in Oekraïne vanaf 2022, de Amerikaanse “handelsoorlog” met Europa).

TABEL 2: AANDEEL VAN DE BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENTEN IN HET VERVOER
OVER DE RIJN (GEBASEERD OP DE BEREKENING VAN HET AANDEEL IN TON)

Productsegment	Aandeel in % in 2022	Aandeel in % in 2023	Aandeel in % in 2024	Gemiddeld aandeel 2014-2024 in %
Aardolieproducten	20,3	22,1	22,7	20,8
Chemicaliën	16,7	16,2	16,8	15,3
Zand, stenen, grind	16,4	17,3	16,5	17,2
Containers	11,1	10,2	10,2	10,9
Agribulk en levensmiddelen	9,7	9,6	10,0	9,5
IJzererts	7,3	7,9	7,7	7,6
Kolen	9,5	7,3	6,2	8,7
Metalen	5,0	5,0	5,1	4,8
Overige	3,9	4,3	4,9	5,4

Bronnen: berekening van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis, Rijkswaterstaat en VNF

Voor de Donau zijn de belangrijkste goederensegmenten met de grootste aandelen landbouwproducten, levensmiddelen en ijzerertsen. Omdat een groot deel van de gegevens ontbreekt, is het niet mogelijk om voor de Donau de exacte aandelen per goederensegment weer te geven.

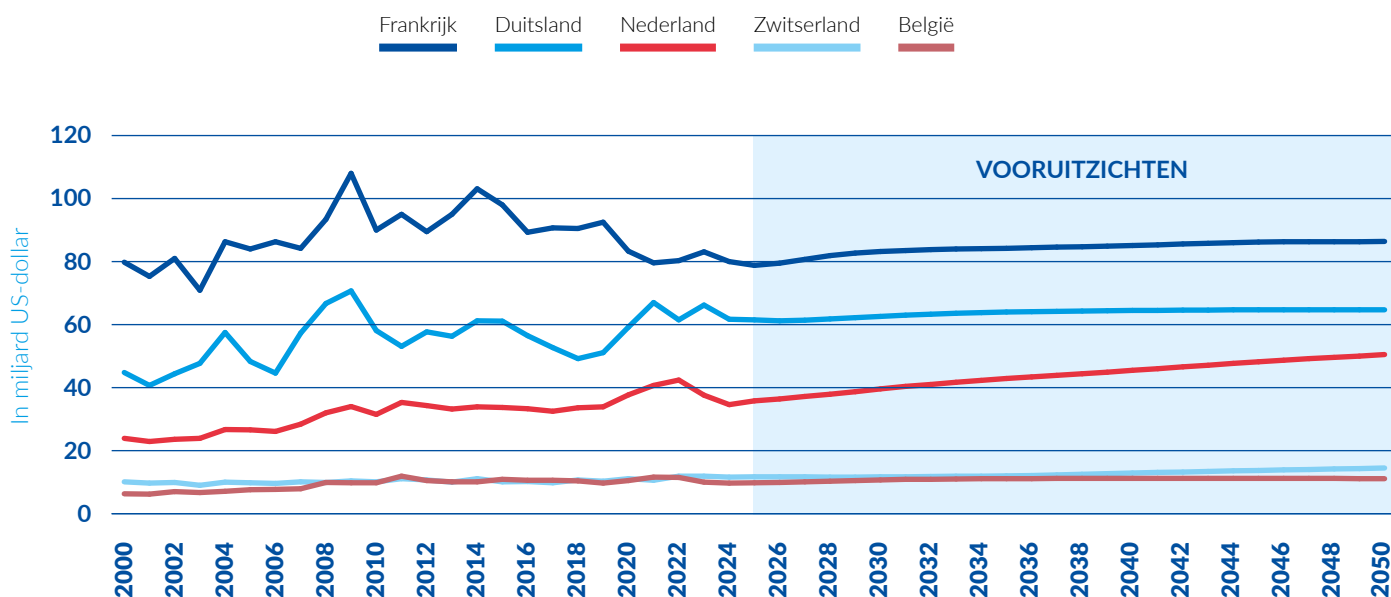
■ LANDBOUW, BOSBOUW EN VISSERIJ

Tussen de oogstresultaten en het binnenvaartvervoer van landbouwproducten in Frankrijk en Duitsland kan een duidelijke correlatie worden vastgesteld.

Hoewel volgens de grote verladers die zijn bevestigd in het kader van een studie van *Royal HaskoningDHV*¹⁰⁴ de binnenvaart de voorkeur heeft als het gaat om het vervoer van landbouwproducten en levensmiddelen over een lange afstand, is de kans groot dat in het decennium vanaf 2020 minder gebruik zal worden gemaakt van de binnenvaart. De periode 2020-2030 wordt voor de landbouw gezien als een transitieperiode, met een tendens naar een kleinschaligere productie op een meer lokaal niveau. Deze tendens, in combinatie met een afname van het aantal kleine schepen (die het meest worden gebruikt voor het vervoer van graan), zou een negatief effect kunnen hebben op de hoeveelheden landbouwproducten die over de binnenwateren worden getransporteerd.

Langetermijnprognoses gaan ervan uit dat de productie van landbouwproducten in Duitsland, Frankrijk, België, Nederland en Zwitserland zal stijgen. Verwacht wordt dat de reële bruto productie in deze sector in Duitsland tussen 2024 en 2050 met +4,9% zal stijgen. Voor Frankrijk rekent men op een groei van +8,0%, voor Nederland +46,0%, voor België +14,4% en voor Zwitserland +25,0%.

AFBEELDING 15: REËLE BRUTO PRODUCTIE VAN LANDBOUW-, BOSBOUW- EN VISSERIJPRODUCTEN IN DE RIJNOEVERSTATEN (PRIJZEN IN DOLLAR VAN 2015)



Bron: Oxford Economics

¹⁰⁴ Bron: studie "Impact energietransities en wereldhandelstromen ingrijpend voor de binnenvaart" beschikbaar op: <https://www.haskoning.nl/nl-nl/projecten/impact-energietransities-en-wereldhandelstromen-ingrijpend-voor-de-binnenvaart>

Over het algemeen wordt verwacht dat de landbouwproductie in de Rijnsoeverstaten een moderate groei zal kennen, waarbij Nederland en Zwitserland in de komende decennia de sterkste opwaartse trend laten zien, terwijl België in de laatste periode een licht negatief groeipercentage laat zien. De gegevens in de tabellen 3 tot en met 15 geven de groeipercentages weer tussen 2024 en 2050, tussen 2020 en 2030, 2030 en 2040 en tussen 2040 en 2050. Voor elk tijdsbestek wordt dus een vergelijking gemaakt tussen twee waarden. De groeicijfers vertegenwoordigen dus geen jaarlijkse percentages.

TABEL 3: GROEIPERCENTAGES VAN LANDBOUW-, BOSBOUW- EN VISSERIJPRODUCTEN IN DE RIJNOEVERSTATEN

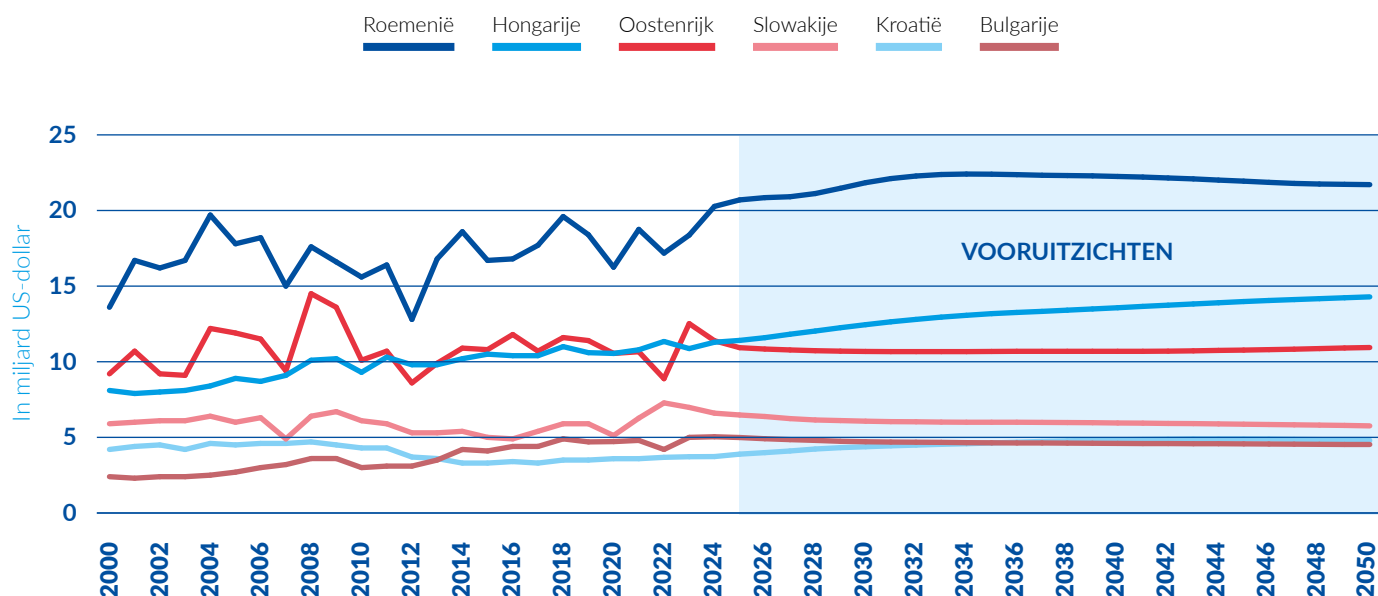
Landen	Groeipercentage 2024-2050	Groeipercentage 2020-2030	Groeipercentage 2030-2040	Groeipercentage 2040-2050
Frankrijk	+8,0%	-0,2%	+2,3%	+1,5%
Duitsland	+4,9%	+5,9%	+2,9%	+0,3%
Nederland	+46,0%	+5,0%	+14,9%	+11,0%
België	+14,4%	+1,9%	+4,4%	-0,6%
Zwitserland	+25,0%	+5,2%	+10,6%	+12,5%

Bron: berekening van de CCR

Wat de Donaulanden betreft, zal de output van de sector tussen 2024 en 2050 naar verwachting met 12,1% dalen in Bulgarije, met -4,4% in Hongarije en met -10,0% in Slowakije. Voor dezelfde periode wordt echter voorspeld dat de productie in Oostenrijk (+26,5%), Kroatië (+29,7%) en Roemenië (+6,9%) zal toenemen.



AFBEELDING 16: REËLE BRUTO PRODUCTIE VAN LANDBOUW-, BOSBOUW- EN VISSERIJPRODUCTEN IN DE DONAULANDEN (PRIJZEN IN DOLLAR VAN 2015)



Bron: Oxford Economics

De Donaulanden vertonen een gemengd beeld, met een sterke groei in Oostenrijk, Roemenië, Bulgarije en Kroatië in de komende tien jaar vanaf 2020, maar voor de meeste andere landen in die regio in de daaropvolgende decennia een vrij zwakke ontwikkeling of zelfs een lichte daling.

TABEL 4: GROEIpercentageS VAN LANDBOUW-, BOSBOUW- EN VISSERIJPRODUCTEN IN DE DONAULANDEN

Landen	Groeipercentage 2024-2050	Groeipercentage 2020-2030	Groeipercentage 2030-2040	Groeipercentage 2040-2050
Roemenië	+7,1%	+34,4%	+1,9%	-2,4%
Oostenrijk	+26,6%	+18,0%	+9,0%	+5,3%
Hongarije	-4,0%	+1,2%	+0,1%	+2,3%
Slowakije	-10,1%	-0,2%	-2,3%	-1,5%
Bulgarije	-12,7%	+18,6%	-2,0%	-3,2%
Kroatië	+28,7%	+22,0%	+10,5%	-0,8%

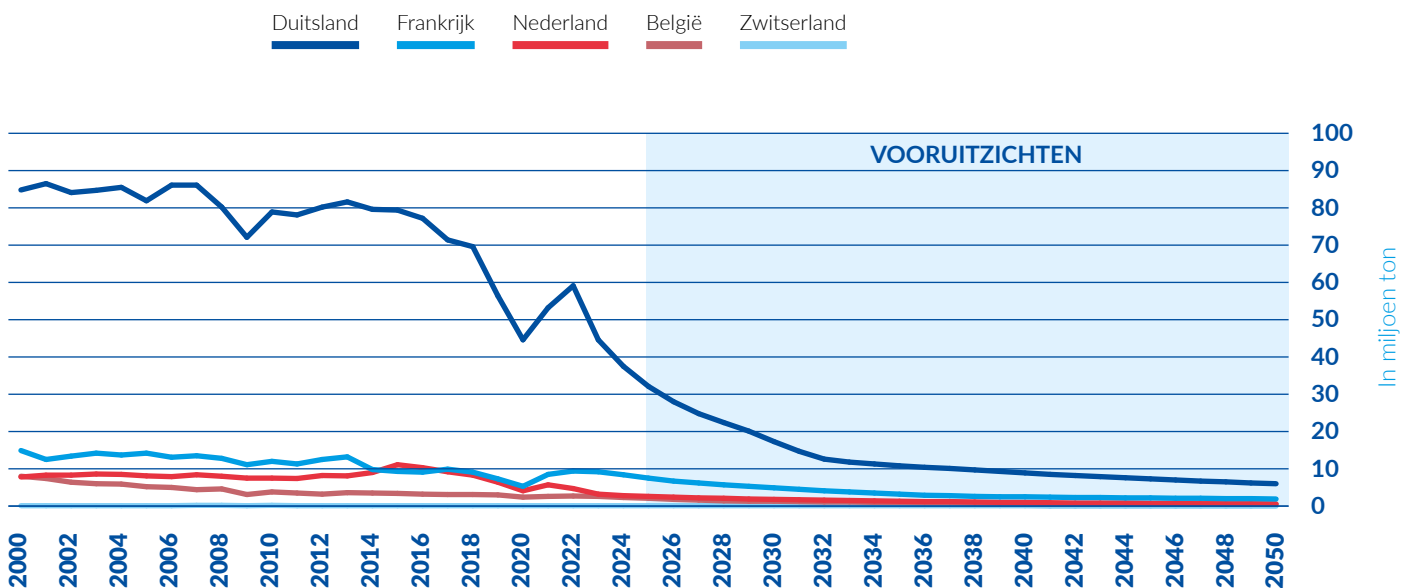
Bron: berekening van de CCR

STEENKOLEN

Nu de energietransitie in de Europese landen in volle gang is, zullen de hoeveelheden steenkool die over de binnenwateren worden vervoerd in de komende twintig jaar sterk teruglopen. Duitsland is bijvoorbeeld van plan alle kolengestookte centrales tegen 2038 te sluiten; als gevolg daarvan is de invoer van steenkool in dit land de afgelopen jaren sterk gekelderde¹⁰⁵.

Hetzelfde geldt voor Frankrijk en alle Donaulanden, waar het steenkoolverbruik op lange termijn naar verwachting zal dalen tot een historisch laag niveau, zelfs voor grote verbruikers zoals Bulgarije en Roemenië. In West-Europa wordt de meeste steenkool verbruikt in Duitsland, dat afhankelijk is van de invoer van steenkool dat voor een groot deel over de Rijn wordt vervoerd. Ondanks een piek in het steenkoolverbruik in 2022, zien de vooruitzichten voor de vraag naar steenkool er op de lange termijn niet rooskleurig uit. Tot het jaar 2050 wijzen de vooruitzichten voor de binnenlandse vraag naar kolen (zowel voor de opwekking van stroom als voor de productie van staal) op een daling van -84,0% in Duitsland. Voor Frankrijk wordt een afname van -77,4% verwacht. Voor Nederland is de daling -82,1%, voor België -73,9% en voor Zwitserland -100,0%.

AFBEELDING 17: STEENKOOL, BINNENLANDSE VRAAG IN DE RIJNOEVERSTATEN, OP JAAR BASIS



Bron: Oxford Economics

De Rijnsoeverstaten laten een duidelijke neerwaartse trend zien in de vraag naar steenkool, waarbij alle vijf landen tussen 2020 en 2050 een sterke en aanhoudende daling laten zien, met name in Duitsland en Nederland tussen 2020 en 2030. Deze prognose voor de vraag naar steenkool bevestigt de verwachte negatieve trend voor het kolentransport over Europese waterwegen op de lange termijn.

¹⁰⁵ In 2013 bedroeg de invoer van steenkool 52,4 mln. ton, en daalde deze in 2015 tot 49,7 mln. ton, in 2017 tot 48,5 mln. ton, in 2019 tot 43,2 mln. ton en in 2020 tot 31,3 mln. ton. Na een tijdelijke opleving van de steenkoolimport (2021: 38,7 mln. ton; 2022: 42,6 mln. ton) zette de neerwaartse trend zich voort in 2023 (2023: 30,1 mln. ton).

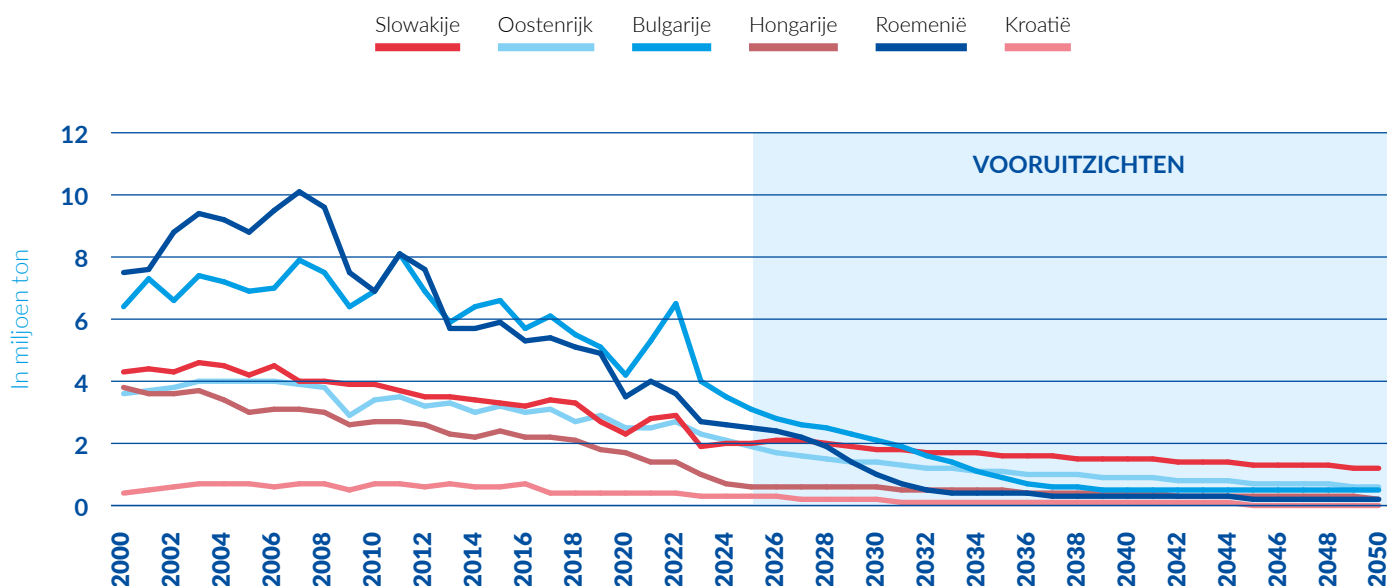
TABEL 5: GROEIpercentageS VAN DE VRAAG NAAR STEENKOOL IN DE RIJNOEVERSTATEN

Landen	Groeipercentage 2024-2050	Groeipercentage 2020-2030	Groeipercentage 2030-2040	Groeipercentage 2040-2050
Frankrijk	-77,4%	-7,9%	-49,6%	-21,5%
Duitsland	-84,0%	-61,1%	-48,7%	-32,6%
Nederland	-82,1%	-56,2%	-47,2%	-45,3%
België	-73,9%	-47,4%	-39,2%	-18,4%
Zwitserland	-100,0%	-21,8%	-28,6%	-40,0%

Bron: berekening van de CCR

Het steenkoolverbruik in de landen in het Donau-stroomgebied zal naar verwachting een vergelijkbare neerwaartse trend volgen als in de Rijn-oeverstaten, ondanks een kleine piek tijdens de coronapandemie. Volgens de prognoses zal de binnenlandse vraag naar steenkool tussen 2024 en 2050 dalen met -71,4% in Oostenrijk, -100,0% in Kroatië, -71,4% in Hongarije en -40,0% in Slowakije. In de twee landen waar de vraag momenteel het grootst is (Roemenië en Bulgarije), wordt een nog sterkere daling verwacht (respectievelijk -92,3% en -85,7%).

AFBEELDING 18: STEENKOOL, BINNENLANDSE VRAAG IN DE DONAULANDEN, OP JAARBASIS



Bron: Oxford Economics

Op basis van de beschikbare gegevens over de vraag naar steenkool valt te verwachten dat het kolentransport in de Donaulanden tussen 2020 en 2050 sterk en continu zal afnemen, waarbij de daling in Roemenië, Hongarije, Bulgarije en Kroatië tijdens de eerste twee decennia bijzonder groot zal zijn. Zelfs landen met een kleinere daling, zoals Slowakije, vertonen in alle decennia een consistente negatieve trend voor steenkool.

TABEL 6: GROEI- en VRIJGEGAVEN VAN DE VRAAG NAAR STEENKOOI IN DE DONAULANDEN

Landen	Groeipercentage 2024-2050	Groeipercentage 2020-2030	Groeipercentage 2030-2040	Groeipercentage 2040-2050
Roemenië	-92,3%	-71,9%	-69,4%	-36,7%
Hongarije	-71,4%	-66,7%	-33,9%	-35,1%
Oostenrijk	-71,4%	-45,0%	-34,6%	-32,6%
Bulgarije	-85,7%	-49,8%	-76,1%	-10,0%
Kroatië	-100,0%	-58,6%	-66,7%	-20,0%
Slowakije	-40,0%	-21,9%	-18,3%	-17,0%

Bron: berekening van de CCR

CONTAINERS

Geschat wordt dat ongeveer 75 à 80% van alle handelswaar over zee wordt vervoerd¹⁰⁶. Containervervoer is op zijn beurt de meest voorkomende vorm van vervoer in de maritieme handel: bijna 66% van de goederen die over zee worden vervoerd, worden in containers vervoerd¹⁰⁷. Omdat meer specifieke gegevens ontbreken en omdat het containervervoer over de binnenwateren meestal een afspiegeling is van het containervervoer over zee en de wereldhandel, is voor de analyse van de ontwikkeling van het containervervoer over de Rijn uitgegaan van de som van alle in- en uitgevoerde goederen per land. De Donaulanden zijn buiten beschouwing gelaten, omdat containervervoer over de Donau nauwelijks voorkomt. Op dezelfde manier is informatie gebruikt over de wereldhandel voor de vooruitzichten voor het containervervoer in Europa.

De beschikbare langetermijnprognoses voor de internationale handel gaan ervan uit dat het containervervoer in West-Europa vermoedelijk gestaag zal groeien. Het hoogste groeipercentage in de internationale handel tussen 2024 en 2050 wordt verwacht in Zwitserland (+66,6%). Duitsland blijft waarschijnlijk het land waar de handel de grootste waarde vertegenwoordigt, met een stijging van bijna +33,3% van de waarde van zowel de export als de import. De stijging van de waarde van de handel in andere West-Europese landen zal naar verwachting toenemen met +14,9% in België, +35,6% in Nederland en +47,0% in Frankrijk.

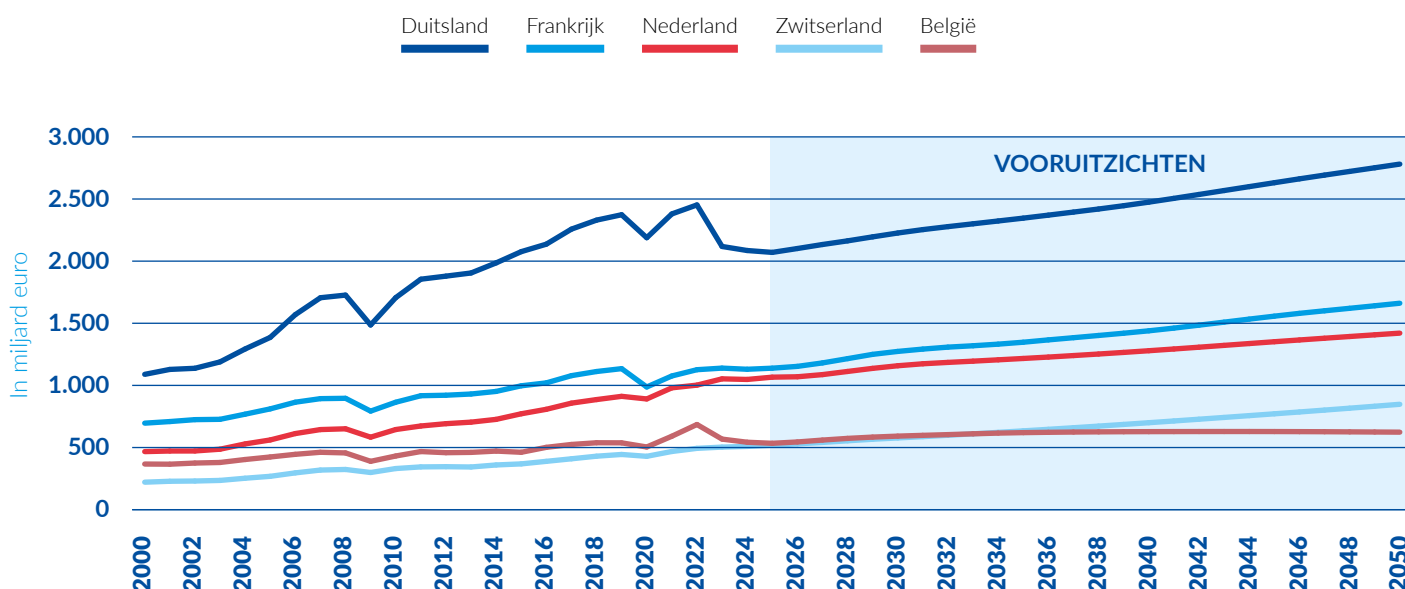
¹⁰⁶ Bronnen: Verschuur, J., Koks, E.E. & Hall, J.W. Ports' criticality in international trade and global supply-chains. Nat Commun 13, 4351 (2022): <https://doi.org/10.1038/s41467-022-32070-0> en UNCTAD seaborne trade data, april 2025.

¹⁰⁷ Bron: UNCTAD Review of Maritime Transport, 2023

Aangenomen wordt dat de wereldhandel zich zal herstellen van de huidige economische vertraging en geopolitieke spanningen en gestaag in volume zal toenemen, ondanks een structurele herschikking van de handelsstromen als gevolg van deze spanningen. De laatste jaren is er inderdaad een duidelijke neiging naar friendshoring en onshoring. De onderliggende redenen hiervoor hebben niet alleen te maken met de pandemie en de oorlog in Oekraïne - en met de onzekerheden die speelden met betrekking tot de duidelijke zwakke punten in de toeleveringsketens - maar ook met de zorgen over het milieu.

Of friendshoring stand zal houden en het gezicht van de wereldhandel op de lange termijn zal veranderen, is moeilijk te zeggen. Als dat het geval is, zal het zeker leiden tot een toename van de containerhandel in Europa, aangezien de meeste Europese landen geografisch dicht bij elkaar liggen en over het algemeen hartelijke diplomatieke betrekkingen onderhouden binnen de EU, waardoor friendshoring en onshoring in de toekomst voor de hand liggen¹⁰⁸.

AFBEELDING 19: JAARLIJKS TOTAAL VAN DE REËLE IN- EN UITVOER VAN GOEDEREN IN DE RIJNOEVERSTATEN (PRIJZEN IN EURO VAN 2015)



Bron: Oxford Economics

De export- en importwaarde van Zwitserland werd omgerekend van Zwitserse frank van 2015 in euro van 2015.

¹⁰⁸ Bron: IMF World Economic Outlook, april 2024

In de Rijnnoeverstaten wordt voor de totale reële in- en uitvoer van goederen tussen 2020 en 2050 een matige tot sterke groei verwacht, waarbij Zwitserland en Frankrijk door de decennia heen de meest stabiele groeicijfers laten zien. Voor België rekent men daarentegen op een lichte daling tegen 2040.

TABEL 7: GROEI- en UITVOER VAN HET TOTAAL VAN DE REËLE IN- EN UITVOER VAN GOEDEREN IN DE RIJNNOEVERSTATEN

Landen	Groeipercentage 2024-2050	Groeipercentage 2020-2030	Groeipercentage 2030-2040	Groeipercentage 2040-2050
Frankrijk	+47,0%	+29,0%	+13,0%	+15,4%
Duitsland	+33,3%	+1,7%	+11,2%	+12,4%
Nederland	+35,6%	+30,0%	+10,4%	+11,1%
België	+14,9%	+17,3%	+6,1%	-0,7%
Zwitserland	+66,6%	+34,4%	+21,2%	+21,2%

Bron: berekening van de CCR

CHEMISCHE PRODUCTEN

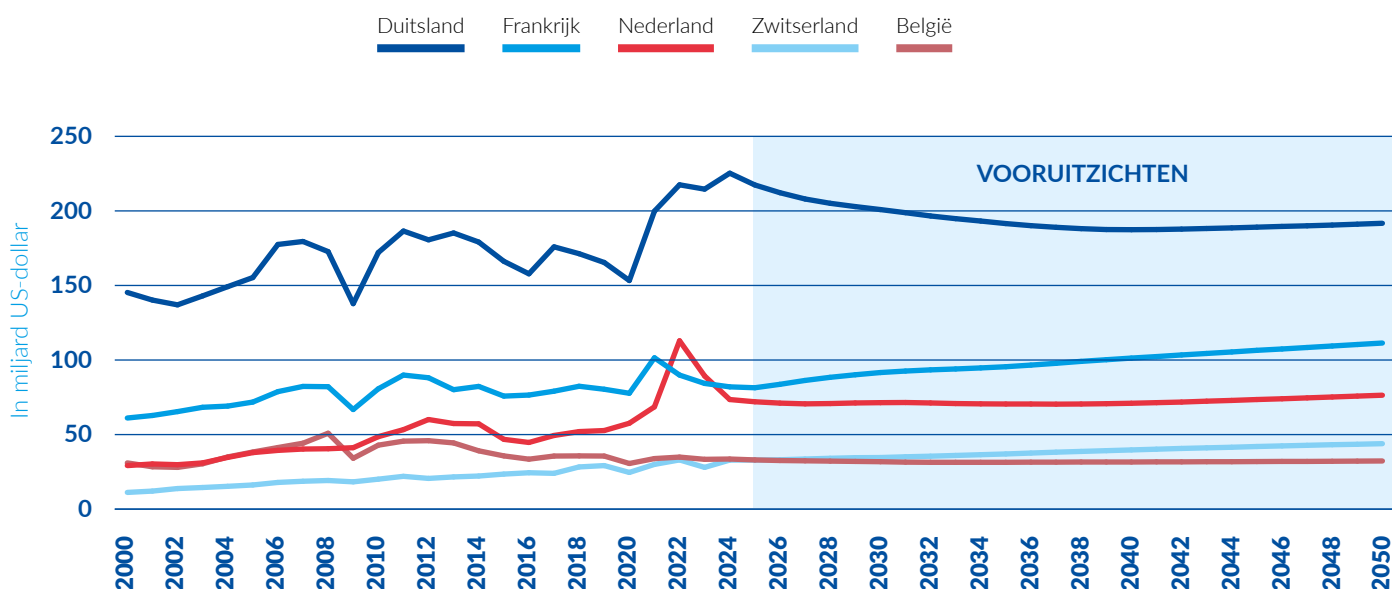
De sterke positie van het binnenvaartvervoer voor chemicaliën zal vermoedelijk niet veranderen, aangezien andere vervoersmodi over het algemeen niet worden gezien als een concurrerend alternatief, met uitzondering van pijpleidingen. De chemische industrie levert aan klanten uit talrijke economische sectoren, maar vooral aan de landbouwsector (meststoffen), de plasticindustrie, de automobielenindustrie, de bouw en aan de papier- en kartonindustrie. Bovendien wordt er in het kader van de Green Deal-plannen voor de industrie van de Europese Commissie naar gestreefd de wereldwijde trend van herindustrialisatie en friendshoring te bevorderen, hetgeen zou moeten zorgen voor een stabiele productie van de chemische industrie.

Het vervoer van chemische producten is een markt die snel groeit in de binnenvaart. Dit wordt ook bevestigd door prognoses die een toename van de chemische productie in verschillende Europese landen laten zien. Verwacht wordt dat het vervoer van chemicaliën over de binnenwateren gelijke tred zal houden met de grotere productie van chemicaliën. Bovendien wordt geschat dat de chemische industrie aan de wieg zal staan van meer dan 75% van alle uitstootbeperkende technologieën om tegen 2050 de beoogde netto-nuluitstoot te bereiken. Ook dit zal de vraag en productie de komende decennia waarschijnlijk ten goede komen¹⁰⁹.

¹⁰⁹ Bron: Deloitte, 2024 US chemical industry outlook (voor het laatst geraadpleegd op 10 april 2024). Beschikbaar via de volgende link: <https://www2.deloitte.com/us/en/insights/industry/oil-and-gas/chemical-industry-outlook.html>

In Frankrijk zal de reële bruto productie van chemische producten volgens de voorspellingen tussen 2024 en 2050 met +35,9% groeien, in Zwitserland met +33,4% en in Nederland met +3,9%. Voor Duitsland wordt een daling van -14,9% verwacht en voor België van -3,9%.

AFBEELDING 20: REËLE BRUTO PRODUCTIE VAN CHEMICALIËN IN DE RIJNOEVERSTATEN (PRIJZEN IN DOLLAR VAN 2015)



Bron: Oxford Economics

Men gaat ervan uit dat de chemische productie in de Rijnsoeverstaten tussen 2020 en 2030 sterk zal toenemen, met name in Zwitserland en Duitsland, maar dat de groei in de daaropvolgende decennia aanzienlijk zal vertragen, vooral in Duitsland en België.

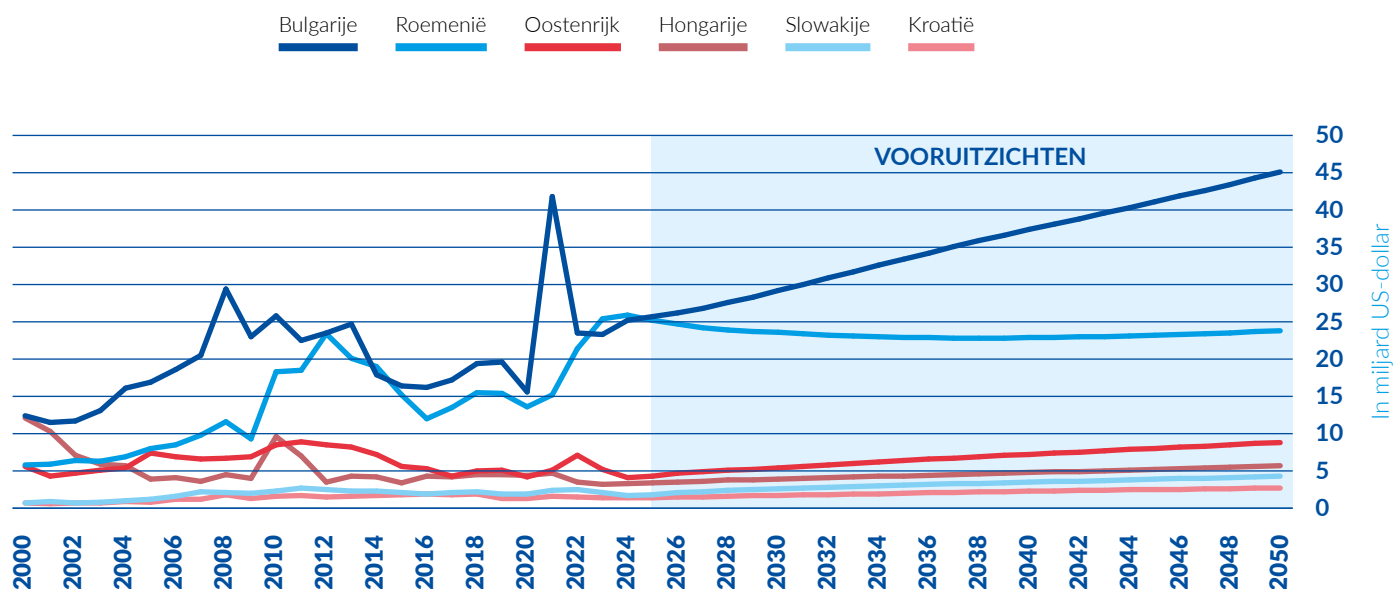
TABEL 8: GROEIpercentageS VAN DE PRODUCTIE VAN CHEMICALIËN IN DE RIJNOEVERSTATEN

Landen	Groeipercentage 2024-2050	Groeipercentage 2020-2030	Groeipercentage 2030-2040	Groeipercentage 2040-2050
Frankrijk	+35,9%	+17,9%	+10,6%	+9,9%
Duitsland	-14,9%	+31,1%	-6,7%	+2,3%
Nederland	+3,9%	+24,0%	-0,5%	+7,5%
België	-3,9%	+3,7%	-0,5%	+2,1%
Zwitserland	+33,4%	+40,9%	+14,8%	+10,6%

Bron: berekening van de CCR

Voor Bulgarije, momenteel de grootste producent van chemicaliën in Midden- en Oost-Europa, wordt tegen 2050 een sterke stijging van de productie in deze sector verwacht, waardoor het land met een groeipercentage van +79,0% ver voor de andere landen zal komen te liggen.

AFBEELDING 21: REËLE BRUTO PRODUCTIE VAN CHEMICALIËN IN DE DONAULANDEN (PRIJZEN IN DOLLAR VAN 2015)



Bron: Oxford Economics

In de Donaulanden zal de chemische productie volgens de voorspellingen in alle decennia sterk groeien, vooral in Hongarije, Bulgarije en Slowakije, waarbij alleen Oostenrijk in de periode 2030-2040 een kleine daling zal kennen.

TABEL 9: GROEIPERCENTAGES VAN DE PRODUCTIE VAN CHEMICALIËN IN DE DONAULANDEN

Landen	Groeipercentage 2024-2050	Groeipercentage 2020-2030	Groeipercentage 2030-2040	Groeipercentage 2040-2050
Roemenië	+72,7%	-10,8%	+22,3%	+19,1%
Hongarije	+114,6%	+30,8%	+32,9%	+22,3%
Oostenrijk	-8,1%	+73,8%	-3,0%	+4,2%
Bulgarije	+79,0%	+87,1%	+28,0%	+20,7%
Kroatië	+92,9%	+34,9%	+32,9%	+19,0%
Slowakije	+152,9%	+38,8%	+33,3%	+22,1%

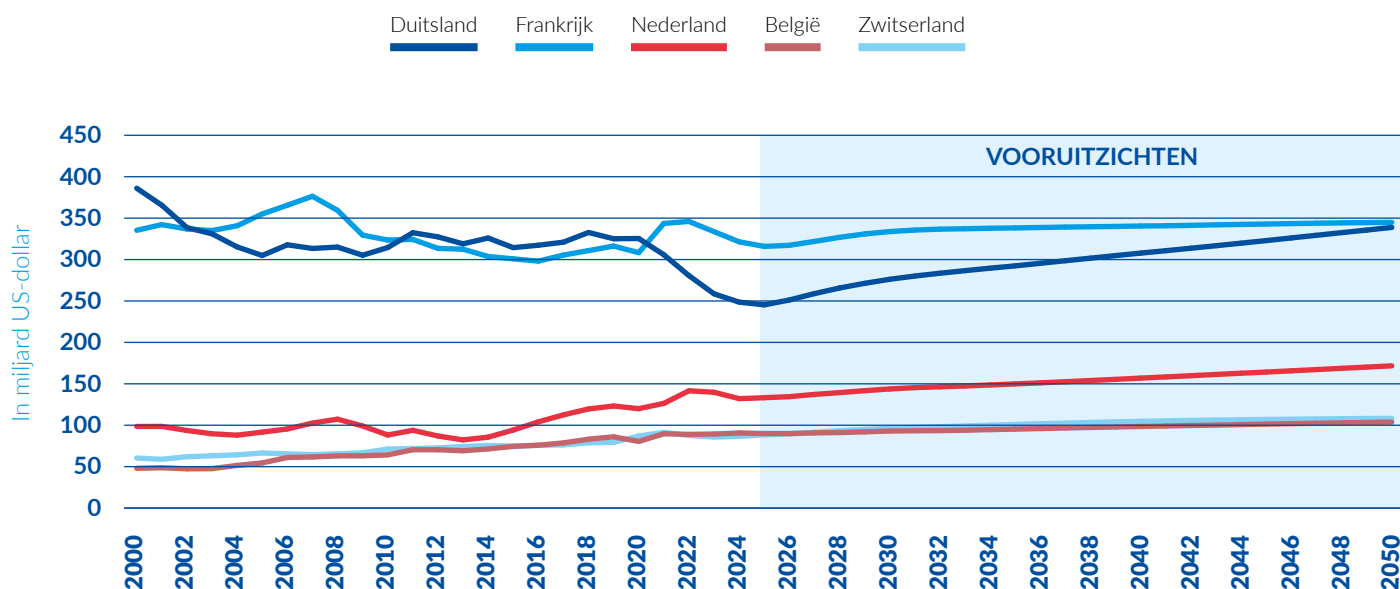
Bron: berekening van de CCR

BOUWMATERIALEN, ZAND, STENEN, GRIND

Volgens een studie van *Royal HaskoningDHV* denken de Nederlandse verladers dat de binnenvaart de belangrijkste vervoerswijze zal blijven voor bouwmaterialen zoals grind, zand en stenen. Er wordt geen grote modal shift verwacht, maar aangezien door fusies en overnames grotere bedrijven ontstaan, zal het aantal kleinere beton- en cementfabrieken en kleinere zand- en grindbedrijven die naast de kleine waterwegen gelegen zijn, vermoedelijk afnemen. Naarmate grotere entiteiten zich langs de grotere waterwegen gaan vestigen en op zoek gaan naar meer schaalvoordelen, zou de vraag naar kleinere schepen ook moeten afnemen. In de komende jaren zullen naar verwachting grotere hoeveelheden zand en grind op de markt komen als gevolg van baggerwerkzaamheden om waterwegen meer ruimte te geven, wat hand in hand gaat met een groeiende vraag naar dit soort grondstoffen om dijken te versterken in verband met de klimaatrisico's.

De vraag naar vervoer is sterk afhankelijk van de activiteiten in de bouwsector. Volgens de prognoses van Oxford Economics zal de voor de inflatie gecorrigeerde reële productie in Duitsland tussen 2024 en 2050 met +36,3% groeien. Voor Frankrijk is de verwachte groei van de reële output in de bouwsector +7,3%, voor Nederland +30,0%, voor België +14,4% en voor Zwitserland +25,1%.

AFBEELDING 22: REËEL BRUTO OUTPUT IN DE BOUWSECTOR IN DE RIJNOEVERSTATEN (PRIJZEN IN DOLLAR VAN 2015)



Bron: Oxford Economics

De jaren twintig van deze eeuw waren voor de bouwsector in Duitsland niet bepaald rooskleurig, maar men verwacht dat de bouw in de Rijnsoeverstaten weer zal aantrekken. Voor de jaren dertig en veertig wordt voor de meeste landen een gestage groei voorspeld.

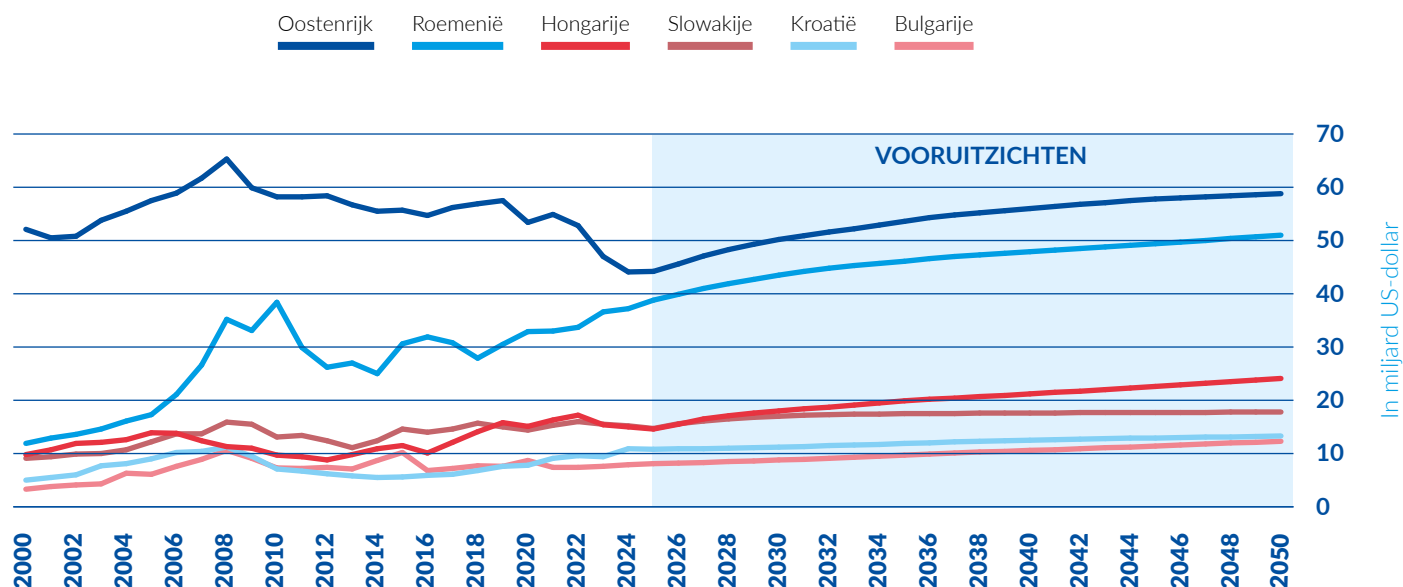
TABEL 10: GROEIPIERCENTAGES IN DE BOUWSECTOR IN DE RIJNOEVERSTATEN

Landen	Groeipercentage 2024-2050	Groeipercentage 2020-2030	Groeipercentage 2030-2040	Groeipercentage 2040-2050
Frankrijk	+7,3%	+8,3%	+2,0%	+1,3%
Duitsland	+36,3%	-15,1%	+11,4%	+10,1%
Nederland	+30,0%	+19,9%	+9,1%	+9,5%
België	+14,4%	+15,6%	+6,0%	+5,3%
Zwitserland	+25,1%	+10,8%	+8,7%	+3,4%

Bron: berekening van de CCR

De bouwsector zal tussen 2024 en 2050 vermoedelijk groeien met +55,7% in Bulgarije, +22,0% in Kroatië, +60,7% in Hongarije, +37,1% in Roemenië en +17,1% in Slowakije. De Oostenrijkse bouwsector, momenteel de grootste in Midden- en Oost-Europa, zal naar verwachting zijn achterstand inhalen en wordt daarbij op de voet gevolgd door die van Roemenië, met groeipercentages van respectievelijk +33,3% en +37,1% in hetzelfde tijdsbestek.

AFBEELDING 23: REËEL BRUTO OUTPUT IN DE BOUWSECTOR IN DE DONAULANDEN (PRIJZEN IN DOLLAR VAN 2015)



Bron: Oxford Economics

Volgens de prognoses zal de output in de bouwsector van de Donaulanden de komende jaren sterk groeien, met name in Roemenië, Kroatië en Hongarije. In de daaropvolgende decennia zal de productie iets afzwakken, maar nog steeds in de plus blijven.

TABEL 11: GROEIPERCENTAGES IN DE BOUWSECTOR IN DE DONAULANDEN

Landen	Groeipercentage 2024-2050	Groeipercentage 2020-2030	Groeipercentage 2030-2040	Groeipercentage 2040-2050
Roemenië	+37,1%	+32,1%	+10,1%	+6,4%
Hongarije	+60,7%	+19,1%	+17,5%	+13,8%
Oostenrijk	+33,3%	-6,0%	+11,6%	+4,9%
Bulgarije	+55,7%	+1,3%	+20,6%	+16,4%
Kroatië	+22,0%	+43,6%	+11,4%	+6,2%
Slowakije	+17,1%	+18,3%	+3,2%	+1,1%

Bron: berekening van de CCR

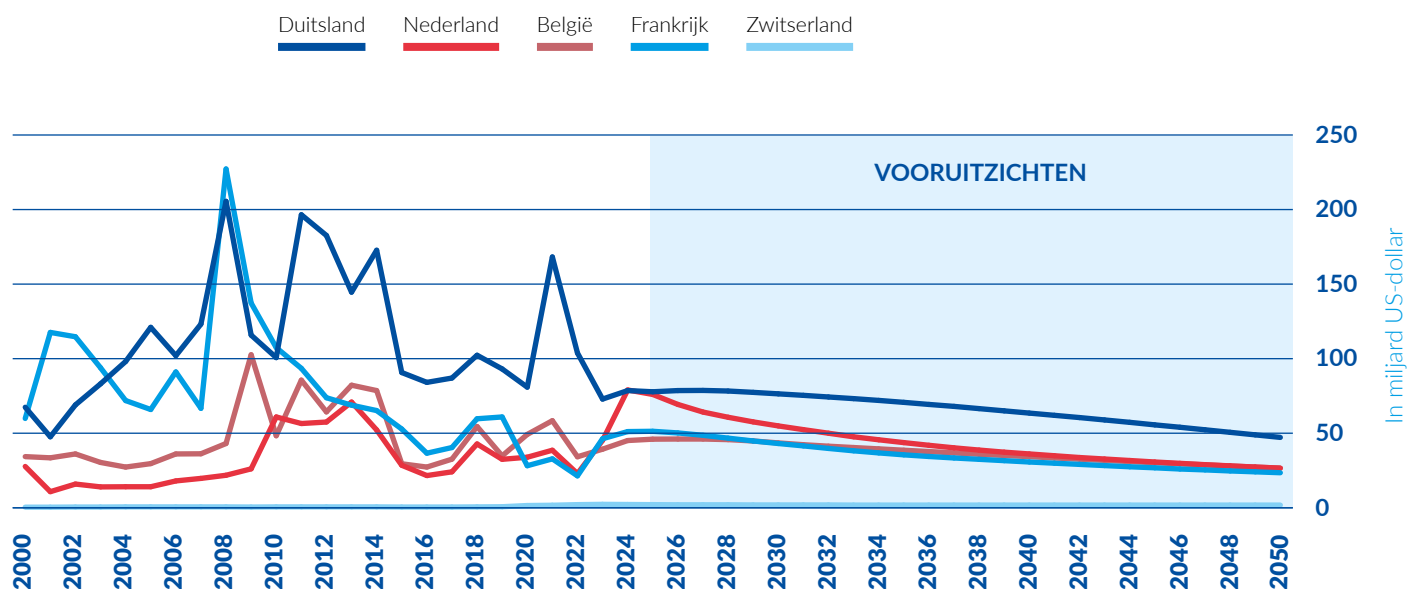
AARDOLIEPRODUCTEN EN STOOKKOLEN

Naarmate landen hun energietransitie verder vorm geven, wordt verwacht dat de vraag naar aardolieproducten en minerale olieproducten de huidige neerwaartse trend zal voortzetten, waardoor het vervoer door de binnenvaart zal afnemen. Hoewel er nog financiële en technische beperkingen zijn die de uitrol van koolstofneutrale aandrijftechnologieën belemmeren, wordt ervan uitgegaan dat minerale olieproducten de komende twintig jaar geleidelijk zullen verdwijnen als onderdeel van de energiemix, met name onder invloed van de EU-wetgeving ETS2 (Emissions Trading Scheme, het EU-handelssysteem voor CO₂-emissies), die de prijzen van fossiele brandstoffen vermoedelijk zal fors verhogen. Gegevens van de haven van Antwerpen laten zien dat bij de aardolieproducten de hoeveelheden sinds 2013 geleidelijk aan teruglopen, terwijl het vervoer van chemische producten juist sterk aan het toenemen is.

Voor de productie van aardolieproducten (vloeibare brandstoffen, stookolie) en stookkolen of cokes wordt een daling voorzien tot 2050. Dit wordt verklaard door de geleidelijke overgang naar alternatieve energiebronnen in de transportsector, waardoor de vraag naar aardolieproducten (geraffineerde vloeibare brandstoffen) zoals te verwachten valt, zal afnemen. Wat stookkolen betreft, is een overgang naar een koolstofvrije staalproductie waarschijnlijk, met dien verstande dat ook de vraag naar cokes in de toekomst zal afnemen.

Voor Duitsland laten de vooruitzichten tot 2050 een productiedaling zien van -39,9% voor beide producten samen. Voor Frankrijk wordt een afname van -54,0% voorspeld en voor Nederland en België een daling van respectievelijk -66,3% en -41,0%. Zwitserland produceert zeer weinig aardolieproducten, wat de reden is voor de vrij omvangrijke invoer via de Rijn.

AFBEELDING 24: REËLE BRUTO PRODUCTIE VAN STOOKKOLEN EN GERAFFINEERDE AARDOLIEPRODUCTEN IN DE RIJNOEVERSTATEN (PRIJZEN IN DOLLAR VAN 2015)



Bron: Oxford Economics

De productie van aardolieproducten en stookkolen in de Rijnsoeverstaten laat na een aanvankelijke toename in sommige landen in de jaren twintig een algemene daling zien als gevolg van de transitie van fossiele brandstoffen naar andere energiebronnen, die reeds in volle gang is.

TABEL 12: GROEI- en Dalingpercentages van de productie van stookkolen en geraffineerde aardolieproducten in de Rijnsoeverstaten

Landen	Groei- en Dalingpercentage 2024-2050	Groei- en Dalingpercentage 2020-2030	Groei- en Dalingpercentage 2030-2040	Groei- en Dalingpercentage 2040-2050
Frankrijk	-54,0%	+53,2%	-28,8%	-23,5%
Duitsland	-39,9%	-5,5%	-16,8%	-25,8%
Nederland	-66,3%	+61,9%	-34,3%	-26,3%
België	-41,0%	-11,5%	-21,3%	-22,3%
Zwitserland	-18,2%	+25,0%	-5,3%	-2,2%

Bron: berekening van de CCR

In Oost-Europa en Oostenrijk wordt een vergelijkbaar scenario verwacht, met een daling van de productie van aardolieproducten en stookkolen: -68,5% in Roemenië, -29,1% in Kroatië en -5,5% in Oostenrijk. De drie landen waar deze sectoren tegen 2050 vermoedelijk zullen groeien, zijn Bulgarije, met een groeipercentage van +244,5%, Slowakije (+76,0%) en Hongarije (+5,4%).

De productie van aardolieproducten en stookkolen zal naar men verwacht ook in het Donaustroomgebied na 2030 in de meeste landen fors teruglopen, met Bulgarije als opvallende uitzondering, dat gedurende de hele periode een sterke groei zal blijven vertonen.

TABEL 13: GROEIPERCENTAGES VAN DE PRODUCTIE VAN STOOKKOLEN EN GERAFFINEERDE AARDOLIEPRODUCTEN IN DE DONAULANDEN

Landen	Groeipercantage 2024-2050	Groeipercantage 2020-2030	Groeipercantage 2030-2040	Groeipercantage 2040-2050
Roemenië	-68,5%	+50,8%	-41,1%	-24,0%
Hongarije	+5,4%	-46,1%	+1,5%	-4,5%
Oostenrijk	-5,5%	+8,9%	-0,2%	-12,8%
Bulgarije	+244,5%	+24,4%	+46,0%	+11,3%
Kroatië	-29,1%	-52,6%	-2,4%	-25,6%
Slowakije	+76,0%	+23,4%	+16,2%	-2,4%

Bron: berekening van de CCR

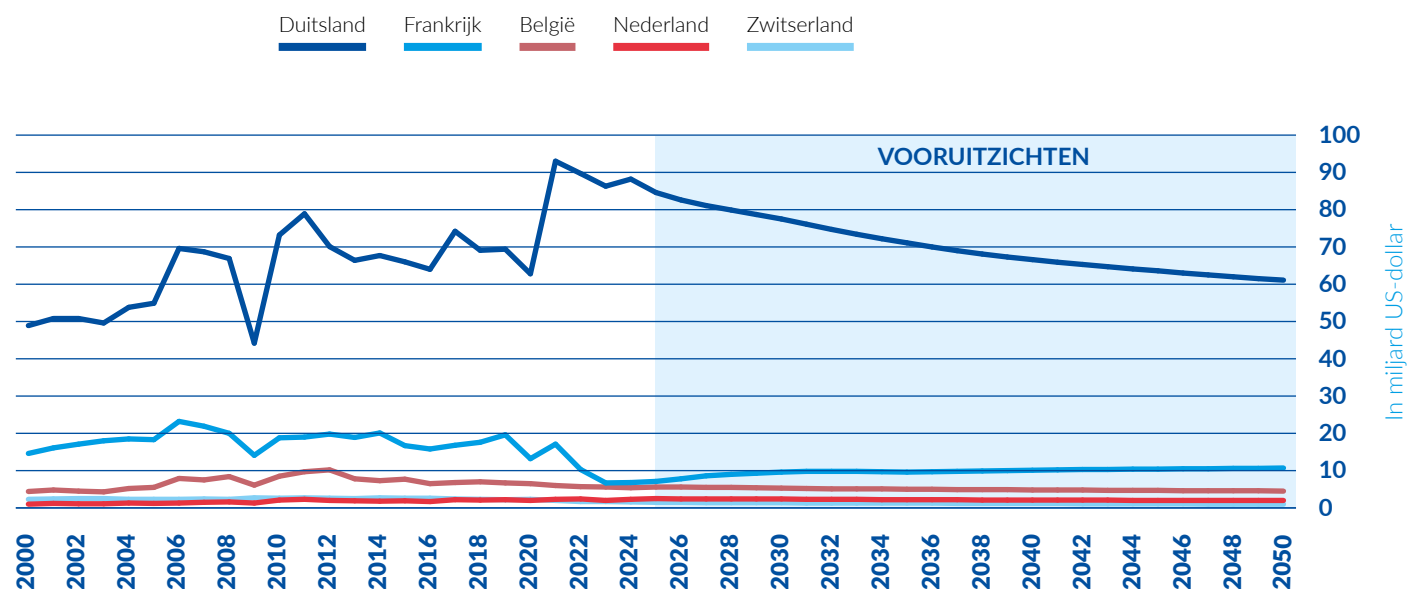
■ STAAL EN IJZERERTS

Aangezien de kringlooeconomie in de toekomst vermoedelijk steeds belangrijker zal worden (onderzoek uitgevoerd door *Royal HaskoningDHV*), zijn Nederlandse verladers ervan overtuigd dat de recycling van metalen zal toenemen en dat daardoor de vraag naar en de productie van staal in heel West-Europa zal afnemen. Dit zou kunnen leiden tot een afname van het vervoer van staal, maar ook van ijzererts, omdat dit waarschijnlijk zal worden vervangen door gerecycled staal en productieprocedures die minder emissies veroorzaken. De vraag naar kwalitatief hoogstaand staal zal naar verwachting echter niet alleen in de ontwikkelde landen hoog blijven, maar ook in de ontwikkelingslanden toenemen, waardoor staal een belangrijke pijler voor de Europese industrie zou kunnen blijven.

In gevallen waar de productie van staal aan binnenwaterwegen is gevestigd, neemt het vervoer van ijzererts, stookkolen en staalproducten door de binnenvaart een belangrijke positie in. Duitsland is het grootste staal producerende land in Europa en de Rijn is de belangrijkste transportroute voor ijzererts en staalproducten.

Tussen 2024 en 2050 wijzen de vooruitzichten voor de Duitse staalproductie op een daling met -30,7%. Voor Frankrijk wordt een stijging van +57,1% voorspeld, maar deze is gebaseerd op een staalproductie, die in absolute termen gezien, een stuk kleiner is. Voor het vervoer van ijzererts en staal over de binnenwateren is de Belgische, Franse en Duitse staalproductie van groot belang, omdat de staalnijverheid in deze landen vaak langs de binnenwateren gelegen is. Dit geldt niet voor de Nederlandse en Zwitserse staalindustrie. De Nederlandse staalindustrie bevindt zich op een plaats waar de diepzeevaart en de binnenvaart elkaar ontmoeten. Grondstoffen worden over zee aangevoerd, terwijl producten via de binnenwateren worden afgevoerd.

AFBEELDING 25: REËLE BRUTO PRODUCTIE VAN IJZER EN STAAL IN DE RIJNOEVERSTATEN (PRIJZEN IN DOLLAR VAN 2015)



Bron: Oxford Economics

De staalproductie in de Rijnsoeverstaten vertoont uiteenlopende trends: in Nederland zal de productie in het decennium na 2020 eerst stagneren en daarna afnemen, terwijl in Duitsland, Frankrijk, België en Zwitserland de staalproductie in de meeste tijdvakken van tien jaar zal dalen.

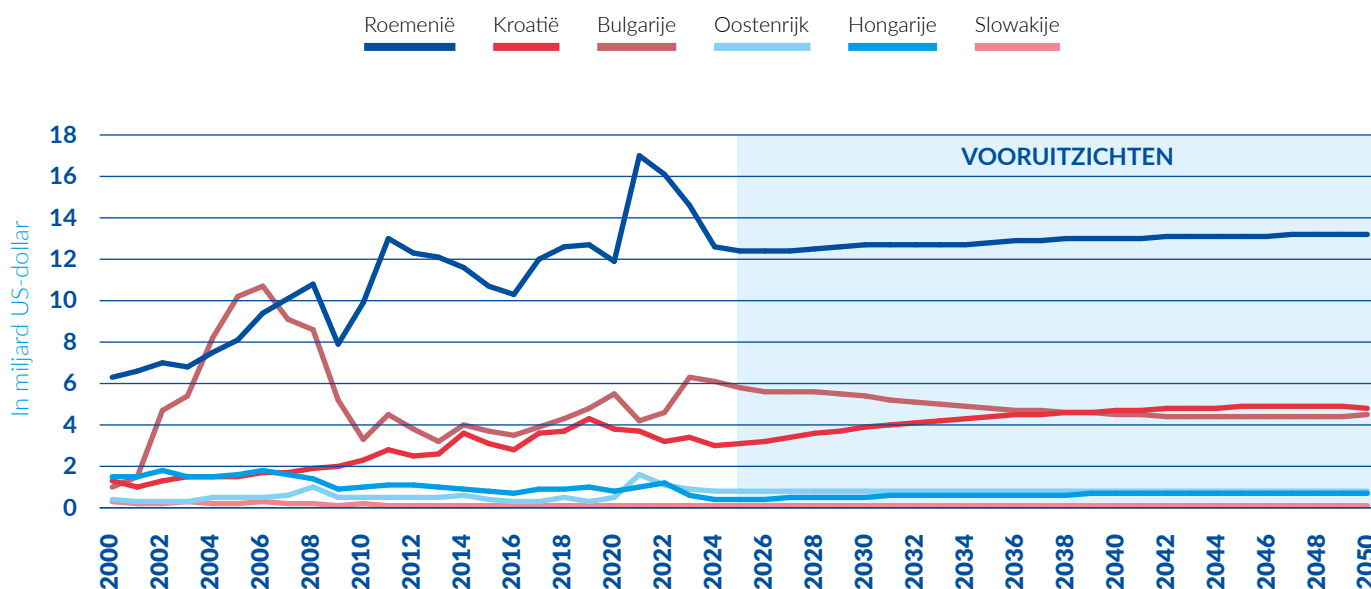
TABEL 14: GROEI- en KROMP-PROGNOSES VAN DE PRODUCTIE VAN IJZER EN STAAL IN DE RIJNOEVERSTATEN

Landen	Groeipercentage 2024-2050	Groeipercentage 2020-2030	Groeipercentage 2030-2040	Groeipercentage 2040-2050
Frankrijk	+57,1%	-27,4%	+5,4%	+5,1%
Duitsland	-30,7%	+23,4%	-14,1%	-8,3%
Nederland	-15,9%	+19,3%	-11,1%	-6,2%
België	-16,6%	-18,5%	-8,9%	-6,4%
Zwitserland	-40,7%	-40,0%	-12,6%	-18,6%

Bron: berekening van de CCR

Het leidt eigenlijk geen twijfel dat Oostenrijk een hoofdrol zal blijven spelen voor de langs de Donau gelegen staalindustrie, met een groeipercentage van +4,8% tussen 2024 en 2050. De staalproductie van Roemenië zal, na twee sterke dalingen begin jaren 2000 en in 2020, tegen 2050 met -26,2% krimpen. Volgens de voorspellingen van Oxford Economics zal de staalproductie in andere gebieden van Midden- en Oost-Europa fors groeien: +75,0% voor Hongarije en +60,0% voor Slowakije.

AFBEELDING 26: REËLE BRUTO PRODUCTIE VAN IJZER EN STAAL IN DE DONAULANDEN
(PRIJZEN IN DOLLAR VAN 2015)



Bron: Oxford Economics

In de Donaulanden zijn de groeivoorzichten voor de staalproductie dynamischer, met name in Hongarije, Kroatië en Slowakije, terwijl in Roemenië de productie in de komende decennia sterk afkalvende cijfers laat zien.

TABEL 15: GROEIpercentageS VAN DE PRODUCTIE VAN IJZER EN STAAL IN DE DONAULANDEN

Landen	Groeipcentage 2024-2050	Groeipcentage 2020-2030	Groeipcentage 2030-2040	Groeipcentage 2040-2050
Roemenië	-26,2%	-2,9%	-16,0%	-0,9%
Hongarije	+75,0%	-29,3%	+24,5%	+1,5%
Oostenrijk	+4,8%	+6,3%	+2,7%	+1,5%
Bulgarije	+/-0,0%	+22,0%	+/-0,0%	+/-0,0%
Kroatië	+/-0,0%	+46,2%	+1,3%	+5,2%
Slowakije	+60,0%	+1,6%	+20,9%	+3,2%

Bron: berekening van de CCR

GLOSSARIUM

ACTUELE DIEPGANG VAN EEN SCHIP: de verticale afstand tussen de kiel van het schip en de waterlijn bij het varen. Voor een varend schip omvat de actuele diepgang ook het squat-effect (zie 'SQUAT-EFFECT' in dit glossarium).

ACTUELE WATERSTAND: een meting van de waterstand die wordt aangegeven op een peilschaal die bij een meetpunt aan of bij de oever van een rivier is aangebracht. Deze peilschaal geeft niet de actuele diepte van de rivier aan, omdat rivieren naar het midden toe dieper worden. Actuele waterstanden zijn echter wel nodig om op een bepaald riviergedeelte de beschikbare diepte voor de scheepvaart te kunnen berekenen.

ALGEMENE INFLATIE: algemene stijging van de prijs van goederen en diensten die consumenten aanschaffen, met inbegrip van prijzen van componenten die vaak volatieler zijn, zoals energie en voedsel.

ARA-GEBIED: Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen

ASEAN: Associatie van Zuidoost-Aziatische landen

BBP: Bruto Binnenlands Product, maatstaf van de totale omvang van de economie van een land

BENEDEN-DONAU: het gedeelte van de Donau van de IJzeren Poort bij de Servisch-Roemeense grens tot Sulina aan de Zwarte Zee in Roemenië

BEVAARBARE LAGE RIVIERSTAND (BLR): een laagwaterstand op de Donau die niet meer dan 22 ijsvrije dagen per jaar onderschreden wordt.

BEZETTINGSGRAAD (IN DE PASSAGIERSVAART): het aantal passagiers gedeeld door de passagierscapaciteit in een bepaald jaar, uitgedrukt in procentpunten. De analyse van de bezettingsgraad van een vloot maakt het mogelijk om een goed overzicht te geven van de ontwikkeling van de verhouding tussen vraag en aanbod door de jaren heen.

BOVEN-DONAU: het bevaarbare deel van de Donau van Kelheim, Duitsland, tot Devin, aan de Oostenrijks-Slowaakse grens

CONNECTING EUROPE FACILITY II PROGRAMME (FINANCIERINGSFACILITEIT VOOR EUROPESE VERBINDINGEN, CEF II): een financieringsinstrument van de EU ter bevordering van economische groei, werkgelegenheid en concurrentiekracht door gerichte investeringen in infrastructuur op Europees niveau.

CRISIS IN DE RODE ZEE: op 19 oktober 2023 begon de Houthis-beweging in Jemen koopvaardijschepen aan te vallen in de Rode Zee. Dit incident had tot gevolg dat honderden schepen hun koers wijzigden en via Kaap de Goede Hoop voeren om aanvallen te vermijden. Deze crisis leidde tot een aanzienlijke daling van het internationale containervervoer aan het einde van het jaar 2023.

DE EUROPESE CRUISEVLOOT: cruiseschepen met meer dan 39 bedden die in de EU en Zwitserland actief zijn.

DE MODAL SPLIT-INDICATOR: het aandeel van de binnenvaart binnen de totale vervoersprestatie van het goederenvervoer, gemeten in ton-kilometer. Dit bestrijkt het goederenvervoer over land, met inbegrip van de binnenvaart, het spoor en wegvervoer.

DONAUSTATEN: Oostenrijk, Bulgarije, Kroatië, Hongarije, Republiek Moldavië, Roemenië, Servië, Slowakije, Oekraïne

DRAAGVERMOGEN (DEADWEIGHT TONNAGE, DWT): het maximale laadvermogen van een schip, dus het maximumgewicht dat het schip kan dragen (gemeten in ton), met inbegrip van lading, brandstof, drinkwater, ballastwater, provisie, passagiers en bemanning aan boord van het schip. Dit omvat niet het ledig gewicht van het schip zelf. De som van het draagvermogen en het leeg scheepsgewicht geeft de maximale waterverplaatsing (uitgedrukt in ton).

ECONOMIC SENTIMENT INDICATOR (DE ECONOMISCHE VERTROUWENSINDEX,

ESI): een samengestelde indicator die het vertrouwen in vijf sectoren weergeeft, met verschillende wegingsfactoren: (vertrouwensindicator voor de industrie (40%); vertrouwensindicator voor de bouwsector (5%); vertrouwensindicator voor de dienstensector (30%); vertrouwensindicator voor de consument (20%); vertrouwensindicator voor de detailhandel (5%)). Deze indicator wordt maandelijks gepubliceerd door de Europese Commissie.

EMISSIONS TRADING SCHEME (REGELING VOOR DE HANDEL IN EMISSIERECHTEN,

ETS): het EU-handelssysteem voor CO₂-emissies

EU: Europese Unie

EUROPA: de Europese binnenvaart omvat in dit rapport vijf landen die geen lidstaat zijn van de Europese Unie, te weten, Verenigd Koninkrijk, Republiek Moldavië, Servië, Zwitserland en Oekraïne.

EUROPEAN TRADING HUB (EUROPESE HANDELSPLAATS): een dynamisch marktgebied voor gashandel in het hart van Europa

EUROPESE CONFERENTIE VAN MINISTERS VAN VERKEER KLASSE I-VII (CEMT-

klasse I-VII): de classificatie van Europese binnenwaterwegen bestaat uit een reeks standaarden voor de interoperabiliteit van grote bevaarbare vaarwegen die deel uitmaken van het trans-Europese netwerk van waterwegen binnen continentaal Europa en Rusland. De klasse-indeling is in 1992 vastgelegd door de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer, vandaar ook de term CEMT-klasse I-VII.

FAIRWAY REHABILITATION AND MAINTENANCE MASTER PLAN (FRMMP): hierin zijn de nationale behoeften en kortetermijnmaatregelen aangegeven om de harmonisatie van de parameters voor de waterweginfrastructuur langs de gehele Donau en zijn bevaarbare zijrivieren efficiënt en doeltreffend te laten verlopen.

FARAG-GEBIED: Vlissingen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen en Gent

FRIENDSHORING: verwijst naar de waargenomen trend in landen om de voorkeur te geven aan handel met en het vestigen van economische activiteiten in landen met dezelfde politieke normen. De term werd bedacht door Janet Yellen, de Amerikaanse minister van Financiën, tijdens een persconferentie op 13 april 2022 en is sindsdien overgenomen in academische teksten en rapporten van verschillende organisaties, waaronder het IMF.

GEAVANCEERDE ECONOMIEËN: volgens de economische classificatie in de IMF World Economic Outlook, omvat deze categorie de VS, Duitsland, Frankrijk, Italië, Spanje, Japan, het Verenigd Koninkrijk en Canada, alsook de eurozone.

GEMIDDELDE BENUTTINGSGRAAD (VAN EEN GOEDERENVLOOT): de procentuele verhouding tussen de benutte vervoerscapaciteit (op basis van de vraag in een bepaald jaar) en de beschikbare vlootcapaciteit in dat jaar.

GOOD NAVIGATION STATUS (GNS): de toestand van het binnenvaartnetwerk die de gebruikers in staat stelt de waterwegen op een efficiënte, betrouwbare en veilige manier te benutten, door te zorgen voor minimumvaarwegdieptes en minimumniveaus van dienstverlening.

INDUSTRIEEL VERVOER: verwijst naar het verkeer dat rechtstreeks plaatsvindt tussen de fabrieken rond de havengebieden (zoals BASF, AIR LIQUIDE, EUROCHEM...) en het achterland.

INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM (ITF): is een intergouvernementele organisatie in het kader van de OESO.

IWT: binnenvaart

IWW: binnenwaterwegen

KERNINFLATIE: algemene stijging van de prijs van goederen en diensten die consumenten aanschaffen, met uitzondering van prijzen van componenten die vaak volatieler zijn, zoals energie en voedsel.

KLEINE SCHEPEN: schepen met een laadvermogen van minder dan 1.500 ton. Volgens een alternatieve definitie ligt de grens voor kleine schepen bij een laadvermogen van 650 ton.

LNG: vloeibaar aardgas

MIDDEN-DONAU: het gedeelte van de Donau van Devín aan de Oostenrijks-Slowaakse grens tot de IJzeren Poort

MINIMUMVAARWEGDIEPTE: komt overeen met de minimumdiepte die in het vaarweggebied aanwezig moet zijn (diepte van de vaargeul onder de Overeengekomen Lage Rivierstand). Deze minimumdiepte is gerelateerd aan de Overeengekomen Lage Waterstand, aangezien deze vaarwegdiepte nog steeds gewaarborgd moet zijn, ook wanneer de actuele waterstand gelijk is aan de Overeengekomen Lage Rivierstand.

MITTEL RheIN: het gedeelte van de Rijn tussen Bingen am Rhein en Bonn

MLN.: miljoen

MLD.: miljard

MOGELIJKE OF BESCHIKBARE DIEPGANG VAN EEN SCHIP: de maximale diepte waarmee het schip met lading veilig in het water mag liggen. Zowel voor binnenvaart- als zeeschepen is deze diepte afhankelijk van de afmetingen van het schip. Voor zeeschepen spelen ook het seizoen en de dichtheid van het water een rol. De beschikbare diepgang van binnenvaartschepen die op vrijstromende rivieren varen, houdt rekening met verschillende parameters die specifiek zijn voor elk riviergedeelte en meetpunt. Dit wordt als volgt berekend: beschikbare diepgang van een schip: minimumvaarwegdiepte + (actuele waterstand – overeengekomen lage waterstand) – ruimte onder de kiel.

NIEDERRHEIN: deel van de Rijn dat van Bonn (Duitsland) tot aan de Duits-Nederlandse grens stroomt.

NORTHERN RANGE (ZONE HAMBURG-LE HAVRE): verwijst naar de concentratie van Europese zeehavens aan de Noordzee, waarvan de meeste tot de meest actieve havens ter wereld behoren. Deze havens in het Noordzeegebied omvatten voornamelijk Antwerpen, Rotterdam, Le Havre, Zeebrugge, Hamburg en Bremen/Bremerhaven. Samen vormen ze een indicatie voor de economische ontwikkeling in het noordelijk deel van de eurozone en Duitsland.

NORTH SEA PORT: een grensoverschrijdende haven in België en Nederland en het resultaat van een fusie tussen de drie havens van Gent (BE), Terneuzen (NL) en Vlissingen (NL).

OBERRHEIN: het gedeelte van de bevaarbare Rijn in de Boven-Rijnse laagvlakte tussen Bazel in Zwitserland en Bingen in Duitsland

OEKRAÏENSE GRAANCORRIDOR: corridor die in de herfst van 2023 werd gevormd op basis van de Oekraïense zeehavens van Odessa, Pivdennyi en Chornomorsk (de havens van 'Groot Odessa') om Oekraïens graan uit te voeren. Deze corridor vervangt de route van het "Black Sea Grain Initiative" (initiatief voor een graancorridor via de Zwarte Zee) dat in juli 2023 door Rusland werd stopgezet.

OMZET (EUROSTAT-DEFINITIE): de omzet omvat alle door de waargenomen eenheid gedurende de referentieperiode in rekening gebrachte bedragen, die overeenkomen met de verkoop van goederen en diensten aan derden. De omzet omvat alle belastingen op de door de eenheid in rekening gebrachte goederen of diensten, met uitzondering van de btw die door de eenheid aan haar klanten in rekening wordt gebracht, en andere soortgelijke aftrekbare belastingen die rechtsreeks gekoppeld zijn aan de omzet. Bovendien omvat de omzet alle andere kosten (vervoer, verpakking enz.) die aan de klant worden doorberekend. Kortingen, rabatten en disconto's moeten in mindering worden gebracht, alsmede de waarde van teruggekomen verpakkingsmateriaal.

OPEC+: een groep van 22 olie-exporterende landen die regelmatig bijeenkomt om te beslissen hoeveel ruwe olie er op de wereldmarkt wordt verkocht. De groep bestaat uit 12 OPEC-landen (Algerije, Congo, Equatoriaal-Guinea, Gabon, Iran, Irak, Koeweit, Libië, Nigeria, Saoedi-Arabië, de Verenigde Arabische Emiraten en Venezuela) plus Azerbeidzjan, Bahrein, Brunei, Kazachstan, Rusland, Mexico, Maleisië, Zuid-Soedan, Soedan en Oman. De groep is in 2016 opgericht.

OVEREENGEKOMEN LAGE AFVOER: de waarden van de Overeengekomen Lage Afvoer bij de vastgestelde peilschalen worden om de tien jaar vastgesteld aan de hand van de afvoerwaarden over een periode van 100 jaar. Uitgaande van de waarden van de Overeengekomen Lage Afvoer worden voor de diverse peilschalen eveneens de dienovereenkomstige waarden van de Overeengekomen Lage rivierstand (OLR) om de tien jaar opnieuw bepaald.

OVEREENGEKOMEN LAGE RIVIERSTAND (OLR): de waterstand die ten opzichte van de Overeengekomen Lage Afvoer 20 dagen per jaar onder de over jaren aan de Rijn gemeten gemiddelde afvoerwaarde ligt.

RIJNOEVERSTATEN: België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland, Zwitserland

RUIMTE ONDER DE KIEL: de afstand tussen het laagste punt van de kiel van het schip (of scheepsromp) en het hoogste punt op de rivierbodem onder het schip, oftewel de 'veiligheidsafstand' onder de kiel.

SCHULDAFLOSSINGSKOSTEN: kosten voor het aflossen van schulden en de rente die aan de schuld zelf is verbonden.

SOLIDARITEITSCORRIDORS TUSSEN DE EU EN OEKRAÏNE VIA DE

DONAU: corridors die de uitvoer uit Oekraïne van landbouwproducten mogelijk moeten maken, maar ook de bilaterale handel in goederen en de toegang van Oekraïne tot internationale markten en wereldwijde toeleveringsketens moeten verbeteren, zodat het hard nodige graan op de wereldmarkt beschikbaar komt.

SQUAT-EFFECT: een hydrodynamisch effect dat is gerelateerd aan de stroomsnelheid van het water onder het schip. Hoe minder water onder het schip stroomt, des te groter wordt de stroomsnelheid en des te groter de dynamische druk. Als gevolg van de wet van Bernoulli, is de totale druk een constante factor, hetgeen betekent dat een grotere dynamische druk gepaard gaat met een lagere statische druk. Door deze lagere statische druk ondervindt het schip minder weerstand van het water, wat zich vertaalt in een verdere inzinking van het schip, waardoor de actuele diepgang van het schip groter wordt.

TITLE TRANSFER FACILITY (TTF): een virtuele handelsplaats voor aardgas in Nederland. Deze handelsplaats biedt een aantal handelaren in Nederland de mogelijkheid om te handelen in futures, fysieke en beurstransacties.

TON-KILOMETER (TKM): eenheid voor het meten van de vervoersprestatie die de hoeveelheid vervoerde goederen weergeeft vermenigvuldigd met de vervoersafstand.

TRADITIONELE RIJN: het gedeelte van de Rijn van Bazel tot de Duits-Nederlandse grens

TWINTIG VOET EQUIVALENT (TEU): een eenheid die gebruikt wordt voor het beschrijven van de laadcapaciteit van het vrachtvervoer. Deze standaardmaat is gebaseerd op een intermodale container met een lengte van 20 voet (6,1 m). Het is in feite een metalen box die makkelijk van de ene naar de andere vervoerswijze - zoals schip, trein of vrachtwagen - kan worden verplaatst.

VRACHTPRIJS: de prijs die berekend wordt om een lading van één plaats naar een andere te vervoeren.

WATERWEGEN IN MIDDEN-EUROPA: Rijn, Main, Main-Donaukanaal, Donau, Elbe-Oder

NATIONALE BUREAUS VOOR DE STATISTIEK

Acroniem	Naam in de eigen taal	Naam in het Nederlands	Land
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Centraal Bureau voor de Statistiek	Nederland
Destatis	Statistisches Bundesamt	Duits bureau voor de statistiek	Duitsland
INSSE	Institutul National de Statistica	Nationaal instituut voor de statistiek	Roemenië

BOEKEN, TIJDSCHRIFTARTIKELN EN STUDIES

Titel in oorsprongstaal	Land
ACTEMIUM, first fully-electric transformation of a sightseeing river boat (2 februari 2024). Te vinden op: https://www.actemium.com/news/first-fully-electric-transformation-of-a-sightseeing-river-boat/	Frankrijk
A. Hader, The River Cruise Fleet Handbook (mei 2025)	Europa
Baromètre de l'activité tourisme fluvial, édition 2025 – Entreprises fluviales de France. Beschikbaar bij: https://entreprises-fluviales.fr/nos-publications	Frankrijk
CCNR Roadmap for reducing inland navigation emissions. Te vinden op: https://www.ccr-zkr.org/files/documents/Roadmap/Roadmap_nl.pdf	Europa
CEFIC Chemicals Trends Report (laatst geraadpleegd op 27 mei 2025). Te vinden op: https://cefic.org/cefic-chemicals-trends-report/	Europa
2022 Danube Commission yearbook of statistics	Europa
Der Flusskreuzfahrtmarkt 2024 – IG River Cruise	Europa
Economist Impact. Trade in Transition 2024 – United States. Te vinden op: https://impact.economist.com/projects/trade-in-transition/country-united-states	Verenigde Staten
Eurofer (2025), Economic and steel market outlook 2025-2026, Q2 report. Te vinden op: https://www.eurofer.eu/publications/economic-market-outlook/economic-and-steel-market-outlook-2025-2026-second-quarter	Europa
Financial Times, Trump's Gaza proposal dashes shipping industry's Red Sea hopes (9 februari 2025). Te vinden op: https://www.ft.com/content/dd3d3f55-0119-46fb-93b6-418e696ab893	Wereld
Handelsblatt (2024), Sieben Milliarden Euro für grünen Stahl – und das ist erst der Anfang (artikel van 25 januari 2024, laatst geraadpleegd op 1 april 2025)	Duitsland
IMF, Regional Economic Outlook – Europe. Te vinden op: https://www.imf.org/en/Publications/REO/EU/Issues/2025/04/25/regional-economic-outlook-Europe-April-2025	Wereld

Titel in oorsprongstaal	Land
IMF, World Economic Outlook, april 2024. Te vinden op: https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2024/04/16/world-economic-outlook-april-2024	Wereld
IMF, World Economic Outlook, april 2025: A Critical Juncture amid Policy Shifts. Te vinden op: https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2025/04/22/world-economic-outlook-april-2025	Wereld
International Transport Forum, The Red Sea crisis, Impacts on global shipping and the case for international co-operation (2024). Te vinden op: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/repositories/red-sea-crisis-impacts-global-shipping.pdf	Wereld
Le journal de la Marine Marchande : Si la situation se stabilise entre Israël et le Hamas, le terrain de jeu va changer pour le transport maritime (20 januari 2025). Te vinden op: https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/shipping/cessez-le-feu-israel-hamas-quelles-consequences-pour-le-conteneur-962605.php	Frankrijk
Marketsandmarkets, januari 2025, "Trump Tariff Impact on Global Chemical Industry". Te vinden op: https://urlr.me/WDS6a4 .	Verenigd Koninkrijk
PLATINA3 IWT policy platform – Funding and financing the energy transition of the European IWT fleet	Europa
Royal HaskoningDHV, Impact energietransities en wereldhandelstromen ingrijpend voor de binnenvaart. Te vinden op: https://www.haskoning.nl/nl-nl/projecten/impact-energietransities-en-wereldhandelstromen-ingrijpend-voor-de-binnenvaart	Nederland
RWI/ISL Container Throughput Index, laatst geraadpleegd op 7 mei 2025. Te vinden op: https://www.isl.org/en/services/rwiisl-container-throughput-input-index-0325	Duitsland
RWI/ISL Container Throughput Index, laatst geraadpleegd op 28 mei 2025. Beschikbaar bij: https://www.isl.org/en/services/rwiisl-container-throughput-index	Duitsland
Spring 2025 Economic Forecast of the European Commission. Te vinden op: https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-forecast-and-surveys/economic-forecasts/spring-2025-economic-forecast-moderate-growth-amid-global-economic-uncertainty_en	EU
UNCTAD Global Trade Update of December 2024. Beschikbaar bij: https://unctad.org/publication/global-trade-update-december-2024	Wereld
UNCTAD Review of Maritime Transport, 2023. Te vinden op: https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023	Wereld
UNCTAD Review of maritime transport, 2024. Te vinden op: https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024	Wereld
UNCTAD seaborne trade data, april 2025. Te vinden op: https://unctad.org/news/shipping-data-unctad-releases-new-seaborne-trade-statistics	Wereld
Verband der Chemischen Industrie (VCI), Economische situatie, Jaarrapport 2024 (laatst geraadpleegd op 2 mei 2025). Te vinden op: https://www.vci.de/die-branchen/aktuelle-wirtschaftliche-lage/jahresbilanz-2024.jsp	Duitsland
Verschuur, J., Koks, E.E. & Hall, J.W. Ports' criticality in international trade and global supply-chains. Nat Commun 13, 4351 (2022). Te vinden op: https://doi.org/10.1038/s41467-022-32070-0	Wereld
viadonau, diverse jaarverslagen. Te vinden op: https://www.viadonau.org/newsroom/publikationen/broschueren (laatst geraadpleegd op 28 augustus 2025)	Oostenrijk
WTO, Global Trade Outlook and Statistics 2024. Te vinden op: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/trade_outlook24_e.pdf	Wereld

■ ANDERE BRONNEN

Naam in de eigen taal	Naam in het Nederlands	Land
Administrația Canalelor Navigabile (ACN)	Beheer van bevaarbare kanalen (ACN)	Roemenië
Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA	Overheidsdienst voor registratie en registratierechten, domeinen en BTW	Luxemburg
Association française des ports intérieurs (AFPI)	Franse associatie van binnenhavens (AFPI)	Frankrijk
Banque CIC agriculture	CIC Bank agriculture	Frankrijk
Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)	Bondsagentschap voor de hydrologie (BfG)	Duitsland
CCNR/ZKR/CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)	Europa
Corporation Inland Tanker Barge Owners (CITBO)	Coöperatie van exploitanten van tankschepen voor de binnenvaart (CITBO)	België
Department for Transport	Britse ministerie van Verkeer	Verenigd Koninkrijk
Donaukommission	Donaucommissie	Europa
Eidgenössische Steuerverwaltung (ESTV)	Federale Belastingdienst FTA	Zwitserland
European Commission (EC)	Europese Commissie (EC)	EU
European Steel Association (Eurofer)	Europese Staalfederatie (Eurofer)	Europa
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
FAIRway project	FAIRway project	EU
FranceAgriMer	FranceAgriMer	Frankrijk
Insights Global	Insights Global	Nederland
Institut pour le Transport par Batellerie/ Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB)	Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB)	België
Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa (IVR)	Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa (IVR)	Nederland
International Monetary Fund (IMF)	Internationaal Monetair Fonds (IMF)	Wereld
International Sava River Basin Commission	Internationale Commissie van het stroomgebied van de Sava	Europa
International Transport Forum (ITF)	International Transport Forum (ITF)	Wereld
Land Niederösterreich	Federale overheid van Neder-Oostenrijk	Oostenrijk
Moselle Commission	Moezelcommissie	Europa

Naam in de eigen taal	Naam in het Nederlands	Land
National fleet data	Gegevens over de nationale vloten	Europa
Navibelle	Navibelle	Zwitserland
Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO)	Wereld
Oxford Economics	Oxford Economics	Wereld
Panteia	Panteia	Nederland
Ports mentioned in the report	In het rapport genoemde havens	Europa
R.A. Administratia Fluviala a Dunarii de Jos Galați (AFDJ)	Rivierbeheer van de Beneden-Donau (AFDJ) Galați	Roemenië
Rijkswaterstaat	Rijkswaterstaat	Nederland
Service de la statistique et de la prospective (SSP) du Ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire	Bureau voor de statistiek en prognoses (SSP) van het ministerie van Landbouw en Voedselsoevereiniteit	Frankrijk
Statistikamt Nord	Bureau voor de statistiek van Hamburg en Schleswig-Holstein	Duitsland
viadonau	viadonau	Oostenrijk
Voies Navigables de France (VNF)	Franse waterwegbeheerder	Frankrijk
Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat (WSV)	Duitsland
Wirtschaftsvereinigung Stahl	Duitse vereniging van staalfabrikanten	Duitsland

De Marktobservatie Europese Binnenvaart
is een gezamenlijk project van de CCR en de Europese Commissie

BIJDRAGEN

SECRETARIAAT VAN DE CCR

Norbert Kriedel (econoom)

Laure Roux (projectcoördinatie)

Lucie Fahrner (communicatie)

Sarah Meissner (projectmedewerker)

María Muñoz García (stagiair)

Contact: ccnr@ccr-zkr.org

IN SAMENWERKING MET

Donaucmissie

Moezelcommissie

Savacommissie

EBU

ESO

IVR

CITBO

DESIGN VAN

Agence Press-Agrum.com

<https://www.press-agrum.com>

en Agence Citeasen

<https://www.citeasen.fr>

Herkomst foto's: Adobe Stock, secretariaat CCR

VERTALING

Laurence Wagner (Frans)

Barbara Vollath-Sommer (Duits)

Pauline de Zinger (Nederlands)

Veronica Schauinger-Horne (Engels - revisie)

<https://www.inland-navigation-market.org>

Impressum: Oktober 2025

Uitgegeven door het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)

2, place de la République - CS 10023 - 67082 Strasbourg Cedex - France

<https://www.ccr-zkr.org> - ccnr@ccr-zkr.org

ISSN 2070-674X



JAARRAPPORT 2025

U vindt alle gegevens onder:
www.inland-navigation-market.org

In partnerschap met de

