

# MARKET INSIGHT

EUROPESE  
BINNENVAART

GEPUBLICEERD  
**NOVEMBER**  
**2019**



**Market Insight**  
EUROPESE BINNENVAART

Gepubliceerd  
**november 2019**

**U vindt alle gegevens onder:**  
[www.inland-navigation-market.org](http://www.inland-navigation-market.org)



# OVERZICHT

## 01

### **GOEDERENVERVOER OP BINNENWATEREN EN IN HAVENS (BLZ.5)**

Vervoersprestatie in Europa **(blz.6)**

Vrachtvervoer in de belangrijkste Europese binnenvaartlanden **(blz.13)**

Droge en vloeibare bulkgoederen en containervervoer **(blz.14)**

## 02

### **EXPLOITATIEOMSTANDIGHEDEN (BLZ.19)**

Waterstanden en beladingsgraad in het Rijnstroomgebied **(blz.20)**

Waterstanden en beladingsgraad van schepen in het Donauebekken **(blz.24)**

Vrachtprijzen in het Rijnstroomgebied **(blz.27)**

Omzetontwikkeling in de Europese binnenvaart per land per kwartaal **(blz.30)**

## 03

### **FOCUS OP DUITSLAND (BLZ.33)**

De 40 grootste Duitse binnenhavens **(blz.34)**

Overzicht binnenvaart in Duitsland **(blz.36)**

De Duitse binnenvaart binnen Europa **(blz.38)**

Haven van Duisburg en Haven van Hamburg **(blz.39)**



# 01

## GOEDEREN- VERVOER OP BINNENWATEREN EN IN HAVENS

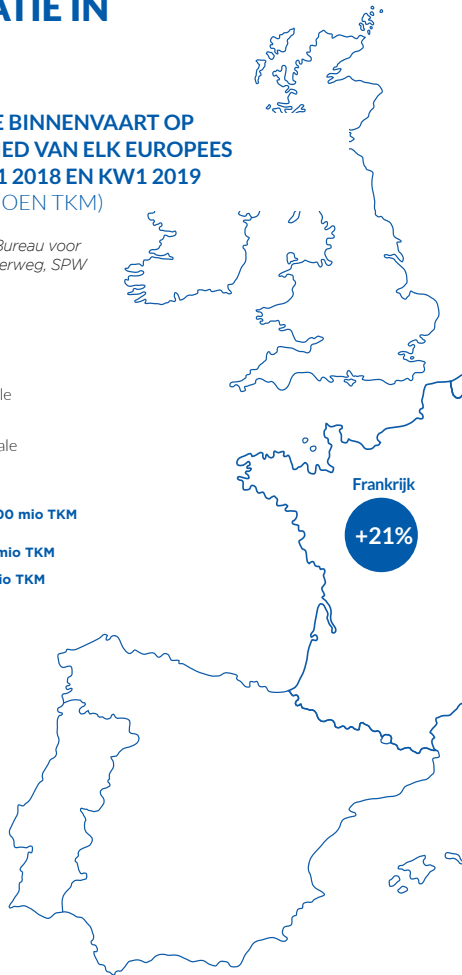
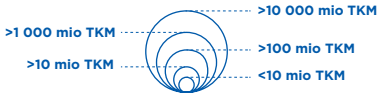
- Na de laagwaterperiode in de tweede helft van 2018 trok de vervoersprestatie in de binnenvaart in de Europese Unie in het eerste kwartaal van 2019 weer aan. Met een waarde van 37,5 miljard ton/kilometer in het eerste kwartaal van 2019 was de vervoersprestatie 30% hoger dan in het vierde kwartaal van 2018, toen de Rijn, Donau en Elbe zwaar te lijden hadden onder laagwater.
- Van de drie landen die in het eerste kwartaal van 2019 de hoogste binnenvaartvervoersprestatie in de EU hadden (Duitsland, Nederland en Roemenië), lag het groeipercentage in KW1 2019 vergeleken met KW4 2018 het hoogst in Duitsland (+62%). Dit was grotendeels te danken aan de sterke opleving van het vervoer over de Rijn.
- Ook op EU-niveau viel de vervoersprestatie van de binnenvaart in het eerste kwartaal van 2019 hoger uit, en wel 5,5% hoger dan hetzelfde kwartaal in het voorafgaande jaar (KW1 2018).

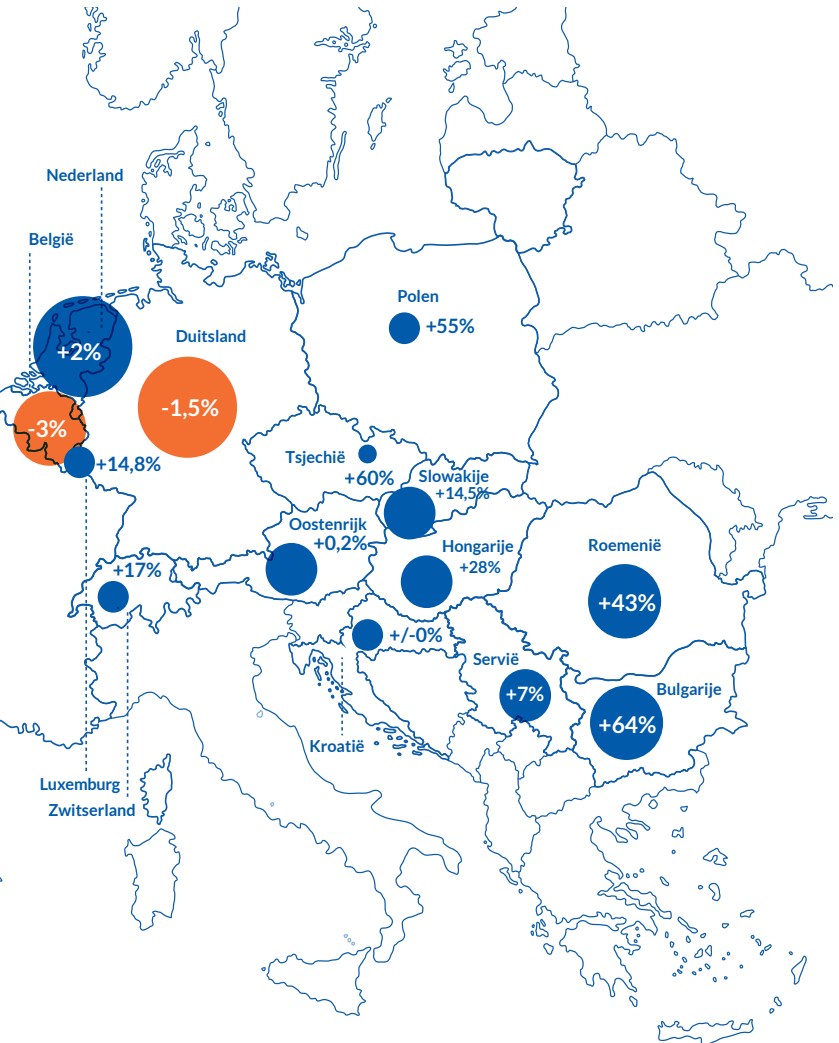
## VERVOERSPRESTATIE IN EUROPA

### VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART OP HET NATIONALE GRONDGEBIED VAN ELK EUROPEES - VERGELIJKING TUSSEN KW1 2018 EN KW1 2019 (VERVOERSPRESTATIE IN MILJOEN TKM)

Bron: Eurostat [iww\_go\_qnave], OESO, Bureau voor de Statistiek van Servië, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de la Wallonie

- Positief groeipercentage van het mondiale vervoer in KW1 2019 t.o.v. KW1 2018
- Negatief groeipercentage van het mondiale vervoer in KW1 2019 t.o.v. KW1 2018



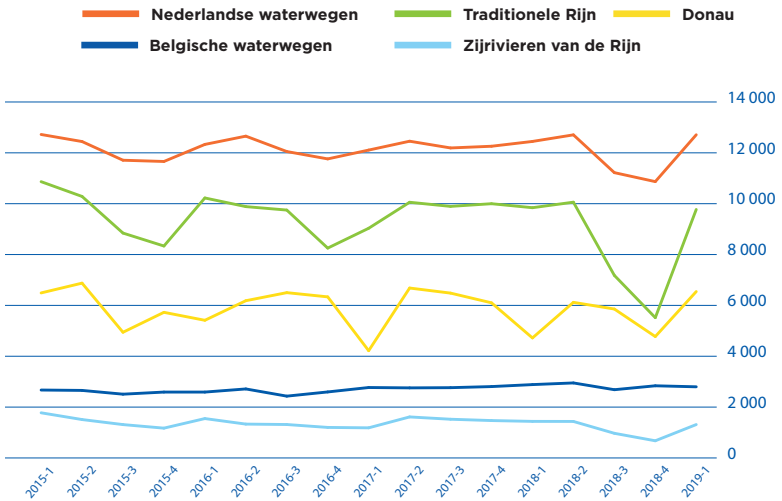


**AFBEELDING 1: VERVOERSPRESTATIE IN DE BINNENVAART OP DE RIJN, ZIJRIVIEREN VAN DE RIJN\*, DONAU\*\*, BELGISCHE EN NEDERLANDSE WATERWEGEN (VERVOERSPRESTATIE IN MILJOEN TKM)**

Bron: Eurostat [jww\_go\_qnave], OESO, Destatis, Stat.Bel, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de la Wallonie

\* Traditionele Rijn = Rijn van Bazel tot de Duits-Nederlandse grens. Zijrivieren van de Rijn: Main, Moezel, Neckar, Saar

\*\* Donau = Vervoersprestatie in Oostenrijk, Slowakije, Hongarije, Kroatië, Servië, Roemenië, Bulgarije

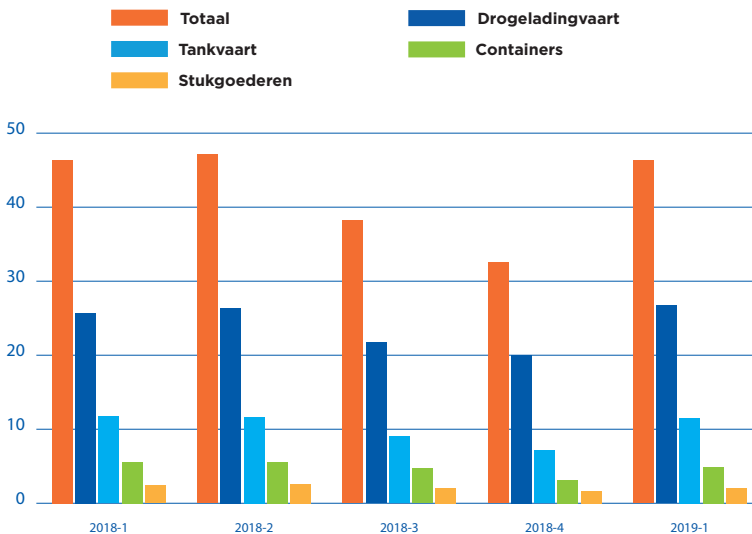


- Het goederenvervoer op de Nederlandse waterwegen, de traditionele Rijn en de Donau herstelde zich van de laagwaterperiode in de tweede helft van 2018. Op de Rijn kende de drogeladingvaart de sterkste stijging, met een toename van de vervoersprestatie met 3,9% in het eerste kwartaal van 2019 ten opzichte van het eerste kwartaal van 2018. Mogelijk bevatten de volumes van het eerste kwartaal van 2019 voor de tankvaart en drogeladingvaart ook de achterstallige volumes die oorspronkelijk in het vierde kwartaal van 2018 zouden zijn vervoerd, hetgeen bijdraagt aan deze hogere cijfers.



## AFBEELDING 2: VRACHTVERVOER OP DE TRADITIONELE RIJN PER VERVOERSSEGMENT EN KWARTAAL (IN MILJOEN TON)

Bron: Destatis. Stukgoederen of algemene vracht zijn goederen die afzonderlijk moeten worden geladen en niet in intermodale containers of in bulk vervoerd worden.



- Het containervervoer vormt een uitzondering als het om herstel gaat. De cijfers voor dit segment op de traditionele Rijn lagen in het eerste kwartaal van 2019 nog steeds 11% lager dan het jaar ervoor. Hier zijn twee mogelijke verklaringen voor:
  1. Ten eerste menen sommige grote logistieke bedrijven dat bevrachters momenteel minder geneigd zijn om containers per binnenschip te vervoeren dan voor de laagwatercrisis<sup>1</sup>. Het is inderdaad zo dat, vergeleken bij de drogeladingvaart en tankvaart, waar de binnenvaart vaak de enige vervoerswijze is, containers ook per spoor of over de weg kunnen worden vervoerd. Dat blijkt ook uit de evolutie van het containervervoer in de Schweizerische Rheinhäfen. In de eerste helft van 2018

<sup>1</sup> Informatie van Danser Frankrijk, Haeger & Schmidt Logistics, Contargo AG

vond er een verschuiving plaats van het spoorwegvervoer naar de binnenvaart, als gevolg van het ongeluk bij Rastatt, waarbij het spoorvervoer op de Rijn-as werd onderbroken. Door de laagwaterperiode in de tweede helft van 2018 vond er echter opnieuw een verschuiving in de vervoerswijze plaats, maar deze keer ten nadele van de binnenvaart: De resultaten van het containervervoer over de Rijn lagen in de eerste helft van 2019 16% lager dan in de eerste helft van 2018<sup>2</sup>.

2. Een tweede oorzaak voor de tegenvallende resultaten in het containervervoer is de verslechtering van het economisch klimaat, vooral de wereldhandel, sinds de tweede helft van 2018. Dit had een groter effect op het containervervoer (dat meer gericht is op de wereldhandel), dan op het bulkvervoer.
- Ook het vervoer op de Donau herstelde zich van de laagwaterperiode in 2018. Het vervoer in de twee belangrijkste marktsegmenten – landbouwproducten en ijzerertsen – maakte in het eerste kwartaal van 2019 een aanzienlijke groei door, niet alleen in vergelijking met de tweede helft van 2018 maar ook ten opzichte van het eerste kwartaal van 2018.
  - Het grensoverschrijdend vervoer tussen Servië, Kroatië en Hongarije nam in het eerste kwartaal van 2019 met 30% toe vergeleken met een jaar ervoor (bron: Donaucommissie), net als het totale binnenvaartvervoer in Hongarije (bron: Eurostat). Deze groei was te danken aan de sterke toename van het vervoer van ijzererts stroomopwaarts en het vervoer van landbouwproducten stroomafwaarts.
  - Het marktobservatierapport voor het eerste kwartaal van 2019 van de Donaucommissie wijst er eveneens op dat het vervoer van granen in de dalvaart – van de middenloop van de Donau van Hongarije, Servië en Kroatië naar de havens in Roemenië – in het eerste kwartaal van 2019 verdubbelde ten opzichte van het eerste kwartaal van 2018. De belangrijkste redenen voor deze stijging waren de betere oogstresultaten en het herstel van de waterstanden. Andere marktsegmenten op de Donau, zoals aardolieproducten en kolen, maakten een daling door.

<sup>2</sup> Bron: Zwitserse Rijnhavens

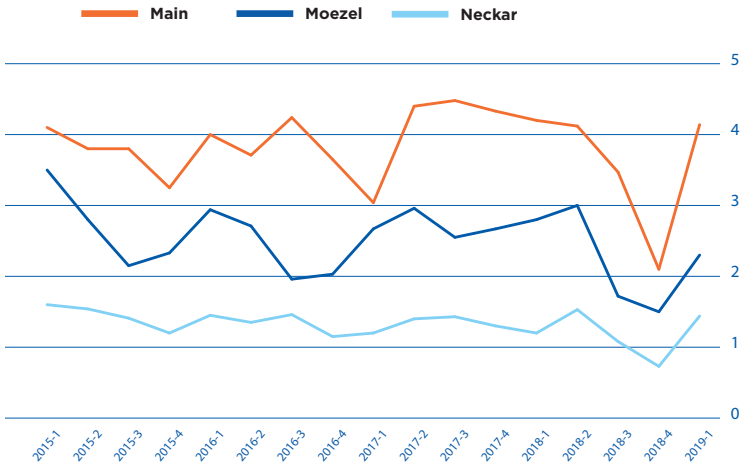
- Productsegmenten en hun trends hebben ook een grote invloed op de evolutie van het vervoer op de zijrivieren van de Rijn. Het vervoer op de Main, Moezel en Neckar wordt weergegeven in de volgende grafiek. Hieruit blijkt dat de twee grootste zijrivieren ten oosten van de Rijn (de Main en Neckar) de laagwaterperiode veel beter te boven kwamen dan de belangrijkste westelijke zijrivier, de Moezel. Het vervoer op de Moezel lag in het eerste kwartaal van 2019 nog steeds ver onder het niveau van het eerste en tweede kwartaal van 2018.
- Een onderliggende oorzaak kan worden gevonden in de uiteenlopende trends in het groeiniveau van goederen tussen de Main en Neckar enerzijds en de Moezel anderzijds. Op de Main en Neckar bestaat het grootste goederensegment uit zand, stenen en grind, en dit segment kent positieve groeivoorzichten (zie hoofdstuk negen van het Marktobservatierapport 2019)<sup>3</sup>.
- Het vervoer van kolen over de Moezel is de afgelopen jaren echter behoorlijk sterk teruggelopen en kende geen compensatie in andere goederensegmenten, zoals landbouwproducten, ertsen en staal, die ongeveer op hetzelfde peil bleven. De energietransitie en de afname van het kolenvervoer zijn dus belangrijke uitdagingen voor de binnenvaart op de Moezel.

<sup>3</sup> Zie: CCR / EC (2019), Jaarverslag 2019, Marktobservatie, hoofdstuk 9: [https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2019/11/ccnr\\_2019\\_Q2\\_nl-min2.pdf](https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2019/11/ccnr_2019_Q2_nl-min2.pdf)



**AFBEELDING 3: VRACHTVERVOER OVER DE ZIJRIVIEREN VAN DE RIJN PER KWARTAAL (IN MILJOEN TON)**

Bron: Destatis



## VRACHTVERVOER IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENVAARTLANDEN

AFBEELDING 4: EVOLUTIE VAN HET VRACHTVERVOER IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENVAARTLANDEN (KWARTAALCIJFERS - IN MILJOEN TON)

Bron: Eurostat [iww\_go\_qnave], Nationale bureaus voor de statistiek en Belgische vaarwegbeheerders

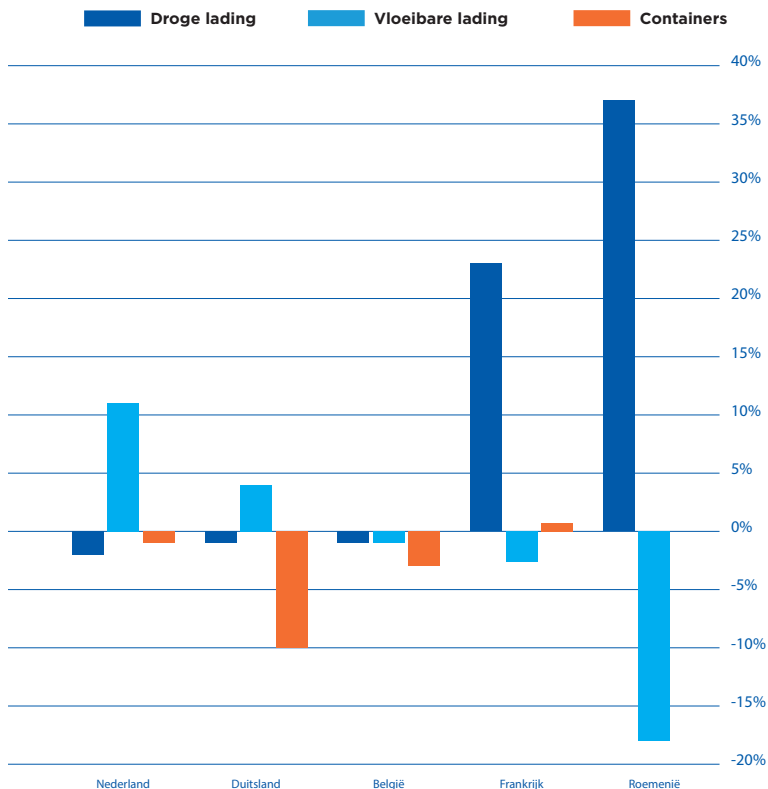


# DROGE EN VLOEIBARE BULK- GOEDEREN EN CONTAINERVERVOER

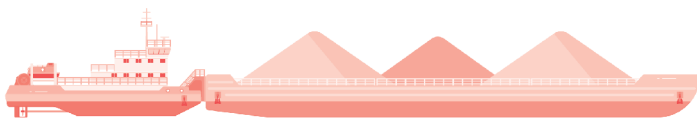
**AFBEELDING 5: VERANDERINGSPERCENTAGES IN HET  
 VRACHTVERVOER VAN DE BINNENVAART (IN TON) IN VIJF  
 BELANGRIJKE BINNENVAARTLANDEN (KW1 2019 VS KW1 2018 -%)\***

Bron: CBS, Destatis, StatBel, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de la Wallonie, VNF, Roemeens Instituut voor de Statistiek

\*In Roemenië is containervervoer vrijwel onbestaande en daarom is dit niet weergegeven in de grafiek.



- In Frankrijk groeide de drogeladingvaart in het eerste kwartaal van 2019 sterk. Dit wordt ook bevestigd door cijfers van Ports de Paris: het goederenvervoer in de binnenvaart in de grootste Franse haven lag in de eerste helft van 2019 32,8% hoger dan in dezelfde periode in 2018 en bedroeg 12,7 miljoen ton.
- Voor zand, stenen en bouw materiaal, het grootste productsegment in Ports de Paris, bedroeg het goederenvervoer in de binnenvaart in de eerste helft van 2019 9,8 miljoen ton, vergeleken bij circa 7,3 miljoen ton in de eerste helft van 2018 (+34%). Een belangrijke reden voor deze toename is het project Grand Paris Express, waarbij binnenvaartschepen worden ingezet in het kader van de aanleg van nieuwe metrolijnen.<sup>4</sup> Daarnaast werd het goederenvervoer in de eerste helft van 2018 belemmerd door hoogwater op de Seine.
- In Nederland en Duitsland werd het eerste kwartaal van 2019 gekenmerkt door aantrekkende activiteiten in de tankvaart. Het containervervoer in Duitsland is echter nog niet terug op het niveau van de eerste helft van 2018 (zie de uitleg over de Rijnvaart op blz. 9 en 10).
- De sterke groei van de drogeladingvaart in Roemenië is te danken aan een herstel van de belangrijkste productsegmenten: landbouwproducten (+85%), ijzererts (+15%) en bouw materiaal (+62%). Zoals ook blijkt uit het marktobservatieverslag van de Donaucommissie<sup>5</sup> kan deze enorme groei van het vervoer van landbouwproducten worden verklaard door een normalisering van de waterstanden op de middenloop van de Donau, vanwaar graan en andere producten naar Roemeense havens aan de benedenloop van de Donau worden vervoerd.



<sup>4</sup> Bronnen: Ports de Paris en INSEE Conjoncture Normandie - Le bilan économique, juni 2019

<sup>5</sup> Marktobservatieverslag van de Donaucommissie voor het eerste kwartaal van 2019

TABEL 1: AANDEEL DROGE LADING, VLOEIBARE LADING EN CONTAINERVERVOER IN KW1 2019 (GEBASEERD OP TON)

Bron: CBS, Destatis, StatBel, VNF, Roemeens Instituut voor de Statistiek

\* Voor Duitsland bestaan de vervoersstatistieken ook uit de categorie stukgoederen, die circa 5% uitmaakt (niet opgenomen in bovenstaande tabel). Stukgoederen of algemene vracht zijn goederen die afzonderlijke moeten worden geladen en niet in intermodale containers of in bulk worden vervoerd.

	Droge lading	Vloeibare lading	Containers
Nederland	52%	34%	14%
Duitsland*	59%	25%	10%
België	51%	31%	17%
Frankrijk	81%	13%	6%
Roemenië	96%	4%	0%

# In KW1 2019...

... POSITIEVE ONTWIKKELING VAN DROGE LADING IN FRANKRIJK EN OPLEVING IN DE TANKVAART IN NEDERLAND EN DUITSLAND

... WAS HET VERVOER VAN DROGE LADING GOED VOOR MEER DAN 50% VAN HET TOTALE BINNENVAARTVERVOER IN NEDERLAND, DUITSLAND EN BELGIË. VOOR FRANKRIJK EN ROEMENIË LAG DIT ZELFS BIJ 80%







# 02

## EXPLOITATIE- OMSTANDIGHEDEN

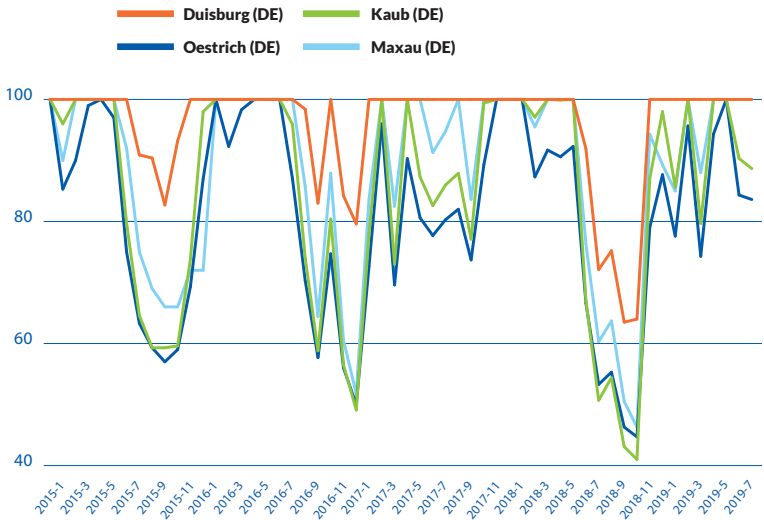
- In het eerste en tweede kwartaal van 2019 normaliseerden zich de waterstanden, zodat de binnenvaartschepen weer sterker beladen konden worden. Dit bleef niet zonder gevolgen voor de vrachtprijzen: de vrachtprijzen liepen terug. Dit was met name goed zichtbaar op de spotmarkten voor het vervoer vanuit het ARA-gebied naar bestemmingen langs de Rijn in het achterland (Duitsland, Frankrijk en Zwitserland).
- Als gevolg van de dalende vervoersprijzen in KW1 2019 blijkt uit de officiële statistieken dat voor het binnenvaartvrachtvervoer in Nederland en Duitsland in beide landen het omzetcijfer daalde. In het tweede kwartaal van 2019 liep het omzetcijfer in Duitsland verder terug, terwijl het in Nederland weer steeg.

## WATERSTANDEN EN BELADINGSGRAAD IN HET RIJNSTROOMGEBIED



### AFBEELDING 1: MAXIMALE BELADINGSGRAAD VAN SCHEPEN MET EEN DIEPGANG VAN 3 METER AAN DE PEILSCHALEN LANGS DE RIJN (%)

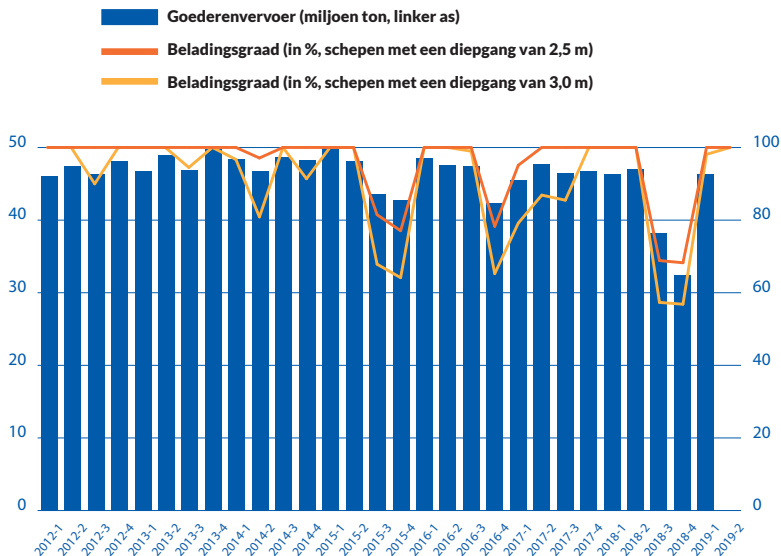
Bron: CCR-berekening op basis van gegevens van het Duitse Duitse federale bureau voor hydrologie



- In het begin van 2019 bereikten de waterstanden op de Rijn weer een normaal peil, waardoor binnenvaartschepen opnieuw een vrij hoge beladingsgraad haalden. Uit de twee peilschalen bij Kaub en Oestrich aan de Midden-Rijn bleek dat de vaaromstandigheden iets moeilijker waren dan bij Maxau aan de Bovenrijn en Duisburg aan de Benedenrijn.
- Het feit dat de hogere waterstanden in KW1 2019 gevolgd werden door een toename van het goederenvervoer toont aan dat ook in dit geval de correlatie tussen de waterstanden en het vrachtvervoer over de Rijn bleef bestaan.

## AFBEELDING 2: GOEDERENVERVOER OVER DE RIJN PER KWARTAAL EN BELADINGSGRAAD BIJ KAUB/RIJN

Bron: Destatis en CCR-berekening op basis van gegevens van het Duitse federale bureau voor hydrologie



## NORMALISATIE VAN DE WATERSTANDEN IN DE RIJN EN VAN DE BELADINGSGRAAD VAN DE SCHEPEN IN KW1 2019 NA LAAGWATERPERIODE IN KW4 2018





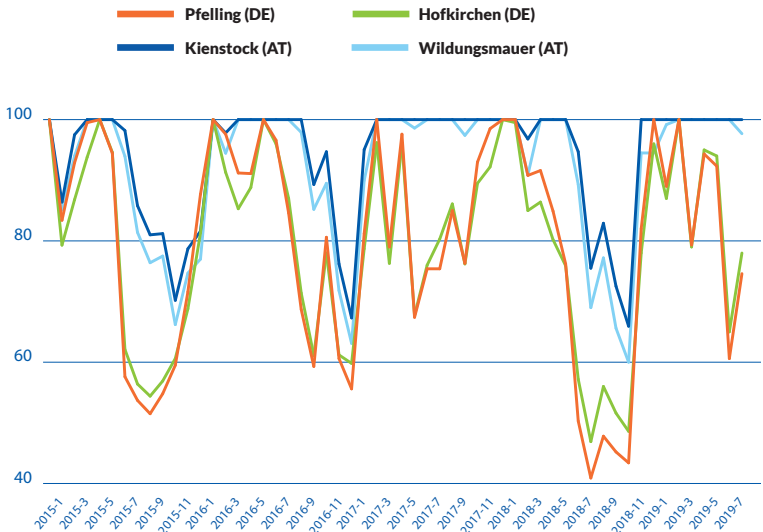
## WATERSTANDEN EN BELADINGS-GRAAD VAN SCHEPEN IN HET DONAUBEKKEN





**AFBEELDING 3: MAXIMALE BELADINGSGRAAD VAN SCHEPEN MET EEN DIEPGANG VAN DRIE METER BIJ DE PEILSCHALEN LANGS DE DONAU (%)**

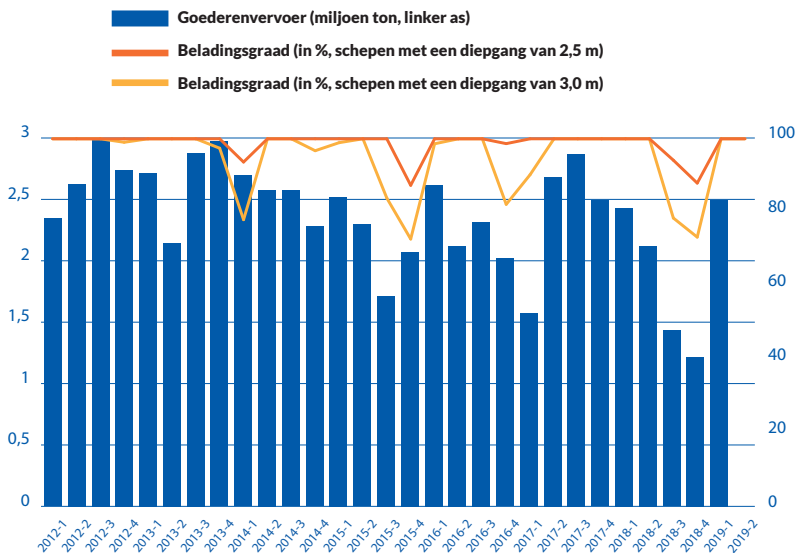
*Bron: CCR-berekening op basis van hydrologische gegevens van het Duitse federale bureau voor hydrologie en de Federale overheid van Neder-Oostenrijk*



- Binnen het Donaubekken bleven de verschillen in de hydrologische omstandigheden tussen de Oostenrijkse en Duitse Donau in 2019 onveranderd. De vaaromstandigheden herstelden zich snel in Kienstock en Wildungsmauer, beide gelegen in Neder-Oostenrijk, maar bleven vrij onbestendig en minder gunstig op de Duitse Donau in Neder-Beieren.

#### AFBEELDING 4: GOEDERENVERVOER IN OOSTENRIJK EN BELADINGSGRAAD IN WILDUNGSMAUER, NEDER-OOSTENRIJK, PER KWARTAAL

Bron: Eurostat [iww\_go\_qnave] en CCR-berekening op basis van hydrologische gegevens van de federale overheid van Neder-Oostenrijk



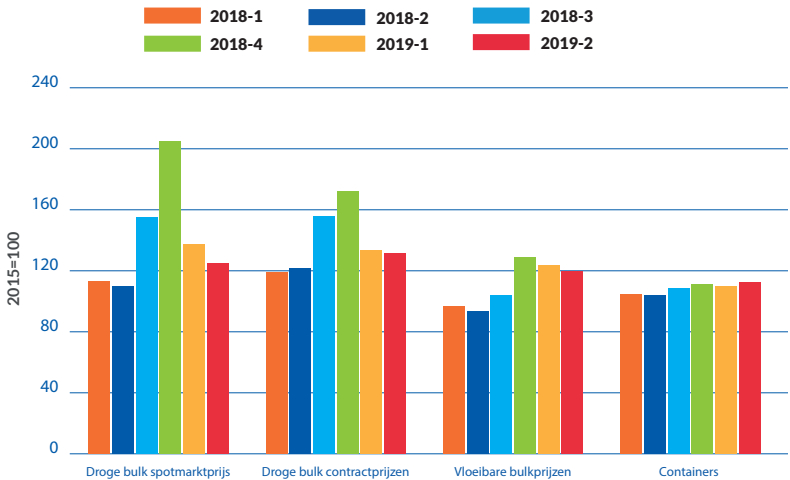
### BETERE SCHEEPVAARTOMSTANDIGHEDEN EN BELADINGSGRAAD IN OOSTENRIJK IN KW1 2019 NA LAAGWATERPERIODE IN KW4 2018



## VRACHTPRIJZEN IN HET RIJN- STROOMGEBIED

AFBEELDING 5: VRACHTPRIJSINDEX VAN HET CBS VOOR DE  
 BINNENVAART IN NEDERLAND

Bron: CBS (Nederland)



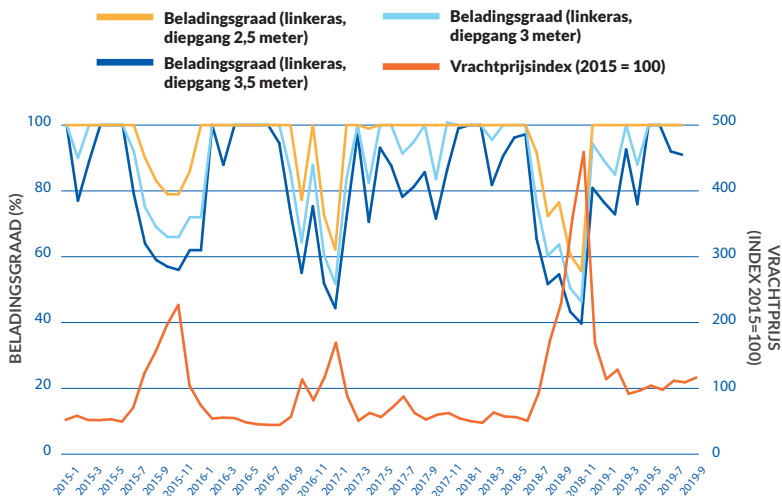
- Het CBS houdt regelmatig enquêtes onder tachtig Nederlandse binnenvaartbedrijven, namelijk acht keer per jaar. De omzet van een bedrijf bepaalt de invloed die het heeft op de prijsindex. Volgens deze index liepen de spotmarktprijzen voor droge bulk in de eerste helft van 2019 terug, hetgeen ongeveer gelijke tred hield met de normalisering van de waterstanden op de Rijn.
- De vrachtprijzen voor vloeibare bulk van de CBS-index gelden voor het goederenvervoer over de Rijn, maar ook voor kortere trajecten binnen het ARA-gebied (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen) en andere locaties binnen Nederland. Het gaat om zowel spotmarktprijzen als (langetermijn-) contractprijzen en de levering van allerlei soorten vloeibare bulk (chemicaliën, diesel, stookolie, methanol, nafta, zonnebloemolie, enz.).

- Een andere vrachtprijsindex is de PJK-index voor vloeibare bulk<sup>6</sup>, een spotmarktindex gebaseerd op het vervoer van olieproducten uit het ARA-gebied over de Rijn naar bestemmingen in Duitsland, Frankrijk en Zwitserland. Aangezien het om spotmarktprijzen gaat en specifieke handel tussen het ARA-gebied en de Rijn is deze index nogal volatiel.
- Binnen de PJK-index kelderden de vrachtprijzen sterk in december 2018 en begin 2019 en kwamen ze in de eerste helft van 2019 op een lager niveau te liggen. Net als bij de CBS-index voor vloeibare bulk zakte het prijsniveau niet volledig in.

### AFBEELDING 6: VRACHTPRIJSINDEX VAN PJK VOOR HET VERVOER VAN VLOEIBARE LADING (GASOLIE) VANUIT HET ARA-GEBIED NAAR BESTEMMINGEN LANGS DE RIJN - VERGELEKEN MET DE BELADINGSGRAAD VAN VAARTUIGEN BIJ MAXAU/BOVENRIJN\*

Bron: Berekening van de CCR op basis van PJK International

\* De vrachtprijsindex werd berekend op basis van de prijs per ton vervoerde vloeibare lading. De indexwaarden tonen de prijs in een bepaalde maand in relatie tot de gemiddelde prijs in 2015.

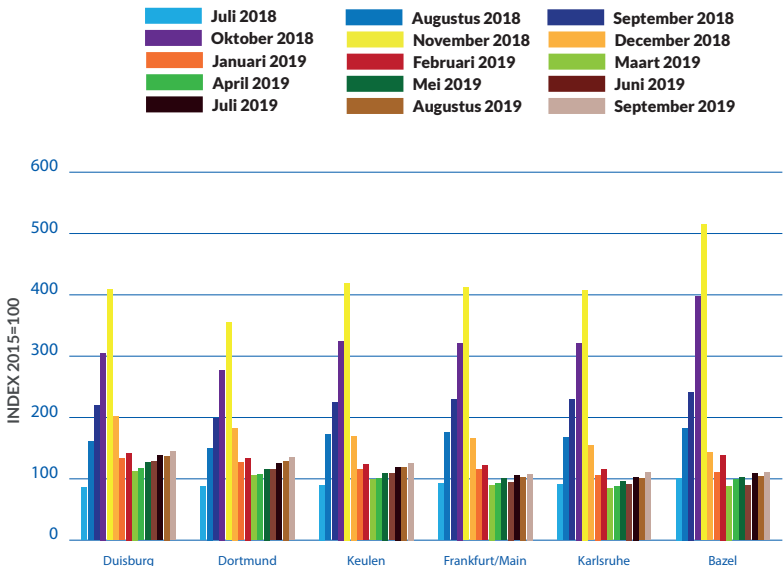


<sup>6</sup> PJK International / Insight Global is een marktonderzoeksbedrijf uit Breda, Nederland, gespecialiseerd in de tankvaart

- Een gedetailleerde blik op de PJK-index (per bestemming langs de Rijn) laat zien dat de Zwitserse bestemming (Bazel) verreweg de grootste prijsstijging kende tijdens de laagwaterperiode aan het eind van 2018. In 2019 kelderde het vrachtprijsniveau voor leveringen naar Bazel echter sterk. Toen de waterstand weer op een normaal peil kwam te liggen, was de prijsdaling voor het goederenvervoer naar bestemmingen langs de Benedenrijn (Duisburg, Keulen) en in het Roergebied (Dortmund) relatief minder groot dan voor Bazel.

### AFBEELDING 7: PJK-VRACHTPRIJSINDEX VOOR VLOEIBARE LADING (GASOLIE) VAN HET ARA-GEBIED NAAR BESTEMMINGEN LANGS DE RIJN – INDEXWAARDEN PER BESTEMMING

Bron: Berekening van de CCR op basis van PJK International

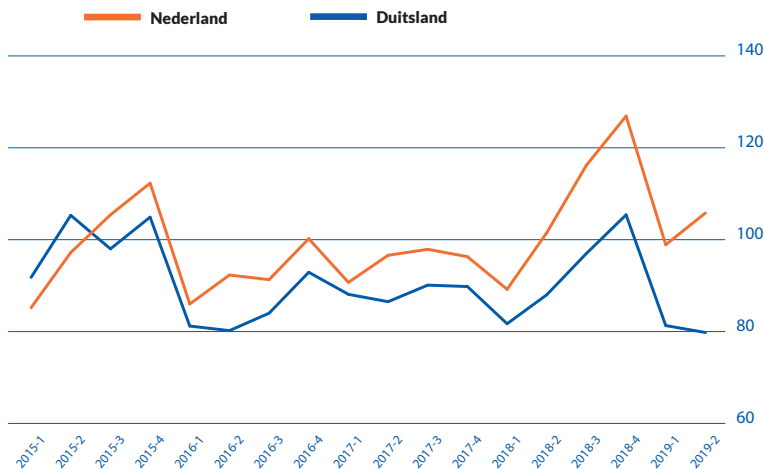


## OMZETONTWIKKELING IN DE EUROPESE BINNENVAART PER LAND PER KWARTAAL<sup>7</sup>

### AFBEELDING 8: OMZETONTWIKKELING IN NEDERLAND EN DUITSLAND - VOORNAMELIJK VRACHTVERVOER\* (2015=100)

Bron: CBS, Destatis

\*Voor Nederland is uitgegaan van de totale omzet van de binnenvaart, aangezien het vrachtvervoer goed is voor een zeer hoog aandeel van 92%; voor Duitsland wordt alleen de omzetontwikkeling van het vrachtvervoer weergegeven.



- Zowel in Nederland als Duitsland bereikte de omzet uit goederenvervoer in het vierde kwartaal van 2018 een piek. Dit was het gevolg van zeer hoge vrachtprijzen door de laagwaterperiode, vooral op de Rijn. Toen de prijzen in de eerste helft van 2019 daalden, kwam de omzet in Duitsland weer op een normaal niveau te liggen. In Nederland bleef de omzet hoog, omdat de vervoersvraag zich in Nederland gunstiger ontwikkelde dan in Duitsland.

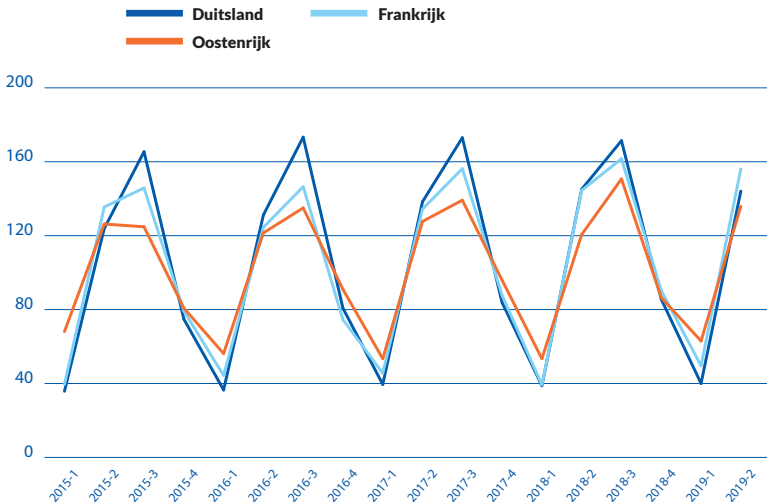
<sup>7</sup> De kwartaalgegevens over de omzet in de binnenvaart zijn vanwege statistische beperkingen momenteel slechts voor zeer weinig landen beschikbaar. EUROSTAT verstrekt gegevens voor de NACE-rubriek H50 (vervoer over water), die zowel de zeevaart als binnenvaart omvat. Met behulp van deze dataset kan alleen voor de landen met vrijwel geen zeevaart de omzet in de binnenvaart worden vastgesteld. Voor Frankrijk, Duitsland en Nederland worden de omzetgegevens op kwartaalbasis verstrekt door de nationale bureaus voor de statistiek (INSEE, Destatis, CBS).

- De Oostenrijkse, Franse en Duitse passagiersvaart hadden zoals gebruikelijk een schommelende omzet als gevolg van de seizoenen. In het tweede kwartaal van 2019 lag de omzet van Franse passagiersvaartrederijen 8% hoger dan in het tweede kwartaal van 2018 en 16% hoger dan in het tweede kwartaal van 2017.
- Voor de Duitse passagiersvaart was de omzet in het tweede kwartaal van 2019 1% lager dan in het jaar ervoor, maar 4% hoger dan in het tweede kwartaal van 2017. De omzet van Oostenrijkse rederijen, waarvan het leeuwendeel actief is in de passagiersvaart, lag in het tweede kwartaal van 2019 13% hoger dan het jaar ervoor en 6% hoger dan in het tweede kwartaal van 2017.

### AFBEELDING 9: OMZETONTWIKKELING IN OOSTENRIJK, FRANKRIJK EN DUITSLAND - VOORNAMELIJK PASSAGIERSVAART\* (2015=100)

Bron: Eurostat [sts\_setu\_q] voor Oostenrijk, Destatis voor Duitsland en INSEE voor Frankrijk

Voor Oostenrijk, betreffen de omzetgegevens de totale binnenvaart, maar deze bestaat hoofdzakelijk uit passagiersvaart; voor Duitsland en Frankrijk betreffen de gegevens alleen de omzet van de passagiersvaart.







# 03

## FOCUS OP DUITSLAND

- Het binnenvaartvervoer in Duitsland was in het eerste kwartaal van 2019 goed voor 36% van de totale vervoersprestatie van de binnenvaart in de EU, terwijl dit cijfer in 2018 35% bedroeg. Kijkt men alleen naar het containervervoer dan ligt dit aandeel bij 39%.
- Van alle binnenvaartondernemingen in de EU is 11% Duits. Hun aandeel in de totale omzet is echter veel hoger: 34 % van de totale omzet in het binnenvaartvrachtvervoer in de EU wordt gegenereerd door Duitse ondernemingen.
- Hieruit blijkt eveneens dat de Duitse ondernemingen gemiddeld groter zijn dan in vele andere binnenvaartlanden met een zekere mate van marktfragmentatie.

## DE 40 GROOTSTE DUITSE BINNENHAVENS<sup>8</sup> - SCHEEPVAARTVERVOER IN KW1 2019

Bron: Destatis



<sup>8</sup> Deze veertig binnenhavens maakten in KW1 2019 74,6% van al het scheepvaartvervoer in Duitse binnenhavens uit. Gedetailleerde informatie over de 32 grootste Duitse binnenhavens staat op de volgende bladzijde.

In KW1 2019  
(miljoen t.)

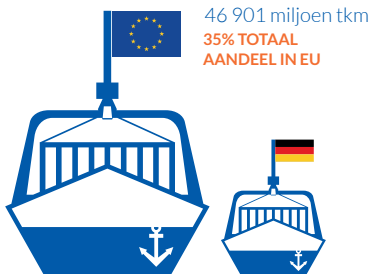
	Invoer uit het buitenland	Invoer met nationale herkomst	Uitvoer naar nationale bestemmingen	Uitvoer naar het buitenland	Totaal scheepvaartvervoer
Duisburg	9,17	0,38	0,88	1,99	12,4
Hamburg	0,00	1,08	1,41	0,01	2,5
Mannheim	1,33	0,27	0,26	0,47	2,3
Keulen	0,64	0,45	0,42	0,80	2,3
Neuss	1,13	0,29	0,21	0,48	2,1
Karlsruhe	0,69	0,13	0,50	0,43	1,8
Ludwigshafen am Rhein	0,68	0,44	0,15	0,40	1,7
Frankfurt	0,61	0,27	0,24	0,23	1,3
Gelsenkirchen	0,27	0,15	0,32	0,50	1,2
Kehl	0,33	0,29	0,23	0,15	1,0
Mainz	0,37	0,23	0,07	0,26	0,9
Kiesbaggereien Kreis Wesel	0,00	0,41	0,03	0,48	0,9
Marl	0,52	0,15	0,05	0,19	0,9
Bottrop	0,46	0,03	0,13	0,25	0,9
Hamm	0,55	0,23	0,02	0,07	0,9
Krefeld	0,35	0,23	0,09	0,19	0,9
Brunsbüttel	0,00	0,03	0,80	0,00	0,8
Lünen	0,59	0,08	0,02	0,13	0,8
Bremen	0,02	0,57	0,14	0,05	0,8
Saarlouis	0,45	0,00	0,03	0,20	0,7
Andernach	0,10	0,10	0,03	0,45	0,7
Salzgitter	0,02	0,41	0,23	0,01	0,7
Heilbronn	0,24	0,11	0,28	0,04	0,7
Leverkusen	0,33	0,12	0,09	0,07	0,6
Rheinberg	0,47	0,00	0,04	0,09	0,6
Lingen (Ems)	0,10	0,11	0,28	0,09	0,6
Magdeburg	0,02	0,28	0,16	0,11	0,6
Wesseling	0,01	0,05	0,26	0,22	0,5
Wesel	0,16	0,08	0,07	0,22	0,5
Dormagen	0,14	0,02	0,18	0,16	0,5
Bendorf	0,15	0,10	0,07	0,18	0,5
Berlin	0,02	0,33	0,12	0,00	0,5

## OVERZICHT BINNENVAART IN DUITSLAND

### ABSOLUTE WAARDE<sup>9</sup> VOOR DUITSLAND VS TOTAAL AANDEEL IN DE EU

Kanttekening bij dit overzicht - Zie blz. 43

#### TOTALE VERVOERSPRESTATIE



#### VERVOERSPRESTATIE CONTAINERS

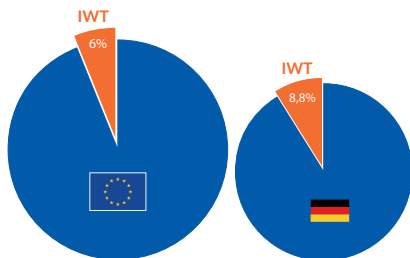


**Totale hoeveelheid vervoerde goederen:** 197,9 miljoen ton (# - Zie blz. 43)

**Hoeveelheid vervoerde containers:** 21,2 miljoen ton (# - Zie blz. 43)

#### GOEDERENSEGMENT IN DE BINNENVAART

1. Ertsen, zand, stenen: 8 724 miljoen tkm  
25% TOTAAL AANDEEL IN EU
2. Aardolieproducten: 7 838 miljoen tkm  
38% TOTAAL AANDEEL IN EU
3. Chemicaliën: 5 672 miljoen tkm  
38% TOTAAL AANDEEL IN EU



#### AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VAN DE BINNENVAART – TOTALE VERVOERSPRESTATIE

<sup>9</sup> De gegevens voor alle vervoersindicatoren gelden voor 2018, terwijl de gegevens over het aandeel in het totale vervoer, werkgelegenheid, omzet, aantal ondernemingen en aantal schepen voor 2017 gelden. Het aandeel van de binnenvaart in het totale vervoer is berekend als het aandeel van de binnenvaart binnen de totale vervoersprestatie van de binnenvaart, het spoor en wegvervoer tezamen.

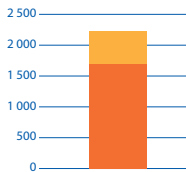


### PERSONEN DIE WERKZAAM ZIJN

10 314	24%	TOTAAL AANDEEL IN DE EU	11%
Vrachtervervoer: 4 211	21%		11%
Passagiersvaart: 6 103	27%		11%

### AANTAL BEDRIJVEN

1 102
Vrachtervervoer: 668
Passagiersvaart: 434



### OMZET VAN DE BINNENVAART

2 234 miljoen € 30% TOTAAL AANDEEL IN EU

- Vrachtervervoer: 1 689 miljoen € 34%
- Passagiersvaart: 545 miljoen € 22%

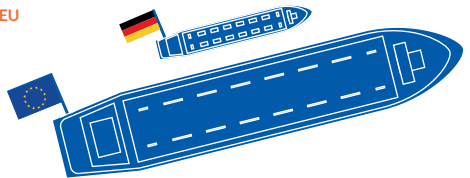
### AANTAL ACTIEVE VRACHTSCHEPEN

2 394 16% TOTAAL AANDEEL IN EU

Droge lading: 1 564 14%

Vloeiende lading: 419 25%

Duw- & sleepvaart: 411 18%



### TONNAGE VAN ACTIEVE VRACHTSCHEPEN

Droge lading: 1,8 miljoen ton  
13% TOTAAL AANDEEL IN EU  
Vloeiende lading: 0,75 miljoen ton  
22% TOTAAL AANDEEL IN EU

## DE DUITSE BINNENVAART BINNEN EUROPA

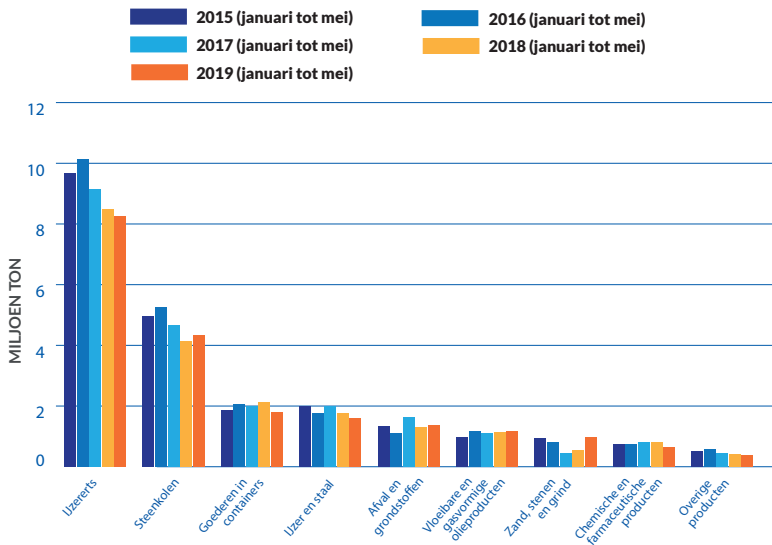
- In 2018 vervoerden binnenvaartschepen **197,9 miljoen ton goederen** over Duitse binnenwateren en in 2017 was dat 222,7 miljoen ton. In 2018 bedroeg de vervoersprestatie (het product van ton en afstand) **35% van de totale vervoersprestatie van de Europese binnenvaart.**
- Binnen het **containervervoer** heeft Duitsland een aandeel van **39% in de totale vervoersprestatie voor het containervervoer in de Europese binnenvaart.**
- Niet alleen in het containervervoer, maar ook in de **tankvaart** is Duitsland **oververtegenwoordigd in de Europese vervoersprestatie.** Aardolieproducten en chemicaliën zijn beide goed voor een aandeel van 38% in de totale Europese vervoersprestatie van deze twee segmenten.
- In de Duitse binnenvaartondernemingen zijn circa **10.300 personen werkzaam.** Deze ondernemingen hebben in totaal een omzet van ruim 2,2 miljard euro per jaar.
- Met 10.300 werkzame personen heeft Duitsland een aandeel van 24% in de totale werkgelegenheid in de Europese binnenvaart. Dit houdt in dat **bijna één op de vier werkzame personen in de Europese binnenvaart voor een Duitse binnenvaartonderneming werkt.**
- **Duitse binnenvaartondernemingen zijn groter dan het Europese gemiddelde,** gemeten volgens twee indicatoren:
  1. **11% van de Europese binnenvaartondernemingen is Duits,** maar het aandeel werkzame personen in deze Duitse bedrijven is 24 % van de totale werkgelegenheid in de Europese binnenvaart.
  2. 11% van de Europese binnenvaartondernemingen is Duits, maar samen genereren ze **30 % van de totale omzet in de Europese binnenvaart.**
- De Duitse binnenvaartvloot is goed voor 16% van alle Europese binnenvaartschepen. Bekijkt men alleen de tankschepen bedraagt dit aandeel zelfs 25% - **één op de vier in Europa geregistreerde tankschepen is dus in Duitsland geregistreerd.**

## HAVEN VAN DUISBURG EN HAVEN VAN HAMBURG

- Duisburg is met 48,1 miljoen ton vervoerde goederen in 2018 de grootste binnenvaart van zowel Duitsland als heel Europa. Het goederenvervoer vindt plaats in de openbare haven van Duisburg (duisport GmbH) en in particuliere havens van de plaatselijke staalindustrie. De volgende afbeelding betreft de gehele binnenvaart in de stad Duisburg. Grondstoffen (ijzererts, kool) voor de staalproductie en ijzer en staal hebben een aandeel van 70%. In 2018 bedroeg het goederenvervoer in de binnenvaart 48,1 miljoen ton en in het eerste kwartaal van 2019 was dat 12,4 miljoen ton, net als het eerste kwartaal een jaar eerder.

### AFBEELDING 1: GOEDERENVERVOER IN DE BINNENVAART IN DE HAVENS VAN DUISBURG (JANUARI TOT MEI) IN MILJOEN TON

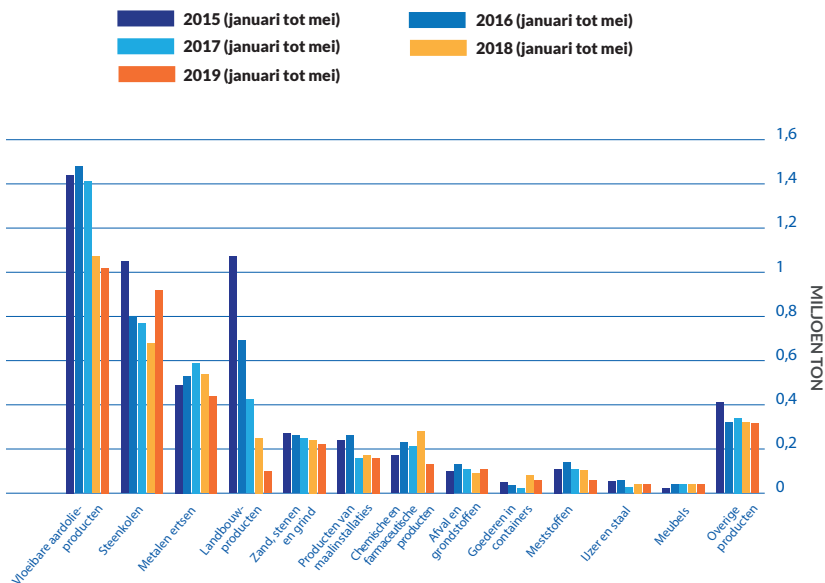
Bron: Analyse van de CCR op basis van Destatis



- De haven van Hamburg is niet alleen de grootste Duitse zeehaven maar ook de op één na grootste Duitse binnenvaart. In 2018 was het goederenvervoer hier goed voor 10 miljoen ton (Bron: Destatis) en in het eerste kwartaal van 2019 was dit 2,5 miljoen ton (ten opzichte van 2,3 miljoen ton in het eerste kwartaal van 2018). Het leeuwendeel van het goederenvervoer in de haven van Hamburg wordt ingenomen door de tankvaart, terwijl het containervervoer in het achterland van de Elbe, vergeleken met de Rijn, tot nu toe een relatief kleine rol speelt.

## AFBEELDING 2: GOEDERENVERVOER DOOR DE BINNENVAART IN DE HAVEN VAN HAMBURG (JANUARI TOT MEI) IN MILJOEN TON

Bron: Analyse van de CCR op basis van Destatis







## ■ WOORDENLIJST

**20XX-1/20XX-KW1:** eerste kwartaal

**20XX-3/20XX-Q3:** derde kwartaal

**ARA-GEBIED:** Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen

**BELADINGSGRAAD:** percentage van het maximale laadvermogen van een schip. De beladingsgraad wordt berekend aan de hand van twee parameters (overeengekomen lage waterstand en voorgeschreven diepte) en een veiligheidsafstand onder de kiel van een schip, waarbij bovendien rekening wordt gehouden met de waterstandgegevens van een vast meetpunt op een bepaalde peggelocatie.

**CEMT:** classificatiesysteem voor Europese waterwegen

**DONAUSTATEN:** Bulgarije, Kroatië, Oostenrijk, Roemenië, Servië, Slowakije, Hongarije

**EU:** Europese Unie

**EUROPA:** de Europese binnenvaart zoals bedoeld in dit rapport omvat naast de EU-lidstaten twee landen die niet tot de Europese Unie behoren, namelijk Zwitserland en Servië.

**WT (INLAND WATERWAYS TRANSPORT):** binnenvaart

**MLD.:** miljard

**MLN.:** miljoen

**OESO:** Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling

**OMZET:** bruto omzet na aftrek van omzetbelasting

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

**TEU:** Twintig voet equivalent (standaardmaat voor containers)

**TKM:** Ton-kilometer (eenheid voor het meten van de vervoersprestatie die de hoeveelheid vervoerde goederen weergeeft (gemeten in ton) vermenigvuldigd met de vervoersafstand (gemeten in km)

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

**VRACHTPRIJS:** prijs voor het vervoer van lading per schip

## ■ KANTTEKENING BIJ DIT OVERZICHT

1) "Totaal aandeel in de EU" betreft cijfers voor de EU, met inbegrip van Zwitserland en Servië.

2) Voor het containervervoer omvatten de cijfers het gewicht van de containers volgens de statistieken over het binnenvaartvervoer uit het referentiehandoek van Eurostat (Zie: [https://circabc.europa.eu/sd/a/b1c81773-ce2b-47cd-ad43-a0fbfe395402/Reference\\_Manual\\_April\\_2018\\_.pdf](https://circabc.europa.eu/sd/a/b1c81773-ce2b-47cd-ad43-a0fbfe395402/Reference_Manual_April_2018_.pdf)).

*# In tegenstelling tot de vervoersprestatie kan voor het vervoersvolume geen aandeel per land worden berekend. Bijvoorbeeld: als ijzererts van Rotterdam naar Duisburg wordt vervoerd, wordt het vervoersvolume in de statistieken van beide landen geteld, terwijl de tonkilometers (tkm) worden opgesplitst tussen beide landen volgens de afgelegde afstand (in km) in elk land. Daardoor kan wel een landspecifieke vervoersprestatie (tkm) worden berekend, maar geen aandeel voor het vervoersvolume (ton), aangezien de som van de aandelen van elk land de 100% zou overschrijden.*

## ■ NATIONALE BUREAUS VOOR DE STATISTIEK

Acroniem	Naam in de eigen taal	Naam in het Nederlands	Land
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Centraal Bureau voor de Statistiek	Nederland
Destatis	Statistisches Bundesamt	Duits bureau voor de statistiek	Duitsland
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques	Nationaal instituut voor de statistiek en economische studies	Frankrijk
INSSE	Institutul National de Statistica	Nationaal instituut voor de statistiek	Roemenië
P3C	Републички завод за статистику Србије	Bureau voor de Statistiek van Servië	Servië
Statbel	Statistics Belgium	Belgisch bureau voor de statistiek	België

## ■ ANDERE BRONNEN

Oorspronkelijke naam	Naam in het Nederlands	Land
Bundesanstalt für Gewässerkunde	Bondsagentschap voor de hydrologie	Duitsland
CCNR/ZKR/CCR	CCR	Europa
Contargo AG	Contargo AG	Duitsland
Danser France	Danser Frankrijk	Frankrijk
Danube Commission	Donauc commissie	Europa
De Vlaamse Waterweg	De Vlaamse Waterweg	België
European Commission	Europese Commissie	EU
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
Haeger & Schmidt Logistics	Haeger & Schmidt Logistics	Duitsland
Land Niederösterreich	In het rapport genoemde havens	Europa
OECD	Federale overheid van Neder-Oostenrijk	Oostenrijk
Ports mentioned in the report	OESO	Mondiaal
PJK International	PJK International	Nederland
SPW Service Public de Wallonie	SPW Service Public de Wallonie	België
Swiss Rhine ports	Zwitserse Rijnhavens	Zwitserland
Voies Navigables de France	Franse waterwegbeheerder	Frankrijk

## ■ METHODOLOGIE

### **Goederenvervoer op de binnenwateren en in havens**

Voor Europa, zoals bedoeld in hoofdstuk 1, worden alle Europese landen in aanmerking genomen die kwartaalgegevens over de binnenvaart verstrekken. Al deze landen staan vermeld op de kaart “Vervoersprestatie in Europa” (zie kaart hoofdstuk 1).

Wanneer er discrepanties in de totale vervoersprestaties worden geconstateerd tussen Eurostat en de nationale bureaus voor de statistiek, wordt dit aan Eurostat meegedeeld en worden de gegevens van de nationale bureaus voor de statistiek in aanmerking genomen.

NST-goederennomenclatuur, indien voorhanden, wordt gebruikt om de vervoersprestaties in te delen naar de volgende vervoerssegmenten: droge lading, vloeibare lading en containers.

## ■ 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.

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

## **BIJDRAGEN**

### **SECRETARIAAT VAN DE CCR**

Norbert **KRIEDEL** (econoom)

Laure **ROUX** (projectcoördinatie)

Lucie **FAHRNER** (communicatie)

Sarah **MEISSNER** (projectmedewerker)

Contact: [ccnr@ccr-zkr.org](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)

## **IN SAMENWERKING MET**

Donaucommissie

Moezelcommissie

Savacommissie

EBU

ESO

IVR

**VORMGEVING - PRESS-AGRUM.COM** (<https://www.press-agrum.com>) **EN CCR**

## **VERTALING**

Laurence **WAGNER** (Frans)

Barbara **VOLLATH-SOMMER** (Duits)

Pauline de **ZINGER** (Nederlands)

Veronica **SCHAUINGER-HORNE** (Extern - Engels)

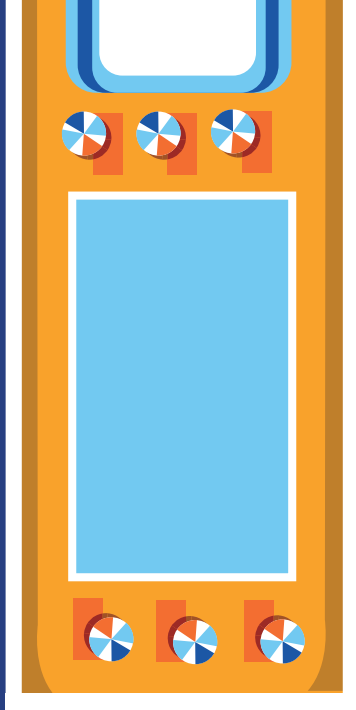
---

Impressum: November 2019

Uitgegeven door het Secretariaat van de Centrale commissie voor de Rijnvaart (CCR)  
2, place de la République CS10023 – 67082 STRASBOURG cedex – [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)  
ISSN : 2519-111X



U vindt alle gegevens onder:  
[www.inland-navigation-market.org](http://www.inland-navigation-market.org)



In partnerschap  
met



Dansk Kommission  
Commission du Danube  
Данская Комиссия

