

JAARVERSLAG

2016

**EUROPESE
BINNENVAART
MARKTOBSERVATIE**

In partnerschap
met de



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART



AANSPRAKELIJKHEIDSBEPERKING

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

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

Juni 2016

VOORWOORD

De marktobservatie in de Europese binnenvaart is gebaseerd op de samenwerking tussen de Europese Commissie en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Deze samenwerking werd in 2013 geregeld in de vorm van een samenwerkingsovereenkomst tussen DG-Move (Directorate General for Mobility and Transport) en het secretariaat van de CCR en is sindsdien verder uitgebreid.

In het kader van dit nauwe partnerschap tussen de beide internationale organisaties werd voor de periode 2016-2018 een werkprogramma voor de marktobservatie opgesteld dat een representatieve en objectieve beschrijving van de economische ontwikkeling van de binnenvaartmarkt in Europa moet waarborgen.

Politieke besluitvormers, het bedrijfsleven, overheidsinstanties en niet op de laatste plaats de wetenschap krijgen op deze wijze marktrapporten die gebaseerd zijn op statistische gegevens, kwantitatieve analyses en kwalitatieve informatie. Kwantitatieve en kwalitatieve informatie gaan hand in hand en vullen elkaar wederzijds aan. De economische trends en ontwikkelingen in de sector worden door middel van deze marktrapporten zo goed mogelijk op een begrijpelijke, objectieve en representatieve manier beschreven en geanalyseerd.

De marktobservatie kan verder gezien worden als een voortzetting van een ononderbroken waarneming van de Rijnvaartmarkt door de CCR. Met 330 miljoen ton per jaar is de Rijn goed voor een aandeel van 2/3 in het Europese vervoer over waterwegen, dat in totaal bij circa 550 miljoen ton ligt.

Wat de inbedding binnen het stelsel van Europese verkeerscorridors betreft, vormt de Rijn een onderdeel van de Rijn-Alpen-corridor, die zich vanaf Nederland via Duitsland, Frankrijk en Zwitserland tot Italië uitstrekt. De Rijn-Alpen-corridor is demografisch, economisch en industrieel gezien een gebied met een hoge dichtheid, hetgeen samen met de historisch gegroeide institutionele en economische factoren de verklaring vormt voor het huidige grote belang van deze rivier.

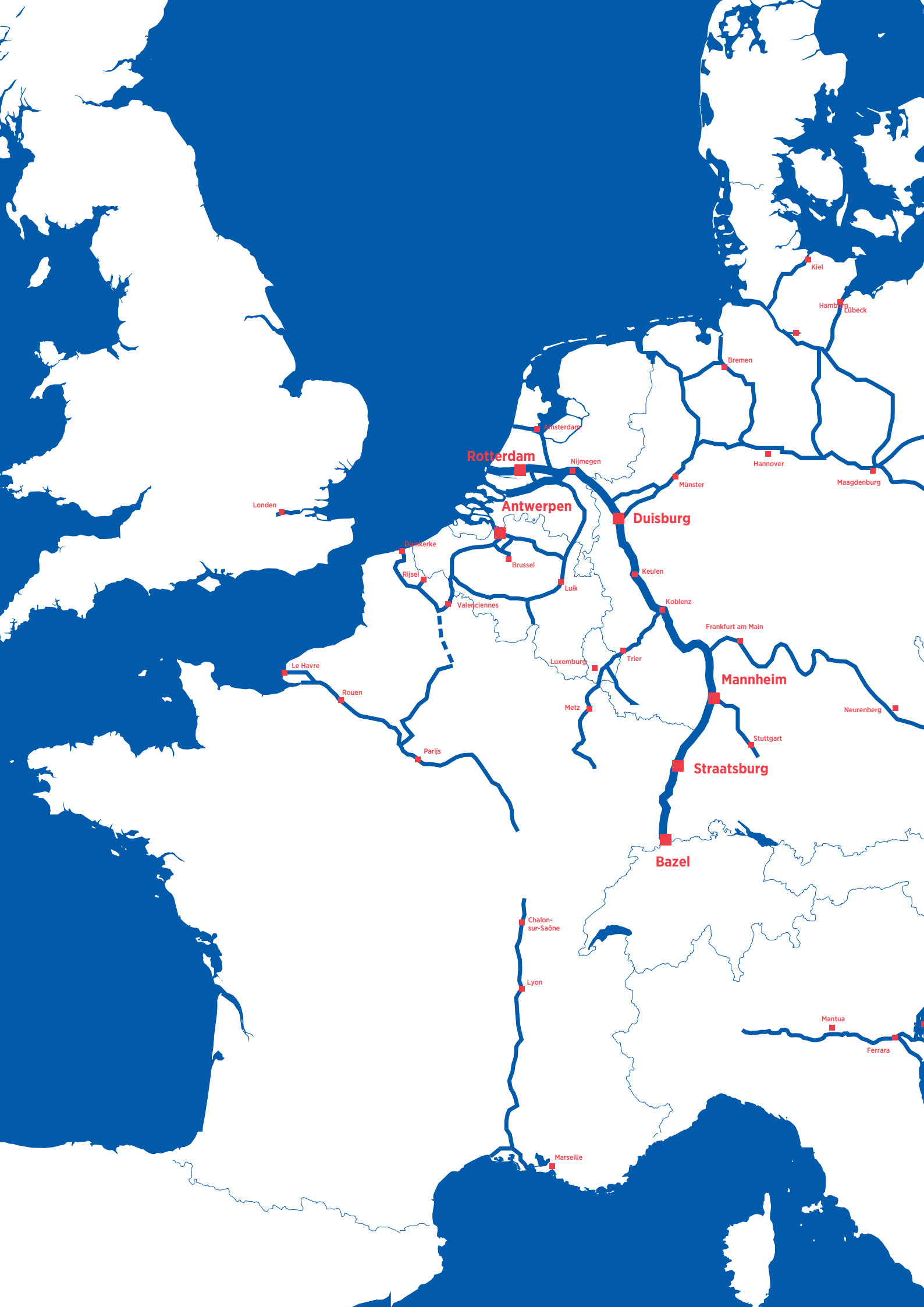
In het onderhavige jaarrapport van de marktobservatie wordt natuurlijk ook aandacht geschonken aan andere Europese waterwegen. Hier moet vooral het dichte waterwegennet worden genoemd dat zich uitstrekt

over Nederland, België en Noord-Frankrijk en dat – als het gaat om het grensoverschrijdende vervoer tussen deze landen – ook wel als Noord-Zuid-as wordt aangeduid. Met rond 100 miljoen ton per jaar wordt over deze as ongeveer 20% van het Europese volume vervoerd.

De Donau heeft met een huidig aandeel van bijna 10% in het Europese vervoer over water zijn potentieel als verkeersas tussen West-, Midden- en Zuidoost-Europa tot nu nog niet in die mate weten uit te bouwen als op Europees vlak wenselijk wordt geacht. De Donau vervult echter thans wel al een waardevolle functie als vervoersdrager voor de landbouw- en levensmiddelensector. In het Donaugebied zijn dit economische sectoren die in vergelijking met de industriële branches in een economische crisis een grotere bestendigheid tonen en daarmee de scheepvaart op de Donau een stevig fundament bieden voor een strategie om in de toekomst meer groei te realiseren.

Het voorliggende jaarrapport gaat bovendien in op de vlootontwikkeling, de ontwikkeling van de vrachtprijzen, de omzet en de kosten. Aan de modal split-positie van de binnenvaart is een afzonderlijk hoofdstuk gewijd. Ook de capaciteitsbenutting van de vloot, de passagiersvaart, de waterstanden, de havenoverslag en de arbeidsmarkt worden in afzonderlijke hoofdstukken behandeld.





Londen

Le Havre

Rouen

Dunkerke

Rijsel

Valenciennes

Brussel

Luik

Luxemburg

Metz

Parijs

Rotterdam

Antwerpen

Amsterdam

Nijmegen

Duisburg

Keulen

Koblenz

Trier

Luxemburg

Metz

Münster

Koblenz

Frankfurt am Main

Straatsburg

Bazel

Mannheim

Stuttgart

Neurenberg

Hannover

Maagdenburg

Bremen

Kiel

Hamburg

Lübeck

Chalon-sur-Saône

Lyon

Marseille

Mantua

Ferrara



Szczecin

Berlijn

Dresden

Praag

Regensburg

Linz

Wenen

Bratislava

Boedapest

Belgrado

Ruse

Constanța

Venetia



00 **SAMENVATTING**
(P.08)

01 **ECONOMISCHE
CONTEXT** (P.13)

02 **VERVOER PER WATERWEG
EN VERVOERSCORRIDOR** (P.17)

Rijn (p.18)

Moezel (p.22)

Noord-Zuidcorridor (p.23)

Oost-Westcorridor (p.26)

Donau (p.27)

03 **ONTWIKKELING VAN
DE VRACHTPRIJZEN** (P.31)

04 **EXPLOITATIEOMSTANDIGHEDEN** (P.35)

Omzetontwikkeling (p.36)

Kostenontwikkeling (p.37)

OVERZICHT

05

WATERSTANDEN

(P.41)

06

**ONTWIKKELING
VAN DE LAADCAPACITEITEN** (P.47)

Drogeladingvaart (p.48)

Tankvaart (p.51)

Passagiersvaart (p.53)

07

VRAAG IN DE PASSAGIERSVAART

(P.57)

08

CAPACITEITSMONITORING

(P.61)

09

OVERSLAG IN DE HAVENS

(P.67)

10

MODAL SPLIT

(P.73)

11

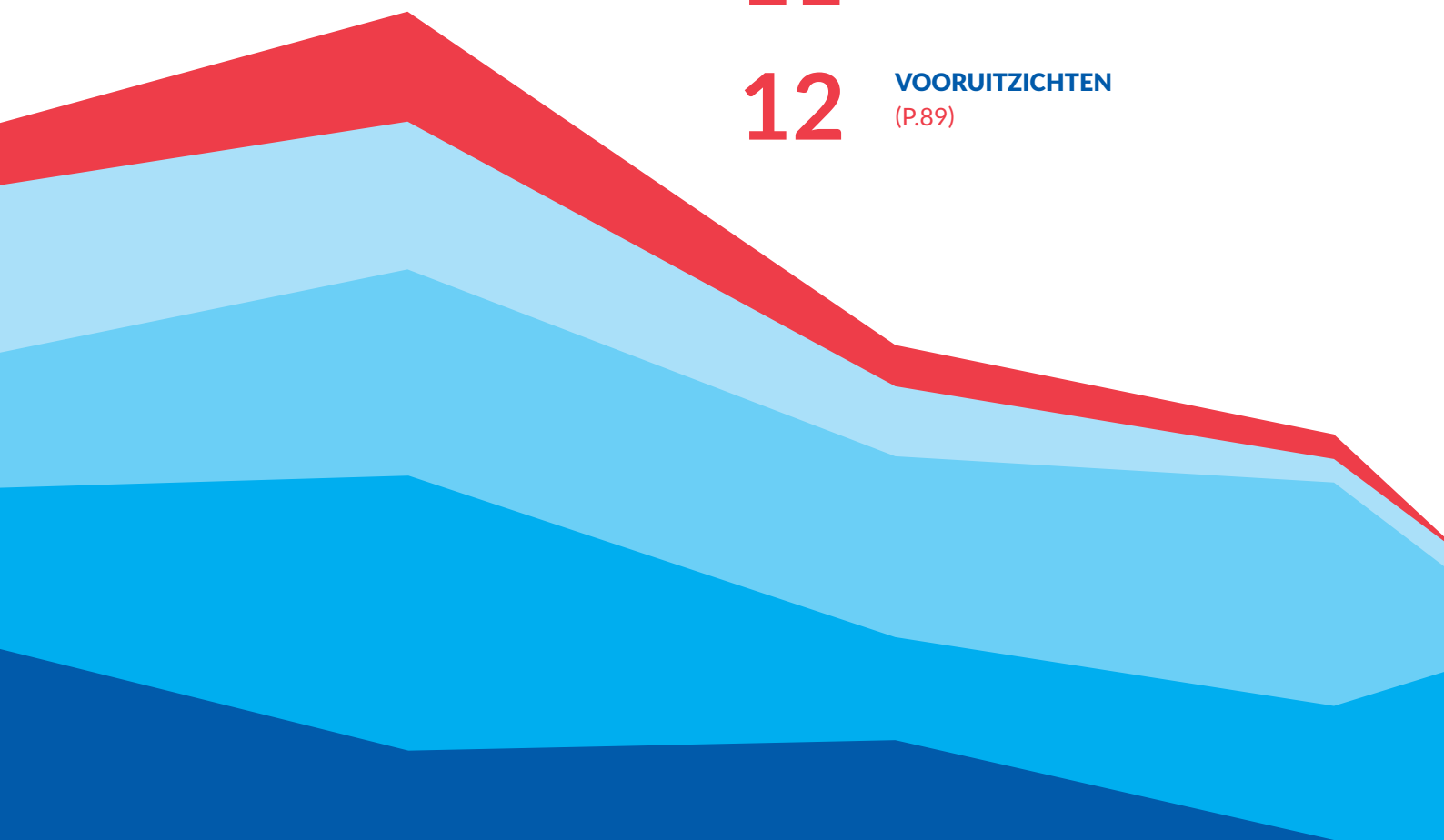
ARBEIDSMARKT

(P.81)

12

VOORUITZICHTEN

(P.89)



SAMENVATTING

DE EUROPESE BINNENVAART

BELANGRIJKSTE CIJFERS

- In de EU wordt thans circa **550 mln** ton aan goederen over de binnenwateren vervoerd
- **330 mln** ton hiervan vindt plaats over de Rijn (= 2/3 van het transport in de EU)
- Vervoer over de Rijn:
 1. Eerste helft 2015: **+ 3 %**
 2. Tweede helft 2015: **-11 %**
 3. Periode 2010 - 2015 (= periode sinds het herstel van de crisis): gemiddeld groeipercentage per jaar **+ 1,5%**

EEN VERVOERSMODUS

TUSSEN STABILITEIT EN VERANDERING

- Het vervoersvolume op de Europese binnenwateren is over meerdere jaren gezien relatief stabiel.
- Naast deze stabiliteit zijn er echter schommelingen in de vraag naar vervoer, die samenhangen met conjunctuurschommelingen in de economische bedrijvigheid.
- Los van het constante, meerjarige verloop van het vervoersvolume vinden er structurele veranderingen plaats.
- Het vervoer van goederen die twintig jaar geleden het leeuwendeel uitmaakten, namelijk ertsen, aardolieproducten en bouwstoffen, is in de loop van deze jaren met 35% afgenomen. Ertsen en bouwstoffen zijn bulkgoederen waarvoor de verhouding tussen waarde en gewicht laag ligt.
- Tegelijkertijd nam de afgelopen twintig jaar het vervoer van andere goederen, zoals containers, chemische producten en kolen, met 95% toe.

100

GOEDERENSTRUCTUUR OP DE RIJN

80

+95 %

60

40

-35 %

20

0

%

1994

2014

Bron: destatis



EEN VERVOERSMODUS

INGEBED IN ECOLOGISCHE, POLITIEKE, ECONOMISCHE EN INTERMODALE OGISTIEKE RANDVOORWAARDEN

- De binnenvaart is sterk afhankelijk van exogene factoren, zoals de natuurlijke omstandigheden (zie de gevolgen van het laagwater in de tweede helft van 2015) of sociaal-politieke randvoorwaarden, zoals blijkt uit het energiebeleid van landen als Duitsland.
- De binnenvaart is verbonden met andere vervoersmodi en biedt dus binnen de Europese vervoerscorridors een complementair logistiek aanbod.

EEN VERVOERSMODUS

MET IN 2015 UITEENLOPENDE TENDENSEN

- De vervoersvraag op de Rijn ontwikkelde zich in de eerste helft van 2015 positief. Zo groeide het vervoersvolume met 3%. Het product van de vervoerde hoeveelheden en de vervoersafstand (vervoersprestatie) steeg zelfs met 7%.
- De stagnatie van het vervoersvolume die zich tijdens de tweede helft van het jaar op de Europese binnenwateren voordeed, was het gevolg van een periode van laagwater, die duurde van augustus tot november. De schepen konden vanwege de lage waterstand slechts gedeeltelijk worden beladen.

De consequentie was dat het vervoer van grote hoeveelheden droge en vloeibare bulkgoederen terugliep. Voor het gehele jaar 2015 resulteerde dit in een lichte daling van 4% van de vervoersvraag over de Rijn.

- Het laagwater strekte zich ook uit over andere Europese rivieren en werkte daar eveneens als beperkende en hinderlijke factor voor het vervoersvolume. Dit gold niet alleen voor de goederenvaart, maar ook voor de passagiersvaart. Het laagwater vormde op verschillende plaatsen een belemmering voor de riviercruises.
- Over de Noord-Zuidas, die van Nederland via België naar Noord-Frankrijk leidt, werd ongeveer 20% van de goederenhoeveelheid in Europa vervoerd. In 2015 was hier sprake van een sterke toename in het vervoer van landbouwproducten; naast de overige goederensegmenten (aardolieproducten, zand, aarde & bouwstoffen) spelen deze op de Noord-Zuidas een bijzonder grote rol. Het vervoer van aardolieproducten en landbouwproducten kent op deze as een positieve trend.
- De Donauvaart, die goed is voor ongeveer 10% van het Europese vervoersvolume, registreerde in 2015 dalingen in het goederenvervoer. De vrachtindex voor het vervoer over de Donau viel dan ook lager uit. Het uitblijven van langdurige en voldoende neerslag in het Donauebekken leidde tijdens de tweede helft van het jaar tot een afname van de beladingsgraad van de schepen. Schepen moesten gelicht worden om kritieke plaatsen te kunnen passeren en van tijd tot tijd kwam het scheepvaartverkeer stil te liggen.
- Het lage water had echter ook positieve effecten. De vervoersprijs in de goederenvaart steeg aanzienlijk, waardoor ondanks de lagere vervoersvolumes de omzet toenam. In de landen met de hoogste vervoersvolumes op de binnenwateren, Nederland en Duitsland, groeide de omzet in 2015 over het gehele jaar gezien met 4%. Aangezien de kosten door de lagere brandstofprijzen licht waren gedaald, verbeterden de economische omstandigheden in de West-Europese binnenvaart.
- De ontwikkeling van de vloot in de goederenvaart wordt nog steeds gekenmerkt door zeer lage aantallen nieuw gebouwde schepen. Dit geldt zowel voor West-Europa als voor het Donaustroomgebied. Alleen in de passagiersvaart, en in het bijzonder de riviercruises, is het aantal nieuw gebouwde schepen vrij hoog. In 2015 zijn er rond de 30 nieuwe riviercruiseschepen op de Europese markt gekomen. Dit komt overeen met een aandeel van bijna 10% in de bestaande vloot van riviercruiseschepen voor 2015.
- Het vooruitzicht voor 2016 is voor de goederenvaart gematigd positief; naar verwachting zullen de volumes met 3 tot 5% toenemen. Deze stijging hangt enerzijds samen met een basiseffect dat te maken heeft met het laagwater en de daardoor veroorzaakte daling in de volumes in 2015. Dit basiseffect leidt vervolgens tot inhaaleffecten, die zichtbaar worden in een hoger groeipercentage. Anderzijds is de verwachte stijging echter ook het resultaat van de economische inschatting van de vervoersvraag, die er, rekening houdend met verschillende goederensegmenten, al met al positief uitziet.

■ EEN VERVOERSMODUS

GERICHT OP DE TOEKOMST EN MET POTENTIEEL VOOR VERNIEUWING

- Er kan thans slechts een zwakke vernieuwing van de vloot worden waargenomen; toch bestaan er innovatieve initiatieven die besparingen van het brandstofverbruik mogelijk maken en de binnenvaart als vervoersmodus nog duurzamer maken. Vooral het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof mag hier niet onvermeld blijven.
- Ook regionale initiatieven zoals de invoering van een vaste containerlijndienst over de Moezel moeten hier worden genoemd. Dit laat zien dat er mogelijkheden bestaan voor nieuwe businessmodellen en bewijst bovendien dat nieuw aanbod nieuwe vraag kan creëren.







01

ECONOMISCHE
CONTEXT

ECONOMISCHE CONTEXT

Het conjuncturele herstel in Europa zet zich voort, maar de nieuwe prognoses zijn inmiddels minder optimistisch dan in november 2015. Een verklaring voor deze bijstelling naar beneden moet gezocht worden in de algemene economische ontwikkelingen, zoals de dalende wereldhandel, die heeft bijgedragen aan dalende grondstofprijzen (aardolie, ertsen, landbouwproducten).

Als andere verklaring voor de herziening van de novemberprognoses kunnen voor de Eurozone de hoge werkloosheid en de lage investeringen worden genoemd. In de Verenigde Staten wordt voor 2016 een toename in de groei van het BNP van 2% voorspeld; dit percentage ligt iets hoger dan in de Eurozone, hetgeen samenhangt met een grotere investeringsvraag.

GROEI VAN HET REËLE BRUTO BINNENLANDSPRODUCT (%) EN 2017 INCLUSIEF PROGNOSES VOOR 2016 EN 2017

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Frankrijk	0,2	0,7	0,2	1,1	1,2	1,5
Duitsland	0,6	0,2	1,6	1,6	1,3	1,7
Nederland	-1,1	-0,5	1,0	1,9	1,8	1,9
België	0,2	0,0	1,3	1,4	1,2	1,4
Zwitserland	1,1	1,8	1,9	0,9	1,2	1,5
Luxemburg	-0,8	4,3	4,1	4,5	3,5	3,4
Eurozone	-0,8	-0,3	0,9	1,4	1,4	1,7

Bron: OECD Economic Outlook (februari 2016)¹ en IMF (april 2016) voor Nederland, België en Zwitserland. De waarden voor 2016 en 2017 zijn prognoses.

Voor de Donaulanden vallen de BNP-prognoses positief uit, wat ongetwijfeld voortvloeit uit het economische inhaaleffect in deze landen.

¹De voorlopige gegevens van de OESO bevatten nog geen prognoses voor België, Nederland, Zwitserland en de Donaulanden.

GROEIPIERCENTAGES VOOR HET BRUTO BINNENLANDSPRODUCT (%)
INCLUSIEF PROGNOSES VOOR 2016 EN 2017

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Roemenië	0.6	3.5	3.0	3.7	4.2	3.6
Bulgarije	0.2	1.3	1.5	3.0	2.3	2.3
Hongarije	-1.7	1.9	3.7	2.9	2.3	2.5
Oostenrijk	0.8	0.3	0.4	0.9	1.2	1.4
Slowakije	1.5	1.4	2.5	3.6	3.3	3.4
Kroatië	-2.2	-1.1	-0.4	1.6	1.9	2.1

Bron: IMF. De waarden voor 2016 en 2017 zijn prognoses.







02

VERVOER PER
WATERWEG
EN VERVOERS-
CORRIDOR

VERVOER

PER WATERWEG EN VERVOERSCORRIDOR

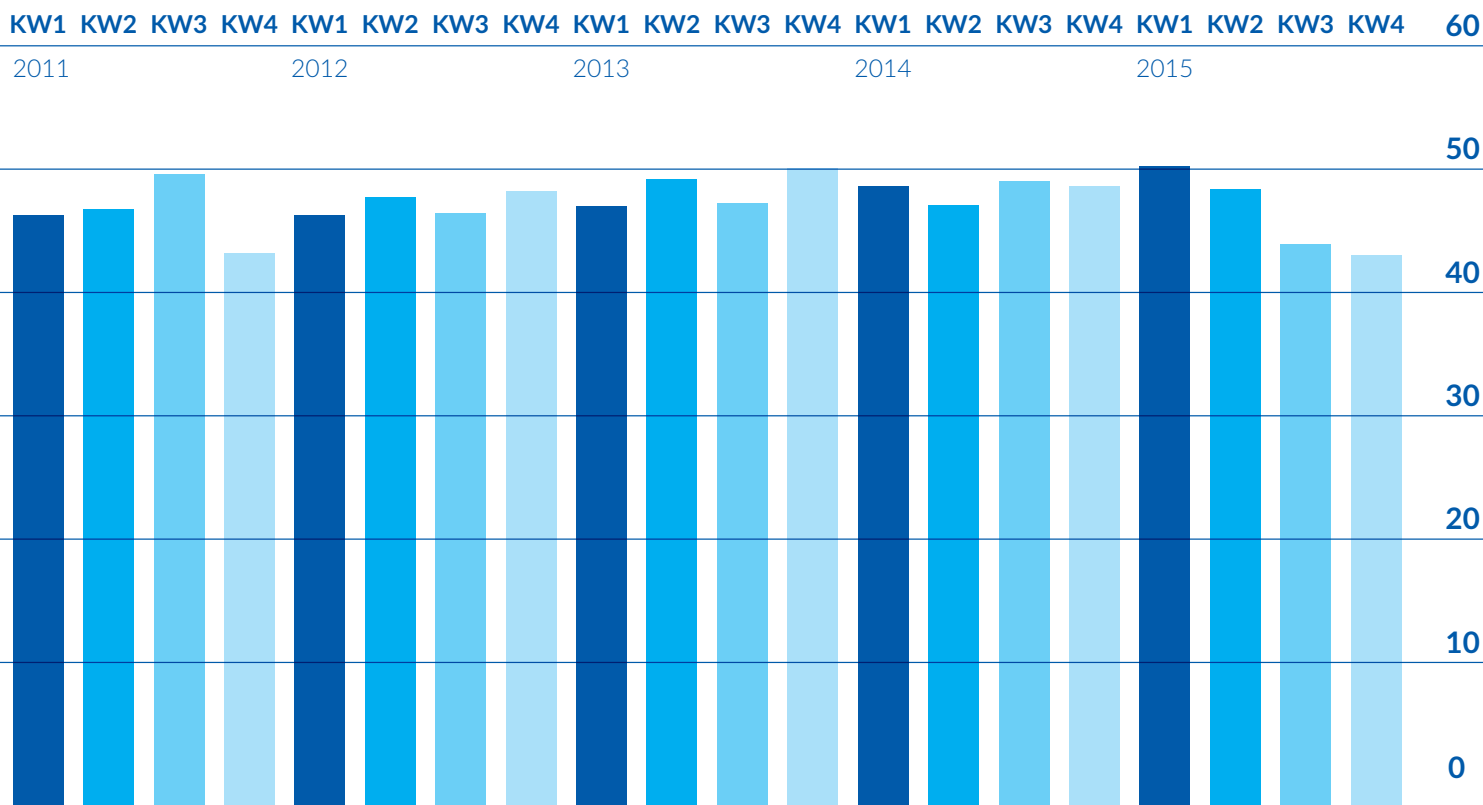
RIJN

Over de hele Rijn van Zwitserland tot aan de monding in de Noordzee wordt jaarlijks circa 330 mln.ton vervoerd. Daarmee vindt ongeveer 2/3 van het Europese binnenvaartvervoer plaats over de Rijn. De traditionele Rijn van Zwitserland tot aan de Duits-Nederlandse grens is goed voor bijna 200 mln.ton.

De positieve trend van de voorgaande jaren zette zich in het eerste halfjaar van 2015 door. Het vervoersvolume steeg met 3% en de vervoersprestatie met 7%. In het tweede semester brak in augustus een laagwaterfase aan die aanhield tot november, hetgeen het vervoer van grote hoeveelheden beperkte. Daardoor liep het vervoersvolume terug.

GOEDERENVERVOER OVER DE TRADITIONELE RIJN PER KWARTAAL (K1/2011 – K4/2015), IN MLN. TON

Bron: berekening CCR op basis van gegevens van destatis



Vanwege die terugval in de laatste zes maanden van het jaar lag het vervoersvolume in 2015 4% lager dan in 2014. De vervoersprestatie daalde met 5% tot 38,3 miljard tkm. Onderstaande tabel geeft naast de ontwikkeling per goederensegment de algehele trend weer.

**VERVOERSVOLUME IN DE RIJNVAART (TRADITIONELE RIJN)
EN VERANDERING TEN OPZICHTE VAN HET JAAR ERVOOR**

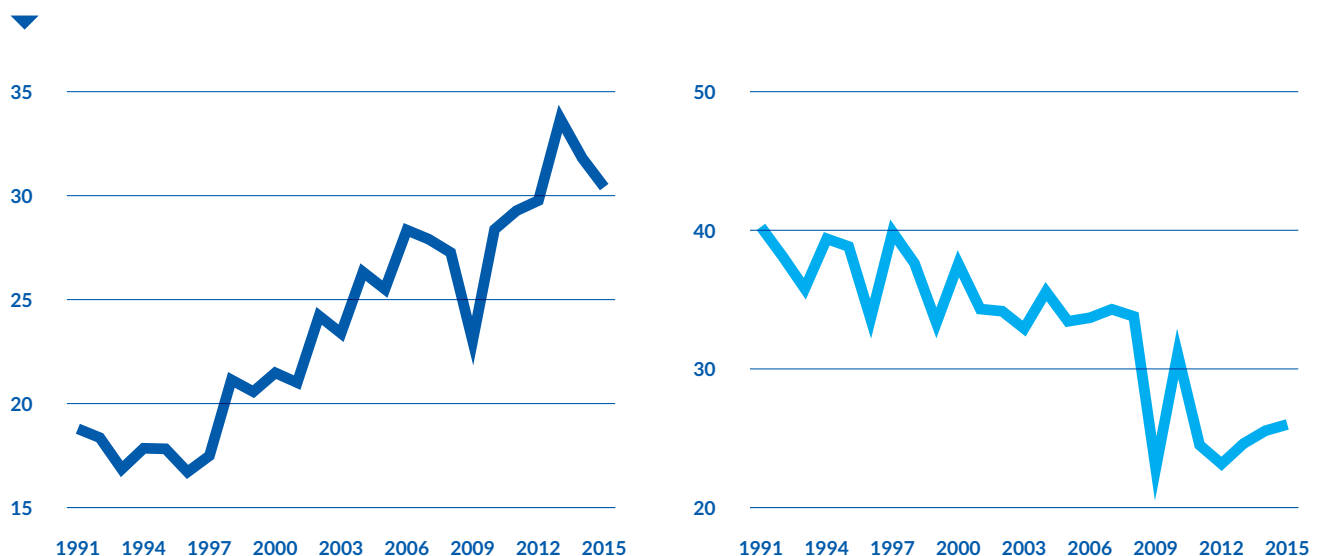
	mln. ton			%	
	2013	2014	2015	2014/2013	2015/2014
Land- en bosbouwproducten	12,7	12,1	11,5	-4,7	-5,2
Levensmiddelen en veevoeders	7	7,5	7	7,4	-7,5
Erts	24,4	25,5	26	6,3	1,8
Metaal	10,6	11,4	11,2	7,4	-2
Zand, aarde en bouwmaterialen	25,3	25,6	24	1,3	-1,3
Steenkool	33,7	31,8	30,4	-5,6	-4,3
Aardolieproducten	30,9	29,4	28,7	-5	2,4
Chemische producten	20,8	21,2	19,9	2	-6,4
Containers	15,3	15,8	15,4	3,8	-2,5
Totaal	193,4	193,3	185,6	0	-4

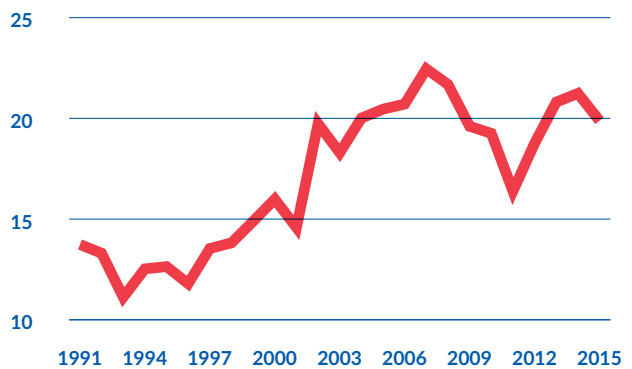
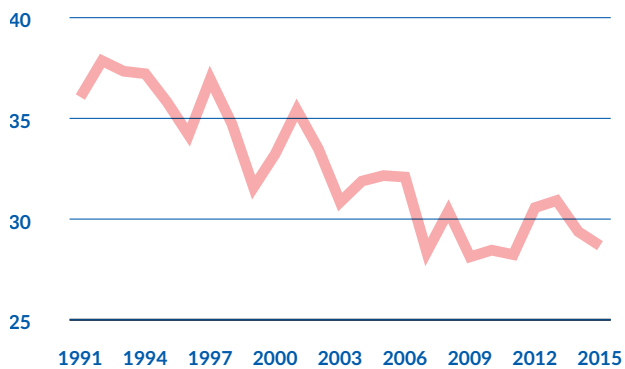
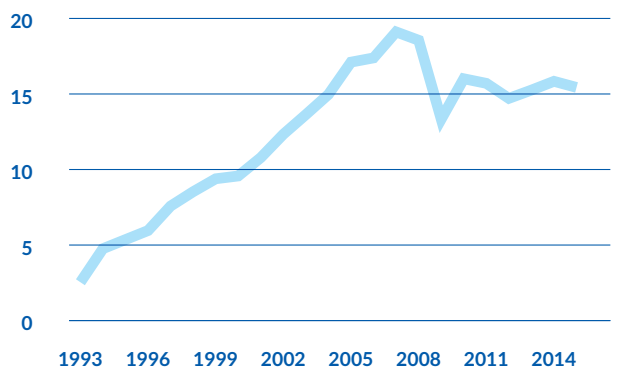
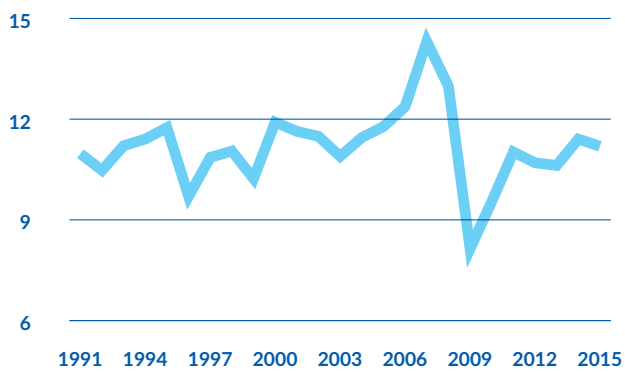
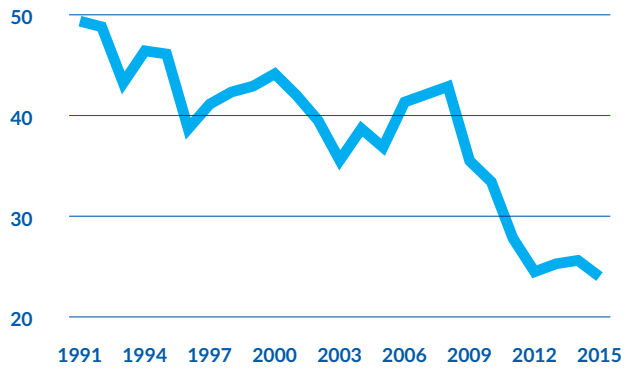
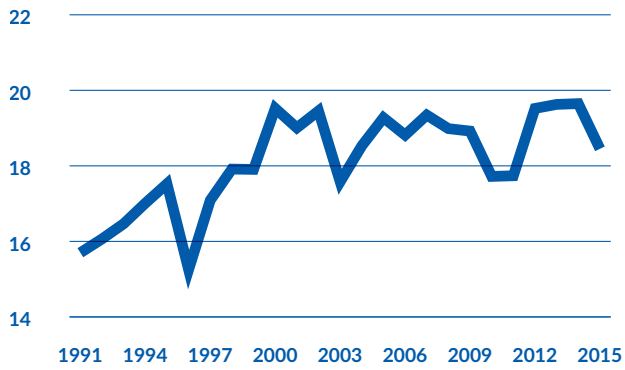
Bron: berekening CCR op basis van gegevens van destatis

Een prognose voor middellange tot lange termijn stoelt op de eerste plaats op een analyse van de huidige trends per goederensegment. Er tekenen zich bepaalde trends af die voortvloeien uit economische factoren. Ook in het hoofdstuk 'Vooruitzichten' wordt nader ingegaan op de prognose.

Vaste brandstoffen (steenkool)
Erts

MEERJARIGE TRENDS PER GOEDERENSEGMENT IN DE TRADITIONELE RIJNVAART (IN MLN. TON)





Bron: destatis. * vervoerd goederengewicht

- ▲
- Landbouw en levensmiddelen en veevoeders
- Zand, aarde en bouwmaterialen
- Metaal en metaalproducten
- Containers*
- Aardolieproducten
- Chemische producten

VASTE BRANDSTOFFEN

In het verleden groeide dit segment nog, vooral omdat Duitsland meer steenkool invoerde. In de periode 2013-2015 zette er echter een daling in, die met het toenemende belang van hernieuwbare energiebronnen te maken heeft.

ERTSEN

De neerwaartse trend is een gevolg van de gestegen grondstoffenefficiëntie in de staalindustrie. Dit leidt ertoe dat voor de productie van een ton staal vandaag de dag beduidend minder ijzererts nodig is dan vroeger² Voor de Europese staalproductie valt voor de toekomst geen sterke groei meer te verwachten. Het vervoer van erts zal derhalve een dalende trend blijven vertonen.

²Zie: StahlinstitutVDEh / WirtschaftsvereinigungStahl

LANDBOUWPRODUCTEN, LEVENSMIDDELEN EN VEEVOEDERS

Hier is de trend licht positief. In dit segment kan de binnenvaart haar logistieke troeven (schaalvoordelen, laagdrempelige beschikbaarheid) steeds meer uitspelen waardoor de grote landbouw- en voedingsconcerns de binnenvaart als belangrijke vervoersdrager weten te waarderen.

ZAND, AARDE EN BOUWMATERIALEN

Voor de Rijn is de trend afnemend, omdat het enerzijds moeilijk is nieuwe winningsgebieden te ontsluiten en anderzijds de vraag van de bouwsector systematisch daalt.

METAAL EN METAALPRODUCTEN

Dit segment is van nature cyclisch van aard, het houdt dus gelijke tred met de conjuncturele schommelingen in de staalindustrie. De langetermijntrend wijst echter op een constante ontwikkeling, net als de meerjarentrend in de staalproductie zelf (zie 'Ertsen').

CONTAINERS

Hoewel het containervervoer onverminderd een groeisegment in de binnenvaart blijft, kan worden vastgesteld dat de ontwikkeling van de hoeveelheid vervoerde goederen al enkele jaren geen gelijke tred houdt met de vervoerde TEU's. De terugkerende laagwaterperiodes spelen hierbij een rol, aangezien de vrachtprijzen dan verhoogd worden met een laagwatertoeslag, waardoor een concurrentieel nadeel ten opzichte van het spoor ontstaat. Het gevolg is dat de binnenvaart tijdelijk een stuk marktaandeel aan het spoor verliest.³

AARDOLIEPRODUCTEN

Particuliere huishoudens die minder stookolie verbruiken en een autosector die erin slaagt het brandstofverbruik steeds verder te reduceren, zijn de belangrijkste redenen voor de licht teruglopende trend, die bovendien gedeeltelijk samenvalt met kortstondige invloeden van de olieprijs.

CHEMISCHE PRODUCTEN

Het vervoer in deze sector is weliswaar conjunctuurgevoelig, maar wordt de algemene ontwikkeling wordt gekenmerkt door een positieve trend. De redenen hiervoor liggen mede in de investeringen die in de West-Europese tankvaart gedurende een lange periode zijn gedaan ter verhoging van de veiligheidsgraad en tot een positieve perceptie bij de bevrachters geleid hebben

³Zie: CCR/EU marktobservatie in de Europese binnenvaart, rapport 2012-1.

MOEZEL

De Moezel is een internationale waterweg die Duitsland, Frankrijk en Luxemburg met elkaar verbindt. De Moezel wordt hoofdzakelijk door Nederlandse en Belgische schepen bevaren.⁴ Over de Moezel worden zowel landbouwproducten als grondstoffen voor de staalindustrie en – in toenemende mate – containers vervoerd. De grootste havens aan de Moezel zijn Metz, Thionville en Trier.

De scheepvaart op de Moezel heeft qua goederenstromen en vervoersrichtingen een duidelijke structuur. Vaste brandstoffen (steenkool) worden bijna alleen stroomopwaarts vervoerd en beslaan bijna de helft van de hoeveelheden die over het Duitse deel van de Moezel verscheept worden. Landbouwproducten worden dan weer bijna uitsluitend stroomafwaarts getransporteerd en vormen ook daar ongeveer de helft van het transportvolume. Op het Duitse deel van de Moezel zijn beide goederengroepen de afgelopen jaren relatief constant gebleven.

Voor landbouwproducten geldt dit ook voor het Franse deel van de Moezel. Het vervoer van steenkool in Frankrijk is de afgelopen drie jaar echter duidelijk achteruitgegaan, wat te maken heeft met het sluiten van steenkoolcentrales.⁵ Als gevolg daarvan vormen op de Franse Moezel landbouwproducten een steeds groter aandeel in het totale vervoer.⁶

Dat het vervoersvolume in 2015 relatief achterbleef in vergelijking met voorafgaande jaren, is vooral te wijten aan de lage waterstanden.

HET TRANSPORTVOLUME OVER DE MOEZEL (MLN. TON)

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
14,5	14,0	15,8	14,6	15,1	11,6	14,5	12,6	12,6	13,5	12,6	10,8

Bron: destatis

Sinds 2014 is er een regelmatige containerlijndienst over de Moezel, die via een achterland-hub in Bonn verbonden is met de havens aan de monding van de Rijn. Deze lijndienst begon met de haven van Metz, maar ondertussen hebben ook de havens van Nancy en Trier zich erbij aangesloten. Industriële bedrijven en handelsondernemingen uit de Moezelstreek krijgen zo kostenefficiënt toegang tot de zeehavens van Rotterdam en Antwerpen en daarmee tot de wereldmarkten. Ondernemingen die gebruik maken van deze containerlijndienst, zijn actief in de machinebouw, houtindustrie, meubelindustrie en voedingssector.⁷

⁴Het aandeel van de Nederlandse vlag aan de sluis bij Koblenz bedroeg in 2015 49%, het aandeel varende onder Belgische vlag 33% en het aandeel onder Duitse vlag 10%.

⁵Zie: Panteia (2016), Middellangetermijnprognoses voor het ladingvolume in de binnenvaart

⁶Aan de sluis bij Apach (Duits-Franse grens) ligt het aandeel van landbouwproducten inmiddels op 40%. Bron: Moezelcommissie, marktobservatie 2016

⁷Zie het artikel 'Een nieuw tijdperk voor de Moezel' in: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, editie nr. 11/2015

Het succes van deze containerlijndienst kan aan de cijfers worden afgelezen. Aan de monding van de Moezel in de Rijn bij Koblenz werd in 2013 circa 3.600 TEU aan geladen containers geregistreerd, in 2014 5.200 TEU en in 2015 al meer dan het dubbele, namelijk 11.000 TEU. Het potentieel van deze containerlijndienst voor de Moezelhavens wordt voor het jaar 2030 geraamd op 100.000 TEU.⁸

NOORD-ZUIDCORRIDOR (NEDERLAND – BELGIË – NOORD-FRANKRIJK)

ALGEMEEN OVERZICHT

De Noord-Zuidcorridor is na de Rijn-corridor het op een na belangrijkste binnenvaarttraject in Europa. Geografisch gezien omvat die corridor Nederland, België en Noord-Frankrijk. De goederen worden in dit gebied vervoerd over een dicht netwerk van natuurlijke en kunstmatige waterwegen (zie kaart).

Hieronder wordt het internationaal vervoer over deze Noord-Zuidcorridor onder de loep genomen. Dit grensoverschrijdend vervoer vindt plaats over waterwegen als het Rijn-Scheldekanaal, het Kanaal Gent-Terneuzen en de Maas.⁹

Het totale goederentransport over het Rijn-Scheldekanaal bedraagt volgens nv De Scheepvaart, de vennootschap die verantwoordelijk is voor het kanaal, momenteel circa 73 mln. ton per jaar. Volgens schattingen van het CBS is 48 mln. ton daarvan grensoverschrijdend vervoer tussen België en Nederland.

De op één na belangrijkste waterweg voor het grensoverschrijdend vervoer tussen België en Nederland is het Kanaal Gent-Terneuzen, dat de Westerschelde met de haven van Gent verbindt. Ongeveer 21 mln. ton van het internationale transport tussen Nederland en België vindt plaats over deze waterweg.¹⁰ In totaal kan voor dit kanaal worden uitgegaan van een vervoersvolume van rond de 32 mln. ton.

Jaarlijks wordt circa 10,3 mln. ton van het grensoverschrijdend vervoer tussen België en Nederland over de Maas getransporteerd. Aan grensoverschrijdende transportvolume tussen België en Nederland levert dit een totaal op van bijna 80 mln. ton.

Uitgaande van de bronnen van voor statistiek Eurostat zijn de volumes vergelijkbaar, namelijk een totaal grensoverschrijdend vervoersvolume van om en nabij de 77 mln. ton. Vanuit Nederland wordt 46 mln. ton over binnenwateren naar België uitgevoerd en België exporteert 30,8 mln. ton naar Nederland.

⁸Zie: Panteia (2016), *Middellangetermijnprognoses voor het ladingvolume in de binnenvaart*

⁹De Zeeschelde, die de haven van Antwerpen met de Noordzee verbindt, wordt daarentegen vooral voor maritiem transport gebruikt en nauwelijks voor de binnenvaart.

¹⁰Bron: CBS

HET INTERNATIONAAL TRANSPORT TUSSEN BELGIË, FRANKRIJK EN NEDERLAND (IN 1.000 T)

Export / Import	Frankrijk	België	Nederland	Totaal
Frankrijk	-	4 732	4 772	9 504
België	4 307	-	30 860	35 167
Nederland	4 854	46 268	-	51 122
Totaal	9 161	51 000	35 632	95 793

Bron: Eurostat, CBS

Uit de tabel kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Veruit de grootste hoeveelheden worden vervoerd in de goederenhandel (export/import) tussen Nederland en België. Nederland voert meer goederen uit naar België dan het van zijn zuiderbuur importeert.
- De goederenhandel (export/import) tussen België en Frankrijk en tussen Nederland en België belopen een volume van 4 à 5 mln. ton per jaar.
- Het totale grensoverschrijdende vervoer over de Noord-Zuidcorridor ligt vlak onder de 100 mln. ton per jaar. Daarbij is Nederland het grootste exportland en België het grootste importland.

INTERNATIONAAL TRANSPORT TUSSEN NEDERLAND EN BELGIË

Onderstaande tabel geeft weer hoe het internationaal transport tussen België en Nederland zich in de tijd ontwikkeld heeft.

HET INTERNATIONAAL TRANSPORT TUSSEN NEDERLAND EN BELGIË (IN 1.000 T)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Export NL → BE	42 660	43 065	34 779	42 345	44 907	43 038	44 896	46 268
Import NL ← BE	29 874	30 501	26 625	27 639	31 116	31 162	30 116	30 860
Totaal	72 534	73 566	61 404	69 984	76 023	74 200	75 012	77 128

Bron: CBS

Het totale grensoverschrijdende vervoer tussen beide landen is tussen 2007 en 2014 met 6% gestegen. Daarbij is de uitvoer met 8,5% sterker vooruitgegaan dan de invoer (3%). De cijfers kunnen preciezer geanalyseerd worden door de verschillende goederensegmenten in ogenschouw te nemen.

Daarbij valt op dat vloeibare goederen qua volume in het internationale vervoer tussen beide landen het grootste goederensegment vormen. De vloeibare goederen zitten in de lift, hetgeen te danken is aan het grote belang van de raffinaderij- en chemieclusters in de zeehavens van Antwerpen en Rotterdam. Ook tussen beide havens worden goederen vervoerd.

Steen, aarde en bouwmaterialen worden eveneens in grote hoeveelheden vervoerd. Hier is de trend echter neerwaarts en verwacht wordt dat de uitvoer van bouwmaterialen van Nederland naar België in de toekomst verder terrein zal moeten prijsgeven.¹¹

INTERNATIONAAL TRANSPORT TUSSEN NEDERLAND EN FRANKRIJK

Het grensoverschrijdend vervoer tussen Frankrijk en Nederland is onderzocht met behulp van gegevens van het CBS.¹²

Vastgesteld kan worden dat de verhouding tussen in- en uitvoer in de loop der tijd verschoven is. De export van Nederland naar Frankrijk is in de betrokken periode gestegen, terwijl de Nederlandse import uit Frankrijk licht is teruggelopen.

Wat de verschillende goederensegmenten betreft, kan het volgende worden geconstateerd:

- Van Frankrijk naar Nederland worden vooral landbouwproducten zand, aarde en bouwmaterialen vervoerd.
- Van Nederland naar Frankrijk worden (in toenemende mate) aardolieproducten, steenkool en chemische producten getransporteerd.

INTERNATIONAAL TRANSPORT TUSSEN FRANKRIJK EN BELGIË

Voor het grensoverschrijdend vervoer tussen Frankrijk en België is uitgegaan van de gegevens van de Franse waterwegbeheerder VNF. De totale goederenhandel tussen beide landen lag in 2015 op circa 8 mln. ton. Van belang is vooral de Franse uitvoer van landbouwproducten naar België, die in de periode 2008-2015 bijna verdubbelde: van 1 mln. ton naar 1,8 mln. ton.

Deze producten worden in de vruchtbare landbouwgebieden in Noord-Frankrijk (Nord-Pas-de-Calais, Picardië, Normandië) verbouwd en na de oogst per binnenschip vervoerd naar de Noord-Franse en Belgische zeehavens en naar afnemers in de landbouw-, voedings- en veevoederindustrie in België en Nederland.

¹¹Zie: PANTEJA (2016), *Middellangetermijnprognoses voor het ladingvolume in de binnenvaart*

¹²Hier kan geconstateerd worden dat de gegevens van het CBS afwijken van de gegevens van de Franse waterwegbeheerder (VNF). Zo liggen de VNF-gegevens voor de uitvoer van Frankrijk naar Nederland (= invoer van Nederland uit Frankrijk) ongeveer 26% hoger. Dit is de gemiddelde afwijking in de periode 2007-2014. Bij de Franse invoer uit Nederland bedraagt het verschil in de periode 2007-2014 gemiddeld 35%, maar vertoont binnen die periode een afnemende trend en bedroeg in 2014 nog slechts 17%. Omwille van de consistentie wordt het CBS aangehouden als gegevensbron, omdat het CBS ook gebruikt is als bron voor het internationaal transport tussen Nederland en België.

In 2015 trok de uitvoer van landbouwproducten van de regio Nord-Pas-de-Calais naar België en Nederland sterk aan (+23%). Het leeuwendeel van de uitgevoerde landbouwproducten (80%) bestaat uit graan. Het vervoer van zand, aarde en bouwmaterialen en van alle goederen die gerelateerd zijn aan de staalindustrie, vertoont een dalende tendens.

■ OOST-WESTCORRIDOR (MITTELLAND-KANAAL)

Het Mittelland-kanaal vormt een oost-westverbinding in Noord-Duitsland die het Rijn- en Ruhrgebied verbindt met de regio Berlijn en de Oder. Met 321 km is dit kanaal het langste van Duitsland. Met de aanleg van het kanaal werd in 1906 begonnen, hoofdzakelijk om landbouwproducten uit de gebieden met landbouwoverschotten ten oosten van Berlijn efficiënt naar het dichtbevolkte West-Duitsland te kunnen transporteren.

Vandaag de dag is het kanaal veel multifunctioneler, hetgeen ook blijkt uit de evenwichtige verhouding in de goederenstromen per vervoersrichting. In de richting west-oost werden in 2015 namelijk bijna net zoveel goederen vervoerd (11 mln. ton) als in de richting oost-west (11,2 mln. ton). Bovendien is de goederenstructuur niet langer beperkt tot louter landbouwproducten.

Langs het Mittelland-kanaal zijn verschillende industrietakken te vinden, met een zwaartepunt in de staalnijverheid. Daarom wordt steenkool en erts van het Rijngebied en vanuit Hamburg aangevoerd naar het Mittelland-kanaalgebied. Een aftakking van het Mittelland-kanaal buigt af naar het zuiden en loopt naar Salzgitter, waar een belangrijke staalfabriek staat.

Belangrijke havens aan het Mittelland-kanaal zijn Minden en Braunschweig. De goederenoverslag in deze havens vrij constant blijft. Ook het vervoersvolume over het hele Mittelland-kanaal vertoont een gelijkblijvende trend.

TRANSPORTVOLUME OVER HET MITTELLAND-KANAAL (MLN. TON)

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
22,4	23,5	22,0	22,7	22,9	20,0	21,4	22,9	21,9	21,5	22,3	22,2

Bron: WSV / destatis

Circa 5 mln. ton van het vervoersvolume bestaat uit doorvoer. De overige 17 mln. ton zijn lokaal vervoer, hetgeen betekent dat het transport begint of eindigt in een haven aan het Mittelland-kanaal. De meeste handel vindt plaats tussen Rijn en Elbe, het Elbe-Seitenkanaal en de zeehaven van Hamburg.

Volgens cijfers van het Duits bureau voor statistiek werd in 2015 79% van alle goederen die over het Mittelland-kanaal getransporteerd werden, vervoerd in motorschepen of duwbakken, tegen 21% per tankschip.

¹³ Siehe den Artikel „Binnenschifffahrt stützt Hamburgs schwache Bilanz“, in: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Ausgabe Nr. 3/2016

Het vervoer van landbouwproducten heeft zich namelijk het afgelopen decennium zeer positief ontwikkeld: het heeft zich meer dan verdubbeld. Ook het metaaltransport trok aan. Chemische producten, zand, aarde en bouwmaterialen tonen echter een teruglopende trend. Het containervervoer over het Mittelland-kanaal bedroeg in 2015 38.000 TEU.

■ DONAU

Het aandeel van de Donauvaart in de totale hoeveelheid goederen die over de Europese binnenwateren werd vervoerd, bedroeg in 2015 minder dan 15% en vertoonde een dalende trend. In de periode 2012-2015 werd er jaarlijks 37 à 38 mln. ton goederen over de Donau vervoerd. Die goederenstroom was als volgt opgebouwd:

- export van de Donaulanden: ca. 19,5 mln. ton;
- import: ca. 20 mln. ton;
- intern transport: ca. 11 mln. ton;
- over het Rijn-Main-Donau-kanaal: ca. 4 mln. ton;
- over het Sulina-kanaal naar de Donau: ca. 3,3 mln. ton.

Op basis van de vervoersintensiteit (vervoersdichtheid) in de passagiersvaart en het goederenvervoer kan de vervoersstructuur van de Donau als volgt onderverdeeld worden:

- Boven-Donau (Duitse, Oostenrijkse, Slowaakse en ten dele Hongaarse riviergedeelten);
- Midden-Donau (Hongaarse, Kroatische en Servische gedeeltes);
- Beneden-Donau (Servische, Roemeense, Bulgaarse, Moldavische en Oekraïense gedeeltes).

ONTWIKKELING 2015

De stroomafwaarts vervoerde hoeveelheid graan en levensmiddelen trok sterk aan, terwijl de stroomopwaarts vervoerde hoeveelheid ijzererts terugliep. Het transport van metaalproducten en meststoffen bleef de afgelopen 4 jaar in de berg- en dalvaart stabiel. Het vervoer van aardolieproducten stroomafwaarts laat onverminderd een opwaartse trend zien.

Het goederenvervoer op de Boven-Donau is in vergelijking met 2014 18% teruggelopen, vooral omdat er minder ijzererts (-30%) en levensmiddelen (-10%) stroomopwaarts werden vervoerd. De getransporteerde hoeveelheden metaalproducten en meststoffen tonen over de periode 2012-2015 geen wijziging.

Het vervoersvolume tussen rivierbekkens over het Rijn-Main-Donaukanaal liep eveneens terug: tijdens de hele observatieperiode (2012-2015) met 14,8% tussen Donau en Rijn en met 9,6% over het Donau-Zwarte Zeekanaal. De moeizame vaaromstandigheden op zowel Donau als Rijn waren daarbij doorslaggevend.

Het goederenvervoer op de Midden-Donau ging er in vergelijking met 2014 met 25% op vooruit, omdat het transport van graan in het eerste semester sterk toenam (bijna verachtvoudigde).

Het vervoersvolume op de Beneden-Donau bleef op het niveau van 2014, in de eerste plaats door het vervoer stroomafwaarts van grote hoeveelheden graan en andere landbouwproducten in de eerste zes maanden van het jaar.

Het vervoer op het Donau-Zwarte Zeekanaal en het Sulina-kanaal had een aanzienlijke invloed op de transportmarkt op de Beneden-Donau.

Het goederenvervoer op het Donau-Zwarte Zeekanaal bedroeg 14 mln.ton, waarvan 5,4 mln.ton door kustvaart. In maart, april en mei doorbrak het internationale goederenvervoer de grens van 900.000 ton, omdat er toen grote hoeveelheden graan richting Zwarte Zee vervoerd werden.

Het goederenvervoer op het Sulina-kanaal beliep in totaal 3,8 mln.ton (105% van het transportvolume van 2014 en meer dan de jaren daarvoor). Per vaarrichting was dat:

- Zwarte Zee-Donau: 585.000 ton (138 % van het transportvolume van 2014);
- Donau-Zwarte Zee: 3,2 mln.ton, hetgeen overeenkomt met het vervoersvolume van 2014 (3,2 mln.ton). In vergelijking met 2014 was het vervoersvolume per maand in het tweede semester echter evenwichtiger (grafiek p.30).

VERVOER PER GOEDERENSEGMENT

Grondstoffen voor de productie, alsmede producten van de metaalverwerkende industrie

De transportvraag voor deze goederen komt in principe van de metaalverwerkende bedrijven in het stroomgebied van de Donau. Het vervoer van grondstoffen en afgewerkte producten wordt door deze bedrijven echter slechts ten dele over de Donau afgewikkeld.

De vraag naar staal was in 2015 vergelijkbaar met die in 2014. Tegelijkertijd deden er zich op de grondstoffenmarkt scherpe prijsschommelingen voor, in navolging van de wereldwijde conjunctuurontwikkeling; zo zonk de prijs voor erts met een ijzergehalte van 62% tot 58-60 USD/t (terwijl deze in 2010 gemiddeld nog op 90 USD/t lag).

De producten van de metaalverwerkende bedrijven worden grotendeels per spoor vervoerd. Een aanzienlijke hoeveelheid (ca. 1,5 mln.ton) gaat echter via verzamelhavens over de Donau naar Turkije, via Constanta naar havens in Noord-Afrika en het Midden-Oosten en via Duitse, Nederlandse en Belgische havens.

LANDBOUWPRODUCTEN

De transportvraag voor graan en andere landbouwproducten (zonnebloempitten, koolzaad, soja, lijnkoeken, enz.) bleef de afgelopen vijf jaar op hetzelfde peil.¹⁴ Deze vraag wordt bepaald door de vraag naar graan op de markten in het stroomgebied van Rijn en Donau en door de constant toenemende graanbehoefte in de Middellandse Zeelanden (Griekenland, Noord-Afrika, Midden-Oosten).

De export van grote hoeveelheden graan (belangrijkste exportlanden: Hongarije en Servië) is zeer duidelijk seizoensgebonden (in beginsel van september tot december). In 2015 werd het meeste graan echter in de eerste jaarhalf vervoerd van de Hongaarse havens richting Constanta (meer dan 1,2 mln. ton).

VLOEIBARE GOEDEREN

Het leeuwendeel van de vloeibare goederen (aardolieproducten) in het Donauvervoer (meer dan 3 mln. ton) komt uit havens die dicht bij aardoliebedrijven liggen en beschikken over terminals voor de overslag van aardolieproducten: Wenen, Bratislava en Pancevo.

Het merendeel van de producten van de chemische industrie (in totaal meer dan 1,3 mln. ton, vooral meststoffen en grondstoffen voor de productie van kunststoffen) concentreert zich in de havens van Linz en Enns (Oostenrijk), Bratislava (Slowakije) en in Ismail en Reni (Oekraïne).

¹⁴USDA Foreign Agricultural Service.







03

ONTWIKKELING
VAN DE
VRACHTPRIJZEN

ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN

DROGELADINGVAART

In de eerste helft van het jaar lagen de vrachttarieven in de internationale Rijnvaart en in Duitsland relatief laag en vertoonden ze weinig beweging naar boven.¹⁵ Bij het afsluiten van nieuwe contracten stegen de overeengekomen vrachtprijzen volgens de marktdeelnemers meestal maar mondjesmaat.¹⁶

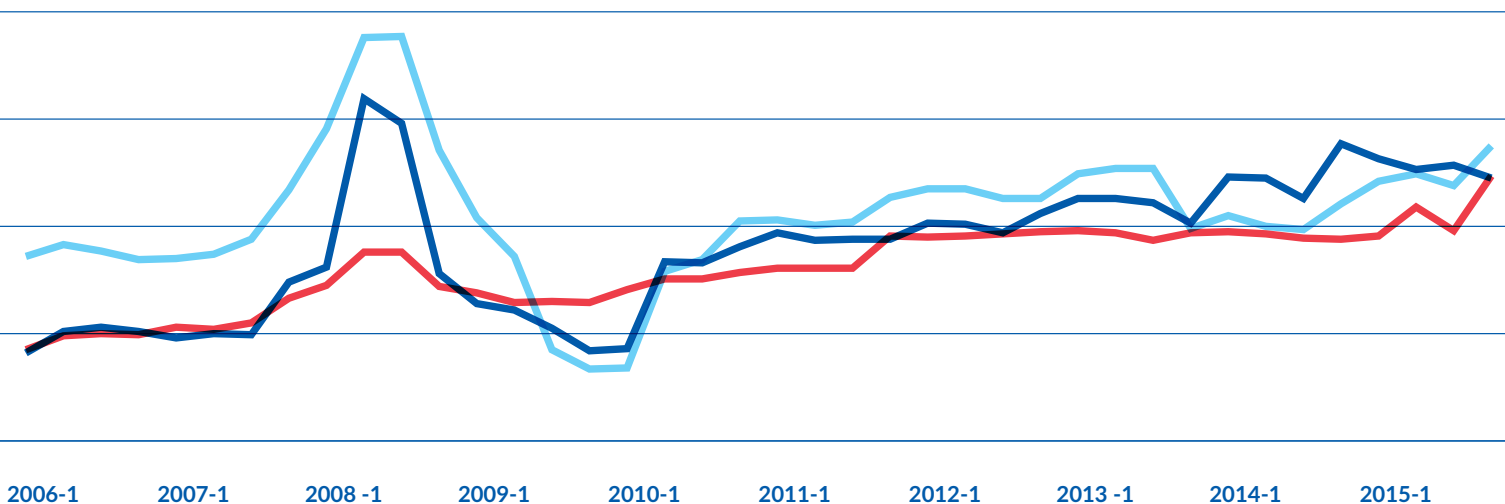
Door de lage waterstanden zijn de dagvrachtprijzen in de laatste zes maanden duidelijk gaan aantrekken. Bij contractueel vastgelegde vrachtprijzen moesten de afgesproken laagwatertoeslagen betaald worden.

Zoals het eerste halfjaar van 2015 al liet zien, is de concurrentie in het Rijngebied zeer intensief, hetgeen een sterke rem op de prijsontwikkeling zette, zelfs toen de volumes aantrokken. Alleen de fase met laag water in de tweede helft van het jaar heeft uiteindelijk tot merkbare prijsstijgingen geleid.

Ook de Franse binnenvaartcijfers wijzen voor het tweede semester op een toename. Voor landbouwproducten tekent zich hier een meerjarige groeitrend af, terwijl voor zand, aarde en bouwmaterialen deze prijs sprong alleen aan de lage waterstanden te danken was. Dit strookt met de algemene trends in het goederenvervoer, waarbij landbouwproducten een positievere ontwikkeling laten zien dan zand, aarde en bouwmaterialen.

INDEX VAN DE VRACHTPRIJZEN IN DE FRANSE GOEDERENVAART (2010 = 100)

Bron: *Ministere de l'Ecologie, du Developpement durable et de l'Energie*



Voor de Donauvaart kan worden geconstateerd dat de Donauvloot over voldoende capaciteit voor bulkgoederen beschikt (duwbakken) en dat ijzererts daarom vaak op basis van contracten met stabiele vrachtprijzen vervoerd wordt. Als de prijs van bunkerbrandstof sterk stijgt, kan er een bijzondere toeslag in rekening worden gebracht en in uitzonderlijke gevallen ook als de vaargeul te ondiep wordt.

In 2015 liep ook de vrachtprijsindex voor vervoer terug. Daarbij dient de gemiddelde vrachtprijs voor het vervoer van bulkgoederen van en naar de havens van de Midden-Donau uit 2012 als uitgangswaarde (100%).

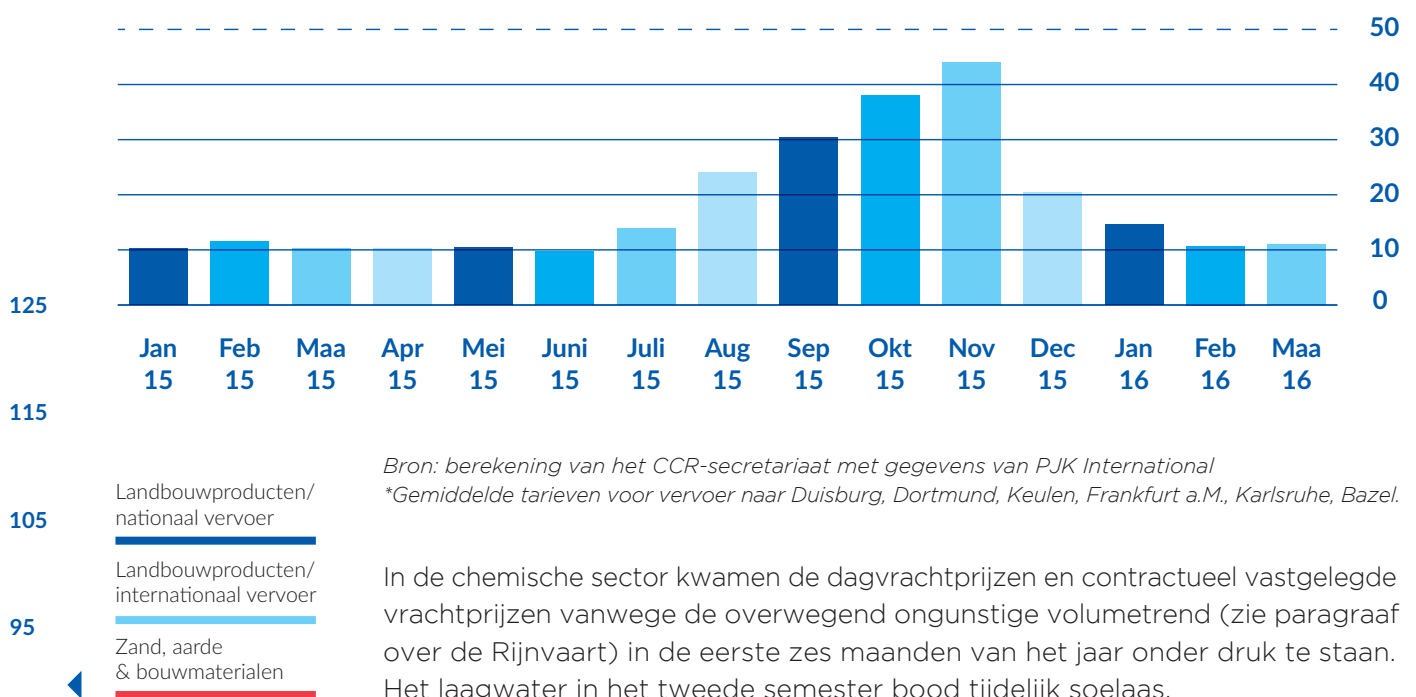
TANKVAART

De ontwikkeling van de vrachttarieven werd over de hele lijn sterker beïnvloed door de schommelingen van de waterstanden dan door de hoeveelheden. Verder zien we dat de chemie- en aardoliesector elk hun eigen ontwikkeling doormaken.

Hoewel de hoeveelheid vervoerde aardolieproducten al in de eerste helft van het jaar merkbaar was toegenomen, had dit slechts een beperkt positief effect op de dagvrachtprijzen. Bij de nieuwe contracten die werden afgesloten met een looptijd van 1 tot 2 jaar, steeg de basisvrachtprijs niet.

De tweede helft van het jaar werd vervolgens gekenmerkt door een sterke stijging van de dagvrachtprijzen vanwege de lage waterstanden. Deze stijging hield aan tot november, toen de waterstanden hun laagste peil bereikten. Daarna vielen de prijzen weer sterk terug. In de eerste maanden van 2016 lagen de vrachtprijzen weer op het niveau van een jaar eerder.

GEMIDDELDE VRACHTPRIJZEN IN DE TANKVAART VANAF ROTTERDAM VOOR HET GASOLIEVERVOER * (€/METRISCHE TON)



Bron: berekening van het CCR-secretariaat met gegevens van PJK International
*Gemiddelde tarieven voor vervoer naar Duisburg, Dortmund, Keulen, Frankfurt a.M., Karlsruhe, Bazel.

In de chemische sector kwamen de dagvrachtprijzen en contractueel vastgelegde vrachtprijzen vanwege de overwegend ongunstige volumetrend (zie paragraaf over de Rijnvaart) in de eerste zes maanden van het jaar onder druk te staan. Het laagwater in het tweede semester bood tijdelijk soelaas.

¹⁵ Vgl. het tijdschrift Schuttevaer, verschillende edities in 2015
¹⁶ Zie: Bundesamt für Güterverkehr (2015), marktobservatie goederenvervoer, rapport najaar 2015





04

EXPLOITATIE-
OMSTANDIGHEDEN

EXPLOITATIE- OMSTANDIGHEDEN

125

115

OMZETONTWIKKELING

105

In 2015 werd er zowel in de Nederlandse als in de Duitse goederenvaart 4% meer omzet gedraaid dan in 2014.¹⁷ Deze positieve omzetontwikkeling is vooral te danken aan de lage waterstanden in het tweede semester, waardoor de vrachtprijzen en daardoor ook de omzetcijfers stegen.

95

OMZETONTWIKKELING IN DE NEDERLANDSE BINNENVAART

(IN % TEGENOVER HET JAAR ERVOOR)

Periode	KW1/2013	KW2/2013	KW3/2013	KW4/2013	KW1/2014	KW2/2014	KW3/2014
Verandering (%)	-4,7	-0,7	+2,0	+2,2	+4,6	+2,8	-0,9

Periode	KW4/2014	KW1/2015	KW2/2015	KW3/2015	KW4/2015
Verandering (%)	-1,2	-2,6	-0,1	+10,0	+8,0

85

Bron: CBS

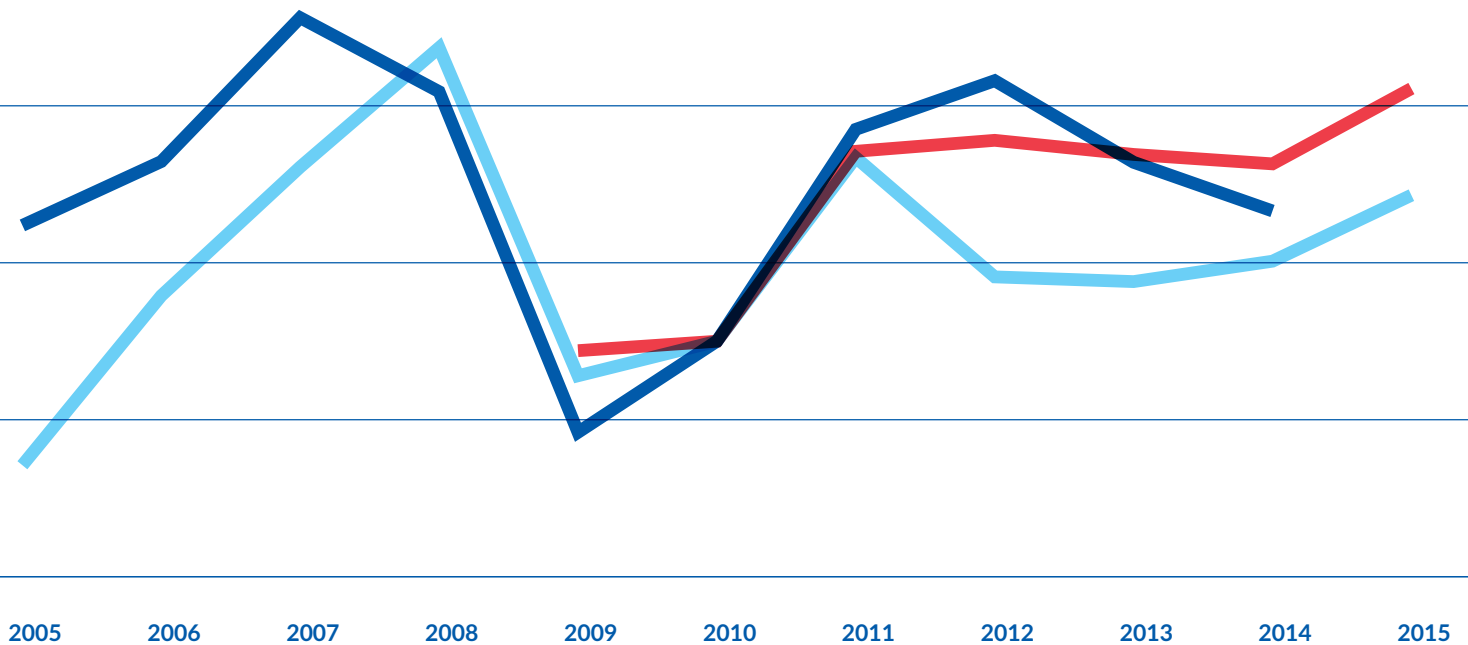
Het is ook interessant om de jaarlijkse omzetontwikkeling van meerdere landen met elkaar te vergelijken. Daarvoor zijn gegevens beschikbaar voor Nederland, Duitsland en Frankrijk, waaruit een index werd berekend. Zo wordt voor elk land de ontwikkeling in de tijd weergegeven, terwijlwaar echter tegenover staat dat aan de hand van de indexwaarden geen uitspraak kan worden gedaan over de verschillen in omzetsniveaus tussen deze landen.

¹⁷Bron: CBS / destatis.



JAARLIJKE OMZETONTWIKKELING IN DE DUITSE, FRANSE EN NEDERLANDSE BINNENVAARTSECTOR (INDEX 2010 = 100)

Frankrijk
Nederland
Duitsland



Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), destatis, INSEE en berekening van het CCR

Uit een vergelijking tussen de omzetontwikkeling van de verschillende transportmodi in Nederland blijkt dat het spoor en de weg in 2015 weer een hoger omzetpeil hebben bereikt dan in 2008. Voor de verschillende scheepvaartsectoren (binnenvaart, zee- en kustvaart) is dit niet het geval.

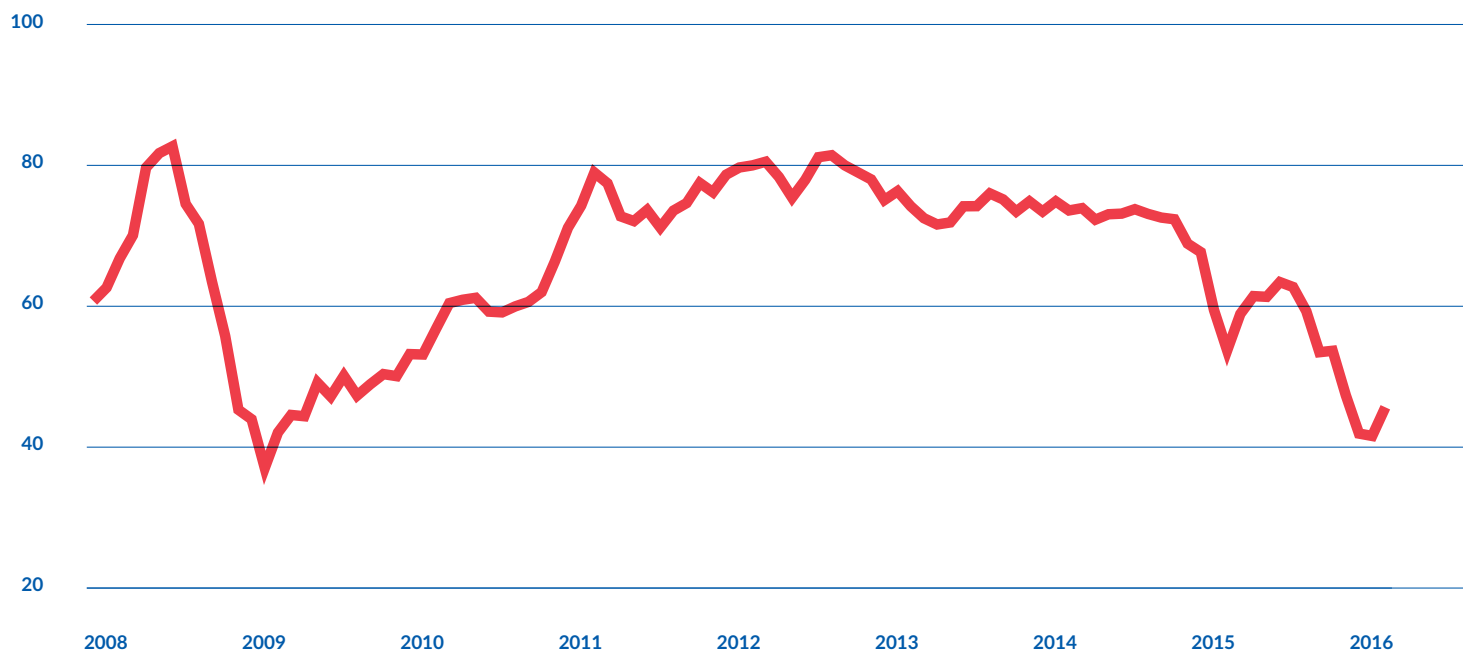
KOSTENONTWIKKELING

BRANDSTOFKOSTEN

Ter beoordeling van de hoogte van de brandstofprijzen kan worden uitgegaan van de circulaire van het CBRB over brandstofprijzen. Aan de hand van de marktprijzen die door de grote aardolieproducenten worden aangegeven, berekent het CBRB (Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart) met een vaste formule regelmatig een gemiddelde brandstofprijs. Deze wordt steeds vaker en tot ver over de nationale grenzen in de vervoersovereenkomsten gebruikt als maatstaf voor de gasolietoeslag. Van nature schommelen de daadwerkelijke brandstofkosten van een bedrijf, afhankelijk van het gebied waar het opereert, de exploitatievorm (continuvaart of bedrijfsvorm B / A1-vaart tot 14 uur / A2-vaart tot 18 uur),¹⁸ de beladingsgraad van de schepen en overige bedrijfsmatige en technische factoren. De door het CBRB opgegeven brandstofprijzen lagen in 2015 gemiddeld 20% onder het niveau van 2014.

¹⁸Zie hiervoor: CCR (2015), Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn, versie 1 december 2015

ONTWIKKELING VAN DE GASOLIEPRIJZEN*



Bron: CBRB * in euro per 100 liter, zonder BTW of CDNI-heffing

De gemiddelde prijs van bunkerbrandstof in de Donauhavens zakte in 2015 met 36 tot 38% in vergelijking met 2014, hetgeen maatgevend was voor het niveau van de vrachtprijzen, aangezien de brandstofkosten in de Donauvaart 45 à 60% van de totale bedrijfskosten (running costs) van een schip vormen.

PERSONEELSKOSTEN

In de eerste zes maanden van 2015 zijn de lonen en salarissen in Nederland en Duitsland volgens informatie van de Duitse en Nederlandse brancheorganisaties (respectievelijk BDB en CBRB) slechts gering gestegen. In Duitsland werden de salarissen in het vrachtvervoer en de passagiersvaart per 1 juli 2015 met 1,1% opgetrokken. Een jaar eerder waren de lonen op 1 juli nog met 2,3% verhoogd. Uit de salaristabellen van het CBRB blijkt dat in Nederland de lonen en salarissen per 1 juli 2015 met gemiddeld 0,5% (ten opzichte van een jaar eerder) gestegen zijn.

Het minimumloon van €8,50 per uur dat in Duitsland op 1 januari 2015 werd ingevoerd, heeft volgens onderzoek van het Bundesamt für Güterverkehr (Duits federaal bureau voor goederenvervoer),¹⁹ geen noemenswaardig effect gehad op het daadwerkelijke salarispeil, want zowel voor aan een cao gebonden werknemers als voor niet aan een cao gebonden werknemers ligt in de Duitse binnenvaart het salarisoniveau boven het wettelijk vastgelegde minimumloon.

¹⁹ Zie: Bundesamt für Güterverkehr (2015), Marktobservatie goederenvervoer, rapport najaar 2015

KAPITAALKOSTEN

Aangezien de aanschaf van nieuwe schepen iets goedkoper is geworden omdat het rentepeil onverminderd laag is, liggen de financieringskosten voor nieuwe schepen structureel lager dan voor de economische crisis. Als voorwaarde voor financieringskredieten wordt echter een hoger aandeel eigen vermogen geëist dan voor de crisis. Zo streven de Duitse banken die actief zijn in scheepsfinanciering, naar een richtpercentage van 25 à 30% eigen vermogen.²⁰

Vooraf voor kanaaltankers tot 110 meter lang zijn de randvoorwaarden voor nieuwbouwfinanciering gunstig. De gunstige ontwikkeling van de vrachtprijzen genereerde in de tweede helft van 2015 aanzienlijke inkomsten voor dit vlootsegment.²¹ Nu de vraag naar krediet in de tankvaart terugloopt, komt de drogelandvaart weer meer op de voorgrond. In totaal blijven niet-kwantitatieve kapitaalkosten, zoals een sluitend en goed vastgelegd bevrachtingsconcept, afdoende garanties (preferente scheepshypotheek) en voldoende beroepservaring belangrijke voorwaarden voor een nieuwbouwkrediet.

VERZEKERINGSKOSTEN

Vanwege de scherpe concurrentie tussen de verzekeringsmaatschappijen ontwikkelen de verzekeringspremies zich vrij constant. Verder geeft het dalende ongevalpercentage in de binnenvaart geen aanleiding om de premies op te trekken.

ONDERHOUDS- EN REPARATIEKOSTEN

Hierbij zijn vooral de staal- en energieprijzen van belang. De staalprijzen in West-Europa zijn in de loop van 2015 en ook nog begin 2016 verder gedaald. Vanaf januari 2016 zijn de prijzen voor ijzererts echter gaan stijgen met gevolg dat ook de staalprijzen in Europa aantrokken.²² Zodoende is deze kostenfactor in 2015 lager uitgevallen, terwijl er voor 2016 naar verwachting weer met een toename gerekend moet worden.

SAMENVATTING EXPLOITATIEOMSTANDIGHEDEN

In 2015 is de omzet in het goederenvervoer in Nederland en Duitsland met 4% gegroeid. Dalende kosten waren typerend voor de kostenontwikkeling in 2015, vooral omdat de brandstofkosten een minder grote last vormden. Ook de onderhouds- en reparatiekosten vielen enigszins goedkoper uit. Bijgevolg zijn de exploitatieomstandigheden in 2015 al met al licht verbeterd. Een soortgelijke ontwikkeling valt ook voor 2016 te verwachten.

²⁰ Zie: Europees Binnenvaartforum in Keulen, 25 september 2014. Lezingen van UniCredit Leasing GmbH en van de Oostfriesische Volksbank.

²¹ Zie: Artikel 'Ostfriesische Volksbank groeit in de crisis.' in: Die Binnenschifffahrt, nr. 1/2016

²² Zie: <http://www.stahlpreise.eu/>





05

WATERSTANDEN

WATERSTANDEN

De laatste zes maanden van 2015 stonden in het teken van een omvangrijke laagwaterperiode die lang aanhield en de scheepvaart beperkte. Deze situatie leidde met name tot een geringere beladingsgraad van de schepen en een vermindering van het vervoersvolume, vooral bij droge bulkgoederen. Er moesten meer schepen ingezet worden, zoals bleek uit het toenemend aantal schepen in tal van havens.

Voor de Rijn wordt in onderstaande tabellen per kwartaal de gemiddelde maximale beladingsgraad weergegeven voor Kaub (Mittelrhein), Maxau (Oberrhein) en Ruhrort (Niederrhein).

GEMIDDELDE BELADINGSGRAAD VOOR SCHEPEN MET EEN VERSCHILLENDE DIEPGANG BIJ PLAATSEN AAN DE RIJN (IN %)

Kaub	2,5 m	3,0 m	3,5 m	4,0 m
KW1	100	99	90	83
KW2	100	100	97	89
KW3	81	68	58	51
KW4	76	63	54	47

Maxau	2,5 m	3,0 m	3,5 m	4,0 m
KW1	100	97	89	78
KW2	100	100	100	95
KW3	91	79	67	59
KW4	81	68	58	51

Ruhrort	2,5 m	3,0 m	3,5 m	4,0 m
KW1	100	100	100	100
KW2	100	100	100	100
KW3	100	91	79	69
KW4	98	89	81	73

Bron: Berekening van het CCR met gegevens van de Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV, Duitse water- en scheepvaartautoriteit), beschikbaar gesteld door het Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG, Duits instituut voor waterhuishouding)

Dit lage waterpeil deed zich natuurlijk niet alleen op de Rijn voor, ook de Moezel, Donau en Elbe hadden ermee te kampen. Voor de Moezel wordt hier de peilschaal bij Koblenz als referentie gebruikt. Als het waterpeil in de Rijn bij de peilschaal van Koblenz onder de 1,30 metergrens valt (wat hier neerkomt op een mogelijke diepgang van 3 meter voor schepen), is de Moezel niet meer bruikbaar voor economisch scheepvaartverkeer. Die beperking gold in totaal 135 dagen, dus een derde van het jaar.²³

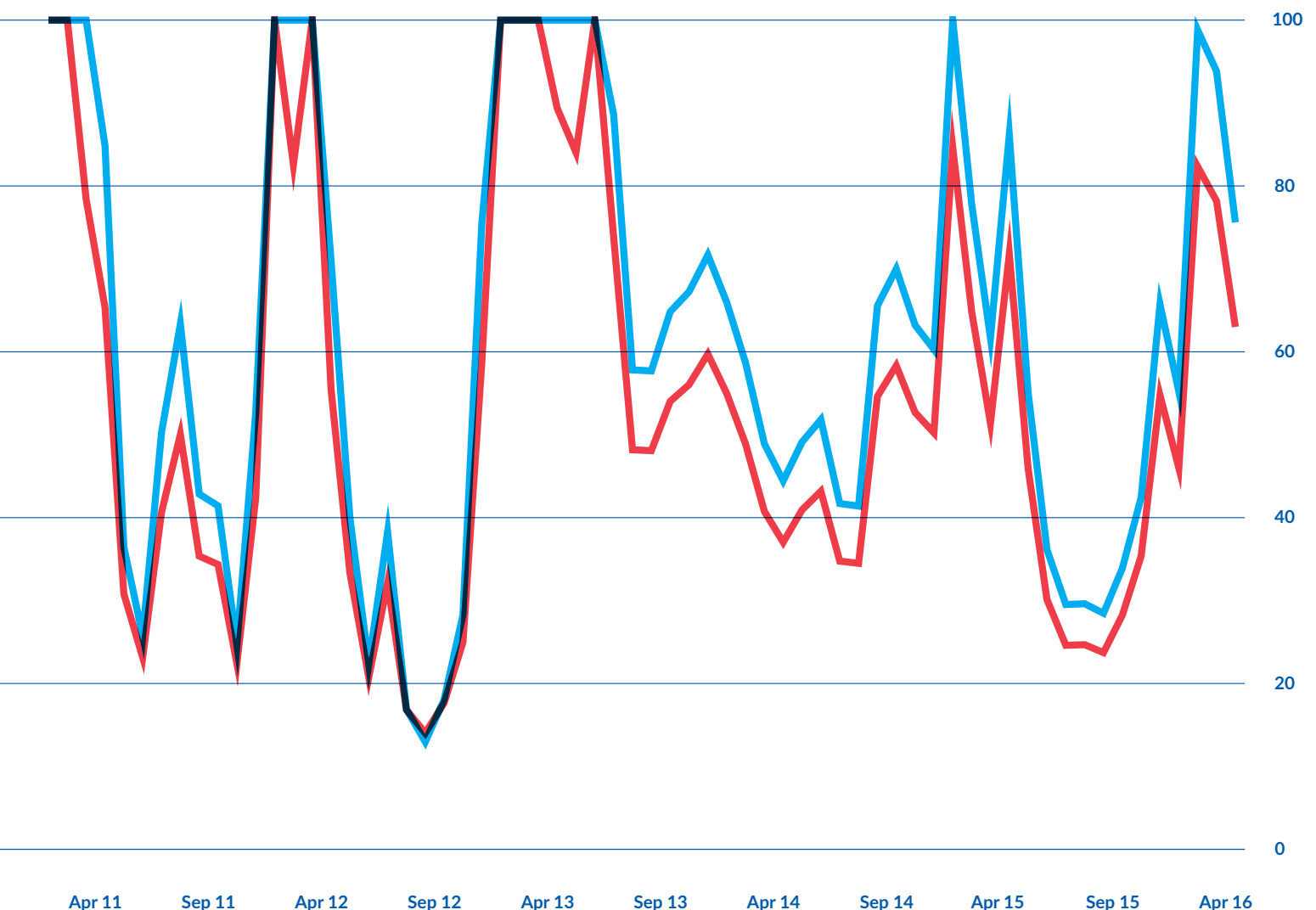
²³Bron: Moezelcommissie, Marktobservatie 2016

In vergelijking met de Rijn zijn de omstandigheden qua waterstanden op de Elbe en Donau hoe dan ook enigszins problematischer. De laagwaterperiode in 2015 bracht op beide rivieren soms grote uitdagingen voor de binnenvaart met zich mee.

In Maagdenburg aan de Elbe werd het laagste Elbepeil sinds meer dan 50 jaar gemeten. Het goederenvervoer op de Elbe moest tijdelijk stilgelegd worden. Ook de passagiersvaart bleef niet van de consequenties verschoond. Zo liep er bij Lutherstadt Wittenberg een cruiseschip aan de grond en annuleerde een deel van de Amerikaanse passagiers hun riviercruise.

**MAXIMAAL MOGELIJKE BELADINGSGRAAD BIJ MAAGDENBURG AAN DE ELBE
VOOR SCHEPEN MET VERSCHILLENDE DIEPGANG (2,5 M - 3 M) IN %**

2.5 Meter
3 Meter



Bron: Berekening van het CCR met gegevens van de Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV, Duitse water- en scheepvaartautoriteit), beschikbaar gesteld door het Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG, Duits instituut voor waterhuishouding)

Alles bij elkaar genomen waren de omstandigheden voor de scheepvaart op de Donau in de eerste helft van 2015 gunstig. De verslechterde vaaromstandigheden en vooral het vroegtijdige intreden van de zomerse laagwaterperiode in de eerste tien dagen van juli leidde ertoe dat de laaddieptes op de Midden-Donau gereduceerd moesten worden en dat schepen op sommigen Donautrajecten vaker moesten lichten (met al het tijdverlies van dien).

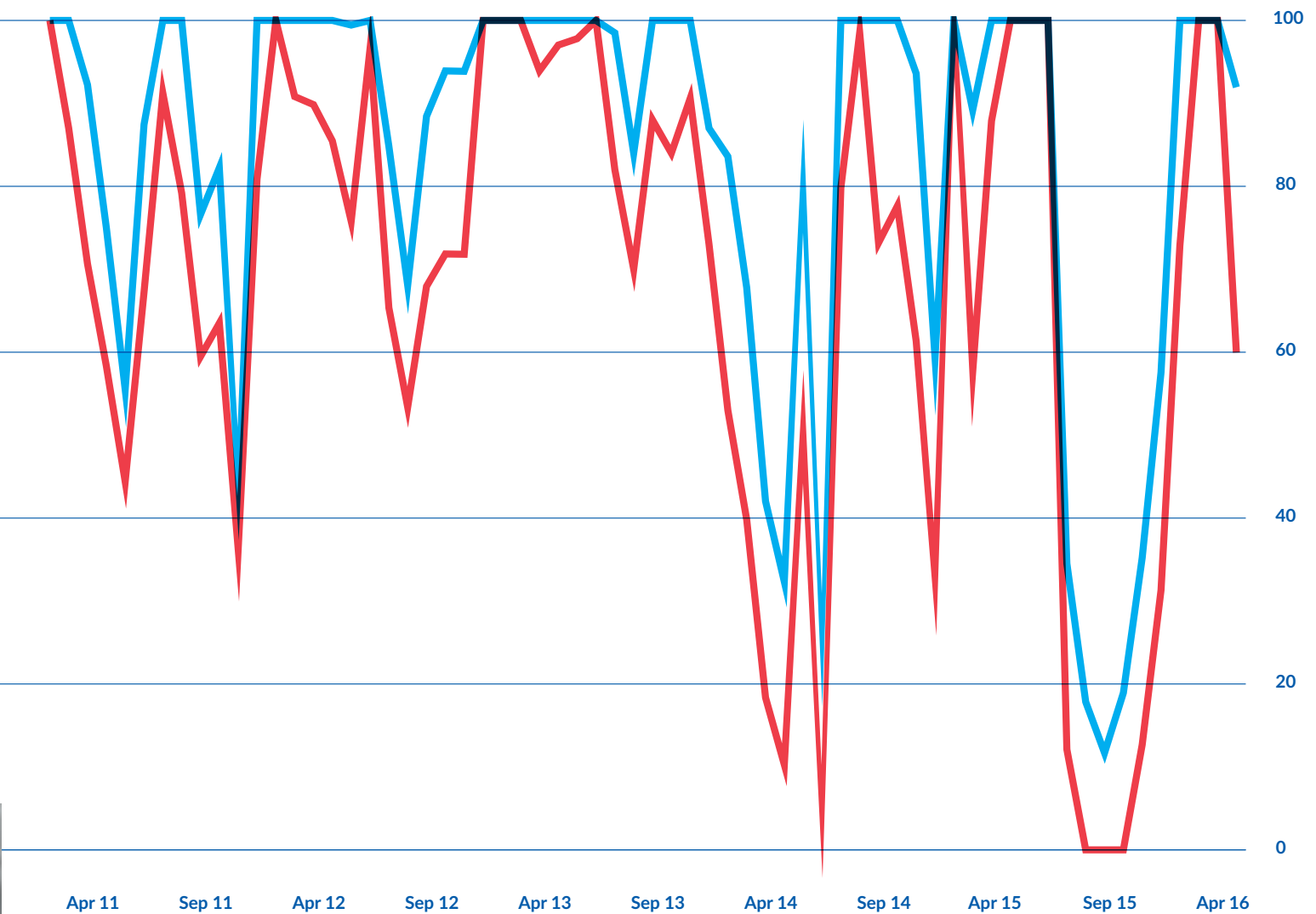
Omdat constante en afdoende neerslag in het stroomgebied van de Donau in de laatste twee kwartalen van 2015 uitbleef, verminderde de benuttingsgraad van schepen met 35-40% in vergelijking met het eerste semester. Bovendien moesten de schepen omgeladen worden om bepaalde kritieke deeltrajecten te kunnen passeren en werd er tijdelijk een scheepvaartverbod ingesteld.

Uit een analyse van de waterstanden voor Hofkirchen aan de Donau, ten noorden van Passau, komen de laagwaterperiodes van 2014 en 2015 zeer duidelijk naar voren. In augustus stond het water zo laag dat een met staal geladen goederenschip bij Niederalteich aan de grond liep.²⁴ De scheepvaart tussen Regensburg en Passau moest enkele dagen stilgelegd worden. Veel schepen werden als gevolg daarvan in de havens van deze steden gelost. De goederen werden vervolgens overgeladen op vrachtauto's of goederenwagons.

Naast het scheepvaartverbod dat vanwege het vastgelopen binnenschip werd opgelegd, blijkt uit de analyse van de waterstanden van augustus dat schepen in die periode in principe nog nauwelijks beladen konden worden. Net als op andere rivieren, zoals de Rijn en de Elbe, klom het waterpeil tegen het einde van 2015 weer flink, zodat de situatie voor de scheepvaart normaliseerde.



**MAXIMAAL MOGELIJKE BELADINGSGRAAD BIJ HOFKIRCHENAAN DE DONAU
VOOR SCHEPEN MET VERSCHILLENDE DIEPGANG (2,5 M - 3 M) IN %**



Bron: Berekening van het CCR met gegevens van de Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV, Duitse water- en scheepvaartautoriteit), beschikbaar gesteld door het Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG, Duits instituut voor waterhuishouding)

2.5 Meter
3 Meter

²⁴ Zie: persbericht van het Wasser- und Schifffahrtsamt (water- en scheepvaartbureau) Regensburg van 12 augustus 2015.





06

ONTWIKKELING
VAN DE
LAADCAPACITEITEN

ONTWIKKELING VAN DE LAADCAPACITEITEN

In Europa zijn er momenteel 11.500 sloopseenheden actief in de drogeladingvaart (motorvrachtschepen, duwbakken). Circa twee derde van die eenheden is geregistreerd in landen van het Rijngebied (België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland, Zwitserland).

In de tankvaart, die in Europa ongeveer 2000 sloopseenheden telt, ligt het zwaartepunt nog sterker in het Rijngebied. Zo staat 86% van alle Europese tankers geregistreerd in West-Europa.

De duw- en sleepvaart is vooral sterk vertegenwoordigd in de Donaulanden en ook in Polen. Zo komt het dat in de Donaulanden en de derde landengroep (Polen, Groot-Brittannië, Tsjechië en Italië) toch een aanzienlijk deel van de in totaal circa 2.600 sleep- en duwbotten in Europa geteld kan worden.

MARKTAANDEEL VAN DE VLOTEN VAN DE RIJNLANDEN, DE DONAULANDEN EN DE OVERIGE LANDEN IN EUROPA (IN %, OP BASIS VAN HET AANTAL SCHEPEN)

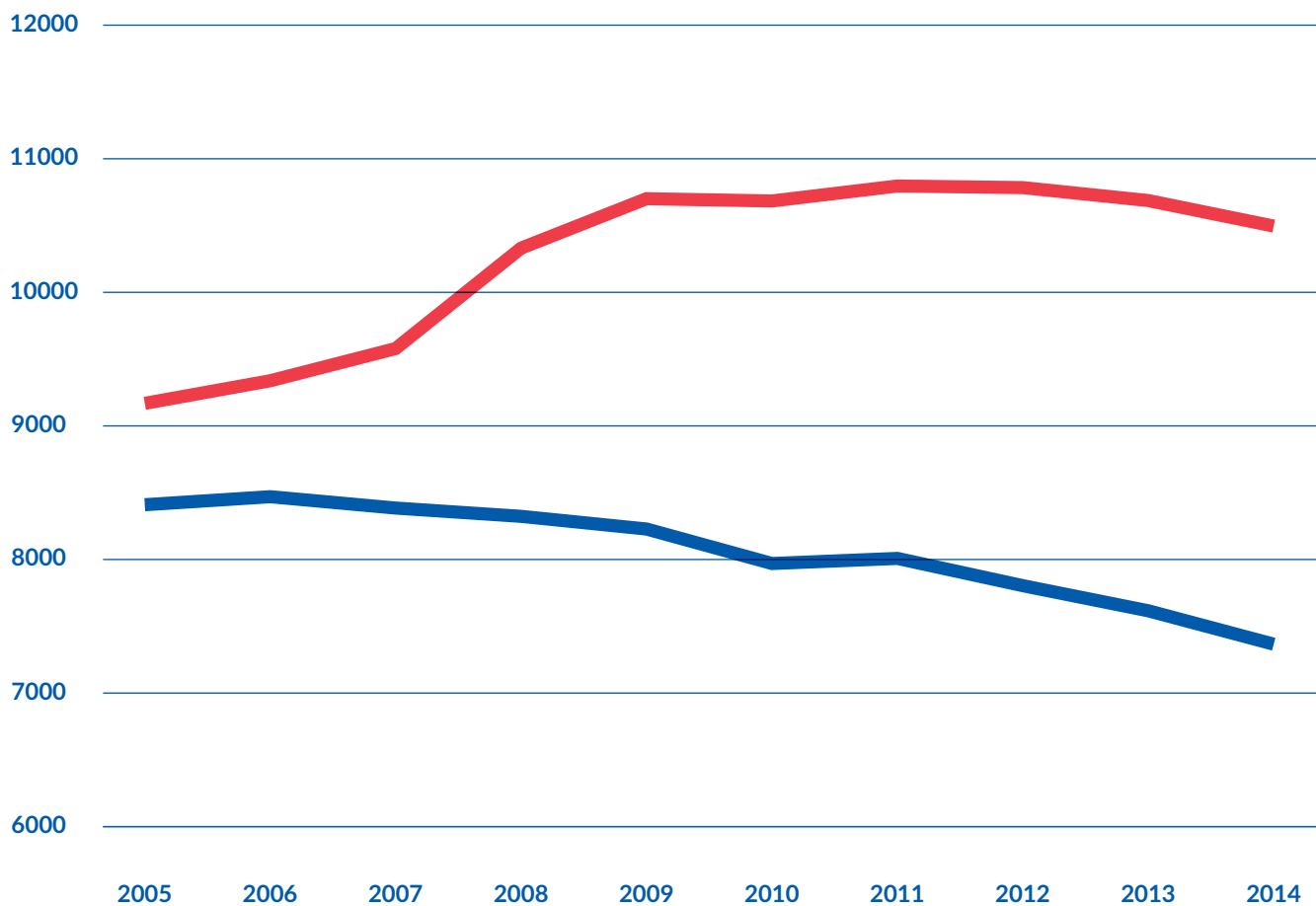
	drogeladingvaart	tankvaart	duwbotten en sleepboten
Rijnlanden	64	86	58
Donaulanden	25	14	26
derde landengroep	11	0	16
Heel Europa	100	100	100

Bron: CCR op basis van nationale autoriteiten

DROGELADINGVAART

In West-Europa is het aantal sloopseenheden (motorvrachtschepen, duwbakken) tussen 2005 en 2014 met 12% teruggelopen, maar de tonnage is met 14% gestegen. Dat is vooral toe te schrijven aan het uit de vaart nemen van kleinere schepen (door sloop of verkoop aan het buitenland) en aan de nieuwbouw van eenheden met een hogere laadcapaciteit. Dit laatste kon met name in de periode voor 2009 worden vastgesteld.

VLOOT IN DE DROGELADINGVAART IN WEST-EUROPA*



tonnage (1000t)
aantal schepen

Bron: CCR op basis van nationale autoriteiten. *Nederland, Duitsland, België, Frankrijk, Luxemburg, Zwitserland. Hiertoe worden motorvrachtschepen en duwbakken gerekend.

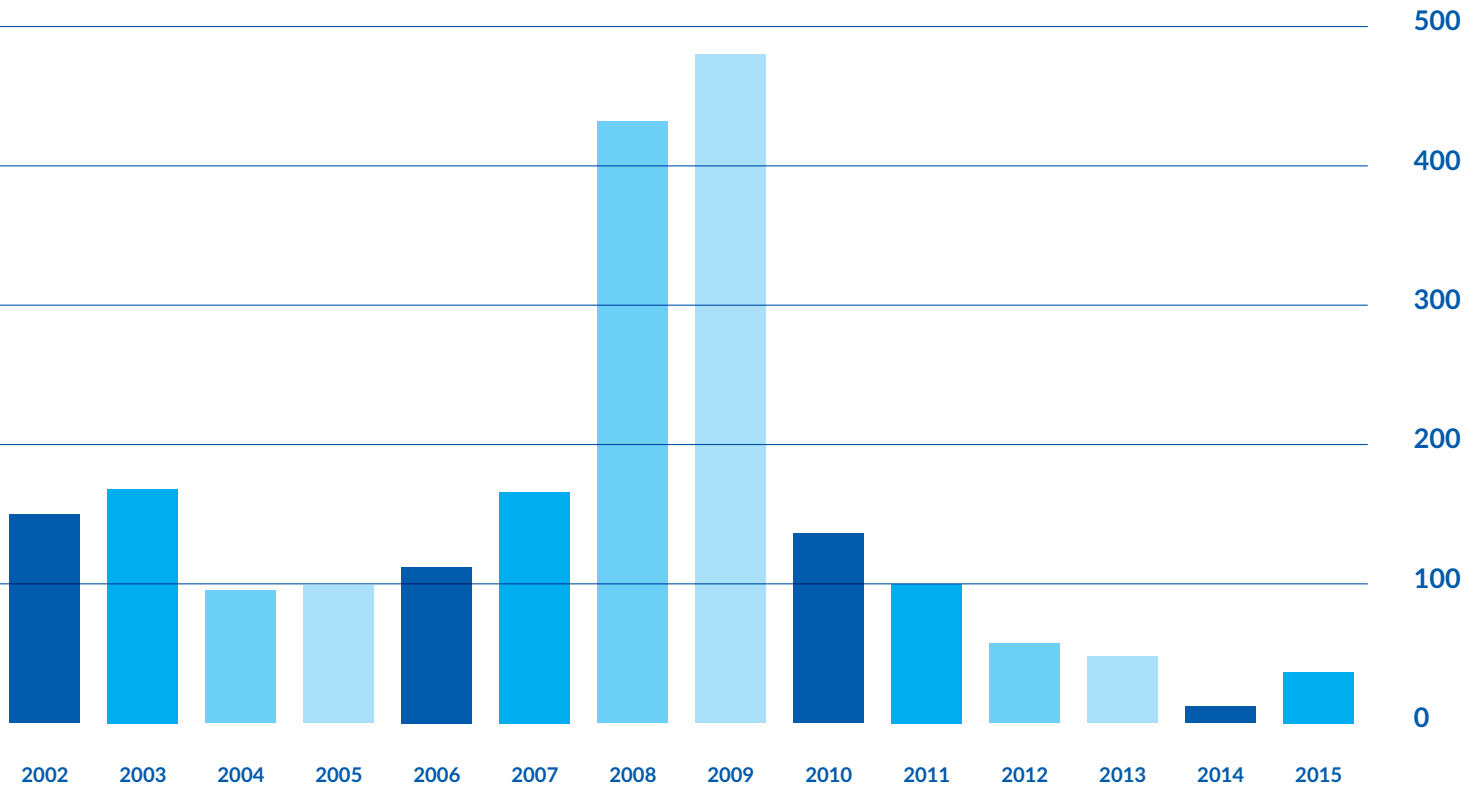
In de West-Europese drogeladingvaart zijn de Nederlandse schepen goed voor bijna de helft (49%) van het aantal schepen en voor meer dan de helft (56%) van de tonnage. Die aandelen zijn sinds 2005 licht omhooggegaan.

Vanaf 2012 kunnen we vaststellen dat de Nederlandse drogeladingvloot krimpt, waardoor ook de totaal West-Europese tonnage licht is teruggelopen. In het genoemde jaar 2012 steeg het aantal faillissementen, waardoor er schepen gesloopt of aan het buitenland verkocht werden.

In 2015 is het nieuwbouwvolume in West-Europa in vergelijking met 2014 licht toegenomen tot 37.000 ton. De totale tonnage die in 2013, 2014 en 2015 op de markt gekomen is, vertegenwoordigt echter nauwelijks 1% van de huidige vlootcapaciteit van circa 10,5 mln. ton.

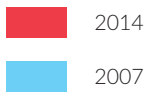
Tegenover de 37.000 ton die in de vaart is genomen, staat echter de 60.000 ton (65 schepen) die gesloopt is. Sommige duwbakken en oudere vrachtschepen werden verkocht en vertrokken richting Donaugebied. Daarmee heeft de dalende tendens in de vlootomvang zich in 2015 doorgezet.

NIEUWBOUWVOLUME IN DE DROGELADINGVAART IN WEST-EUROPA (IN 1000 T)



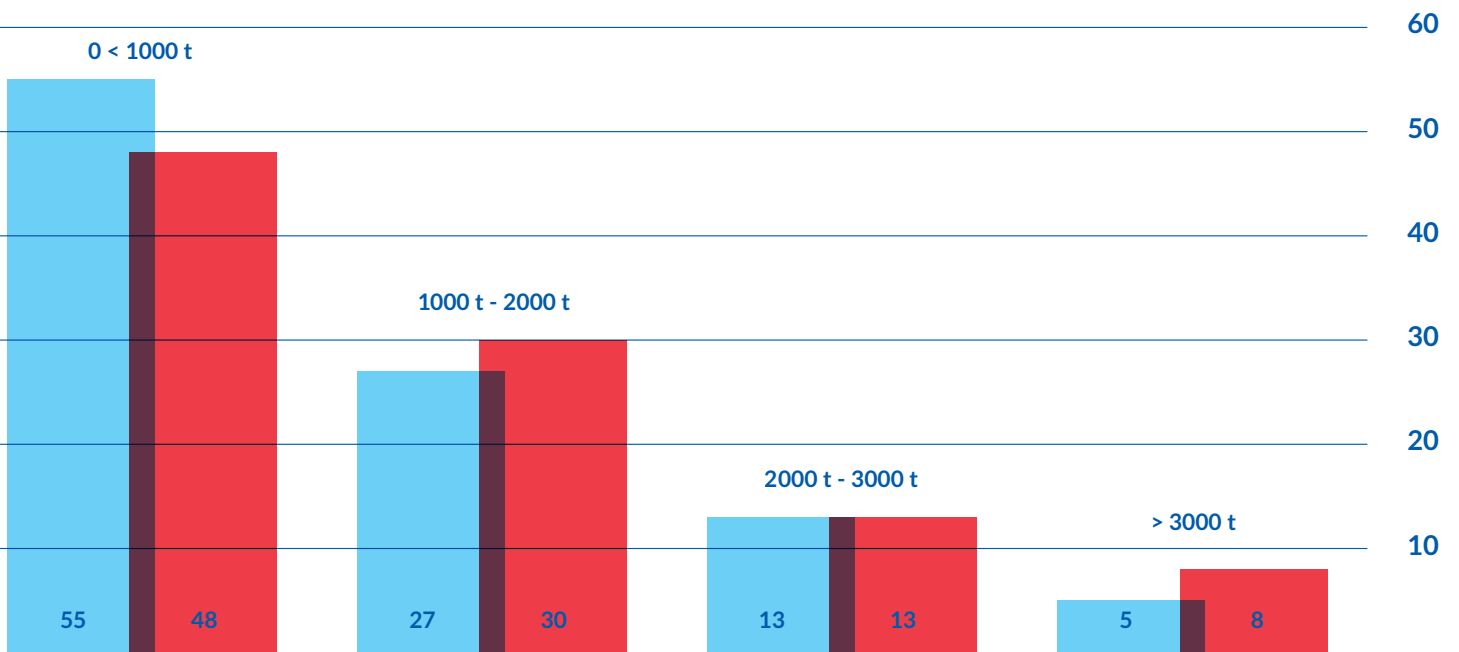
Bron: IVR

lets minder dan de helft van de vloot bestond in 2014 uit eenheden met een laadcapaciteit van maximaal 1000 ton. In 2007 lag dat aandeel nog op 55%.



AANDEEL VAN DE VERSCHILLENDE TONNAGEKLASSEN IN DROGELADINGVLOOT IN WEST-EUROPA (IN %)

Bron: Berekening van het CCR



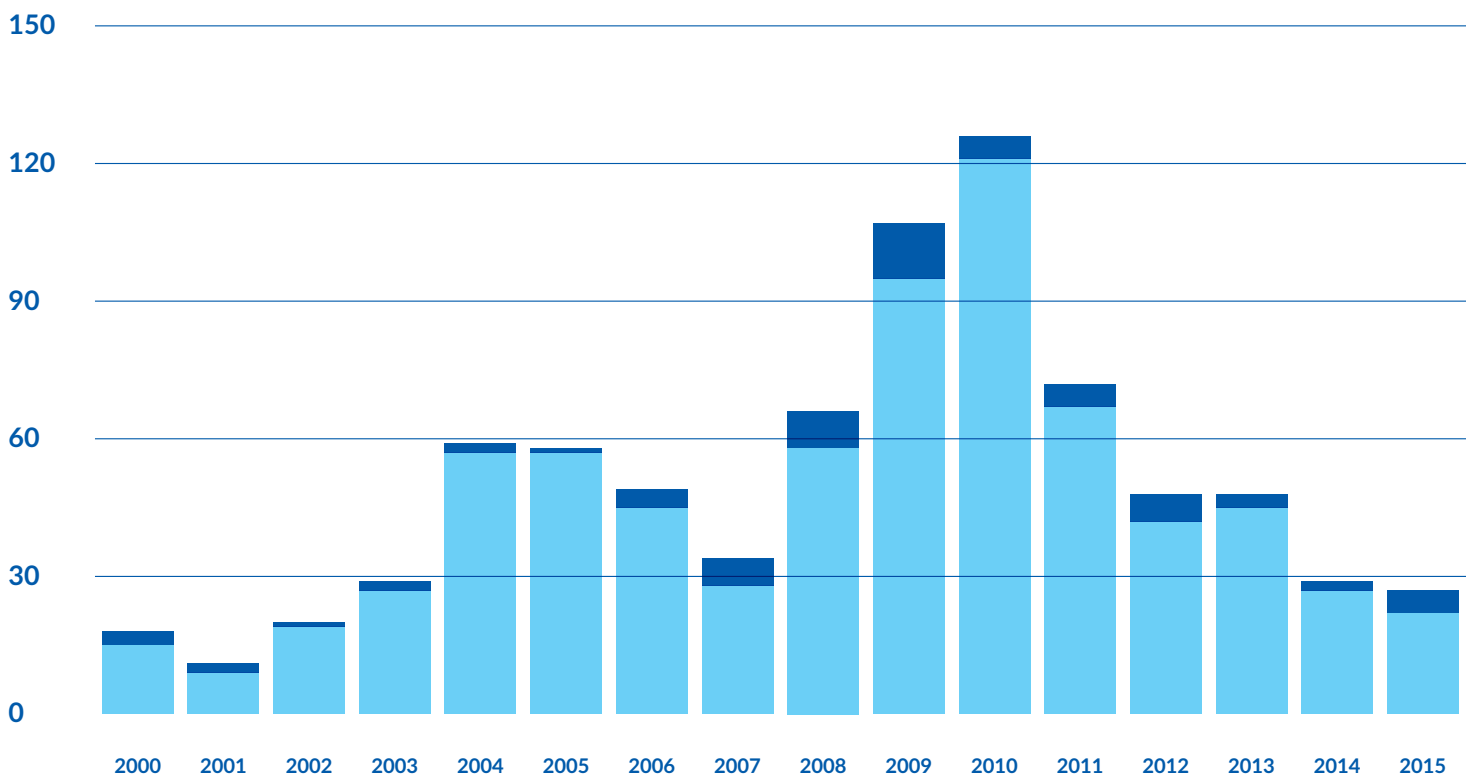
Recentelijk gaven enkele banken signalen dat de investeringen in kleine drogeladingschepen (tot maximaal 86 meter lang en tot 1200 ton laadvermogen) een bescheiden comeback aan het maken zijn. Bij deze projecten wordt zowel nieuwbouw als renovatie gefinancierd – het laatste om de schepen van de sloop te redden.

TANKVAART

Hoewel het aantal schepen sinds 2010 terugloopt, blijft de totale laadcapaciteit constant. Ook in 2015 zette die trend zich door. Volgens het Europees Binnenvaart Inspectie Systeem (EBIS) zijn er in 2015 27 nieuwe dubbelwandige tankers op de markt gekomen.²⁶

Tegelijkertijd werden er echter 21 enkelwandige tankers gesloopt en werden er 8 aan het buitenland verkocht (Afrika, Oost-Europa). Zo verdwenen er in totaal 29 tankers met een totale laadcapaciteit van 46.500 ton (het jaar ervoor: 65.000 ton).²⁷ Per saldo blijft er echter een kleine netto groei van het totale laadvolume over.

AANTAL NIEUWE TANKERS DAT OP DE MARKT IS GEKOMEN IN DE WEST-EUROPESE TANKVAART



■ dubbelwandig
■ ombouw van enkel- naar dubbelwandig

Bron: EBIS

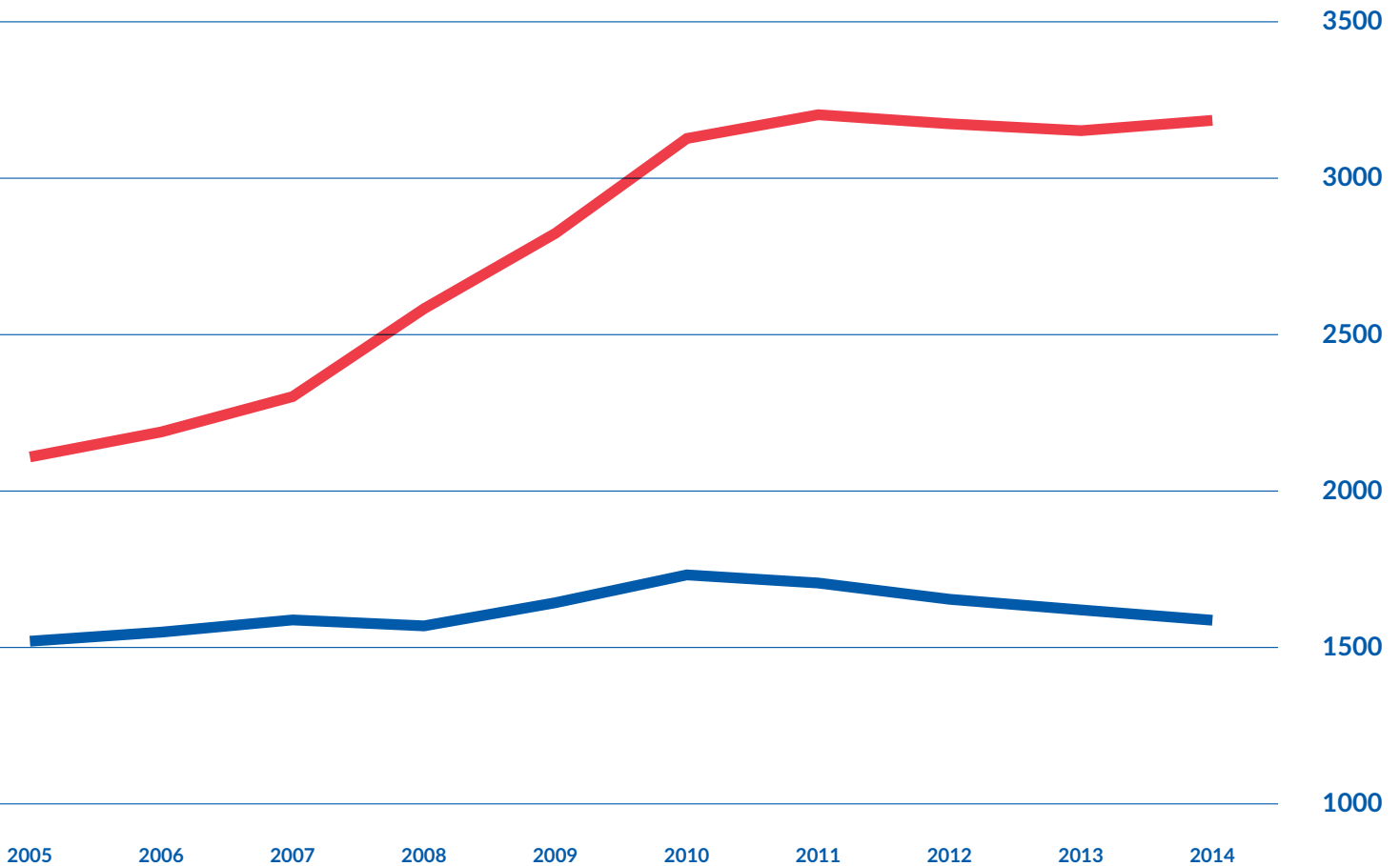
De huidige nulgroei in de tonnage houdt derhalve aan. De totale vloot in de West-Europese tankvaart bestaat momenteel uit circa 1.500 eenheden.

²⁵ Zie: artikel 'Ostfriesische Volksbank groeit in de crisis', in Die Binnenschifffahrt, nr. 1/2016

²⁶ EBIS inspecteert momenteel 1244 tankers met een totale tonnage van 3,1 mln. ton.

²⁷ Bron: artikel 'Overzicht van de nieuwbouw in de binnenvaart 2015', in tijdschriftSchifffahrt, Hafen, Bahn undTechnik, maart 2016.

VLOOT IN DE TANKVAART IN WEST-EUROPA*



tonnage (1000t)

aantal schepen

Bron: CCR op basis van nationale autoriteiten.

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

Tussen eind 2016 en medio 2018 zullen er ongeveer 15 met vloeibaar aardgas (LNG) aangedreven tankers op de Europese markt komen om in het ARA-gebied en op de Rijn ingezet te worden. Deze investering van een groot aardolieconcern beoogt meerdere doelen. Het vergroot de kans aanzienlijk dat de vraag naar LNG een kritieke massa bereikt, hetgeen de aanleg van LNG-infrastructureur in West-Europa zal bevorderen.²⁸

De investeringen zullen het nieuwbouwvolume in 2016, 2017 en 2018 naar verwachting licht verhogen. Van een negatieve weerslag op de verhouding tussen vraag en aanbod en op het niveau van de vrachtprijzen kan echter geen sprake zijn, gelet op het relatief kleine aantal schepen. Deze investering moet eerder beschouwd worden als een nieuw technologisch paradigma dat zich begint door te zetten en dat gepaard gaat met economische (minder brandstofkosten) en ecologische (lagere uitstoot) voordelen. Deze ontwikkeling is dan ook van zeer grote waarde voor de attractiviteit en concurrentiekracht van de Europese binnenvaart in de toekomst.

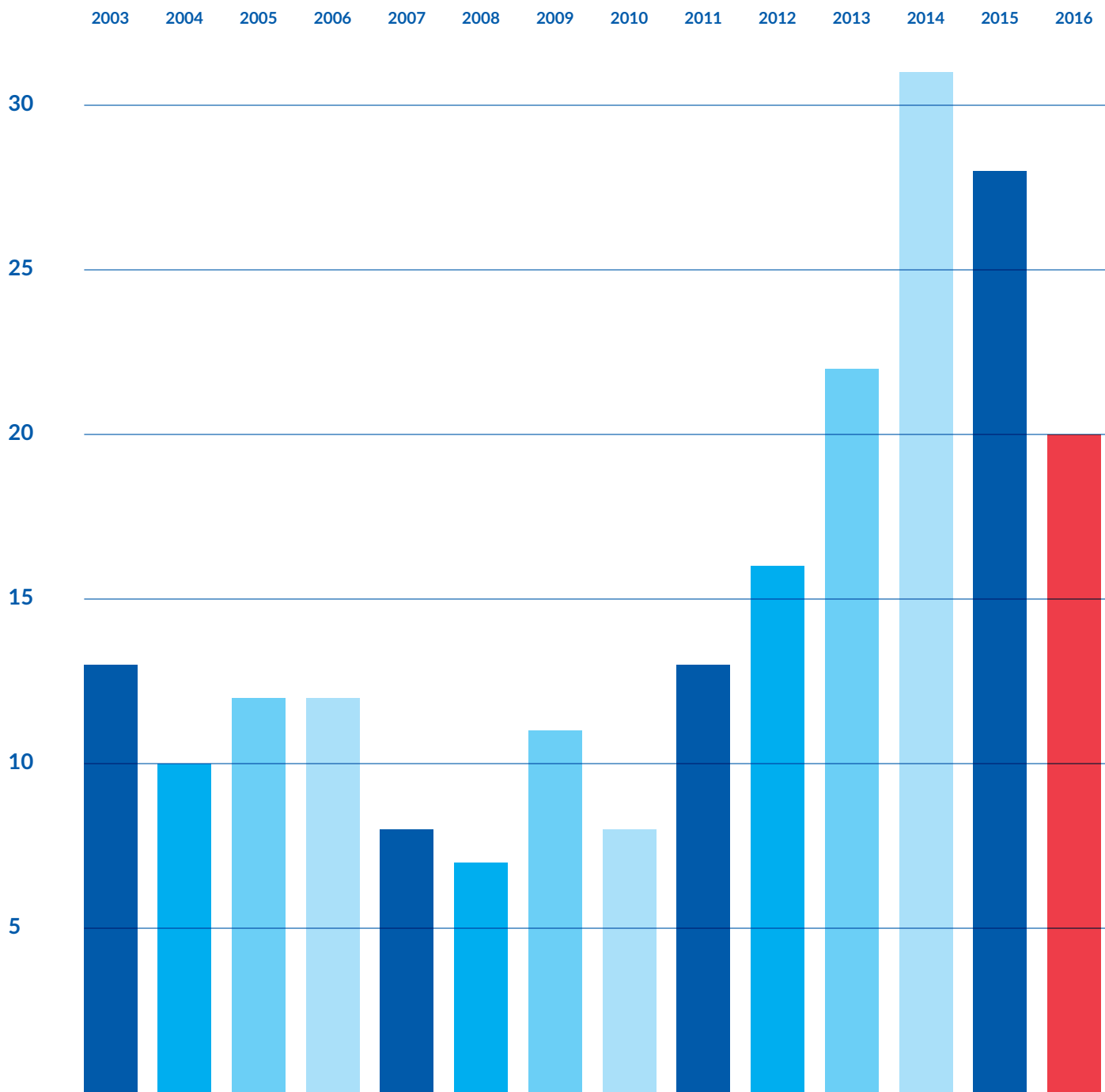
²⁸ Deze LNG-tankers zullen naar verwachting varen vanaf de LNG Breakbulkterminal aan de Gate-terminal in Rotterdam, een terminal die een belangrijke bouwsteen vormt voor de LNG-infrastructureur in Europa. De aardoliemaatschappij zou bijgevolg de eerste grote klant van deze terminal zijn.

■ PASSAGIERSVAART

In 2016 zijn er op de Europese rivieren circa 340 cruiseschepen actief, 20 meer dan in 2015. De beddencapaciteit nam toe van 46.661 (2015) tot 49.812 (2016), wat neerkomt op een stijging met 7 %. Daarmee is de beddencapaciteit iets sterker toegenomen dan het aantal schepen.

De nieuwbouw is in 2016 in vergelijking met de twee voorafgaande jaren enigszins teruggelopen. Ook voor 2017 wijzen de orderportefeuilles op een zwakkere vraag, hetgeen samenhangt met een dalende vraag van de kant van de Amerikaanse touroperators, die verantwoordelijk zijn voor meer dan de helft van de nieuwbouw.

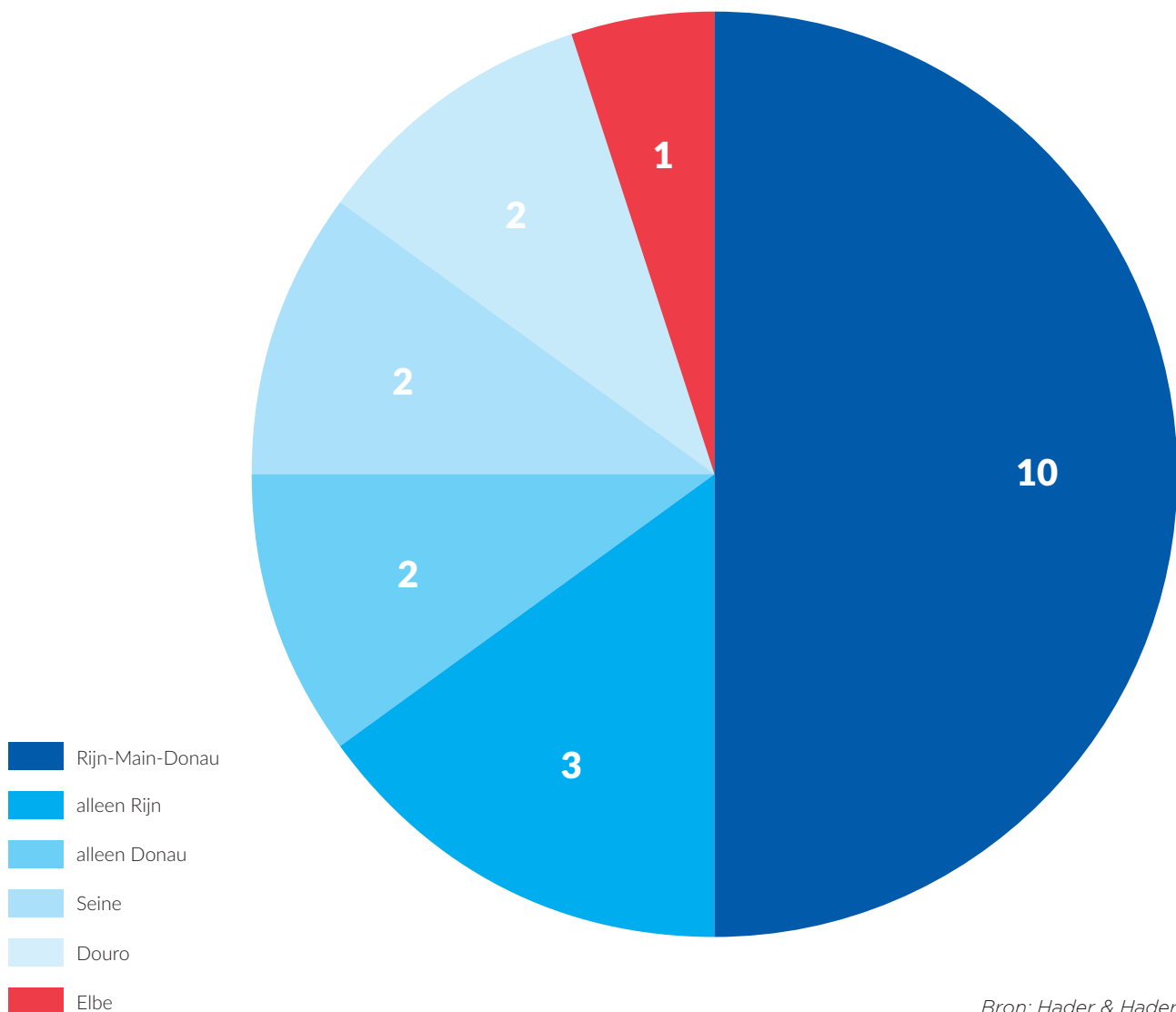
AANTAL NIEUWE RIVIERCRUISESCHEPEN DAT OP DE MARKT IN GEKOMEN IN EUROPA Bron: Hader&Hader; IVR



De capaciteit van de nieuwe schepen ligt tussen de 80 en 190 bedden. Het 80-beddenschip is bestemd voor cruises op de Elbe en de Moldau tussen Berlijn, Dresden en Praag en wordt aangedreven met behulp van een schoepenrad. Daardoor kan met dit schip het gehele jaar door de relatief moeilijke vaaromstandigheden op beide rivieren het hoofd worden geboden. De op een na kleinste nieuwe schepen (met respectievelijk 96 en 106 bedden) zijn ontworpen voor de Douro in Portugal. De schepen met de hoogste beddencapaciteit (190 bedden) varen op de Rijn, Main, Donau en Seine.

Bijna driekwart van alle riviercruiseschepen die in Europa actief zijn, zijn bestemd voor de Rijn en de Donau. Gelet op hun afmetingen kunnen ze zowel in het ene als in het andere stroomgebied ingezet worden. Het resterende kwart van de vloot opereert op de Franse rivieren de Seine, Rhône, Loire, op de Douro in Portugal of uitsluitend op de Donau.

VAARGEBIED VAN DE RIVIERCRUISESCHEPEN DIE IN 2016 OP DE EUROPESE MARKT KOMEN



Bron: Hader & Hader

3/4

van de **cruiseschepen** in Europa
zijn actief op de Rijn en de Donau







© SeaConsult HAM GmbH

07

VRAAG IN DE
PASSAGIERSVAART

VRAAG

IN DE PASSAGIERSVAART

In 2015 is de vraag naar riviercruises in Europa opnieuw sterk gestegen. Het aantal personen dat een cruise maakte op een Europese rivier steeg van 1,13 miljoen naar 1,33 miljoen. Dit komt overeen met een groeipercentage van 17% in slechts één jaar.

De vraag van overzeese toeristen (VS, Canada) nam daarbij veel sterker toe dan de vraag van Europese toeristen. Dit heeft ertoe geleid dat in 2015 voor het eerst meer Amerikanen en Canadezen dan Duitsers een riviercruise in Europa maakten.

Het aandeel van Amerikanen en Canadezen is daarmee opgeklimmen van 32% (2014) naar 38% (2015), terwijl het aandeel Duitsers is teruggefallen van 36% (2014) naar 29% (2015). Deze verschuivingen zijn het resultaat van de buitengewone toename van de vraag bij overzeese klanten.²⁹

Onder Duitse toeristen genoot de Rijn in 2015 een sterk toenemende populariteit. Het marktaandeel van de Rijncruises steeg van 30% (2014) naar 38% (2015), terwijl het marktaandeel van de Donaucruises slonk van 41% naar 38%.³⁰ De Rijn en de Donau hebben dus momenteel een even groot aandeel op de markt als het gaat om Duitse toeristen. Alles bij elkaar maken de Duitsers in totaal driekwart van hun riviercruises op de genoemde twee Europese rivieren.

Amsterdam is een belangrijke vertrekplaats voor riviercruises op de Rijn, Main en Donau. Ongeveer tachtig procent van de scheepsreizen is een turnaround call, wat inhoudt dat Amsterdam zowel begin- als eindpunt van de reis is.³¹

De passagiers komen vooral uit de VS, Canada, Duitsland, Groot-Brittannië en Australië. De stad Amsterdam profiteert enorm van deze rivierreizen, omdat de toeristen ook in de stad veel bijdragen aan het verhogen van de omzet in de horecasector. Zo brengen toeristen voordat ze aan boord gaan meestal een paar dagen door in een hotel in Amsterdam om de stad en de regio te verkennen. Indien Amsterdam het eindpunt van de reis is, vindt deze vakantie op het vasteland plaats na de riviercruise.

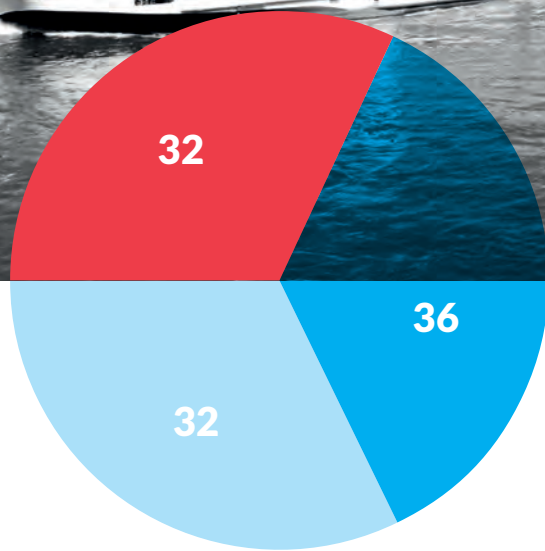
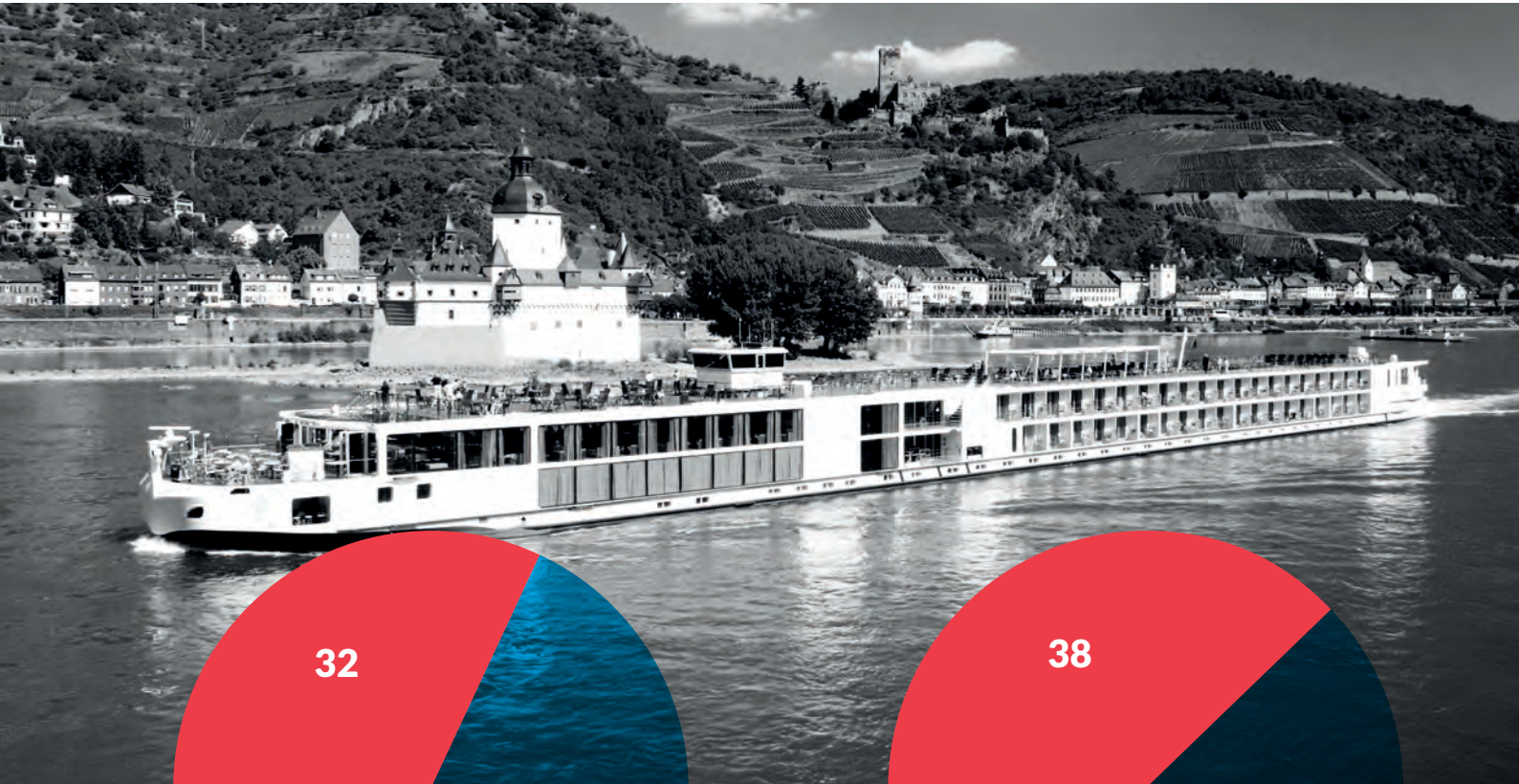
²⁹ Bron: Deutscher Reiseverband DRV, persbericht van 10 maart 2016 'Riviercruisevaart in Europa weer op recordniveau'

³⁰ Bron: artikel 'Meer buitenlandse gasten op riviercruises', in *Die Binnenschifffahrt*, nr. 3 / 2016

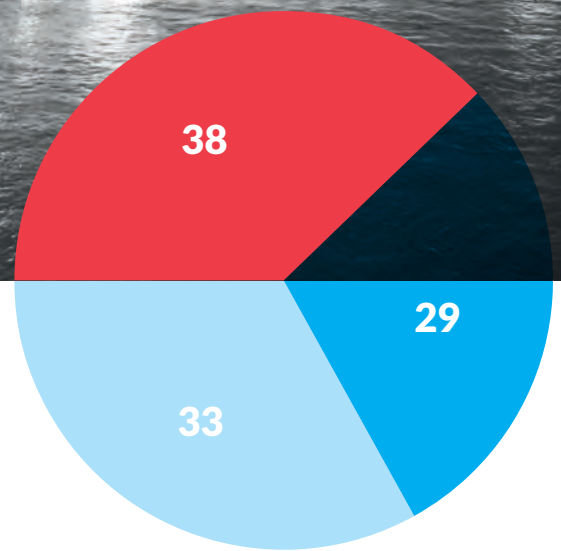
³¹ Bron: artikel 'Goed voor (bijna) honderd miljoen per jaar', in *Havenmagazine van de haven van Amsterdam*, februari 2016

+17%

vraag naar riviercruises in Europa tussen 2014 en 2015



2014



2015

NATIONALITEIT VAN PASSAGIERS (IN%)

- USA & Canada
- Duitsland
- anders





08

CAPACITEITS-
MONITORING

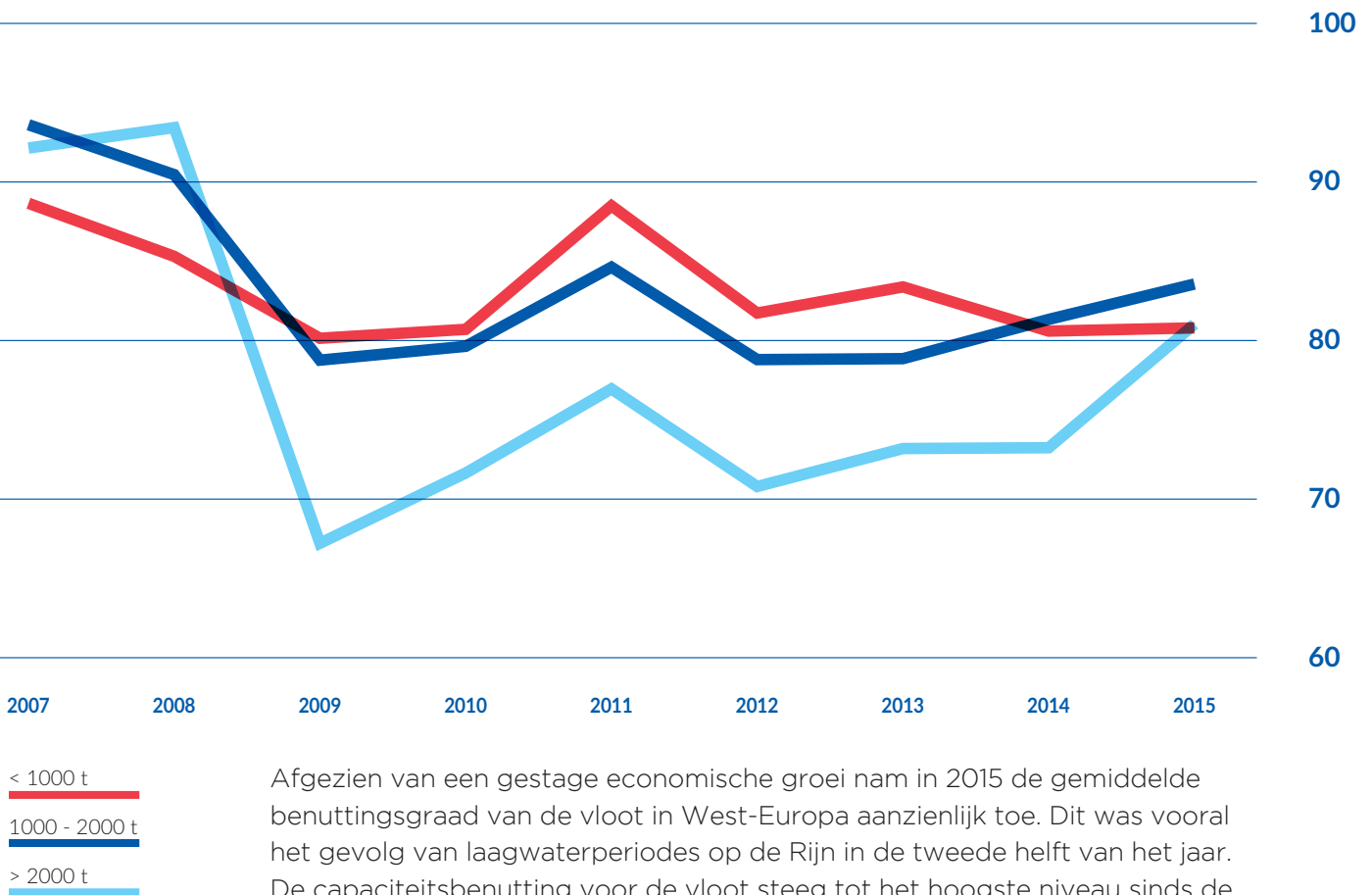
CAPACITEITS- MONITORING

DROGELADINGVAART

In 2015 is de gemiddelde benuttingsgraad van de vloot in de drogeladingvaart sterk gestegen. In de bijbehorende grafiek en tabel is de evolutie van de vraag- en aanbodverhouding voor de verschillende vlootsegmenten weergegeven.

CAPACITEITSBENUTTINGSGRAAD VAN DE VLOOT IN DE DROGELADINGVAART (IN %)

Bron: PANTEIA



Afgezien van een gestage economische groei nam in 2015 de gemiddelde benuttingsgraad van de vloot in West-Europa aanzienlijk toe. Dit was vooral het gevolg van laagwaterperiodes op de Rijn in de tweede helft van het jaar. De capaciteitsbenutting voor de vloot steeg tot het hoogste niveau sinds de crisis van 2008/2009.

Hoewel de drogeladingvaart na de crisis tekenen van structureel herstel lijkt te vertonen, bereikte de benuttingsgraad van de vloot niet de waarden van 2007 en 2008. Een daling van de vrachtvolumes, met name in Frankrijk, heeft geleid tot een daling van de vervoersvraag en belemmert daardoor het herstel van de binnenvaartmarkt, ondanks het herstel van de Belgische, Nederlandse en Duitse economie. De ontwikkelingen in de Franse energiesector, waarbij zowel in 2014 als in 2015 sprake was van een snelle afname in het gebruik

van kolen waardoor in 2015 de vervoerde hoeveelheden kolen met 40% terugliepen, hebben een neerwaarts effect gehad op de goederenvolumes en dus op de benuttingsgraad van de vloot.

Uit de afbeelding en tabel blijkt dat de lage waterstanden geen noemenswaardige invloed hebben gehad op schepen met een laadcapaciteit van minder dan 1000 ton. Deze schepen worden weliswaar ook beïnvloed door laagwaterstanden, maar in mindere mate. De opening van het Maxima-kanaal heeft het goederenvervoer op de klassieke Kempenaars (400 - 650 ton) doen verschuiven naar schepen tussen 1000 en 2000 ton, waardoor de benuttingsgraad van de kleinste schepen in de vloot tussen 2014 en 2015 niet is toegenomen.

Deze ontwikkelingen wijzen erop dat er nog steeds sprake is van een theoretische overcapaciteit in de vloot voor de drogeladingvaart. Voor de verschillende grootteklassen kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Bij schepen met een laadvermogen van minder dan 1000 ton, is er thans een theoretische overcapaciteit van ongeveer 75 schepen, met een totale tonnage van 50.000 ton.
- Bij schepen met een laadvermogen van tussen 1000 en 2000 ton, lag de waargenomen theoretische overcapaciteit in 2014 bij 180 schepen (inclusief duwbakken) en in 2015 127 schepen (inclusief duwbakken). In termen van tonnage, komt dit neer op 0,25 miljoen ton voor 2014 en 0,18 miljoen ton voor 2015.
- Bij schepen met een laadvermogen van meer dan 2000 ton, komt de theoretische overcapaciteit op 0,49 miljoen ton in 2015 en 0,97 miljoen ton in 2014. Dit betekent een overcapaciteit van ongeveer 180 schepen in 2015 en 320 schepen in 2014.

Hierbij moet worden vermeld dat de gefragmenteerde structuur van de binnenvaartmarkt een belemmering vormt voor de regulering van capaciteit.

VERGELIJKING TUSSEN DE BENUTTE EN BESCHIKBARE TONNAGE IN DE DROGELADINGVAART (MLN. T)

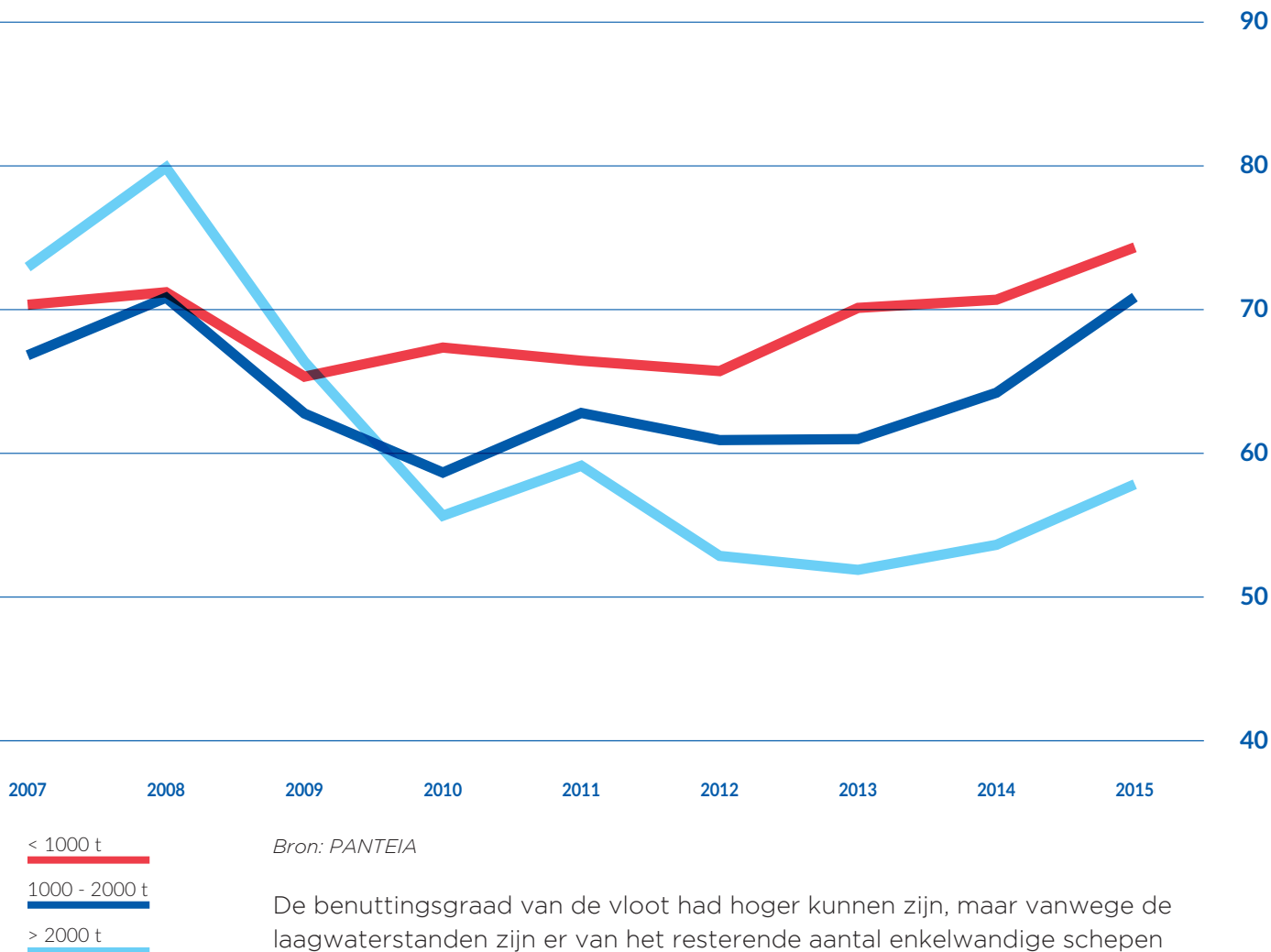
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Benutte tonnage									
minder dan 1000 ton	1.98	1.86	1.73	1.70	1.85	1.66	1.66	1.57	1.56
1000 - 2000 ton	2.73	2.67	2.37	2.36	2.48	2.30	2.29	2.34	2.39
meer dan 2000 ton	3.93	4.11	3.40	3.74	4.05	3.73	3.92	3.90	4.34
TOTAAL	8.64	8.63	7.50	7.81	8.38	7.70	7.88	7.82	8.28
Beschikbare tonnage									
minder dan 1000 ton	2.24	2.18	2.16	2.11	2.09	2.04	1.99	1.95	1.93
1000-2000 ton	2.92	2.95	3.02	2.97	2.94	2.92	2.91	2.88	2.86
meer dan 2000 ton	4.27	4.40	5.06	5.22	5.26	5.28	5.36	5.33	5.35
TOTAAL	9.42	9.52	10.23	10.30	10.28	10.23	10.26	10.16	10.14
Gemiddelde benuttingsgraad	92%	91%	73%	76%	81%	75%	77%	77%	82%

TANKVAART

In 2014 en 2015 is de capaciteitsbenutting van tankvaartschepen gestegen. Dit kan worden afgelezen uit de bijbehorende grafiek en tabel. Een groeiende vervoersvraag in combinatie met laagwaterstanden in de tweede helft van 2015, een lager aantal nieuwe tankers dat in de vaart genomen is, alsook de vermindering van de tonnage door het slopen van enkelwandige schepen hebben tot gevolg gehad dat de benuttingsgraad van de tankvloot is toegenomen. De gemiddelde benuttingsgraad van de vloot in de tankvaart is daardoor gestegen van een historisch dieptepunt van 55% in 2013 naar 62% in 2015.

Een zeer belangrijke ontwikkeling in de tankvaartmarkt was de sluiting van de Tamoil (Collombey) raffinaderij in Zwitserland. Dit heeft in Zwitserland een grotere vraag opgeleverd naar brandstoffen die via de ARA-zeehavens worden aangevoerd.

CAPACITEITSBENUTTINGSGRAAD VAN DE TANKVAARTVLOOT VOOR HET VERVOER VAN VLOEISTOFFEN (IN %)



De benuttingsgraad van de vloot had hoger kunnen zijn, maar vanwege de laagwaterstanden zijn er van het resterende aantal enkelwandige schepen minder schepen gesloopt om voldoende capaciteit voor de transportroute op de Rijn te kunnen aanbieden. Bovendien wordt de laatste tijd meer gebruik gemaakt van tijdelijke opslag in tankers (drijvende opslagplaats), omdat, nu de olieprijs aanzienlijk gedaald zijn, de raffinaderijen op maximale capaciteit produceren.

**VERGELIJKING TUSSEN BENUTTE EN BESCHIKBARE TONNAGE
IN DE TANKVAART (MLN.T)**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Benutte tonnage									
minder dan 1000 ton	0.13	0.13	0.11	0.11	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10
1000 - 2000 ton	0.48	0.51	0.47	0.47	0.50	0.47	0.48	0.49	0.53
meer dan 2000 ton	1.04	1.15	1.09	1.08	1.21	1.11	1.11	1.19	1.30
TOTAAL	1.64	1.79	1.67	1.65	1.82	1.69	1.69	1.78	1.92
Beschikbare tonnage									
minder dan 1000 ton	0.18	0.18	0.17	0.17	0.16	0.15	0.14	0.14	0.13
1000-2000 ton	0.72	0.72	0.75	0.79	0.80	0.78	0.78	0.76	0.75
meer dan 2000 ton	1.42	1.44	1.63	1.93	2.05	2.11	2.14	2.23	2.24
TOTAAL	2.32	2.34	2.55	2.89	3.01	3.04	3.07	3.13	3.12
Gemiddelde benuttingsgraad	71%	76%	65%	57%	60%	56%	55%	57%	62%







09

HAVENOVERSLAG

HAVENOVERSLAG

DE DRIE GROOTSTE EUROPESE ZEEHAVENS

De aanvoer naar de zeehaven in **Rotterdam** toonde voor het jaar 2015 een totale stijging van 5% en bereikte 466 mln. t. De goederensegmenten in de drogeladingvaart die relevant zijn voor het Rijnvervoer stagneerden bij 33,8 mln. t (ertsen en metaalschroot), respectievelijk bij 30,7 mln. t (steenkolen). Stagnatie was er ook bij het containervervoer (126 mln. t). Duidelijk gestegen zijn de hoeveelheden aardolieproducten, namelijk tot 88,5 mln. t (+18%). De binnenvaart in Rotterdam is goed voor 160 mln. t en heeft de laatste jaren onafgebroken groei getoond.

In **Antwerpen** werd met 208 mln. t zeehavenvervoer voor de eerste keer de mijlpaal van 200 mln. t overschreden (+5%). Het zwaartepunt in deze haven ligt bij vloeibare bulkgoederen en containers. Bij de eerstgenoemde goederen kon een stijging van 6% tot 67 mln. t worden geboekt. Het containervervoer steeg met 5% naar 114 mln. t. Het vervoer door de binnenvaart in Antwerpen lag bij 91,5 mln. t, hetgeen een daling is ten opzichte van het voorafgaande jaar (96 mln. t).

In **Hamburg** bleef het resultaat met 138 mln. t 5% achter in vergelijking met het jaar ervoor. Dit hangt voornamelijk samen met de teruggelopen handel met China, Rusland en Polen. Het jaar 2015 toonde echter positieve ontwikkelingen in het achterlandvervoer. Het binnenvaartvervoer steeg met 13,6% naar 12,4 mln. t. Het vervoer van containers door de binnenvaart nam nog sterker toe, namelijk 27% en bedroeg 130.000 TEU.

DE DRIE GROOTSTE EUROPESE BINNENHAVENS

Het scheepsvervoer in de grootste Europese binnenvaart, **Duisburg**, wordt gedomineerd door de staalindustrie: ongeveer 70% van de goederen bestaan uit erts, kolen, staal en staalproducten. Een zeer groot gedeelte van de goederen die door de binnenvaart worden vervoerd en hier worden overgeslagen, namelijk 76%, heeft Duisburg als toeleveringshaven.

In **Parijs** wordt door de binnenvaart voornamelijk zand, aarde en bouw materiaal, alsook graan vervoerd. Grondstoffen voor de bouw worden in de regio Ile-de-France voor 60% over de Seine per binnenvaartschip getransporteerd.³² De graanoogst uit de Ile-de-France, Normandië en Picardie wordt via de rivier-zee-haven Rouen geëxporteerd, met name naar Spanje, Noord-Afrika en China. Rouen is de grootste graan-exporthaven van Europa en samen met Parijs en Le Havre in een havensamenwerkingsverband georganiseerd.

³²Bron: www.haropaports.com

BINNENVAARTOVERSLAG IN DE DRIE GROOTSTE EUROPESE BINNENHAVENS

(IN 1.000 T)

	2012	2013	2014	2015
Duisburg	49.182	49.444	54.431	54.132
Parijs	22.100	20.742	20.101	20.553
Luik	13.343	13.233	13.540	14.605

Bron: destatis, HAROPA, Port de Liège

De haven van Luik bevindt zich in een diversificatiefase. Als gevolg van de sluiting van een staalfabriek werd deze haven in 2011 geconfronteerd met een inkrimping van de overslag ter hoogte van 1,6 mln. t binnen één enkel jaar. Intussen is ongeveer de helft van dit verlies door andere goederensegmenten gecompenseerd en toont de havenoverslag een opwaartse tendens.

RIJNHAVENS

De volgende tabel biedt een beeld van de overslag (binnenvaartoverslag in de haven) van de belangrijkste Rijnhavens naast Duisburg.

BINNENVAARTOVERSLAG IN DE BELANGRIJKSTE RIJNHAVENS

(IN 1.000 T)

	2012	2013	2014	2015
Keulen	11.693	11.682	12.017	11.063
Mannheim	7.931	8.753	8.494	8.208
Straatsburg	7.963	7.956	8.088	7.423
Neuss	6.844	7.590	7.083	7.187
Ludwigshafen	7.448	7.593	7.276	7.040
Karlsruhe	6.196	6.439	6.636	6.576
Bazel	7.210	6.829	5.982	6.333

Bron: destatis, port de Strasbourg; Schweizerische Rheinhäfen

Vrijwel alle hier genoemde Rijnhavens hebben in 2015 te maken gekregen met een daling van de overslag. Bazel vormt een uitzondering, omdat in deze haven de aanvoer van minerale aardolieproducten buitengewoon sterk toenam. In Straatsburg is de overslag van graan weliswaar gestegen, die van zand en kiezel daarentegen gedaald. In Ludwigshafen werd een lichte daling bij de chemische producten vastgesteld, die daar 43% van de totale overslag vormen. In Mannheim viel de overslag van steenkolen hoger uit, het vervoer van levens- en voedermiddelen was echter geringer dan voorheen.

FRANSE BINNENHAVENS, BUITEN DE RIJN

Gegevens van de AFPI (Association française des ports intérieurs, de Franse associatie van binnenhavens) laten zien dat er naast de haven van Parijs en de Franse Rijnhavens Straatsburg en Mulhouse,³³ ook Metz/Thionville, Lille en Lyon aan de Rhône grote binnenhavens zijn.

SCHEEPSVERVOER IN VERSCHILLENDE FRANSE BINNENHAVENS

(IN 1.000 T)

	2013	2014	2015
Metz en Thionville	2.689	2.794	2.440
Lille	1.646	1.585	1.548
Lyon	1.489	1.553	1.390

In Metz bestaat 92 % van de over het water aangevoerde havenoverslag uit graan en landbouwproducten. Het modal split-aandeel van de waterweg ligt bij 47 %.

Bron: AFPI

DUITSE BINNENHAVENS, BUITEN DE RIJN

Naast Frankfurt amMain behoren Berlijn en de Ruhr-metropool Gelsenkirchen tot de drie grootste Duitse binnenhavens buiten het Rijngebied. In de haven van Berlijn is er sinds 2009 een Elbe-Spree-containerlijndienst. Het is de eerste vaste lijndienst tussen de zeehaven van Hamburg en Berlijn in het achterland per containerbinnenvaartschip.³⁴

SCHEEPSVERVOER IN VERSCHILLENDE DUITSE BINNENHAVENS

(IN 1.000 T)

	2013	2014	2015
Frankfurt am Main	4.182	4.490	4.227
Berlijn	3.988	4.095	3.886
Gelsenkirchen	3.978	3.885	3.886

Bron: destatis

BELGISCHE EN NEDERLANDSE BINNENHAVENS

In Nederland en België vormt het goederensegment zand, aarde en bouw materiaal in vergelijking met de Rijnvaart een relatief groot gedeelte van het vervoersvolume. In Nederland ligt dit bij 20% in vergelijking met 13% op de traditionele Rijn. Dit weerspiegelt zich in de activiteiten van de havens in België en Nederland. In de haven van Brussel zijn zand en bouwmaterialen goed voor meer dan de helft (55%) van de havenoverslag.

³³ De haven Mulhouse-Ottmarsheim heeft een jaarlijks overslagvolume van 4,9 mln. t (2015).

³⁴ Bron: BEHALA - Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH; <http://www.behala.de/>

SCHEEPSVERVOER IN VERSCHILLENDE NEDERLANDSE EN BELGISCHE BINNENHAVENS (IN 1.000 T)

	2013	2014	2015
Maastricht	5.547	5.548	5.802*
Utrecht	5.583	5.787	5.447*
Velsen	4.692	5.090	5.750*
Dordrecht	4.615	4.380	5.264*
Brussel	4.324	4.439	4.364

Bron: CBS ; port de Bruxelles ; Panteia (*geraamde waarden)

DONAUHAVENS

In vrijwel alle havens van de landen in het Donaustroomgebied zijn activiteiten waar te nemen rond de overslag van grote hoeveelheden graan en andere landbouwproducten. De exporthoeveelheden van deze goederen die naar de haven van Constanta worden vervoerd, zijn grotendeels afkomstig uit de havens van Hongarije, Servië, Roemenië en Bulgarije.

De beschikbare capaciteiten voor de goederenoverslag in de Donauhavens worden voor 80 à 85%³⁵ benut, waarbij het goederenvervoer in de jaren 2013-2014 meer dan 50 mln. t bedroeg. Gaat men uit van de goederensoorten, dan kan worden vastgesteld dat de grootste hoeveelheden (meer dan 10%) van de goederenoverslag in de Donauhavens uit bulkgoederen bestaan.

³⁵ Zugrunde gelegt wurden die Angaben für die Jahre 2009-2010.







10

MODAL SPLIT

MODAL SPLIT

De modal split speelt een belangrijke rol bij het beoordelen van de ontwikkeling van de binnenvaartmarkt, omdat de evolutie van deze parameter inzicht geeft in de concurrentiepositie van de binnenvaart ten opzichte van de belangrijkste concurrenten, namelijk het spoorweg- en wegvervoer. Er kunnen ook andere transportmodi, zoals olie- of andere pijpleidingen en zelfs de zee-/kustvaart, in aanmerking worden genomen bij de beoordeling van de continentale activiteit van de binnenvaart, maar het zijn vooral de twee bovengenoemde modi die van belang zijn.

De geografische reikwijdte van de binnenvaart is niet vergelijkbaar met die van het spoorweg- en wegvervoer, die zich over het hele gebied uitstrekken. Daarom moet er een goede basis worden gedefinieerd die een zinvolle vergelijking met de andere transportmodi mogelijk maakt.

Dit kan op drie verschillende manieren worden gedaan, uitgaande van:

- het via waterwegen te bereiken geografische gebied;
- de vervoerscorridors waar waterwegen deel van uitmaken;
- de industriële of handelsketens waarin waterwegen een belangrijke rol spelen.

Wat de geografische dekking betreft, vormen de havenstatistieken een goed uitgangspunt. Deze zijn doorgaans voor de drie vervoersmodi beschikbaar, waardoor het mogelijk wordt de onderlinge verhouding van de modi en hun ontwikkeling in de tijd te volgen. Als de statistieken zich daarvoor lenen, zijn ook vergelijkingen op een lager geografisch niveau mogelijk (met name op regionaal niveau).

Het marktaandeel van de binnenvaart op nationaal niveau is slechts voor enkele landen een goede indicator om het succes van deze vervoersmodus te meten, omdat in veel landen slechts enkele regio's over waterwegen beschikken, waardoor het ontwikkelingspotentieel van de binnenvaart per definitie beperkt is.

Op Europees niveau is het vervoersbeleid in grote mate gebaseerd op de totstandkoming of verdere ontwikkeling van vervoerscorridors, de grote assen die de verschillende centra van economische activiteit in Europa met elkaar verbinden. Inmiddels is er op systematische wijze al veel informatie vergaard over functionele en verkeerstechnische aspecten van deze corridors, waardoor er een betrouwbare en zinvolle vergelijking kan worden gemaakt tussen de marktaandelen van de verschillende modi, die a priori concurrenten zijn. Met betrekking tot de binnenvaart zijn vooral de corridors Rijn-Alpen, Rijn-Donau en Noordzee-Middellandse Zee van belang. Voor deze corridors zal worden onderzocht hoe de modal split zich heeft ontwikkeld.

Tot slot zijn er de statistieken voor industriële sectoren of groeperingen van sectoren, die een beeld geven van het marktaandeel van de transportmodi, vooral met betrekking tot de aanvoer van grondstoffen. Het gaat dan met name om het vervoer vanuit de zeehavens naar het achterland.

Hierna zullen, voor het volledige grondgebied waarop dit rapport betrekking heeft, de verschillende benaderingen aan bod komen om zo een overzicht te geven van de plaats die de binnenvaart in het continentale vervoer in Europa inneemt.

DE GEOGRAFISCHE DEKKING VAN DE WATERWEGEN

Wat de zeehavens betreft, is het marktaandeel van de binnenvaart vooral zeer hoog voor de havens in Nederland en België. Zowel in Rotterdam als in Antwerpen heeft de binnenvaart een marktaandeel van 36% voor het containervervoer naar het achterland van de havens. Voor deze twee zeehavens toont het aandeel van de binnenvaart vanaf 2011 een ononderbroken stijgende trend. In Antwerpen is het wegvervoer afgenomen ten gunste van de binnenvaart.

In de haven van Gent is de waterweg vooral zeer in trek voor het vervoer van containers. 48% van de containers wordt er namelijk vervoerd over de waterwegen, tegen 43% over de weg.

In de haven van Hamburg bedroeg het marktaandeel van de binnenvaart 12,3% in 2015. Dit hangt samen met het feit dat de Elbe en het Elbe-seiten-kanal zeer weinig worden gebruikt (2-3%) voor het containervervoer naar het achterland van deze Hanzehaven. Daar staat tegenover dat deze twee waterwegen op grote schaal benut worden voor het vervoer van vloeibare en droge goederen. Voor deze twee categorieën ligt het marktaandeel van de binnenvaart dan ook een stuk hoger (37% en 19% respectievelijk).

In de twee Europese landen die over een zeer dicht waterwegennet beschikken, namelijk België en Nederland, is het nationale marktaandeel van de binnenvaart toegenomen. In Nederland is de binnenvaart goed voor 40% van het vervoer in dit land. In België bedraagt dit aandeel 20%.

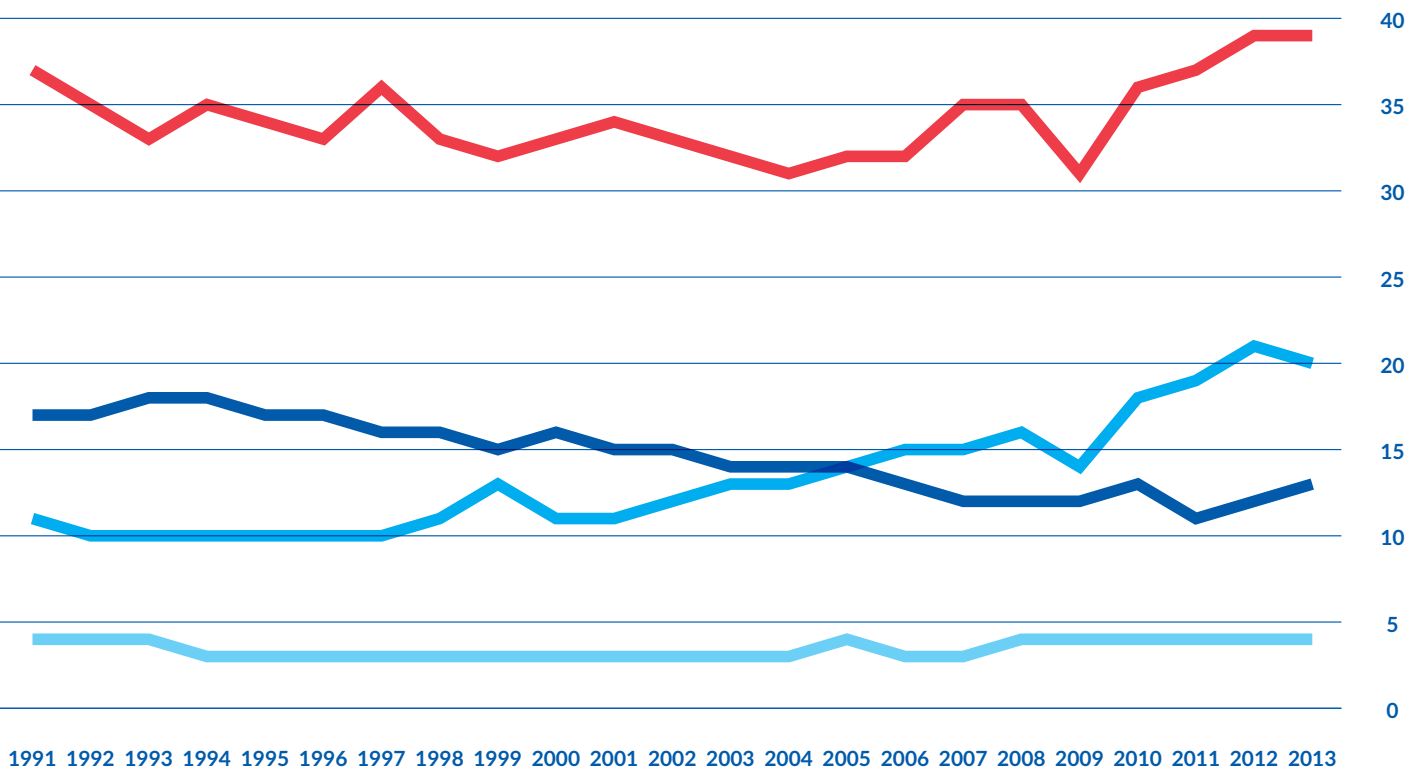
Voor de twee grote landen Duitsland en Frankrijk, is de balans minder gunstig. Dit kan deels worden verklaard door de beperkte aanwezigheid van binnenwateren op het grondgebied van beide landen. Een andere verklaring houdt verband met de integratie van de waterwegen in de logistieke ketens.

**In Nederland is de binnenvaart
goed voor**

40 %

van het vervoer

HET AANDEEL VAN DE BINNENVAART IN DE MODAL SPLIT IN DE LANDEN VAN WEST-EUROPA (GEBASEERD OP TKM) IN %



Nederland
Duitsland
België
Frankrijk

Bron: EUROSTAT

In het merendeel van de Donaulanden is het marktaandeel van de binnenvaart eerder stabiel en klein: Oostenrijk (5%), Hongarije (4%), Slowakije (3%) en Kroatië (6%). In Bulgarije en Roemenië liggen de cijfers hoger, respectievelijk 15% en 21%. Keerzijde van de medaille is wel dat het marktaandeel van de binnenvaart in de twee laatstgenoemde landen een negatieve tendens toont.

DE MODAL SPLIT PER VERVOERSCORRIDOR

De corridor Rijn-Alpen strekt zich uit over 1577 kilometer en loopt door Nederland, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland. De meest gebruikte waterwegen in deze corridor zijn de Rijn, de Moezel en de Neckar. Via deze corridor wordt er 202 miljoen ton aan goederen vervoerd, waarvan 178 miljoen ton in Nederland, België en Duitsland.

33% van het transport tussen België en Nederland gaat over de waterwegen. Voor Duitsland en Nederland bedraagt dit cijfer 47%. In deze corridor wordt het merendeel van de goederen over de binnenwateren vervoerd. Dit geldt met name voor bepaalde soorten goederen, zoals productiemateriaal, aardolieproducten en erts.

De corridor Noordzee-Oostzee loopt door Finland, Estland, Letland, Litouwen, Polen, Duitsland, Nederland en België en strekt zich uit over 3200 kilometer. De belangrijkste waterweg in deze corridor is het Mittelland-kanaal, dat het oosten en westen van Duitsland verbindt.

Het aandeel van de binnenvaart in deze corridor bedraagt 10%. In combinatie met het zeevervoer bedraagt het aandeel van het vervoer over water echter 20%.

De corridor Rijn-Donau verbindt de centrale regio's rond Straatsburg en Frankfurt via het zuiden van Duitsland met Wenen, Bratislava, Boedapest en uiteindelijk de Zwarte Zee. De belangrijkste waterweg in deze corridor is de Donau die zich over 2860 kilometer uitstrekt. Het goederenvervoer is geconcentreerd in het westen van de corridor. 82% van de totale tonnage die in deze corridor wordt getransporteerd, zijn goederen die tussen Oostenrijk, Duitsland, de Tsjechische Republiek en Slowakije worden vervoerd.

Het vervoer tussen de Tsjechische Republiek en Slowakije bedraagt meer dan 18 miljoen ton, tussen Oostenrijk en Duitsland 14 miljoen ton. De modal split in deze corridor ziet er als volgt uit: 58% wegvervoer, 28% spoorwegvervoer en 14% binnenvaart.

De corridor Noordzee-Middellandse Zee gaat van Ierland tot Frankrijk en loopt door zes landen, waaronder het Verenigd Koninkrijk en Nederland. Deze corridor is meer dan 6500 kilometer lang en omvat enerzijds het zeevervoer tussen Ierland en het Verenigd Koninkrijk en anderzijds het continentale deel, waar de binnenvaart goed is voor 35% van het vervoer.

Dit cijfer is hoofdzakelijk een weerspiegeling van het aanzienlijke marktaandeel van de binnenvaart in Nederland en België. Bovendien ontwikkelen deze twee landen hun binnenvaartsector nog verder om de toegang tot het achterland van hun zeehavens te verbeteren. Dit is een gevolg van de sterke uitbreiding van de zeevaart de afgelopen jaren.

DE MODAL SPLIT PER INDUSTRIETAK

Het marktaandeel van de binnenvaart is zeer groot in de logistieke ketens van sommige industrietakken, in het bijzonder de chemische, de petrochemische, de staalindustrie en de energiesector.

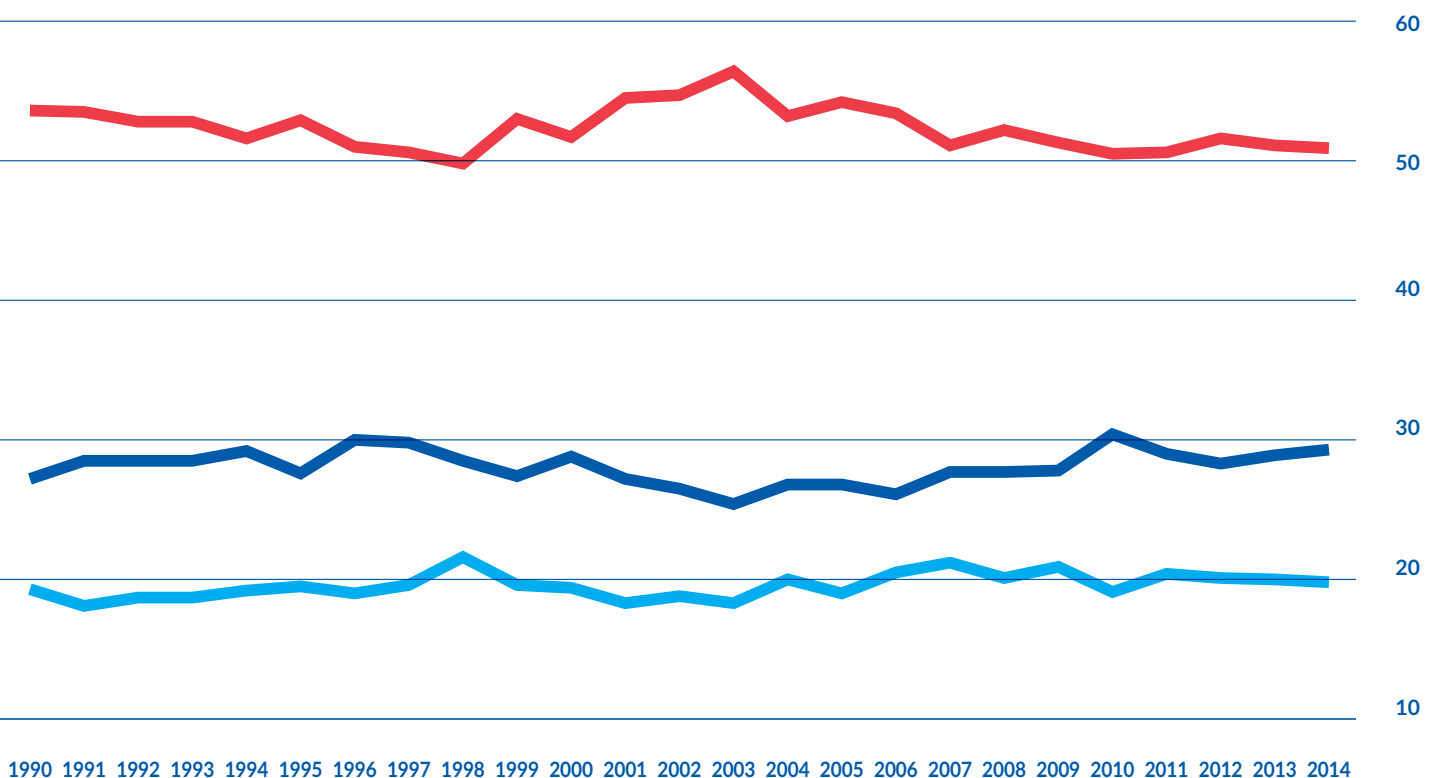
Staalnijverheid

In Duitsland, de belangrijkste staalproducent in Europa, bevindt de staalindustrie zich grotendeels in de nabijheid van binnenwateren, namelijk in het Ruhrbekken, in het Saarland en langs het Mittelland-kanaal, waardoor de Rijn, de Moezel, de Saar en het Mittelland-kanaal gemakkelijk kunnen worden gebruikt voor het vervoer van grote hoeveelheden ijzererts, steenkool, schroot en staal.

Tussen 2003 en 2014 is het marktaandeel van de binnenvaart gestegen van 25 tot 29%. Deze stijging is evenredig aan de daling van het spoorwegvervoer. Wat de logistiek van grondstoffen betreft, ligt het marktaandeel van de binnenvaart hoger dan 29%, terwijl het voor eindproducten lager ligt.

MODAL SPLIT IN DE DUITSE STAALINDUSTRIE

(1990-2014) (GEBASEERD OP TON) IN %



spoorwegen

binnenvaart

vrachtwagen

Bron: Wirtschaftsvereinigung Stahl

In de Oostenrijkse staalindustrie, die hoofdzakelijk langs de Donau gevestigd is, bedraagt het marktaandeel van de binnenvaart 35%.³⁶

Petrochemische en chemische industrie

In de petrochemie speelt de binnenvaart een belangrijke rol in de distributie van eindproducten (brandstoffen, lichte stookolie, nafta) vanaf de raffinaderijen. Het marktaandeel van de binnenvaart verschilt van regio tot regio in Europa.

Dit marktaandeel is zeer groot in het Rijngebied, waar de grootste raffinaderijen van Europa te vinden zijn (Rotterdam, Antwerpen, Keulen). In Rotterdam en Antwerpen wordt ongeveer 50% van de eindproducten over de waterwegen vervoerd. In Keulen is dat bijna 40%. Buiten de Rijn-as geschiedt de distributie echter voornamelijk via het spoor.

Chemische bedrijven ontvangen basisgrondstoffen, zoals nafta, en verwerken deze tot eindproducten. Het is met name voor de aanvoer van grondstoffen dat er een beroep wordt gedaan op de binnenvaart, die moet concurreren met oliepijpleidingen en weg- en spoorwegvervoer. Demodal split voor de chemische industrie in Duitsland ziet er als volgt uit: oliepijpleidingen (33%), wegvervoer (40%), spoorwegvervoer (16%) en binnenvaart (11%).³⁷

³⁶ Bron: Voest Alpine (2015), Environmental Report

³⁷ Bron: Verband der chemischen Industrie (2013), Dossier over het vervoer van chemische producten.

De energiesector

In de energiesector wordt er vooral een beroep gedaan op de binnenvaart voor de bevoorrading van de kolencentrales. Vastgesteld kan worden dat een vergelijkbaar fenomeen bestaat voor de bevoorrading van centrales die met biomassa werken, waar het binnenvaartvervoer zich steeds verder ontwikkelt.

Het aandeel van de verschillende vervoersmodi kan worden berekend op basis van de statistieken over de invoer van steenkool. Ongeveer de helft van de steenkool die in Duitsland wordt ingevoerd, komt van de ARA-havens en komt het land binnen via de Rijn. Dit aandeel is tussen 2010 en 2014 toegenomen.³⁸

SAMENVATTING

Het vervoer over het water bereikt in de Rijn-Alpen-corridor en tussen Nederland en België een marktaandeel van 30 tot 50%. Deze bandbreedte kan aan de hand van verschillende indicatoren worden afgelezen en geldt voor

- het grensoverschrijdende vervoer tussen de verschillende landen (Nederland-België; Nederland-Duitsland),
- de verdeling in het vervoer naar het achterland vanuit de grote zeehavens (Rotterdam, Antwerpen, Gent),
- grondstof-intensieve industrietakken (staalnijverheid, petrochemie, etc.),
- landen in hun geheel (Nederland, België).

De ontwikkelingstendensen voor het modal split-aandeel zijn hier positief. Het marktaandeel van de waterweg neemt in Nederland en België toe en ook wat het vervoer naar het achterland vanuit de zeehavens betreft en ook voor een aantal industrietakken is de tendens stijgend.

In Midden-Europa ligt het marktaandeel van de binnenvaart bij 10 à 15%. Dit geldt zowel voor de vervoerscorridors die dwars door Europa lopen, zoals de Rijn-Donau-corridor en de Oost-West-corridor, als op het niveau van de landen in Midden-Europa in hun totaliteit. Het modal split-aandeel van de waterweg ligt in Duitsland bijvoorbeeld bij 13%.

De Rijn-Donau-corridor loopt van Midden-Europa door tot het oosten van Europa, tot aan Roemenië en Bulgarije. Daar ligt het marktaandeel van de waterweg bij 15 tot 20%. Hier werd de binnenvaart in de afgelopen jaren echter met een daling geconfronteerd, die verklaard kan worden op grond van de zwakkere productie van industrietakken die gebruik maken van deze vervoersmodus en de algemeen ongunstige randvoorwaarden (infrastructuur van de Donau).

³⁸Bron: Verein der deutschen Kohleimporteure (2015), Jaarrapport 2015





11

ARBEIDSMARKT

ARBEIDSMARKT

Werkgelegenheid in Europa per land en binnenvaartsegment

In Europa zijn ongeveer 45.000 personen werkzaam in de binnenvaart. In dit cijfer zijn alle vormen van activiteit (werknemers in loondienst, zelfstandigen, meehelpende gezinsleden) meegerekend. De landen in het Rijngebied (Nederland, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland, België en Luxemburg) zijn samen goed voor 35.000 personen, oftewel ongeveer 70% van het totaal. Dit cijfer strookt met het aandeel dat de Rijn heeft in het totale vervoer over de Europese binnenwateren.

Onderstaande tabellen geven een gedetailleerd overzicht van het aantal ondernemingen en personen die actief zijn in de binnenvaart in de verschillende landen van het Rijngebied (Duitsland, Frankrijk, Nederland, België). Hiervoor is geput uit gegevens van de respectieve nationale bureaus voor statistiek. In België stelt het bureau voor statistiek geen gegevens ter beschikking en daarom moet er gebruik worden gemaakt van de registers van de rijksdiensten voor sociale zekerheid.

Uit onderstaande tabel, met cijfers voor Nederland, blijkt dat één op de vijf personen die in de binnenvaart werkt, actief is in Nederland.

NEDERLAND – ONDERNEMINGEN EN PERSONEN DIE WERKZAAM ZIJN IN DE BINNENVAART

	aantal ondernemingen			werkzame personen*
	vrachtvervoer	passagiersvaart	totaal	totaal
2007	3.205	825	4.030	g.i.
2008	3.300	830	4.130	g.i.
2009	3.365	855	4.220	8.900
2010	3.475	805	4.280	9.200
2011	3.445	800	4.245	9.100
2012	3.385	815	4.200	9.600
2013	3.305	810	4.115	9.700
2014	3.255	825	4.080	10.000

Bron: CBS * Deze cijfers omvatten geen uitzendkrachten of tijdelijk personeel. Indien deze twee groepen meegeteld zouden worden, zou het totaal aantal werkzame personen in 2014 18.800 bedragen. g.i. = geen informatie beschikbaar

Ook de cijfers voor Duitsland en Frankrijk kunnen worden onderverdeeld naar vrachtvervoer en passagiersvaart. Zoals uit de tabellen blijkt,

- zijn er in Duitsland en in Frankrijk meer personen werkzaam in de passagiersvaart dan in het vrachtvervoer. In Nederland is dat niet het geval. Daar zijn (volgens cijfers van de ILO) meer personen actief in het vrachtvervoer dan in de passagiersvaart.³⁹
- is het aantal werknemers per onderneming in Duitsland en in Frankrijk in de passagiersvaart groter dan in het vrachtvervoer.

GEMIDDELD AANTAL WERKNEMERS IN ONDERNEMINGEN IN DE DUITSE EN FRANSE BINNENVAART

	vrachtvervoer	passagiersvaart
Duitsland	5,3	11,4
Frankrijk	1,5	8,0

Bron: destatis / INSEE

- is de werkgelegenheid in Duitsland tussen 2007 en 2014 grotendeels constant gebleven, terwijl in Frankrijk een licht opwaartse tendens waarneembaar is. Dit geldt zowel voor het vrachtvervoer als voor de passagiersvaart.

DUITSLAND-ONDERNEMINGEN EN PERSONEN DIE WERKZAAM ZIJN IN DE BINNENVAART

	Aantal ondernemingen			Werkzame personen		
	vrachtvervoer	passagiers-vaart	totaal	vrachtvervoer	passagiers-vaart	totaal
2007	783	356	1.139	3.644	3.731	7.812
2008	739	341	1.080	2.928	3.900	7.628
2009	735	311	1.046	3.586	3.884	7.470
2010	668	302	970	3.413	3.697	7.110
2011	642	292	934	3.194	3.698	7.096
2012	678	333	990	3.423	3.984	7.580
2013	642	322	964	3.442	4.047	7.489
2014	620	318	923	3.260	3.618	6.878

Bron: destatis BDB

³⁹Zie: ILO (2013)

FRANKRIJK-ONDERNEMINGEN EN PERSONEN DIE WERKZAAM ZIJN IN DE BINNENVAART

	Aantal ondernemingen			Werkzame personen		
	vrachtvervoer	passagiers-vaart	totaal	vrachtvervoer	passagiers-vaart	totaal
2008	916	180	1.096	1.059	1.810	2.869
2009	894	167	1.061	960	1.900	2.860
2010	800	223	1.023	1.099	1.972	3.071
2011	852	234	1.086	1.163	1.936	3.099
2012	875	229	1.104	1.179	1.897	3.076
2013	818	263	1.081	1.264	2.094	3.358

Bron: INSEE

Voor het bepalen van de werkgelegenheid in België worden, aangezien cijfers van het bureau voor statistiek ontbreken, gegevens gebruikt van het register van de Rijksdienst voor Sociale Verzekeringen der Zelfstandigen (INASTI/RSVZ) en het register van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (ONSS/RSZ).

INASTI/RSZV beschikt over statistische gegevens met betrekking tot alle verzekeringen voor zelfstandigen in België en neemt deze gegevens op in een algemene gegevensbank die onderverdeeld is naar beroep. Hieruit blijkt dat er in België in 2014 1376 zelfstandige binnenschippers waren. Hun aantal neemt sinds 2009 af (zie tabel).

Voor de werknemers in loondienst wordt geput uit de gegevens over de verplicht verzekerde werknemers van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (ONSS/RSZ). Op basis van deze methode bedroeg de totale werkgelegenheid voor België in 2014 2082 personen.

BELGIË-IN DE BINNENVAART WERKZAME PERSONEN VOLGENS VERZEKERINGSAUTORITEITEN RSVZ EN RSZ

	Zelfstandige binnenschippers	Werknemers in loondienst *	Totaal aantal werkzame personen
2009	1.629	817	2.446
2010	1.638	771	2.409
2011	1.620	779	2.399
2012	1.539	741	2.280
2013	1.429	701	2.130
2014	1.376	706	2.082

Bron: RSVZ en RSZ *verplicht sociaal verzekerde werknemers

Zelfstandigen

De zelfstandige eenmansbedrijven of zelfstandige schippers vormen, gezien hun rol in de marktstructuur en de logistieke keten, een belangrijke subgroep binnen de personen die actief zijn in de binnenvaart. Net als in andere economische sectoren verschilt hun beroepsprofiel van dat van werknemers in loondienst. Zo moet een zelfstandig eenmansbedrijf naast nautisch-technische vaardigheden ook de nodige economische en commerciële knowhow bezitten.

In de binnenvaart is het percentage eenmansbedrijven⁴⁰ als deel van het totaal aantal ondernemingen zeer hoog. In Nederland is ongeveer 80% van alle ondernemingen een eenmansbedrijf (natuurlijk persoon), in Frankrijk 96% (volgens de definitie van het nationale bureau voor de statistiek INSEE), respectievelijk 84% volgens de definitie van de Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA, de organisatie voor ambachtelijke schippers).

Volgens de definitie van INSEE wordt een zelfstandige als eenmansbedrijf geteld, wanneer het bedrijf niet meer dan negen werknemers in dienst heeft. De Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA) definieert een bedrijf echter als een eenmansbedrijf met maximaal zes werknemers. Hierdoor verschillen de percentages zelfstandigen op het totaal aantal ondernemingen in de Franse binnenvaart.

Het percentage zelfstandigen op het totaal aantal werkzame personen ligt natuurlijk lager dan hun aandeel aan het totaal aantal ondernemingen. In Frankrijk en Nederland is het aandeel van zelfstandigen aan het totaal aantal werkzame personen ongeveer een derde.

In Nederland, Frankrijk, België en Duitsland vertoont het aantal zelfstandigen al sinds enkele jaren een neerwaartse tendens. De redenen hiervoor zijn gelegen in de problemen waar zelfstandige ondernemers vaak mee te kampen hebben. Dit geldt niet alleen voor de binnenvaart maar ook voor andere bedrijfstakken, zoals de detailhandel of landbouw.

- Er zijn grote investeringen nodig om te kunnen blijven concurreren en ecologisch verantwoord te blijven.
- Tegelijkertijd zijn de winsten over het algemeen beperkt vanwege de relatief begrensde laadcapaciteit (vgl. verkoopprijs in de detailhandel) bij kleine ondernemingen.
- Ook is het lastig om toegang tot kapitaal te krijgen.

⁴⁰ Volgens het Nederlandse en Duitse recht zijn zelfstandigen zonder personeel 'natuurlijke personen'.

De neerwaartse tendens van de afgelopen jaren duurt ook nu nog voort:

- In Frankrijk zijn volgens gegevens van de Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale in de jaren 2011, 2012 en 2013 telkens meer zelfstandigen gestopt met hun activiteit dan er nieuwe zelfstandigen begonnen zijn. Zo stopten er (gemiddeld genomen) jaarlijks ongeveer 30 zelfstandigen, terwijl er ongeveer 10 een eigen bedrijf opstartten.¹⁴ In 2015 heeft deze negatieve ontwikkeling zich voortgezet. Het aantal zelfstandigen dat de activiteiten heeft gestaakt, ligt 60 bedrijven hoger dan het aantal nieuw opgerichte bedrijven. Voor het jaar 2016 zijn er voorlopige cijfers beschikbaar tot medio 2016 die afkomstig zijn van de European Skippers' Organisation; hieruit blijkt dat het negatieve saldo tot halverwege 2016 bij circa 20 bedrijven ligt.
- In België begonnen er in 2011 nog meer zelfstandigen dan er stopten. De jaren 2012 en 2013 lieten echter een tegenovergesteld beeld zien.

WERKGELEGENHEID NAAR OMVANG VAN ONDERNEMINGEN

De personen die actief zijn in de binnenvaart werken meestal in kleine ondernemingen. Dat geldt met name voor Nederland, België en Frankrijk terwijl in Duitsland en Zwitserland het gemiddeld aantal werknemers per onderneming iets hoger ligt.

AANTAL ONDERNEMINGEN IN DE BINNENVAART OP BASIS VAN HET AANTAL WERKNEMERS*

	totaal	0 tot <10	10 tot < 50	> 50
Nederland	4.048	3.925	100	18
Frankrijk	1.104	1.045	29	20
Duitsland	905	774	112	19

Bron: CBS, INSEE, destatis. *zonder forenzen. Cijfers gelden voor 2015 (Nederland), 2014 (Duitsland) en 2013 (Frankrijk)

PERCENTAGE ONDERNEMINGEN IN DE BINNENVAART OP BASIS VAN HET AANTAL WERKNEMERS*

	totaal	0 tot <10	10 tot < 50	> 50
Nederland	100%	97,0%	2,5%	0,4%
Frankrijk	100%	95,5%	2,6%	1,8%
Duitsland	100%	85,5%	12,4%	2,1%

Bron: CBS, INSEE, destatis. * zonder forenzen

¹⁴Quelle: Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale – CNBA (2013), Rapport Annuel 2013.

Dit grote overwicht van kleine ondernemingen brokkelt echter af. Het aantal ondernemingen met een of twee werknemers is de afgelopen jaren duidelijk gedaald en daarmee ook het procentuele aandeel van werknemers die actief zijn in een onderneming met een of twee werknemers.

Een voorbeeld voor Duitsland: In 2012 waren er nog 317 ondernemingen met een of twee werknemers; twee jaar later waren het er nog maar 267, een daling van 16%. Anderzijds is het aantal ondernemingen met 20 tot 49 werknemers in dezelfde periode licht gestegen. Zo verschuift de in de tabellen getoonde verdeling, in ieder geval voor Duitsland en Nederland, steeds verder in de richting van een hoger percentage ondernemingen met meer dan tien werknemers.

OPVOLGING EN OPLEIDING

Voor leerlingen uit Duitsland en Zwitserland is het Schiffer-Berufskolleg Rhein in Duisburg verreweg de belangrijkste instelling om het vak van binnenschipper te leren. Het totaal aantal leerlingen, dat in 2015 313 bedroeg, is in de afgelopen tien jaar licht toegenomen. In 2006 bedroeg het aantal leerlingen namelijk nog 250.

In Nederland is de Maritieme Academie Holland in Harlingen een van de twee grote opleidingscentra van het land. Momenteel staan er circa 766 leerlingen ingeschreven. Hun aantal is in de afgelopen jaren relatief constant gebleven. De tweede onderwijsinstelling in Nederland is de STC-Group in Rotterdam met op dit moment 445 leerlingen. Ongeveer 70% van hen volgt de beroepsopleiding, waarbij de praktische opleiding aan boord om en nabij twee derde van de tijd beslaat en de rest van de tijd in de schoolbanken wordt doorgebracht. Het aantal leerlingen is in de afgelopen vijf jaar met circa 15% toegenomen.⁴²

CONCLUSIE

De bestaande tendensen op de arbeidsmarkt houden ongewijzigd aan. In heel West-Europa kan worden vastgesteld dat het aantal zelfstandigen blijft dalen. De oorzaak hiervoor is vooral gelegen in de relatief beperkte opbrengsten van kleine ondernemingen, iets wat juist in deze economisch zware tijden hun voortbestaan in gevaar brengt. Kwesties die samenhangen met de bedrijfsopvolging verdienen in deze context eveneens vermelding.

Er is nog een tendens die hiermee verband houdt, namelijk de structurele verschuivingen bij de categorieën ondernemingen op basis van het aantal werknemers. Momenteel is in West-Europa nog 85 tot 97% van de actieve personen in de binnenvaart werkzaam in ondernemingen met minder dan tien werknemers. Deze structuur is echter aan het veranderen. Het percentage personen dat werkzaam is in een onderneming met meer dan tien werknemers, neemt verder toe.

Quaontwikkeling van de werkgelegenheid zijn er in de landen van West-Europa verschillende tendensen waar te nemen. In Nederland, waar één op de vijf personen die in de binnenvaart werkt, actief is, neemt de werkgelegenheid licht toe. Ook Frankrijk laat een licht opwaartse lijn zien. In België en Duitsland daarentegen is de tendens negatief.

⁴²Bron: STC Group



REPAIR

REPAIR

REPAIR

REPAIR

REPAIR



12

VOORUITZICHTEN

VOORUITZICHTEN

De prognoses voor het toekomstige vervoersvolume in de binnenvaart kunnen worden uitgesplitst in kortetermijnprognoses en middellange- tot langetermijnprognoses. Voor de kortetermijnprognoses zijn enerzijds conjuncturele ontwikkelingen op macro-economisch en sectorniveau van belang, maar anderzijds ook trends op de middellange tot lange termijn. Voor de tendensen op middellange tot lange termijn zijn de conjuncturele effecten in principe uitgevlakt, omdat men ervan uit mag gaan dat hoog- en laagconjuncturen elkaar op de middellange en lange termijn opheffen. Naast conjuncturele factoren en factoren op middellange en lange termijn spelen in de binnenvaart ook factoren als waterstanden een rol. In 2015 is gebleken dat deze het vervoersvolume sterk kunnen beïnvloeden.

In het kader van haar activiteiten volgt de CCR de ontwikkelingen in de Rijnvaart regelmatig en daarbij worden ook prognoses op de korte tot middellange termijn uitgewerkt. De vooruitzichten op middellange en lange termijn stelen op de trends en toelichtingen per goederensegment uit het hoofdstuk over de Rijnvaart (zie hoofdstuk 2). De kortetermijnprognoses zijn gebaseerd op de huidige macro-economische ramingen in samenhang met kortetermijnontwikkelingen in verschillende bedrijfstakken.

Het onderzoeks- en adviesbureau PANTEIA heeft onlangs een studie gepubliceerd over de binnenvaart in Nederland⁴³ waarin middellange- en langetermijnprognoses (2014-2020) voor de verschillende goederensegmenten zijn opgenomen. De resultaten dekken zich natuurlijk deels met de Rijnvaart, maar er zitten ook verschillen in de trends.

Als voorbeeld kunnen zand, aarde en bouwmaterialen genoemd worden. Voor dit segment is de prognose in Nederland gunstiger dan in de Rijnvaart.⁴⁴

Hetzelfde geldt voor aardolieproducten. Gelet op de lage olieprijs valt in dit segment op korte termijn zelfs progressie te verwachten op de Rijn. Op de lange termijn vertoont deze goederengroep in de Rijnvaart echter een neerwaartse trend, die samenhangt met particuliere huishoudens die minder stookolie verbruiken (zie hoofdstuk 2). In Nederland vervult het transport van aardolieproducten nog andere functies, die verband houden met de handel en met schommelingen in de olieprijs. De perspectieven voor Nederland zijn wat dit betreft positiever.

Het vervoer van steenkool over de Rijn zal op middellange en lange termijn onder druk komen te staan vanwege het groeiende aandeel van hernieuwbare energiebronnen in de energiemix. Het in Duitsland kenbaar gemaakte politieke streven om de energiemix blijvend te wijzigen, steunt deze veronderstelling. In de komende 25 à 30 jaar wil men stapsgewijs kolen voor de productie van stroom elimineren. Realistisch is dus niet een abrupte, maar een geleidelijk

⁴³ PANTEIA (2016), *Middellange termijn prognoses voor het ladingvolume in de binnenvaart - Voorspellingen voor 2016-2020*. März 2016

⁴⁴ PANTEIA (2016), blz. 110.

uitfaseren van steenkool. Volgens een studie die verricht werd in opdracht van het Duitse Bondsministerie voor Economie en Energie zal het huidige vermogen van bruinkolen- en steenkolencentrales tot 2030 in geringe mate afnemen, maar daarna duidelijk meer.⁴⁵ Het gevolg is een dienovereenkomstige daling van de vraag naar kolen en het vervoer van kolen.

Onderstaande tabel bevat derhalve prognoses voor de korte en middellange termijn, waarbij de kortetermijnprognoses betrekking hebben op 2016 en de middellangetermijnprognoses zich uitstrekken tot 2020.

PROGNOSES OP DE KORTE EN MIDDELLANGE TERMIJN VOOR DE RIJNVAART

korte termijn	middellange termijn	
stijgend	stijgend	Landbouw & levensmiddelen en veevoerders
gelijkblijvend	dalend	Steenkool
gelijkblijvend	dalend	Erts
gelijkblijvend	gelijkblijvend	Metaal
gelijkblijvend	dalend	Zand, aarde en bouwmaterialen
stijgend	stijgend	Containers
stijgend	dalend	Aardolieproducten
stijgend	stijgend	Chemische producten
licht stijgend	licht stijgend	Totaal

Bron: CCR

In totaal wordt verwacht dat de Rijnvaart er in 2016 zo'n 3 à 5% op vooruit zal gaan. Alles bij elkaar genomen wordt voor de Rijnvaart voor het jaar 2016 een plus van 5% verwacht. Deze stijging resulteert enerzijds uit een basiseffect, dat samenhangt met het laagwater in 2015 en de daarmee gepaard gaande kleinere hoeveelheden in het genoemde jaar. Dit basiseffect leidt echter tot een inhaaleffect in 2016, hetgeen tot uitdrukking komt in de vorm van een hoger groeipercentage. Verder hangt de verwachte stijging echter ook samen met de fundamentele inschatting ten aanzien van de vervoersvraag, die, wanneer men de verschillende goederensegmenten in ogenschouw neemt, alles bij elkaar genomen een positief beeld toont. PANTEIA verwacht voor Nederland een toename van de vervoersvraag van 3,2% in 2016 en 1% in 2017.

Voor de Donauvaart verwacht de Donaucommissie dat de vervoersvolumes in de landbouwsector en in de chemische industrie⁴⁶ in 2016 een verdere progressie zullen tonen. Het vervoer van grondstoffen voor de metaalverwerkende industrie (erts, pellets, steenkool) zal grotendeels afhangen van de algemene situatie op de wereldwijde en Europese metaalmarkt en van de scheepvaartomstandigheden in de tweede helft van 2016. Op middellange termijn moet in Europa rekening gehouden worden met een stagnerende tot licht dalende staalproductie.⁴⁷ Deze prognose heeft betrekking op het vervoer van erts en metaalproducten.

⁴⁵ Zie de studie: „Entwicklung der Energiemärkte - Energiereferenzprognose“, dat een door het Duitse Bondsministerie in opdracht gegeven onderzoek betreft naar deontwikkeling van de energiemarkten en een prognose bevat voor het energetisch referentiekader (2014)

⁴⁶ Bron: Donaucommissie

⁴⁷ Bron: Unicredit Bank Austria (2014), sectorrapport metaalsector

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

BIJDRAGEN

SECRETARIAAT VAN DE CCR

Hans VAN DER WERF (projectleiding)

Norbert KRIEDEL (marktobservatie)

Guillaume LEGEAY (samenvatting)

Angelika ESPENHAHN (projectcoördinatie)

Jérémy RECHT (stagiaire marktobservatie)

Contact : n.kriedel@ccr-zkr.org

PANTEIA

Wouter VAN DER GEEST (hoofdstuk 8)

DONAUCOMMISSIE

Pjotr Semjonovitch SUVOROV (hoofdstuk 2, Donau)

IN SAMENWERKING MET

Donaucommissie

Moezelcommissie

Savacommissie

EBU

ESO

IVR

DESIGN VAN PRESS-AGRUM

Nicolas LAURENT (coördinatie)

Lucie GANGLOFF (design)

www.press-agrum.com

VERTALING

Christophe HENER (CCR - Frans)

Bettina ACHHAMMER (CCR - Duits)

Pauline de ZINGER (Extern - Nederlands)

Howard GLEAVE (Extern - Engels)

Impressum: Juni 2016

Uitgegeven door het Secretariaat van de Centrale commissie voor de Rijnvaart
2, place de la République 67082 STRAATSBURG cedex – www.ccr-zkr.org
ISSN 2070-674X

