



**MARKTOBSERVATIE  
VOOR DE EUROPESE BINNENVAART  
2005 - I**





## Voorwoord

Deze eerste publicatie in het kader van het instrument marktobservatie van de Europese binnenvaart is het resultaat van de door het Secretariaat van de CCR in nauwe samenwerking met de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en de Europese Commissie verrichte werkzaamheden.

Dit instrument is bedoeld om een beeld te geven van de actuele marktsituatie in de binnenvaart en haar perspectieven op korte termijn. Ondanks dit prospectieve karakter is het zeker zinvol om in deze eerste publicatie een kort historisch overzicht te geven van de ontwikkeling van de economische situatie in de afgelopen drie jaar om hiermee een referentiebasis te scheppen voor de evaluatie van de huidige situatie en die in de toekomst. Zo betreffen deze gegevens over het goederenvervoer de jaren 2002 – 2004.

Gezien de complexiteit van de benadering die nodig is om aan de hand van kwantitatieve gegevens van zeer uiteenlopende aard en oorsprong een objectieve beschrijving van de economische situatie te kunnen geven, is het ongetwijfeld belangrijk om in deze eerste publicatie in te gaan op de bij de verwerking van de basisgegevens gevolgde methodologie.

In de volgende publicaties kan een beschrijving van de methodologie achterwege blijven. Het is echter de bedoeling de werkzaamheden overeenkomstig de verwachtingen van de gebruikers uit te breiden en geleidelijk aan te perfectioneren, waarbij ook geografisch een groter gebied zal worden afgedekt.



# Inhoud

## Algemene inleiding

### Hoofdstuk 1: Analyse van de vraag naar vervoer

- A. Algemene economische ontwikkeling
- B. Ontwikkeling van het goederenvervoer over land in de staten
- C. Ontwikkeling van de binnenvaart
- D. Ontwikkeling van de belangrijkste goederensoorten:
  - 1. Landbouwproducten
  - 2. Kolen
  - 3. Olieproducten
  - 4. Staalproducten
  - 5. Chemische producten
  - 6. Gereede producten
  - 7. Containers

### Hoofdstuk 2: Analyse van het aanbod van vervoer

- A. Structuur van de nationale vloten
- B. Nieuwe scheepsruimte op de markt

### Hoofdstuk 3: Scheepvaartomstandigheden

## Waterstanden

### Hoofdstuk 4: Micro-economische analyse

- A. Procedure van de micro-economische benadering
- B. Evaluatie van de micro-economische situatie in de loop van de jaren 2001-2003

## Conclusies en vooruitzichten

## **Bijlagen:**

### **Aanbod van de scheepsruimte:**

- Methodologische aspecten:
- Tabel OM1: binnenvloten 2000-2004 per scheepscategorie
- Tabel OM2: binnenvloten stand 31.12.2004 per laadvermogensklasse
- Tabel OM3: binnenvloten stand 31.12.2004 per vermogensklasse
- Tabel OM4: binnenvloten stand 31.12.2004 per bouwjaar
- Tabel OM5: nieuwbouwschepen stand september 2005

### **Vraag naar scheepsruimte:**

- Methodologische aspecten
- Tabel OM6: nationaal goederenvervoer over de waterwegen in de staten
- Tabel OM7: internationaal goederenvervoer over de waterwegen per staat
- Tabel OM8: totaal verkeer over de waterwegen van de betrokken staten
- Tabel OM9: handelsverkeer tussen de staten over de waterwegen per staat
- Tabel OM10: containerverkeer over de hoofdtransportassen

### **Micro-economische analyse:**

- Drogelading motorvrachtschepen
- Motortankschepen

### **Andere informatie-elementen:**

- Waterstanden
- Gasolieprijs
- Net van de waterwegen in de betrokken staten

## Algemene inleiding

Naar aanleiding van het structurele saneringsbeleid dat tussen 1989 en 1999 in de Europese Unie werd gevoerd, hebben de organisaties uit het bedrijfsleven van de Europese binnenvaart de wens geuit te kunnen beschikken over een instrument voor het volgen de conjunctuur van deze vervoerswijze. Daarmee zou, zodra zich een gebrek aan structureel evenwicht tussen vraag en aanbod op de markt zou aftekenen, op korte termijn kunnen worden gereageerd, bijvoorbeeld door het treffen van de nodige beleidsmaatregelen.

Deze taak werd toevertrouwd aan het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in samenwerking met de DG TREN, aangezien CCR al sinds meerdere decennia de economische situatie van de Rijnvaart volgt en dus een gedegen ervaring op dat gebied heeft verworven. De organisaties uit het bedrijfsleven van de Europese binnenvaart zijn concreet en nauw betrokken bij deze marktobservatie. Het instrument bestaat uit drie hoofdonderdelen:

- het volgen van het aanbod aan laadruimte
- het volgen van het vraag naar laadruimte
- een micro-economische analyse voor het evalueren van de gezondheid van de binnenvaartbedrijven

Voorts wordt er bijvoorbeeld rekening gehouden met de vracht- en brandstofprijzen, de waterstanden en met alle overige bijkomende elementen die van invloed zijn op de binnenvaart.

Geografische gezien worden bij deze eerste publicatie België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk en Zwitserland in aanmerking genomen. Naar gelang de beschikbaarheid van de gegevens zal het volgen van de ontwikkeling geleidelijk over alle Europese staten met waterwegen worden uitgebreid.

Deze eerste publicatie over de periode 2002-2004 is methodologisch opgesteld en voornamelijk gebaseerd op de bestaande gegevens over de Rijn (het micro-economische deel gaat van 2001 tot 2003). Vervolgens zal eind 2005 een aanvullend document met de eerste indrukken over de activiteit in 2005, de vooruitzichten voor de eerste maanden 2006 en de micro-economische aspecten van 2004 worden uitgegeven.





## Hoofdstuk 1: Analyse van de vraag naar vervoer

### A. Algemene economische ontwikkeling

Ondanks het feit dat de ontwikkeling van de vraag naar vervoer op de markt een zekere elasticiteit vertoont, is zij nauw verstrengeld met de algemene economie. In dit onderzoek dient derhalve de nodige aandacht geschonken te worden aan de ontwikkeling van het BBP in de verschillende staten. De invloed van de ontwikkeling van de economie op de wereldmarkt is ook merkbaar in de binnenvaart.

Ontwikkeling BBP in %	2000	2001	2002	2003	2004	2005 (progn.)
<b>Duitsland</b>	3,1	1,0	0,1	-0,1	1,2	1,4
<b>Oostenrijk</b>	3,4	0,7	1,2	0,8	1,8	2,3
<b>België</b>	3,7	0,9	0,9	1,3	2,7	2,4
<b>Frankrijk</b>	4,2	2,1	1,1	0,5	2,1	2,0
<b>Luxemburg</b>	9	1,5	2,5	2,9	4,2	4,5
<b>Nederland</b>	3,5	1,4	0,6	-0,9	1,2	1,2
<b>Zwitserland</b>	3,6	1,0	0,3	-0,4	1,9	1,9
<b>OESO</b>	3,9	1,1	1,6	2,2	3,6	2,9

(Bron : Statistisch Panorama van de OESO 2005)

De explosieve groei van de handel met China, dat een jaarlijkse groei van het BBP van ongeveer 9% heeft, en een aantal andere landen in Zuid-Oost-Azië heeft geleid tot een aanzienlijke toename van het vervoer tussen de zeehavens en het achterland. Parallel hieraan heeft de groeiende vraag in deze landen (met name naar staal) eveneens de groei van het BBP in de landen van West-Europa bevorderd.

De ontwikkeling van de vraag naar vervoer laat in het algemeen een meer uitgesproken beeld zien dan dat van de globale economie. Daarom moet de ontwikkeling van de algemene vraag naar vervoer, dus voor vervoer over land in het geheel, in de overwegingen worden meegenomen. Deze cijfers staan vermeld in onderstaande tabel.

### B. Ontwikkeling van het goederenvervoer over land in de staten

Miljard ton	2002	2003	2004
<b>Duitsland</b>	3332,0	3360,0	3407,0
<b>Oostenrijk</b>	381,7	390,2	392,1
<b>België</b>	284,2	281,9	
<b>Frankrijk</b>	1119,7		
<b>Nederland</b>	1034,2	1091,5	

(Bron : nationale bureaus van de statistiek)

Tegelijkertijd moet ook de ontwikkeling van de vraag naar vervoer in de binnenvaart nader onder de loep worden genomen. Wanneer men deze twee cijfers naast elkaar plaatst, kan afgelezen worden hoe het aandeel van de binnenvaart in de modal-split zich ontwikkeld heeft. Deze evaluatie is mogelijk met behulp van bovenstaande overzichtstabel.

Er dient echter op gewezen te worden dat het modale aandeel van de binnenvaart in de verschillende staten sterk afhangt van de aanwezigheid en de kenmerken van het waterwegennet in het desbetreffende land. In het geval van de binnenvaart kunnen meteorologische omstandigheden zoals periodes van laag water of ijsvorming het marktaandeel van de binnenvaart bovendien tijdelijk beperken. Dit was het geval in 2003 toen een lange periode van droogte tijdens de zomer een afname van het vervoerde volume en van de vervoersprestatie in de landen van West-Europa veroorzaakte.

### C. Ontwikkeling van de binnenvaart

(Overzichtstabel)

		Vervoerd volume in 1000 t			Vervoersprestatie in TKM		
		2002	2003	2004	2002	2003	2004
<b>Zwitserland</b>		<b>8356</b>	<b>7006</b>	<b>7246</b>	<b>58</b>	<b>49</b>	<b>49</b>
	waarvan nationaal	-	-	-	-	-	-
	waarvan internationaal	8356	7006	7246	58	49	49
<b>Frankrijk</b>		<b>68942</b>	<b>65429</b>	<b>69059</b>	<b>8875</b>	<b>8647</b>	<b>9106</b>
	waarvan nationaal	28310	28880	29121	4206	4302	4429
	waarvan internationaal	40632	36467	39834	4371	4005	4257
<b>Duitsland</b>		<b>231738</b>	<b>219999</b>	<b>235861</b>	<b>64170</b>	<b>58175</b>	<b>63675</b>
	waarvan nationaal	55844	53419	55209	11670	10833	11296
	waarvan internationaal	175894	166581	180653	52495	47322	52372
<b>Nederland</b>		<b>314007</b>	<b>303207</b>	<b>329867</b>	<b>40911</b>	<b>41031</b>	<b>44975</b>
	waarvan nationaal	101770	95105	105553	10407	10601	12662
	waarvan internationaal	212237	208102	224314	30504	30430	32313
<b>België</b>		<b>135114</b>	<b>137756</b>	<b>144719</b>	<b>8148</b>	<b>8302</b>	<b>8675</b>
	waarvan nationaal	30473	31120	32488	2779	2831	2946
	waarvan internationaal	104641	106636	112231	5369	5471	5731
<b>Oostenrijk</b>		<b>12316</b>	<b>10741</b>	<b>9074</b>	<b>2845</b>	<b>2277</b>	<b>1747</b>
	waarvan nationaal	560	922	192	71	61	33
	waarvan internationaal	11756	9819	8882	2775	2216	1714
<b>Luxemburg</b>		<b>8568</b>	<b>9690</b>	<b>11180</b>			
	waarvan nationaal	-	-	-	-	-	-
	waarvan internationaal	8568	9690	11180			
<b>Totaal (*)</b>		<b>471996</b>	<b>454575</b>	<b>484436</b>	<b>125007</b>	<b>118481</b>	<b>128227</b>

NB : Transit is in het internationaal vervoer ingesloten

(\*) Voor het totaal van de vervoerde tonnages, zijn ter vermijding van dubbele telling de gegevens opnieuw behandeld

Bij de analyse van de ontwikkeling van de Europese binnenvaart moet ook worden gekeken naar de belangrijkste corridors voor het goederenvervoer. Met behulp van deze benadering is het mogelijk om het modale aandeel van de binnenvaart binnen de modal-split in het vervoer over land te analyseren. Het doel daarbij is niet alleen de weergave van de actuele situatie, maar ook om maatregelen te kunnen voorzien die de ontwikkeling van het modaal aandeel in bepaalde geografische sectoren en voor bepaalde vervoersassen zouden kunnen bevorderen.

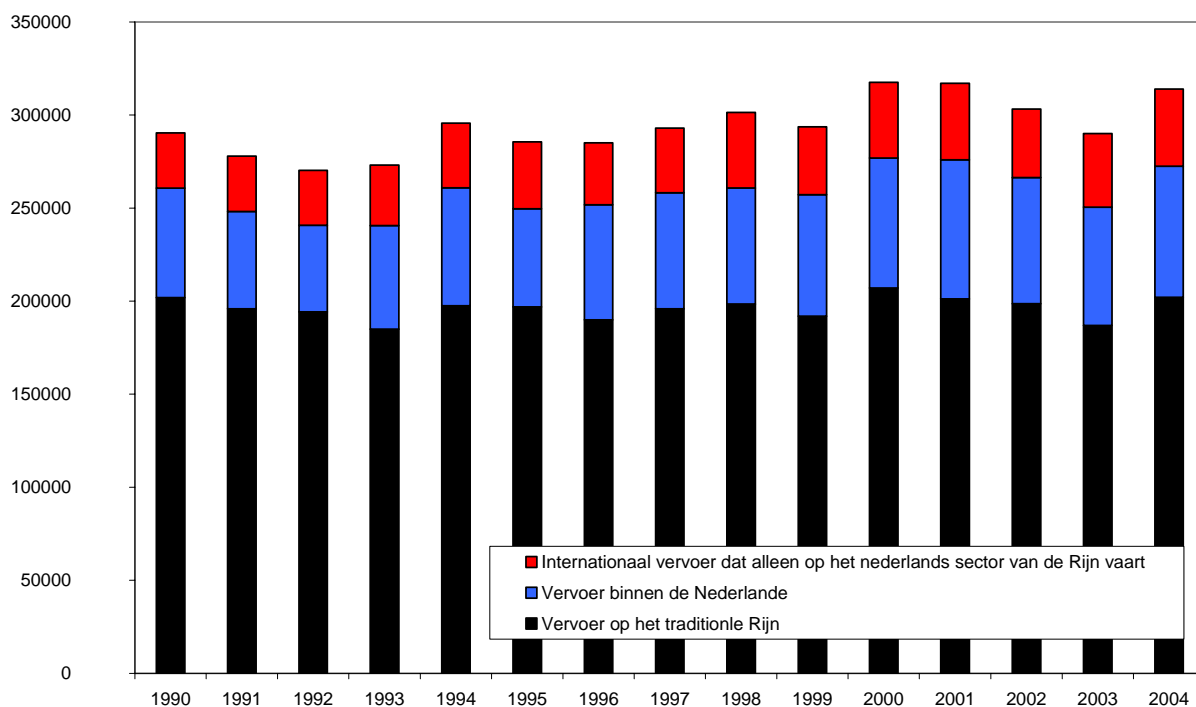
Hierbij zou men kunnen denken aan de volgende vier vervoersassen :

- de Rijn-as, die nog steeds ongeveer 2/3 van het vervoer over water in West-Europa vertegenwoordigt
- de Donau-as
- de Noord-Zuid-as (Frankrijk, België, Nederland)
- de West-Oost-as (die de verbinding vormt tussen Nederland, Noord-Duitsland en Polen)

### 1. het vervoer over de Rijn-as :

Het vervoer over de Rijn-as wordt door de CCR al vanaf de negentiende eeuw gevolgd en dankzij de continuïteit in de criteria bestaat er nu een historisch overzicht van deze verkeersstromen. Normaalgesproken wordt er een onderscheid gemaakt tussen het traditionele Rijnverkeer (waaronder alleen het vervoer op de Duitse en Franse gedeelten van de Rijn valt) en het totale Rijnverkeer, waar alle transporten onder vallen die over de gehele lengte van de Rijn plaatsvinden. De ontwikkeling van deze twee aspecten is in onderstaande grafiek weergegeven.

Totaal vervoer op de Rijn in 1000 ton



## 2. het vervoer op de Donau in Duitsland en Oostenrijk

Hierbij gaat het om het verkeer op de Donau – en dan met name in Duitsland en Oostenrijk - samen met het grensoverschrijdend vervoer tussen de Rijn en de Donau via het Main-Donaukanaal. Er dient op gewezen te worden dat het grensoverschrijdend vervoer tussen Rijn en Donau in 2003 vanwege de ongunstige waterstanden op de Rijn aanzienlijk minder was dan in 2002 dat een buitengewoon gunstig jaar was.

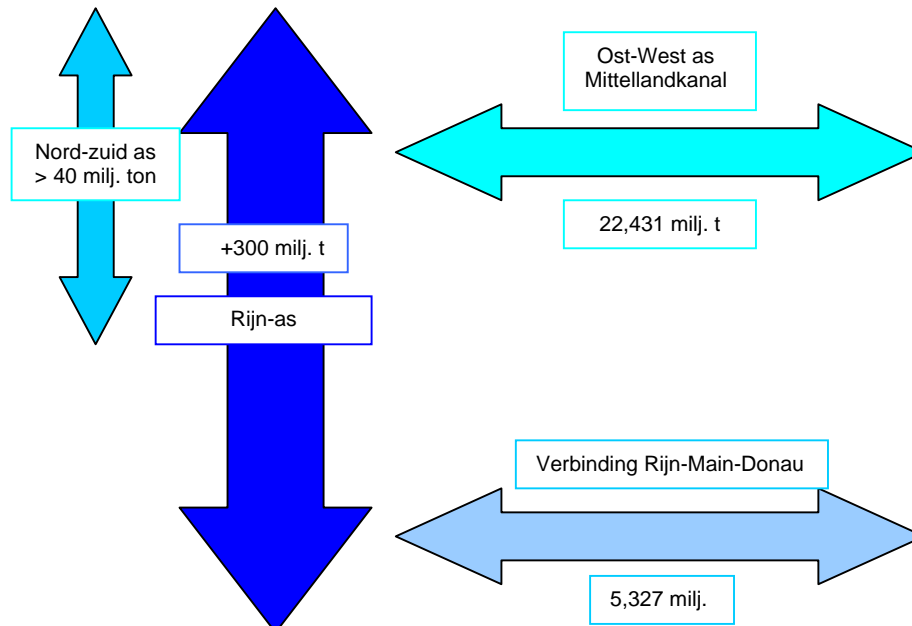
In 2004 is het vervoerde volume dankzij de betere conjunctuur en gunstigere waterstanden opnieuw met 16% gestegen naar een niveau van 5 327 miljoen ton, zonder echter het niveau van 2002 te halen.

## 3. het Noord-Zuid-vervoer

Het Noord-Zuid-vervoer bestaat uit het grensoverschrijdend vervoer tussen Frankrijk, België en Nederland. Het leeuwendeel wordt gevormd door het vervoer van en naar de zeehavens. Deze vervoersstromen zijn sterk ontwikkeld, vooral wat betreft het vervoer van producten in containers.

## 4. Het West-Oost-vervoer

Bij deze vervoersstromen gaat het enerzijds om grensoverschrijdend vervoer tussen Polen, de Tsjechische Republiek, Duitsland en de zeehavens, en anderzijds om Duits nationaal vervoer en internationale doorvoer via de kanalen in Noord-Duitsland.



## D. Ontwikkeling van de belangrijkste goederensoorten:

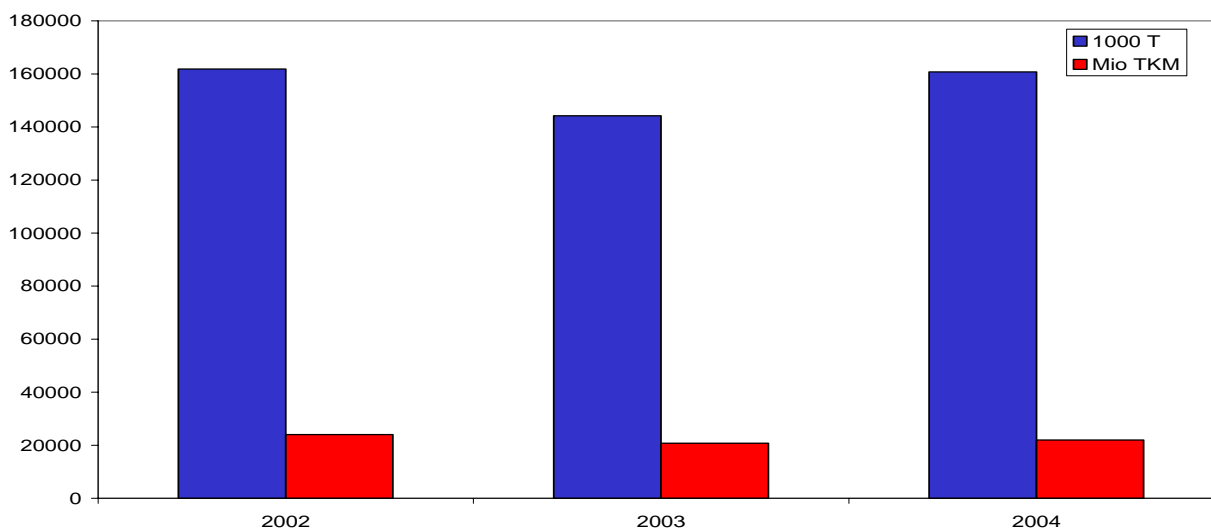
### 1. Landbouwproducten

Landbouwproducten vormen traditioneel gezien goederen die vanwege hun volume en aard goed geschikt zijn voor vervoer over water. Dit type goederenvervoer vertoont echter sterke cyclische schommelingen op grond van het seizoengebonden karakter. Bovendien hangt het vervoerde volume af van de oogstopbrengsten (zoals bij granen) en de aanvoer in de zeehavens (voor soja bijvoorbeeld).

Gezien over de periode 2002-2004 zijn het vervoerde volume en de vervoersprestatie respectievelijk met 3% en 9% voor alle bevaarbare waterwegen in Europa gestegen. Het vervoer van meststoffen is in dezelfde periode daarentegen met 2,5% gedaald.

De daling van het vervoerde volume in Frankrijk van meer dan 13% tussen 2002 en 2004 is te wijten aan de slechte oogst in 2003 ten gevolge van de droogte. Dit heeft tevens geleid tot een daling in het volume van de export. In het algemeen kan worden gesteld dat het gebruik van waterwegen voor het vervoer van dit soort producten structureel stabiel is, hetgeen ongetwijfeld samenhangt met de gunstige prijzen en het flexibele vervoersaanbod voor omvangrijke hoeveelheden.

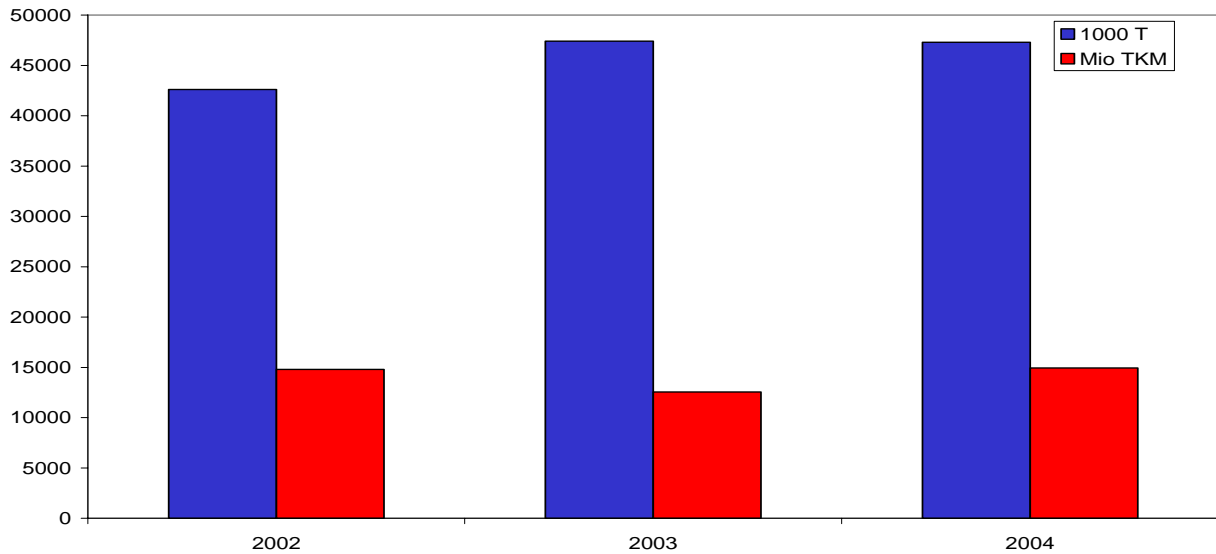
Ontwikkeling van de vervoerde landbouwproducten



### 2. Kolen

Tussen 2002 en 2004 is het vervoer van vaste brandstoffen in Europa gestegen met 11% en op de Rijn zelfs met 12%. Deze ontwikkeling is te danken aan een sterke stijging van de invoer van kolen door Duitsland, waar enerzijds de winning van eigen kolen structureel afneemt en anderzijds het kolenverbruik toeneemt vanwege een groeiende vraag naar kolen in de staalnijverheid en een verhoogde energieproductie door elektriciteitscentrales. De steeds verder oplopende prijs van aardolie heeft eveneens bijgedragen aan een grotere vraag naar deze energiebron. Het valt te verwachten dat deze conjuncturele ontwikkeling zich in 2005 en 2006 zal voortzetten.

### Ontwikkeling van de vervoerde kolen



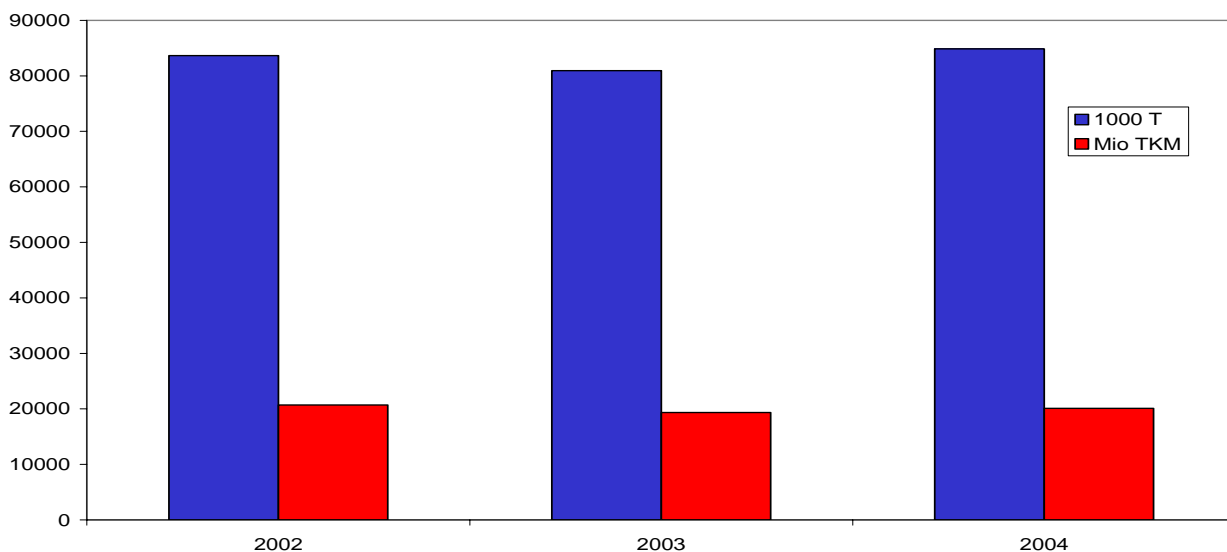
### 3. Aardolieproducten

Het vervoer van aardolieproducten is in de hier onderzochte landen over de genoemde periode van 3 jaar gestegen met circa 1,5%. In dezelfde periode is het aardolieverbruik in Europa echter met 3% toegenomen. Dit betekent dat het marktaandeel van de binnenvaart is geslonken.

	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Aardolieverbruik EU (milj. T)</b>	594	600	595	608	613

Er is voldaan aan het gestegen aardolieverbruik door een grotere benutting van bestaande pijpleidingen, die dus een groter gedeelte van dit transport voor hun rekening hebben genomen.

### Ontwikkeling van de aardolieproducten



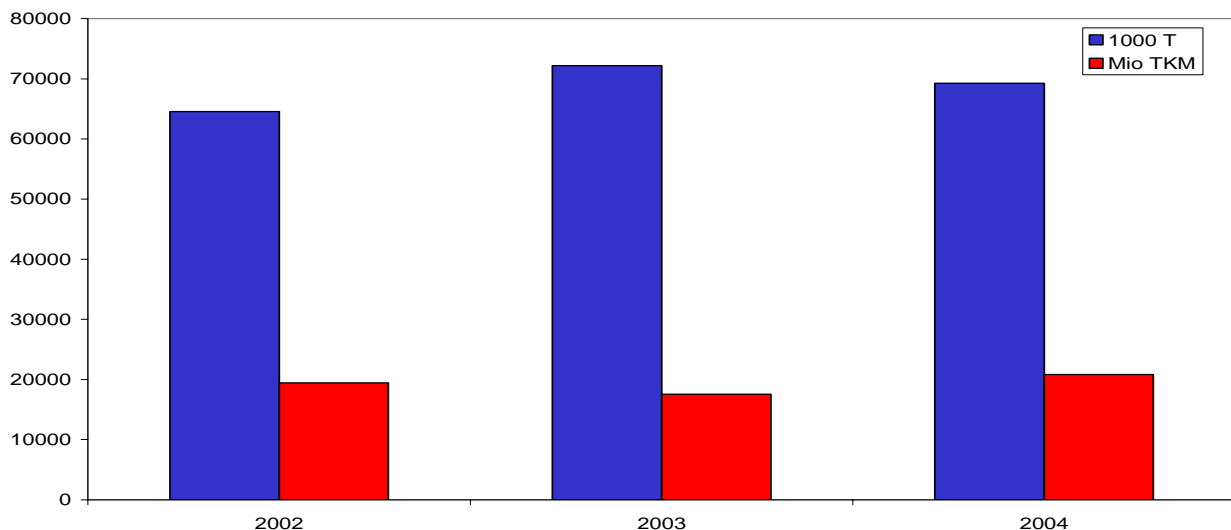
#### 4. Staalproducten

De tussen 2002 en 2004 in Europa getransporteerde staalproducten zijn in volume met meer dan 7% toegenomen. Deze tendens kan worden verklaard door het feit dat de staalfabrieken in Duitsland vanwege de aanhoudende sterke wereldvraag vanaf 2004 hun maximale productiecapaciteit benutten om tegemoet te kunnen komen aan de vraag van China en Zuidoost-Azië in het algemeen.

	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Wereldproductie staal</b>	848	850	902	969	1057

De voor de export bestemde producten worden in de vorm van halffabrikaten naar de zeehavens vervoerd. Omgekeerd worden grondstoffen (ertsen en schroot voor de staalnijverheid) per schip vanuit deze havens naar het achterland vervoerd. De conjunctureel aanhoudend sterke vraag naar staal op de wereldmarkt zal naar verwachting de komende jaren ongewijzigd blijven.

Ontwikkeling van de vervoerde staalproducten



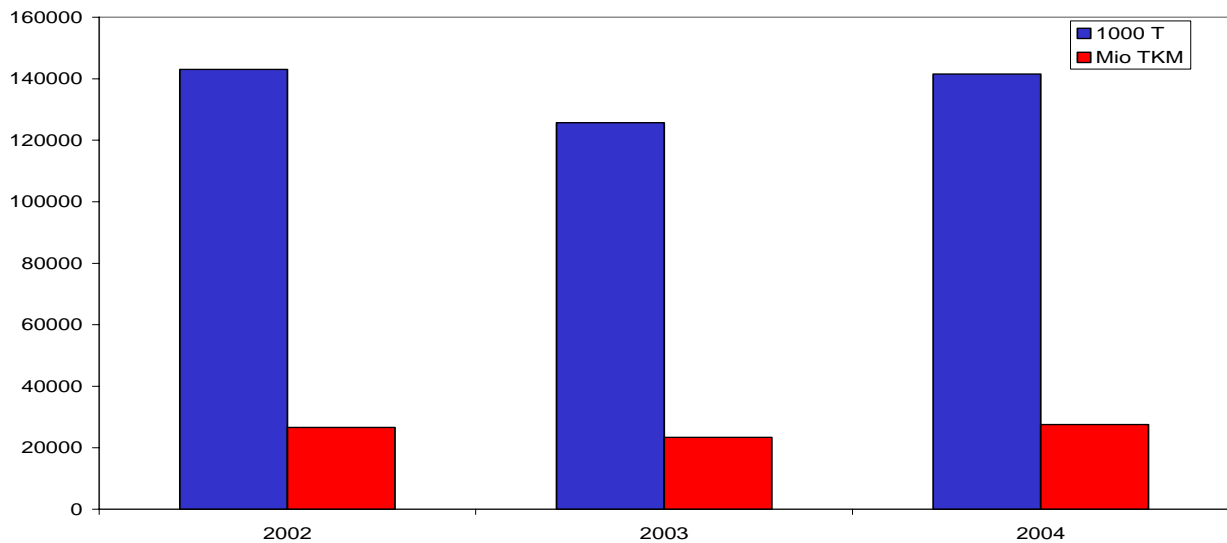
#### 5. Bouwmaterialen

Sinds meerdere jaren wordt voor het vervoer van bouwmaterialen op de Rijn een regelmatige afname, die van structurele aard is, waargenomen. Deze ontwikkeling is enerzijds terug te voeren op de lage conjunctuur in de bouwsector, in het bijzonder in Duitsland, anderzijds op de progressieve uitputting van de zand- en grindwinplaatsen langs de Bovenrijn en de ontwikkeling van nieuwe winplaatsen in de Noordzee.

In 2003 nam het vervoer van dit soort goederen sterk af op alle vaarwegen, en wel met meer dan 12% in volume. Deze tijdelijke afname is een gevolg van de waterstanden in 2003. Bij gebrek aan laadruimte ontstaat, vanwege de vrachtprijzen die dan worden gevraagd, de tendens de beschikbare laadruimte voornamelijk voor andere goederen te reserveren, eventueel door het vervoer van bouwmaterialen uit te stellen of door het gedeeltelijk over de weg te laten plaatsvinden.

In 2004 was de hoeveelheid aan vervoerd volume wel gebruikelijker, maar toch minder dan in 2002, hetgeen de ontwikkeling van een structurele afname in die sector bevestigt.

Ontwikkeling van de vervoerde bouwmaterialen



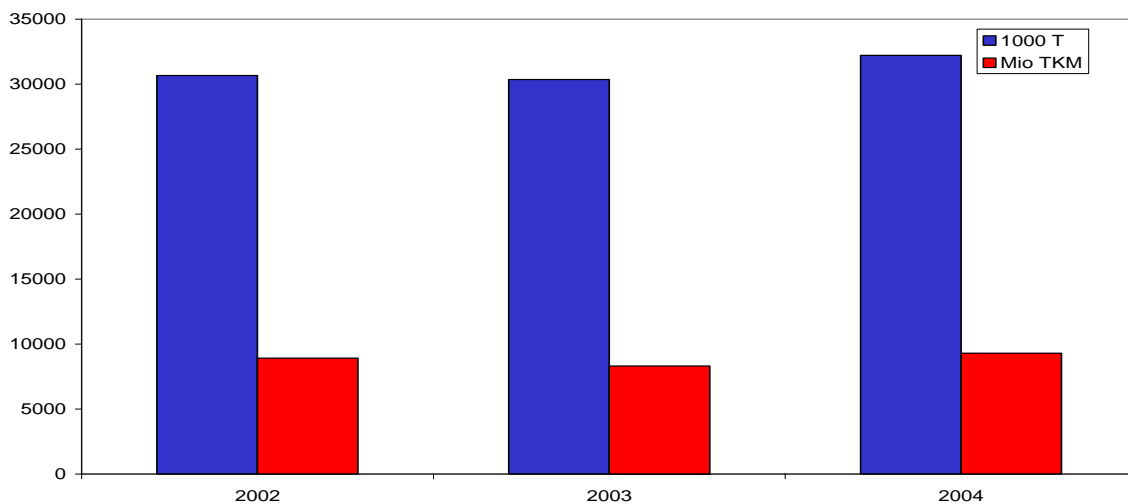
## 6. Chemische producten

Na meerdere jaren van zeer matige conjunctuur in de chemische sector, tekende zich in 2004 een al sinds maanden verwachte opleving af. Reeds in 2004 leidde dat tot een toename van het vervoer, die zich naar verwachting in 2005 en zelfs in 2006 voortzet.

	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Chemische prod. EU (index 100 in 2000)</b>	100	102	107	109	112

Gezien de veiligheid die de binnenvaart voor dergelijk vervoer biedt, ziet het ernaar uit dat de binnenvaart een goede kans maakt marktaandeel in die sector te winnen. Zo wordt in West-Europa een toename van 5% van het vervoerde volume van chemische producten geregistreerd en van 4% van de vervoersprestatie.

Ontwikkeling van de vervoerde chemische producten





## 7. Gereede producten en containers

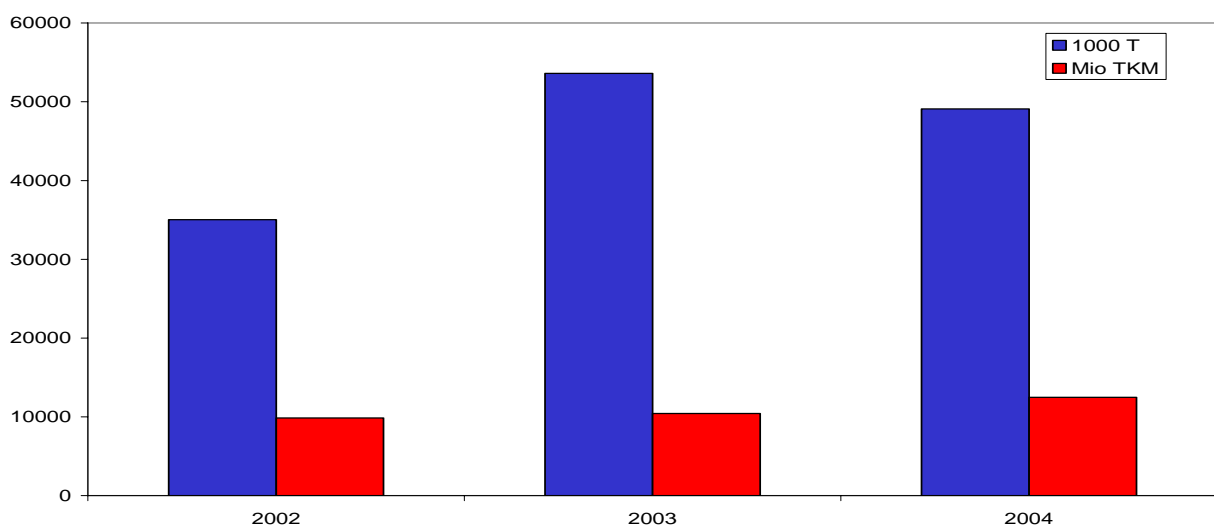
80% van het volume van gereede producten wordt per container vervoerd. Voor de per binnenvaart vervoerde voertuigen en andere gereede producten is parallel met de export een sterke toename geregistreerd. Dit geldt ook voor het vervoer van producten per container.

In Europa nam het containervervoer tussen 2002 en 2004 met 40% toe. Op de Rijn, waar deze sector zich sterk ontwikkelt, betekent dat weliswaar een toename van meer dan 26%, maar op verkeersaders, zoals de noord-zuidverbinding is die ontwikkeling nog belangrijker. Zo werd in Noord-Frankrijk, alleen al in 2004, een toename van meer dan 35% geregistreerd. Dit is vooral terug te voeren op het feit dat dit type vervoer daar recenter is dan op de Rijn.

Verder is het opmerkelijk dat ook het vervoer per container in de Delta is toegenomen, omdat daar nieuwe multimodale platformen in het nabije achterland werden geïnstalleerd. Tussen 2002 en 2004 nam de overslag in de zeehavens van de Delta in het algemeen met meer dan 25% toe, hetgeen is toe te schrijven aan de groei in de Aziatische landen. Daardoor ontstonden in 2004 lange wachttijden in de zeehavens, die een nadelige uitwerking op het concurrentievermogen en de bedrijfszekerheid van de binnenvaart hadden. Dat noodzaakte de zeehavens om, voor zover mogelijk, de ontwikkeling van de infrastructuur te versnellen, meer arbeidskrachten aan te trekken en het bedrijf te rationaliseren.

Het ziet er naar uit dat deze tendens zich in de komende jaren voortzet. Op de verbindingen tussen de zeehavens en het achterland is het marktaandeel van de binnenvaart duidelijk toegenomen en dat heeft een bijzonder positieve uitwerking op de vraag naar vervoer in deze sector. Daarom is het belangrijk dat de binnenvaart zich inzet om die ontwikkeling te begeleiden.

Ontwikkeling van de vervoerde afgewerkte producten en van containers



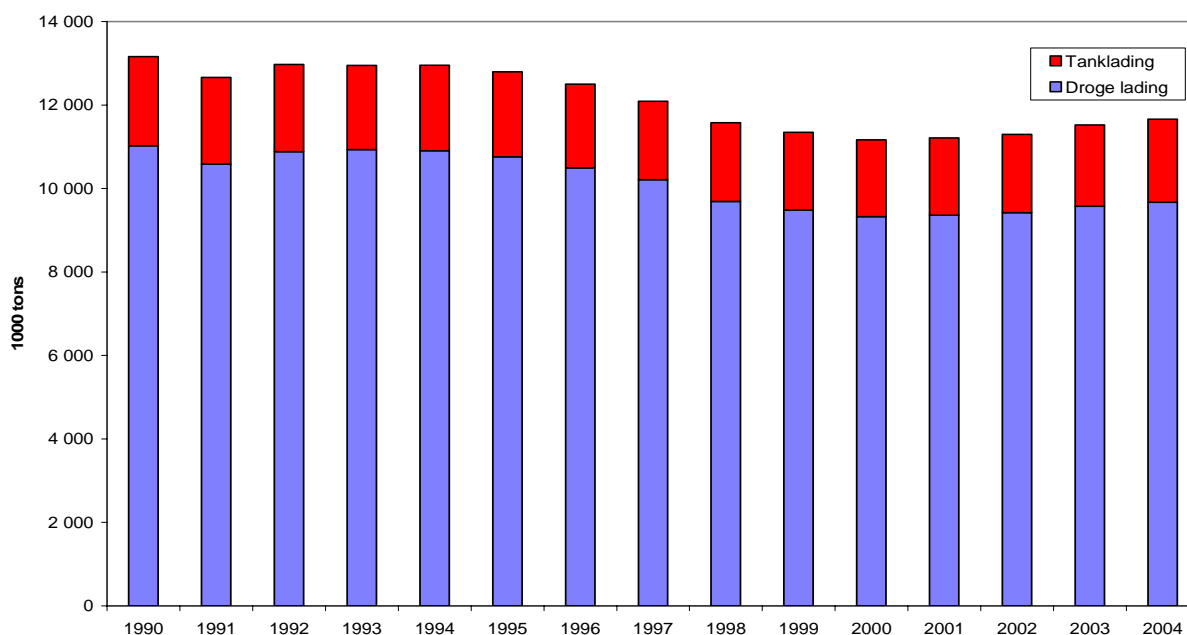


## Hoofdstuk 2: Analyse van het aanbod van vervoer

### A. Structuur van de nationale vlotten

Bij de waarneming van de ontwikkeling van de capaciteiten op de Europese markt en vooral op de Rijnmarkt blijkt dat het aanbod aan laadruimte tijdens de tenuitvoerbrengring van het structurele saneringsbeleid afneemt. In het bijzonder wordt vanaf 1995 een duidelijke afname geregistreerd, die zich voortzet tot in 2000.

Ontwikkeling van de binnenvloot



Vanaf 2001, maar vooral 2003 tekent zich duidelijk een ommekeer af, die met de geleidelijke invoering van de “oud voor nieuw-regeling” samenhangt. Deze tendens zette zich voort tot in 2004, en accentueerde zich zelfs voor de tankvaart.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat de nieuw in gebruik genomen eenheden sinds 2001 gemiddeld duidelijk groter zijn dan de oude schepen. Dit aspect heeft bij laag water zeker een uitwerking op het aanbod van de scheepsruimte gehad. Voorts is, gezien de wijze waarop de nieuwe eenheden worden ingezet (24 uur per dag), de productiviteit van een ton recent laadruim niet dezelfde als van een ton ouder laadruim dat over het algemeen slecht 12 of 14 uur per dag wordt ingezet.

Bij de beoordeling van de uitwerking van het op de markt brengen van nieuwe tonnages op het aanbod van vervoer, moet er weldegelijk rekening worden gehouden met die factor.

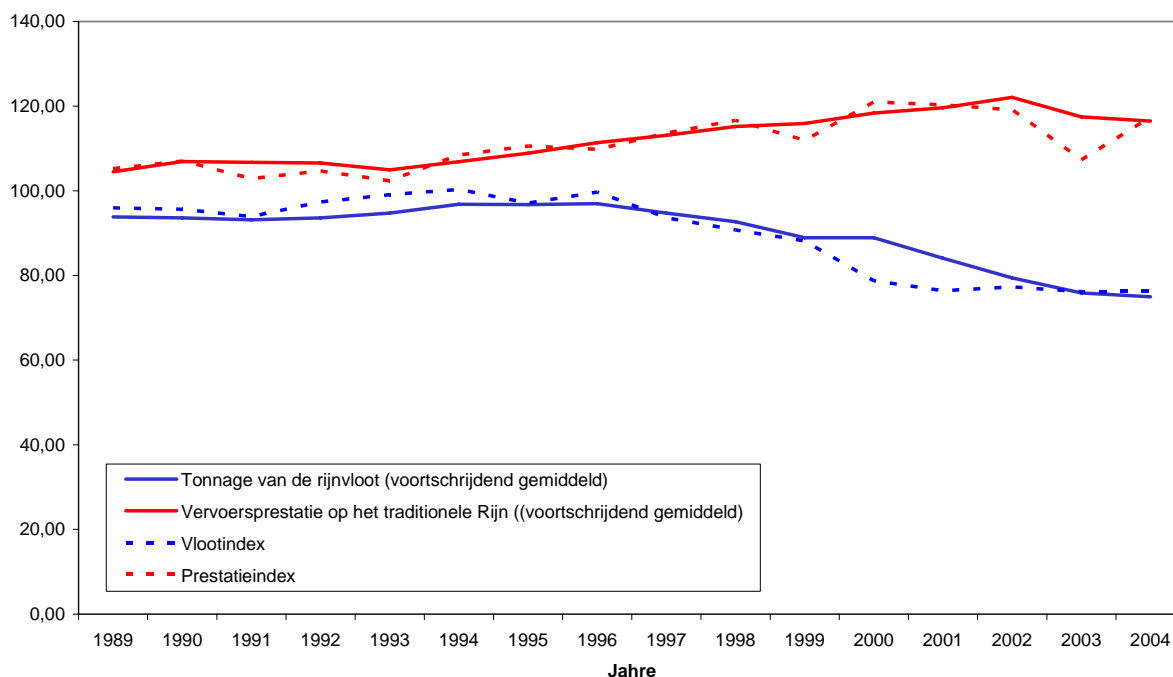
Zo werd tijdens de periode van laag water in de zomer 2003 het belang van kleine eenheden heel duidelijk. Namelijk, onder die omstandigheden, die ongunstig zoniet onmogelijk zijn voor de grote eenheden, is er veel vraag naar de minder grote eenheden die nog vol beladen kunnen worden en wel tegen interessante vrachtprijzen gezien het gebrek aan laadruimte. Dat was in het bijzonder het geval op de Rijn en de zijrivieren van de Rijn. Bovendien spelen die kleine eenheden die nu niet meer door nieuwe schepen worden vervangen, een uiterst belangrijke en unieke rol in het aanbod aan vervoer in het achterland, op het hele kanaalnetwerk.

## B. Nieuwe scheepsruimte op de markt

Bij het onder de loep nemen van de ontwikkeling van de op de markt beschikbare capaciteit in verhouding tot de ontwikkeling van de vervoersprestatie kan worden vastgesteld dat voor de droge lading het onderscheid tussen beide factoren niet enorm is. Dit is voor de tankvaart echter wel het geval. Tussen 2002 en 2004 is de capaciteit op de markt toegenomen, in tegenstelling tot de vervoersprestatie in de betrokken sectoren. Hiermee tekende zich een duidelijke tendens tot overcapaciteit af, hetgeen in 2005 werd bevestigd met het volume aan nieuw laadruim dat op de markt kwam.

Het is daarom de investeerders aan te raden behoedzaam te blijven en de ontwikkelingsvooruitzichten van de vraag in de betrokken sector niet uit het oog te verliezen (*onderstaand het voorbeeld van de situatie op de Rijn*).

Vergelijking tussen de ontwikkeling van de Rijnvloot en de vervoersprestatie op de traditionele Rijn



## Hoofdstuk 3: Scheepvaartomstandigheden

### Waterstanden:

Methodologisch wordt deze factor normaliter beschouwd door de waterstanden bij peil Maxau, Kaub en Ruhrort op de Rijn en bij peil Hofkirchen op de westelijke gedeelte van de Donau te meten.

Voor de kanalen zijn de waterstanden niet relevant, maar moeten de perioden van ijsgang in aanmerking worden genomen, in het bijzonder in Noord-Duitsland. Dit geldt ook voor rivieren als de Elbe en de Oder.

In 2002 en 2004 waren de waterstanden niet uitzonderlijk, met seizoensgebonden periodes van laag- en hoogwater van korte duur. Daarentegen was dat in 2003 wel het geval, gezien de aanhoudende droogte in de zomer, waardoor de vervoerscapaciteit van de Europese binnenvaart maandenlang sterk verminderde, in het bijzonder op de Rijn en de zijrivieren van de Rijn. Door die situatie die zowel in omvang als in duur uitzonderlijk was, werd enerzijds het belang van de kleine eenheden in de Europese vloot duidelijk en anderzijds de modale plaats van de binnenvaart die wanneer zich problemen voordoen niet op korte termijn kan worden vervangen door andere vervoerswijzen over land, in het bijzonder als het gaat over de belangrijkste goederen die gewoontegetrouw over het water worden vervoerd.

\*



## Hoofdstuk 4: Micro-economische analyse

### A. Procedure van de micro-economische benadering

#### Inleiding:

Bij het volgen van de ontwikkeling van vraag en aanbod op de markt is gebleken dat voor het onderzoek ook de exploitatiewijze van een schip van belang is. In het bijzonder de structuur en de ontwikkeling van de kosten. Met een goede kennis op dit gebied kunnen zo enerzijds nalatigheden die uiteindelijk tot slecht onderhoud van schepen leiden bijvoorbeeld, aan het licht worden gebracht. Anderzijds kan het effect van een aanzienlijke variatie in bepaalde lasten worden berekend, door middel van simulaties.

Deze benadering bij marktobservatie met directe betrokkenheid van de scheepsexploitanten is nieuw. Daarom is aan het tot stand brengen van dit instrument voor het volgen van de ontwikkeling een overleg in nauwe samenwerking met de vertegenwoordigers van de belangrijkste organisaties van de Europese binnenvaart vooraf gegaan.

Voor deze eerste uitgave volgen ter verduidelijking van de structuur van het onderzoek en het totstandkomen van de procedure, onderstaand enkele verklaringen van begrippen en over de keuze van de verdeling.

De micro-economische benadering betreft de volgende vier niveaus:

1. De categorieën van kenmerkende schepen
2. De kosten
3. De inkomsten aan de hand van de omzet en dus van het niveau van de activiteit
4. De relevante verhoudingen en indexcijfers aan de hand waarvan de ontwikkeling over een bepaalde periode gevolgd en vergeleken kan worden

#### 1. Bepaling van scheepscategorieën

De binnenschepen zijn in acht categorieën verdeeld om bij het volgen van de ontwikkeling zowel de karakteristieken van de exploitatiekosten als de exploitatiewijze van de schepen zo precies mogelijk te kunnen benaderen.

##### **a. De klasse motorvrachtschepen met een capaciteit van 100 tot 700 ton:**

Deze categorie wordt veel op de kanalen en voor het uitwisselingsverkeer met de Rijn gebruikt. Doorgaans is het particulier eigendom en bestaat de bemanning uit slechts 2 personen. De arbeidskosten zijn dus op die basis berekend. Deze schepen zijn gemiddeld het oudst, hetgeen niet uitsluit dat zij tussentijds op technisch gebied zijn gerenoveerd. Over het algemeen zijn deze schepen 14 uur per dag in bedrijf. Het aantal schepen van deze categorie neemt echter af. Toch vertegenwoordigt het aandeel nu nog 21% van de laadruimte op de markt.

**b. De klasse motorvrachtschepen met een capaciteit van 700 tot 1500 ton:**

Ook deze categorie heeft een hoge gemiddelde leeftijd en is hoofdzakelijk particulier eigendom. De minimumbemanning bestaat uit 2 personen en de schepen zijn vaak 14 uur per dag in bedrijf. Vergeleken met de grotere schepen verschilt de activiteit van deze eenheden bij laag water, aangezien zij dan door kunnen blijven varen en van aantrekkelijke vrachtprijzen kunnen profiteren. Tegenwoordig bestaat 45% van de scheepsruimte op de markt uit deze categorie schepen.

**c. De klasse motorvrachtschepen met een capaciteit van 1500 tot 2500 ton:**

Deze categorie is representatief voor het verkeer op de Rijn en op andere vaarwegen met een groot profiel. De hiertoe behorende schepen voldoen aan de moderne technische normen en zijn optimaal in bedrijf, 24 uur per dag. De minimumbemanning is dan ook vier personen. Gemiddeld zijn deze schepen, die nu op de markt worden gebracht, het minst oud. Deze categorie, waarvan de beschikbare laadruimte in de CCR-lidstaten uit 23% bestaat, is gezien de grootte van de eenheden, voor een volle belading erg afhankelijk van de waterstanden.

**d. De klasse motorvrachtschepen met een capaciteit van 2500 ton en meer:**

De schepen van deze categorie zijn het meest recent en technisch het best uitgerust. Zij varen voornamelijk op de Rijn en de delta. Hun aandeel van de beschikbare laadruimte in de CCR-lidstaten is 12% en blijft toenemen.

**e. De klasse van motortankschepen met een capaciteit van 100 tot 700 ton:**

Deze categorie telt slechts een beperkt aantal eenheden die voornamelijk in België en in Frankrijk in bedrijf zijn (\*). Het aandeel dat deze categorie vertegenwoordigt is slechts 7,5% van de capaciteit van de CCR-lidstaten.

**f. De klasse van motortankschepen met een capaciteit van 700 tot 1500 ton:**

De schepen die tot deze categorie behoren zijn het oudst, enkelwandig en hebben een minimumbemanning van 2 personen. 32% van de laadruimte op de markt bestaat uit dit type schepen.

**g. de klasse van motortankschepen met een capaciteit van 1500 tot 2500 ton:**

Deze categorie is representatief voor de generatie motortankers die in de jaren 80 en 90 in de vaart zijn gebracht. De schepen zijn over het algemeen dubbelwandig met de daaruit voortvloeiende bijzonderheden betreffende de exploitatie en kosten. De minimumbemanning bestaat uit 4 personen. Deze schepen zijn gemiddeld jong. Daarom tekent het verschil van deze categorie, die circa 39% van de ladingcapaciteit op de markt vertegenwoordigt, zich vooral af met de rente- en de afschrijvingskosten.

**h. De klasse van motortankschepen met een capaciteit van 2500 ton en meer:**

In deze categorie bevinden zich de meest recente eenheden van de markt. De schepen zijn hoofdzakelijk actief op de Rijn en in de zeehavens als bunkerschepen. Zij vertegenwoordigen circa 21% van de markt en hun aandeel blijft stijgen.

*(\*) de in het vervoer van cement gespecialiseerde schepen worden ook tot deze categorie gerekend.*



## 2. Bepaling van de kostenboeking:

### Tabel 1:

Deze tabel is een weergave van de door het secretariaat uitgewerkte gegevens aan de hand waarvan het belang van elke categorie op de markt kan worden bepaald en de ontwikkeling van de kostenstructuur over een bepaalde periode kan worden gevolgd. Zo kan het inzetten van nieuwe eenheden en de geleidelijke afname van kleine eenheden worden gevolgd en vooral worden overgebracht op het marktmodel van de CCR.

Onder deze tabel staan eveneens gegevens die van belang zijn bij het berekenen van het bedrijfsresultaat. Bijvoorbeeld de waarde van het schip gebaseerd op de vervangingswaarde of de waarde waarvoor het schip is verzekerd. De wijze en het aantal dagen van de exploitatie zijn ook nuttige informatie voor het evalueren van een jaarresultaat. Die gegevens worden door het bedrijf en de verzekering aangereikt.

### Tabel 2:

Deze tabel is een weergave van de belangrijkste kosten en opbrengsten. Het eerste deel betreft de vaste materieelkosten van het schip. Het tweede deel betreft de variabele kosten die direct aan de activiteit zijn verbonden. Het derde deel betreft de inkomsten en het vormen van reserves

### Vaste lasten:

#### - **arbeidskosten:**

Alhoewel de arbeidskosten, met inbegrip van de sociale lasten, voor een eenheid van een bepaalde grootte op 40 000 à 60 000 euro per jaar kunnen worden geëvalueerd, moet voor de kleinere eenheden die vaak door de eigenaar worden geëxploiteerd een onderscheid worden gemaakt. Voor deze eenheden zijn de arbeidskosten boekhoudkundig gezien vaak erg laag en de bedrijfswinst moet aan de inkomsten van de exploitant worden toegevoegd. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het feit dat het ondernemersstatuut ook extra inkomsten inhoudt. De exploitant-eigenaar van het schip heeft weliswaar een loon voor zijn werk aan boord, maar de administratiewerkzaamheden die hij als eigenaar van het schip uitoefent vormen een extra inkomen. Immers, behalve het navigatiewerk oefent de eigenaar ook werkzaamheden uit en loopt hij ook risico's als ondernemer (zoals administratief werk, chartering, risico's als investeerder, verschillende bijkomende activiteiten) waar ook een loon voor gerekend moet worden, dat of aan de exploitant-eigenaar van het schip of aan de beheerder (Bedrijfschap, agentschap voor bevrachting, Vereniging van exploitanten,...) moeten worden toegerekend. Zo kunnen boekhoudkundig gemiddelde waarden ter indicatie voor de berekening van de winstcapaciteit en de investeringspotentialiteit worden bepaald.

#### - **Verzekering:**

Het bedrag van de verzekeringspremies, eventueel met inbegrip van eigen risico's, wordt via de verzekeringsmaatschappij aangereikt.

#### - **Overige kosten:**

Hieronder vallen kanaal-, loods- en havengelden, enz.

### Het begrip waardeverlies van het schip omvat:

#### - **Reparatie- en onderhoudskosten :**

Het bedrag van de reparatie- en onderhoudskosten wordt aan de hand van het gegevensbestand verkregen.

- ***Toevoeging aan afschrijvingen :***  
Het hoogte van de toevoegingen aan afschrijvingen is afhankelijk van de resterende levensduur van een schip van een gegeven categorie.  
Met het ouder worden van het schip ontwikkelen deze twee begrippen in tegengestelde richting (de toevoeging aan afschrijvingen nemen af en de reparaties nemen toe)
- ***Rentekosten en kapitaalopbrengst:***  
Deze informatie wordt via de bank aangereikt. In geval van grote rentevoetfluctuaties kan bij simulaties een forfaitair bedrag worden gebruikt.

#### **Variabele kosten:**

- ***Gas- en smeeroliekosten:***  
Dit determinerende element kan door het bedrijfsleven worden verstrekt en eventueel met informatie uit het gegevensbestand worden aangevuld.
- ***Klein materiaal kosten:***  
In het gegevensbestand kan informatie hierover worden gevonden, het bevat onder anderen verfkosten.
- ***Overige kosten:***  
Deze verzamelgroep van kosten bevat alle andere bedrijfskosten (communicatiekosten, haven- en loodsgelden, enz.)

Nadat de hele kostenlijst is nagelopen kan met de totaalsom van de verschillende kolommen de rentabiliteitsdrempel worden vastgesteld. Zo kan voor iedere categorie de rentabiliteit en het efficiënte investeringsvermogen worden geëvalueerd om het schip op lange termijn in goede staat te houden.

Deze tabel geeft ook indicaties betreffende omzet, brutoresultaat en capaciteit tot reservevorming. Deze gegevens moeten boekhoudkundig met de kosten worden vergeleken.

### **3. Schatten van de inkomsten via de omzet en dus via het niveau van de activiteit**

#### **Tabel 3:**

Deze tabel is een weergave van relevante indexcijfers aan de hand waarvan een synthetische beschrijving van de situatie met grafieken mogelijk moet zijn.

- ***Marge op variabele kosten:***  
Deze marge wordt verkregen door het totaal van de variabele kosten van de verkoopopbrengst af te trekken.
- ***Marge op variabele kosten / effectieve omzet:***  
Aan de hand van deze verhouding kan de ontwikkeling van de rentabiliteit over meerdere jaren worden gevolgd, waaruit een tendens kan blijken.

### **4. Relevante indexcijfers aan de hand waarvan de ontwikkeling over een bepaalde periode gevolgd en vergeleken kan worden**

**Tabel 4: Relevante indexcijfers**

Deze tabel bevat maandelijkse waarden waarmee de micro-economische ontwikkeling beter tot uiting komt. De schatting gaat hier niet per categorie schip.

- **Gasolie-index:**

Deze index is gebaseerd op gegevens die betrekking hebben op de gasolieprijs.

- **Vrachtenindex :**

Deze index wordt verkregen door middel van een gewogen gemiddelde van gevraagde vrachtprijzen voor belangrijke goederen en belangrijke verkeersrelaties.

- **Beladingsindex:**

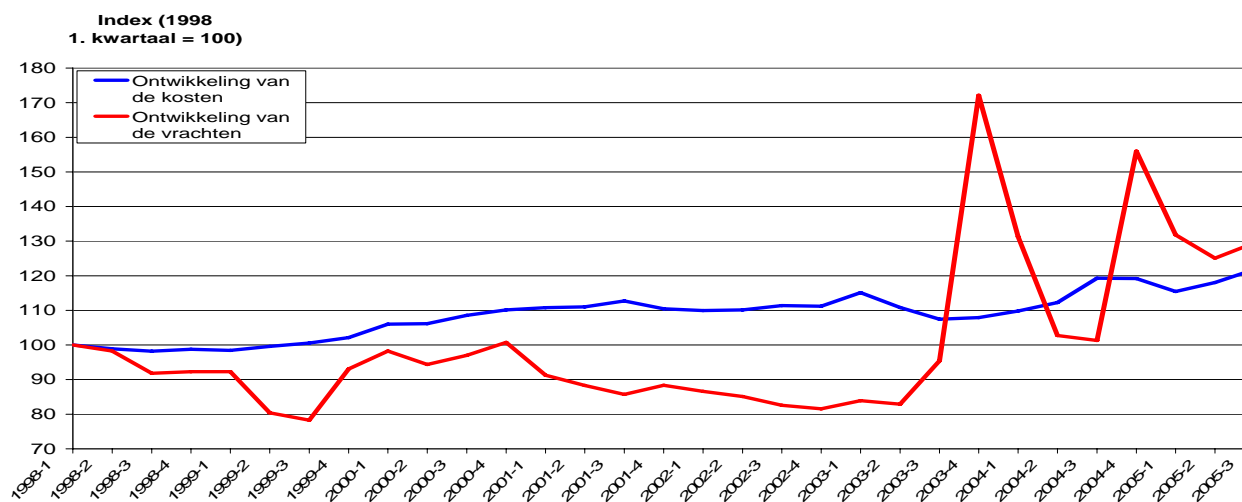
Met deze index wordt beoogd de exploitatiemogelijkheden van de beschikbare laadruimte in relatie tot de waterstanden weer te geven (uitsluitend voor de Rijn).

## B. Evaluatie van de micro-economische situatie in de loop van de jaren 2001-2003

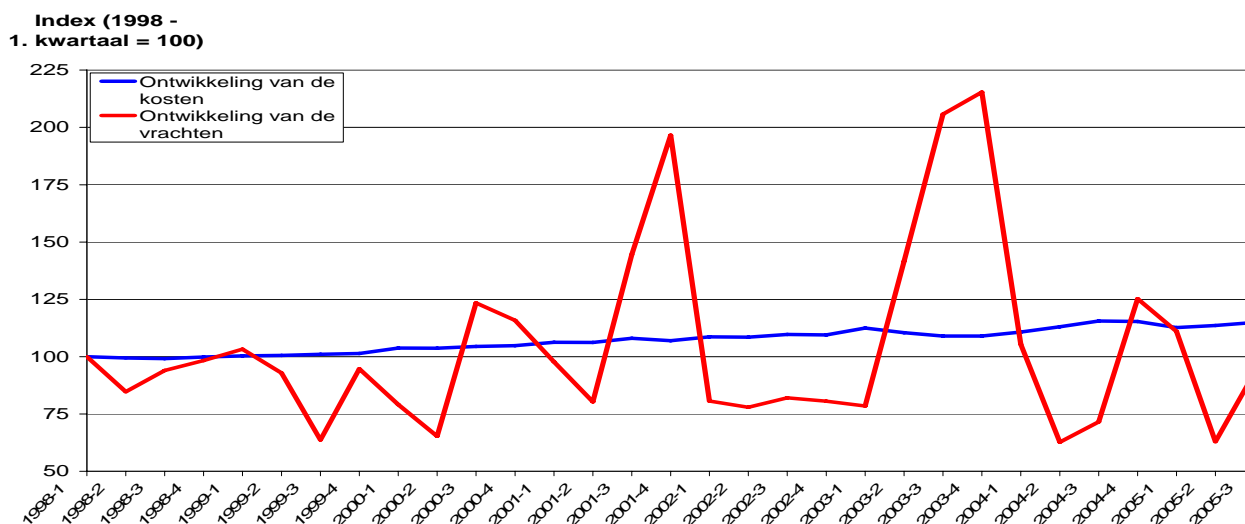
### 1. Vrachtniveau:

Een betrouwbare weergave van de vervoerde vrachten voor bepaalde significante verbindingen en goederensoorten is onontbeerlijk, omdat juist de combinatie met de vervoerde volumes en dus de geleverde vervoersprestatie bepalend is voor de door de schepen gemaakte omzet. Dit aspect vormt derhalve een belangrijke indicator voor de evaluatie van de op de markt heersende exploitatievoorwaarden. In de praktijk is echter gebleken dat een realistische en betrouwbare weergave van het vrachtniveau problematisch is, omdat het moeilijk is om toegang te krijgen tot representatieve, regelmatig geleverde en betrouwbare informatie. Er moet overleg worden gepleegd met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven om te onderzoeken welke informatiebronnen beschikbaar zijn en welke methodologie gevolgd kan worden. Naar alle verwachting zal in de volgende publicatie voor de waarneming van vrachten op de markt een gedetailleerdere benadering mogelijk zijn. Vooralsnog beperken wij ons hier tot twee grafieken die door NEA werden samengesteld. Zij tonen de ontwikkeling in de tank- en drogeladingvaart, waarbij de vrachten en exploitatiekosten in de vorm van indices worden weergegeven.

### Drogeladingmarkt



### Tankvaartmarkt



## 2. Analyse van de kostenstructuur:

Het onderzoek van NEA omvatte in deze eerste fase een steekproef van 220 motorschepen voor droge lading en 42 motortankschepen van de Nederlandse vloot. In dit onderzoek wordt de situatie in de ondernemingen onderzocht aan de hand van de kosten voor het in de vaart houden van de schepen en de exploitatiekosten.

Ondanks de beperkte omvang van de eerste geanalyseerde steekproef, levert dit onderzoek toch een aantal indicaties op over de verdeling van de kosten voor de verschillende types en afmetingen schepen. Als de steekproef wordt vergroot, zal ook de aanpak worden aangepast. Het doel is om enerzijds de exploitant een referentiekader te bieden waarmee hij zich binnen zijn segment kan positioneren, en anderzijds een mogelijkheid te scheppen om de ontwikkeling van de verschillende kostenposten te volgen of zelfs te voorspellen, zodat de gevolgen van deze ontwikkelingen voor de exploitatie van de schepen kunnen worden geëvalueerd of een naderende crisis kan worden gesignaleerd.

Ook deze voor een publicatie op het gebied van de marktobservatie innovatieve benadering heeft echter te kampen met het niet te veronachtzamen probleem dat men over representatieve gegevens moet beschikken. Ook deze voor een publicatie op het gebied van de marktobservatie innovatieve benadering heeft echter te kampen met het niet te veronachtzamen probleem dat men over representatieve gegevens moet beschikken. Er tekenen zich echter nu al een aantal mogelijkheden af waardoor in een volgende publicatie niet alleen in zal worden gegaan op het jaar 2004, maar tevens gewerkt zal kunnen worden met een grotere steekproef. Naar verwachting zullen vanaf 2006 ook schepen van de Belgische, Franse en Duitse vloot bij het onderzoek worden betrokken, zodat rekening kan worden gehouden met specifieke lokale of nationale kenmerken bij de exploitatie van schepen. Als er gegevens beschikbaar zijn voor de gehele Europese markt, zal het eventueel ook mogelijk worden voorspellingen te doen over de ontwikkeling van de kosten.

De elementen waar wij voor deze eerste publicatie over beschikten, stelden ons desalniettemin in staat om vast te stellen dat er voor de drogeladingvaart en voor de tankvaart verschillen bestaan in de verdeling van vaste en variabele kosten al naar gelang de lengte van het schip, de leeftijd, de vereiste bemanning en de exploitatiewijze.

Zo is gebleken dat de gemiddelde leeftijd in de categorie kleinste schepen (100 – 700 ton) het hoogst is. Dit lijkt logisch omdat dit type schepen nu nauwelijks meer gebouwd wordt. Het gevolg is dat hun jaarlijkse afschrijvingen vaak aanzienlijk lager zijn dan van recenter gebouwde grotere schepen.

Het gedeelte verzekeringspremies en financieringskosten volgt logischerwijze deze tendens.

Bij de kosten voor onderhoud en reparaties blijkt dat deze binnen de verdeling van de kosten in proportie gelijk blijven, dus los van het feit of het om een groot of klein schip gaat. Dit hangt samen met het feit dat kleine schepen weliswaar vanwege hun leeftijd vaker onderhoud nodig hebben, maar de nieuwe eenheden vanwege hun zeer intensieve exploitatie (24/24 uur) ook zeer regelmatig aan onderhoud toe zijn.

Het aandeel van de personeelskosten neemt af naarmate de omvang van het schip groter is.

In de periode 2001 tot 2003 kan voor alle categorieën een aanzienlijke daling in de financieringskosten worden vastgesteld, hetgeen voor het grootste gedeelte te verklaren valt door de daling van de rente bij de banken.

De gemiddelde aardolieprijs lag in 2002 rond de 29 euro, oftewel gemiddeld 3 euro onder de prijs van 2001, met gevolg dat deze kostenpost in het algemeen gedaald is. Vanaf de herfst 2002 bewoog de aardolieprijs zich op de wereldmarkt op een zeer hoog niveau, hetgeen te wijten was aan de dreigende oorlog in Irak.

Pas aan het einde van de eerste helft van 2003 is de aardolieprijs weer gedaald tegen de achtergrond van een afgenomen oorlogsdreiging. In de tweede helft van 2003 was de prijsontwikkeling redelijk stabiel. In 2004 daarentegen bleven de prijzen hoog, ondanks een korte kalmere periode tijdens de laatste maanden van dat jaar.

### **Conclusies en prognoses**

Gezien de in deze eerste publicatie behandelde periode (2001 – 2004) is het niet mogelijk prognoses op te stellen voor het jaar 2005 dat bovendien nu al bijna verstreken is. Deze eerste publicatie heeft dus hoofdzakelijk tot doel de basis te leggen voor een reeks nog te verschijnen publicaties waarin de actuele situatie geanalyseerd zal worden en ook gepoogd zal worden prognoses voor de toekomst op te stellen. In de publicatie die voor het einde van 2005 voorzien is, zullen reeds een aantal prognoses voor het begin van 2006 worden opgenomen.

Op grond van de analyse van de ontwikkelingen in de periode 2001–2004 kunnen echter reeds een aantal vaststellingen worden gedaan over de Europese binnenvaart en de huidige tendensen.

Tijdens de zeer lange periode met lage waterstanden in de zomer van 2003 is bijvoorbeeld gebleken hoe belangrijk het is dat de vloten in tijden van lage waterstanden eveneens over kleine schepen beschikken. Dit geldt ook voor grote, ruime waterwegen zoals de Rijn en het is zeker een punt ter overweging in een tijd waarin met het oog op schaalvergroting de nieuwe schepen op de markt vrijwel uitsluitend grote schepen zijn.

Deze periode met uitzonderlijke waterstanden maakt het ook mogelijk bepaalde conclusies te trekken over het modale gedeelte van de binnenvaart op de markt voor vervoer over land. Het is bijvoorbeeld gebleken dat wanneer de binnenvaart tijdelijk gedeeltelijk uitvalt, het voor de andere vervoersmodi niet mogelijk is snel te voldoen aan de vraag naar vervoer die niet door de binnenvaart wordt gedekt. Zij beschikken blijkbaar niet over de nodige flexibiliteit en capaciteiten om het extra aanbod te verwerken.

De aantallen nieuwe schepen die sinds het aflopen van het structuursaneringsbeleid en het progressieve uitlopen van de “oud voor nieuw”-regeling op de markt komen, en met name in de tankvaartsector, zijn dermate groot dat gevreesd moet worden dat er nieuwe overcapaciteiten zullen ontstaan. Als men het volume van de nieuw op de markt gebrachte scheepscapaciteiten vergelijkt met de ontwikkeling van de vraag in de tankvaart (min of meer stagnerend), dan blijkt duidelijk dat de kloof tussen beide steeds groter wordt.

De sterke groei van het containervervoer in de afgelopen tien jaar neemt verder toe en biedt een mogelijkheid voor de binnenvaart om een groter marktaandeel te veroveren. Zij moet er dan wel in slagen te voldoen aan de vraag door aanpassingen en rationalisatie, zodat zij geïntegreerd kan worden binnen de logistieke ketens. Naast de inspanningen die de havenbedrijven moeten doen om de vereiste infrastructuur te kunnen bieden - waar aan gewerkt wordt - is het net zo belangrijk dat de binnenvaart haar werkwijze aanpast, zodat zij efficiënt op de vraag kan inspelen.

De activiteit van de binnenvaart op traditionele markten zoals het vervoer van landbouwproducten en vooral het vervoer voor de staalnijverheid, het vervoer van kolen en voor de chemische industrie is tussen 2002 en 2004 naar een hoog niveau gestegen onder invloed van de economische groei en de toegenomen vraag in landen van Zuidoost-Azië. Het valt te verwachten dat deze conjuncturele situatie in de komende jaren zal aanhouden.

## **Bijlagen**





## Aanbod aan laadruim

### Methodologische aspecten:

#### Begripsbepalingen, methodes en goederennomenclatuur

Met de statistieken over de ontwikkeling van de binnenvloten, streeft de CCR ernaar de op de meest betrouwbare wijze de beschikbare laadruimte op de vervoersmarkt in beeld te brengen. De verwezenlijking van deze doelstelling schept nog enkele problemen, aangezien de door de lidstaten ter kennis gebrachte informatie, ondanks het in 2000 daartoe aangenomen besluit, nog niet geheel geharmoniseerd is.

De gegevens die in de vorm van bestanden aan de CCR ter beschikking worden gesteld, komen uit de nationale registers. Deze zijn echter nog niet in alle lidstaten volkomen geherstructureerd en betrouwbaar, met name in Frankrijk.

Om het aanbod van laadruimte op de markt zo getrouw mogelijk weer te geven, worden nu eens de schepen die werkelijk dat jaar voor het vervoer hebben gediend, dat wil zeggen de actieve schepen, in aanmerking genomen, dan weer de vloot die "operationeel" genoemd kan worden, dat wil zeggen, de schepen die over het nodige certificaat beschikken om, zodra er vraag naar vervoer is op de markt, actief kunnen worden.

Gestreefd wordt naar een harmonisatie waarbij uitsluitend de "operationele" vloot in aanmerking wordt genomen. Dit is echter nog niet mogelijk, gezien de huidige staat van de registers.

Het aantal nog in de vaart zijnde sleepscheepen is dermate beperkt en het effect daarvan op de aanbod aan laadruimte dermate gering, dat deze schepen niet meer in aanmerking zijn genomen voor deze statistieken.

Wanneer een lidstaat de statistiekenbasis wijzigt, wordt erop toegezien dat bij het verwerken van de gegevens een analyse mogelijk blijft. Bij niet beschikbare of incomplete gegevens worden ter vermijding van een onderbreking in het onderzoek, ter indicatie de gegevens van het jaar daarvoor in aanmerking genomen.

**Tabel OM1 - BINNENVLOTEN 2000-2004 (synthese)**  
**PER SCHEEPCATEGORIE**

Land	Motorvrachtschepen			Vrachtduwbakken			Totaal droge lading		
	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Aantal eenh.	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW
<b>31.12.2000</b>									
<i>Duitsland</i>	1028	1198527	516452	982	891738		2010	2090265	516452
<i>Oostenrijk</i>							0	0	0
<i>België</i>	1158	971571	456941	146	359903		1304	1331474	456941
<i>Frankrijk</i>	1126	520353	233675	611	593838		1737	1114191	233675
<i>Luxemburg</i>	26	26803	13096	2	5660		28	32463	13096
<i>Nederland</i>	3404	3278465	1579760	751	1292402		4155	4570867	1579760
<i>Zwitserland</i>	18	33052	20404				18	33052	20404
<b>totaal</b>	<b>6760</b>	<b>6028771</b>	<b>2820328</b>	<b>2492</b>	<b>3143541</b>		<b>9252</b>	<b>9172312</b>	<b>2820328</b>
<b>31.12.2001</b>									
<i>Duitsland</i>	988	1188918	506960	954	892591		1942	2081509	506960
<i>Oostenrijk</i>							0	0	0
<i>België</i>	1131	982986	471275	157	380602		1288	1363588	471275
<i>Frankrijk</i>	1129	526289	237152	625	601349		1754	1127638	237152
<i>Luxemburg</i>	25	26345	12969	1	2830		26	29175	12969
<i>Nederland</i>	3322	3236288	1582483	759	1314625		4081	4550913	1582483
<i>Zwitserland</i>	14	24560	15648				14	24560	15648
<b>totaal</b>	<b>6609</b>	<b>5985386</b>	<b>2826487</b>	<b>2496</b>	<b>3191997</b>		<b>9105</b>	<b>9177383</b>	<b>2826487</b>
<b>31.12.2002</b>									
<i>Duitsland</i>	975	1182878	508002	920	877802		1895	2060680	508002
<i>Oostenrijk</i>							0	0	0
<i>België</i>	1103	997928	485124	165	382858		1268	1380786	485124
<i>Frankrijk</i>	1152	542743	146921	609	588232		1761	1130975	146921
<i>Luxemburg</i>	23	23741	12093	1	2830		24	26571	12093
<i>Nederland</i>	3240	3285722	1608718	772	1334681		4012	4620403	1608718
<i>Zwitserland</i>	12	23369	14210				12	23369	14210
<b>totaal</b>	<b>6505</b>	<b>6056381</b>	<b>2775068</b>	<b>2467</b>	<b>3186403</b>		<b>8972</b>	<b>9242784</b>	<b>2775068</b>
<b>31.12.2003</b>									
<i>Duitsland</i>	955	1139124	503123	894	855735		1849	1994859	503123
<i>Oostenrijk</i>							0	0	0
<i>België</i>	1099	1024409	507005	200	379695		1299	1404104	507005
<i>Frankrijk</i>	1141	545351	235136	612	609431		1753	1154782	235136
<i>Luxemburg</i>	21	21340	10868	1	2830		22	24170	10868
<i>Nederland</i>	3194	3380582	1570231	800	1427738		3994	4808320	1570231
<i>Zwitserland</i>	12	23369	14210				12	23369	14210
<b>totaal</b>	<b>6422</b>	<b>6134175</b>	<b>2840573</b>	<b>2507</b>	<b>3275429</b>		<b>8929</b>	<b>9409604</b>	<b>2840573</b>
<b>31.12.2004</b>									
<i>Duitsland</i>	950	1127796	507802	1014	949093		1964	2076889	507802
<i>Oostenrijk</i>	5	7058		54	84807		59	91865	0
<i>België</i>	1113	1046203	522158	223	432111		1336	1478314	522158
<i>Frankrijk</i>	956	506196	183181	465	494245		1421	1000441	183181
<i>Luxemburg</i>	19	19521	9931	1	2830		20	22351	9931
<i>Nederland</i>	3155	3432160	1534350	818	1468427		3973	4900587	1534350
<i>Zwitserland</i>	13	25942	14909	1	1258		14	27200	14909
<b>totaal</b>	<b>6211</b>	<b>6164876</b>	<b>2772331</b>	<b>2576</b>	<b>3432771</b>		<b>8787</b>	<b>9597647</b>	<b>2772331</b>

**Tabel OM1 - BINNENVLOTEN 2000-2004 (synthese)  
PER SCHEEPSCATEGORIE**

Land	Motortankschepen			Tankduwbakken			Totaal tanklading		
	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Aantal eenh.	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW
<b>31.12.2000</b>									
<i>Duitsland</i>	305	446043	211918	41	55352		346	501395	211918
<i>Oostenrijk</i>							0	0	0
<i>België</i>	205	242262	108761	8	9144		213	251406	108761
<i>Frankrijk</i>	70	51414	20734	64	90823		134	142237	20734
<i>Luxemburg</i>	27	47103	23284	2	8444		29	55547	23284
<i>Nederland</i>	719	721217	370963	49	80666		768	801883	370963
<i>Zwitserland</i>	45	102604	45210	0	0		45	102604	45210
<b>totaal</b>	<b>1371</b>	<b>1610643</b>	<b>780870</b>	<b>164</b>	<b>244429</b>		<b>1535</b>	<b>1855072</b>	<b>780870</b>
<b>31.12.2001</b>									
<i>Duitsland</i>	313	459700	222904	41	55279		354	514979	222904
<i>Oostenrijk</i>							0	0	0
<i>België</i>	200	236952	108422	7	9826		207	246778	108422
<i>Frankrijk</i>	65	53233	23236	69	97475		134	150708	23236
<i>Luxemburg</i>	23	38569	19313	2	8435		25	47004	19313
<i>Nederland</i>	709	718939	369598	44	75806		753	794745	369598
<i>Zwitserland</i>	40	90712	40535	0	0		40	90712	40535
<b>totaal</b>	<b>1350</b>	<b>1598105</b>	<b>784008</b>	<b>163</b>	<b>246821</b>		<b>1513</b>	<b>1844926</b>	<b>784008</b>
<b>31.12.2002</b>									
<i>Duitsland</i>	324	486517	240106	43	55888		367	542405	240106
<i>Oostenrijk</i>							0	0	0
<i>België</i>	197	240981	112357	6	11838		203	252819	112357
<i>Frankrijk</i>	66	54949	22953	67	95575		133	150524	22953
<i>Luxemburg</i>	21	34927	18050	2	8435		23	43362	18050
<i>Nederland</i>	705	718258	368577	47	79646		752	797904	368577
<i>Zwitserland</i>	36	85332	38109	0	0		36	85332	38109
<b>totaal</b>	<b>1349</b>	<b>1620964</b>	<b>800152</b>	<b>165</b>	<b>251382</b>		<b>1514</b>	<b>1872346</b>	<b>800152</b>
<b>31.12.2003</b>									
<i>Duitsland</i>	336	508502	258021	45	54930		381	563432	258021
<i>Oostenrijk</i>							0	0	0
<i>België</i>	200	242349	114844	6	11838		206	254187	114844
<i>Frankrijk</i>	71	65421	23020	65	91815		136	157236	23020
<i>Luxemburg</i>	18	30481	15720	2	8435		20	38916	15720
<i>Nederland</i>	720	771759	354130	44	75294		764	847053	354130
<i>Zwitserland</i>	31	78036	33144	0	0		31	78036	33144
<b>totaal</b>	<b>1376</b>	<b>1696548</b>	<b>798879</b>	<b>162</b>	<b>242312</b>		<b>1538</b>	<b>1938860</b>	<b>798879</b>
<b>31.12.2004</b>									
<i>Duitsland</i>	345	522619	271217	49	53280		394	575899	271217
<i>Oostenrijk</i>	5	5601		15	22055		20	27656	0
<i>België</i>	217	281516	132661	6	11838		223	293354	132661
<i>Frankrijk</i>	35	39234	12990	47	67418		82	106652	12990
<i>Luxemburg</i>	18	30481	15720	2	8435		20	38916	15720
<i>Nederland</i>	746	824283	335545	43	74177		789	898460	335545
<i>Zwitserland</i>	29	72860	33105	0	0		29	72860	33105
<b>totaal</b>	<b>1395</b>	<b>1776594</b>	<b>801238</b>	<b>162</b>	<b>237203</b>		<b>1557</b>	<b>2013797</b>	<b>801238</b>

**Tabel OM1 - BINNENVLOTEN 2000-2004 (synthese)  
PER SCHEEPSCATEGORIE**

Land	Sleepboten			Duwboten			Totaal sleep- en duwboten		
	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Aantal eenh.	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW
<b>31.12.2000</b>									
<i>Duitsland</i>	163		33776	286		107041	449		140817
<i>Oostenrijk</i>				10		9200	10		9200
<i>België</i>	21		5819	59		33517	80		39336
<i>Frankrijk</i>	3		835	196		91481	199		92316
<i>Luxemburg</i>	0		0	20		17609	20		17609
<i>Nederland</i>	546		119435	549		241795	1095		361230
<i>Zwitserland</i>	1		368	7		5444	8		5812
<b>totaal</b>	<b>734</b>		<b>160233</b>	<b>1127</b>		<b>506087</b>	<b>1861</b>		<b>666320</b>
<b>31.12.2001</b>									
<i>Duitsland</i>	158		31757	297		113817	455		145574
<i>Oostenrijk</i>							0		0
<i>België</i>	22		6282	57		33557	79		39839
<i>Frankrijk</i>	24		3580	177		88354	201		91934
<i>Luxemburg</i>	0		0	20		17609	20		17609
<i>Nederland</i>	561		126578	555		238618	1116		365196
<i>Zwitserland</i>	1		368	6		4120	7		4488
<b>totaal</b>	<b>766</b>		<b>168565</b>	<b>1112</b>		<b>496075</b>	<b>1878</b>		<b>664640</b>
<b>31.12.2002</b>									
<i>Duitsland</i>	158		31757	291		121166	449		152923
<i>Oostenrijk</i>							0		0
<i>België</i>	3		655	92		44580	95		45235
<i>Frankrijk</i>	25		3821	179		89019	204		92840
<i>Luxemburg</i>	3		655	92		44580	95		45235
<i>Nederland</i>	525		120535	559		237739	1084		358274
<i>Zwitserland</i>	1		368	5		1947	6		2315
<b>totaal</b>	<b>715</b>		<b>157791</b>	<b>1218</b>		<b>539031</b>	<b>1933</b>		<b>696822</b>
<b>31.12.2003</b>									
<i>Duitsland</i>	148		32556	289		126943	437		159499
<i>Oostenrijk</i>							0		0
<i>België</i>	10		2575	102		48252	112		50827
<i>Frankrijk</i>	24		3572	171		85001	195		88573
<i>Luxemburg</i>	10		2575	102		48252	112		50827
<i>Nederland</i>	521		116222	556		232277	1077		348499
<i>Zwitserland</i>	1		368	5		1947	6		2315
<b>totaal</b>	<b>714</b>		<b>157868</b>	<b>1225</b>		<b>542672</b>	<b>1939</b>		<b>700540</b>
<b>31.12.2004</b>									
<i>Duitsland</i>	143		29234	300		135723	443		164957
<i>Oostenrijk</i>				10		9200	10		9200
<i>België</i>	13		4303	112		52435	125		56738
<i>Frankrijk</i>	24		3572	171		85101	195		88573
<i>Luxemburg</i>	0		0	18		15220	18		15220
<i>Nederland</i>	494		103237	541		224440	1035		327677
<i>Zwitserland</i>	1		368	5		1947	6		2315
<b>totaal</b>	<b>675</b>		<b>140714</b>	<b>1157</b>		<b>523966</b>	<b>1832</b>		<b>664680</b>

*Oostenrijk* : de niet gedetailleerde gegevens zijn slechts vanaf 2004 beschikbaar

*Frankrijk* : geen gegevens beschikbaar betreffende de sleep- en duwboten en de passagiersschepen

**Tabel OM1 - BINNENVLOTEN 2000-2004 (synthese)  
PER SCHEEPSCATEGORIE**

Land	Schepen voor dagtochten			Hotelschepen			Totaal passagiersschepen		
	Eenh. aantal	Passagiers t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Passagiers t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Passagiers aantal	Vermogen kW
<b>31.12.2000</b>									
<i>Duitsland</i>							1007	204644	234398
<i>Oostenrijk</i>							0	0	0
<i>België</i>							153	0	23606
<i>Frankrijk</i>							0	0	0
<i>Luxemburg</i>							6	1550	3257
<i>Nederland</i>							834	48885	159919
<i>Zwitserland</i>							39	6782	40637
<b>totaal</b>							<b>2039</b>	<b>261861</b>	<b>461817</b>
<b>31.12.2001</b>									
<i>Duitsland</i>							1044	198741	250189
<i>Oostenrijk</i>							0	0	0
<i>België</i>							141	9651	21983
<i>Frankrijk</i>							0	0	0
<i>Luxemburg</i>							5	1300	3092
<i>Nederland</i>							853	51713	164895
<i>Zwitserland</i>							41	7051	43796
<b>totaal</b>							<b>2084</b>	<b>268456</b>	<b>483955</b>
<b>31.12.2002</b>									
<i>Duitsland</i>	1003	194692	225043	34	3500	33636	1037	198192	258679
<i>Oostenrijk</i>							0	0	0
<i>België</i>							141	9730	21647
<i>Frankrijk</i>	303	45035		87	4640		390	49675	0
<i>Luxemburg</i>	5	1300	3092	0	0	0	5	1300	3092
<i>Nederland</i>	739	36564	110598	166	15295	64957	905	51859	175555
<i>Zwitserland</i>	7	2552	2875	38	4999	46921	45	7551	49796
<b>totaal</b>	<b>2057</b>	<b>280143</b>	<b>341608</b>	<b>325</b>	<b>28434</b>	<b>145514</b>	<b>2523</b>	<b>318307</b>	<b>508769</b>
<b>31.12.2003</b>									
<i>Duitsland</i>	1006	194801	227862	43	4912	47289	1049	199713	275151
<i>Oostenrijk</i>							0	0	0
<i>België</i>							144	9800	21900
<i>Frankrijk</i>	303	45035		87	4640		390	49675	0
<i>Luxemburg</i>	5	1300	3092	0	0	0	5	1300	3092
<i>Nederland</i>	739	34877	103306	184	14464	59392	923	49341	162698
<i>Zwitserland</i>	7	2552	2875	40	5053	48301	47	7605	51176
<b>totaal</b>	<b>2060</b>	<b>278565</b>	<b>337135</b>	<b>354</b>	<b>29069</b>	<b>154982</b>	<b>2558</b>	<b>317434</b>	<b>514017</b>
<b>31.12.2004</b>									
<i>Duitsland</i>	1012	192999	212498	47	5894	54246	1059	198893	266744
<i>Oostenrijk</i>							0	0	0
<i>België</i>							149	9900	22379
<i>Frankrijk</i>	303	45035		87	4640		390	49675	0
<i>Luxemburg</i>	6	1700	3636	0	0	0	6	1700	3636
<i>Nederland</i>	737	35222	97820	187	14999	58447	924	50221	156267
<i>Zwitserland</i>	6	2052	1993	39	4943	48371	45	6995	50364
<b>totaal</b>	<b>2064</b>	<b>277008</b>	<b>315947</b>	<b>360</b>	<b>30476</b>	<b>161064</b>	<b>2573</b>	<b>317384</b>	<b>499390</b>

**Tabel OM2 - BINNENVLOTEN stand 31.12.2004  
PER LAADVERMOGENSKLASSE**

Land	Motorvrachtschepen			Vrachtduwbakken			Totaal droge lading			
	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Aantal eenh.	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	
<b>Duitsland</b>										
tot	249 t	27	4317	2806	71	8925		<b>98</b>	<b>13242</b>	<b>2806</b>
250 - 399 t		54	17222	10488	63	22122		<b>117</b>	<b>39344</b>	<b>10488</b>
400 - 649 t		46	24024	12945	402	178566		<b>448</b>	<b>202590</b>	<b>12945</b>
650 - 999 t		211	176247	78677	183	154840		<b>394</b>	<b>331087</b>	<b>78677</b>
1000 - 1499 t		404	486239	225130	95	117101		<b>499</b>	<b>603340</b>	<b>225130</b>
1500 - 1999 t		117	201417	89140	62	105294		<b>179</b>	<b>306711</b>	<b>89140</b>
2000 - 2499 t		51	112491	45165	57	132619		<b>108</b>	<b>245110</b>	<b>45165</b>
2500 - 2999 t		31	83142	33917	75	206199		<b>106</b>	<b>289341</b>	<b>33917</b>
3000 t en meer		7	22697	9339	6	23427		<b>13</b>	<b>46124</b>	<b>9339</b>
onbekend		2	0	195	0	0		<b>2</b>	<b>0</b>	<b>195</b>
<b>totaal</b>		<b>950</b>	<b>1127796</b>	<b>507802</b>	<b>1014</b>	<b>949093</b>		<b>1964</b>	<b>2076889</b>	<b>507802</b>
<b>Oostenrijk</b>										
tot	249 t							<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
250 - 399 t		1	364		1	259		<b>2</b>	<b>623</b>	<b>0</b>
400 - 649 t								<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
650 - 999 t								<b>57</b>	<b>91242</b>	<b>0</b>
1000 - 1499 t								<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
1500 - 1999 t								<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
2000 - 2499 t		4	6694		53	84548		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
2500 - 2999 t								<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
3000 t en meer								<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
onbekend								<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>totaal</b>		<b>5</b>	<b>7058</b>	<b>0</b>	<b>54</b>	<b>84807</b>		<b>59</b>	<b>91865</b>	<b>0</b>
<b>België</b>										
tot	249 t	4	318	1094	5	549		<b>9</b>	<b>867</b>	<b>1094</b>
250 - 399 t		332	120369	66107	19	6523		<b>351</b>	<b>126892</b>	<b>66107</b>
400 - 649 t		177	96503	49115	36	18688		<b>213</b>	<b>115191</b>	<b>49115</b>
650 - 999 t		184	147309	76168	10	8329		<b>194</b>	<b>155638</b>	<b>76168</b>
1000 - 1499 t		233	279866	140461	22	28090		<b>255</b>	<b>307956</b>	<b>140461</b>
1500 - 1999 t		75	123864	61664	14	25164		<b>89</b>	<b>149028</b>	<b>61664</b>
2000 - 2499 t		54	118993	54000	25	59600		<b>79</b>	<b>178593</b>	<b>54000</b>
2500 - 2999 t		37	101585	47411	55	153978		<b>92</b>	<b>255563</b>	<b>47411</b>
3000 t en meer		17	57396	26138	37	131190		<b>54</b>	<b>188586</b>	<b>26138</b>
onbekend		0	0	0	0	0		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>totaal</b>		<b>1113</b>	<b>1046203</b>	<b>522158</b>	<b>223</b>	<b>432111</b>		<b>1336</b>	<b>1478314</b>	<b>522158</b>
<b>Frankrijk</b>										
tot	249 t	1	242	110	0	0		<b>1</b>	<b>242</b>	<b>110</b>
250 - 399 t		635	240324	97456	50	17176		<b>685</b>	<b>257500</b>	<b>97456</b>
400 - 649 t		140	69021	27093	191	95104		<b>331</b>	<b>164125</b>	<b>27093</b>
650 - 999 t		109	90519	31922	87	65256		<b>196</b>	<b>155775</b>	<b>31922</b>
1000 - 1499 t		52	63795	20306	16	19262		<b>68</b>	<b>83057</b>	<b>20306</b>
1500 - 1999 t		6	9608	3260	17	28668		<b>23</b>	<b>38276</b>	<b>3260</b>
2000 - 2499 t		6	14532	772	26	55871		<b>32</b>	<b>70403</b>	<b>772</b>
2500 - 2999 t		7	18155	2262	77	209659		<b>84</b>	<b>227814</b>	<b>2262</b>
3000 t en meer		0	0	0	1	3249		<b>1</b>	<b>3249</b>	<b>0</b>
onbekend		0	0	0	0	0		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>totaal</b>		<b>956</b>	<b>506196</b>	<b>183181</b>	<b>465</b>	<b>494245</b>		<b>1421</b>	<b>1000441</b>	<b>183181</b>

**Tabel OM2 - BINNENVLOTEN stand 31.12.2004  
PER LAADVERMOGENSKLASSE**

Land	Motorvrachtschepen			Vrachtduwbakken			Totaal droge lading		
	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Aantal eenh.	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW
<b>Luxemburg</b>									
tot	249 t	0	0	0	0		0	0	0
250 - 399 t	3	1127	741	0	0		3	1127	741
400 - 649 t	3	1550	892	0	0		3	1550	892
650 - 999 t	3	2341	1213	0	0		3	2341	1213
1000 - 1499 t	7	8557	4348	0	0		7	8557	4348
1500 - 1999 t	1	1587	707	0	0		1	1587	707
2000 - 2499 t	2	4359	2030	0	0		2	4359	2030
2500 - 2999 t	0	0	0	1	2830		1	2830	0
3000 t en meer	0	0	0	0	0		0	0	0
onbekend	0	0	0	0	0		0	0	0
<b>totaal</b>	<b>19</b>	<b>19521</b>	<b>9931</b>	<b>1</b>	<b>2830</b>		<b>20</b>	<b>22351</b>	<b>9931</b>
<b>Nederland</b>									
tot	249 t	133	20538	106	13424		239	33962	16428
250 - 399 t	292	97702	51052	31	10282		323	107984	51052
400 - 649 t	528	285843	141270	69	38239		597	324082	141270
650 - 999 t	763	616281	297573	34	28610		797	644891	297573
1000 - 1499 t	740	889475	410960	47	58492		787	947967	410960
1500 - 1999 t	289	490739	210831	54	92429		343	583168	210831
2000 - 2499 t	139	310771	135386	102	232605		241	543376	135386
2500 - 2999 t	145	397191	171403	224	623578		369	1020769	171403
3000 t en meer	91	323620	93439	94	370768		185	694388	93439
onbekend	35	0	6008	57	0		92	0	6008
<b>totaal</b>	<b>3155</b>	<b>3432160</b>	<b>1534350</b>	<b>818</b>	<b>1468427</b>		<b>3973</b>	<b>4900587</b>	<b>1534350</b>
<b>Zwitserland</b>									
tot	249 t	0	0	0	0		0	0	0
250 - 399 t	1	373	169	0	0		1	373	169
400 - 649 t	0	0	0	0	0		0	0	0
650 - 999 t	0	0	0	0	0		0	0	0
1000 - 1499 t	1	1178	948	1	1258		2	2436	948
1500 - 1999 t	6	11445	6881	0	0		6	11445	6881
2000 - 2499 t	2	4442	2560	0	0		2	4442	2560
2500 - 2999 t	2	5198	2859	0	0		2	5198	2859
3000 t en meer	1	3306	1492	0	0		1	3306	1492
onbekend	0	0	0	0	0		0	0	0
<b>totaal</b>	<b>13</b>	<b>25942</b>	<b>14909</b>	<b>1</b>	<b>1258</b>		<b>14</b>	<b>27200</b>	<b>14909</b>
<b>Totaal</b>									
tot	249 t	165	25415	182	22898		347	48313	20438
250 - 399 t	1318	477481	226013	164	56362		1482	533843	226013
400 - 649 t	894	476941	231315	698	330597		1592	807538	231315
650 - 999 t	1274	1039391	485553	367	341583		1641	1380974	485553
1000 - 1499 t	1437	1729110	802153	181	224203		1618	1953313	802153
1500 - 1999 t	494	838660	372483	147	251555		641	1090215	372483
2000 - 2499 t	254	565588	239913	210	480695		464	1046283	239913
2500 - 2999 t	222	605271	257852	432	1196244		654	1801515	257852
3000 t en meer	116	407019	130408	138	528634		254	935653	130408
onbekend	37	0	6203	57	0		94	0	6203
<b>totaal</b>	<b>6211</b>	<b>6164876</b>	<b>2772331</b>	<b>2576</b>	<b>3432771</b>		<b>8787</b>	<b>9597647</b>	<b>2772331</b>

**Tabel OM2 - BINNENVLOTEN stand 31.12.2004  
PER LAADVERMOGENSKLASSE**

Land	Motortankschepen			Tankduwbakken			Totaal tankvaart		
	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Aantal eenh.	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW
<b>Duitsland</b>									
tot	249 t	4	696	688	4	505	8	1201	688
250 - 399 t		2	633	511	2	782	4	1415	511
400 - 649 t		4	1965	1285	13	6414	17	8379	1285
650 - 999 t		20	17151	9510	8	7071	28	24222	9510
1000 - 1499 t		166	208677	109989	2	2582	168	211259	109989
1500 - 1999 t		60	101184	51513	4	6604	64	107788	51513
2000 - 2499 t		52	115233	52324	11	24471	63	139704	52324
2500 - 2999 t		23	61902	28650	3	7851	26	69753	28650
3000 t et plus		5	15178	7353	0	0	5	15178	7353
onbekend		9	0	9394	2	0	11	0	9394
<b>totaal</b>		<b>345</b>	<b>522619</b>	<b>271217</b>	<b>49</b>	<b>56280</b>	<b>394</b>	<b>578899</b>	<b>271217</b>
<b>Oostenrijk</b>									
tot	249 t						0	0	0
250 - 399 t							0	0	0
400 - 649 t							0	0	0
650 - 999 t							20	27656	0
1000 - 1499 t							0	0	0
1500 - 1999 t							0	0	0
2000 - 2499 t		5	5601		15	22055	0	0	0
2500 - 2999 t							0	0	0
3000 t en meer							0	0	0
onbekend							0	0	0
<b>totaal</b>		<b>5</b>	<b>5601</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>22055</b>	<b>20</b>	<b>27656</b>	<b>0</b>
<b>België</b>									
tot	249 t	35	4010	4301	0	0	35	4010	4301
250 - 399 t		19	6362	3811	0	0	19	6362	3811
400 - 649 t		30	15132	7874	0	0	30	15132	7874
650 - 999 t		9	7229	4257	1	945	10	8174	4257
1000 - 1499 t		52	64605	33822	2	2203	54	66808	33822
1500 - 1999 t		17	29581	13782	1	1970	18	31551	13782
2000 - 2499 t		27	62000	27396	0	0	27	62000	27396
2500 - 2999 t		13	36140	15803	1	2923	14	39063	15803
3000 t en meer		15	56457	21615	1	3797	16	60254	21615
inconnues		0	0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal</b>		<b>217</b>	<b>281516</b>	<b>132661</b>	<b>6</b>	<b>11838</b>	<b>223</b>	<b>293354</b>	<b>132661</b>
<b>Frankrijk</b>									
tot	249 t	0	0	0	0	0	0	0	0
250 - 399 t		11	4040	1532	0	0	11	4040	1532
400 - 649 t		9	4504	1355	14	6510	23	11014	1355
650 - 999 t		1	672	257	10	8037	11	8709	257
1000 - 1499 t		2	2680	801	3	3159	5	5839	801
1500 - 1999 t		3	5088	1858	5	9033	8	14121	1858
2000 - 2499 t		4	9305	4909	3	7196	7	16501	4909
2500 - 2999 t		5	12945	2278	9	24297	14	37242	2278
3000 t en meer		0	0	0	3	9186	3	9186	0
onbekend		0	0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal</b>		<b>35</b>	<b>39234</b>	<b>12990</b>	<b>47</b>	<b>67418</b>	<b>82</b>	<b>106652</b>	<b>12990</b>



**Tabel OM2 - BINNENVLOTEN stand 31.12.2004  
PER LAADVERMOGENSKLASSE**

Land	Motortankschepen			Tankduwbakken			Totaal tankvaart		
	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Aantal eenh.	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW
<b>Luxemburg</b>									
tot	249 t	0	0	0	0	0	0	0	0
250 - 399 t	0	0	0	0	0	0	0	0	0
400 - 649 t	0	0	0	0	0	0	0	0	0
650 - 999 t	1	920	544	0	0	0	1	920	544
1000 - 1499 t	10	12588	6910	0	0	0	10	12588	6910
1500 - 1999 t	2	3656	1704	0	0	0	2	3656	1704
2000 - 2499 t	2	4269	1934	0	0	0	2	4269	1934
2500 - 2999 t	1	2895	2648	0	0	0	1	2895	2648
3000 t en meer	2	6153	1980	2	8435	0	4	14588	1980
onbekend	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>18</b>	<b>30481</b>	<b>15720</b>	<b>2</b>	<b>8435</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>38916</b>	<b>15720</b>
<b>Nederland</b>									
tot	249 t	224	23347	25962	1	79	225	23426	25962
250 - 399 t	29	9047	5371	1	314	0	30	9361	5371
400 - 649 t	58	29659	15578	4	1834	0	62	31493	15578
650 - 999 t	57	45823	21384	5	4323	0	62	50146	21384
1000 - 1499 t	108	136049	70920	6	8319	0	114	144368	70920
1500 - 1999 t	74	123458	55232	4	6768	0	78	130226	55232
2000 - 2499 t	74	162452	69261	11	24506	0	85	186959	69261
2500 - 2999 t	40	111369	28317	8	20940	0	48	132309	28317
3000 t en meer	48	183079	40832	2	7094	0	50	190173	40832
onbekend	34	0	2688	1	0	0	35	0	2688
<b>totaal</b>	<b>746</b>	<b>824283</b>	<b>335545</b>	<b>43</b>	<b>74177</b>	<b>0</b>	<b>789</b>	<b>898461</b>	<b>335545</b>
<b>Zwitserland</b>									
tot	249 t	0	0	0	0	0	0	0	0
250 - 399 t	0	0	0	0	0	0	0	0	0
400 - 649 t	0	0	0	0	0	0	0	0	0
650 - 999 t	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1000 - 1499 t	3	3930	1894	0	0	0	3	3930	1894
1500 - 1999 t	1	1563	589	0	0	0	1	1563	589
2000 - 2499 t	3	6714	3702	0	0	0	3	6714	3702
2500 - 2999 t	17	44633	19748	0	0	0	17	44633	19748
3000 t en meer	5	16020	7172	0	0	0	5	16020	7172
onbekend	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>29</b>	<b>72860</b>	<b>33105</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>29</b>	<b>72860</b>	<b>33105</b>
<b>Totaal</b>									
tot	249 t	263	28053	30951	5	584	268	28637	30951
250 - 399 t	61	20082	11225	3	1096	0	64	21178	11225
400 - 649 t	101	51260	26092	31	14758	0	132	66018	26092
650 - 999 t	93	77396	35952	39	42431	0	132	119827	35952
1000 - 1499 t	341	428529	224336	13	16263	0	354	444792	224336
1500 - 1999 t	157	264530	124678	14	24375	0	171	288905	124678
2000 - 2499 t	162	359973	159526	25	56174	0	187	416147	159526
2500 - 2999 t	99	269884	97444	21	56011	0	120	325895	97444
3000 t en meer	75	276887	78952	8	28512	0	83	305399	78952
onbekend	43	0	12082	3	0	0	46	0	12082
<b>totaal</b>	<b>1395</b>	<b>1776594</b>	<b>801238</b>	<b>162</b>	<b>240203</b>	<b>0</b>	<b>1557</b>	<b>2016797</b>	<b>801238</b>

**Tabel OM3 - BINNENVLOTEN stand 31.12.2004  
PER VERMOGENSKLASSE**

Land	Motortankschepen			Tankduwbakken			Totaal tankvaart		
	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Aantal eenh.	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW
<b>Duitsland</b>									
tot 49 KW	3	232	129	0	0	0	3	232	129
50 - 249 KW	97	34741	15874	5	1345	890	102	36086	16764
250 - 399 KW	231	203125	77428	20	16931	6671	251	220056	84099
400 - 999 KW	563	763722	347189	242	349313	166764	805	1113035	513953
1000 - 1999 KW	52	119861	63171	76	152169	94300	128	272030	157471
2000 - 2999 KW	2	5337	4011	1	2861	2592	3	8198	6603
3000 KW en meer	0	0	0	0	0	0	0	0	0
onbekend	2	778	0	1	0	0	3	778	0
<b>totaal</b>	<b>950</b>	<b>1127796</b>	<b>507802</b>	<b>345</b>	<b>522619</b>	<b>271217</b>	<b>1295</b>	<b>1650415</b>	<b>779019</b>
<b>Oostenrijk</b>									
tot 49 KW							0	0	0
50 - 249 KW							0	0	0
250 - 399 KW							0	0	0
400 - 999 KW							0	0	0
1000 - 1999 KW							0	0	0
2000 - 2999 KW							0	0	0
3000 KW en meer							0	0	0
onbekend	5	7058		5	5601		10	12659	0
<b>totaal</b>	<b>5</b>	<b>7058</b>		<b>5</b>	<b>5601</b>		<b>10</b>	<b>12659</b>	<b>0</b>
<b>België</b>									
tot 49 KW	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50 - 249 KW	7	124694	56086	59	13880	8615	66	138574	64701
250 - 399 KW	317	159506	82549	29	15031	8716	346	174537	91265
400 - 999 KW	268	530874	266553	82	118393	55849	350	649267	322402
1000 - 1999 KW	434	215917	107042	46	129557	57243	480	345474	164285
2000 - 2999 KW	87	15212	9928	1	4655	2238	88	19867	12166
3000 KW en meer	0	0	0	0	0	0	0	0	0
onbekend	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>1113</b>	<b>1046203</b>	<b>522158</b>	<b>217</b>	<b>281516</b>	<b>132661</b>	<b>1330</b>	<b>1327719</b>	<b>654819</b>
<b>Frankrijk</b>									
tot 49 KW	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50 - 249 KW	536	212627	86423	15	6326	2606	551	218953	89029
250 - 399 KW	173	94436	50642	3	2513	852	176	96949	51494
400 - 999 KW	84	86237	43854	5	8927	3078	89	95164	46932
1000 - 1999 KW	2	5171	2262	5	12336	6454	7	17507	8716
2000 - 2999 KW	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3000 KW en meer	0	0	0	0	0	0	0	0	0
onbekend	161	107725	0	7	9132	0	168	116857	0
<b>totaal</b>	<b>956</b>	<b>506196</b>	<b>183181</b>	<b>35</b>	<b>39234</b>	<b>12990</b>	<b>991</b>	<b>545430</b>	<b>196171</b>

**Tabel OM3 - BINNENVLOTEN stand 31.12.2004  
PER VERMOGENSKLASSE**

Land	Motorvrachtschepen			Motortankschepen			Totaal voortstuwingschepen		
	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Aantal eenh.	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW
<b>Luxemburg</b>									
tot 49 KW	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50 - 249 KW	3	1575	628	0	0	0	3	1575	628
250 - 399 KW	4	1835	1226	0	0	0	4	1835	1226
400 - 999 KW	11	13773	6783	14	20989	9377	25	34762	16160
1000 - 1999 KW	1	2338	1294	3	6597	3695	4	8935	4989
2000 - 2999 KW	0	0	0	1	2895	2648	1	2895	2648
3000 KW en meer	0	0	0	0	0	0	0	0	0
onbekend	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>19</b>	<b>19521</b>	<b>9931</b>	<b>18</b>	<b>30481</b>	<b>15720</b>	<b>37</b>	<b>50002</b>	<b>25651</b>
<b>Nederland</b>									
tot 49 KW	9	4436	231	5	271	170	14	4707	401
50 - 249 KW	667	264207	111399	270	44286	34562	937	308493	145961
250 - 399 KW	796	583445	255242	72	42125	22548	868	625570	277790
400 - 999 KW	1313	1686164	795806	218	329891	151761	1531	2016055	947567
1000 - 1999 KW	215	553600	278172	92	226859	114106	307	780459	392278
2000 - 2999 KW	39	103384	89028	5	14492	12398	44	117876	101426
3000 KW en meer	1	2916	4472	0	0	0	1	2916	4472
onbekend	115	234008	0	84	166359	0	199	400367	0
<b>totaal</b>	<b>3155</b>	<b>3432160</b>	<b>1534350</b>	<b>746</b>	<b>824283</b>	<b>335545</b>	<b>3901</b>	<b>4256443</b>	<b>1869895</b>
<b>Zwitserland</b>									
tot 49 KW	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50 - 249 KW	1	373	169	0	0	0	1	373	169
250 - 399 KW	1	1978	353	0	0	0	1	1978	353
400 - 999 KW	3	5465	2457	9	18388	7012	12	23853	9469
1000 - 1999 KW	7	15501	9770	19	51014	23888	26	66515	33658
2000 - 2999 KW	1	2625	2160	1	3458	2205	2	6083	4365
3000 KW en meer	0	0	0	0	0	0	0	0	0
onbekend	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>13</b>	<b>25942</b>	<b>14909</b>	<b>29</b>	<b>72860</b>	<b>33105</b>	<b>42</b>	<b>98802</b>	<b>48014</b>
<b>Totaal</b>									
tot 49 KW	12	4668	360	5	271	170	17	4939	530
50 - 249 KW	1311	638217	270579	349	65837	46673	1660	704054	317252
250 - 399 KW	1522	1044325	467440	124	76600	38787	1646	1120925	506227
400 - 999 KW	2242	3086235	1462642	570	845901	393841	2812	3932136	1856483
1000 - 1999 KW	711	912388	461711	241	578532	299686	952	1490920	761397
2000 - 2999 KW	129	126558	105127	9	28361	22081	138	154919	127208
3000 KW en meer	1	2916	4472	0	0	0	1	2916	4472
onbekend	283	349569	0	97	181092	0	380	530661	0
<b>totaal</b>	<b>6211</b>	<b>6164876</b>	<b>2772331</b>	<b>1395</b>	<b>1776594</b>	<b>801238</b>	<b>7606</b>	<b>7941470</b>	<b>3573569</b>

**Tabel OM3 - BINNENVLOTEN stand 31.12.2004**  
**PER VERMOGENSKLASSE**

Land	Sleepboten			Duwboten			Totaal sleep- en duwboten		
	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW
<b>Duitsland</b>									
tot 49 KW	7		271	4		165	11	0	436
50 - 249 KW	94		12511	164		23202	258	0	35713
250 - 399 KW	26		7738	34		11044	60	0	18782
400 - 999 KW	16		8714	68		40545	84	0	49259
1000 - 1999 KW	0		0	12		17603	12	0	17603
2000 - 2999 KW	0		0	4		11848	4	0	11848
3000 KW en meer	0		0	8		31316	8	0	31316
onbekend	0		0	6		0	6	0	0
<b>totaal</b>	<b>143</b>		<b>29234</b>	<b>300</b>		<b>135723</b>	<b>443</b>	<b>0</b>	<b>164957</b>
<b>Oostenrijk</b>									
tot 49 KW							0	0	0
50 - 249 KW							0	0	0
250 - 399 KW							0	0	0
400 - 999 KW							0	0	0
1000 - 1999 KW							0	0	0
2000 - 2999 KW							0	0	0
3000 KW en meer							0	0	0
onbekend							0	0	0
<b>totaal</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>10</b>		<b>9200</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>9200</b>
<b>België</b>									
tot 49 KW	0		0	0		0	0	0	0
50 - 249 KW	6		856	33		5824	39	0	6680
250 - 399 KW	5		1591	36		10414	41	0	12005
400 - 999 KW	1		530	32		21697	33	0	22227
1000 - 1999 KW	1		1324	11		14500	12	0	15824
2000 - 2999 KW	0		0	0		0	0	0	0
3000 KW en meer	0		0	0		0	0	0	0
onbekend	0		0	0		0	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>13</b>		<b>4301</b>	<b>112</b>		<b>52435</b>	<b>125</b>	<b>0</b>	<b>56736</b>
<b>Frankrijk</b>									
tot 49 KW	2		70	2		69	4	0	139
50 - 249 KW	20		2292	57		9498	77	0	11790
250 - 399 KW	0		0	28		8675	28	0	8675
400 - 999 KW	2		1212	66		43166	68	0	44378
1000 - 1999 KW	0		0	17		21477	17	0	21477
2000 - 2999 KW	0		0	1		2116	1	0	2116
3000 KW en meer	0		0	0		0	0	0	0
onbekend	0		0	0		0	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>24</b>		<b>3574</b>	<b>171</b>		<b>85001</b>	<b>195</b>	<b>0</b>	<b>88575</b>

*Frankrijk: ter indicatie, voor sleep- en duwboten gegevens van 31.12.2003*

**Tabel OM3 - BINNENVLOTEN stand 31.12.2004**  
**PER VERMOGENSKLASSE**

Land	Sleepboten			Duwboten			Totaal sleep- en duwboten		
	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW
<b>Luxemburg</b>									
tot 49 KW	0		0	0		0	0	0	0
50 - 249 KW	0		0	1		147	1	0	147
250 - 399 KW	0		0	4		1320	4	0	1320
400 - 999 KW	0		0	6		4603	6	0	4603
1000 - 1999 KW	0		0	7		9150	7	0	9150
2000 - 2999 KW	0		0	0		0	0	0	0
3000 KW en meer	0		0	0		0	0	0	0
onbekend	0		0	0		0	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>18</b>		<b>15220</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>15220</b>
<b>Nederland</b>									
tot 49 KW	11		383	0		0	11	0	383
50 - 249 KW	339		44267	199		32730	538	0	76997
250 - 399 KW	72		21417	147		44240	219	0	65657
400 - 999 KW	37		21735	151		92589	188	0	114324
1000 - 1999 KW	2		2111	17		21542	19	0	23653
2000 - 2999 KW	4		9324	2		5559	6	0	14883
3000 KW en meer	1		4000	7		27780	8	0	31780
onbekend	28		0	18		0	46	0	0
<b>totaal</b>	<b>494</b>		<b>103237</b>	<b>541</b>		<b>224440</b>	<b>1035</b>	<b>0</b>	<b>327677</b>
<b>Zwitserland</b>									
tot 49 KW	0		0	0		0	0	0	0
50 - 249 KW	0		0	2		302	2	0	302
250 - 399 KW	1		368	1		353	2	0	721
400 - 999 KW	0		0	2		1292	2	0	1292
1000 - 1999 KW	0		0	0		0	0	0	0
2000 - 2999 KW	0		0	0		0	0	0	0
3000 KW en meer	0		0	0		0	0	0	0
onbekend	0		0	0		0	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>1</b>		<b>368</b>	<b>5</b>		<b>1947</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>2315</b>
<b>Totaal</b>									
tot 49 KW	20		724	6		234	26	0	958
50 - 249 KW	459		59926	456		71703	915	0	131629
250 - 399 KW	104		31114	250		76046	354	0	107160
400 - 999 KW	56		32191	325		203892	381	0	236083
1000 - 1999 KW	3		3435	64		84272	67	0	87707
2000 - 2999 KW	4		9324	7		19523	11	0	28847
3000 KW en meer	1		4000	15		59096	16	0	63096
onbekend	28		0	24		0	52	0	0
<b>totaal</b>	<b>675</b>		<b>140714</b>	<b>1157</b>		<b>523966</b>	<b>1832</b>	<b>0</b>	<b>664680</b>

*Frankrijk: ter indicatie, voor sleep- en duwboten gegevens van 31.12.2003*

**Tabel OM4 - BINNENVLOTEN stand 31.12.2004  
PER BOUWJAAR**

Land	Motorvrachtschepen			Vrachtduwbakken			Totaal droge lading		
	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW
<b>Duitsland</b>									
avant 1930	244	231659	103661	26	8635		270	240294	103661
1930 - 1949	125	125630	56956	10	2696		135	128326	56956
1950 - 1969	419	454180	202674	136	99332		555	553512	202674
1970 - 1979	98	166418	79202	194	236215		292	402633	79202
1980 - 1989	51	121180	51514	517	458112		568	579292	51514
1990 - 1999	5	9895	4841	112	134757		117	144652	4841
2000 - 2004	7	18834	8954	4	9090		11	27924	8954
onbekend	1	0	0	5	256		6	256	0
<b>totaal</b>	<b>950</b>	<b>1127796</b>	<b>507802</b>	<b>1004</b>	<b>949093</b>		<b>1954</b>	<b>2076889</b>	<b>507802</b>
<b>Oostenrijk</b>									
avant 1930							0	0	0
1930 - 1949							0	0	0
1950 - 1969							0	0	0
1970 - 1979							0	0	0
1980 - 1989							0	0	0
1990 - 1999							0	0	0
2000 - 2004							0	0	0
onbekend							0	0	0
<b>totaal</b>	<b>5</b>	<b>7058</b>		<b>54</b>	<b>84807</b>		<b>59</b>	<b>91865</b>	<b>0</b>
<b>België</b>									
avant 1930	113	94471	42275	3	1504		116	95975	42275
1930 - 1949	101	76621	38153	6	2502		107	79123	38153
1950 - 1969	721	515134	266097	31	41462		752	556596	266097
1970 - 1979	70	121218	54171	23	61225		93	182443	54171
1980 - 1989	42	84589	40365	81	219700		123	304289	40365
1990 - 1999	38	88293	43826	22	41723		60	130016	43826
2000 - 2004	28	65877	37271	57	63995		85	129872	37271
onbekend	0	0	0	0	0		0	0	0
<b>totaal</b>	<b>1113</b>	<b>1046203</b>	<b>522158</b>	<b>223</b>	<b>432111</b>		<b>1336</b>	<b>1478314</b>	<b>522158</b>
<b>Frankrijk</b>									
avant 1930	30	18455	7394	18	9369		48	27824	7394
1930 - 1949	127	64081	27156	23	10853		150	74934	27156
1950 - 1969	604	280763	129942	174	110719		778	391482	129942
1970 - 1979	8	3899	1674	40	45535		48	49434	1674
1980 - 1989	21	19432	10410	31	49737		52	69169	10410
1990 - 1999	5	8442	3844	83	150743		88	159185	3844
2000 - 2004	1	2671	1159	17	11596		18	14267	1159
onbekend	160	108453	1602	79	105693		239	214146	1602
<b>totaal</b>	<b>956</b>	<b>506196</b>	<b>183181</b>	<b>465</b>	<b>494245</b>		<b>1421</b>	<b>1000441</b>	<b>183181</b>

**Tabel OM4 - BINNENVLOTEN stand 31.12.2004  
PER BOUWJAAR**

Land	Motorvrachtschepen			Vrachtduwbakken			Totaal droge lading		
	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW
<b>Luxemburg</b>									
voor 1930	4	2597	1659	0	0		4	2597	1659
1930 - 1949	4	4757	2264	0	0		4	4757	2264
1950 - 1969	8	6222	3271	0	0		8	6222	3271
1970 - 1979	2	3607	1443	1	2830		3	6437	1443
1980 - 1989	1	2338	1294	0	0		1	2338	1294
1990 - 1999	0	0	0	0	0		0	0	0
2000 - 2004	0	0	0	0	0		0	0	0
onbekend	0	0	0	0	0		0	0	0
<b>totaal</b>	<b>19</b>	<b>19521</b>	<b>9931</b>	<b>1</b>	<b>2830</b>		<b>20</b>	<b>22351</b>	<b>9931</b>
<b>Nederland</b>									
voor 1930	617	399733	182721	13	5659		630	405392	182721
1930 - 1949	244	190007	93652	11	4465		255	194472	93652
1950 - 1969	1592	1427604	672613	220	170384		1812	1597988	672613
1970 - 1979	271	453476	197694	193	397500		464	850976	197694
1980 - 1989	137	272999	117726	185	427025		322	700024	117726
1990 - 1999	174	400070	214844	151	361230		325	761300	214844
2000 - 2004	120	288271	55100	45	102164		165	390435	55100
onbekend	0	0	0	0	0		0	0	0
<b>totaal</b>	<b>3155</b>	<b>3432160</b>	<b>1534350</b>	<b>818</b>	<b>1468427</b>		<b>3973</b>	<b>4900587</b>	<b>1534350</b>
<b>Zwitserland</b>									
voor 1930	1	2573	699	0	0		1	2573	699
1930 - 1949	0	0	0	0	0		0	0	0
1950 - 1969	2	1551	1117	0	0		2	1551	1117
1970 - 1979	1	1713	810	0	0		1	1713	810
1980 - 1989	5	10040	5818	0	0		5	10040	5818
1990 - 1999	1	2625	2160	0	0		1	2625	2160
2000 - 2004	3	7440	4305	1	1258		4	8698	4305
onbekend	0	0	0	0	0		0	0	0
<b>totaal</b>	<b>13</b>	<b>25942</b>	<b>14909</b>	<b>1</b>	<b>1258</b>		<b>14</b>	<b>27200</b>	<b>14909</b>
<b>Totaal</b>									
voor 1930	1009	749488	338409	60	25167		1069	774655	338409
1930 - 1949	601	461096	218181	50	20516		651	481612	218181
1950 - 1969	3346	2685454	1275714	561	421897		3907	3107351	1275714
1970 - 1979	450	750331	334994	451	743305		901	1493636	334994
1980 - 1989	257	510578	227127	814	1154574		1071	1665152	227127
1990 - 1999	223	509325	269515	368	688453		591	1197778	269515
2000 - 2004	159	383093	106789	124	188103		283	571196	106789
onbekend	166	108507	1602	84	105949		245	214402	1602
<b>totaal</b>	<b>6211</b>	<b>6157876</b>	<b>2772331</b>	<b>2512</b>	<b>3347964</b>		<b>8718</b>	<b>9505782</b>	<b>2772331</b>

**Tabel OM4 - BINNENVLOTEN stand 31.12.2004  
PER BOUWJAAR**

Land	Motortankschepen			Tankduwbakken			Totaal tankvaart		
	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW
<b>Duitsland</b>									
voor 1930	0	0	0	1	383		1	383	0
1930 - 1949	7	6286	3324	0	0		7	6286	3324
1950 - 1969	133	165782	83301	11	11318		144	177100	83301
1970 - 1979	142	230152	120984	17	31152		159	261304	120984
1980 - 1989	33	65787	30740	16	10587		49	76374	30740
1990 - 1999	19	33598	20039	3	2840		22	36438	20039
2000 - 2004	11	21014	12829	0	0		11	21014	12829
onbekend	0	0	0	1	0		1	0	0
<b>totaal</b>	<b>345</b>	<b>522619</b>	<b>271217</b>	<b>49</b>	<b>56280</b>		<b>394</b>	<b>578899</b>	<b>271217</b>
<b>Oostenrijk</b>									
voor 1930							0	0	0
1930 - 1949							0	0	0
1950 - 1969							0	0	0
1970 - 1979							0	0	0
1980 - 1989							0	0	0
1990 - 1999							0	0	0
2000 - 2004							0	0	0
onbekend	5	5601		15	22055		20	27656	0
<b>totaal</b>	<b>5</b>	<b>5601</b>		<b>15</b>	<b>22055</b>		<b>20</b>	<b>27656</b>	<b>0</b>
<b>België</b>									
voor 1930	12	4710	2699	0	0		12	4710	2699
1930 - 1949	11	4072	2933	0	0		11	4072	2933
1950 - 1969	100	85102	42740	4	5118		104	90220	42740
1970 - 1979	38	67066	31518	2	6720		40	73786	31518
1980 - 1989	26	59367	23825	0	0		26	59367	23825
1990 - 1999	17	26122	13431	0	0		17	26122	13431
2000 - 2004	13	35077	15515	0	0		13	35077	15515
onbekend	0	0	0	0	0		0	0	0
<b>totaal</b>	<b>217</b>	<b>281516</b>	<b>132661</b>	<b>6</b>	<b>11838</b>		<b>223</b>	<b>293354</b>	<b>132661</b>
<b>Frankrijk</b>									
voor 1930	0	0	0	0	0		0	0	0
1930 - 1949	2	1841	595	0	0		2	1841	595
1950 - 1969	19	13896	5473	29	33748		48	47644	5473
1970 - 1979	4	7459	2748	8	15714		12	23173	2748
1980 - 1989	3	6906	4174	0	0		3	6906	4174
1990 - 1999	0	0	0	6	10436		6	10436	0
2000 - 2004	0	0	0	0	0		0	0	0
onbekend	7	9132	0	4	7520		11	16652	0
<b>totaal</b>	<b>35</b>	<b>39234</b>	<b>12990</b>	<b>47</b>	<b>67418</b>		<b>82</b>	<b>106652</b>	<b>12990</b>



**Tabel OM4 - BINNENVLOTEN stand 31.12.2004  
PER BOUWJAAR**

Land	Motortankschepen			Tankduwbakken			Totaal tankvaart		
	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW
<b>Luxemburg</b>									
voor 1930	0	0	0	0	0		0	0	0
1930 - 1949	0	0	0	0	0		0	0	0
1950 - 1969	3	4333	2088	0	0		3	4333	2088
1970 - 1979	8	11490	6012	1	3959		9	15449	6012
1980 - 1989	5	11635	5878	1	4476		6	16111	5878
1990 - 1999	2	3023	1742	0	0		2	3023	1742
2000 - 2004	0	0	0	0	0		0	0	0
onbekend	0	0	0	0	0		0	0	0
<b>totaal</b>	<b>18</b>	<b>30481</b>	<b>15720</b>	<b>2</b>	<b>8435</b>		<b>20</b>	<b>38916</b>	<b>15720</b>
<b>Nederland</b>									
voor 1930	24	2161	2215	0	0		24	2161	2215
1930 - 1949	27	8215	4824	1	1218		28	9433	4824
1950 - 1969	358	202998	110037	13	13164		371	216162	110037
1970 - 1979	100	159076	64151	12	23494		112	182570	64151
1980 - 1989	60	99840	42795	7	13849		67	113689	42795
1990 - 1999	101	178702	96996	8	19618		109	198320	96996
2000 - 2004	76	173291	14527	2	2934		78	176225	14527
onbekend	0	0	0	0	0		0	0	0
<b>totaal</b>	<b>746</b>	<b>824283</b>	<b>335545</b>	<b>43</b>	<b>74277</b>		<b>789</b>	<b>898560</b>	<b>335545</b>
<b>Zwitserland</b>									
voor 1930	1	3458	2205	0	0		1	3458	2205
1930 - 1949	0	0	0	0	0		0	0	0
1950 - 1969	5	7753	3885	0	0		5	7753	3885
1970 - 1979	5	13914	6450	0	0		5	13914	6450
1980 - 1989	11	29765	11642	0	0		11	29765	11642
1990 - 1999	7	17970	8923	0	0		7	17970	8923
2000 - 2004	0	0	0	0	0		0	0	0
onbekend	0	0	0	0	0		0	0	0
<b>totaal</b>	<b>29</b>	<b>72860</b>	<b>33105</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		<b>29</b>	<b>72860</b>	<b>33105</b>
<b>Totaal</b>									
voor 1930	37	10329	7119	1	383		38	10712	7119
1930 - 1949	47	20414	11676	1	1218		48	21632	11676
1950 - 1969	618	479864	247524	57	63348		675	543212	247524
1970 - 1979	297	489157	231863	40	81039		337	570196	231863
1980 - 1989	138	273300	119054	24	28912		162	302212	119054
1990 - 1999	146	259415	141131	17	32894		163	292309	141131
2000 - 2004	100	229382	42871	2	2934		102	232316	42871
onbekend	12	14733	0	20	29575		32	44308	0
<b>totaal</b>	<b>1395</b>	<b>1776594</b>	<b>801238</b>	<b>162</b>	<b>240303</b>		<b>1557</b>	<b>2016897</b>	<b>801238</b>

**Tabel OM4 - BINNENVLOTEN stand 31.12.2004  
PER BOUWJAAR**

Land	Sleepboten			Duwboten			Totaal sleep- en duwboten		
	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW
<b>Duitsland</b>									
voor 1930	44		10236	22		5404	66		15640
1930 - 1949	29		5118	19		7037	48		12155
1950 - 1969	53		9989	103		33454	156		43443
1970 - 1979	11		2033	57		57229	68		59262
1980 - 1989	3		865	86		29853	89		30718
1990 - 1999	2		883	7		2474	9		3357
2000 - 2004	0		0	1		213	1		213
onbekend	1		110	5		59	6		169
<b>totaal</b>	<b>143</b>		<b>29234</b>	<b>300</b>		<b>135723</b>	<b>443</b>		<b>164957</b>
<b>Oostenrijk</b>									
voor 1930							0		0
1930 - 1949							0		0
1950 - 1969							0		0
1970 - 1979							0		0
1980 - 1989							0		0
1990 - 1999							0		0
2000 - 2004							0		0
onbekend				10		9200	10		9200
<b>totaal</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>0</b>		<b>9200</b>	<b>0</b>		<b>9200</b>
<b>België</b>									
voor 1930	1		330	18		5405	19		5735
1930 - 1949	1		85	26		7961	27		8046
1950 - 1969	5		1417	29		15124	34		16541
1970 - 1979	4		2022	22		12382	26		14404
1980 - 1989	1		75	7		3565	8		3640
1990 - 1999	1		374	7		3466	8		3840
2000 - 2004	0		0	3		4532	3		4532
onbekend	0		0	0		0	0		0
<b>totaal</b>	<b>13</b>		<b>4303</b>	<b>112</b>		<b>52435</b>	<b>125</b>		<b>56738</b>
<b>Frankrijk</b>									
voor 1930	14		1528	42		16006	56		17534
1930 - 1949	7		1663	25		9899	32		11562
1950 - 1969	0		381	77		43134	77		43615
1970 - 1979	3		0	20		12568	23		12568
1980 - 1989	0		0	3		572	3		572
1990 - 1999	0		0	4		2822	4		2822
2000 - 2004	0		0	0		0	0		0
onbekend	0		0	0		0	0		0
<b>totaal</b>	<b>24</b>		<b>3572</b>	<b>171</b>		<b>85001</b>	<b>195</b>		<b>88673</b>

*Frankrijk: ter indicate, voor de sleep- en duwboten gegevens van 31.12.2003*

**Tabel OM4 - BINNENVLOTEN stand 31.12.2004  
PER BOUWJAAR**

Land	Sleepboten			Duwboten			Totaal sleep- en duwboten		
	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW	Eenh. aantal	Tonnage t	Vermogen kW
<b>Luxemburg</b>									
voor 1930	0		0	5		2248	5		2248
1930 - 1949	0		0	3		1699	3		1699
1950 - 1969	0		0	1		323	1		323
1970 - 1979	0		0	4		4535	4		4535
1980 - 1989	0		0	1		1075	1		1075
1990 - 1999	0		0	4		5340	4		5340
2000 - 2004	0		0	0		0	0		0
onbekend	0		0	0		0	0		0
<b>totaal</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>18</b>		<b>15220</b>	<b>18</b>		<b>15220</b>
<b>Nederland</b>									
voor 1930	108		15539	104		31194	212		46733
1930 - 1949	121		20797	109		35801	230		56598
1950 - 1969	193		41193	189		69872	382		111065
1970 - 1979	46		9260	67		37019	113		47179
1980 - 1989	16		15321	42		35926	58		51247
1990 - 1999	8		926	27		14527	35		15453
2000 - 2004	2		201	3		101	5		302
onbekend	0		0	0		0	0		0
<b>totaal</b>	<b>494</b>		<b>103237</b>	<b>541</b>		<b>224440</b>	<b>1035</b>		<b>328577</b>
<b>Zwitserland</b>									
voor 1930	0		0	1		563	1		563
1930 - 1949	1		368	1		353	2		721
1950 - 1969	0		0	3		1031	3		1031
1970 - 1979	0		0	0		0	0		0
1980 - 1989	0		0	0		0	0		0
1990 - 1999	0		0	0		0	0		0
2000 - 2004	0		0	0		0	0		0
onbekend	0		0	0		0	0		0
<b>totaal</b>	<b>1</b>		<b>368</b>	<b>5</b>		<b>1947</b>	<b>6</b>		<b>2315</b>
<b>Totaal</b>									
voor 1930	167		27633	192		60820	359		88453
1930 - 1949	159		28031	183		62750	342		90781
1950 - 1969	251		52980	402		162938	653		216018
1970 - 1979	64		13315	170		123733	234		137948
1980 - 1989	20		16261	139		70991	159		87252
1990 - 1999	11		2183	49		28629	60		30812
2000 - 2004	2		201	7		4846	9		5047
onbekend	1		110	15		9259	16		9369
<b>totaal</b>	<b>675</b>		<b>140714</b>	<b>1157</b>		<b>523966</b>	<b>1832</b>		<b>665680</b>

*Frankrijk: ter indicatie, voor de sleep- en duwboten gegevens van 31.12.2003*

**Tabel OM4 - BINNENVLOTEN stand 31.12.2004  
PER BOUWJAAR**

Land	Schepen voor dagtochten			Hotelschepen			Totaal passagiersschepen		
	Eenh. aantal	Passagiers aantal	Vermogen kW	Eenh. aantal	Passagiers aantal	Vermogen kW	Eenh. aantal	Passagiers aantal	Vermogen kW
<b>Duitsland</b>									
voor 1930	209	26079	23265	2	143	783	211	26222	24048
1930 - 1949	129	16576	17484	4	100	990	133	16676	18474
1950 - 1969	241	48514	49114	2	6	334	243	48520	49448
1970 - 1979	105	24638	23653	1	99	804	106	24737	24457
1980 - 1989	115	30701	29780	3	654	5197	118	31355	34977
1990 - 1999	167	38223	<b>57360</b>	13	1454	14960	180	39677	72320
2000 - 2004	40	7959	11257	22	3438	31178	62	11397	42435
onbekend	6	309	585	0	0	0	6	309	585
<b>totaal</b>	<b>1012</b>	<b>192999</b>	<b>212498</b>	<b>47</b>	<b>5894</b>	<b>54246</b>	<b>1059</b>	<b>198893</b>	<b>266744</b>
<b>Oostenrijk</b>									
voor 1930							0	0	0
1930 - 1949							0	0	0
1950 - 1969							0	0	0
1970 - 1979							0	0	0
1980 - 1989							0	0	0
1990 - 1999							0	0	0
2000 - 2004							0	0	0
onbekend							0	0	0
<b>totaal</b>							<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>België</b>									
voor 1930							0	0	5816
1930 - 1949							36	0	3900
1950 - 1969							24	0	6217
1970 - 1979							32	0	958
1980 - 1989							12	0	1742
1990 - 1999							23	0	3220
2000 - 2004							16	0	526
onbekend							6	0	0
<b>totaal</b>							<b>149</b>	<b>9900</b>	<b>22379</b>
<b>Frankrijk (*)</b>									
voor 1930							0	0	0
1930 - 1949							0	0	0
1950 - 1969							0	0	0
1970 - 1979							0	0	0
1980 - 1989							0	0	0
1990 - 1999							0	0	0
2000 - 2004							0	0	0
onbekend							0	0	0
<b>totaal</b>	<b>303</b>	<b>45035</b>		<b>87</b>	<b>4640</b>	<b>0</b>	<b>390</b>	<b>49675</b>	<b>0</b>

(\*) ter indicatie schatting 2002

**Tabel OM4 - BINNENVLOTEN stand 31.12.2004  
PER BOUWJAAR**

Land	Schepen voor dagtochten			Hotelschepen			Totaal passagiersschepen		
	Eenh. aantal	Passagiers aantal	Vermogen kW	Eenh. aantal	Passagiers aantal	Vermogen kW	Eenh. aantal	Passagiers aantal	Vermogen kW
<b>Luxemburg</b>									
voor 1930	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1930 - 1949	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1950 - 1969	2	600	700	0	0	0	2	600	700
1970 - 1979	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1980 - 1989	1	100	1156	0	0	0	1	100	1156
1990 - 1999	2	500	1044	0	0	0	2	500	1044
2000 - 2004	1	500	736	0	0	0	1	500	736
onbekend	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>6</b>	<b>1700</b>	<b>3636</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>1700</b>	<b>3636</b>
<b>Nederland</b>									
voor 1930	415	5157	38013	75	2451	10050	490	7608	48063
1930 - 1949	53	2986	7246	29	3098	10716	82	6084	17962
1950 - 1969	99	11290	17475	35	3588	12682	134	14878	30157
1970 - 1979	29	3589	5546	10	1123	8074	39	4712	13620
1980 - 1989	48	3626	7340	11	1218	4014	59	4844	11354
1990 - 1999	69	7476	19833	16	2179	9488	85	9655	29321
2000 - 2004	24	1098	2367	11	1342	3423	35	2440	5790
onbekend	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>737</b>	<b>35222</b>	<b>97820</b>	<b>187</b>	<b>14999</b>	<b>58447</b>	<b>924</b>	<b>50221</b>	<b>156267</b>
<b>Zwitserland</b>									
voor 1930	1	82	114	0	0	0	1	82	114
1930 - 1949	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1950 - 1969	0	0	0	6	858	6459	6	858	6459
1970 - 1979	2	630	537	5	746	6043	7	1376	6580
1980 - 1989	2	740	754	2	143	1231	4	883	1985
1990 - 1999	1	600	588	13	1672	17651	14	2272	18239
2000 - 2004	0	0	0	12	1524	16987	12	1524	16987
onbekend	0	0	0	1	0	0	1	0	0
<b>totaal</b>	<b>6</b>	<b>2052</b>	<b>1993</b>	<b>39</b>	<b>4943</b>	<b>48371</b>	<b>45</b>	<b>6995</b>	<b>50364</b>
<b>Totaal</b>									
voor 1930	625	31318	61392	77	2594	10833	702	33912	78041
1930 - 1949	182	19562	24730	33	3198	11706	251	22760	40336
1950 - 1969	342	60404	67289	43	4452	19475	409	64856	92981
1970 - 1979	136	28857	29736	16	1968	14921	184	30825	45615
1980 - 1989	166	35167	39030	16	2015	10442	194	37182	51214
1990 - 1999	239	46799	78825	42	5305	42099	304	52104	124144
2000 - 2004	65	9557	14360	45	6304	51588	126	15861	66474
onbekend	6	309	585	1	0	0	13	309	585
<b>totaal</b>	<b>2064</b>	<b>277008</b>	<b>315947</b>	<b>360</b>	<b>30476</b>	<b>161064</b>	<b>2573</b>	<b>317384</b>	<b>499390</b>

Tabel OM5 : Nieuwbouwschepen stand september 2005

Scheepstype	2002			2003			2004		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
<b>Motorvracht-schepen</b>	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400
<b>Vr.duwbakken</b>	29	37180		28	78156		14	23636	
<b>totaal</b>	<b>74</b>	<b>150294</b>	<b>56138</b>	<b>62</b>	<b>167832</b>	<b>41894</b>	<b>42</b>	<b>94962</b>	<b>34400</b>
<b>Motortanksch.</b>	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236
<b>Tankduwbakken</b>	2	178		1	1800		3	2427	
<b>totaal</b>	<b>24</b>	<b>65726</b>	<b>30547</b>	<b>46</b>	<b>133255</b>	<b>50332</b>	<b>57</b>	<b>142145</b>	<b>61236</b>
<b>duwboten</b>	2		1276	0		0	1		992
<b>sleepboten</b>	3		11670	1		279	1		177
<b>totaal</b>	<b>5</b>		<b>12946</b>	<b>1</b>		<b>279</b>	<b>2</b>		<b>1169</b>
<b>Hotelschepen</b>	17		13251	10		7238	5		4021
<b>Dagtochtsch.</b>	9		4834	1		1566	1		662
<b>totaal</b>	<b>26</b>		<b>18085</b>	<b>11</b>		<b>8804</b>	<b>6</b>		<b>4683</b>

Scheepstype	2005 (8 mois)			totaal 2002 - 2005		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
<b>Motorvracht-schepen</b>	2	6197	3109	109	280313	13554 1
<b>Vr.duwbakken</b>	1	20		72	138992	
<b>totaal</b>	<b>3</b>	<b>6217</b>	<b>3109</b>	<b>181</b>	<b>419305</b>	<b>13554 1</b>
<b>Motortanksch.</b>	22	54511	21132	143	391232	16324 7
<b>Tankduwbakken</b>	0			6	4405	
<b>totaal</b>	<b>22</b>	<b>54511</b>	<b>21132</b>	<b>149</b>	<b>395637</b>	<b>16324 7</b>
<b>duwboten</b>	0		0	3	0	2268
<b>sleepboten</b>	1		129	6	0	
<b>totaal</b>	<b>1</b>		<b>129</b>	<b>9</b>		<b>2268</b>
<b>Hotelschepen</b>	0		0	32		24510
<b>Dagtochtsch.</b>	2		1610	13		
<b>totaal</b>	<b>2</b>		<b>1610</b>	<b>45</b>		<b>24510</b>

Bron: bestand IVR



## Vraag naar laadruimte

### Methodologische aspecten:

Voor de evaluatie van de vraag naar vervoer wordt het goederenvervoer op de binnenwateren van nationaal gebied in aanmerking genomen. Bij het binnenbuitenverkeer geldt dus uitsluitend het deel dat de binnenvaart betreft.

Bij de observatie wordt het verkeer in twee categorieën onderverdeeld:

- het nationale verkeer
- het internationale verkeer

Hierbij telt het vervoerde volume (in ton of 1000 ton) of de vervoersprestatie in TKM (of vaak miljoen TKM). Het verkrijgen van het resultaat in TKM is gebaseerd op het aantal kilometers dat bij het vervoer over binnenwateren in ieder staat is afgelegd.

### Gegevensbronnen:

**Duitsland:** Statistisches Bundesamt Wiesbaden

**Oostenrijk:** Statistik Austria (Wenen)

**België:** Institut National Statistique (INS)

**Frankrijk:** Voies Navigables de France (VNF)

**Luxemburg:** Commission de la Moselle, Port de Mertert en Eurostat

**Nederland:** Centraal Bureau Voor de Statistiek (Heerlen)

**Zwitserland:** Rheinschiffahrtsdirektion (Basel)

Het globale beeld van het vervoer in de betrokken West-Europese staten wordt dus verkregen door alle nationale gegevens die door elk bureau voor het gebied binnen de grenzen van die staat zijn verstrekt in aanmerking te nemen. Het CCR-secretariaat moet deze vervolgens opnieuw verwerken ter voorkoming van dubbeltelling bij internationaal vervoer.

Voor de globaal representatieve resultaten moeten de gegevens van alle betrokken staten beschikbaar zijn. Het is mogelijk dat de gegevens van een staat niet beschikbaar zijn binnen de voor de uitgave van het onderzoek vereiste termijn. In dat geval maakt het secretariaat een schatting om het resultaat van het globale onderzoek toch tijdig uit te kunnen geven.

De statistieken van het goederenvervoer hebben geen betrekking op:

- a. de door de vrachtschepen vervoerde goederen in het kader van het vletten binnen de havens – met uitzondering van het vletwerk in de havens van Duisburg, Düsseldorf, Keulen en Frankfurt;
- b. Het vervoer met vaartuigen voor de visserij, voor baggerwerken of voor waterbouwwerkzaamheden. De laatstgenoemde worden wél geregistreerd als de vervoerde goederen beschouwd worden als “handelswaar”;
- c. de goederen voor het bevoorraden van de schepen evenals
- d. de per pont vervoerde goederen

De wijze waarop de telling van het verkeer plaats vindt verschilt per staat. Nu eens is deze gebaseerd op de goederenoverslag in de havens, dan weer op de bij de kunstwerken en bij de grensovergang verkregen gegevens.

De telling van het traditionele Rijnverkeer op het Duitse deel van de Rijn is gebaseerd op de meldingen ten aanzien van de goederenoverslag in de Duitse havens. Alle door de Duitse instanties opgestelde statistieken met betrekking tot de



Rijnvaart zijn afgeleid van deze van de havens afkomstige gegevens. De gegevens over het Franse en Frans-Zwitserse Rijnverkeer zijn uit de Franse statistieken afgeleid. Uit de Nederlandse statistieken zijn de gegevens over het vervoer van goederen die uitsluitend plaatsvinden op de Rijn beneden de Nederlands-Duitse grens en over het vervoer tussen de Nederlandse Rijnhavens, de Belgische havens en die van Noord-Frankrijk (het Rijn-zeeverkeer daarbij inbegrepen) afgeleid. Deze statistieken zijn overwegend gebaseerd op bij de kunstwerken en bij de grensovergang verkregen gegevens.

De verschillende goederensoorten worden aangeduid op basis van de goederennomenclatuur (NSTR) die is onderverdeeld in:

Hoofdstukken	(1 cijfer)
Groepen	(2 cijfers)
Posities	(3 cijfers).

Over het algemeen worden de Europese coderingen gebruikt.

### Benadering van het verkeer per verbinding

Om een dubbele telling van het goederenvolume dat tussen de staten wordt vervoerd te vermijden, moeten de op de verschillende verbindingen vervoerde volumes bij elkaar worden opgeteld. Om bepaalde volumes die door 2 of meer landen zijn gegaan, niet dubbel of meerdere keren te tellen, kan de onderstaande tabel voor het bepalen van de meest toepasselijke bron voor de berekening worden gebruikt. Zeven landen behoren tot het geografische onderzoeksgebied. De derde landen ten opzichte daarvan zijn als “overige” vermeld.

	Verbinding	Land van melding
1	Frankrijk -Duitsland	Duitsland
2	Frankrijk-België	Frankrijk
3	Frankrijk-Nederland	Nederland
4	Frankrijk-Luxemburg	Frankrijk
5	Frankrijk-Zwitserland	Frankrijk
6	Frankrijk-Oostenrijk	Frankrijk
7	Frankrijk-overige	Duitsland
8	België -Duitsland	Duitsland
9	België -Nederland	Nederland
10	België- Luxemburg	Duitsland
11	België -Zwitserland	Duitsland
12	België -Oostenrijk	Duitsland
13	België – overige	Duitsland
14	Nederland - Luxemburg	Nederland
15	Nederland - Zwitserland	Nederland
16	Nederland - Oostenrijk	Nederland
17	Pays –Bas - Duitsland	Duitsland
18	Nederland - overige	Nederland
19	Zwitserland- Luxemburg	Duitsland
20	Zwitserland - Oostenrijk	Duitsland
21	Zwitserland - overige	Duitsland
22	Duitsland - Luxemburg	Duitsland
23	Duitsland - Oostenrijk	Duitsland
24	Duitsland - overige	Duitsland
25	Duitsland - Zwitserland	Duitsland
26	Oostenrijk – overige	Per gevolgtrekking
27	Luxemburg - overige	Duitsland

**Tabel OM6 - VERVOER (nationaal) VAN GOEDEREN  
OVER DE WATERWEGEN PER STAAT**

N° NST	Land goederensoorten	Volume			Prestatie			Verschil tussen 03 en 04	
		2002	2003	2004	2002	2003	2004	1000 t	Milj. TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
<b>ZWITSERLAND</b>		Niet geteld daar het uitsluitend vervoer op de meren betreft							
0	Landbouwproducten								
1	Andere voedingsproducten en eevoeder								
2	Vaste minerale brandstoffen								
3	Aardolieproducten								
4	Ertsen, metaalafval								
5	IJzer, staal en non-ferrometalen								
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen								
7	Meststoffen								
8	Chemische producten								
9	Voertuigen, machines en overige goederen								
99	daaronder andere transporten								
<b>FRANKRIJK</b>		<b>28310</b>	<b>28880</b>	<b>29121</b>	<b>4206</b>	<b>4302</b>	<b>4429</b>	<b>0,83%</b>	<b>2,95%</b>
0	Landbouwproducten	2811	3115	2699	691	757	673	-13,35%	-11,10%
1	Andere voedingsproducten en eevoeder	555	489	460	154	135	129	-5,93%	-4,44%
2	Vaste minerale brandstoffen	1622	1595	1721	479	436	485	7,90%	11,24%
3	Aardolieproducten	3368	3658	3715	402	415	380	1,56%	-8,43%
4	Ertsen, metaalafval	163	276	359	39	66	90	30,07%	36,36%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	682	548	514	141	138	132	-6,20%	-4,35%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	17203	16767	16922	1818	1729	1844	0,92%	6,65%
7	Meststoffen	202	207	119	52	62	31	-42,51%	-50,00%
8	Chemische producten	869	975	1132	213	248	302	16,10%	21,77%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	835	1250	1480	217	316	363	18,40%	14,87%
99	daaronder andere transporten	622	1045	1299	170	269	325	24,31%	20,82%
<b>DUITSLAND</b>		<b>55844</b>	<b>53419</b>	<b>55209</b>	<b>11670</b>	<b>10833</b>	<b>11296</b>	<b>3,35%</b>	<b>4,28%</b>
0	Landbouwproducten	1834	2183	1595	545	614	516	-26,96%	-15,95%
1	Andere voedingsproducten en eevoeder	3379	2933	3178	936	722	862	8,34%	19,41%
2	Vaste minerale brandstoffen	7490	7454	7953	1422	1299	1338	6,70%	3,03%
3	Aardolieproducten	14038	13940	14684	2822	2745	2788	5,34%	1,57%
4	Ertsen, metaalafval	3246	3128	3404	852	793	892	8,81%	12,45%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	1411	1227	1255	494	469	529	2,32%	12,95%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	17201	15350	15136	3071	2724	2766	-1,39%	1,54%
7	Meststoffen	1008	1014	1056	396	381	411	4,19%	7,87%
8	Chemische producten	4845	4579	4979	885	829	886	8,73%	6,83%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	1391	1610	1970	248	257	308	22,31%	19,96%
99	daaronder andere transporten	1023	1327	1678	162	197	242	26,44%	22,85%

**Tabel OM6 - VERVOER (nationaal) VAN GOEDEREN  
OVER DE WATERWEGEN PER STAAT**

N° NS T	Land goederensoorten	Volume			Prestatie			Verschil tussen 03 en 04	
		2002	2003	2004	2002	2003	2004	1000 t	Milj. TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	<b>NEDERLAND</b>	<b>101770</b>	<b>95105</b>	<b>105553</b>	<b>10407</b>	<b>10601</b>	<b>12662</b>	<b>10,99%</b>	<b>19,44%</b>
0	Landbouwproducten	2733	2392	2873	386	372	422	<b>20,11%</b>	<b>13,44%</b>
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	8661	6606	7023	901	816	878	<b>6,31%</b>	<b>7,60%</b>
2	Vaste minerale brandstoffen	2173	3062	3732	355	418	578	<b>21,88%</b>	<b>38,28%</b>
3	Aardolieproducten	17106	16287	17914	1862	1940	2138	<b>9,99%</b>	<b>10,21%</b>
4	Ertsen, metaalafval	1543	1769	2353	208	236	400	<b>33,01%</b>	<b>69,49%</b>
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	877	958	1273	123	145	225	<b>32,88%</b>	<b>55,17%</b>
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	52876	48653	52320	4547	4716	5590	<b>7,54%</b>	<b>18,53%</b>
7	Meststoffen	1551	1429	1595	327	285	329	<b>11,62%</b>	<b>15,44%</b>
8	Chemische producten	5385	4882	5309	759	683	731	<b>8,75%</b>	<b>7,03%</b>
9	Voertuigen, machines en overige goederen	8865	9067	11161	939	990	1371	<b>23,09%</b>	<b>38,48%</b>
99	daaronder andere transporten	8398	8368	10072	869	902	1213	<b>20,36%</b>	<b>34,48%</b>
	<b>BELGIË (*)</b>	<b>30473</b>	<b>31120</b>	<b>32488</b>	<b>2779</b>	<b>2831</b>	<b>2946</b>	<b>4,40%</b>	<b>4,06%</b>
0	Landbouwproducten	634	640	682	51	50	53	<b>6,55%</b>	<b>6,55%</b>
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	1391	1468	1644	70	74	83	<b>11,99%</b>	<b>11,99%</b>
2	Vaste minerale brandstoffen	4521	4233	4465	505	473	499	<b>5,47%</b>	<b>5,47%</b>
3	Aardolieproducten	5548	5439	5469	455	448	451	<b>0,56%</b>	<b>0,56%</b>
4	Ertsen, metaalafval	1715	1574	1656	206	187	197	<b>5,23%</b>	<b>5,23%</b>
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	1102	1280	1378	88	121	130	<b>7,63%</b>	<b>7,63%</b>
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	10198	10771	10940	1040	1091	1108	<b>1,57%</b>	<b>1,57%</b>
7	Meststoffen	946	1114	1163	71	86	90	<b>4,44%</b>	<b>4,44%</b>
8	Chemische producten	2271	2183	2496	184	176	201	<b>14,33%</b>	<b>14,33%</b>
9	Voertuigen, machines en overige goederen	2147	2418	2595	109	125	134	<b>7,31%</b>	<b>7,31%</b>
99	daaronder andere transporten	883	873	937	31	31	33	<b>7,31%</b>	<b>7,31%</b>
	<b>OOSTENRIJK</b>	<b>560</b>	<b>922</b>	<b>192</b>	<b>71</b>	<b>61</b>	<b>33</b>	<b>-79,18%</b>	<b>-46,13%</b>
0	Landbouwproducten	4	43	4	0	6	1	<b>-90,70%</b>	<b>-89,47%</b>
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	1	0	1	0	0	0		
2	Vaste minerale brandstoffen	0	0	1	0	0	0		
3	Aardolieproducten	229	161	97	49	34	21	<b>-39,75%</b>	<b>-39,71%</b>
4	Ertsen, metaalafval	0	1	0	0	0	0		
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	164	115	73	21	14	9	<b>-36,52%</b>	<b>-36,81%</b>
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	156	572	7	1	3	1	<b>-98,78%</b>	<b>-68,00%</b>
7	Meststoffen	6	28	8	1	4	1	<b>-71,43%</b>	<b>-69,44%</b>
8	Chemische producten	0	0	0	0	0	0		
9	Voertuigen, machines en overige goederen	0	2	1	0	0	0	<b>-50,00%</b>	<b>0,00%</b>
99	daaronder andere transporten	0	0	0	0	0	0		

(\*) : les données relatives au trafic en Belgique pour 2004 relèvent d'une estimation effectuée par le secrétariat de la CCNR

**Tabel OM6 - VERVOER (nationaal) VAN GOEDEREN  
OVER DE WATERWEGEN PER STAAT**

N° NST	Land goederensoorten	Volume			Prestatie			Verschil tussen 03 en 04	
		2002	2003	2004	2002	2003	2004	1000 t	Milj. TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	<b>LUXEMBURG (niet significant)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
0	Landbouwproducten								
1	Andere voedingsproducten en veevoeder								
2	Vaste minerale brandstoffen								
3	Aardolieproducten								
4	Ertsen, metaalafval								
5	IJzer, staal en non-ferrometalen								
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen								
7	Meststoffen								
8	Chemische producten								
9	Voertuigen, machines en overige goederen								
99	daaronder andere transporten								
	<b>TOTAAL</b>	<b>216957</b>	<b>209446</b>	<b>222563</b>	<b>29133</b>	<b>28627</b>	<b>31366</b>	<b>6,26%</b>	<b>9,57%</b>
0	Landbouwproducten	8016	8373	7853	1674	1799	1665	-6,22%	-7,44%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	13987	11496	12306	2061	1747	1952	7,04%	11,74%
2	Vaste minerale brandstoffen	15806	16344	17871	2761	2626	2901	9,35%	10,45%
3	Aardolieproducten	40289	39485	41879	5589	5582	5777	6,06%	3,50%
4	Ertsen, metaalafval	6667	6748	7772	1305	1282	1579	15,17%	23,10%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	4236	4128	4493	866	887	1026	8,85%	15,63%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	97634	92113	95325	10476	10263	11309	3,49%	10,20%
7	Meststoffen	3713	3792	3942	847	817	862	3,95%	5,42%
8	Chemische producten	13370	12619	13916	2041	1936	2120	10,27%	9,50%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	13238	14347	17207	1513	1688	2176	19,93%	28,93%
99	daaronder andere transporten	10926	11613	13986	1232	1399	1813	20,43%	29,61%



**Tabel OM7 - VERVOER (internationaal) VAN GOEDEREN  
OVER DE WATERWEGEN PER STAAT**

N° NST	Land goederensoorten	Volume			Prestatie			Verschil tussen 03 en 04	
		2002	2003	2004	2002	2003	2004	1000 t	Milj. TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	<b>ZWITSERLAND</b>	<b>8356</b>	<b>7006</b>	<b>7051</b>	<b>58</b>	<b>49</b>	<b>49</b>	<b>0,64%</b>	<b>0,64%</b>
0	Landbouwproducten	360	379	351	3	3	2	-7,39%	-7,39%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	395	444	422	3	3	3	-4,95%	-4,95%
2	Vaste minerale brandstoffen	117	87	174	1	1	1	100,00%	100,00%
3	Aardolieproducten	4316	3544	3380	30	25	24	-4,63%	-4,63%
4	Ertsen, metaalafval	156	171	165	1	1	1	-3,51%	-3,51%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	1158	793	833	8	6	6	5,04%	5,04%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	505	422	478	4	3	3	13,27%	13,27%
7	Meststoffen	170	162	158	1	1	1	-2,47%	-2,47%
8	Chemische producten	722	787	848	5	6	6	7,75%	7,75%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	457	217	242	3	2	2	11,52%	11,52%
99	daaronder andere transporten	152	164	195	1	1	1	18,90%	18,90%
	<b>FRANKRIJK</b>	<b>40632</b>	<b>36467</b>	<b>39834</b>	<b>4371</b>	<b>4005</b>	<b>4257</b>	<b>9,23%</b>	<b>6,29%</b>
0	Landbouwproducten	5784	5472	5923	828	766	790	8,24%	3,13%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	2268	2565	2868	259	328	350	11,81%	6,71%
2	Vaste minerale brandstoffen	4362	3553	4740	257	206	280	33,41%	35,92%
3	Aardolieproducten	6195	5700	5526	729	650	645	-3,05%	-0,77%
4	Ertsen, metaalafval	2796	2437	2612	214	199	226	7,18%	13,57%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	2815	2455	2661	422	372	409	8,39%	9,95%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	11105	8970	9359	972	771	728	4,34%	-5,58%
7	Meststoffen	948	1030	1273	132	154	203	23,59%	31,82%
8	Chemische producten	1912	1872	2155	254	250	293	15,12%	17,20%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	2447	2413	2717	304	309	333	12,60%	7,77%
99	daaronder andere transporten	2256	2296	2598	281	292	316	13,15%	8,22%
	<b>DUITSLAND</b>	<b>175894</b>	<b>166581</b>	<b>180653</b>	<b>52495</b>	<b>47322</b>	<b>52372</b>	<b>8,45%</b>	<b>10,67%</b>
0	Landbouwproducten	8242	6945	7062	4393	3503	3391	1,68%	-3,20%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	12240	11778	12284	5308	4804	5130	4,30%	6,79%
2	Vaste minerale brandstoffen	24188	23294	26154	7534	6397	7326	12,28%	14,52%
3	Aardolieproducten	25626	23238	23926	8616	7525	7752	2,96%	3,02%
4	Ertsen, metaalafval	33010	32099	34651	5412	5165	5875	7,95%	13,75%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	10982	10714	11473	3309	3107	3468	7,08%	11,62%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	30037	26832	29893	7684	6740	7931	11,41%	17,67%
7	Meststoffen	5488	5077	5369	2372	2088	2298	5,75%	10,06%
8	Chemische producten	11807	11154	12137	3105	2912	3221	8,81%	10,61%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	14274	15450	17704	4762	5081	5980	14,59%	17,69%
99	daaronder andere transporten	13068	14272	16444	4483	4790	5670	15,22%	18,37%

**Tabel OM7 - VERVOER (internationaal) VAN GOEDEREN  
OVER DE WATERWEGEN PER STAAT**

N° NST	Land goederensoorten	Volume			Prestatie			Verschil tussen 03 en 04	
		2002	2003	2004	2002	2003	2004	1000 t	Milj. TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	<b>NEDERLAND</b>	<b>212237</b>	<b>208102</b>	<b>224314</b>	<b>30504</b>	<b>30430</b>	<b>32313</b>	<b>7,79%</b>	<b>6,19%</b>
0	Landbouwproducten	7230	7002	7571	1116	1125	1210	<b>8,13%</b>	<b>7,56%</b>
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	11626	11104	10643	1790	1737	1674	<b>-4,15%</b>	<b>-3,63%</b>
2	Vaste minerale brandstoffen	26336	23462	27492	3751	3452	3950	<b>17,18%</b>	<b>14,43%</b>
3	Aardolieproducten	34470	34545	36321	4721	4900	4968	<b>5,14%</b>	<b>1,39%</b>
4	Ertsen, metaalafval	34167	34806	37020	4561	4532	4619	<b>6,36%</b>	<b>1,92%</b>
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	7727	8492	10369	1310	1486	1777	<b>22,10%</b>	<b>19,58%</b>
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	39618	36341	38351	5651	5464	5773	<b>5,53%</b>	<b>5,66%</b>
7	Meststoffen	6325	5076	5088	1150	935	944	<b>0,24%</b>	<b>0,96%</b>
8	Chemische producten	19920	19427	20115	3115	3012	3156	<b>3,54%</b>	<b>4,78%</b>
9	Voertuigen, machines en overige goederen	24818	27847	31344	3339	3787	4242	<b>12,56%</b>	<b>12,01%</b>
99	daaronder andere transporten	21106	21386	20611	2722	2753	2672	<b>-3,62%</b>	<b>-2,94%</b>
	<b>BELGIË (*)</b>	<b>104641</b>	<b>106636</b>	<b>112231</b>	<b>5369</b>	<b>5471</b>	<b>5731</b>	<b>5,25%</b>	<b>4,75%</b>
0	Landbouwproducten	4636	4853	5171	383	395	421	<b>6,55%</b>	<b>6,55%</b>
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	4210	4272	4784	174	187	209	<b>11,99%</b>	<b>11,99%</b>
2	Vaste minerale brandstoffen	6942	7205	7599	447	423	446	<b>5,47%</b>	<b>5,47%</b>
3	Aardolieproducten	17850	18140	18242	610	630	634	<b>0,56%</b>	<b>0,56%</b>
4	Ertsen, metaalafval	6878	7417	7805	727	717	754	<b>5,23%</b>	<b>5,23%</b>
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	4813	4912	5287	303	315	339	<b>7,63%</b>	<b>7,63%</b>
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	26342	26492	26908	1673	1713	1740	<b>1,57%</b>	<b>1,57%</b>
7	Meststoffen	4981	4940	5159	371	373	390	<b>4,44%</b>	<b>4,44%</b>
8	Chemische producten	11109	11327	12950	370	391	447	<b>14,33%</b>	<b>14,33%</b>
9	Voertuigen, machines en overige goederen	16880	17078	18326	311	327	351	<b>7,31%</b>	<b>7,31%</b>
99	daaronder andere transporten	14225	14209	15248	218	218	234	<b>7,31%</b>	<b>7,31%</b>
	<b>OOSTENRIJK</b>	<b>11756</b>	<b>9819</b>	<b>8882</b>	<b>2775</b>	<b>2216</b>	<b>1714</b>	<b>-9,54%</b>	<b>-22,62%</b>
0	Landbouwproducten	1332	858	692	360	230	124	<b>-19,35%</b>	<b>-46,31%</b>
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	1889	1610	828	573	482	198	<b>-48,57%</b>	<b>-58,91%</b>
2	Vaste minerale brandstoffen	152	69	147	36	16	33	<b>113,04%</b>	<b>105,70%</b>
3	Aardolieproducten	2144	1846	1847	398	310	293	<b>0,05%</b>	<b>-5,45%</b>
4	Ertsen, metaalafval	3273	2620	2827	702	548	582	<b>7,90%</b>	<b>6,24%</b>
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	1038	965	791	300	249	175	<b>-18,03%</b>	<b>-29,50%</b>
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	580	506	595	105	87	91	<b>17,59%</b>	<b>5,18%</b>
7	Meststoffen	1004	1022	958	197	197	163	<b>-6,26%</b>	<b>-17,12%</b>
8	Chemische producten	98	79	76	27	21	19	<b>-3,80%</b>	<b>-9,05%</b>
9	Voertuigen, machines en overige goederen	246	244	121	78	76	36	<b>-50,41%</b>	<b>-52,89%</b>
99	daaronder andere transporten	0	0	0	0	0	0		

(\*) : les données relatives au trafic en Belgique pour 2004 relèvent d'une estimation effectuée par le Secrétariat de la CCNR

**Tabel OM7 - VERVOER (internationaal) VAN GOEDEREN  
OVER DE WATERWEGEN PER STAAT**

N° NST	Land goederensoorten	Volume			Prestatie			Verschil tussen 03 en 04	
		2002	2003	2004	2002	2003	2004	1000 t	Milj. TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	<b>LUXEMBURG</b>	<b>8568</b>	<b>9690</b>	<b>11180</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15,38%</b>	
0	Landbouwproducten	1406	1656	1853				<b>11,90%</b>	
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	573	760	882				<b>16,05%</b>	
2	Vaste minerale brandstoffen	2646	3028	4029				<b>33,06%</b>	
3	Aardolieproducten	308	438	480				<b>9,59%</b>	
4	Ertsen, metaalafval	1464	1596	1554				<b>-2,63%</b>	
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	741	871	854				<b>-1,95%</b>	
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	1007	1064	1133				<b>6,48%</b>	
7	Meststoffen	213	223	333				<b>49,33%</b>	
8	Chemische producten	42	21	50				<b>138,10%</b>	
9	Voertuigen, machines en overige goederen	168	33	12				<b>-63,64%</b>	
99	daaronder andere transporten								
	<b>TOTAAL</b>	<b>254969</b>	<b>245065</b>	<b>261828</b>	<b>95572</b>	<b>89493</b>	<b>96437</b>	<b>6,84%</b>	<b>7,76%</b>
0	Landbouwproducten	11747	10400	11478	7082	6022	5938	<b>10,37%</b>	<b>-1,40%</b>
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	17058	16001	16263	8107	7541	7564	<b>1,64%</b>	<b>0,31%</b>
2	Vaste minerale brandstoffen	28149	26848	29435	12026	10494	12036	<b>9,64%</b>	<b>14,69%</b>
3	Aardolieproducten	43821	41746	42991	15104	14040	14315	<b>2,98%</b>	<b>1,96%</b>
4	Ertsen, metaalafval	40118	38931	41403	11617	11162	12058	<b>6,35%</b>	<b>8,02%</b>
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	14951	14558	15590	5652	5534	6174	<b>7,09%</b>	<b>11,56%</b>
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	46818	42654	46160	16088	14778	16267	<b>8,22%</b>	<b>10,07%</b>
7	Meststoffen	7722	7063	7027	4223	3748	3999	<b>-0,51%</b>	<b>6,69%</b>
8	Chemische producten	17717	17207	18293	6876	6592	7142	<b>6,31%</b>	<b>8,35%</b>
9	Voertuigen, machines en overige goederen	26868	29657	33188	8797	9582	10943	<b>11,91%</b>	<b>14,21%</b>
99	daaronder andere transporten	24920	26057	27144	7705	8054	8893	<b>4,17%</b>	<b>10,42%</b>





**Tabel OM8 - VERKEER (totaal)**  
**OVER DE WATERWEGEN VAN DE BETROKKEN STATEN**

N° NST	Land goederensoorten	Volume			Prestatie			Verschil tussen 03 en 04	
		2002	2003	2004	2002	2003	2004	1000 t	Milj. TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	<b>ZWITSERLAND</b>	<b>8356</b>	<b>7006</b>	<b>7051</b>	<b>58</b>	<b>49</b>	<b>49</b>	<b>0,64%</b>	<b>0,64%</b>
0	Landbouwproducten	360	379	351	3	3	2	-7,39%	-7,39%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	395	444	422	3	3	3	-4,95%	-4,95%
2	Vaste minerale brandstoffen	117	87	174	1	1	1	100,00%	100,00%
3	Aardolieproducten	4316	3544	3380	30	25	24	-4,63%	-4,63%
4	Ertsen, metaalafval	156	171	165	1	1	1	-3,51%	-3,51%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	1158	793	833	8	6	6	5,04%	5,04%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	505	422	478	4	3	3	13,27%	13,27%
7	Meststoffen	170	162	158	1	1	1	-2,47%	-2,47%
8	Chemische producten	722	787	848	5	6	6	7,75%	7,75%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	457	217	242	3	2	2	11,52%	11,52%
99	daaronder andere transporten	152	164	195	1	1	1	18,90%	18,90%
	<b>FRANKRIJK</b>	<b>68942</b>	<b>65429</b>	<b>69059</b>	<b>8875</b>	<b>8647</b>	<b>9106</b>	<b>5,55%</b>	<b>5,31%</b>
0	Landbouwproducten	8595	8587	8622	1519	1524	1463	0,41%	-4,00%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	2823	3054	3328	413	463	479	8,97%	3,46%
2	Vaste minerale brandstoffen	5984	5148	6461	736	643	765	25,51%	18,97%
3	Aardolieproducten	9563	9358	9241	1131	1064	1025	-1,25%	-3,67%
4	Ertsen, metaalafval	2959	2713	2971	253	265	316	9,51%	19,25%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	3497	3003	3175	563	510	541	5,73%	6,08%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	28308	25737	26281	2790	2500	2572	2,11%	2,88%
7	Meststoffen	1150	1237	1392	184	215	234	12,53%	8,84%
8	Chemische producten	2781	2847	3287	467	498	626	15,45%	25,70%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	3282	3745	4301	819	965	1085	14,85%	12,44%
99	daaronder andere transporten	2878	3341	3897	451	561	681	16,64%	21,39%
	<b>DUITSLAND</b>	<b>231746</b>	<b>219999</b>	<b>235861</b>	<b>64170</b>	<b>58175</b>	<b>63675</b>	<b>7,21%</b>	<b>9,45%</b>
0	Landbouwproducten	10076	9128	8657	4940	4120	3905	-5,16%	-5,22%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	15618	14711	15462	6245	5525	5990	5,10%	8,42%
2	Vaste minerale brandstoffen	31678	30747	34106	8955	7700	8665	10,93%	12,53%
3	Aardolieproducten	39674	37178	38610	11440	10270	10540	3,85%	2,63%
4	Ertsen, metaalafval	36256	35228	38055	6260	5960	6770	8,02%	13,59%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	12393	11941	12728	3805	3580	4000	6,60%	11,73%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	47238	42182	45029	10755	9465	10700	6,75%	13,05%
7	Meststoffen	6496	6091	6425	2770	2470	2710	5,49%	9,72%
8	Chemische producten	16651	15734	17116	3990	3745	4105	8,78%	9,61%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	15665	17060	19673	5010	5340	6290	15,32%	17,79%
99	daaronder andere transporten	14091	15599	18123	4645	4985	5915	16,17%	18,66%

**Tabel OM8 - VERKEER (totaal)  
OVER DE WATERWEGEN VAN DE BETROKKEN STATEN**

N° NST	Land goederensoorten	Volume			Prestatie			Verschil tussen 03 en 04	
		2002	2003	2004	2002	2003	2004	1000 t	Milj. TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	<b>NEDERLAND</b>	<b>314007</b>	<b>303207</b>	<b>329867</b>	<b>40911</b>	<b>41031</b>	<b>44975</b>	<b>8,79%</b>	<b>9,61%</b>
0	Landbouwproducten	9963	9394	10444	1502	1497	1632	11,18%	9,02%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	20287	17710	17666	2691	2553	2552	-0,25%	-0,04%
2	Vaste minerale brandstoffen	28509	26524	31224	4106	3870	4528	17,72%	17,00%
3	Aardolieproducten	51576	50832	54235	6583	6840	7106		3,89%
4	Ertsen, metaalafval	35710	36575	39373	4769	4768	5019	7,65%	5,26%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	8604	9450	11642	1433	1631	2002	23,20%	22,75%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	92494	84994	90671	10198	10180	11363	6,68%	11,62%
7	Meststoffen	7876	6505	6683	1477	1220	1273	2,74%	4,34%
8	Chemische producten	25305	24309	25424	3874	3695	3887	4,59%	5,20%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	33683	36914	42505	4278	4777	5613	15,15%	17,50%
99	daaronder andere transporten	29504	29754	30683	3591	3655	3885	3,12%	6,29%
	<b>BELGIË (*)</b>	<b>135114</b>	<b>137756</b>	<b>144719</b>	<b>8148</b>	<b>8302</b>	<b>8675</b>	<b>5,05%</b>	<b>4,49%</b>
0	Landbouwproducten	5270	5493	5853	434	445	474	6,55%	6,52%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	5601	5740	6428	244	261	292	11,99%	11,88%
2	Vaste minerale brandstoffen	11463	11438	12064	952	896	945	5,47%	5,47%
3	Aardolieproducten	23398	23579	23711	1065	1078	1084	0,56%	0,56%
4	Ertsen, metaalafval	8593	8991	9461	933	904	951	5,23%	5,20%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	5915	6192	6664	391	436	469	7,62%	7,57%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	36540	37263	37848	2713	2804	2848	1,57%	1,57%
7	Meststoffen	5927	6054	6323	442	459	479	4,44%	4,36%
8	Chemische producten	13380	13510	15446	554	567	648	14,33%	14,29%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	19027	19496	20921	420	452	485	7,31%	7,30%
99	daaronder andere transporten	15108	15082	16184	249	249	267	7,31%	7,23%
	<b>OOSTENRIJK</b>	<b>12316</b>	<b>10741</b>	<b>9074</b>	<b>2845</b>	<b>2277</b>	<b>1747</b>	<b>-15,52%</b>	<b>23,28%</b>
0	Landbouwproducten	1336	901	696	360	236	124	-22,75%	47,46%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	1890	1610	829	573	482	198	-48,51%	58,92%
2	Vaste minerale brandstoffen	152	69	148	36	16	33	114,49%	06,25%
3	Aardolieproducten	2373	2007	1944	446	344	314	-3,14%	-8,72%
4	Ertsen, metaalafval	3273	2621	2827	702	548	582	7,86%	6,20%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	1202	1080	864	320	263	185	-20,00%	29,66%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	736	1078	602	106	89	92	-44,16%	3,37%
7	Meststoffen	1010	1050	966	197	201	164	-8,00%	18,41%
8	Chemische producten	98	79	76	27	21	19	-3,80%	-9,52%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	246	246	122	78	77	36	-50,41%	53,25%
99	daaronder andere transporten	0	0	0	0	0	0		

(\*) les données du trafic en Belgique pour 2004 relèvent d'une estimation effectuée par le secrétariat de la CCNR

**Tabel OM8 - VERKEER (totaal)  
OVER DE WATERWEGEN VAN DE BETROKKEN STATEN**

N° NST	Land goederensoorten	Volume			Prestatie			Verschil tussen 03 en 04	
		2002	2003	2004	2002	2003	2004	1000 t	Milj. TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	<b>LUXEMBURG</b>	<b>8568</b>	<b>9690</b>	<b>11180</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15,38%</b>	
0	Landbouwproducten	1406	1656	1853				<b>11,90%</b>	
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	573	760	882				<b>16,05%</b>	
2	Vaste minerale brandstoffen	2646	3028	4029				<b>33,06%</b>	
3	Aardolieproducten	308	438	480				<b>9,59%</b>	
4	Ertsen, metaalafval	1464	1596	1554				<b>-2,63%</b>	
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	741	871	854				<b>-1,95%</b>	
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	1007	1064	1133				<b>6,48%</b>	
7	Meststoffen	213	223	333				<b>49,33%</b>	
8	Chemische producten	42	21	50				<b>138,10%</b>	
9	Voertuigen, machines en overige goederen	168	33	12				<b>-63,64%</b>	
99	daaronder andere transporten								
	<b>TOTAAL</b>	<b>471996</b>	<b>454575</b>	<b>484436</b>	<b>125007</b>	<b>118481</b>	<b>128227</b>	<b>6,57%</b>	<b>8,23%</b>
0	Landbouwproducten	19764	18773	19331	8758	7825	7600	<b>2,97%</b>	<b>-2,87%</b>
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	31045	27502	28573	10169	9287	9514	<b>3,89%</b>	<b>2,44%</b>
2	Vaste minerale brandstoffen	43955	43193	47306	14786	13126	14937	<b>9,52%</b>	<b>13,80%</b>
3	Aardolieproducten	84110	81231	84870	20695	19621	20093	<b>4,48%</b>	<b>2,40%</b>
4	Ertsen, metaalafval	46789	45679	49186	12918	12446	13639	<b>7,68%</b>	<b>9,58%</b>
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	19240	18743	20096	6520	6426	7203	<b>7,22%</b>	<b>12,10%</b>
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	144452	134767	141485	26566	25041	27578	<b>4,98%</b>	<b>10,13%</b>
7	Meststoffen	11447	10855	10982	5071	4566	4861	<b>1,17%</b>	<b>6,46%</b>
8	Chemische producten	31087	29826	32209	8917	8532	9291	<b>7,99%</b>	<b>8,90%</b>
9	Voertuigen, machines en overige goederen	40107	44006	50398	10608	11613	13511	<b>14,53%</b>	<b>16,35%</b>
99	daaronder andere transporten	35846	37670	41130	8937	9451	10749	<b>9,19%</b>	<b>13,74%</b>



**Tabel OM9 : HANDELSVERKEER TUSSEN DE STATEN  
OVER DE WATERWEGEN PER STAAT**

N° NST	Relatie goederensoorten	Volume			Verschil tussen 03 en 04 %
		2002	2003	2004	
		1000 t			
	<b>Frankrijk - Duitsland</b>	<b>8073</b>	<b>6995</b>	<b>7048</b>	<b>0,76%</b>
0	Landbouwproducten	848	802	853	6,36%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	806	1106	1120	1,27%
2	Vaste minerale brandstoffen	158	78	75	-3,85%
3	Aardolieproducten	938	977	932	-4,61%
4	Ertsen, metaalafval	718	527	546	3,61%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	475	433	398	-8,08%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	3431	2558	2521	-1,45%
7	Meststoffen	240	250	284	13,60%
8	Chemische producten	423	253	305	20,55%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	36	11	14	27,27%
99	daaronder andere transporten	3	4	6	50,00%
	<b>Frankrijk - België</b>	<b>7769</b>	<b>7474</b>	<b>9846</b>	<b>31,74%</b>
0	Landbouwproducten	976	1091	1390	27,41%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	490	534	742	38,95%
2	Vaste minerale brandstoffen	1362	942	1505	59,77%
3	Aardolieproducten	468	601	470	-21,80%
4	Ertsen, metaalafval	623	614	848	38,11%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	804	764	1176	53,93%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	1509	1537	1847	20,17%
7	Meststoffen	287	330	425	28,79%
8	Chemische producten	424	307	322	4,89%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	826	754	1121	48,67%
99	daaronder andere transporten	802	743	1092	46,97%
	<b>Frankrijk - Nederland</b>	<b>10162</b>	<b>9674</b>	<b>10601</b>	<b>9,58%</b>
0	Landbouwproducten	2602	1980	2175	9,85%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	451	562	541	-3,74%
2	Vaste minerale brandstoffen	2667	2253	2576	14,34%
3	Aardolieproducten	798	720	774	7,50%
4	Ertsen, metaalafval	772	851	812	-4,58%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	275	273	272	-0,37%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	1554	1863	2079	11,59%
7	Meststoffen	318	307	372	21,17%
8	Chemische producten	497	588	689	17,18%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	228	277	311	12,27%
99	daaronder andere transporten	122	176	217	23,30%

**Tabel OM9 : HANDELSVERKEER TUSSEN DE STATEN  
OVER DE WATERWEGEN PER STAAT**

N° NST	Relatie goederensoorten	Volume			Verschil tussen 03 en 04 %
		2002	2003	2004	
		1000 t			
	<b>Frankrijk - Luxemburg</b>	<b>194</b>	<b>260</b>	<b>220</b>	<b>-15,38%</b>
0	Landbouwproducten	2	0	0	
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	1	1	1	
2	Vaste minerale brandstoffen	0	0	0	
3	Aardolieproducten	0	0	0	
4	Ertsen, metaalafval	2	2	6	200,00%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	8	7	2	-71,43%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	<b>180</b>	<b>250</b>	<b>210</b>	<b>-16,00%</b>
7	Meststoffen	1	0	1	
8	Chemische producten	0	0	0	
9	Voertuigen, machines en overige goederen	0	0	0	
99	daaronder andere transporten	0	0	0	
	<b>Frankrijk - Zwitserland</b>	<b>860</b>	<b>871</b>	<b>968</b>	<b>11,14%</b>
0	Landbouwproducten	33	49	75	53,06%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	3	4	6	50,00%
2	Vaste minerale brandstoffen	0	0	0	
3	Aardolieproducten	143	223	155	-30,49%
4	Ertsen, metaalafval	2	0	0	
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	1	5	14	180,00%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	<b>670</b>	<b>581</b>	<b>716</b>	<b>23,24%</b>
7	Meststoffen	1	3	0	
8	Chemische producten	3	1	2	
9	Voertuigen, machines en overige goederen	4	5	0	
99	daaronder andere transporten	4	5	5	
	<b>Frankrijk - Oostenrijk</b>	<b>22</b>	<b>26</b>	<b>9</b>	<b>-65,38%</b>
0	Landbouwproducten	0	11	1	-90,91%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	0	1	0	
2	Vaste minerale brandstoffen	0	0	0	
3	Aardolieproducten	0	0	0	
4	Ertsen, metaalafval	0	0	0	
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	13	0	8	
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	0	0	0	
7	Meststoffen	9	1	0	
8	Chemische producten	0	0	0	
9	Voertuigen, machines en overige goederen	0	13	0	
99	daaronder andere transporten	0	13	0	

**Tabel OM9 : HANDELSVERKEER TUSSEN DE STATEN  
OVER DE WATERWEGEN PER STAAT**

N° NST	Relatie goederensoorten	Volume			Verschil tussen 03 en 04 %
		2002	2003	2004	
		1000 t			
	<b>Frankrijk - autres</b>	<b>71</b>	<b>65</b>	<b>80</b>	<b>23,08%</b>
0	Landbouwproducten	1	0	36	
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	0	5	4	-20,00%
2	Vaste minerale brandstoffen	0	1	0	
3	Aardolieproducten	0	0	0	
4	Ertsen, metaalafval	4	0	11	
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	53	57	13	-77,19%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	0	0	0	
7	Meststoffen	12	0	13	
8	Chemische producten	0	0	0	
9	Voertuigen, machines en overige goederen	1	2	3	50,00%
99	daaronder andere transporten	0	0	0	
	<b>België - Duitsland</b>	<b>26312</b>	<b>25965</b>	<b>27303</b>	<b>5,15%</b>
0	Landbouwproducten	1115	894	908	1,57%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	876	786	804	2,29%
2	Vaste minerale brandstoffen	1571	1479	1860	25,76%
3	Aardolieproducten	5047	5049	4416	-12,54%
4	Ertsen, metaalafval	784	822	1119	36,13%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	2631	3296	3054	-7,34%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	4490	3936	4746	20,58%
7	Meststoffen	2107	1600	1509	-5,69%
8	Chemische producten	3447	3050	3220	5,57%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	4244	5053	5667	12,15%
99	daaronder andere transporten	3994	4809	5461	13,56%
	<b>België - Nederland</b>	<b>55995</b>	<b>57323</b>	<b>60247</b>	<b>5,10%</b>
0	Landbouwproducten	904	1327	1781	34,21%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	2626	2198	1886	-14,19%
2	Vaste minerale brandstoffen	3121	3082	3689	19,70%
3	Aardolieproducten	12425	13404	14544	8,50%
4	Ertsen, metaalafval	4542	4784	3985	-16,70%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	986	1441	1541	6,94%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	14810	13206	13441	1,78%
7	Meststoffen	1202	966	797	-17,49%
8	Chemische producten	4991	5184	5348	3,16%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	10388	11731	13235	12,82%
99	daaronder andere transporten	9847	9470	8542	-9,80%



**Tabel OM9 : HANDELSVERKEER TUSSEN DE STATEN  
OVER DE WATERWEGEN PER STAAT**

N° NST	Relatie goederensoorten	Volume			Verskil tussen 03 en 04 %
		2002	2003	2004	
		1000 t			
	<b>België - Luxemburg</b>	<b>528</b>	<b>633</b>	<b>651</b>	<b>2,84%</b>
0	Landbouwproducten	0	0	0	
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	0	0	0	
2	Vaste minerale brandstoffen	0	0	5	
3	Aardolieproducten	361	311	344	10,61%
4	Ertsen, metaalafval	41	116	152	31,03%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	17	74	50	-32,43%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	9	52	12	-76,92%
7	Meststoffen	74	80	88	10,00%
8	Chemische producten	0	0	0	
9	Voertuigen, machines en overige goederen	26	0	0	
99	daaronder andere transporten	26	0	0	
	<b>België - Zwitserland</b>	<b>4988</b>	<b>4480</b>	<b>4222</b>	<b>-5,76%</b>
0	Landbouwproducten	250	186	228	22,58%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	287	197	174	-11,68%
2	Vaste minerale brandstoffen	27	54	25	-53,70%
3	Aardolieproducten	1168	1426	914	-35,90%
4	Ertsen, metaalafval	20	2	2	0,00%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	671	269	484	79,93%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	201	99	159	60,61%
7	Meststoffen	125	93	112	20,43%
8	Chemische producten	9	14	9	-35,71%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	2230	2140	2115	-1,17%
99	daaronder andere transporten	2230	2140	2115	-1,17%
	<b>België - Oostenrijk</b>	<b>483</b>	<b>466</b>	<b>484</b>	<b>3,86%</b>
0	Landbouwproducten	96	71	4	-94,37%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	89	22	17	-22,73%
2	Vaste minerale brandstoffen	10	0	0	
3	Aardolieproducten	15	1	11	
4	Ertsen, metaalafval	8	4	0	
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	165	268	373	39,18%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	21	22	13	-40,91%
7	Meststoffen	31	33	30	-9,09%
8	Chemische producten	8	4	6	50,00%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	40	41	30	-26,83%
99	daaronder andere transporten	34	34	27	-20,59%

**Tabel OM9 : HANDELSVERKEER TUSSEN DE STATEN  
OVER DE WATERWEGEN PER STAAT**

N° NST	Relatie goederensoorten	Volume			Verschil tussen 03 en 04 %
		2002	2003 1000 t	2004	
	<b>België - Autres</b>	<b>821</b>	<b>384</b>	<b>370</b>	<b>-3,65%</b>
0	Landbouwproducten	153	24	6	-75,00%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	222	119	59	-50,42%
2	Vaste minerale brandstoffen	64	20	22	10,00%
3	Aardolieproducten	23	3	0	-100,00%
4	Ertsen, metaalafval	45	15	22	46,67%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	249	151	220	45,70%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	16	7	8	14,29%
7	Meststoffen	25	11	12	9,09%
8	Chemische producten	8	3	0	-100,00%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	16	31	21	-32,26%
99	daaronder andere transporten	7	15	17	13,33%
	<b>Nederland - Luxemburg</b>	<b>386</b>	<b>265</b>	<b>423</b>	<b>59,62%</b>
0	Landbouwproducten	8	0	0	
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	0	0	1	
2	Vaste minerale brandstoffen	30	27	0	
3	Aardolieproducten	130	122	12	-90,16%
4	Ertsen, metaalafval	9	3	190	
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	32	34	84	147,06%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	90	36	31	-13,89%
7	Meststoffen	55	39	42	7,69%
8	Chemische producten	0	0	32	
9	Voertuigen, machines en overige goederen	32	4	31	
99	daaronder andere transporten	0	0	3	
	<b>Nederland - Zwitserland</b>	<b>8761</b>	<b>7835</b>	<b>7473</b>	<b>-4,62%</b>
0	Landbouwproducten	413	335	261	-22,09%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	624	868	906	4,38%
2	Vaste minerale brandstoffen	251	232	359	54,74%
3	Aardolieproducten	5414	3987	3617	-9,28%
4	Ertsen, metaalafval	36	29	85	193,10%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	886	741	661	-10,80%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	249	267	234	-12,36%
7	Meststoffen	106	122	120	-1,64%
8	Chemische producten	72	87	62	-28,74%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	710	1167	1168	0,09%
99	daaronder andere transporten	702	1160	1168	0,69%

**Tabel OM9 : HANDELSVERKEER TUSSEN DE STATEN  
OVER DE WATERWEGEN PER STAAT**

N° NST	Relatie goederensoorten	Volume 1000 t			Verschil tussen 03 en 04 %
		2002	2003	2004	
	<b>Nederland - Oostenrijk</b>	<b>3180</b>	<b>2486</b>	<b>3191</b>	<b>28,36%</b>
0	Landbouwproducten	214	151	25	-83,44%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	403	415	413	-0,48%
2	Vaste minerale brandstoffen	67	6	3	-50,00%
3	Aardolieproducten	202	68	121	77,94%
4	Ertsen, metaalafval	1775	1389	1726	24,26%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	76	75	106	41,33%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	233	281	549	95,37%
7	Meststoffen	30	24	101	320,83%
8	Chemische producten	10	3	6	100,00%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	170	74	141	90,54%
99	daaronder andere transporten	164	73	141	93,15%
	<b>Nederland - Duitsland</b>	<b>105462</b>	<b>102750</b>	<b>111644</b>	<b>8,66%</b>
0	Landbouwproducten	2230	2148	1963	-8,61%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	6727	6615	6764	2,25%
2	Vaste minerale brandstoffen	17848	17589	19053	8,32%
3	Aardolieproducten	13164	11931	13228	10,87%
4	Ertsen, metaalafval	28522	27911	30008	7,51%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	2991	3351	3609	7,70%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	18063	17037	18854	10,67%
7	Meststoffen	1570	1547	1719	11,12%
8	Chemische producten	7479	7339	8006	9,09%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	6868	7282	8440	15,90%
99	daaronder andere transporten	6456	6765	7897	16,73%
	<b>Nederland - autres</b>	<b>978</b>	<b>1046</b>	<b>996</b>	<b>-4,78%</b>
0	Landbouwproducten	65	55	152	176,36%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	630	412	461	11,89%
2	Vaste minerale brandstoffen	16	16	24	50,00%
3	Aardolieproducten	12	90	52	-42,22%
4	Ertsen, metaalafval	58	17	33	94,12%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	33	60	89	48,33%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	12	84	77	-8,33%
7	Meststoffen	26	45	43	-4,44%
8	Chemische producten	11	32	28	-12,50%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	115	235	37	-84,26%
99	daaronder andere transporten	107	226	30	-99,49%

**Tabel OM9 : HANDELSVERKEER TUSSEN DE STATEN  
OVER DE WATERWEGEN PER STAAT**

N° NST	Relatie goederensoorten	Volume			Verschil tussen 03 en 04 %
		2002	2003	2004	
	<b>Zwitserland - Luxemburg</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
0	Landbouwproducten	0	0	0	
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	0	0	0	
2	Vaste minerale brandstoffen	0	0	0	
3	Aardolieproducten	0	0	0	
4	Ertsen, metaalafval	0	0	0	
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	0	0	0	
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	0	0	0	
7	Meststoffen	0	0	0	
8	Chemische producten	0	0	0	
9	Voertuigen, machines en overige goederen	0	0	0	
99	daaronder andere transporten	0	0	0	
	<b>Zwitserland - Oostenrijk</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
0	Landbouwproducten	0	0	0	
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	0	0	0	
2	Vaste minerale brandstoffen	0	0	0	
3	Aardolieproducten	0	0	0	
4	Ertsen, metaalafval	0	0	0	
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	0	0	0	
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	0	0	0	
7	Meststoffen	0	0	0	
8	Chemische producten	0	0	0	
9	Voertuigen, machines en overige goederen	0	0	0	
99	daaronder andere transporten	0	0	0	
	<b>Zwitserland - Autres</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
0	Landbouwproducten	0	0	0	
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	0	0	0	
2	Vaste minerale brandstoffen	0	0	0	
3	Aardolieproducten	0	0	0	
4	Ertsen, metaalafval	0	0	0	
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	0	0	0	
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	0	0	0	
7	Meststoffen	0	0	0	
8	Chemische producten	0	0	0	
9	Voertuigen, machines en overige goederen	0	0	0	
99	daaronder andere transporten	0	0	0	

**Tabel OM9 : HANDELSVERKEER TUSSEN DE STATEN  
OVER DE WATERWEGEN PER STAAT**

N° NST	Relatie goederensoorten	Volume 1000 t			Verschil tussen 03 en 04 %
		2002	2003	2004	
	<b>Duitsland - Luxemburg</b>	<b>845</b>	<b>630</b>	<b>564</b>	<b>-10,48%</b>
0	Landbouwproducten	1	0	1	
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	5	0	0	
2	Vaste minerale brandstoffen	51	58	0	
3	Aardolieproducten	318	268	247	-7,84%
4	Ertsen, metaalafval	16	8	13	62,50%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	432	281	291	3,56%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	8	7	7	0,00%
7	Meststoffen	12	6	3	-50,00%
8	Chemische producten	2	2	2	0,00%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	0	0	0	
99	daaronder andere transporten	0	0	0	
	<b>Duitsland - Oostenrijk</b>	<b>1035</b>	<b>1401</b>	<b>1472</b>	<b>5,07%</b>
0	Landbouwproducten	242	212	385	81,60%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	120	157	190	21,02%
2	Vaste minerale brandstoffen	3	1	2	
3	Aardolieproducten	32	80	66	-17,50%
4	Ertsen, metaalafval	96	300	260	-13,33%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	23	68	40	-41,18%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	108	122	135	10,66%
7	Meststoffen	400	445	382	-14,16%
8	Chemische producten	0	2	5	150,00%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	11	14	7	-50,00%
99	daaronder andere transporten	5	4	5	25,00%
	<b>Duitsland - Zwitserland</b>	<b>1724</b>	<b>1231</b>	<b>1516</b>	<b>23,15%</b>
0	Landbouwproducten	28	14	18	28,57%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	30	26	18	-30,77%
2	Vaste minerale brandstoffen	12	2	3	50,00%
3	Aardolieproducten	930	539	854	58,44%
4	Ertsen, metaalafval	154	154	129	-16,23%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	279	190	181	-4,74%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	100	133	129	-3,01%
7	Meststoffen	24	25	33	32,00%
8	Chemische producten	113	91	91	0,00%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	54	57	60	5,26%
99	daaronder andere transporten	10	10	11	10,00%

**Tabel OM9 : HANDELSVERKEER TUSSEN DE STATEN  
OVER DE WATERWEGEN PER STAAT**

N° NST	Relatie goederensoorten	Volume			Verschil tussen 03 en 04 %
		2002	2003	2004	
		1000 t			
	<b>Duitsland - Autres</b>	<b>9169</b>	<b>7316</b>	<b>5671</b>	<b>-22,48%</b>
0	Landbouwproducten	788	625	334	-46,56%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	1391	962	890	-7,48%
2	Vaste minerale brandstoffen	819	947	86	-90,92%
3	Aardolieproducten	339	248	288	16,13%
4	Ertsen, metaalafval	341	370	113	-69,46%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	3123	2222	2419	8,87%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	847	495	275	-44,44%
7	Meststoffen	536	616	465	-24,51%
8	Chemische producten	141	177	79	-55,37%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	844	654	722	10,40%
99	daaronder andere transporten	364	277	333	20,22%
	<b>Luxemburg - Autres</b>	<b>170</b>	<b>90</b>	<b>67</b>	<b>-25,56%</b>
0	Landbouwproducten	0	0	0	
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	0	0	0	
2	Vaste minerale brandstoffen	0	0	0	
3	Aardolieproducten	0	0	0	
4	Ertsen, metaalafval	161	86	67	-22,09%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	9	4	0	
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	0	0	0	
7	Meststoffen	0	0	0	
8	Chemische producten	0	0	0	
9	Voertuigen, machines en overige goederen	0	0	0	
99	daaronder andere transporten	0	0	0	
	<b>Oostenrijk - Autres</b>	<b>7052</b>	<b>5464</b>	<b>6842</b>	<b>25,22%</b>
0	Landbouwproducten	779	425	918	116,00%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	1277	1016	1270	25,00%
2	Vaste minerale brandstoffen	72	62	148	138,71%
3	Aardolieproducten	1894	1698	1946	14,61%
4	Ertsen, metaalafval	1393	927	1287	38,83%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	772	551	518	-5,99%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	217	81	117	44,44%
7	Meststoffen	543	520	489	-5,96%
8	Chemische producten	79	70	81	15,71%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	26	114	68	-40,35%
99	daaronder andere transporten	43	133	74	-44,36%

**Tabel OM9 : HANDELSVERKEER TUSSEN DE STATEN  
OVER DE WATERWEGEN PER STAAT**

N° NST	Relatie goederensoorten	Volume			Verschil tussen 03 en 04 %
		2002	2003 1000 t	2004	
	<b>Totaal</b>	<b>255040</b>	<b>245130</b>	<b>261908</b>	<b>6,84%</b>
0	Landbouwproducten	11748	10400	11514	10,71%
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	17058	16006	16267	1,63%
2	Vaste minerale brandstoffen	28149	26849	29435	9,63%
3	Aardolieproducten	43821	41746	42991	2,98%
4	Ertsen, metaalafval	40122	38931	41414	6,38%
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	15004	14615	15603	6,76%
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	46818	42654	46160	8,22%
7	Meststoffen	7734	7063	7040	-0,33%
8	Chemische producten	17717	17207	18293	6,31%
9	Voertuigen, machines en overige goederen	26869	29659	33191	11,91%
99	daaronder andere transporten	24920	26057	27144	4,17%

## Containerverkeer over de hoofdtransportassen (in TEU)

### 1) Rijn-as: ontwikkeling van de overslag in de belangrijkste Rijnhavens

<i>Rijnverkeer</i>	Totaal	Ingaand			Uitgaand		
		Totaal	leeg	beladen	Totaal	leeg	beladen
<b>Benedenrijn</b>							
01	393750	182950	90663	92287	210800	48767	162033
02	444783	211157	102666	108491	233626	49578	184048
03	537779	260870	127330	133540	276909	70132	206777
04	613685	295794	145695	150099	317891	75169	242722
<b>Ontwikkeling (2004 / 2003)</b>	<b>14,11</b>	<b>13,39</b>	<b>14,42</b>	<b>12,40</b>	<b>14,80</b>	<b>7,18</b>	<b>17,38</b>
<b>Middenrijn</b>							
01	592150	295895	162095	133800	296255	36947	259308
02	649625	316482	179607	136875	333143	38998	294145
03	696486	339560	185248	154312	356926	40303	316623
04	862395	426193	242824	183369	436202	45346	390856
<b>Ontwikkeling (2004 / 2003)</b>	<b>23,82</b>	<b>25,51</b>	<b>31,08</b>	<b>18,83</b>	<b>22,21</b>	<b>12,51</b>	<b>23,45</b>
<b>Bovenrijn</b>							
01	210966	108340	69670	38670	102626	20730	81896
02	227935	115112	78382	36730	112823	19994	92829
03	246451	120911	78878	42033	125540	21533	104007
04	292628	138218	93240	44978	154410	21815	132595
<b>Ontwikkeling (2004 / 2003)</b>	<b>18,74</b>	<b>14,31</b>	<b>18,21</b>	<b>7,01</b>	<b>23,00</b>	<b>1,31</b>	<b>27,49</b>
<b>Totaal 01</b>	<b>1196866</b>	<b>587185</b>	<b>322428</b>	<b>264757</b>	<b>609681</b>	<b>106444</b>	<b>503237</b>
<b>Totaal 02</b>	<b>1322343</b>	<b>642751</b>	<b>360655</b>	<b>282096</b>	<b>679592</b>	<b>108570</b>	<b>571022</b>
<b>Totaal 03</b>	<b>1480716</b>	<b>721341</b>	<b>391456</b>	<b>329885</b>	<b>759375</b>	<b>131968</b>	<b>627407</b>
<b>Totaal 04</b>	<b>1768708</b>	<b>860205</b>	<b>481759</b>	<b>378446</b>	<b>908503</b>	<b>142330</b>	<b>766173</b>
<b>Ontwikkeling (2004 / 2003)</b>	<b>19,45</b>	<b>19,25</b>	<b>23,07</b>	<b>14,72</b>	<b>19,64</b>	<b>7,85</b>	<b>22,12</b>

### 2) Deltastreek en Noord-Zuid verkeer

<i>Verbinding</i>	Totaal
<b>België / Nederland</b>	
03	801460
04	823135
<b>Ontwikkeling (2004 / 2003)</b>	<b>2,70</b>
<b>Frankrijk / Nederland</b>	
03	14753
04	16953
<b>Ontwikkeling (2004 / 2003)</b>	<b>14,91</b>
<b>Totaal 03</b>	<b>816213</b>
<b>Totaal 04</b>	<b>840088</b>
<b>Ontwikkeling (2004 / 2003)</b>	<b>2,93</b>



## 3) Nationaal containerverkeer in TEU

Pays		Totaal
<b>Nederland</b>		
	<b>01</b>	651885
	<b>02</b>	670189
	<b>03</b>	694324
	<b>04</b>	873399
<b>Ontwikkeling (2004 / 2003)</b>		<b>25,79%</b>
<b>Duitsland</b>		
	<b>01</b>	111577
	<b>02</b>	123567
	<b>03</b>	145150
	<b>04</b>	171812
<b>Ontwikkeling (2004 / 2003)</b>		<b>18,37%</b>
<b>Frankrijk</b>		
<b>(Stroomgebied Rhône)</b>		
	<b>01</b>	10530
	<b>02</b>	21387
	<b>03</b>	32644
	<b>04</b>	47000
<b>Ontwikkeling (2004 / 2003)</b>		<b>43,98%</b>
<b>(Stroomgebied Seine)</b>		
	<b>01</b>	38446
	<b>02</b>	37500
	<b>03</b>	67137
	<b>04</b>	82620
<b>Ontwikkeling (2004 / 2003)</b>		<b>23,06%</b>
<b>(Kanalen in het Noorden)</b>		
	<b>01</b>	48221
	<b>02</b>	35752
	<b>03</b>	43788
	<b>04</b>	58146
<b>Ontwikkeling (2004 / 2003)</b>		<b>32,79%</b>

## Micro-economische gegevens

## Motorvrachtschepen drogelading

Tonnageklasse	400 +/- 300 t 100-700 ton		
	Beschouwde steekproef	2001	2002
Aantal schepen	22	17	9
Gemiddelde tonnage	566	561	615
Gemiddeld bouwjaar	1957	1957	1959
Uren van activiteit /jaar (gem.)	3604	3599	3500
Gemiddelde waarde van het schip	€ 196 515	€ 194 156	€ 217 660
Lasten	Onderdeel van de lasten	Ontwikkeling van de lasten 2002/2001	Ontwikkeling van de lasten 2003/2002
Arbeidskosten	51,65%	8,12%	-9,07%
Verzekering	2,60%	-1,20%	12,11%
Toevoegingen aan afschrijvingen	9,09%	-1,18%	12,76%
Reparatie- en onderhoudskosten	6,89%	5,23%	7,76%
Overige kosten	7,72%	3,59%	8,42%
Financiële kosten	6,80%	-3,30%	-14,23%
<b>Totaal jaarlijkse vaste lasten</b>	<b>84,75%</b>	<b>5,22%</b>	<b>-3,88%</b>
Brandstof	13,58%	1,08%	-6,00%
Overige variabele lasten	1,66%	-0,68%	7,20%
<b>Totaal variabele kosten / jaar</b>	<b>15,25%</b>	<b>0,90%</b>	<b>-4,62%</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>100,00 %</b>	<b>4,54%</b>	<b>-3,99%</b>

Tonnageklasse	1100 +/- 400 t 700-1500 ton		
	Beschouwde steekproef	2001	2002
Aantal schepen	90	98	72
Gemiddelde tonnage	1061	1069	1068
Gemiddeld bouwjaar	1960	1961	1962,25
Uren van activiteit /jaar (gem.)	3718	3690	3701
Gemiddelde waarde van het schip	€ 510 276	€ 519 876	€ 523 851
Lasten	Onderdeel van de lasten	Ontwikkeling van de lasten 2002/2001	Ontwikkeling van de lasten 2003/2002
Arbeidskosten	34,96%	3,27%	7,73%
Verzekering	3,92%	1,88%	0,76%
Toevoegingen aan afschrijvingen	13,49%	1,39%	0,38%
Reparatie- en onderhoudskosten	5,41%	6,07%	3,80%
Overige kosten	6,51%	4,62%	3,29%
Financiële kosten	10,29%	-0,29%	-22,91%
<b>Totaal jaarlijkse vaste lasten</b>	<b>74,57%</b>	<b>2,62%</b>	<b>0,82%</b>
Brandstof	23,60%	-5,73%	4,60%
Overige variabele lasten	1,83%	0,97%	-0,07%
<b>Totaal variabele kosten / jaar</b>	<b>25,43%</b>	<b>-5,26%</b>	<b>4,25%</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>100,00 %</b>	<b>0,55%</b>	<b>1,67%</b>

	2000 +/- 500 t		
Tonnageklasse	1500-2500 ton		
Beschouwde steekproef	2001	2002	2003
Aantal schepen	46	55	45
Gemiddelde tonnage	1873	1872	1849
Gemiddeld bouwjaar	1980	1980	1981
Uren van activiteit /jaar (gem.)	3847	3854	3787
Gemiddelde waarde van het schip	€ 1 171 785	€ 1 172 718	€ 1 164 990
Lasten	Onderdeel van de lasten	Ontwikkeling van de lasten 2002/2001	Ontwikkeling van de lasten 2003/2002
Arbeidskosten	31,38%	8,63%	0,96%
Verzekering	5,75%	0,08%	-0,66%
Toevoegingen aan afschrijvingen	16,16%	0,20%	-2,07%
Reparatie- en onderhoudskosten	5,82%	-31,71%	3,00%
Overige kosten	6,33%	4,03%	2,38%
Financiële kosten	15,15%	-2,05%	-24,00%
<b>Totaal jaarlijkse vaste lasten</b>	<b>80,59%</b>	<b>0,21%</b>	<b>-4,51%</b>
Brandstof	16,87%	-11,29%	-4,86%
Overige variabele lasten	2,54%	-0,08%	-2,04%
<b>Totaal variabele kosten / jaar</b>	<b>19,41%</b>	<b>-9,93%</b>	<b>-4,48%</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>100,00 %</b>	<b>-1,87%</b>	<b>-4,50%</b>

	3000 +/- 500 t		
Tonnageklasse	2500-3500 ton		
Beschouwde steekproef	2001	2002	2003
Aantal schepen	21	23	22
Gemiddelde tonnage	2820	2827	2825
Gemiddeld bouwjaar	1987	1987	1988
Uren van activiteit /jaar (gem.)	4229	4252	4287
Gemiddelde waarde van het schip	€ 2 054 362	€ 2 059 093	€ 2 063 436
Lasten	Onderdeel van de lasten	Ontwikkeling van de lasten 2002/2001	Ontwikkeling van de lasten 2003/2002
Arbeidskosten	27,58%	8,50%	7,68%
Verzekering	6,59%	0,23%	0,21%
Toevoegingen aan afschrijvingen	16,58%	0,40%	-1,47%
Reparatie- en onderhoudskosten	4,36%	5,78%	3,80%
Overige kosten	5,76%	4,25%	3,30%
Financiële kosten	17,35%	-1,90%	-23,33%
<b>Totaal jaarlijkse vaste lasten</b>	<b>78,22%</b>	<b>3,05%</b>	<b>-2,65%</b>
Brandstof	18,60%	5,64%	-3,41%
Overige variabele lasten	3,18%	0,37%	-0,11%
<b>Totaal variabele kosten / jaar</b>	<b>21,78%</b>	<b>4,86%</b>	<b>-2,94%</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>100,00 %</b>	<b>3,44%</b>	<b>-2,71%</b>

### Motortankschepen tanklading

Tonnageklasse	400 +/- 300 t 100 - 700 ton		
	Beschouwde steekproef	2001	2002
Aantal schepen	2	2	2
Gemiddelde tonnage	478	478	478
Gemiddeld bouwjaar	1965	1965	1965
Uren van activiteit /jaar (gem.)	3500	3500	3500
Gemiddelde waarde van het schip	€ 222 668	€ 222 668	€ 222 668
Lasten	Onderdeel van de lasten	Ontwikkeling van de lasten 2002/2001	Ontwikkeling van de lasten 2003/2002
Arbeidskosten	46,96%	6,79%	4,84%
Verzekering	3,51%	0,00%	0,00%
Toevoegingen aan afschrijvingen	9,05%	0,00%	0,00%
Reparatie- en onderhoudskosten	5,50%	5,59%	3,86%
Overige kosten	10,74%	4,05%	3,36%
Financiële kosten	6,79%	-2,13%	-23,49%
<b>Totaal jaarlijkse vaste lasten</b>	<b>82,54%</b>	<b>4,45%</b>	<b>1,37%</b>
Brandstof	15,59%	70,82%	7,79%
Overige variabele lasten	1,87%	0,00%	0,00%
<b>Totaal variabele kosten / jaar</b>	<b>17,46%</b>	<b>59,93%</b>	<b>7,04%</b>
<b>Totaal des charges</b>	<b>100,00%</b>	<b>11,78%</b>	<b>2,44%</b>

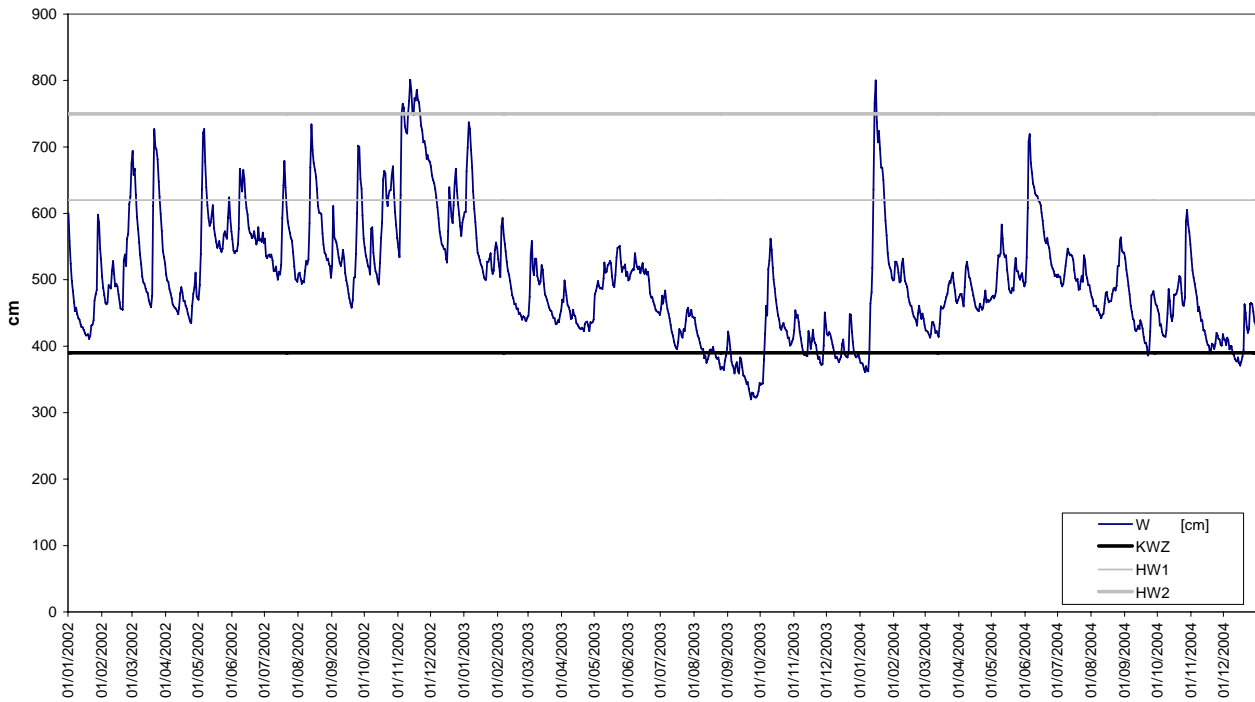
Tonnageklasse	1100 +/- 400 t 700-1500 ton		
	Beschouwde steekproef	2001	2002
Aantal schepen	12	12	10
Gemiddelde tonnage	1498	1498	1239
Gemiddeld bouwjaar	1966	1966	1966
Uren van activiteit /jaar (gem.)	5250	5250	5350
Gemiddelde waarde van het schip	€ 696 146	€ 696 146	€ 729 047
Lasten	Onderdeel van de lasten	Ontwikkeling van de lasten 2002/2001	Ontwikkeling van de lasten 2003/2002
Arbeidskosten	57,31%	5,32%	5,79%
Verzekering	3,83%	0,00%	4,73%
Toevoegingen aan afschrijvingen	9,88%	0,00%	4,73%
Reparatie- en onderhoudskosten	4,23%	5,59%	6,97%
Overige kosten	7,13%	4,05%	6,06%
Financiële kosten	7,39%	-2,13%	-19,88%
<b>Totaal jaarlijkse vaste lasten</b>	<b>89,75%</b>	<b>3,72%</b>	<b>3,46%</b>
Brandstof	8,70%	-11,66%	-0,47%
Overige variabele lasten	1,55%	0,00%	3,17%
<b>Totaal variabele kosten / jaar</b>	<b>10,25%</b>	<b>-10,04%</b>	<b>0,09%</b>
<b>Totaal des charges</b>	<b>100,00%</b>	<b>2,17%</b>	<b>3,13%</b>

Tonnageklasse	2000 +/- 500 t 1500-2500 ton		
	Beschouwde steekproef	2001	2002
Aantal schepen	8	10	13
Gemiddelde tonnage	1819	1811	1808
Gemiddeld bouwjaar	1983	1981	1987
Uren van activiteit /jaar (gem.)	5625	5700	5500
Gemiddelde waarde van het schip	€ 1 408 420	€ 1 368 339	€ 1 506 277
Lasten	Onderdeel van de lasten	Ontwikkeling van de lasten 2002/2001	Ontwikkeling van de lasten 2003/2002
Arbeidskosten	47,85%	10,42%	-3,47%
Verzekering	5,36%	-2,85%	10,08%
Toevoegingen aan afschrijvingen	10,98%	-0,87%	-5,32%
Reparatie- en onderhoudskosten	4,26%	5,17%	3,68%
Overige kosten	6,90%	3,68%	3,19%
Financiële kosten	10,33%	-4,91%	-15,78%
<b>Totaal jaarlijkse vaste lasten</b>	<b>85,68%</b>	<b>5,22%</b>	<b>-3,54%</b>
Brandstof	12,73%	-18,89%	12,47%
Overige variabele lasten	1,59%	-0,41%	-0,19%
<b>Totaal variabele kosten / jaar</b>	<b>14,32%</b>	<b>-17,01%</b>	<b>10,92%</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>100,00 %</b>	<b>1,73%</b>	<b>-1,69%</b>

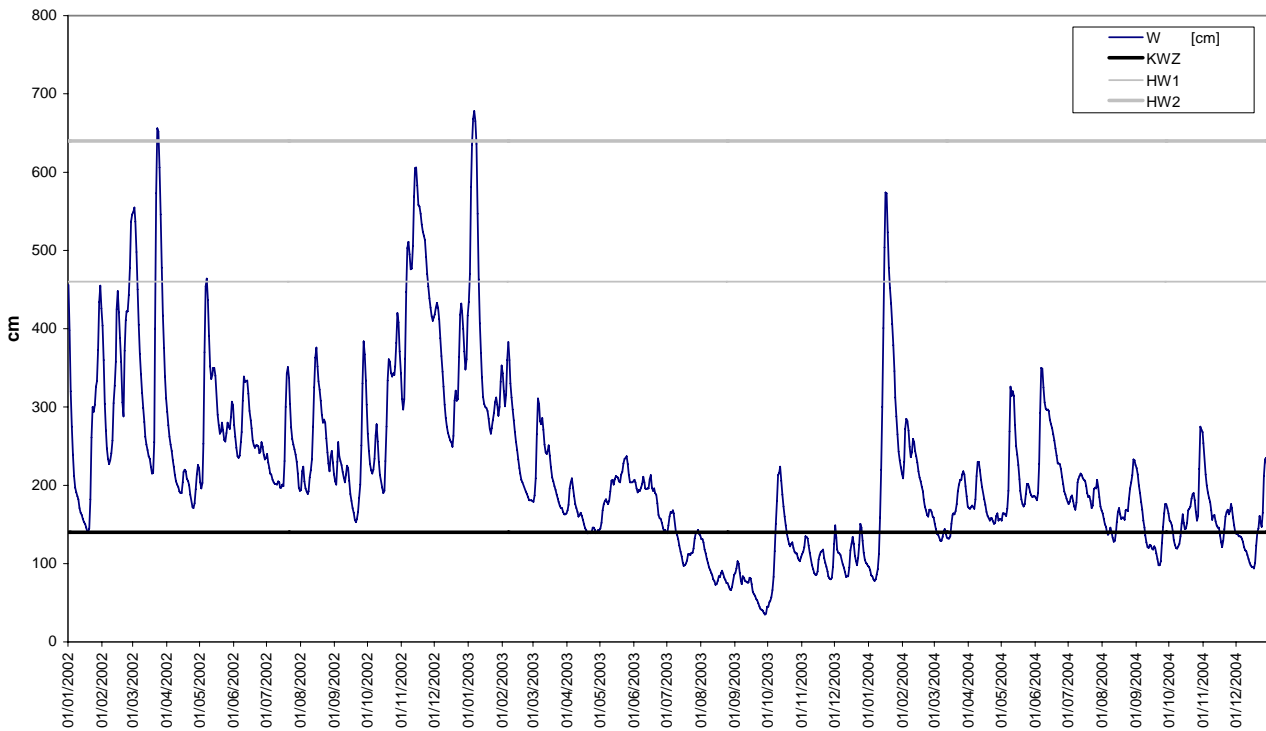
Tonnageklasse	3000 +/- 500 t 2500-3500 ton		
	Beschouwde steekproef	2001	2002
Aantal schepen	2	3	5
Gemiddelde tonnage	3035	2973	2830
Gemiddeld bouwjaar	1995	1988	1997
Uren van activiteit /jaar (gem.)	6000	6000	6000
Gemiddelde waarde van het schip	€ 3 068 941	€ 2 769 563	€ 2 944 040
Lasten	Onderdeel van de lasten	Ontwikkeling van de lasten 2002/2001	Ontwikkeling van de lasten 2003/2002
Arbeidskosten	42,92%	6,79%	4,84%
Verzekering	7,35%	-9,76%	6,30%
Toevoegingen aan afschrijvingen	11,89%	5,67%	-13,84%
Reparatie- en onderhoudskosten	4,51%	3,53%	-0,93%
Overige kosten	7,07%	2,13%	-1,13%
Financiële kosten	14,23%	-11,68%	-18,68%
<b>Totaal jaarlijkse vaste lasten</b>	<b>87,99%</b>	<b>1,21%</b>	<b>-2,32%</b>
Brandstof	10,31%	-7,30%	-7,40%
Overige variabele lasten	1,71%	-2,00%	-4,73%
<b>Totaal variabele kosten / jaar</b>	<b>12,01%</b>	<b>-6,57%</b>	<b>-7,01%</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>100,00 %</b>	<b>0,21%</b>	<b>-2,88%</b>

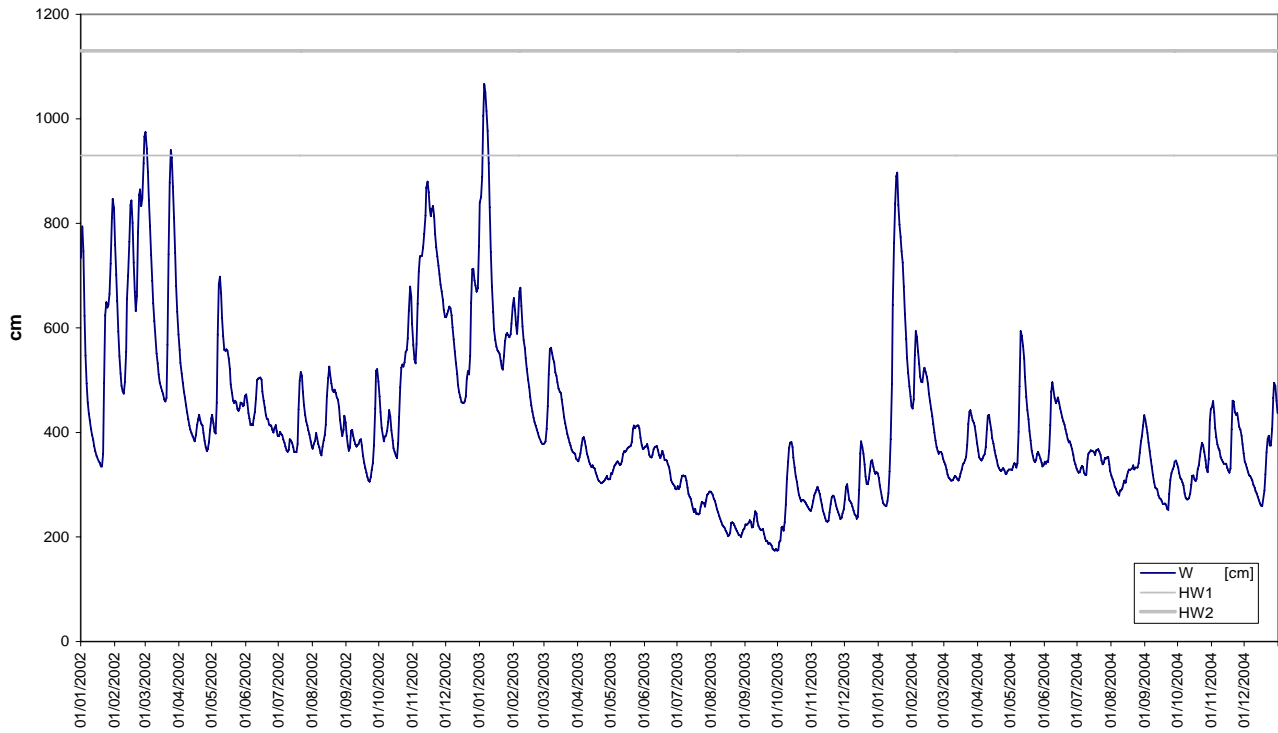
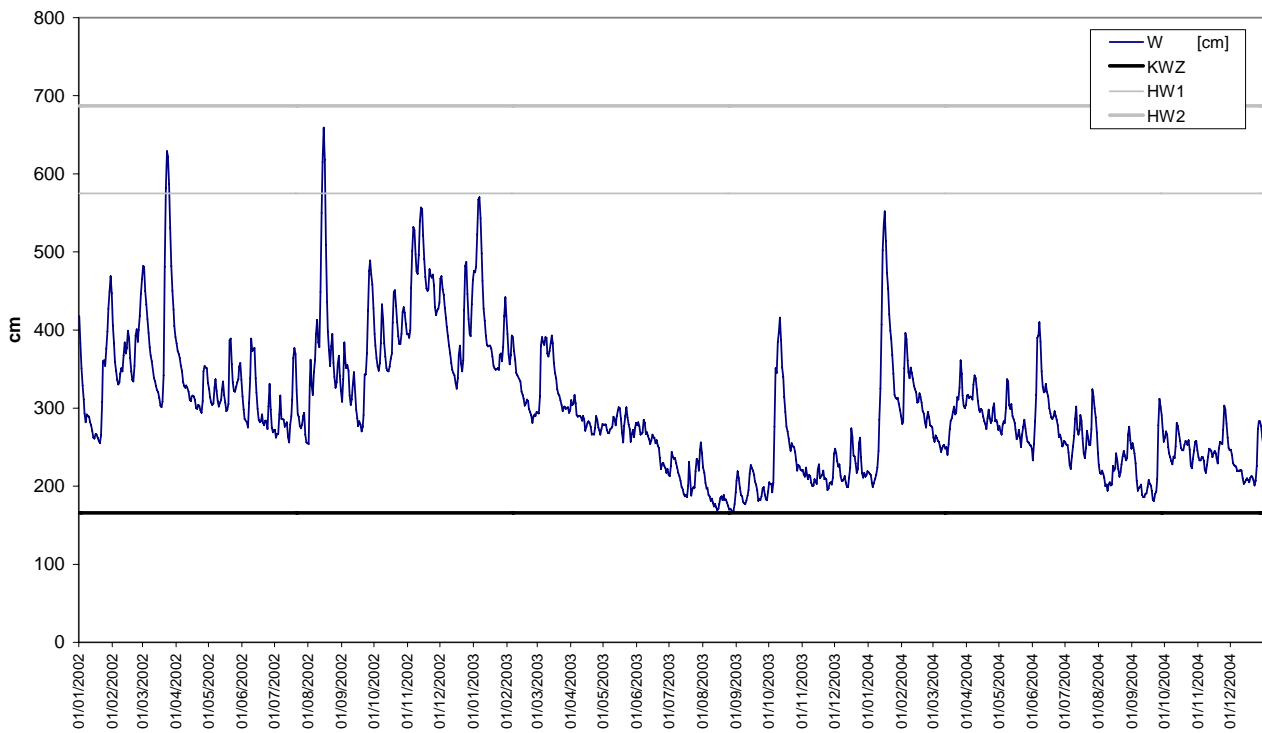
## Waterstanden

### Waterstand bij Maxau (2002, 2003, 2004)



### Waterstand bij Kaub (2002, 2003, 2004)

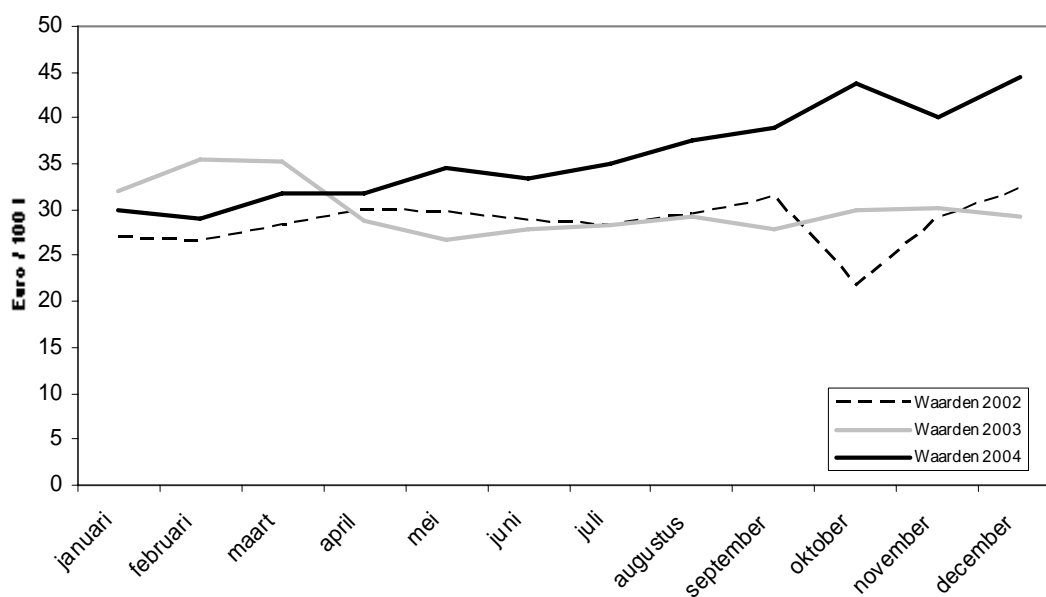


**Waaterstand bij Ruhrort (2002, 2003, 2004)****Waterstand bij Hofkirchen i(2002, 2003, 2004)**

### Referentieniveaus

	Maxau (Rijn)	Kaub (Rijn)	Ruhrort (Rijn)	Hofkirchen (Donau)
Laag water	390	140		166
HW 1	620	460	930	575
HW 2	750	640	1130	687

### Prijzontwikkeling van de gasolie



### Waterwegennet in de onderzochte staten (in km)

Ter vergelijking de situatie in 1993.  
Bron: VN/ECE

Land	Regionaal net	Internationaal net	Totaal
<b>Duitsland</b>	1465	4826	6291
<b>Oostenrijk</b>	7	351	358
<b>België</b>	677	836	1513
<b>Frankrijk</b>	3988	1829	5817
<b>Luxemburg</b>	0	37	37
<b>Nederland</b>	2648	2398	5046
<b>Zwitserland</b>	0	21	21