



# MARKET INSIGHT

## EUROPESE BINNENVAART

GEPUBLICEERD

**NOVEMBER 2020**

**Market Insight**  
EUROPESE BINNENVAART

Gepubliceerd  
**november 2020**

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



# OVERZICHT

## 01

### GOEDERENVERVOER OP BINNENWATEREN (BLZ.5)

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

Vrachtvervoer in de belangrijkste Europese binnenvaartlanden **(blz.12)**

Droge en vloeibare bulkgoederen en containervervoer **(blz.13)**

## 02

### EXPLOITATIEOMSTANDIGHEDEN (BLZ.21)

Invloed van waterstanden **(blz.22)**

Vrachtprijzen in het Rijn- en Donaustroomgebied **(blz.26)**

Evolutie van de kwartaalomzet in de binnenvaart per land in Europa **(blz.30)**

Kostenontwikkeling **(blz.35)**

## 03

### FOCUS OP OOSTENRIJK (BLZ.39)

Binnenvaart vervoer in Oostenrijkse binnenhavens **(blz.40)**

Gegevens over de binnenvaart in Oostenrijk **(blz.46)**

Passagiersvervoer op het Oostenrijkse deel van de Donau **(blz.48)**



# 01

## GOEDERENVERVOER OP BINNENWATEREN

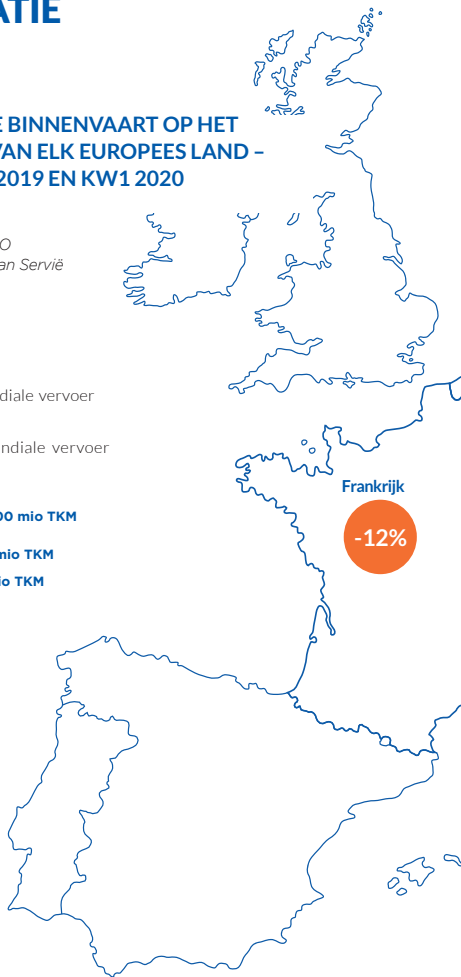
- In de eerste vijf maanden van 2020 lag het vrachtvervoer over de Rijn 11% lager dan in dezelfde periode in 2019. De gevolgen van de coronacrisis liepen uiteen en hangen af van de verschillende vrachtsegmenten.
- Het vervoer van ijzererts kwam onder druk te staan door het stilleggen van de automobielp productie. Deze vervoersstroom daalde met 15%. Het transport van zand, stenen en grind liet een afname zien van 12% en chemicaliën van 8%. Er waren ook segmenten met positieve resultaten: het vervoer van graan profiteerde van de goede oogst en steeg met 11%. Het vervoer van aardolieproducten lag op hetzelfde niveau als in 2019, omdat de teruglopende olieprijs in maart en april de invoer stimuleerden.
- Op de Midden-Donau kwam het vrachtvervoer in de eerste vijf maanden van 2020 in vergelijking met dezelfde periode in 2019 toch nog uit op een plus van 1%. Dit was te danken aan de goede oogstresultaten waardoor het vervoer van graan maar liefst 76% hoger lag. Voor het graanvervoer verder stroomafwaarts, van de Midden-Donau naar de Zwarte Zee, resulteerde dit in een verdrievoudiging. Daar staat tegenover dat het vervoer van ijzererts op de Midden-Donau 32% verloor.

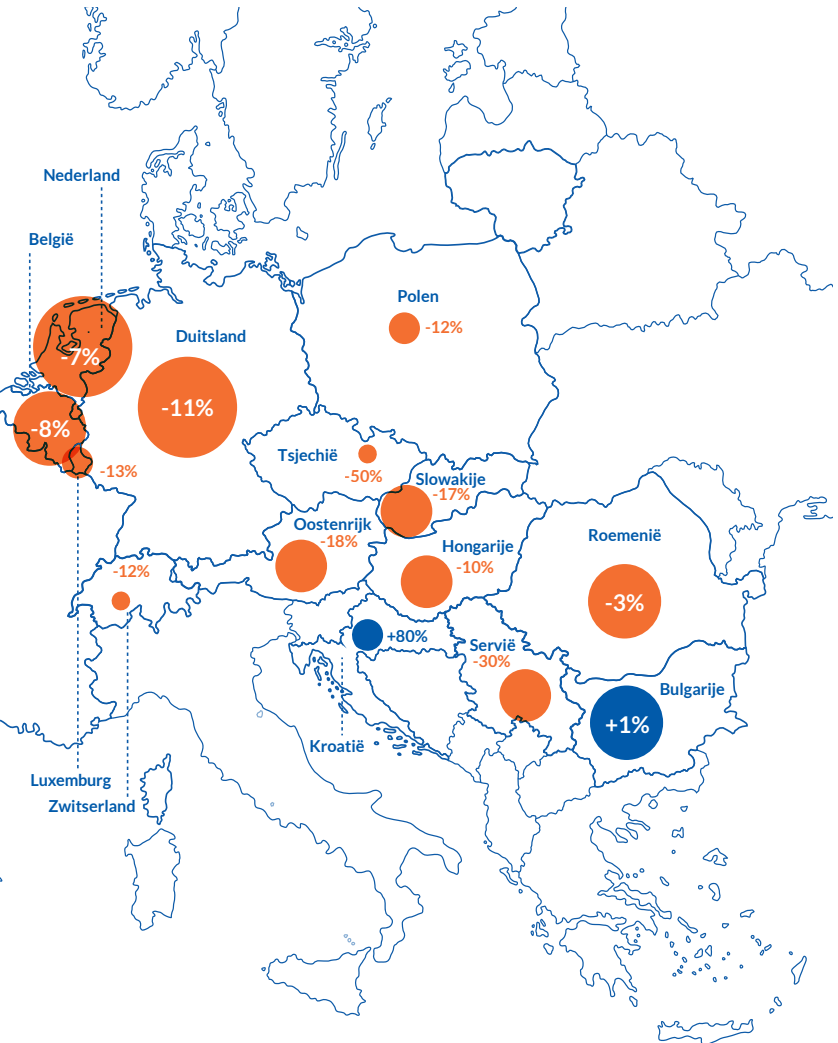
## VERVOERSPRESTATIE IN EUROPA

### VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART OP HET NATIONALE GRONDGEBIED VAN ELK EUROPEES LAND - VERGELIJKING TUSSEN KW1 2019 EN KW1 2020 (IN MILJOEN TKM)

Bronnen: Eurostat [iww\_go\_qnave], OESO  
(Zwitserland), bureau voor de statistiek van Servië

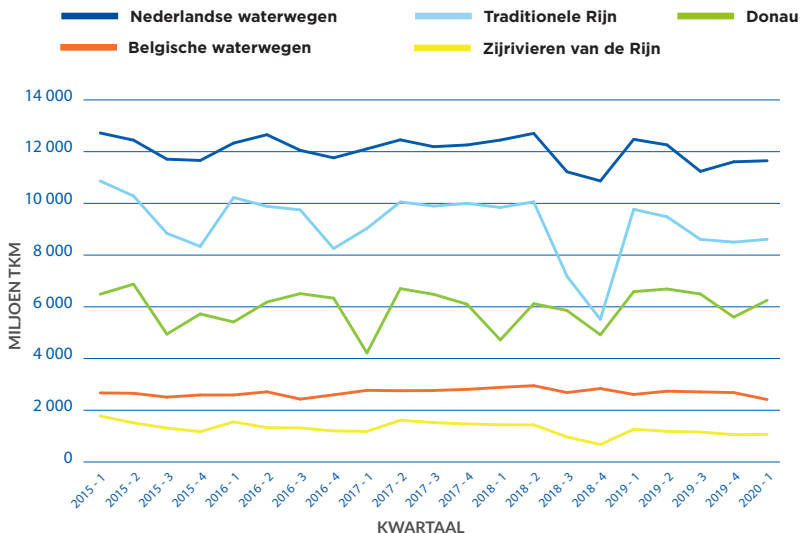
- Positief groeipercentage van het mondiale vervoer in KW1 2020 t.o.v. KW1 2019
- Negatief groeipercentage van het mondiale vervoer in KW1 2020 t.o.v. KW1 2019





### AFBEELDING 1: VERVOERSPRESTATIE IN DE BINNENVAART IN EUROPA PER REGIO (IN MILJOEN TKM)

Bronnen: Eurostat [iww\_go\_qnave], Destatis, bureau van de statistiek van Servië



- In het eerste kwartaal van 2020 viel de vervoersprestatie op de Nederlandse en Belgische waterwegen lager uit, en wel met respectievelijk 7% en 8% lager dan hetzelfde kwartaal in het voorafgaande jaar (KW1 2019). Op de traditionele Rijn en de zijrivieren van de Rijn (Moezel, Main, Neckar) was het verschil iets groter met -12% (Rijn) en -16% (zijrivieren van de Rijn). De vervoersprestatie op de Donau liet de kleinste daling zien met -5%.
- In maart 2020 begonnen de eerste gevolgen van de coronacrisis zichtbaar te worden. Uit gedetailleerde statistieken over het vervoer voor de eerste vijf maanden van 2020 blijkt dat het vervoer van kolen over de Rijn het meest is teruggelopen. Dit segment maakte al voor de coronacrisis een daling door als gevolg van structurele redenen.



Het vervoer van ijzererts nam met 15% af, omdat de autofabrieken tijdelijk moesten sluiten.

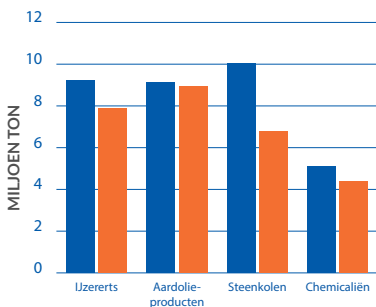
- Het vervoer van chemicaliën is met 8% afgenomen en het segment zand, stenen en grind met 12%. Daarentegen vertoonde het vervoer van granen en aardolieproducten stroomafwaarts elk een plus van 13%. Het vervoer van graan steeg dankzij een goed oogstjaar. Aangezien de olieprijs in het voorjaar van 2020 sterk daalde, werden er meer aardolieproducten vervoerd. De voorraden stookolie werden dus al vroeg in het jaar aangevuld, hetgeen zich weerspiegelt in de hoge transportcijfers voor dit segment voor de Rijn. Volgens informatie van het Duitse federale bureau voor het goederenvervoer is dit effect in het najaar van 2020 echter sterk teruggelopen.

**AFBEELDINGEN 2 EN 3: VRACHTVERVOER STROOMOPWAARTS EN STROOMAFWAARTS OVER DE RIJN VOOR DE BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENTEN (IN MILJOEN TON, IN DE EERSTE VIJF MAANDEN VAN 2019 EN 2020)**

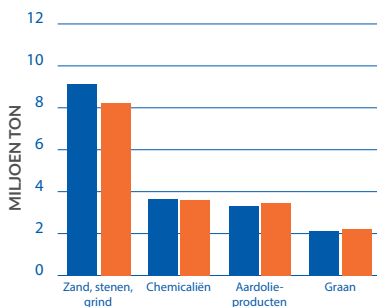
*Bron: analyse van de CCR op basis van Destatis*

■ 2019, M1-M5    ■ 2020, M1-M5

**RIJN, VERVOER STROOMOPWAARTS**



**RIJN, VERVOER STROOMAFWAARTS**

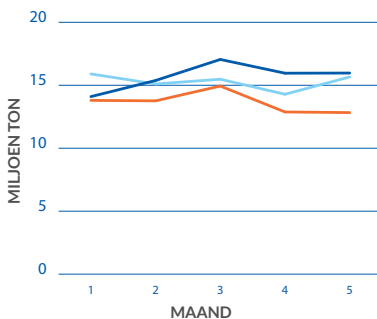


AFBEELDINGEN 4 TOT EN MET 7: **VRACHTVERVOER OP DE TRADITIONELE RIJN PER MAAND** (IN DE EERSTE VIJF MAANDEN VAN 2018, 2019 EN 2020, ZOWEL STROOMOPWAARTS ALS STROOMAFWAARTS)

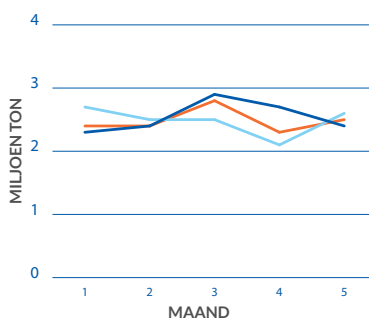
Bron: analyse van de CCR op basis van Destatis

■ 2018 ■ 2019 ■ 2020

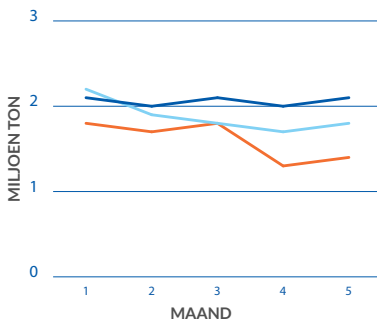
### TOTAAL GOEDERENVERVOER



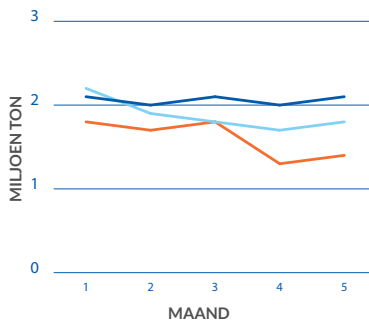
### AARDOLIEPRODUCTEN



### IJZERERTS



### STEENKOLEN



- Het vrachtvervoer door de binnenvaart op de Donau toont vrijwel hetzelfde beeld als de cijfers voor de Rijn. Deze statistieken hebben betrekking op de vervoerde hoeveelheden goederen die zijn geregistreerd bij Mohács aan de middenloop van de Donau in Zuid-Hongarije. Ook over de Donau werd minder ijzererts vervoerd, terwijl het vervoer van graan juist toenam. In april 2020, midden in de coronapandemie, was de hoeveelheid vervoerde granen die van de havens aan de Midden-Donau stroomafwaarts werd vervoerd meer dan vier keer zo hoog als in april 2019. Dit wijst erop dat de binnenvaart een belangrijke rol kan spelen om de logistieke ketens in stand te houden in een sector die van buitengewoon groot economisch belang is.
- In de eerste vijf maanden van 2020 werd het belangrijkste goederensegment in het vervoer stroomopwaarts over de Donau, ijzererts, hard getroffen door de dalende productie in de Europese staal- en automobielsector. Het ijzerertsvervoer is in vergelijking met dezelfde periode in 2019 met ongeveer 33% gedaald.

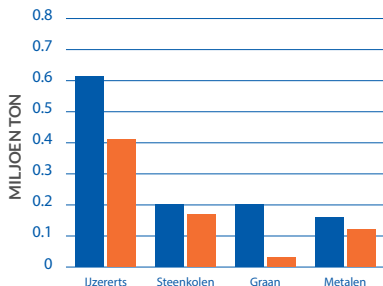
**AFBEELDINGEN 8 EN 9: VRACHTVERVOER STROOMOPWAARTS EN STROOMAFWAARTS OVER DE DONAU VOOR DE BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENTEN (IN MILJOEN TON, IN DE EERSTE VIJF MAANDEN VAN 2020 EN 2019)\***

*Bron: marktobservatierapport van de Donaucommissie*

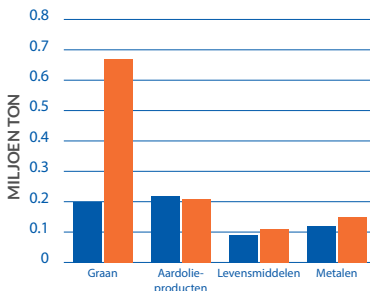
*\* Op de Midden-Donau bij Mohács / Zuid-Hongarije*

■ 2019, M1-M5    ■ 2020, M1-M5

**DONAU, VERVOER STROOMOPWAARTS**



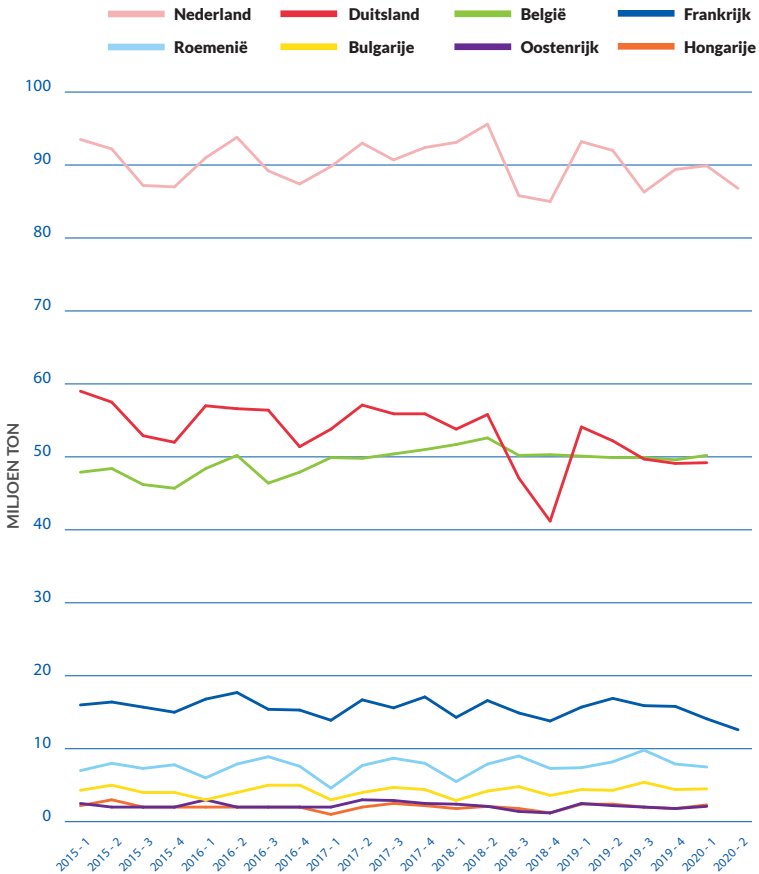
**DONAU, VERVOER STROOMAFWAARTS**



# VRACHTVERVOER IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENVAARTLANDEN

AFBEELDING 10: EVOLUTIE VAN HET VRACHTVERVOER (KWARTAALCIJFERS – IN MILJOEN TON)

Bron: Eurostat [iww\_go\_qnave]. Voor België werden de kwartaalcijfers van Statbel voor 2019 en 2020 gecorrigeerd aan de hand van de beschikbare gegevens van de vaarwegautoriteiten in België (De Vlaamse Waterweg en SPW Service Public de Wallonie).

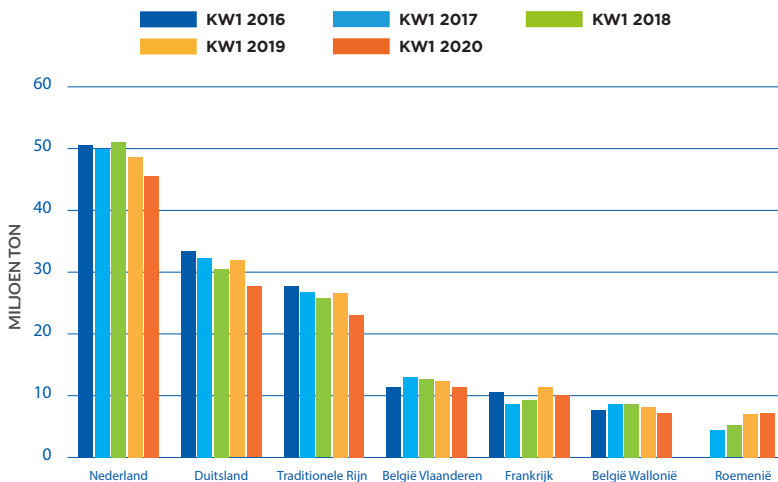


## DROGE EN VLOEIBARE BULKGOEDEREN EN CONTAINERVERVOER

Bronnen: Centraal Bureau voor de Statistiek, Destatis, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de Wallonie, Voies Navigables de France, Roemeens instituut voor de statistiek.

Opmerking: voor Frankrijk en Wallonië zijn er geen containergegevens uitgedrukt in tonnen voor perioden korter dan één jaar beschikbaar. Daarom is ervan uitgegaan dat de productgroep "machines/overige goederen" vooral uit containervervoer bestaat.

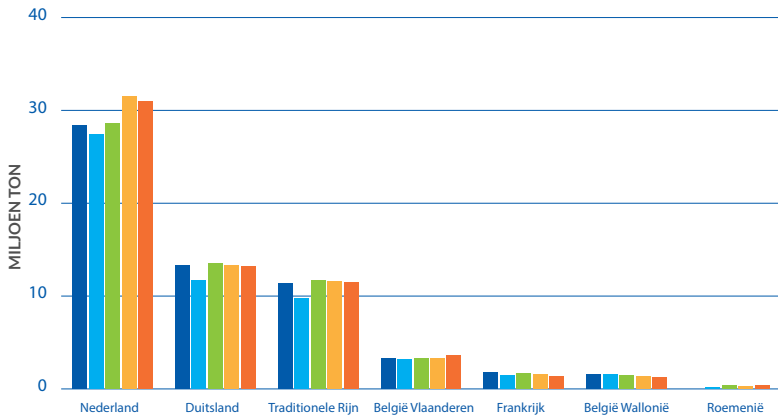
AFBEELDING 11: DROGELADINGVAART (IN MILJOEN TON)



**IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENVAARTLANDEN TOONT HET VERVOER VAN DROGE LADING DE AFGELOPEN JAREN EEN DALENDE TENDENS, MET UITZONDERING VAN FRANKRIJK EN ROEMENIË.**

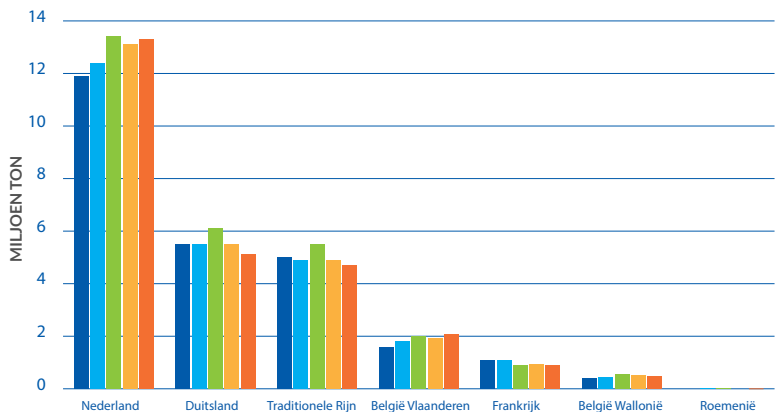
AFBEELDING 12: TANKVAART (IN MILJOEN TON)

■ KW1 2016    ■ KW1 2017    ■ KW1 2018  
■ KW1 2019    ■ KW1 2020



AFBEELDING 13: CONTAINERVERVOER (IN MILJOEN TON)

■ KW1 2016    ■ KW1 2017    ■ KW1 2018  
■ KW1 2019    ■ KW1 2020



- De energietransitie en de daarmee gepaard gaande afname van het kolenvervoer, levert een trend op die zich ook in het eerste kwartaal van 2020 voortzette. De gevolgen van de Covid-19-crisis werkten in het eerste kwartaal (maart) slechts gedeeltelijk door. Om de impact van de coronacrisis beter te kunnen beoordelen, zullen eerst de gegevens over het tweede kwartaal van 2020 geanalyseerd moeten worden. Bij het opstellen van dit rapport waren deze gegevens alleen voor Nederland, Roemenië en Frankrijk beschikbaar.
- Wat Nederland betreft, laten de cijfers voor het goederenvervoer in het tweede kwartaal van 2020 een beperkte daling zien. De cijfers voor de binnenvaart in Nederland liepen in het tweede kwartaal van 2020 met 6% terug ten opzichte van het tweede kwartaal van 2019. Volgens deze (voorlopige) gegevens werd de drogeladingvaart in Nederland in het tweede kwartaal van 2020 geconfronteerd met een daling van 9% (vergeleken met KW2 2019). De tankvaart verloor slechts 1% en het containervervoer 3%. Dit vrij gunstige resultaat voor de tankvaart hing vooral samen met de lagere olieprijs in maart, die ertoe leidde dat alle voorraadtanks voor olieproducten werden opgevuld.
- Wanneer men de gegevens voor Roemenië bekijkt, valt op dat hier dezelfde trends te zien zijn als voor de Midden-Donau bij Mohács: een significante daling van het ijzerertsvervoer en een sterke toename van het vervoer van granen. Deze trends kunnen verklaard worden door de afnemende staalproductie in Europa in het voorjaar van 2020. De sterke opwaartse trend voor het graanvervoer is vooral te danken aan een toename van de uitvoer van graan vanuit de havens aan de middenloop van de Donau naar het gebied langs de beneden-Donau (regio van de Zwarte Zee).



**TABEL 1: HOEVEELHEID VERVOERDE GOEDEREN IN KW2 2020 VERGELEKEN MET KW2 2019 IN ROEMENIË (IN MILJOEN TON)**

Bron: Roemeens instituut voor de statistiek (<https://insse.ro/cms/en/content/harbour-transport-goods-and-passengers-semi2020>)

	KW2 2019	KW2 2020	Verandering in %
<b>Totaal vervoer</b>	<b>8,19</b>	<b>7,55</b>	<b>-7,9</b>
<b>IJzererts</b>	<b>2,85</b>	<b>1,50</b>	<b>-47,4</b>
<b>Graan</b>	<b>1,44</b>	<b>2,40</b>	<b>+66,4</b>
<b>Zand, stenen, grind</b>	<b>1,95</b>	<b>2,07</b>	<b>+6,2</b>
<b>Overige droge bulk</b>	<b>0,49</b>	<b>0,47</b>	<b>-4,7</b>
<b>Steenkolen</b>	<b>0,51</b>	<b>0,38</b>	<b>-24,5</b>
<b>Metalen</b>	<b>0,40</b>	<b>0,30</b>	<b>-25,4</b>
<b>Aardolieproducten</b>	<b>0,42</b>	<b>0,23</b>	<b>-43,5</b>

- In Frankrijk liep het vervoer van het grootste goederensegment (zand, stenen, grind) in het tweede kwartaal van 2020 met bijna 35% terug als gevolg van het tijdelijk stilleggen van grote bouwprojecten. Daar staat tegenover dat het vervoer in het op een na grootste





segment (landbouwsegment, graan) licht steeg (+0,8%). Dit goederensegment profiteerde duidelijk van het goede oogstseizoen 2019/2020. Alle andere vrachtsegmenten lieten dalende cijfers zien. Alles bij elkaar genomen kan voor het binnenvaartvervoer in Frankrijk een daling van 23,6% in Q2 2020 worden vastgesteld.

**TABEL 2: HOEVEELHEID VERVOERDE GOEDEREN IN KW2 2020 VERGELEKEN MET KW2 2019 IN FRANKRIJK (IN MILJOEN TON)**

Bron: VNF

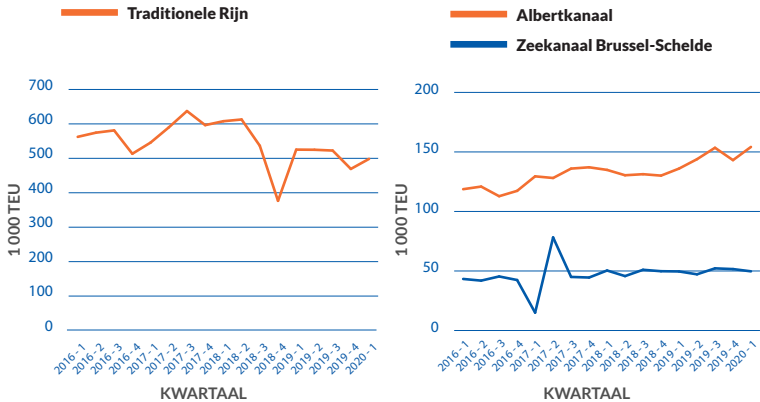
	KW2 2019	KW2 2020	Verandering in %
Totaal vervoer	14,8	11,3	-23,6
Zand, stenen, grind	6,64	4,33	-34,8
Graan	3,03	3,06	+0,8
Aardolieproducten	0,96	0,87	-9,8
Machines, installaties	0,89	0,79	-10,9
Levensmiddelen	0,92	0,65	-29,1
Chemicaliën	0,52	0,46	-11
Meststoffen	0,39	0,35	-8,6



## AFBEELDINGEN 14 TOT EN MET 19: ONTWIKKELING VAN HET CONTAINERVERVOER VOOR SPECIFIEKE EUROPESE WATERWEGEN (IN 1000 TEU)

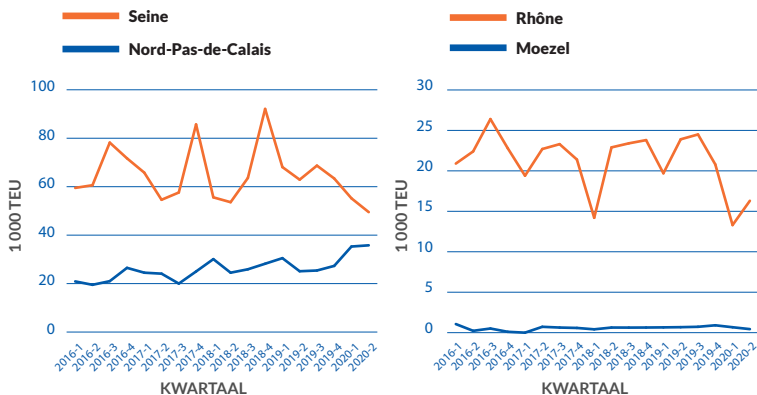
Quellen: Destatis, De Vlaamse Waterweg, VNF

- In het eerste kwartaal van 2020 lag het aantal TEU dat over de Rijn vervoerd werd 6,2% hoger dan in het vierde kwartaal van 2019, maar toch nog 5,1% lager dan in het eerste kwartaal van 2019. Het containervervoer over het Albertkanaal steeg met 7,4% ten opzichte van het vierde kwartaal van 2019 en zelfs met 13,4% vergeleken met het eerste kwartaal van 2019.

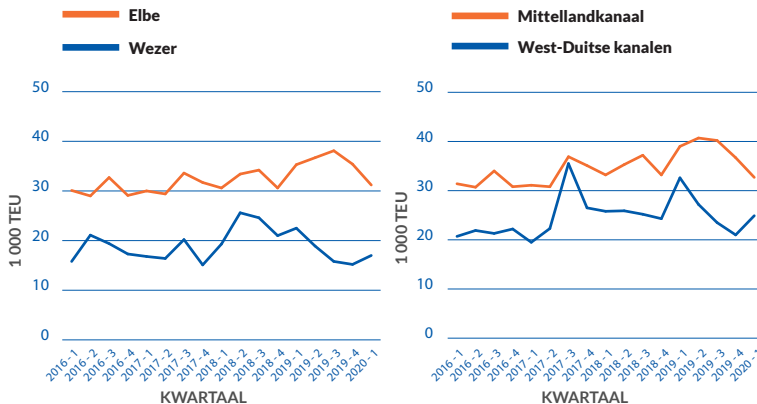


**HET CONTAINERVERVOER OVER DE RIJN IS NOG NIET TERUG OP HET NIVEAU VAN VOOR DE LAAGWATERPERIODE IN 2018.**

- Het vervoer van containers over de Seine en de Rhône had duidelijk onder de coronacrisis te lijden, maar de containervaart in het stroomgebied van de Nord-Pas-de-Calais toonde juist een positieve tendens en bereikte in het tweede kwartaal van 2020 een recordhoogte.



- Het containervervoer op de Elbe en het Mittellandkanaal nam in het vierde kwartaal van 2019 en het eerste kwartaal van 2020 af, zowel in TEU als in volume. Het aantal TEU op de Wezer en de West-Duitse kanalen liet in het eerste kwartaal van 2020 een kleine stijging zien.





# 02

## EXPLOITATIE- OMSTANDIGHEDEN

- In het Rijnstroomgebied laten de vrachtprijzen voor droge lading in de eerste helft van 2020 nog steeds een neerwaartse trend zien. De prijzen op de spotmarkt voor steenkolen, ijzererts en metalen lagen in het Rijnstroomgebied ten opzichte van de eerste zes maanden van 2019 circa 21 à 22% lager. De vrachtprijzen voor zand, stenen, grind en agribulk namen ook af, zij het in mindere mate.
- De vrachtprijzen voor aardolieproducten op de spotmarkt liepen in de eerste helft van 2020 steeds verder terug, met uitzondering van de maand mei, toen de sluizen in de Bovenrijn na een aantal weken met beperkingen weer 24 uur per dag bediend werden, waardoor de vrachtprijzen tijdelijk weer aantrokken (vanwege een toename in de transportvraag).
- De omzetontwikkeling per land toont een lichte daling voor het goederenvervoer, maar voor het passagiersvervoer zijn de omzetcijfers regelrecht gekelderd. De Franse ondernemingen die actief zijn in het segment passagiersvervoer werden geconfronteerd met omzetcijfers die voor het tweede kwartaal van 2020 91% lager uitvielen dan in 2019 (KW2).

## ■ INVLOED VAN WATERSTANDEN

- De beschikbare of mogelijke aflaaddiepte voor de scheepvaart is een factor van aanzienlijk economisch belang. Als een grotere waterdiepte voorhanden is, kunnen schepen zwaarder beladen worden. De binnenvaart kan dan schaalvoordelen realiseren en grotere hoeveelheden goederen vervoeren, waardoor de vervoerskosten per eenheid lager zullen uitvallen. Een gedetailleerd model waarmee de impact van laagwater op de beladingsgraad van binnenvaartschepen van verschillende afmetingen en types kan worden geraamd, is onlangs gepubliceerd in het *European Journal of Transport Infrastructure Research*.<sup>1</sup> Door een hoge beladingsgraad zou de hele binnenvaart een veel groter deel in de modal split op zich kunnen nemen.
- De beschikbare of mogelijke diepgang van een schip wordt berekend op basis van de actuele waterstand, de overeengekomen lage rivierstand en de door de vaarwegbeheerder gegarandeerde minimumvaarwegdiepte overeenkomstig de overeengekomen lage waterstand. Daarnaast moet ook rekening worden gehouden met de veiligheidsafstand onder de kiel van het schip (ruimte onder de kiel).<sup>2</sup> De definitie van overeengekomen lage rivierstand is: een laagwaterstand die gedurende een referentieperiode van dertig jaar gemiddeld niet meer dan twintig ijsvrije dagen per jaar onderschreden wordt.
- De volgende afbeelding toont een varende schip met een actuele diepgang (op basis van een specifiek gewicht van de geladen vracht) bij de peilschaal van Kaub aan de Middenrijn. Bij dit meetpunt is de overeengekomen lage waterstand 78 cm en de bijbehorende minimumvaarwegdiepte 190 cm. Voor de ruimte onder de kiel wordt uitgegaan van 32 cm. Om de beschikbare of mogelijke waterdiepte in deze afbeelding te bepalen, is gebruik gemaakt van de actuele waterstand van 3 september 2020, die toen gemiddeld 239 cm bedroeg.

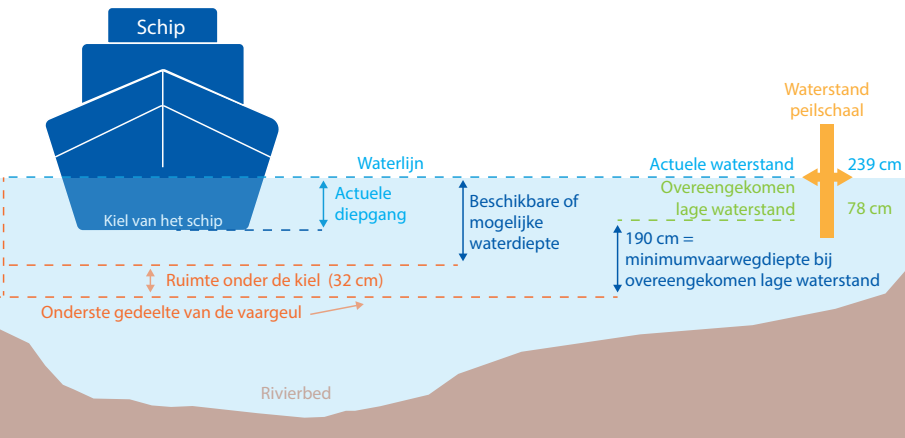
<sup>1</sup> Van Dorsser, C. et al. *Effect of low water on loading capacity of inland ships*. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, v. 20, n. 3, p. 47-70, sep. 2020. ISSN 1567-7141. Beschikbaar op: <https://journals.open.tudelft.nl/ejtr/article/view/3981>

<sup>2</sup> Mogelijke of beschikbare diepte = minimumvaarwegdiepte + (actuele waterstand - overeengekomen lage waterstand) - ruimte onder de kiel

**AFBEELDING 1: ACTUELE WATERSTAND, ACTUELE DIEPGANG, OVEREENGEKOMEN LAGE WATERSTAND, MINIMUMVAARWEGDIEPTE EN BESCHIKBARE OF MOGELIJKE DIEPTE VOOR DE SCHEEPVAART BIJ KAUB/MIDDENRIJN\***

Bron: berekening van de CCR aan de hand van het Duitse federale bureau voor hydrologie (BfG) (2015)

\*De afmetingen in deze afbeelding zijn niet op schaal.



- Uit het bovenstaande voorbeeld blijkt dat het schip zwaarder had kunnen worden beladen, omdat de beschikbare of mogelijke waterdiepte op die dag bij Kaub niet volledig is benut.
- Volgens de Duitse vaarwegbeheerders is voor een rivierbed dat uit zand of grind bestaat een bodemvrijheid onder de kiel van ten minste 20 cm voldoende. De ruimte onder de kiel voor een rotsachtig rivierbed moet tussen de 20 en 40 cm liggen.

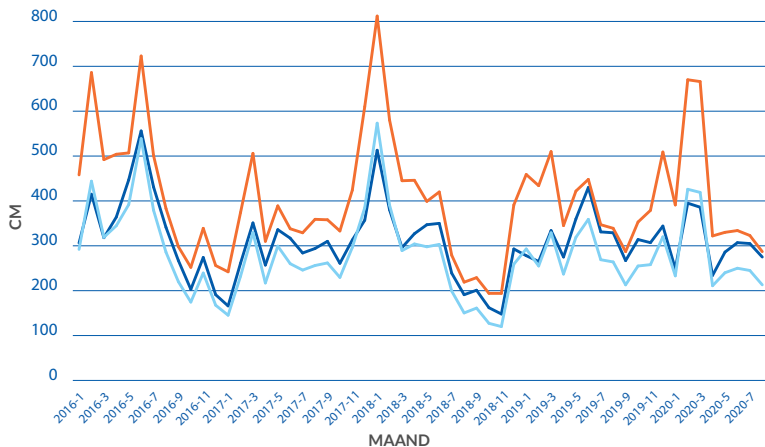
- De volgende grafieken tonen de beschikbare waterdiepte voor enkele belangrijke meetpunten langs de Rijn en de Donau tot augustus 2020.<sup>3</sup>

### AFBEELDINGEN 2 EN 3: GEVOLGEN VAN DE WATERSTANDEN – BESCHIKBARE OF MOGELIJKE DIEPGANG VAN SCHEPEN BIJ BELANGRIJKE MEETPUNTEN LANGS DE RIJN EN DE DONAU (IN CM)

Bronnen: berekeningen van de CCR op basis van gegevens van de Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat, verstrekt door het Duitse federale bureau voor hydrologie en de Federale overheid Neder-Oostenrijk (<https://www.noel.gv.at/wasserstand/#/de/Messstellen/Map/Wasserstand>)

#### RIJN

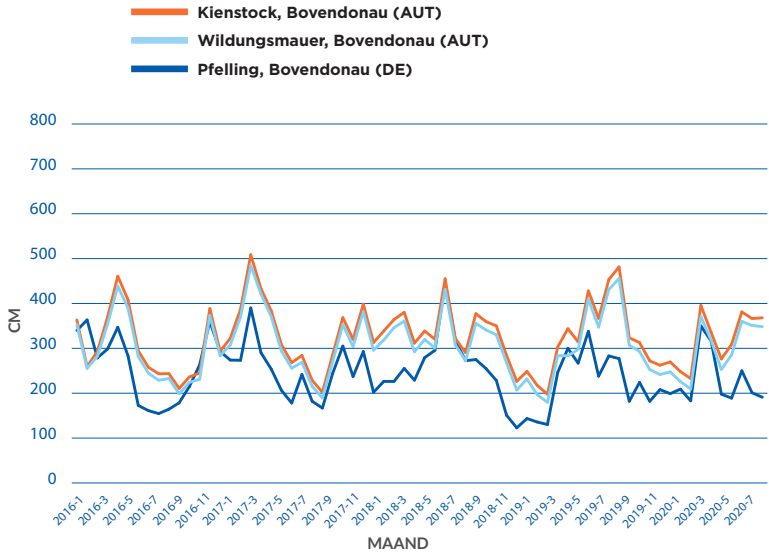
- Duisburg, Benedenrijn (DE)
- Maxau, Bovenrijn (DE)
- Kaub, Middenrijn (DE)



<sup>3</sup> Voor deze berekeningen zijn de volgende waarden voor de ruimte onder de kiel gebruikt: 32 cm voor Kaub, 21 cm voor Maxau, 27 cm voor Duisburg en 40 cm voor de drie meetpunten aan de Donau. De waarden voor de meetpunten aan de Rijn zijn gepubliceerd in het rapport van de Zwitserse vereniging voor scheepvaart en het havenbedrijf (zie het artikel dat is geschreven door de Zwitserse vereniging voor scheepvaart en het havenbedrijf (Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft) in: SVS Aktuell, dec. 2018/jan. 2019, pagina 7 en 8, beschikbaar op: [http://www.svs-ch.ch/sites/default/files/svs-aktuell/winter\\_2018.pdf](http://www.svs-ch.ch/sites/default/files/svs-aktuell/winter_2018.pdf)). De waarden voor de Donau zijn aanbevolen door viadonau.



## DONAU

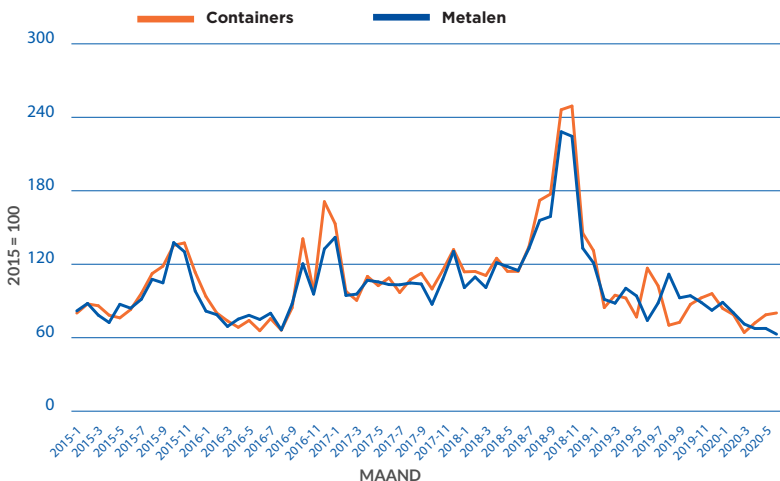
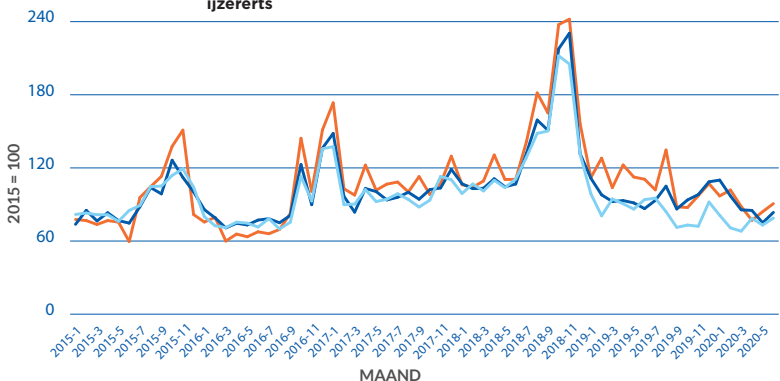


## VRACHTPRIJZEN IN HET RIJN- EN DONAUSTROOMGEBIED

AFBEELDINGEN 4 EN 5: ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJS VOOR HET VERVOER VAN DROGE LADING IN HET RIJNSTROOMGEBIED (INDEX 2015 = 100)

Bron: Panteia

Steenkolen en ijzererts      Zand, stenen, grind      Agribulk

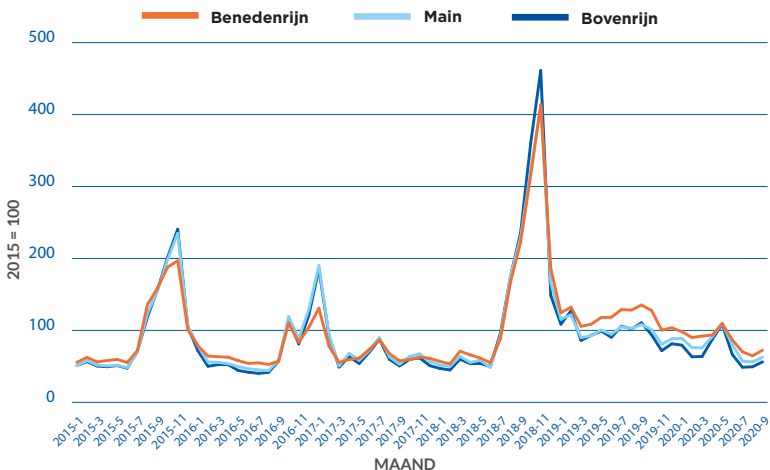


- In de eerste helft van 2020 kwamen de vrachtprijzen voor het vervoer van droge lading (spotmarkt) in het Rijnstroomgebied onder druk te staan. Volgens de gegevens over de vrachttarieven die bijeen zijn gebracht door Panteia daalden de vrachtprijzen voor kolen, ijzererts en metalen het sterkst vergeleken met de eerste helft van 2019, en wel met -22% (kolen en ijzererts) en -21% (metalen). Dit is grotendeels te wijten aan de structurele daling in het vervoer van steenkolen en de negatieve gevolgen van de coronacrisis voor de staal- en autoproductie.
- Voor zand, stenen en grind, alsmede agribulk liepen de vrachtprijzen minder sterk terug (respectievelijk -6% en -17%). De vrachtprijzen voor het vervoer van containers (vrachtprijzen op de spotmarkt) vielen in de eerste helft van 2020 23% lager uit dan in dezelfde periode in 2019. Daarbij moet worden aangetekend dat de meeste containerschepen op grond van een charterovereenkomst varen. In de grafiek wordt de ontwikkeling van de vrachtprijzen op de spotmarkt weergegeven en die kan dus afwijken van de time charter-tarieven.

#### AFBEELDING 6: ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN VOOR HET VERVOER VAN GASOLIE VAN HET ARA-GEBIED NAAR BESTEMMINGEN LANGS DE RIJN (INDEX 2015 = 100)\*

Bron: berekening van de CCR aan de hand van PJK International

\* PJK verzamelt gegevens over de vrachtprijzen (in euro per ton) voor het vervoer van vloeibare goederen uit het ARA-gebied naar bestemmingen langs de Rijn. De CCR heeft op basis van deze data een index berekend, met 2015 als referentiejaar. Benedenrijn: Duisburg, Keulen. Bovenrijn: Karlsruhe, Bazel. Main: Frankfurt/M.

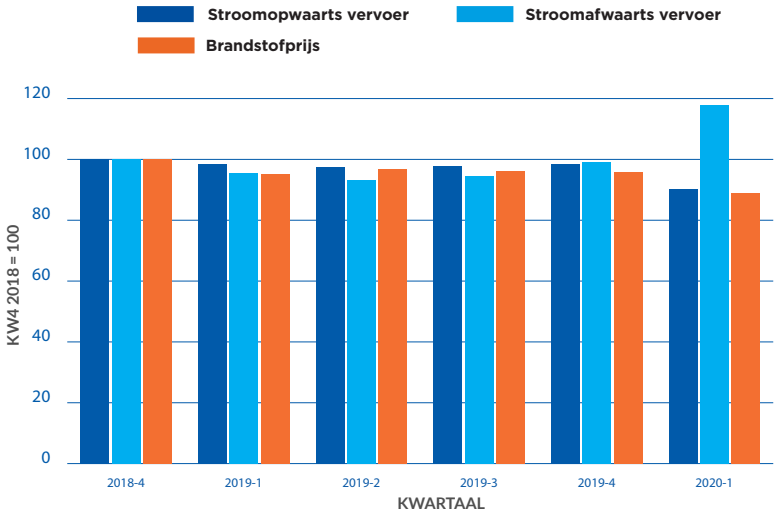


- De vrachtprijzen op de spotmarkt voor het vervoer van vloeibare lading over de Rijn profiteerden in de eerste zes maanden van 2020 vooral van de lage olieprijs en de relatief lage waterstanden (zie grafieken hierboven). De lage vrachtprijzen op de spotmarkt voor aardolie, samen met een 'contango'<sup>4</sup>-situatie op de toekomstige aardoliemarkten, werd door importeurs beschouwd als een ideaal moment om aardolieproducten in te voeren, op te slaan en zich in te dekken voor latere prijsrisico's op de markt. Begin mei 2020 waren de sluizen in de Bovenrijn weer 24 uur per dag in bedrijf, waardoor de vervoersactiviteiten tijdelijk weer wat aantrokken. Dit ging gepaard met een plotselinge stijging van de vrachtprijzen.
- Dit effect was echter van korte duur, zodat de vrachtprijzen in juni en de daaropvolgende maanden weer afkalfden. In juli, augustus en september 2020 waren de vrachtprijzen voor het vervoer van gasolie beduidend lager dan in dezelfde periode van het jaar daarvoor. Voor de Benedenrijn was het gemiddelde verschil tussen het derde kwartaal van 2020 en het derde kwartaal van 2019 -47%, voor de Bovenrijn zelfs -51% en voor de Main maar liefst -57%. Een verklaring voor deze zeer sterke daling van de prijzen in het najaar van 2020 is dat in dit najaar de stookolievoorraden niet zoals gewoonlijk weer moesten worden opgevuld, omdat de depots al in het voorjaar tot de rand toe waren gevuld toen de olieprijs een absoluut dieptepunt bereikten (zie hoofdstuk 1).
- In het eerste kwartaal van 2020 lagen de vrachtprijzen voor de binnenvaart op de Donau – voor vervoer stroomafwaarts – 24% hoger dan in het eerste kwartaal van 2019. Deze stijging werd met name aangewakkerd door een toenemend vervoer van graan stroomafwaarts (zie hoofdstuk 1). Voor transport stroomopwaarts toonden de vrachtprijzen een daling (-9%), hetgeen voornamelijk te wijten was aan de geringere vraag naar vervoer van ijzererts gedurende de eerste paar maanden van 2020 (zie hoofdstuk 1). Bovendien daalden de brandstofprijzen als gevolg van de lagere olieprijs met 7% ten opzichte van 2019.

<sup>4</sup> Contango is een situatie waarin de futuresprijs voor de levering van aardolie hoger is dan de spotmarktprijs.

**AFBEELDING 7: VRACHTPRIJSINDEX VOOR DE BINNENVAART  
 OP DE DONAU (INDEX KW4 2018 = 100)**

Bron: marktobservatierapport van de Donaucommissie

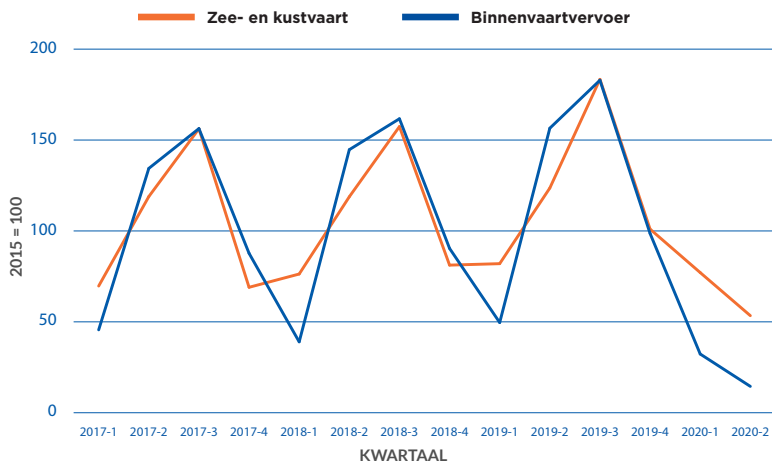


**GRAAN IS HET BELANGRIJKSTE  
 GOEDERENSEGMENT DAT  
 STROOMAFWAARTS OVER DE DONAU  
 GETRANSPORTEERD WORDT. DE AANVOER  
 VAN GRAAN VANUIT DE MIDDEN-DONAU  
 NAAR HET GEBIED ROND DE ZWARTE ZEE  
 IS IN 2020 FORS GESTEGEN. DIT HAD EEN  
 POSITIEF EFFECT OP DE VRACHTPRIJZEN  
 VOOR HET VERVOER STROOMAFWAARTS  
 OVER DE DONAU.**

## EVOLUTIE VAN DE KWARTAALOMZET IN DE BINNENVAART PER LAND IN EUROPA

AFBEELDING 8: OMZETONTWIKKELING VAN DE FRANSE PASSAGIERSVAARTONDERNEMINGEN (INDEX 2015 = 100)

Bron: INSEE - Omzetindex



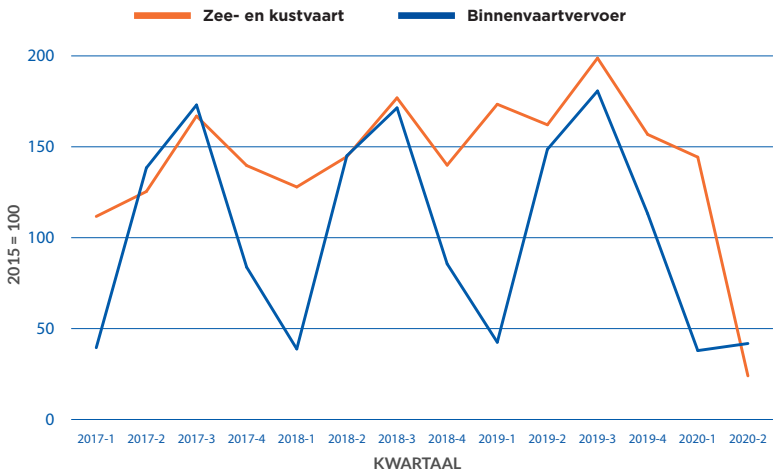
- In het eerste kwartaal van 2020 lag de omzet in de passagiersvaart over de binnenwaterwegen in Frankrijk 35% onder het niveau in het eerste kwartaal van 2019. In het tweede kwartaal van 2020 daalde de omzet in de binnenvaart met 91% ten opzichte van hetzelfde kwartaal van het jaar daarvoor.
- Half maart, wanneer het cruiseseizoen normaalgesproken begint, kwamen alle activiteiten van de passagiersvaart (riviercruises en dagtochtexcursies) compleet stil te liggen. Pas eind mei begonnen

enkele dagtochtschepen en kleine cruiseschepen weer te varen, zij het met een beperkt aantal passagiers aan boord. Grotere cruiseschepen mochten pas vanaf begin juli hun activiteiten herstarten.<sup>5</sup> Niet alle grote rederijen hebben echter de riviercruises hervat. Bijvoorbeeld Viking River Cruises, een maatschappij die riviercruises in Frankrijk aanbiedt, heeft besloten alle riviercruises tot eind 2020 op te schorten.

- De forse omzetkrimp in Frankrijk is rechtstreeks het gevolg van het bijna volledig wegvallen van de overzeese toeristenstroom (uit de VS, Canada, Australië) en Britse toeristen. Deze markten voor riviercruise-passagiers spelen een belangrijke rol voor de passagiersvaart in Frankrijk, met name voor het segment cruisevaart (met zowel grote als kleine cruiseschepen).

#### AFBEELDING 9: OMZETONTWIKKELING VAN DE DUITSE PASSAGIERSVAARTONDERNEMINGEN (INDEX 2015 = 100)

Bron: Destatis

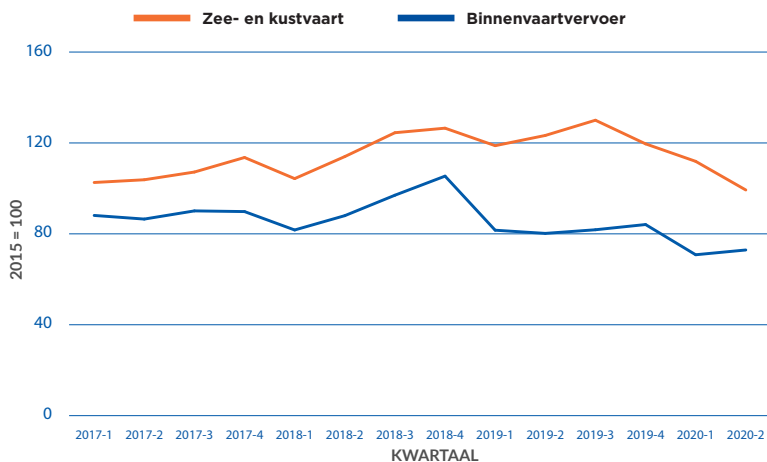


<sup>5</sup> Zie artikel in het tijdschrift NPI "Accompagner les entreprises, une priorité absolue" ("De ondernemingen steun bieden, een absolute prioriteit"), september 2020

- De omzet in de Duitse passagiersvaart liep in het eerste kwartaal van 2020 met 11% terug ten opzichte van het eerste kwartaal van 2019. In het tweede kwartaal van 2020 lag de omzet in de passagiersvaart, als gevolg van het zeer grote aantal annuleringen van riviercruises en dagtochtexcursies, 72% onder het peil van het tweede kwartaal van 2019. Deze daling was echter minder uitgesproken dan de omzetsdaling in Frankrijk, die, zoals hierboven uiteengezet, verband houdt met de specifieke vraagstructuur met betrekking tot de nationaliteiten in Frankrijk. In de zee- en kustvaart viel de daling overigens nog sterker uit, namelijk 85%.

### AFBEELDING 10: OMZETONTWIKKELING VAN DE DUITSE VRACHTBEDRIJVEN (INDEX 2015 = 100)

Bron: Destatis

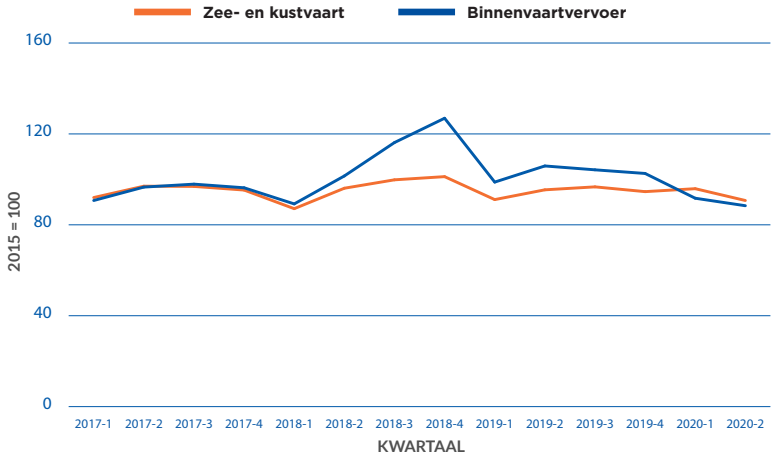


- Vergelijkt men de omzetontwikkeling in de zee-/kustvaart met die in de binnenvaart, valt op dat de omzetsdaling voor het vrachtvervoer door de binnenvaart in het tweede kwartaal van 2020 -9% bedraagt, vergeleken met -19% voor de zee-/kustvaart. In het Duitse vrachtvervoer had het maritieme segment dus veel meer te lijden onder de Covid-19-pandemie dan de binnenvaart. Deze cijfers bevestigen ook dat de omzet in het vrachtvervoer hierdoor minder sterk werd beïnvloed dan de omzet in de passagiersvaart.



### AFBEELDING 11: OMZETONTWIKKELING VAN DE NEDERLANDSE VRACHTBEDRIJVEN (INDEX 2015 = 100)

Bron: CBS



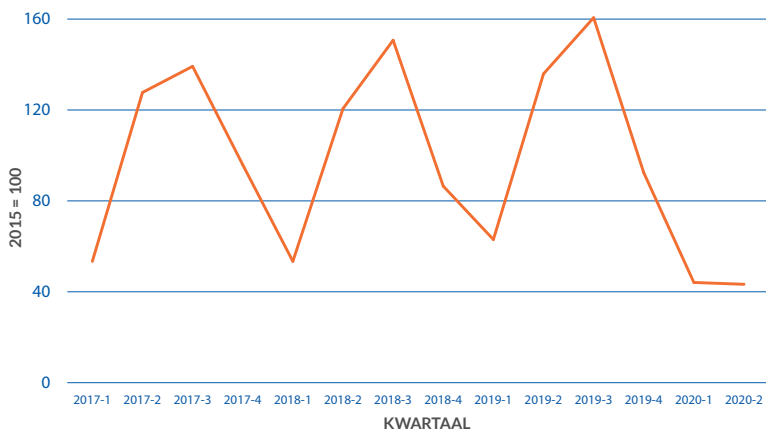
- In de Nederlandse transportsector neemt het vrachtvervoer (92% van de totale omzet) het leeuwendeel van de omzet in de binnenvaart (vrachtvervoer en passagiersvaart samen) voor zijn rekening. De totale omzet daalde met 7% in het eerste kwartaal van 2020 (ten opzichte van hetzelfde kwartaal van het jaar ervoor), terwijl bij de zee- en kustvaart sprake was van een stijging van 5%. In het tweede kwartaal van 2020 lag de omzet in de binnenvaart -17% lager dan in hetzelfde kwartaal van 2019 en in de zee- en kustvaart -5% lager.
- Hoewel er voor de passagiersvaart in Nederland geen afzonderlijke cijfers beschikbaar zijn, kunnen enkele ervaringen van binnenvaartbedrijven al wat meer inzicht geven in de gevolgen van de Covid-19-pandemie. Een artikel over een rederij die rondvaarten over de IJssel organiseert, meldt voor maart en april een omzetzdaling van 70%.<sup>6</sup> Inmiddels zijn de eerste dagtochten weer van start gegaan, maar met minder passagiers. Eén van de schepen van deze rederij heeft bijvoorbeeld een capaciteit van 250 passagiers, maar kan nu als gevolg van de huidige maatregelen slechts 70 passagiers vervoeren.

<sup>6</sup> Zie het artikel "Rederij Celjo signaleert licht herstel rond- en partyvaart", in: Weekblad Schuttevaer, 2 september 2020

- Er zijn ook een aantal ondernemingen in het passagiersvervoer die hun omzet niet zagen dalen als gevolg van het coronavirus. Een voorbeeld hiervoor is een onderneming met drie kleine traditionele watertaxi's (met een capaciteit van maximaal tien passagiers) in Dordrecht die aangeeft dat door meer marketingactiviteiten gericht op de lokale bevolking in de regio de daling van het aantal buitenlandse toeristen kon worden opgevangen.<sup>7</sup>

### AFBEELDING 12: OMZETONTWIKKELING VAN DE OOSTENRIJKSE BINNENVAARTONDERNEMINGEN (INDEX 2015 = 100)

Bron: Eurostat [sts\_setu\_q]



- In Oostenrijk wordt de binnenvaart gedomineerd door ondernemingen in het passagiersvervoer, met dien verstande dat ook het grootste deel van de totale omzet in het binnenvaartvervoer voortvloeit uit dit segment.<sup>8</sup> In het tweede kwartaal van 2020 liep de totale omzet in de Oostenrijkse binnenvaart met 68% terug ten opzichte van het tweede kwartaal van 2019. De omzet in de Duitse passagiersvaart vertoonde een vergelijkbare krimp, namelijk 72%.

<sup>7</sup> Zie artikel in het Weekblad Schuttevaer: "Rondvaartschip Si Barone beleeft beste seizoen ooit", 7 september 2020

<sup>8</sup> Voor Oostenrijk zijn er geen recentere gegevens beschikbaar voor een opsplitsing tussen het vrachtovervoer en de passagiersvaart. 2014 is het laatste jaar waarover gegevens beschikbaar zijn en die laten zien dat de passagiersvaart een aandeel van 56% heeft in de totale omzet in de binnenvaart. Met voldoende zekerheid kan worden aangenomen dat dit aandeel in de periode 2015 tot 2019 nog verder is gestegen, omdat het vrachtovervoer niet verder groeide en de passagiersvaart een forse stijging laat zien.

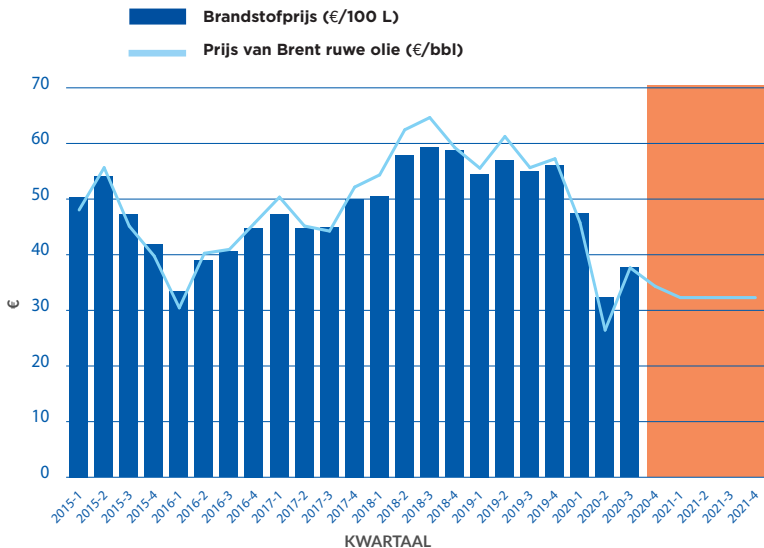
## KOSTENONTWIKKELING

- De brandstofprijzen zijn geanalyseerd aan de hand van de prijzen voor gasolie/diesel die gepubliceerd worden in het kader van het monitoringssysteem voor energieprijzen van het Belgische ministerie van Economische Zaken. De prijzen zijn maximumprijzen en gelden voor een inkoopvolume vanaf ten minste 2000 liter gasolie. Uit de volgende afbeelding blijkt dat er een sterke correlatie met de prijsontwikkeling van ruwe olie (Brent) bestaat.

### AFBEELDING 13: GEMIDDELDE BRANDSTOFFPRIJS VOLGENS HET BELGISCHE MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN EN PRIJS VAN BRENT RUWE OLIE, INCLUSIEF PROGNOSES\*

Bronnen: ITB en SPF Economie (brandstofprijzen), US Energy Information Administration (olieprijzen), economische gegevens van de Federal Reserve (wisselkoers Amerikaanse dollar/euro)

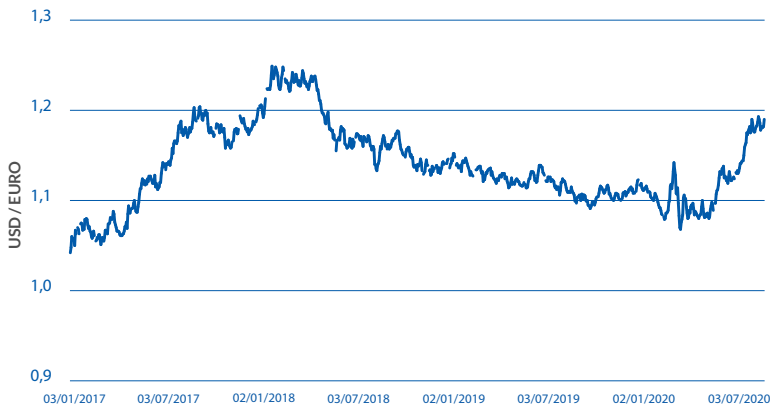
\* Prognose voor de olieprijs van de IMF World Economic Outlook, april 2020. Deze prognose is gebaseerd op de veronderstelling dat de euro in waarde zal toenemen (= waardevermindering van de Amerikaanse dollar), van 1,18 US-\$ per euro in september 2020 naar 1,22 US-\$ per euro in KW4 2022. 1 vat (bbl) = 159 liter.



- Door de dalende olieprijsen in de eerste helft van 2020 gingen ook de brandstofprijzen omlaag. In het derde kwartaal van 2020 vertoonden beide indicatoren een licht herstel. Dankzij dalende brandstofprijzen konden binnenvaartondernemingen die met een lagere vervoersvraag te maken kregen hun bedrijfskosten reduceren.
- Verwacht wordt dat de brandstofprijzen in 2021 laag blijven. Naast de lage olieprijsen speelt nog een ander aspect een rol: de waardevermindering van de Amerikaanse dollar ten opzichte van de euro. Verwacht wordt dat deze trend, die in mei 2020 begon, zich in 2021 zal blijven doorzetten, omdat de coronacrisis in de VS naar verwachting tot een grotere economische schade zal leiden dan in Europa.<sup>9</sup>

#### AFBEELDING 14: WISSELKOERS AMERIKAANSE DOLLAR/EURO, USD TEN OPZICHTE VAN ÉÉN EURO (DAGKOERS)

Bron: economische gegevens van de Federal Reserve (<https://fred.stlouisfed.org>)



<sup>9</sup> Zie artikel in het "Handelsblatt", 13 augustus 2020, met een interview met hoogleraar economie, dr. Bernd Rürup

- Ook Panteia verwacht dat de brandstofkosten verder zullen dalen, zoals blijkt uit de kostenmonitoring van Panteia die in februari 2020 werd uitgebracht. Deze ontwikkeling is vooral van belang voor nieuwe, kapitaalintensieve schepen die veel vaaruren moeten maken om leningen af te kunnen lossen. Naast de brandstofkosten zullen de kapitaalkosten naar verwachting ook omlaag gaan, omdat de coronacrisis tot een lagere rente leidt als gevolg van de overvloed aan liquiditeit op de markt en renteverlagingen om de economie in Europa te stimuleren.





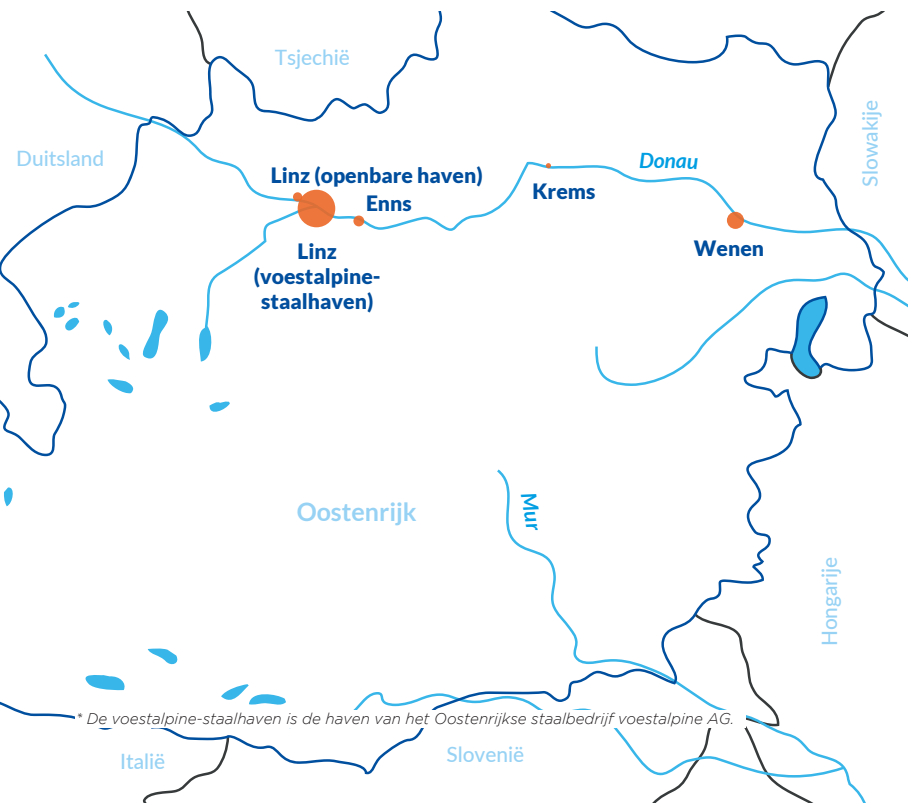
# 03

## FOCUS OP OOSTENRIJK

- Het hoofdstuk “Focus on” gaat deze keer over Oostenrijk. In dit land bestond het vrachtvervoer door de binnenvaart in 2019 voor 48% uit landbouwproducten, ijzererts en schroot. Aardolieproducten waren goed voor een aandeel van 17%.
- Het aandeel van de binnenvaart in de modal split in de multimodale Donaucorridor (weg, spoorwegen, rivier) bestaat voornamelijk uit invoer vanuit de buurlanden ten oosten van Oostenrijk. Binnen deze corridor heeft het vervoer over de Donau een aandeel in het totale grensoverschrijdende vervoer vanuit het oosten van 27%.
- Het passagiersvervoer op de Oostenrijkse waterwegen bestaat uit cruises en dagexcursies op de Donau en de meren. Cruisetochten op het Oostenrijkse gedeelte van de Donau is booming business, met een groeipercentage dat tussen 2010 en 2019 bij 80% lag. Voor dagtochten lag het groeicijfer op de Oostenrijkse Donau tussen 2010 en 2019 bij 9%. Beide segmenten zijn in de eerste helft van 2020 echter zwaar onder druk komen te staan, hetgeen duidelijk uit de omzetcijfers kan worden afgelezen.

## BINNENVAART VERVOER IN OOSTENRIJKSE BINNENHAVENS

Haven	Scheepvaartvervoer 2019 in miljoen ton
Linz (voestल्पine-staalhaven)*	2,696
Wenen	1,227
Enns	0,779
Linz (openbare haven)	0,665
Krems	0,370



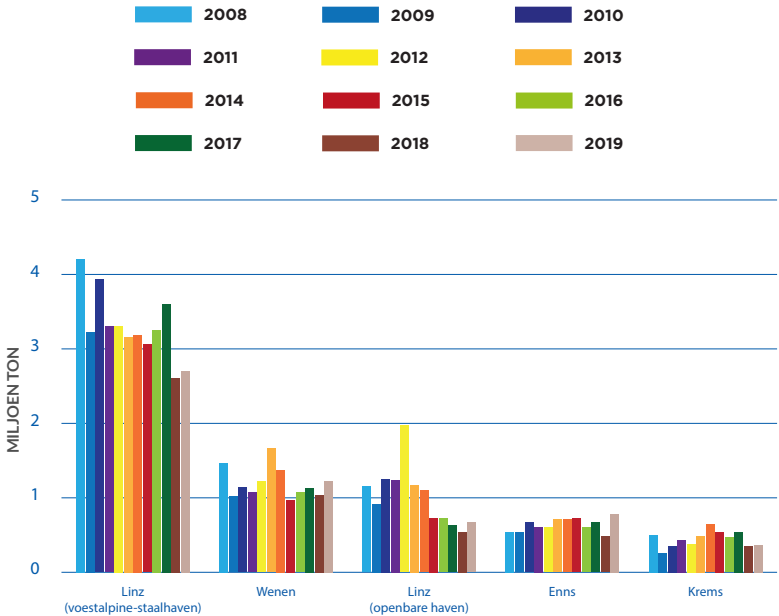
\* De voestल्पine-staalhaven is de haven van het Oostenrijkse staalbedrijf voestल्पine AG.



**AFBEELDING 1: BINNENVAARTVERVOER IN DE GROOTSTE OOSTENRIJKSE BINNENHAVENS 2008-2019 (IN MILJOEN TON)\***

Bron: viadonau

\* In 2019 waren deze havens goed voor 82,4% van het totale binnenvaartvervoer in Oostenrijk.



**LINZ IS DE GROOTSTE OOSTENRIJKSE BINNENHAVEN. DEZE HAVEN IS EIGENDOM VAN DE OOSTENRIJKSE STAALINDUSTRIE.**

**TABEL 1: BINNENVAARTVERVOER IN DE HAVENS VAN DE DONAULANDEN, KW1 2020 TEN OPZICHT VAN KW1 2019**

Bron: Donaucommissie

De Duitse havens zijn de Donauhavens in Duitsland. Voor de Bulgaarse havens ontbreken gegevens waardoor een vergelijking niet meer mogelijk is.

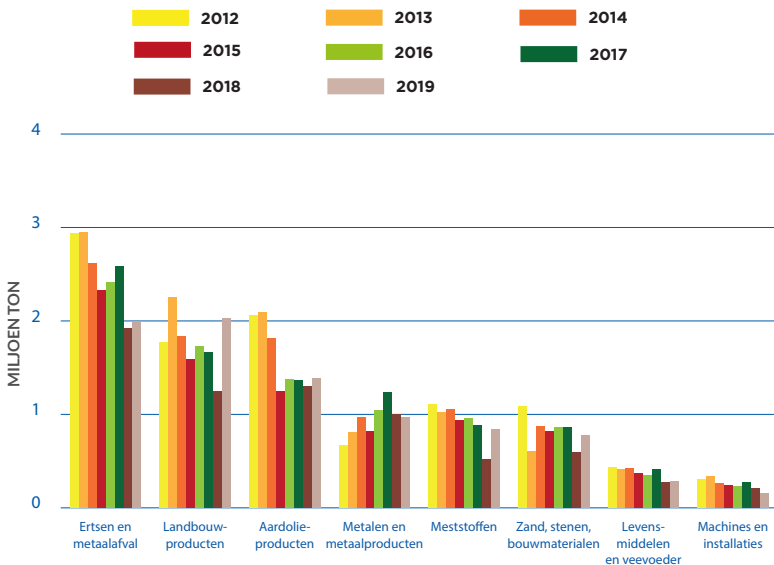
Land	KW1 2019 in miljoen t	KW1 2020 in miljoen t	Veranderingspercentage
Roemeense havens	6,212	6,668	+7,3
Servische havens	2,662	1,845	-30,7
Oostenrijkse havens	2,016	1,709	-15,2
Hongaarse havens	1,526	1,597	+4,7
Oekraïense havens	1,569	1,278	-18,5
Duitse havens	0,899	0,765	-14,9
Slowaakse havens	0,523	0,390	-25,5
Moldavische havens	0,284	0,296	+4,4
Kroatische havens	0,137	0,190	+38,7



## AFBEELDING 2: HOEVEELHEID VERVOERDE GOEDEREN OVER HET OOSTENRIJKSE DEEL VAN DE DONAU PER GOEDERENSEGMENT (IN MILJOEN TON), 2012-2019\*

Bron: viadonau (verschillende jaarlijkse rapporten)

\* Chemicaliën en kolen zijn hier niet weergegeven wegens zeer lage aantallen.



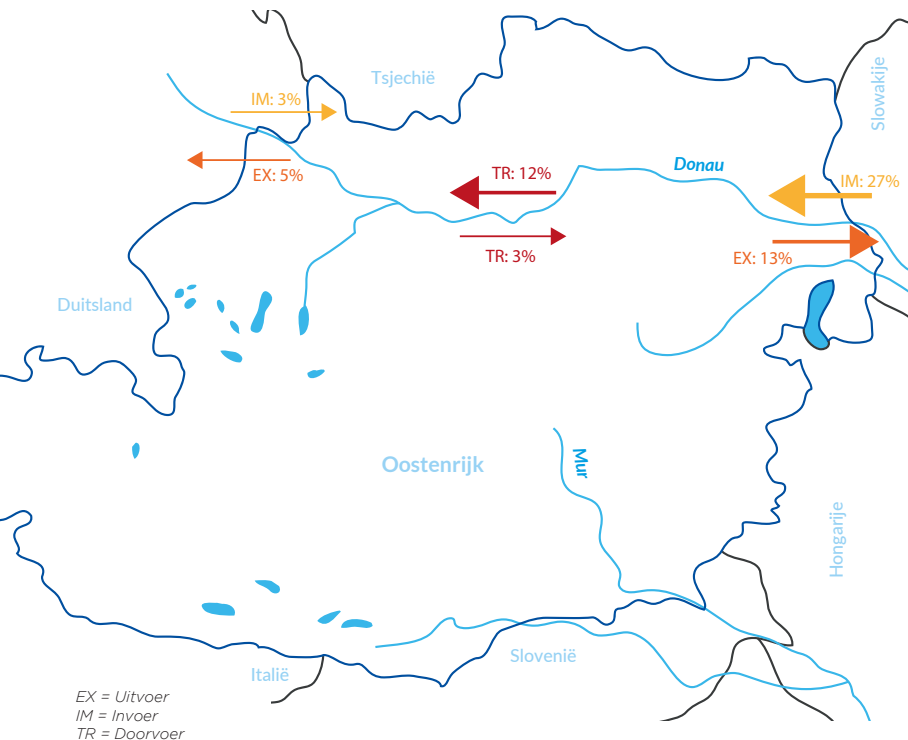
- Voor de binnenvaart in Oostenrijk speelt inkomend vervoer een belangrijke rol. Terwijl landbouwproducten in Oostenrijk vooral worden ingevoerd (43%) of in doorvoer zijn (50%), wordt ijzererts voor bijna 100% ingevoerd. Dit segment wordt voornamelijk via vervoer stroomopwaarts van het gebied langs de Beneden- en Midden-Donau aangevoerd en heeft de staalnijverheid in Linz als bestemming (zie ook de cijfers voor de havens). Binnen de Donau-corridor heeft de Donau een aandeel in de modal split van 27% voor de invoer uit de oostelijke buurlanden (intermodaal aandeel binnen het wegvervoer, spoor en de binnenvaart).

- Binnen het transitoverkeer heeft het vervoer stroomopwaarts op de Donau ook een hoger aandeel in de modal split (12%) dan het vervoer stroomafwaarts (3%). Voor het uitgaand vervoer valt op dat het aandeel van de Donau weer hoger ligt voor de oostelijke handelsroute (13%) dan voor de westelijke route (5%).

### AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VAN DE BINNENVAART VOOR HET TOTALE GRENSOVERSCHRIJDEND VERVOER BINNEN DE DONAU-CORRIDOR IN OOSTENRIJK (IN % VAN WEG, SPOOR EN BINNENVAART)\*

Bronnen: Austrian Institute for Regional Studies and Spatial Planning en viadonau

\* Gegevens voor 2019





## GEGEVENS OVER DE BINNENVAART IN OOSTENRIJK – JAARLIJKSE CIJFERS

### ABSOLUTE WAARDE<sup>10</sup> VOOR OOSTENRIJK VS TOTAAL AANDEEL IN DE EU

Kanttkening bij dit overzicht - Zie blz. 54

#### TOTALE VERVOERSPRESTATIE

1 715 miljoen TKM

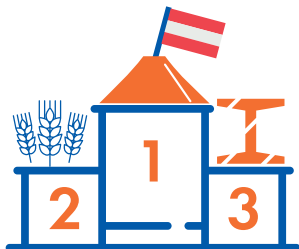
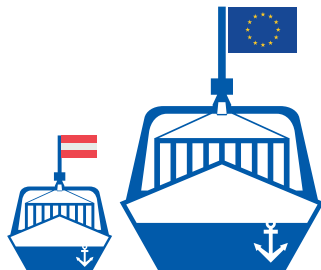
**1,2% TOTAAL AANDEEL IN EU**

#### Totale hoeveelheid vervoerde goederen:

8,512 miljoen ton (# - Zie blz. 54)

#### Hoeveelheid vervoerde containers:

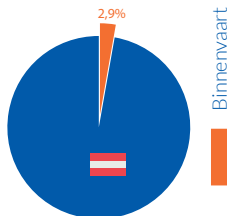
8 000 ton (3 967 TEU) (# - Zie blz. 54)



#### GOEDERENSEGMENT IN DE BINNENVAART

1. Ertsen, zand, stenen: 565 miljoen TKM  
**1,6% TOTAAL AANDEEL IN EU**
2. Landbouwproducten: 529 miljoen TKM  
**3% TOTAAL AANDEEL IN EU**
3. Metalen en metaalproducten: 201 miljoen TKM  
**2,3% TOTAAL AANDEEL IN EU**

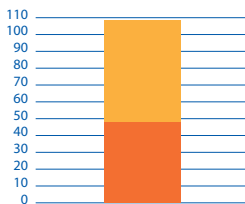
#### AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VAN DE BINNENVAART – TOTALE VERVOERSPRESTATIE



#### OMZETBEDRAG IN DE BINNENVAART

108,4 miljoen € **1,4% TOTAAL AANDEEL IN EU**

- Vrachtervervoer: 47,6 miljoen € **0,8%**
- Passagiersvervoer: 60,8 miljoen € **2,8%**



<sup>10</sup> De gegevens voor de vervoersvraag en de vloot zijn die van 2019, terwijl de cijfers over het aandeel in het totale vervoer en aantal ondernemingen uit 2018 stammen en uit 2014 wat de werkgelegenheid en omzet betreft.



### PERSONEN DIE WERKZAAM ZIJN IN DE BINNENVAART

627

1,5% TOTAAL 1%

Vrachtervervoer: 81

0,4% AANDEEL 0,2%

Passagiersvervoer: 546

2,9% IN EU 2%

### AANTAL BINNEN- VAARTONDERNEMINGEN

92

Vrachtervervoer: 11

Passagiersvervoer: 81

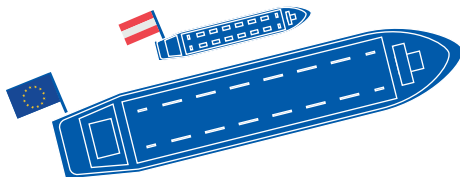
### AANTAL ACTIEVE VRACHTSCHEPEN

Droge lading: 186 (\* - Zie blz. 54)

1,6% TOTAAL AANDEEL IN EU

Vloeibare lading: 19 1,1%

Duw- &amp; sleepvaart: 16 0,7%



### TONNAGE VAN ACTIEVE VRACHTSCHEPEN

Droge lading: 0,184 miljoen ton

1,3% TOTAAL AANDEEL IN EU

Vloeibare lading: 0,022 miljoen ton

0,7% TOTAAL AANDEEL IN EU

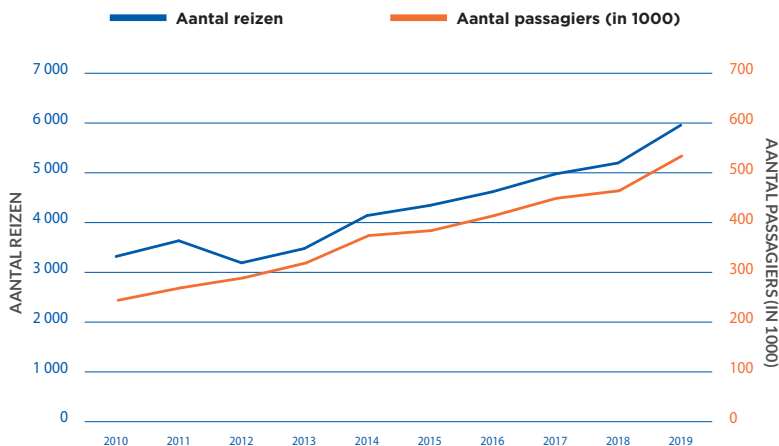
## PASSAGIERSVERVOER OP HET OOSTENRIJKSE DEEL VAN DE DONAU

- Het aantal riviercruises in Oostenrijk wordt vastgesteld aan de hand van gegevens die zijn verzameld bij de sluis van Aschach bij Linz en Wenen-Freudenau. Terwijl het aantal reizen op "reële gegevens" is gebaseerd, is het aantal passagiers gedeeltelijk gebaseerd op een raming van viadonau die is opgesteld aan de hand van een geschatte gemiddelde bezettingsgraad van de schepen van 75%. Volgens deze cijfers is het aantal riviercruisereizen op het Oostenrijkse deel van de Donau tussen 2010 en 2019 met 80% gestegen. Als gevolg van de Covid-19-crisis zullen de cijfers voor 2020 vermoedelijk beduidend lager uitvallen dan de voorafgaande jaren.

### AFBEELDING 3: AANTAL RIVIERCRUISEREIZEN EN AANTAL CRUISEPASSAGIERS OP HET OOSTENRIJKSE DEEL VAN DE DONAU\*

Bronnen: viadonau, verschillende jaarlijkse rapporten

\* Aantal passagiers is gebaseerd op een schatting van viadonau.



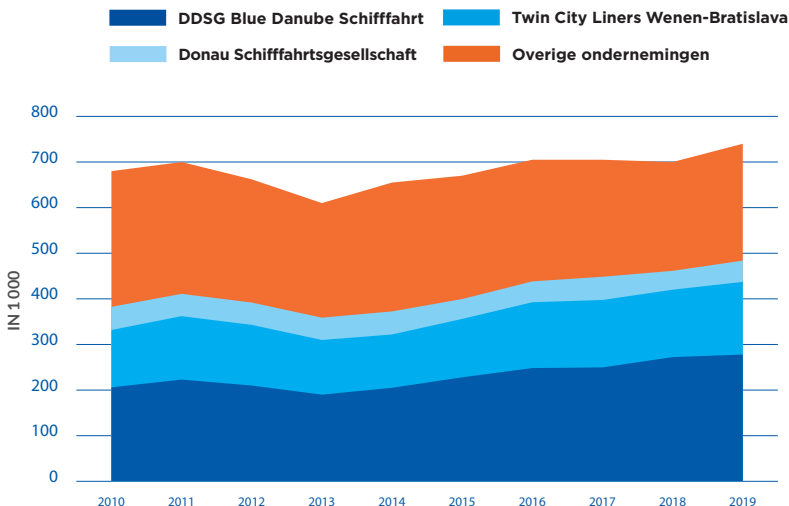


- Niet alleen riviercruiseschepen, maar ook dagtochtschepen (met en zonder vaste dienstregeling) spelen een belangrijke rol op het Oostenrijkse deel van de Donau. Omdat er geen officiële cijfers hierover beschikbaar zijn, vergaart viadonau gegevens over het aantal passagiers bij de bedrijven zelf. Er zijn verschillende ondernemingen die vaste lijndiensten onderhouden (met inbegrip van veerdiensten op de Donau). Daarnaast zijn er een aantal ondernemingen die geen vaste lijndiensten aanbieden (chartertochten, thematische tours).

#### AFBEELDING 4: AANTAL PASSAGIERS DAT WERD VERVOERD DOOR LIJNDIENSTEN OP HET OOSTENRIJKSE DEEL VAN DE DONAU (IN 1000)\*

Bronnen: viadonau, verschillende jaarlijkse rapporten

\* Deze cijfers omvatten ook veerdiensten.



## ■ GLOSSAR

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

**20XX-2/20XX-KW2:** tweede kwartaal

**20XX-3/20XX-KW3:** derde kwartaal

**ACTUELE DIEPGANG VAN EEN SCHIP:** het verticale verschil tussen de waterlijn van een varend schip en de kiel van een schip

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

**BINNENVAARTVERVOER IN DE HAVEN:** het overslagvolume, gemeten in ton, van de volgende overslagactiviteiten: overslag 'schip/schip', 'schip/wegvoertuig', 'schip/goederenwagon', 'schip/kade'

**BN (MLD.):** miljard

**CONTANGO:** een situatie waarin de futures-prijs voor de levering van aardolie hoger is dan de spotmarktprijs.

**DE MODAL SPLIT-INDICATOR:** het aandeel van de binnenvaart binnen de totale vervoersprestatie van het goederenvervoer (wegvervoer, spoor, binnenvaart), gemeten in ton-kilometer.

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

**EU:** Europese Unie

**EUROPA:** de Europese binnenvaart omvat in dit rapport twee landen die geen deel uitmaken van de Europese Unie, Zwitserland en Servië.

**IWT:** binnenvaart

**IWW:** binnenwaterwegen

**MIO (MLN.):** miljoen

**MOGELIJKE OF BESCHIKBARE DIEPGANG VAN EEN SCHIP:** minimumvaarwegdiepte + (actuele waterstand - overeengekomen lage waterstand) - ruimte onder de kiel

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

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

**OVEREENGEKOMEN LAGE RIVIERSTAND:** laagwaterstand die gedurende een referentieperiode van 30 jaar niet meer dan twintig ijsvrije dagen per jaar onderschreden wordt.

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

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

**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

**VRACHTVERVOER DOOR VERVOERSWIJZEN OVER LAND:** dit omvat de binnenvaart, het spoor- en wegvervoer.

## 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 Statistică	Nationaal instituut voor de statistiek	Roemenië
РЗС	Републички завод за статистику Србије	Bureau voor de statistiek van Servië	Servië
Statbel	Office Belge de Statistique	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
Commission du Danube	Donaucommissie	Europa
De Vlaamse Waterweg	De Vlaamse Waterweg	België
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
Federal Reserve Economic Data	Federal Reserve Economic Data	Verenigde Staten
Institut pour le Transport par Batellerie (ITB)	Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren	België
Land Niederösterreich	Federale overheid van Neder-Oostenrijk	Oostenrijk
OCDE	OESO	Mondiaal
Österreichisches Institut für Raumplanung	Oostenrijks Instituut voor Ruimtelijke Ordening	Oostenrijk
Panteia	Panteia	Nederland
PJK International	PJK International	Nederland
Ports mentioned in the report	In het rapport genoemde havens	Europa
SPF Economie	FOD Economie	België

Oorspronkelijke naam	Naam in het Nederlands	Land
SPW Service Public de Wallonie	SPW Openbare Dienst Wallonië	België
US Energy Information Administration	US Energy Information Administration	Verenigde Staten
viadonau	viadonau	Oostenrijk
Voies Navigables de France (VNF)	Frans waterwegbeheerder	Frankrijk
Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes	Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat	Duitsland

## BOEKEN, TIJDSCHRIFTARTIKELEN EN STUDIES

Titel in oorsprongstaal	Land
"Accompagner les entreprises, une priorité absolue", NPI, September 2020	Frankrijk
2020 Danube Commission market observation report	Europa
Effect of low water on loading capacity of inland ships, Van Dorsser, C. et al., European Journal of Transport and Infrastructure Research, v. 20, n. 3, p. 47-70, September 2020. ISSN 1567-7141. Available at: <a href="https://journals.open.tudelft.nl/ejtr/article/view/3981">https://journals.open.tudelft.nl/ejtr/article/view/3981</a>	Nederland
Interview with Economics Prof. Dr. Bernd Rürup, Handelsblatt, 13th August 2020	Duitsland
"Rederij Celjo signaleert licht herstel rond-en partyvaart", Weekblad Schuttevaer, 2 September 2020	Nederland
"Rondvaartschip Si Barone beleeft beste seizoen ooit", Weekblad Schuttevaer, 7 September 2020	Nederland
Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft, SVS Aktuell, December 2018/January 2019, pages 7 and 8. Available at: <a href="http://www.svs-ch.ch/sites/default/files/svs-aktuell/winter_2018.pdf">http://www.svs-ch.ch/sites/default/files/svs-aktuell/winter_2018.pdf</a>	Zwitserland
viadonau annual reports (various years)	Oostenrijk
"Wasserstände und Abflüsse fallen weiter", Bundesanstalt für Gewässerkunde, November 2015. Available at: <a href="https://www.bafg.de/DE/07_Nachrichten/Archiv/2015/20151111_nw_download.pdf?__blob=publicationFile#page=3">https://www.bafg.de/DE/07_Nachrichten/Archiv/2015/20151111_nw_download.pdf?__blob=publicationFile#page=3</a>	Duitsland

## KANTTEKENINGEN BIJ DIT OVERZICHT

“Totaal aandeel in de EU” betreft cijfers voor de EU met inbegrip van Zwitserland en Servië.

#) In tegenstelling tot de vervoersprestatie kan voor het vervoersvolume geen aandeel per land worden berekend.

\*) Het aantal drogeladingschepen omvat drijvende werktuigen en RoRo-schepen (bron: viadonau).

Het aandeel in het totale vervoer is berekend als het aandeel van de binnenvaart binnen de totale vervoersprestatie van het goederenvervoer, gemeten in ton-kilometer. Dit bestrijkt het goederenvervoer door alle vervoerswijzen, met inbegrip van de binnenvaart, het spoor en wegvervoer. Voor de berekening van het wegvervoer wordt rekening gehouden met het aantal TKM op Oostenrijks grondgebied van vrachtwagens die in het buitenland geregistreerd staan, volgens de nieuwe methodologie van Eurostat in de reeks [tran\_hv\_frmod].

## ■ 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 (CCR) 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 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 2020

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



Danubiuskommissie  
Commission du Danube  
Дунайская Комиссия

