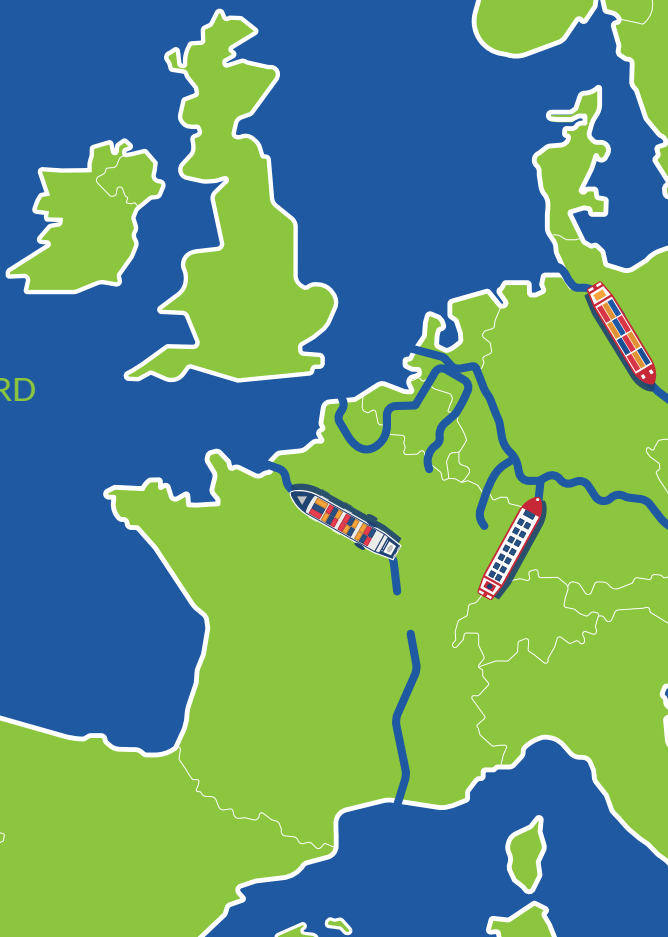


MARKET INSIGHT

EUROPESE BINNENVAART



GEPUBLICEERD
APRIL
2022



Market Insight
EUROPESE BINNENVAART

Gepubliceerd
april 2022

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



OVERZICHT

01

VRACHT- EN PASSAGIERSVERVOER DOOR DE BINNENVAART (BLZ.5)

Vervoersprestatie van het goederenvervoer in Europa **(blz.6)**

Vervoer over de Rijn en Donau per goederensegment **(blz.9)**

Passagiersvaart in Europa **(blz.12)**

Vrachtvervoer in de belangrijkste Europese binnenvaartlanden **(blz.15)**

Droge en vloeibare bulkgoederen en containervervoer in de belangrijkste Europese binnenvaartlanden en regio's **(blz.16)**

02

EXPLOITATIE-OMSTANDIGHEDEN (BLZ.19)

Vrachtprijzen in het Rijnstroomgebied **(blz.23)**

Ontwikkeling brandstofkosten **(blz.26)**

03

FOCUS OP ZWITSERLAND (BLZ.31)

Binnenvaartvrachtvervoer in Zwitserland **(blz.32)**

Ontwikkeling van het binnenvaartvervoer in de Schweizerische Rheinhäfen in Bazel **(blz.34)**

Gegevens over de binnenvaart in Zwitserland – Jaarlijkse cijfers **(blz.38)**



01

VRACHT- EN PASSAGIERSVERVOER DOOR DE BINNENVAART

- De vervoersprestatie op de binnenwateren in de EU is in de eerste helft van 2021 met 4,3% gestegen in vergelijking met dezelfde periode een jaar eerder. Het herstel werd vooral positief beïnvloed door de drogeladingsector.
- Het passagiersvervoer begon pas in de tweede helft van 2021 op te krabbelen. Het aantal passagiers – en dus ook de benuttingsgraad van de cruiseschepen – is echter nog steeds vrij laag.

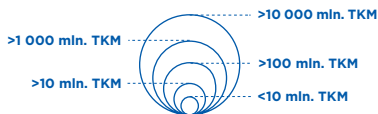
VERVOERSPRESTATIE VAN HET GOEDERENVERVOER IN EUROPA

VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART OP HET NATIONALE GRONDGEBIED VAN ELK EUROPEES LAND – VERGELIJKING TUSSEN KW1+KW2 2020 EN KW1+KW2 2021 (IN MILJOEN TKM)*

Bronnen: Eurostat [iww_go_qnave], OESO (Republiek Moldavië, Zwitserland, Oekraïne)

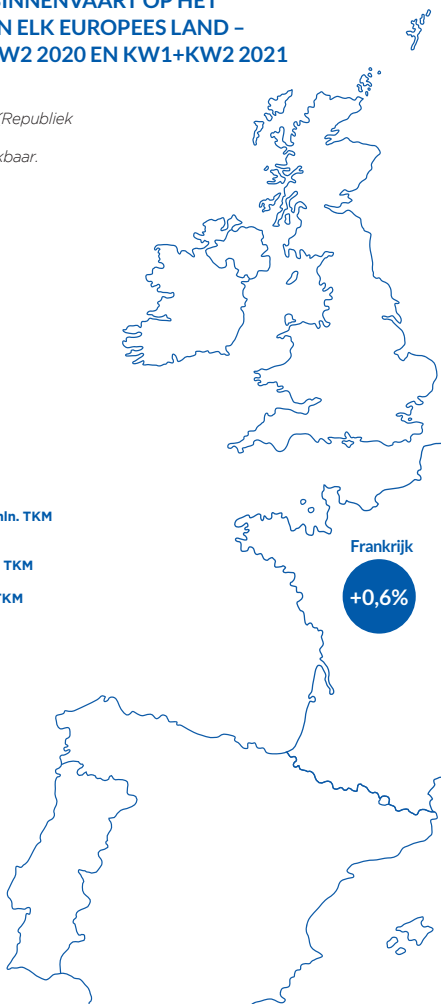
* Voor het VK waren geen gegevens beschikbaar.

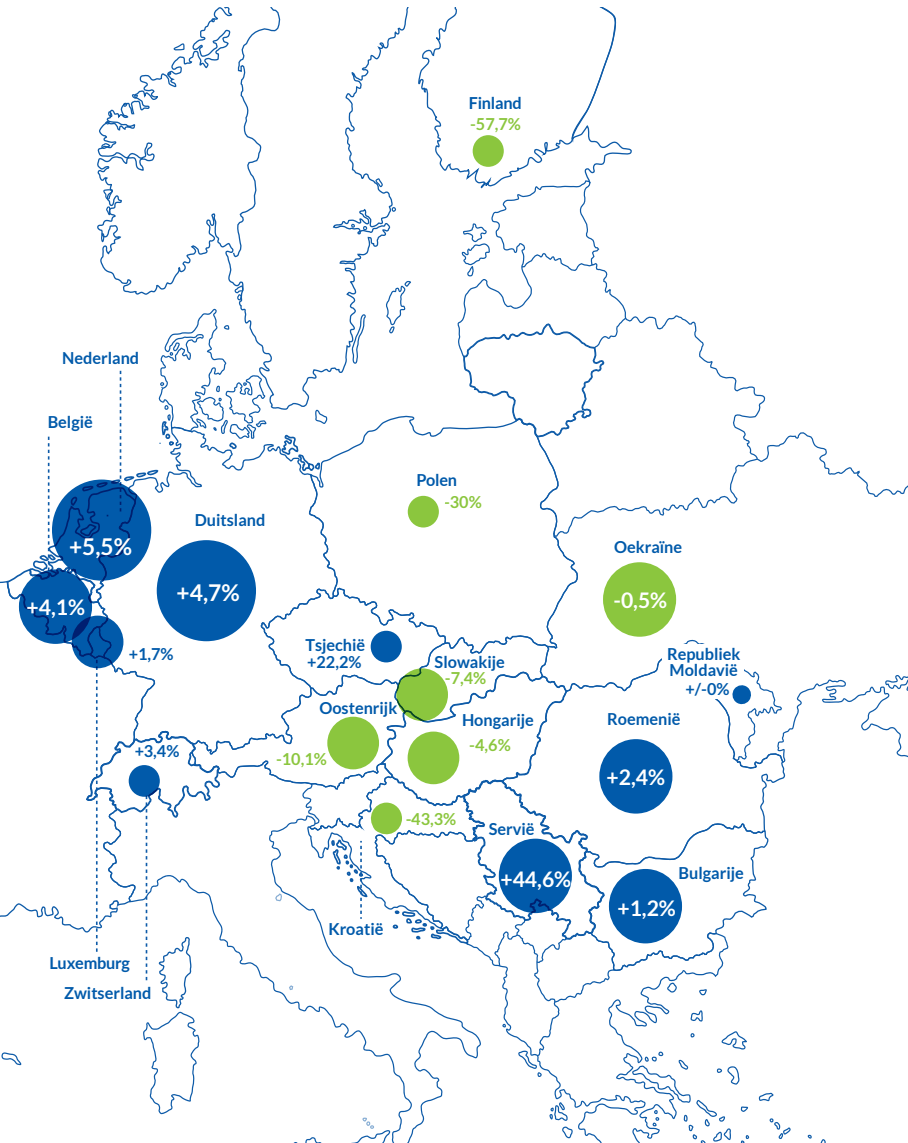
- Positief groeipercentage van het vervoer in KW1+KW2 2021 t.o.v. KW1+KW2 2020
- Negatief groeipercentage van het vervoer in KW1+KW2 2021 t.o.v. KW1+KW2 2020



Frankrijk

+0,6%

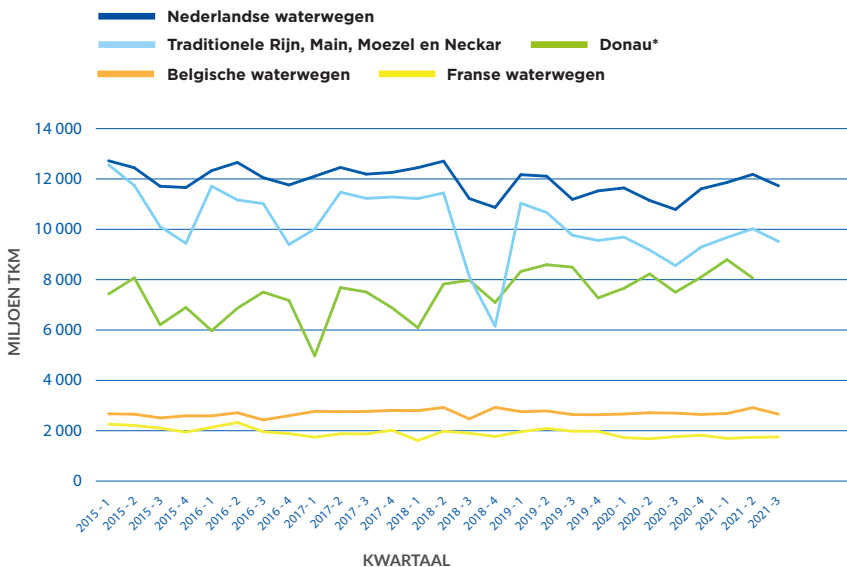




AFBEELDING 1: VERVOERSPRESTATIE IN DE BINNENVAART IN EUROPA PER REGIO EN KWARTAAL (IN MILJOEN TKM)

Bronnen: Eurostat [iww_go_qnave], OESO (Oekraïne), Destatis (Rijn en zijrivieren)

* Donau = TKM in alle Donaustaten inclusief Oekraïne



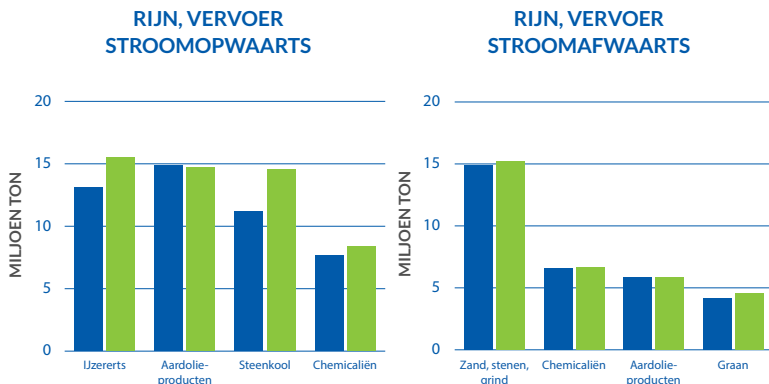
- In het derde kwartaal van 2020 begon het goederenvervoer door de binnenvaart in Europa eerste tekenen van herstel te vertonen en nam ook daarna gestaag toe, zoals blijkt uit afbeelding 1 waarin de vervoersprestatie wordt weergegeven. In het derde kwartaal van 2021 zwakte deze opwaartse trend enigszins af, hetgeen te wijten was aan de overstromingen in het Rijnstroomgebied. Na deze periode van hoogwater volgde een laagwaterperiode in KW4 2021.

VERVOER OVER DE RIJN EN DONAU PER GOEDERENSEGMENT

AFBEELDINGEN 2 EN 3: VRACHTVERVOER STROOMOPWAARTS EN STROOMAFWAARTS OVER DE RIJN VOOR DE BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENTEN (IN MILJOEN TON, VOOR KW1-KW3 VAN 2020 EN 2021)

Bron: analyse van de CCR op basis van Destatis

■ 2020, KW1-KW3 ■ 2021, KW1-KW3



- Het goederenvervoer over de traditionele Rijn bedroeg 126,4 miljoen ton in de eerste negen maanden van 2021, ten opzichte van 118,1 miljoen ton in dezelfde periode van het jaar ervoor. Dit komt neer op een stijging van 7,0%. Het vervoer van droge lading en het containervervoer kenden hogere volumes (respectievelijk +10,4% en +3,7%), terwijl vloeibare lading in ongeveer dezelfde hoeveelheden werd vervoerd. Het vervoer van steenkool profiteerde het hele jaar 2021 van de hoge gasprijzen. Door de bank genomen was voor droge lading de vraag naar vervoer in de tweede helft van 2021 vrij groot.

- Voor de sluis bij Iffezheim op de Bovenrijn waren de gegevens al beschikbaar voor het hele jaar 2021. Deze cijfers wijzen ook op een toename in de eerste negen maanden (van 6,0%), maar laten een 'inzakking' van het laatste deel zien als gevolg van de lage waterstanden in KW4 2021. Over het hele jaar 2021 genomen zijn de vrachtvolumes bij deze sluis vrijwel ongewijzigd gebleven, wat ook als een mogelijke indicatie kan worden beschouwd voor de hele traditionele Rijn voor 2021.

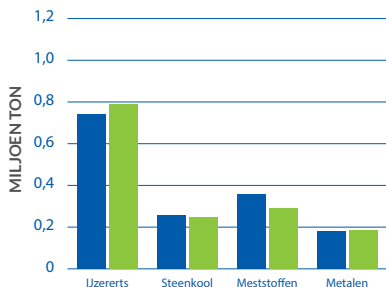
AFBEELDINGEN 4 EN 5: VRACHTVERVOER STROOMOPWAARTS EN STROOMAFWAARTS OVER DE MIDDEN-DONAU VOOR DE BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENTEN (IN MILJOEN TON, VOOR KW1-KW3 VAN 2020 EN 2021)*

Bron: Marktobservatierapport van de Donaucommissie

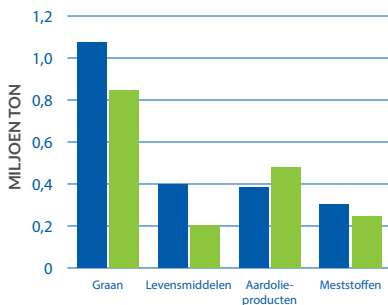
* Gedetailleerde gegevens voor de goederensegmenten en kwartalen zijn enkel beschikbaar voor de Midden-Donau bij Mohács.

■ 2020, KW1-KW3 ■ 2021, KW1-KW3

DONAU, VERVOER STROOMOPWAARTS



DONAU, VERVOER STROOMAFWAARTS



- Op de Donau kon ook het vervoer van ijzererts profiteren van de stijging van de staalproductie. De toename in de eerste drie kwartalen van 2021 bedraagt 6,8% ten opzichte van dezelfde periode in 2020. Kijkt men echter naar de maandelijkse cijfers voor ijzererts, is te zien dat deze grondstof in augustus en september 2021 ongeveer 18 à 20% van zijn vervoersvolume heeft verloren, omdat toen de beschikbare waterdiepte voor duwstellen kleiner was.
- De vraag naar vervoer van het landbouwsegment graan op de Donau vertoont over het algemeen een nogal wisselvallig verloop. Terwijl het vervoer van graan in 2020 dankzij de goede oogsten flink oplom, daalde dit vervoer weer in 2021. Hiervoor zijn twee belangrijke redenen te noemen. De ontwikkeling op de Europese exportmarkt voor graan is de voornaamste reden. Een tweede reden is dat de hierboven vermelde laagwaterperiode begon.

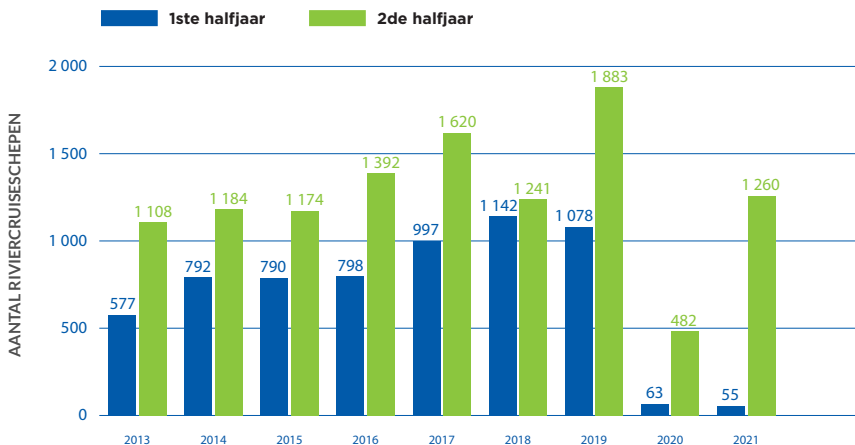


PASSAGIERSVERVOER IN EUROPA

- De Donau, alsook de Rijn en zijn zijrivieren de Moezel, Main, Neckar en Saar, behoren, samen met de Seine, Rhône en Douro, tot de belangrijke vaargebieden voor riviercruises in Europa. In 2019, de Donau alleen was goed voor ongeveer 40% van de Europese markt qua aantal cruise-passagiers (zonder de rivieren in Rusland en Oekraïne). Samen met de Rijn en de Moezel, Main, Neckar en Saar, laag dit aandeel rond 80-85%.¹
- Een meetpunt voor statistieken over cruiseschepen op de Rijn is de sluis bij Iffezheim op de Bovenrijn.

AFBEELDING 6: AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN DAT DE SLUIS BIJ IFFEZHEIM OP DE BOVENRIJN PASSEERT PER HALF JAAR

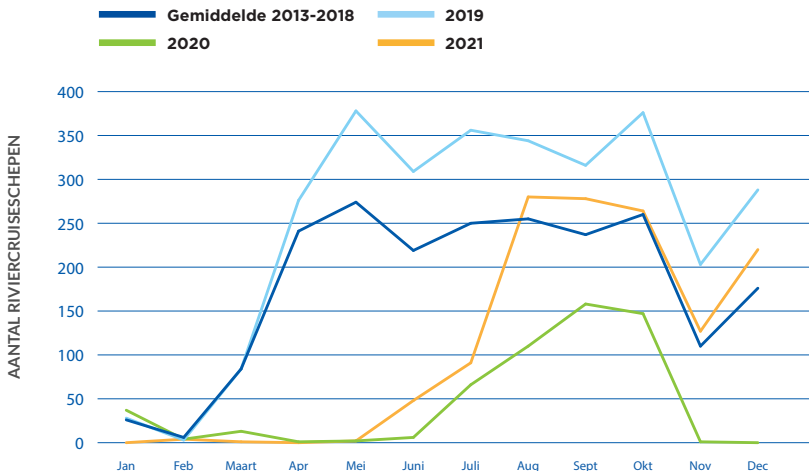
Bron: Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat



¹ Het totale aantal cruise-passagiers vóór de Covid-crisis bedroeg in 2019 1,79 miljoen (zonder Rusland en Oekraïne). Het aandeel van de Donau, Rijn en zijrivieren is berekend op basis van de statistieken over schepen en passagiers bij sluisen. De gegevens zijn verstrekt door de waterwegbeheerders.

AFBEELDING 7: AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN DAT DE SLUIS BIJ IFFEZHEIM OP DE BOVENRIJN PASSEERT PER MAAND

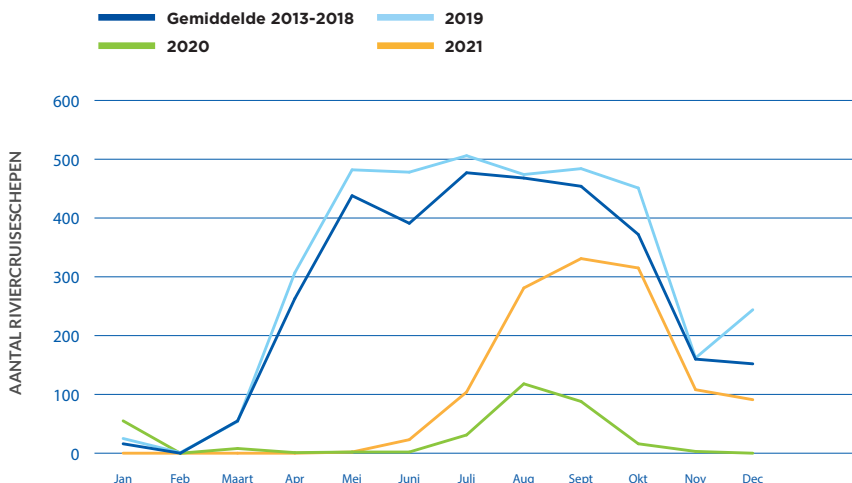
Bron: Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat



- Bij de analyse van de maandelijkse en halfjaarlijkse cijfers voor 2020 en 2021 valt op dat het duidelijke herstel in de cruisesector zich volledig heeft afgespeeld in de periode tussen juli en oktober. Tijdens het belangrijke voorjaarsseizoen in 2020 en 2021 lagen de activiteiten stil.
- Voor de Donau zijn er gegevens beschikbaar voor de sluis van Jochenstein bij Passau en de sluis van Gabčíkovo bij Bratislava. Deze laatste ligt op de grens tussen Slowakije en Hongarije, maar ligt tevens op het traject tussen Wenen en Boedapest. Daarom zijn de cruiseschepen die deze sluis passeren een weerspiegeling van de cruisevaart tussen deze twee belangrijke bestemmingen in de Europese riviercruisesector. Naast Wenen en Boedapest is ook Passau een belangrijk vertrek- en eindpunt van riviercruises.

AFBEELDING 8: AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN DAT DE SLUIS VAN JOCHENSTEIN BIJ PASSAU OP DE BOVEN-DONAU PASSEERT PER MAAND

Bron: Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat



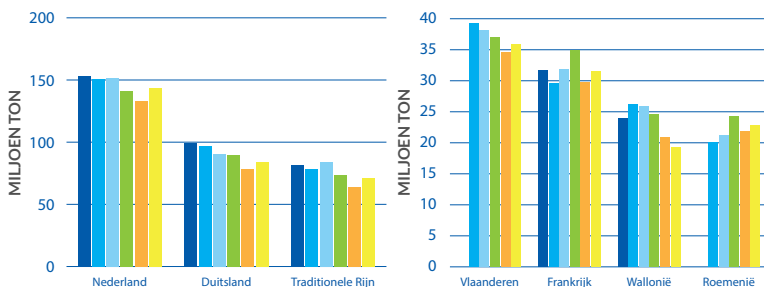
- In 2019 passeerden 3.668 cruiseschepen de sluis van Jochenstein, met een totaal van 512.458 passagiers aan boord. In 2020 ging het om respectievelijk 324 scheepspassages en 25.160 passagiers.
- In 2021 was er sprake van een herstel, met 1.255 cruiseschepen en 107.727 passagiers.
- De gegevens voor de sluis bij Gabčíkovo laten voor de eerste drie kwartalen van 2021 een herstel zien van het aantal passagiers van 77,4% ten opzichte van 2020. Toch ligt de cruisevaart in 2021 nog steeds 63,9% onder het peil van vóór de pandemie. In totaal werden bij dit grenspunt in (KW1+KW2+KW3) 2021 aan boord de cruiseschepen 98.000 passagiers geteld, vergeleken met 55.000 in (KW1+KW2+KW3) 2020, en 568.000 passagiers in (KW1+KW2+KW3) 2019. Voor geheel 2019 werden bij Gabčíkovo 720.800 passagiers geteld.

DROGE EN VLOEIBARE BULKGOEDEREN EN CONTAINERVERVOER IN DE BELANGRIJKSTE BINNENVAARTLANDEN EN -REGIO'S

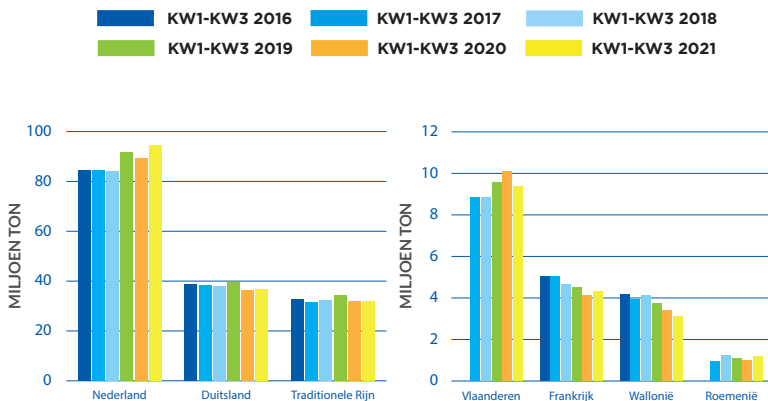
Bronnen: Eurostat [IWW_GO_QCNAVE], Destatis, Centraal Bureau voor de Statistiek, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de Wallonie, Voies Navigables de France, Roemeens Instituut voor de Statistiek.

Opmerking: Voor 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. De gegevens omvatten de totale binnenvaart op het grondgebied van het land/regio.

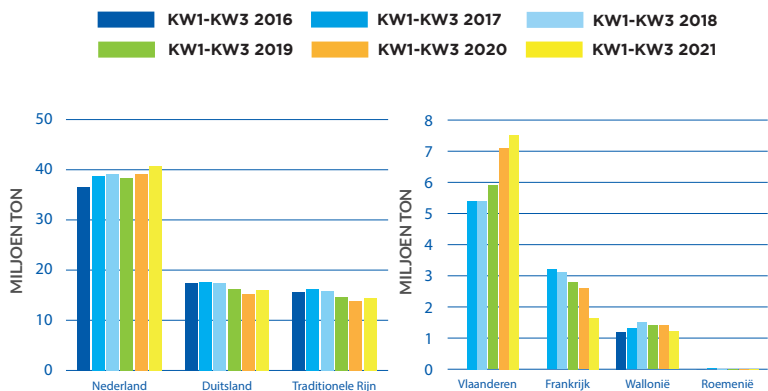
AFBEELDING 10: DROGELADINGVAART (IN MILJOEN TON)



AFBEELDING 11: TANKVAART (IN MILJOEN TON)



AFBEELDING 12: CONTAINERVERVOER (IN MILJOEN TON)





02

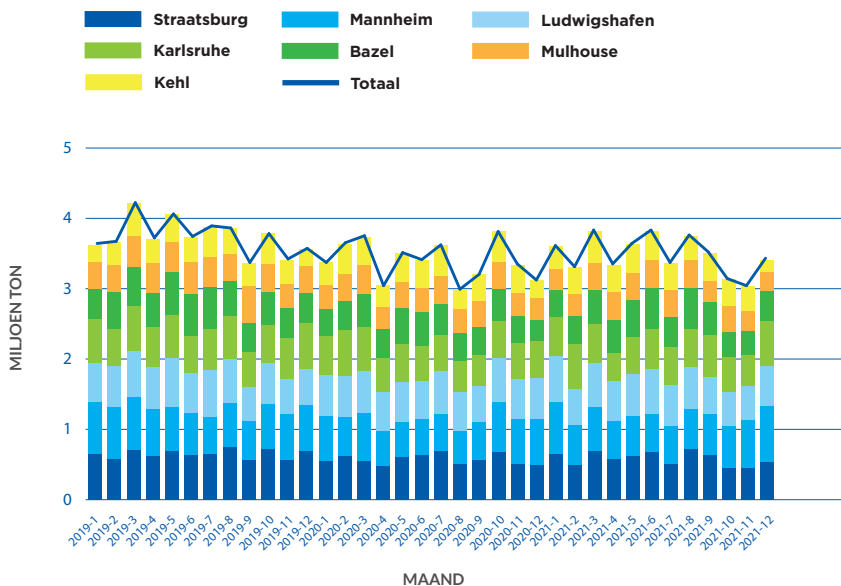
EXPLOITATIE- OMSTANDIGHEDEN

- In de eerste zes maanden van 2021 waren de vaaromstandigheden min of meer normaal. In juli 2021 waren er overstromingen in het Rijnstroomgebied. In oktober en november 2021 hadden zowel de Rijn als de Donau te kampen met laag water.
- Als gevolg van de zeer sterke stijging van de olieprijs zijn ook de brandstofprijzen gestegen. De vrachtprijzen stegen ook, maar de tankvaart bleef achter bij de trend in het drogelading- en containervervoer, die veel positiever uitviel.

- Wat de havenactiviteiten betreft, duiden de maandelijkse gegevens over het binnenvaartvervoer in de grootste havens aan de Bovenrijn op een licht herstel, een trend die in de tweede helft van 2020 begon en zich in heel 2021 verder doorzette. Deze opwaartse trend werd echter in oktober en november 2021 tijdelijk onderbroken door extreem lage waterstanden.

AFBEELDING 1: BINNENVAARTVERVOER IN DE BELANGRIJKSTE HAVENS AAN DE BOVENRIJN (IN MILJOEN TON)

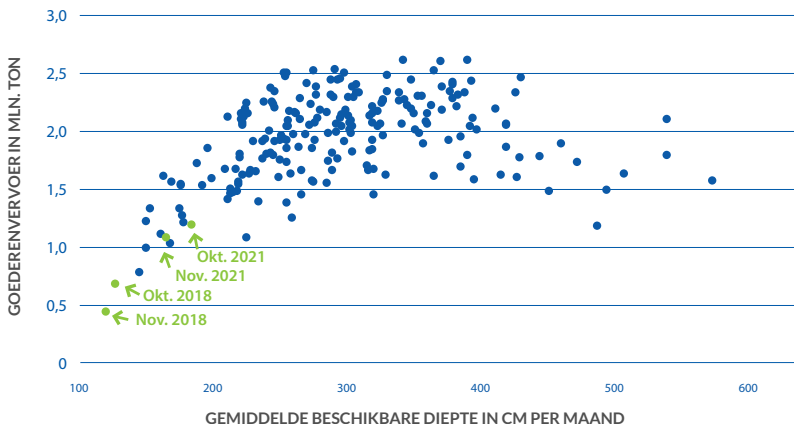
Bron: CCR-analyse op basis van gegevens van de havens



- Wat de waterstanden betreft, toont afbeelding 2 een spreidingsdiagram met gegevens voor de beschikbare laaddiepte bij Kaub (x-as) alsook de vervoerde hoeveelheden goederen in miljoen ton die bij de sluis van Iffezheim (y-as) werden geregistreerd. De waarden voor de beschikbare diepte zijn berekend op basis van de waterstanden.²
- Wanneer de beschikbare waterdiepte onder een bepaalde drempelwaarde zakt, worden de vaaromstandigheden een knelpunt voor het goederenvervoer. Voorbeelden hiervoor zijn de laagwaterperiodes in oktober en november 2018, maar ook de meer recente periode eind 2021 (zie linkerdeel van afbeelding 2). Voor de dieptes boven een bepaalde drempelwaarde laat het spreidingsdiagram geen verband zien, behalve voor het rechterdeel van het diagram waaruit blijkt dat hoge waterstanden doorgaans leiden tot een daling van het goederenvervoer.

AFBEELDING 2: BESCHIKBARE DIEPTE VOOR DE SCHEEPVAART BIJ KAUB EN HOEVEELHEID GOEDEREN DIE DE SLUIS BIJ IFFEZHEIM OP DE BOVENRIJN PASSEERT (MAANDELIJKSE GEGEVENS M1/2004-M12/2021)

Bron: berekening van de CCR op basis van gegevens van de Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat (WSV), verstrekt door het Duitse federale bureau voor hydrologie (BfG)

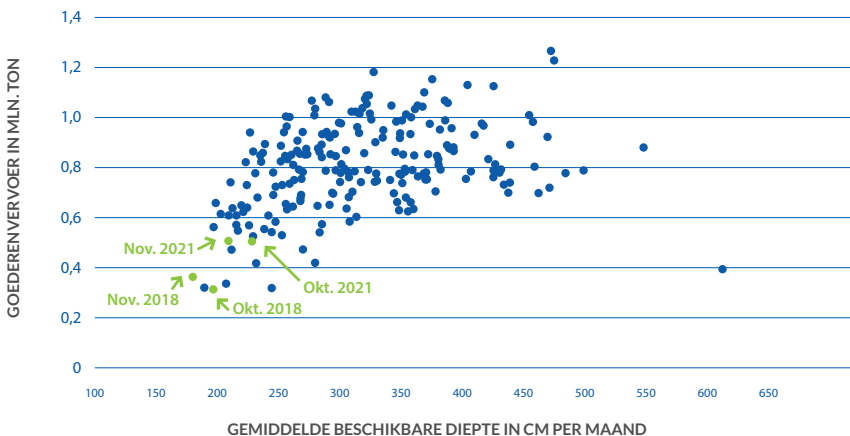


² Beschikbare diepte = Minimumvaarwegdiepte + (actuele waterstand - Overeengekomen lage waterstand) - Ruimte onder de kiel. Zie: EU/CCR (2021), Jaarverslag 2021, Marktobservatie in Europa, blz. 44.

- Voor de Donau zijn er maandelijkse gegevens beschikbaar voor de sluis van Wildungsmauer bij Wenen (januari 2004 – november 2021). Deze sluis bevindt zich in het oosten van Oostenrijk waar het binnenvaartvrachtvervoer het grootst is. Als men naar het spreidingsdiagram kijkt, kan worden vastgesteld dat er een bepaald verband bestaat tussen de waterstanden en het goederenvervoer. Wanneer de beschikbare diepte klein is, nemen de vervoerde hoeveelheden zo te zien af.

AFBEELDING 3: BESCHIKBARE DIEPTE BIJ WILDUNGSMAUER EN GOEDERENVERVOER OVER HET OOSTENRIJKSE GEDEELTE VAN DE DONAU (MAANDELIJKE GEGEVENS M1/2004-M11/2021)

Bron: CCR-analyse op basis van gegevens van viadonau en het federale bureau voor de statistiek van Oostenrijk



- Voor de Donau werd het laatste kwartaal van 2021 gekenmerkt door zeer lage waterstanden en dus een geringere waterdiepte. Dit verklaart de forse daling in het vrachtvervoer. Ook de gegevens uit hoofdstuk 1 bevestigen dit.

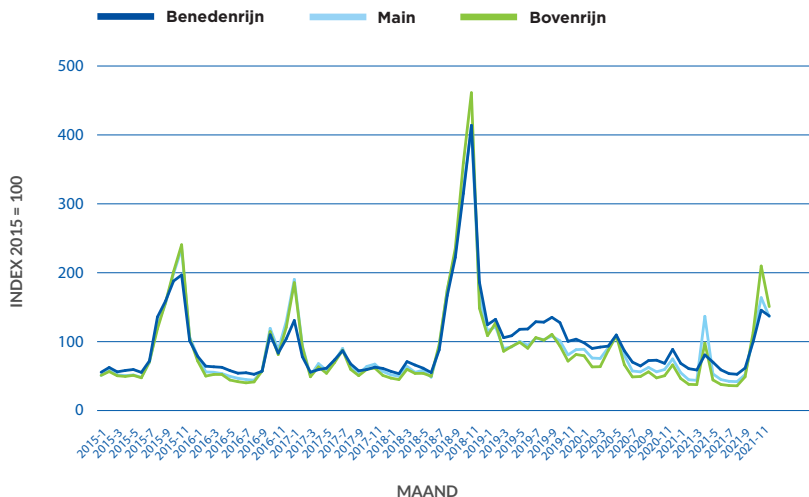
VRACHTPRIJZEN IN HET RIJNSTROOMGEBIED³

- Binnen het ARA-Rijngebied vertoonden de vrachtprijzen op de spotmarkt voor het vervoer van gasolie een stijgende lijn die al in het derde kwartaal van 2021 van start ging en in november 2021 zijn hoogtepunt bereikte. Dit is met name toe te schrijven aan de lage waterstanden in oktober en november 2021.

AFBEELDING 4: 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.

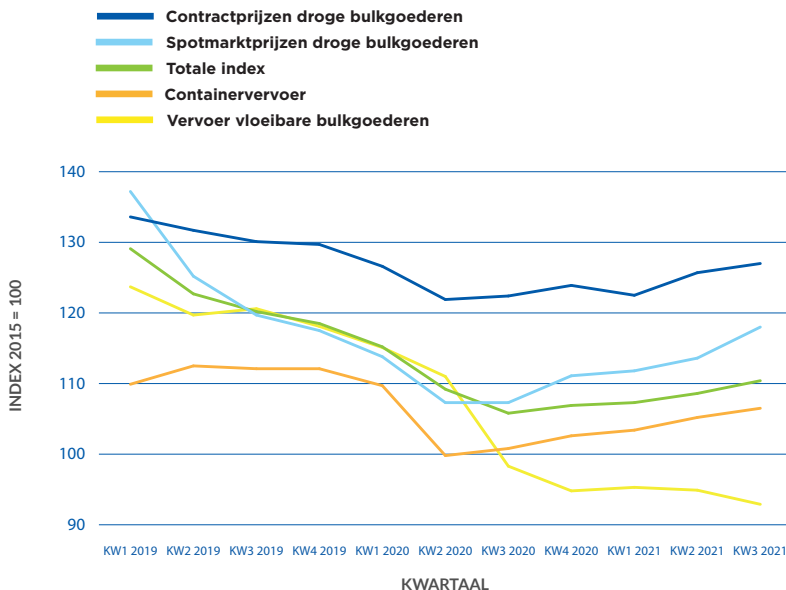


³ Voor het Donauebekken waren geen vrachtprijsgegevens voor 2021 beschikbaar.

- Het Centraal Bureau voor de Statistiek in Nederland (CBS) verzamelt gegevens over de vrachtprijzen via een panel van Nederlandse binnenvaartondernemingen. Deze gegevens worden twee keer per kwartaal ingezameld en omvatten brandstof- en laagwatertoeslagen.

AFBEELDING 5: ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN PER KWARTAAL VOOR NEDERLANDSE BINNENVAARTONDERNEMINGEN PER MARKTSEGMENT (INDEX 2015 = 100, KWARTAALGEVEGENS)

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (Binnenvaartdiensten; prijsindex)



- De vrachtprijzen voor het vervoer van droge lading toonden een stijgende trend die na het derde kwartaal van 2020 inzette. De vrachtprijzen voor het vervoer van containers laten sinds het tweede kwartaal van 2020 een positieve lijn zien. Voor vloeibare bulkgoederen bleven de vrachtprijzen op een laag niveau met een verdere daling in het derde kwartaal van 2021.
- De vraag naar vervoer van vloeibare goederen nam toe in Nederland, maar niet in de buurlanden. Dit verklaart de situatie van de vrachtprijzen voor het vervoer van vloeibare lading voor de Nederlandse binnenvaartondernemingen, aangezien deze ook actief zijn in vaargebieden in andere landen.



■ ONTWIKKELING BRANDSTOFKOSTEN

- De brandstofkosten zijn geanalyseerd aan de hand van de gasolie/ dieselprijzen die gepubliceerd worden in het kader van het monitoringsysteem voor energieprijzen van het Belgische ministerie van Economische Zaken.⁴ Uit een vergelijking met de olieprijsen blijkt een zeer duidelijke correlatie die als basis dient voor een vooruitblik op de brandstofprijzen.
- In de tweede helft van 2021 zette de stijgende lijn voor olieprijsen – en dus voor brandstofprijzen – zich voort. De olieprijsen bereikten in het vierde kwartaal van 2021 een niveau van 79,6 US dollar (ongeveer 69,8 euro bij een wisselkoers van USD/EUR van 1,17).

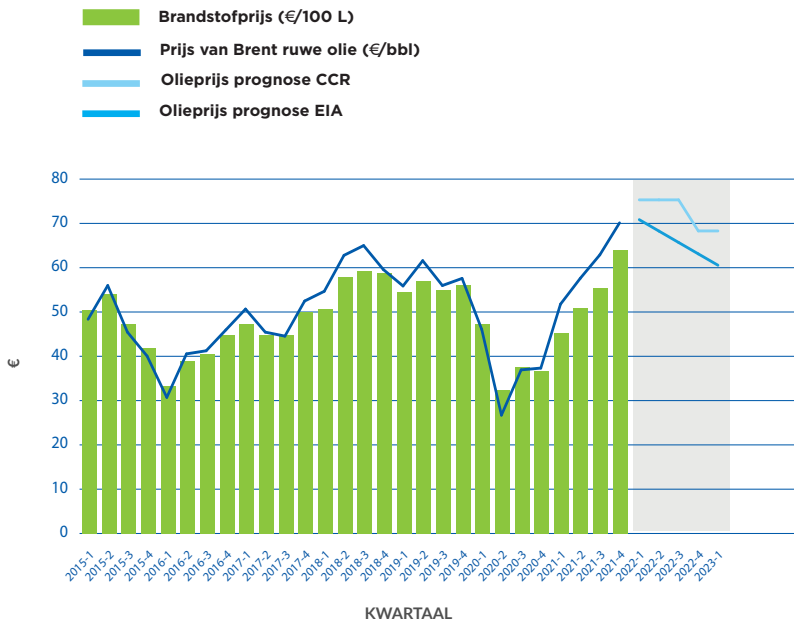
⁴ De prijzen zijn maximumprijzen en gelden voor een aankoopvolume van ten minste 2000 liter gasolie.



AFBEELDING 6: GEMIDDELDE BRANDSTOFFPRIJS VOLGENS HET BELGISCHE MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN EN PRIJS VAN BRENT RUWE OLIE, INCLUSIEF PROGNOSES*

Bronnen: ITB en SPF Economie (brandstofprijs). US Energy Information Administration (olieprijs). Economische gegevens van de Federal Reserve (historische wisselkoers Amerikaanse dollar/euro). 1 vat (bbl) = 159 liter.

* EIA = US Energy Information Administration. De prognose is gebaseerd op een nominale wisselkoers van 1,12 US-\$ per euro voor heel 2022 en 2023. Deze ramingen houden geen rekening met de gevolgen van de oorlog in Oekraïne.



- In de laatste kortetermijnprognose van januari 2022 van de US Energy Information Administration (EIA) voorspelt deze instantie dat de prijzen voor Brent ruwe olie op de spotmarkt in 2022 gemiddeld 75 US dollar per vat zullen bedragen en rond de 67,5 US dollar per vat in 2023. Dit is gebaseerd op veronderstellingen over het verloop van de pandemie en het economisch herstel, alsook op de afspraken met de OPEC om de productieverlagingen tegen september 2022 geleidelijk in te trekken.^{5 6} Als gevolg van de politieke omstandigheden overschreden de olieprijsen begin maart 2022 de grens van 100 US dollar. Als de politieke conflicten in Oekraïne blijven voortduren, valt te verwachten dat de olie- en energieprijzen nog verder steil zullen blijven klimmen.
- De brandstofprijzen voor de Europese binnenvaart worden zowel bepaald door de olieprijsen als de wisselkoers tussen de Amerikaanse dollar en de euro. De flinke stijging van de Amerikaanse staatsschuld betekent dat er in 2022 weinig speelruimte zal zijn voor een waardestijging van de US-dollar ten opzichte van de euro.⁷ De waardevermindering van de euro ten opzichte van de Amerikaanse dollar, die in mei 2021 begon met 1,22 en tegen december 2021 een niveau van 1,13 bereikte, had tot gevolg dat de brandstofprijzen in de Europese binnenvaart gestegen zijn.⁸
- In het licht van deze factoren wordt verwacht dat de brandstofprijzen in de binnenvaart in 2022 een recordhoogte zullen bereiken en vervolgens in 2023 dalen.

⁵ Bron: US Energy Information Administration, Short-Term Energy Outlook, January 2022. Beschikbaar via de volgende link: <https://www.eia.gov/outlooks/steo/> (voor het laatst geraadpleegd op 19 januari 2022)

⁶ IMF, WEO October 2021. Beschikbaar via de volgende link: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2021/10/12/world-economic-outlook-october-2021> (voor het laatst geraadpleegd op 19 januari 2022)

⁷ Raiffeisen Währungsupdate Dezember 2021. Beschikbaar via de volgende link: <https://www.raiffeisen.ch/content/dam/www/rch/pdf/publikationen/waehrungsupdate/de/2021/waehrungsupdate-12-2021.pdf> (voor het laatst geraadpleegd op 19 januari 2022)

⁸ OESO, Nominale wisselkoers tegen US dollar, gemiddelde van dagelijkse wisselkoersen, 2022. Beschikbaar via de volgende link: <https://stats.oecd.org/Index.aspx?QueryId=51653#> (voor het laatst geraadpleegd op 19 januari 2022)





03

FOCUS OP ZWITSERLAND

- Het vrachtvervoer over de Rijn speelt een belangrijke rol voor Zwitserland. Ongeveer 25% van alle aardolieproducten die Zwitserland invoert, wordt via de Rijn aangevoerd.
- Het passagiersvervoer over de Europese binnenwateren is een sector waar Zwitserland in Europa prominent vertegenwoordigd is. Dit wordt dan ook weerspiegeld in de hoge cijfers voor de werkgelegenheid en de omzet en het grote aantal Zwitserse riviercruise- en dagtochtschepen.

BINNENVAARTVRACHTVERVOER IN ZWITSERLAND



Bron: Schweizerische Rheinhäfen

* Binnenvaartvervoer in 2021 (in miljoen ton)

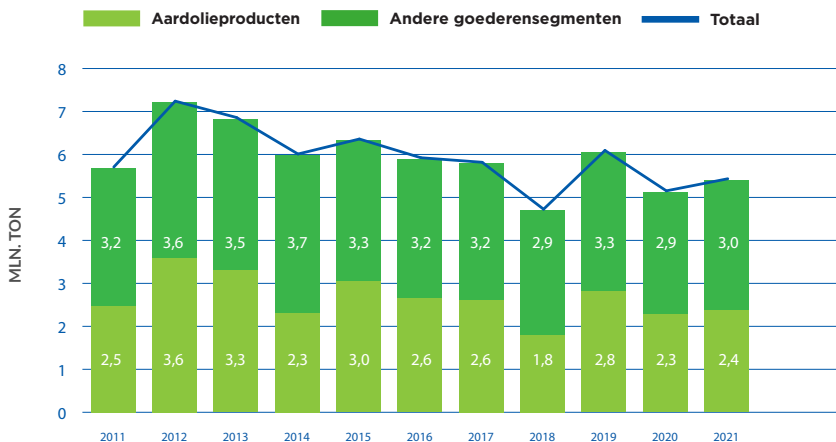


ONTWIKKELING VAN HET BINNENVAARTVERVOER IN DE SCHWEIZERISCHE RHEINHÄFEN IN BAZEL

- In de Schweizerische Rheinhäfen vormen aardolieproducten het grootste goederensegment van het binnenvaartvervoer, met een gemiddeld aandeel van 45% gedurende de laatste tien jaar. Nagenoeg alle aardolieproducten die in Basel worden overgeslagen, worden door Zwitserland geïmporteerd. Het inkomend vervoer was in 2021 goed voor een aandeel van 98,5%, in 2020 voor 99,0% en had in de jaren ervoor een vergelijkbaar hoog aandeel.

AFBEELDING 1: JAARLIJKS BINNENVAARTVERVOER IN DE SCHWEIZERISCHE RHEINHÄFEN (IN MILJOEN TON)

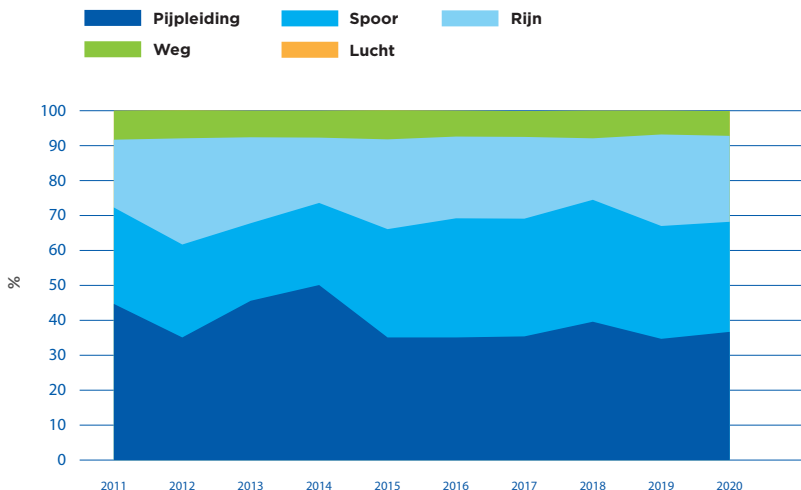
Bron: Schweizerische Rheinhäfen



- Voor de invoer van ruwe olie en aardolieproducten leunt Zwitserland op meerdere vervoerswijzen. Het modale aandeel van de Rijn in de invoer van deze goederen bedroeg in 2020 24,6% en in de periode van 2011 tot 2020 23,4%. Pijpleidingen namen in 2020 met 36,7% het leeuwendeel voor hun rekening. De reden hiervoor is dat alle ruwe olie per pijpleiding wordt ingevoerd.

AFBEELDING 2: INVOER VAN RUWE OLIE EN AARDOLIEPRODUCTEN IN ZWITSERLAND PER VERVOERSWIJZE (IN %)

Bron: analyse van de CCR op basis van Avenergy Suisse

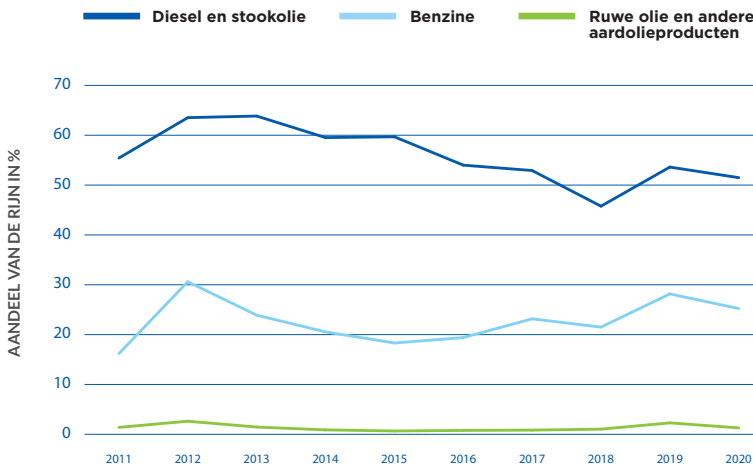


- Door de aardolieproducten verder te differentiëren, kan men vaststellen dat de Rijn een groot aandeel in de modal split heeft voor de invoer van diesel en stookolie.

AFBEELDING 3: MODALE AANDEEL VAN DE RIJN VOOR DE INVOER VAN RUWE OLIE EN AARDOLIEPRODUCTEN IN ZWITSERLAND PER TYPE GOEDEREN (IN %)*

Bron: analyse van de CCR op basis van Avenergy Suisse

* Het modale aandeel van de Rijn in alle vervoerswijzen (pijpleiding, spoor, over de Rijn, wegvervoer, luchtvervoer)

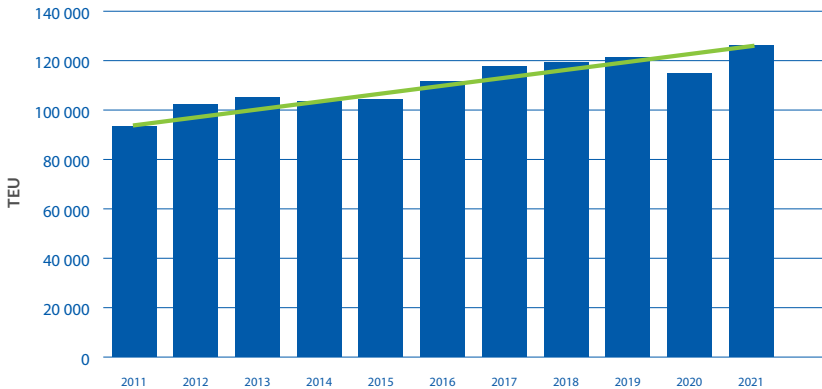


- Van de diesel en stookolie die door Zwitserland wordt ingevoerd, komt naar verhouding ongeveer één op de twee ton het land binnen over de Rijn.
- Voor benzine is de verhouding een op de vier ton (vervoer over de Rijn/totale invoer).
- Voor het vervoer van ruwe olie en andere aardolieproducten is het aandeel van de Rijn in de modal split gering.

AFBEELDING 4: CONTAINERVERVOER DOOR DE BINNENVAART IN DE SCHWEIZERISCHE RHEINHÄFEN (IN TEU) *

Bron: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van de Schweizerische Rheinhäfen

* Opmerking: voor de periode 2014-2017 werden de cijfers gecorrigeerd om rekening te houden met de overslag van 20.000 TEU van vrachtwagens naar het spoor.



- De haven van Bazel is ook een belangrijke plek voor het containerbinnenvaartvervoer. In 2019 piekte het containervervoer voor de eerste keer, toen de TEU-cijfers voor het containervervoer door de binnenvaart bij meer dan 120.000 TEU lagen. De Covid-crisis liet het containervervoer vrijwel ongemoeid en leidde slechts tot een daling van 5% (niveau in 2020 ten opzichte van het niveau in 2019). In 2021 herstelde het containervervoer zich en bereikte een nieuwe recordhoogte van 121.046 TEU (+9,8% vergeleken met 2020). De Schweizerische Rheinhäfen investeren momenteel in de verdere opbouw van de capaciteit voor de afhandeling van containers om in te kunnen spelen op de verwachte groei van TEU-volumes.

GEGEVENS OVER DE BINNENVAART IN ZWITSERLAND - JAARLIJKSE CIJFERS

Kanttekening bij dit overzicht - Zie blz. 44

ABSOLUTE WAARDE⁹ VOOR ZWITSERLAND VS TOTAAL AANDEEL IN DE EU

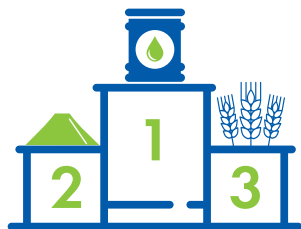
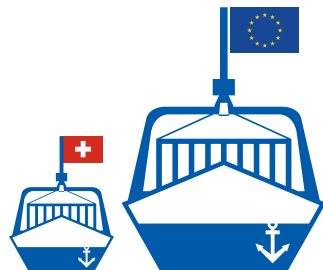
TOTALE VERVOERSPRESTATIE

37,9 miljoen TKM

0,03% - AANDEEL IN HET EU-TOTAAL

Totale hoeveelheid vervoerde goederen:

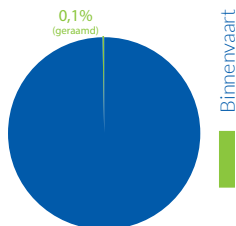
5,4 miljoen ton



BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENTEN IN DE BINNENVAART¹⁰

1. Aardolieproducten: 18,94 miljoen TKM
2. Zand, stenen, grind: 8,00 miljoen TKM
3. Agribulk en levensmiddelen: 5,72 miljoen TKM

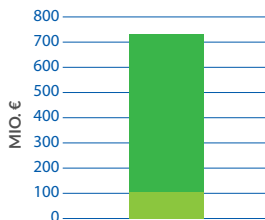
AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VAN DE BINNENVAART BINNEN DE TOTALE VERVOERSPRESTATIE VAN HET VERVOER OVER LAND



OMZETBEDRAG IN DE BINNENVAART

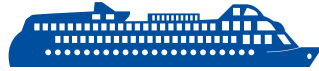
729,3 miljoen € 9,8% - AANDEEL IN HET EU-TOTAAL

- Vrachtvervoer: 104,9 miljoen € 1,76%
- Passagiersvervoer: 624,4 miljoen € 25,1%



⁹ De algemene gegevens voor de vervoersvraag zijn voor 2020, de gegevens voor het vervoer per goederensegment voor 2021 en de vlootgegevens voor 2020, het aandeel in de modal split, gegevens over ondernemingen en over werkgelegenheid zijn van 2019 en de gegevens voor de omzet van 2020.

¹⁰ De waarden voor TKM per goederensegment zijn geraamd op basis van de vervoersafstand op het Zwitserse gedeelte van de Rijn in combinatie met de volumes die werden afgehandeld door de Schweizerische Rheinhäfen.



PERSONEN DIE WERKZAAM ZIJN IN DE BINNENVAART

3.266	7,43%
Vrachtvervoer: 562	2,50%
Passagiersvervoer: 2.704	11,70%

AANTAL BINNEN-VAARTONDERNEMINGEN

AANDEEL IN HET EU-TOTAAL	0,78%	75
	0,50%	Vrachtvervoer: 29
	1,12%	Passagiersvervoer: 46

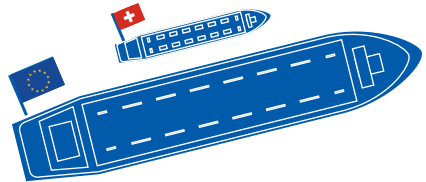
AANTAL ACTIEVE VRACHTSCHEPEN

61 0,39% - AANDEEL IN HET EU-TOTAAL

Droge lading: 8 0,07%

Vloeibare lading: 42 2,5%

Duw- en sleepboten: 11 0,4%



TONNAGE VAN ACTIEVE VRACHTSCHEPEN

0,14 miljoen ton
0,83% - AANDEEL IN HET EU-TOTAAL

Droge lading: 0,014 miljoen ton
0,10% - AANDEEL IN HET EU-TOTAAL

Vloeibare lading: 0,126 miljoen ton
3,85% - AANDEEL IN HET EU-TOTAAL

■ GLOSSARIUM

ARA-GEBIED: Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen

BENEDENRIJN: deel van de Rijn dat van Bonn (Duitsland) tot aan de Noordzee bij Hoek van Holland (Nederland) stroomt.

BESCHIKBARE DIEPTE: minimumvaarwegdiepte + (actuele waterstand – overeengekomen lage waterstand) – ruimte onder de kiel

BN (MLD.): miljard

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

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

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

EU: Europese Unie

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

IWT: binnenvaart

IWW: binnenwaterwegen

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

MINIMUMVAARWEGDIEPTE: komt overeen met de minimumdiepte die in het vaarweggebied aanwezig moet zijn (diepte van de vaargeul onder de Overeengekomen Lage Rivierstand).

MIO (MLN.): miljoen

OMZET: bruto omzet na aftrek van omzetbelasting

OPEC: Organisatie van olie-exporterende landen

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

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

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

NATIONALE BUREAUS VOOR DE STATISTIEK

Acroniem	Naam in de eigen taal	Naam in het Nederlands	Land
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Centraal Bureau voor de Statistiek	Nederland
Destatis	Statistisches Bundesamt	Duits bureau voor de statistiek	Duitsland
INSSE	Institutul Național de Statistică	Nationaal instituut voor de statistiek	Roemenië
Statistik Austria	Statistik Austria	Federaal bureau voor de statistiek van Oostenrijk	Oostenrijk

BOEKEN, TIJDSCHRIFTARTIKELEN EN STUDIES

Titel in oorsprongstaal	Land
EU/CCNR (2021), Annual Report 2021, Market Observation in Europe, blz. 44	Europa
US Energy Information Administration, Short-Term Energy Outlook, January 2022. Beschikbaar bij: https://www.eia.gov/outlooks/steo/ (laatst geraadpleegd op 19 januari 2022)	Verenigde Staten
IMF, WEO October 2021. Beschikbaar bij: https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2021/10/12/world-economic-outlook-october-2021 (laatst geraadpleegd op 19 januari 2022)	Wereld
Raiffeisen Währungsupdate Dezember 2021. Beschikbaar bij: https://www.raiffeisen.ch/content/dam/www/rch/pdf/publikationen/waehrungsupdate/de/2021/waehrungsupdate-12-2021.pdf (laatst geraadpleegd op 19 januari 2022)	Zwitserland
OECD, Nominal exchange rates against US dollar, average of daily rates, 2022. Beschikbaar bij: https://stats.oecd.org/Index.aspx?QueryId=51653# (laatst geraadpleegd op 19 januari 2022)	Wereld

■ ANDERE BRONNEN

Naam in de eigen taal	Naam in het Nederlands	Land
Avenergy Suisse	Avenergy Suisse	Zwitserland
Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)	Bondsagentschap voor de hydrologie	Duitsland
CCNR/ZKR/CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)	Europa
De Vlaamse Waterweg	De Vlaamse Waterweg	België
Donaukommission	Donaucommissie	Europa
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
Federal Reserve Economic Data	Federal Reserve Economic Data	Verenigde Staten
International Monetary Fund (IMF)	Internationaal Monetair Fonds (IMF)	Wereld
ITB – Institut pour le Transport par Batellerie/Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren	Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren	Belgien
Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO)	Wereld
PJK International	PJK International	Nederland
Ports mentioned in the report	In het rapport genoemde havens	Europa
SPF Economie	FOD Economie	België
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)	Franse waterwegbeheerder	Frankrijk
Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat	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 aandeel in het totale vervoer is berekend als het aandeel van de binnenvaart binnen de totale vervoersprestatie (gemeten in TKM) van het goederenvervoer over land. Dit bestrijkt het goederenvervoer over land, met inbegrip van de binnenvaart, het spoor en wegvervoer. Voor de berekening van het wegvervoer wordt rekening gehouden met het 'territorialiteitsbeginsel', waarbij de gegevens voor het internationale wegvervoer worden herverdeeld over het grondgebied van de verschillende landen waar het vervoer daadwerkelijk plaatsvindt. Eurostat volgt deze principes bij het opstellen van de verschillende tijdreeksen [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).

Daar waar een discrepantie werd vastgesteld tussen de cijfers van Eurostat en de cijfers van de nationale statistische bureaus ten aanzien van de totale vervoersprestatie, is dit aan Eurostat en het desbetreffende nationale bureau voor de statistiek meegedeeld en is er uitgegaan van de gegevens van Eurostat.

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 genoemde commissies.

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

BIJDRAGEN

CCR

Norbert KRIEDEL (econoom)

Laure ROUX (projectcoördinatie)

Athanasia ZARKOU (junioeconoom)

Lucie FAHRNER (communicatie)

Sarah MEISSNER (projectmedewerker)

Contact: ccnr@ccr-zkr.org

IN SAMENWERKING MET

Donaucommissie

Moezelcommissie

Savacommissie

EBU

ESO

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: april 2022

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
ISSN : 2519-111X



U vindt alle gegevens onder:

www.inland-navigation-market.org

In partnerschap met

