



JAARRAPPORT

2024

EUROPESE BINNENVAART
MARKTOBSERVATIE

AANSPRAKELIJKHEIDSBEPERKING

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

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

Oktober 2024

II VOORWOORD



Lucia Luijten
Secretaris-generaal
Centrale Commissie
voor de Rijnvaart
(CCR)

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is zeer verheugd om hier de uitgave van het jaarlijkse marktobservatierapport voor 2024 te presenteren die – net als elk jaar – in nauwe en vruchtbare samenwerking met de Europese Commissie tot stand gebracht is.

Het jaar 2023 was opnieuw een jaar dat gepaard ging met veel uitdagingen voor de binnenvaart, aangezien de wereldhandel nog steeds te kampen had met de aanhoudende gevolgen van de grootschalige Russische invasie en aanvalsoorlog tegen Oekraïne, met onverminderd hoge gasprijzen en aanvallen van Houthis-rebellen op containerschepen in de Rode Zee, waardoor de Europese uitvoer aan het einde van het jaar onder druk kwam te staan. Ondanks deze tegenslagen bleek de wereldeconomie veerkrachtig te zijn. Het lijkt de goede kant op te gaan nu de inflatie bijna net zo snel daalt als deze in 2022 opkwam. Het BBP blijft eveneens groei vertonen, zij het niet erg sterk. Dat neemt niet weg dat er nog steeds risico's zijn. De binnenvaart in Europa had duidelijk te leiden onder de macro-economische en geopolitieke context; de hoeveelheden vervoerde goederen liepen daardoor aanzienlijk terug, vooral in het containervervoer, terwijl het containervervoer nu juist gezien werd als een groeimarkt voor de binnenvaart. De meeste marktsegmenten werden geconfronteerd met een dalende productie en/of dalend vervoer in de Rijnsoever- en Donaustaten. Dit werd waargenomen voor ijzer en staal, landbouwproducten, kolen en chemische producten. Vooral deze laatste categorie had het zwaar te verduren. Het containervervoer toont echter begin 2024 tekenen van herstel, net als de ijzer- en staalsector.

Hoewel 2023 een jaar was met relatief gematigde weersomstandigheden, is het van cruciaal belang om – terugdenkend aan de gebeurtenissen in 2022 en 2018 – proactief de concrete problematiek van extreme weersomstandigheden in de toekomst op te pakken. De twee genoemde jaren kan men zien als een teken aan de wand als het gaat om de enorme ecologische, economische en sociale impact die laagwater kan hebben, naast het feit dat dit een modal shift in de verkeerde richting in de hand werkt, weg van de binnenvaart. Toch is het juist de binnenvaart die het grootste potentieel heeft om de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen in het internationale vervoer terug te dringen. Ik wil er op deze plek graag aan herinneren dat de CCR alles in het werk stelt om er van haar kant toe bij te dragen dat deze uitdagingen het hoofd geboden kan worden. Zij doet dit door de dialoog te faciliteren tussen alle stakeholders in dit kader, ongeacht of zij afkomstig zijn uit de industrie, de politiek of het maatschappelijk middenveld. De CCR heeft hiervoor een routekaart opgesteld waarin de problematiek van de klimaatverandering in het vizier genomen wordt. De routekaart heeft tevens tot doel de energietransitie aan te moedigen en beschrijft de maatregelen die ondernomen worden door de binnenvaartvloot. Sinds 2023 houdt de CCR een overzicht bij van de bouw en retrofit van schepen die een alternatieve, milieuvriendelijkere voortstuwings technologie gebruiken.

Zoals altijd wordt in ons rapport ingegaan op de macro-economische conjunctuur, het vrachtvervoer over de binnenwateren, de exploitatieomstandigheden en de vrachtprijzen in het licht van de waterstanden, de investeringen door de verschillende landen in waterweginfrastructuur, grondstofprijzen, trends in marktsegmenten en stroomgebieden, de binnenvaartvloot, werkgelegenheid, passagiersvervoer en een vooruitblik op de belangrijkste binnenvaartmarktsegmenten. De editie 2024 van dit rapport gaat uitgebreid in op dit laatste aspect door een beschrijving te geven van de langetermijntrends in de belangrijkste marktsegmenten. Dit is mogelijk dankzij gegevens van Oxford Economics. Deze samenwerking zal het voortaan mogelijk maken om een bredere analyse op te stellen van de belangrijkste binnenvaartmarktsegmenten, omdat trends bekeken kunnen worden die vanuit een perspectief op korte termijn minder goed waargenomen kunnen worden, zoals structurele veranderingen in handelsbetrekkingen of de energietransitie.

Door deze jaarlijkse rapporten hopen wij ondersteuning te bieden voor een goed gefundeerde besluitvorming, op basis van gegevens, op elk niveau, ten bate van de Europese binnenvaart en ons levensonderhoud in de toekomst. In deze context wil ik Daisy Rycquart, directeur van de Corporation Inland Tanker Barge Owners (CITBO) en secretaris van het Innovatie- en vergroeningscomité van het Europese IWT Platform bedanken, met wie wij al jarenlang samenwerken door onze wederzijdse expertise te delen. Dit omvat ook de gegevens over de vrachtprijzen die in dit rapport geanalyseerd worden. Ik waardeer het daarom zeer dat zij bereid was om net als ik een voorwoord bij het rapport te schrijven.

Last but not least, wil ik ook al onze andere partners danken die bijdragen geleverd hebben die essentieel zijn om dit rapport op te kunnen stellen: de Donau-, Moezel- en Savacommissie, Eurostat en alle nationale bureaus voor de statistiek, havens, nationale en regionale vaarwegbeheerders, alsook de verschillende vakorganisaties zoals de Europese Binnenvaartunie (EBU) en de Europese Schippers Organisatie (ESO), die zondermeer bereid waren hun kennis en statistieken met ons te delen.

Ik heb er alle vertrouwen in dat u ons jaarrapport 2024 met veel genoegen zult lezen en hoop dat het u alle informatie zal bieden waar u naar op zoek bent.

De toegevoegde waarde van samenwerking

Terugkijkend op het afgelopen jaar, een jaar vol activiteiten, zijn wij trots om opnieuw een overzicht te leveren van de CITBO-jaarcijfers. Zij beschrijven de resultaten, uitdagingen en groei in ons tankvaartsamenwerkingsverband. Deze statistieken zijn niet simpelweg cijfers en data. Zij getuigen van toewijding, van hard werk, en vloeien voort uit het vertrouwen van ons team en onze leden.

Wij zijn een commerciële coöperatie, maar moeten toegeven dat het in zekere zin wel een uitdaging is om elk jaar weer onze leden ertoe te brengen deze statistische gegevens te leveren. Samenwerking is wat ons betreft een centraal punt, iets wat bij ons hoog in het vaandel staat. Ook al hebben onze leden meer dan 170 schepen, blijven marktgegevens nu eenmaal gevoelig liggen. Wij zijn er dus best trots op dat wij, door de marktgegevens anoniem te maken, een oplossing hebben gevonden om hierin samen te werken. Op deze manier hebben wij een toegevoegde waarde gecreëerd doordat wij deze gegevens kunnen leveren. De samenwerking met de CCR is hiervoor een enorme aansporing, gezien hun uitstekende analyses en veelomvattende rapporten.

Het marktobservatierapport biedt een gedetailleerde analyse van de trends, kansen en uitdagingen in de tankvaart in de binnenvaart. Zij bieden waardevolle inzichten in de marktdynamiek, het concurrentieklimaat en de nieuwe technologieën die geïntroduceerd worden en onze industrietaak veranderen. Deze rapporten zijn een hoeksteen voor de strategische planning en stellen ons in staat om soepel en met vooruitziende blik in te spelen op de complexiteit van de markt.

Wij waren betrokken bij het opstellen van deze rapporten in de afgelopen tien jaar, die gekenmerkt worden door zeer uitdagende gebeurtenissen. Sinds 2017 zijn wij geconfronteerd met de gevolgen van de oorlog op de energiemarkt, het tekort aan mankracht en natuurlijk de uitdaging van een nul-emissie voor de gehele vloot: allemaal zeer belangrijke aspecten om in het oog te houden. Deze marktobservatierapporten zijn uniek, omdat zij ons de mogelijkheid bieden om trends vast te stellen (of te volgen) vanuit een ander perspectief, dat ruimer is dan het onze. Dat deze rapporten moeten blijven bestaan, leidt wat ons betreft dan ook geen twijfel.

Wij zouden de CCR en de medewerkers die de statistieken over onze ondernemingen hebben verwerkt heel hartelijk willen bedanken voor de voortzetting van onze samenwerking. Het vertrouwen, de ondersteuning en het partnerschap vormen de basis voor het pad dat wij samen bewandelen. We hebben niet alleen de uitdagingen het hoofd kunnen bieden, maar ook kansen kunnen benutten om vooruitgang te boeken en een meerwaarde te leveren.

Met blik op de toekomst houden wij vast aan onze kernwaarden: betrouwbaarheid, duurzaamheid en samenwerking. Wij kijken ernaar uit om deze reis samen te vervolgen, om uitgaand van onze successen nieuwe horizons voor de tankvaart te verkennen.

Hartelijk dank voor jullie ononderbroken ondersteuning en partnerschap.



Daisy Rycquart
Directeur
Corporation Inland
Tanker Barge
Owners (CITBO)



Londen

Kiel

Hamburg

Lübeck

Bremen

Amsterdam

Rotterdam

Nijmegen

Münster

Hannover

Maagdenburg

Antwerpen

Duisburg

Duinkerke

Brussel

Keulen

Rijsel

Luik

Koblenz

Valenciennes

Frankfurt am Main

Le Havre

Luxemburg

Trier

Rouen

Metz

Mannheim

Neurenberg

Parijs

Stuttgart

Regensburg

Straatsburg

Bazel

Chalon-sur-Saône

Lyon

Mantua

Venetië

Ferrara

Marseille



Szczecin

Berlijn

Dresden

Praag

Linz

Wenen

Bratislava

Boedapest

Belgrado

Ruse

Constanța

| | | |
|-----------|---|-------------|
| 00 | SAMENVATTING | P.10 |
| 01 | MACRO-ECONOMISCHE CONTEXT EN VOORUITZICHTEN | P.14 |
| 02 | VRACHTVERVOER IN DE BINNENVAART | P.22 |
| | Vervoer in Europa en per land | P.24 |
| | Vervoersprestatie in de belangrijkste Europese stroomgebieden | P.28 |
| | • Rijnstroomgebied | P.30 |
| | • Donaustroomgebied | P.38 |
| | Containervervoer per land in Europa | P.41 |
| | • Geheel Europa en geografische structuur | P.41 |
| | • Rijnsoeverstaten | P.41 |
| | • Donaulanden | P.42 |
| | Binnenvaart en andere vervoersmodi | P.43 |
| 03 | NATIONALE INVESTERINGEN IN DE BINNENVAARTINFRASTRUCTUUR | P.46 |
| | Inleiding | P.48 |
| | Problemen met het vergaren van gegevens over uitgaven voor infrastructuur | P.49 |
| | Overzicht per land | P.50 |
| | • Rijnsoeverstaten | P.50 |
| | • Donaustaten | P.51 |
| 04 | WATERSTANDEN EN VRACHTPRIJZEN | P.54 |
| | Waterstanden, voor de scheepvaart beschikbare dieptes en vaaromstandigheden | P.56 |
| | Aantal kritische laagwaterdagen voor meetpunten langs de Rijn en de Donau | P.58 |
| | • Meetpunten langs de Rijn | P.58 |
| | • Meetpunten langs de Donau | P.62 |
| | Vrachtprijzen in het Rijnstroomgebied | P.64 |
| | • CBS-vrachtprijsindex in het Rijnstroomgebied | P.64 |
| | • Vrachtprijzen voor het vervoer van vloeibare lading in het Rijnstroomgebied | P.66 |
| | CITBO-vrachtprijsindex voor de tankvaart in het FARAG-gebied | P.67 |
| 05 | BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN HAVENS | P.72 |
| | Grootste Europese zeehavens | P.74 |
| | • Rotterdam | P.75 |
| | • Antwerp-Bruges | P.77 |
| | • North Sea Port | P.78 |
| | • Constanța | P.80 |
| | • Hamburg | P.81 |
| | Belangrijkste Europese binnen- en zeehavens | P.84 |
| | • Rijnhavens | P.84 |

| | | |
|-----------|---|--------------|
| | • Havens in Duitsland buiten de Rijn | P.86 |
| | • Franse en Belgische havens | P.88 |
| | • Donauhavens | P.90 |
| | • Savahavens | P.92 |
| 06 | GOEDERENVLOOT | P.94 |
| | Vlootomvang per macroregio en land in Europa | P.96 |
| | Ontwikkeling van de Rijnvloot | P.98 |
| | • Drogeladingvloot in de Rijnsoeverstaten | P.98 |
| | • Tankvloot in de Rijnsoeverstaten | P.100 |
| | Ontwikkeling van de Donauvloot | P.102 |
| | • Drogeladingvloot in het Donaustroomgebied | P.102 |
| | • Tankvloot in het Donaustroomgebied | P.102 |
| | Bouw van nieuwe schepen in de Rijnsoeverstaten | P.103 |
| | Leeftijdsstructuur van vrachtschepen in de Rijnvloot | P.108 |
| | Capaciteitsmonitoring | P.109 |
| | • Drogeladingschepen | P.109 |
| | • Tankschepen | P.111 |
| | Innovatieve ontwikkelingen in de binnenvaartvloot die bijdragen aan de verlaging van emissies | P.113 |
| 07 | PASSAGIERSVAART | P.116 |
| | Riviercruisevloot | P.118 |
| | Vraag naar riviercruises | P.121 |
| | Leeftijdsstructuur van passagiersschepen in de Rijnvloot | P.125 |
| 08 | ONDERNEMINGEN, WERKGELEGENHEID, OMZET EN PERSONEELSKOSTEN | P.126 |
| | Ondernemingen en werkgelegenheid in het goederenvervoer | P.128 |
| | Ondernemingen en werkgelegenheid in de passagiersvaart | P.130 |
| | Omzet | P.132 |
| | • Omzet in het goederenvervoer in de binnenvaart | P.132 |
| | • Omzet in de passagiersvaart | P.134 |
| | Arbeidskosten per eenheid product per tewerkgestelde persoon | P.137 |
| 09 | VOORUITBLIK VOOR HET BINNENVAARTVRACHTVERVOER EN HET SEGMENT RIVIERCRUISES | P.138 |
| | Vooruitblik op korte termijn voor de binnenvaartmarkten in de Rijnsoever- en Donaulanden | P.140 |
| | • Staal en ijzererts | P.140 |
| | • Landbouwproducten en levensmiddelen | P.142 |
| | • Chemische producten | P.145 |
| | • Containers | P.147 |
| | • Vooruitzichten voor de riviercruises | P.149 |
| | Vooruitzichten op lange termijn voor de binnenvaartmarkten in de Rijnsoever- en Donaulanden | P.150 |
| | • Landbouw, bosbouw en visserij | P.151 |
| | • Steenkolen | P.152 |
| | • Containers | P.154 |
| | • Chemische producten | P.155 |
| | • Bouwmaterialen, zand, stenen, grind | P.157 |
| | • Aardolieproducten en stookkolen | P.158 |
| | • Staal en ijzererts | P.160 |

II SAMENVATTING

Het jaar 2023 liet veelbelovende signalen zien voor komend economisch herstel, waarbij de meeste indicatoren wezen in de richting van een 'zachte landing'. Aan het einde van het jaar doken er echter nieuwe problemen voor de binnenvaart op. Met de voortdurende aanvalsoorlog tegen Oekraïne na de grootschalige Russische invasie en de toenemende spanningen in het Midden-Oosten, blijft de onzekerheid in diverse marktsegmenten groot. Dit heeft een negatieve impact op de vervoersactiviteiten in de binnenvaart en levert een zeer gemengd beeld op voor de prognoses. Zo kan worden vastgesteld dat het vrachtvervoer over de gehele Rijn (van Bazel tot aan de Noordzee) van 292,3 miljoen ton in 2022 terugliep naar 262,3 miljoen ton in 2023, hetgeen neerkomt op een daling van 10,2%. Deze daling was een stuk minder op de traditionele Rijn (van Bazel tot de Duits-Nederlandse grens) (-6,0%) dan op de Rijn in Nederland (-12,1%), waar veel meer vervoer door de binnenvaart plaatsvindt. Het vervoersvolume liet voor alle marktsegmenten een negatieve groei zien, van -0,1% voor aardolieproducten tot -28% voor kolen. De enige uitzonderling vormt ijzererts, met een lichte stijging (+1,3%) als gevolg van het aanvullen van de voorraden, nadat er in 2022 weinig ijzerertsen ingevoerd werden omdat er minder staal geproduceerd werd.

In 2023 ging de inflatie in de eurozone flink omlaag. Aan het einde van 2022 lag de inflatie bij 9,2%, terwijl deze eind 2023 2,9% bedroeg. Naar verwachting zal de inflatie eind 2025 weer het door de Europese Centrale Bank (ECB) vastgelegde doel van 2% bereiken. Deze daling is voornamelijk te danken aan de daling van de prijzen voor energie en levensmiddelen, die na de invasie van Oekraïne sterk gestegen waren, en dan vooral de prijs van aardgas dat eerder grotendeels uit Rusland afkomstig was. Kolen waren sterk in trek als een goedkope vervanging van aardgas. De vraag naar kolen en ook de prijs van kolen stegen in 2022 in de eurozone dan ook explosief. Toen de vraag naar gas aan het begin van 2023 begon te krimpen en de overstap naar alternatieve energiebronnen (zoals kolen) voltrokken was, keerde de prijs van kolen terug naar een meer gebruikelijk niveau, hetgeen neerkwam op een daling van 53% tussen 2022 en 2023. De prijzen voor aardgas volgden dezelfde trend en daalden tussen 2022 en 2023 met 59%. Tegelijkertijd kon een prijsdaling van 16% worden vastgesteld voor ruwe olie, omdat de vraag afnam en de bevoorrading weer volledig op peil was. In het kielzog daarvan liepen ook in 2023 de brandstofprijzen terug. Ook de prijzen voor levensmiddelen daalden in 2023, toen de gestegen algemene toevoer de verstoringen door de oorlog meer dan volledig wist te compenseren, mede dankzij het initiatief voor een graancorridor voor de Zwarte Zee.

Deze trends zijn duidelijk zichtbaar als men kijkt naar de vervoersvolumes over de Donau, die een rechtstreekse verbinding vormt tussen de Zwarte Zee en Oekraïne: tussen 2022 en 2023 is het vervoer van agribulk met 32,8% gestegen en het vervoer van levensmiddelen en veevoeders steeg exponentieel met 232,9%, terwijl het vervoer van meststoffen en kolen juist instortte, met respectievelijk -46,3% en -99%. In andere segmenten was de daling eerder gematigd, zoals bij de ijzerertsen (-6,6%), metaal (-4,5%) en aardolieproducten (-2,6%). Alles bij elkaar genomen komt dit neer op een daling van het vervoer over de Donau met 15,5%. De cijfers voor de Rijn zien er echter heel anders uit. Hoewel het veronderstelde einde van de energiecrisis leidde tot de bovengenoemde daling van 28% van de over de Rijn vervoerde hoeveelheden kolen tussen 2022 en 2023, reageerden andere segmenten niet op dezelfde manier als op de Donau. Het volume, door de binnenvaart getransporteerde landbouwproducten nam af met 14,9%, ondanks de grotere productie in de Rijnsoeverstaten en de ruime algemene toevoer. En ook het containersegment, dat gezien wordt als een belangrijke groeiemarkt voor de binnenvaart, kromp in dezelfde periode met 10,4%.

Na de laagwaterperiode in 2018 bleef de containervaart niet verschoond van steeds weer andere beproevingen. Vergelijkbare dalingen konden op de Rijn worden vastgesteld bij het vervoer van chemicaliën (-11,4%), zand, stenen en grind (-9,2%), metalen (-13,3%) en, zij het in mindere mate, aardolieproducten (-0,1%).

De Europese zeehavens kregen te kampen met de moeilijke geopolitieke context en macro-economische conjunctuur, hoewel zich daar toch ook al lichtpuntjes aftekenden. Vrijwel alle zeehavens kwamen in 2023 uit op een negatieve groei, zelfs de grootste zeehavens met binnenvaartactiviteiten. De overslag naar de binnenvaart in de haven van Rotterdam liep 6,9% terug, in de Port of Antwerp-Bruges was dit -3,4%, in de North Sea Port -4,8% en in Hamburg -6,2%. De cijfers vallen nog lager uit wanneer men ook de maritieme overslag meetelt. Een uitzondering op de regel is daarentegen de haven van Constanța, dat juist het hoogste, ooit geregistreerde vervoersniveau bereikte, zowel qua zeevaart- als binnenvaartvervoer. Dit resultaat is grotendeels te danken aan het feit dat dit de beste alternatieve route is geworden voor de grote uitvoer van Oekraïens graan na het begin van de oorlog en het Zwarte Zee-graan-initiatief. Het leeuwendeel van de Europese binnenhavens werd geconfronteerd met een vergelijkbare daling in de vrachtoverslag, waarbij Duisburg nog het best wegkwam (-0,9%). In sommige havens namen de hoeveelheden toe, maar dat geldt vooral voor havens langs de Donau.

De overslag van goederen in containers werd zwaar getroffen door de geopolitieke context en met name door de crisis in de Rode Zee. Aan het einde van oktober 2023 werden vanuit Jemen vrachtschepen aangevallen in de Straat van Bab-el-Mandeb, ongeacht onder welke vlag deze voeren. Aangezien 75% van de Europese uitvoer normaliter via deze route vervoerd wordt, leidde deze aanvallen in de laatste maanden van 2023 tot een forse daling in het containervervoer van en naar Europese havens, omdat de rederijen voor een andere route kozen. Deze crisis is één van de hoofdfactoren voor de slechte cijfers waar het containersegment het jaar 2023 mee afsloot.

Gemiddeld genomen zijn de vrachtprijzen voor alle segmenten 11,8% gedaald in 2023 in vergelijking met 2022, nadat ze eerst in 2022 met 42,5% gestegen waren als gevolg van aanhoudend laagwater. Dit is grotendeels te wijten aan de sterke daling van de vrachtprijzen voor droge lading, die op de spotmarkt 21,4% was en 10,6% voor de contractprijzen. De prijzen kelderden door een afkalvende vraag, vooral die naar het vervoer van kolen. Ook de chemische sector had het zwaar in 2023, maar ondanks dat zijn de gemiddelde vrachtprijzen voor vloeibare lading licht gestegen (+3,9%), omdat de vraag toenam. Bekijkt men alleen de vrachtprijzen op de spotmarkt, dan kan een daling van ongeveer 25% worden vastgesteld. Tegelijkertijd zijn de vrachtprijzen voor het vervoer van containers licht gestegen (+2,2%), maar minder dan in 2022 vanwege een zwakkere vraag.

De binnenvaartvloot in Europa telde in 2023 bijna 15.319 schepen. Daarvan zijn 9.658 schepen geregistreerd in Rijnsoeverstaten, 3.355 in Donaulanden en 2.306 in andere Europese landen. In 2023 bestond de drogeladingvloot in de Rijnsoeverstaten uit bijna 7.000 eenheden, hetgeen een bevestiging vormt van de neerwaartse trend die in 2021 inzette. Dit kan worden toegeschreven aan de problemen voor de opvolging binnen de ondernemingen en het feit dat er in het recente verleden drogeladingschepen naar de Donau verkocht zijn in het kader van de solidariteitscorridors ter ondersteuning van Oekraïne.

De tankvloot in de Rijnsoeverstaten bestond uit 1.434 schepen, met dezelfde neerwaartse trend als bij de drogeladingvloot. Er is echter een duidelijk stijgende tendens in de afgelopen jaren om steeds grotere schepen te bouwen, waardoor de totale laadcapaciteit van de drogeladingvloot gelijk blijft. Wat de tankvaart betreft, leidt dit zelfs tot een toename van de totale laadcapaciteit. De innovatieve schepen, waar de CCR een overzicht van bijhoudt als onderdeel van haar routekaart voor het terugdringen van de emissies, nemen langzaam maar zeker in aantal toe, hoewel zij slechts 0,2% van de Europese binnenvaartvloot uitmaken.

In 2023 waren er 408 riviercruiseschepen in Europa in de vaart, oftewel, twee minder dan in 2022. De nieuwbouw van cruiseschepen nam ook in 2023 verder af, net als in 2022, omdat de kosten voor nieuwbouw nog steeds zeer hoog zijn, ondanks de dalende inflatie. Verwacht wordt echter dat de nieuwbouw in 2024 en 2025 zal aantrekken. Vergelijkbaar met de situatie in 2022 werden ook in 2023 sommige schepen, naast de cruiseactiviteiten, gebruikt als drijvende hotels. Sommige schepen zijn zelfs definitief daarvoor in gebruik om Oekraïense oorlogsvluchtelingen te kunnen huisvesten. Het aantal scheepspassages dat geteld werd op de Rijn nam in 2023 toe, terwijl die op de Donau en Moezel afnamen, maar ook dan, zijn de cijfers nog steeds aanzienlijk hoger dan in 2020 en 2021. Zij zijn, net als in 2022, vergelijkbaar met de cijfers die voor de pandemie werden waargenomen. Hoewel het aantal scheepsbewegingen op de Donau dus afnam, is het aantal passagiers en het gemiddelde aantal passagiers per schip gestegen. Dit bevestigt dat de cruiseactiviteiten weer de wind in de zeilen hebben.

Het aantal in het passagiersvervoer tewerkgestelde personen in de binnenvaart in Europa is in 2020 vergeleken met 2019 drastisch gekrompen als gevolg van de coronapandemie, na een ononderbroken toename vanaf 2012. Sindsdien is het aantal werknemers wel weer langzaam gegroeid, maar ligt sinds 2022 nog steeds onder de niveaus van voor de pandemie. Het aantal ondernemingen in het vrachtvervoer is daarentegen in 2020 vrij plotseling gestegen, terwijl dat in het segment van het passagiersvervoer al sinds 2010 blijft stijgen. De netto omzet van de binnenvaartvrachtondernemingen in de EU-27 (plus Zwitserland en Servië) lag in 2022 bij ongeveer 7,5 miljard euro. Dit is een duidelijke stijging vergeleken met de 6 miljard euro die in 2021 geregistreerd werd. Voor de ondernemingen in de passagiersvaart bedroeg dit 2,8 miljard euro in 2022.

Al met al levert dit voor de binnenvaart voor de toekomst een gemengd beeld op. 2023 was een moeilijk jaar voor het vrachtvervoer, omdat de economische conjunctuur nog steeds niet erg rooskleurig was – ondanks duidelijke lichtpuntjes – en de geopolitieke context onzeker bleef, met een aanhoudende oorlog in Oekraïne en toenemende spanningen in het Midden-Oosten. Voor de meeste marktsegmenten verwacht men de komende jaren evenwel verbeteringen, zowel voor de passagiersvaart als voor de nieuwbouw van schepen, hoewel een precieze prognose lastig blijft.



SCENIC® JASPER

WELL 30 KG

JRC



Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd

MAERSK

MAERSK

MSC

MSC

MAERSK

MAERSK

MAERSK

01

MACRO- ECONOMISCHE CONTEXT EN VOORUITZICHTEN

- De wereldwijde economische context in 2023 vertoont tekenen van herstel. De inflatie daalde in een zeer snel tempo en de groei van het BBP is weliswaar relatief laag, maar stabiel. De onzekerheid is echter nog steeds groot, omdat de wereldhandel te lijden heeft onder de oplopende geopolitieke spanningen in het Midden-Oosten. Ondanks eerdere veelbelovende voorspellingen leverde dit voor de wereldhandel in 2023 eerder een stagnatie op.
- In de nasleep van de pandemie gingen veel landen vraagtekens plaatsen bij het vrijhandelsparadigma, met een neiging naar een eerder protectionistisch beleid. Door de Russische grootschalige invasie en aanvalsoorlog tegen Oekraïne en de daaruit voortvloeiende angst voor aardgastekorten werd deze neiging nog groter; in 2022 werden er drie keer meer handelshindernissen opgeworpen dan in 2019. 2023 was geen uitzondering, met meer dan 3.000 handelsbelemmeringen en een toenemende tendens naar friendshoring en, meer algemeen, een sterkere scheiding tussen pro-Russische en anti-Russische landen.
- De prijzen van de meeste grondstoffen zijn genormaliseerd, hoewel de eerdergenoemde spanningen in het Midden-Oosten de onzekerheid over de prijs van ruwe olie in de toekomst niet bepaald minder gemaakt heeft. De aardgasprijzen zijn verder gedaald, maar blijven, historisch gezien, nog steeds aan de hoge kant.

Economisch overzicht¹

De wereldeconomie vertoont tekenen van herstel in de nasleep van de Covid-19-pandemie en de eerste ontwrichtingen na het begin van de grootschalige Russische invasie en aanvalsoorlog tegen Oekraïne, waarbij de meeste indicatoren wijzen op een zachte landing. In 2023 is de economische groei verrassend veerkrachtig gebleken, gezien de energie- en voedselcrisis als gevolg van de oorlog, de wereldwijde stijging van de inflatie en de verstoringen van de toeleveringsketen door de pandemie. De inflatie is overigens gedaald en zal in 2025 naar verwachting 2% bedragen in geavanceerde economieën, een percentage waar centrale banken gewoonlijk naar streven. Aan de andere kant heeft de handel meer problemen ondervonden. Door een wereldwijde herstructurering van handelspatronen ontstonden tal van handelsbelemmeringen, die het herstel in de weg stonden.

De wereldwijde groei van het Bruto Binnenlands Product (BBP) is stabiel maar zwak met 3,2% (vergeleken met een jaarlijks gemiddelde van 3,8% vóór de pandemie), een percentage dat naar verwachting zal aanhouden tot in 2024 en 2025. Deze relatief lage groei wordt verklaard door de invoering van een restrictief monetair beleid om de inflatie te bestrijden, het intrekken van de uitzonderlijke fiscale steun die tijdens de pandemie in veel landen werd verleend en de langdurige afname van de productiviteitsgroei. Het is belangrijk om op te merken dat de economische groei ongelijk verdeeld is over de wereld, waarbij bijvoorbeeld de BBP-groei van de Verenigde Staten onverwacht hoger lag dan het gemiddelde van voor de pandemie. De BBP-groei in de opkomende markten wordt verwacht hoog te blijven en zich vanaf 2024 te stabiliseren op het huidige percentage van 4,2%. In de eurozone is de groei traag maar veerkrachtig: 0,4% in 2023 en naar verwachting 0,8% in 2024 en 1,5% in 2025, dankzij de sterke consumptie van huishoudens en de sterke arbeidsmarkt. Ondertussen vertonen lage-inkomenslanden en ontwikkelingslanden nog steeds luttelken na de talrijke crises van de afgelopen jaren, waardoor hun herstel naar verwachting trager en moeilijker zal verlopen.

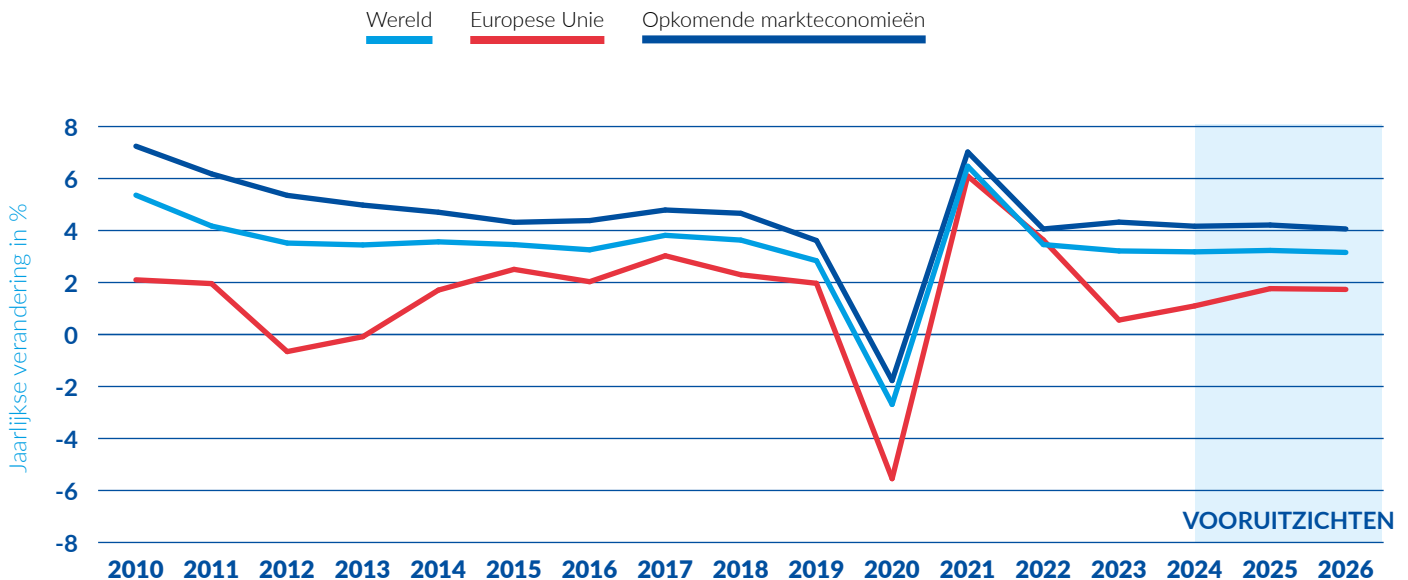
De inflatie - een van de grootste zorgen met betrekking tot een mogelijk herstel van de wereldeconomie - is sinds halverwege 2022 snel gedaald: de gemiddelde inflatie is wereldwijd gedaald van 8,7% in 2022 tot 6,8% in 2023 en zal naar verwachting blijven dalen tot 5,9% in 2024 en 4,5% in 2025. Hetzelfde geldt voor de landen in de eurozone, waar de gemiddelde algemene inflatie daalde van 8,4% in 2022 tot 5,4% in 2023 en in 2025 de doelstelling van 2% van de Europese Centrale Bank zou moeten bereiken. De energieprijsschokken die de inflatie in de eurozone aanwakkerden, zijn aan het wegebben, waardoor de inflatie waarschijnlijk zal dalen tot dit streefcijfer van 2%. De ECB en andere centrale banken over de hele wereld zouden hun monetair beleid al in het derde kwartaal van 2024 moeten kunnen versoepelen. Dit zou particuliere investeringen moeten aanmoedigen en de koopkracht van consumenten herstellen en op zijn beurt de economische groei stimuleren.

Er blijven echter enkele risico's bestaan, aangezien de geopolitieke onzekerheid nog steeds groot is nu de grootschalige Russische invasie en aanvalsoorlog tegen Oekraïne voortwoedt en de spanningen in het Midden-Oosten oplopen, waardoor de veilige doorvaart van zeeschepen door de Rode Zee in het gedrang komt en het voor olietankers steeds moeilijker wordt om de Straat van Hormuz te passeren. Dit zou de economische groei op middellange termijn kunnen belemmeren en de beschikbaarheid van voedsel en energie kunnen veranderen, waardoor de inflatie weer zou kunnen aanwakkeren. Bovendien is de daling van de inflatie in de tweede helft van 2022 en 2023 vooral te danken aan het feit dat de algemene inflatie werd gedrukt door de brandstof- en voedselprijzen; ondertussen is de kerninflatie hardnekkiger

¹ Alle genoemde cijfers in dit hoofdstuk komen uit het *World Economic Outlook* van het IMF van april 2024.

gebleken en zou deze de desinflatie kunnen vertragen, hoewel deze in 2024 naar verwachting met 1,2% zal dalen.

AFBEELDING 1: GROEIPERCENTAGE VAN HET BBP, CONSTATE PRIJZEN



Bron: IMF World Economic Outlook Database, vooruitzichten van april 2024

Handel

In 2023 volgde de wereldhandel dezelfde trends als in 2022: een groter dan verwachte daling van het handelsvolume (-1,2% ten opzichte van de piek van eind 2022)² als gevolg van de grootschalige Russische invasie en aanval op Oekraïne en een verschuiving in de samenstelling van de uitgaven van verhandelde goederen naar diensten in de nasleep van de pandemie. Tegen het einde van het jaar kwam de handel door de crisis in de Rode Zee nog verder onder druk te staan, waardoor deze in 2023 bijna stagneerde (+0,3%) ondanks een veelbelovend eerste semester. Verwacht wordt echter dat de wereldhandel zich zal herstellen en in 2024 en 2025 langzaam zal groeien, in een tempo dat onder het gemiddelde van vóór de pandemie ligt (respectievelijk 3,3% en 3,6%, tegenover een eerder gemiddelde van 4,9%).³

Op 19 oktober 2023 begon de Houthis-beweging in Jemen koopvaardij schepen aan te vallen in de Rode Zee. Dit incident, bekend als de Rode Zee-crisis, had tot gevolg dat honderden schepen hun koers wijzigden en via Kaap de Goede Hoop voeren om aanvallen te vermijden. Ondanks inspanningen van de VN-Veiligheidsraad om de vrijheid van scheepvaart af te dwingen, leidde deze crisis tot een aanzienlijke daling van het internationale containervervoer aan het einde van het jaar 2023. In Europa, waar 75% van de export gewoonlijk via de Rode Zee verloopt, was de daling bijzonder sterk. Over het geheel genomen bleef de containeroverslag in Europa in 2023 stabiel, ondanks een zwak tweede semester en de door de crisis veroorzaakte moeilijkheden, eindigde het jaar 0,3 procentpunt lager dan in januari. De Europese havens zagen eerste tekenen van herstel aan het begin van 2024, toen hun containeroverslag van januari tot april 2024 met meer dan +13% steeg.⁴ Dit kan echter tijdelijk zijn, aangezien de internationale spanningen en onzekerheid groot blijven, en doordat deze stijging

² Bron: WTO Global Trade Outlook and Statistics, april 2024

³ Bron: IMF World Economic Outlook, april 2024

⁴ Bron: RWI/ISL Container Throughput Index database: <https://www.isl.org/en/services/rwisl-container-throughput-index>

gedeeltelijk te danken kan zijn aan de vooruitzichten op een economisch herstel in Europa of aan schepen die om Afrika heen varen in plaats van via de Rode Zee.

Net als in 2022 zijn in 2023 de handelsbelemmeringen sterk toegenomen: in beide jaren zijn er drie keer meer bijgekomen in vergelijking met 2019. In combinatie met een afname van directe buitenlandse investeringen en grensoverschrijdende fusies, naast een groeiende trend van her-industrialisatie, zal dit naar verwachting leiden tot een grotere volatiliteit in de prijzen van grondstoffen, waarvan sommige in containers worden vervoerd.⁵

Grondstofprijzen en de gevolgen daarvan voor de binnenvaart

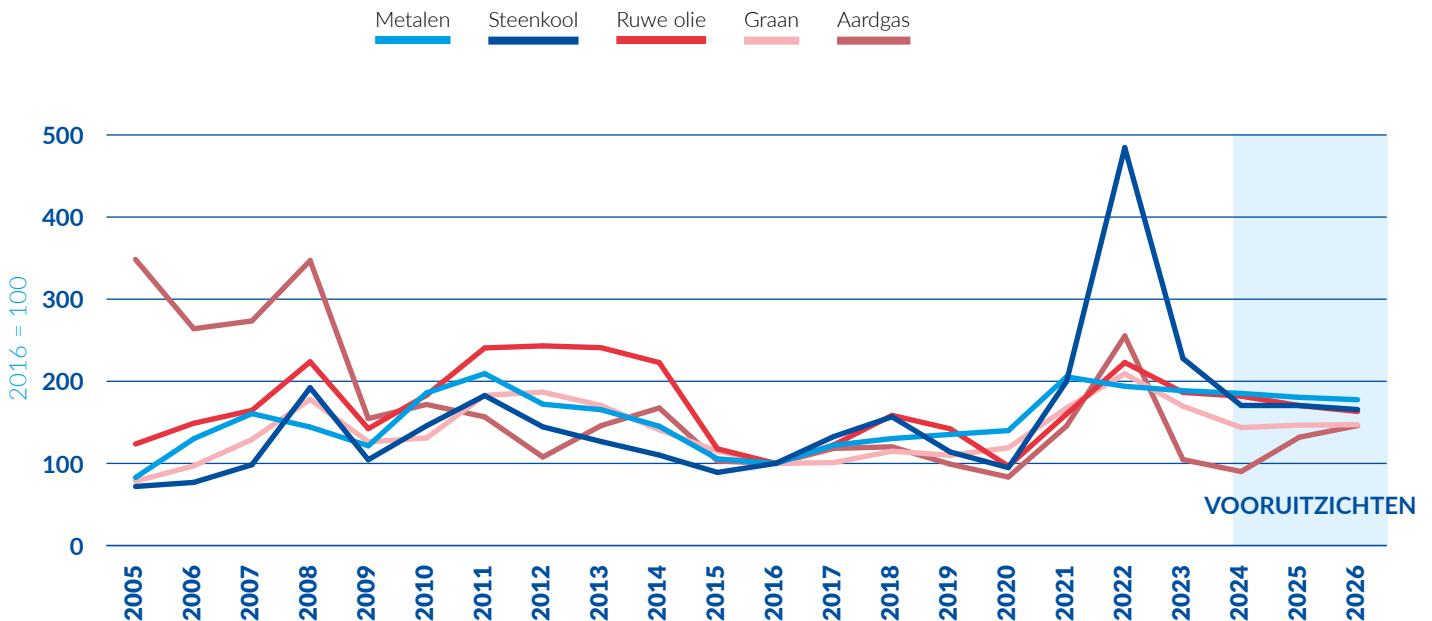
Ruwe olie

Tussen 2021 en medio 2022 stegen de prijzen voor ruwe olie aanzienlijk doordat de olieproductie moeite had om de snel stijgende vraag bij te benen nadat de meeste landen hun Covid-beperkingen hadden versoepeld, en door de grootschalige Russische invasie en aanvalsoorlog tegen Oekraïne. In hetzelfde tijdsbestek joeg dit de brandstofprijzen in de binnenvaart de hoogte in, net als de prijzen van ruwe olie. Van augustus 2022 tot februari 2023 daalden de prijzen van ruwe olie echter met -15,7% als gevolg van een zwakkere groei van de wereldwijde vraag en doordat het aanbod weer volledig op de vraag was ingelopen. Deze daling heeft zich in 2023 voortgezet (-13,9%, tot \$83 per vat) en heeft zich doorgezet tot begin 2024. De financiële markten suggereren dat de prijzen voor ruwe olie jaar na jaar met -2,5% zullen dalen, tot een gemiddelde van \$78,60 per vat aan het einde van 2024. De Rode Zee-crisis veroorzaakte bezorgdheid over de beschikbaarheid van olie die wordt ingevoerd vanuit het Arabisch schiereiland, maar de impact op oliehoeveelheden en -prijzen voor Europese consumptie bleek gering.

Voor de transportsector is de olieprijs een toonaangevende indicator aangezien deze voor transportactiviteiten een essentiële rol speelt. De daling van de ruwe-olieprijzen die in 2023 werd waargenomen en die in de volgende jaren wordt verwacht, zou zich moeten vertalen in lagere brandstofkosten voor Rijnexploitanten. Bovendien beïnvloedt de olieprijs het vervoer van olieproducten.

⁵ UNCTAD Overzicht zeevervoer 2023

AFBEELDING 2: INDEXCIJFERS VAN GRONDSTOFFPRIJZEN (2016 = 100)



Bron: IMF World Economic Outlook Database, vooruitzichten van april 2024

Gas en steenkool

In de eerste zes maanden van 2022 stegen de gas- en steenkoolprijzen aanzienlijk, maar in de tweede helft van 2022 daalden ze even sterk en daalden de gasprijzen op de Europese handelsplaats⁶ met -76,1% ten opzichte van hun recordhoogten in augustus. Deze trend hield aan tot 2023, toen de aardgasprijzen op de Europese handelsplaats in februari 2023 \$16,7 per MMBtu⁷ bereikten, nadat de bezorgdheid over aanbodtekorten wegebde. De toegenomen invoer van LNG⁸ en de verminderde vraag naar gas als gevolg van de hoge prijzen, een economische verlangzaming in China en de overschakeling op alternatieve brandstofbronnen zoals steenkool hielpen een tekort te voorkomen. Bovendien was het weer eind 2022 en gedurende heel 2023 ongewoon zacht - vooral in de winter van 2023 - wat verder bijdroeg aan de lagere vraag naar gas in Europa.

Over het geheel genomen daalden de prijzen op de Title Transfer Facility-handelsplaats in Europa met -24,4% van augustus 2023 tot februari 2024, waar ze met \$8,10 per MMBtu, historisch gezien, in het bovenste prijsbereik bleven liggen. Er wordt echter verwacht dat de gasprijzen licht zullen stijgen en in 2024 gemiddeld \$9,45 zullen bedragen, voordat ze weer langzaam zullen dalen tot \$8,73 in 2029.

Landbouwproducten en levensmiddelen

De prijzen van levensmiddelen en dranken piekten in mei 2022, toen de aanvoer werd verstoord door de oorlog in Oekraïne. De stijging zwakte echter af nadat het initiatief voor een graancorridor voor de Zwarte Zee in november 2022 werd verlengd, waardoor Oekraïense tarwe en andere exportproducten opnieuw op de wereldmarkt konden worden gebracht. De prijzen bleven echter hoog, waardoor de tarweproduktie in onder meer de Europese Unie en India steeg. De prijzen van landbouwgrondstoffen daalden tussen augustus 2022 en februari 2023 met -9,1%. In de loop van 2023 liepen de prijzen verder terug en tegen het einde van het jaar bereikten ze het niveau van vóór de pandemie als gevolg van het overvloedige wereldwijde aanbod.

⁶ Aardgasprijzen op de handelsplaats TTF, de European Title Transfer Facility

⁷ Miljoen Britse thermische eenheid

⁸ Vloeibaar aardgas

Metalen

Na een eerste stijging in 2021 en 2022 daalde de prijsindex voor onedele metalen tot onder het niveau van voor het begin van de grootschalige Russische invasie en aanvalsoorlog tegen Oekraïne. De vertragende Chinese vraag naar metaal was een bijkomende factor in deze daling, aangezien China gewoonlijk goed is voor ongeveer de helft van het wereldwijde verbruik van belangrijke metalen. Toen de economische activiteiten en havens in China weer op gang kwamen en er weer meer in infrastructuur geïnvesteerd werd, leidde dit echter tot een recordproductie van staal, waardoor de prijzen van onedele metalen tussen augustus 2023 en februari 2024 met +4,7% stegen (nadat ze tussen augustus 2022 en februari 2023 al met +19,7% waren gestegen).

Inschatting van de economische toestand - consumentenvertrouwen

Het consumentenvertrouwen biedt een indicatie voor de ontwikkeling van de consumptie en besparingen van huishoudens. Een indexwaarde boven de 100 geeft aan dat de consument meer vertrouwen heeft in de toekomstige economische situatie en meer geneigd is om geld uit te geven. Waarden onder de 100 wijzen op een pessimistische houding ten opzichte van de toekomstige ontwikkelingen in de economie, wat mogelijk leidt tot een neiging om meer te sparen en minder te consumeren.

Na een lichte stijging in de laatste maanden van 2022 begon het consumentenvertrouwen vanaf januari 2023 langzaam te dalen, voordat het in maart kelderde. De economische vertrouwensindex bereikte uiteindelijk een dieptepunt in oktober 2023 op 93,6, alvorens in december 2023 terug te keren naar 95,9. Dit herstel wordt voornamelijk toegeschreven aan het verbeterde vertrouwen van de detailhandel, de dienstensector en de bouwsector. De index ligt echter nog steeds sinds medio 2022 onder zijn lange termijn gemiddelde van 100.

Belangrijkste gevolgen voor de Rijn- en donauvaart in het kort

Ondanks een herstellende Europese economie en dalende inflatie is de Rijn- en Donauvaart, na een moeilijk jaar in 2022, in 2023 verder afgenomen. Dit is te wijten aan de aanhoudende geopolitieke spanningen in Oekraïne en het Midden-Oosten en aan structurele verschuivingen in de wereldhandel, met een groot aantal opgeworpen handelsbarrières en een trend naar onshoring en friendshoring.⁹ De grondstofprijzen zijn gestabiliseerd na maanden van hoge volatiliteit, maar de gasprijzen blijven hoog.

⁹ De term "friendshoring" werd bedacht door de Amerikaanse minister van Financiën tijdens een persconferentie op 13 april 2022 om westerse landen aan te moedigen voorrang te verlenen aan handel met landen die dezelfde waarden delen. Dit fenomeen werd inderdaad waargenomen door het IMF, dat de term overnam om het concept te beschrijven in zijn *World Economic Outlook*.





02

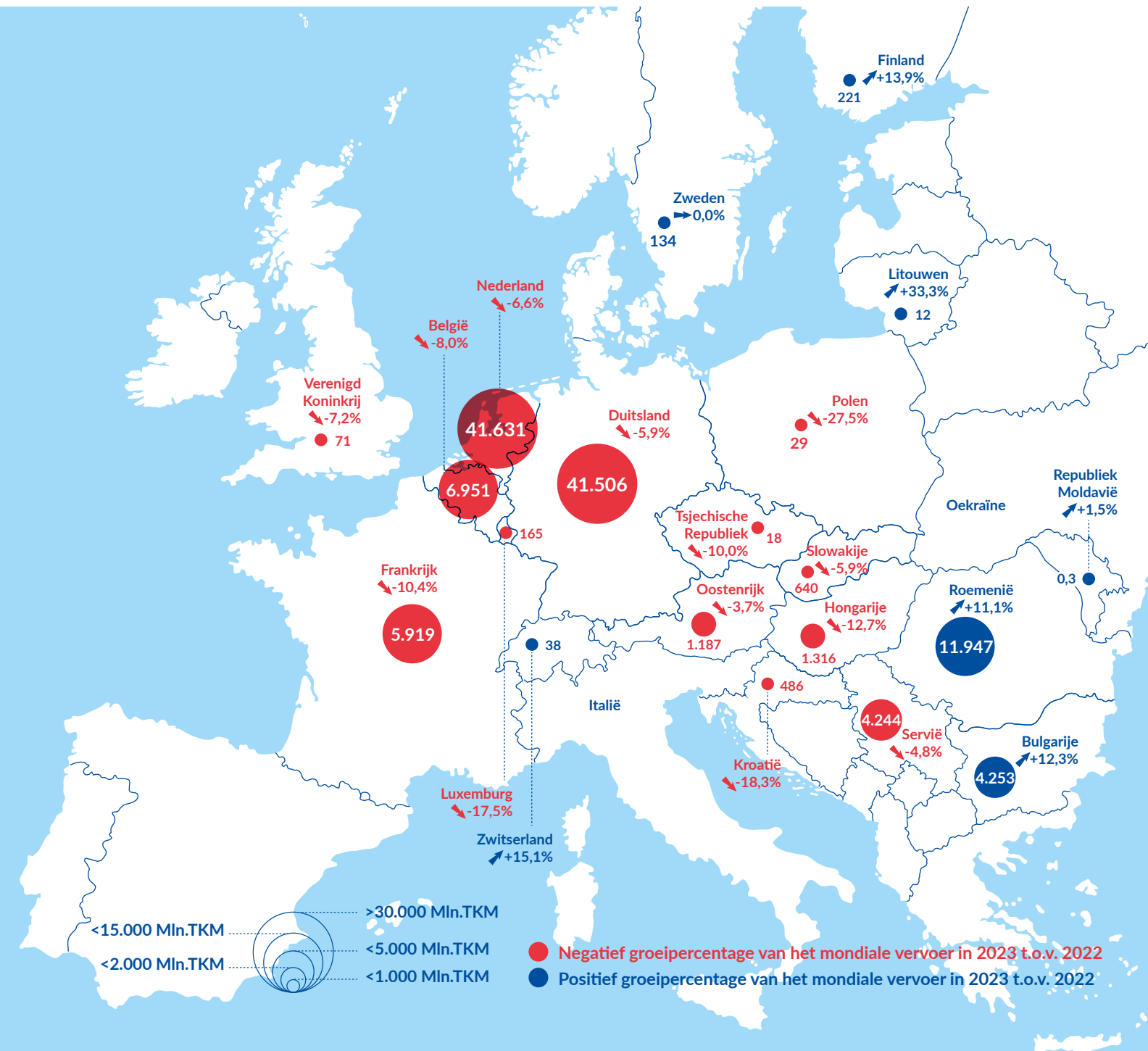
VRACHTVERVOER IN DE BINNENVAART

- De Europese binnenvaart werd zwaar getroffen door de ongunstige macro-economische omstandigheden, met dalende volumes in alle belangrijke marktsegmenten – inclusief containers, een segment waarvan eerder werd verwacht dat het zich sterk zou ontwikkelen.
- In 2023 bedroeg het goederenvervoer over de gehele Rijn (van Bazel tot de Noordzee) 262,3 miljoen ton, ten opzichte van 292,3 miljoen ton in 2022 (-10,2%). Het goederenvervoer over de hele Rijn in het jaar 2023 werd negatief beïnvloed door factoren zoals een lagere totale vraag als gevolg van de hoge inflatie, de Russische grootschalige invasie en aanvalsoorlog tegen Oekraïne en andere geopolitieke conflicten die leidden tot een afzwakking van de wereldeconomie.
- Het containervervoer over de Rijn is in 2023 met -10,4% sterk gedaald. Deze daling was het gevolg van minder containervervoer over zee. Uit gegevens van de haven van Rotterdam blijkt dat de overslag van zeecontainers met -7% is afgenomen.

VERVOER IN EUROPA

EN PER LAND

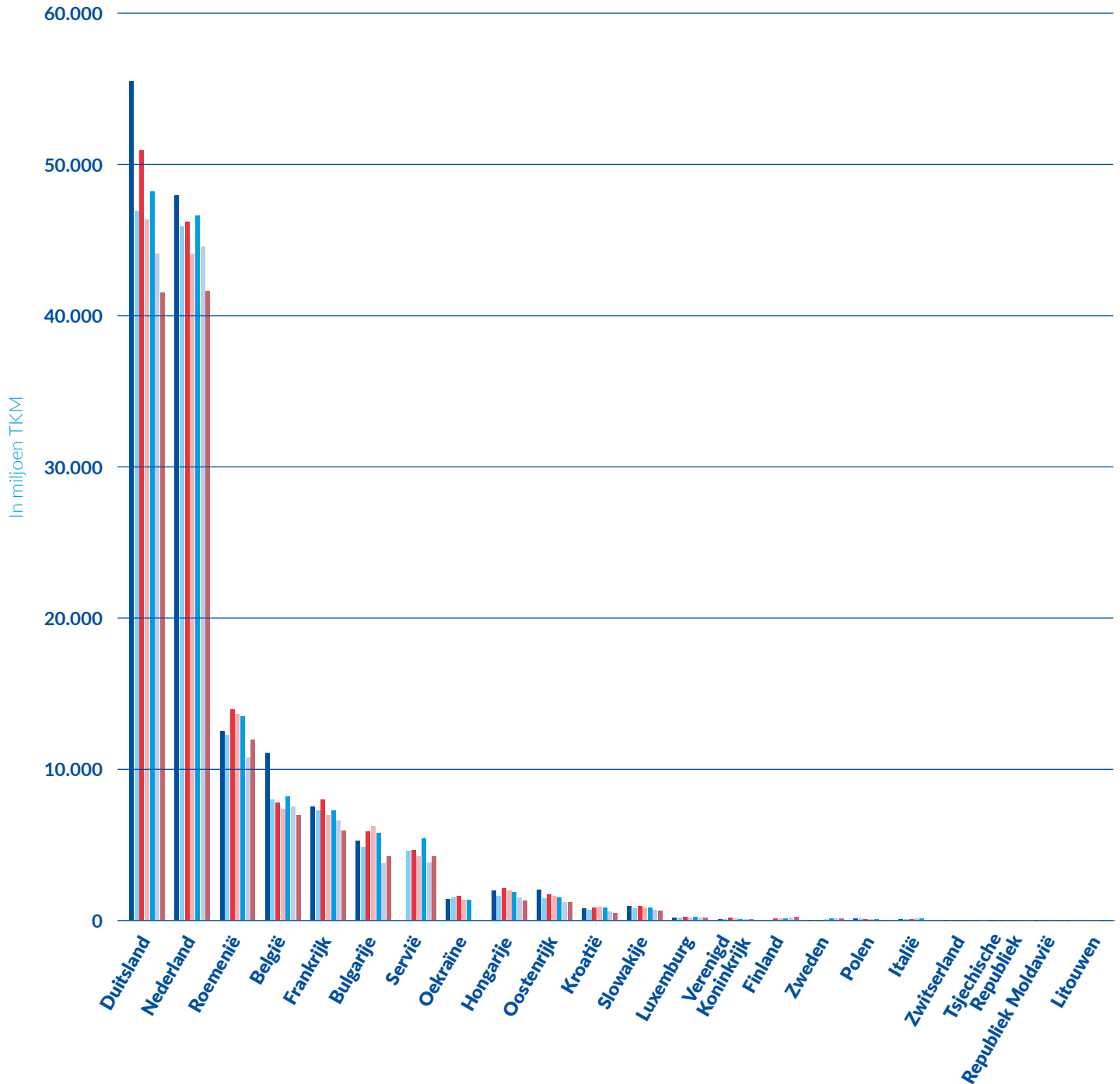
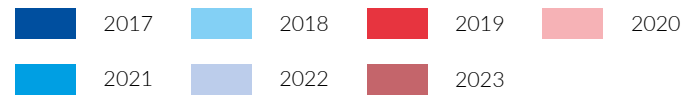
VERVOERSPRESTATIE IN DE BINNENVAART OP HET NATIONALE GRONDGEBIED VAN ELK LAND IN EUROPA - VERGELIJKING TUSSEN 2022 EN 2023 (IN MILJOEN TKM) *



Bronnen: Eurostat [iww_go_atygo] en [iww_go_qnave], OESO (Zwitserland, Frankrijk en Republiek Moldavië), Britse Ministerie van Verkeer

* Voor Oekraïne en Italië is door een vertraging in de publicatie van de gegevens het aandeel van de vervoersprestatie van de binnenvaart in Europa in 2022 en 2023 niet beschikbaar.

AFBEELDING 1: VERVOERSPRESTATIE BINNENVAART TUSSEN 2017 EN 2023 IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENVAARTLANDEN (IN MILJOEN TKM) *



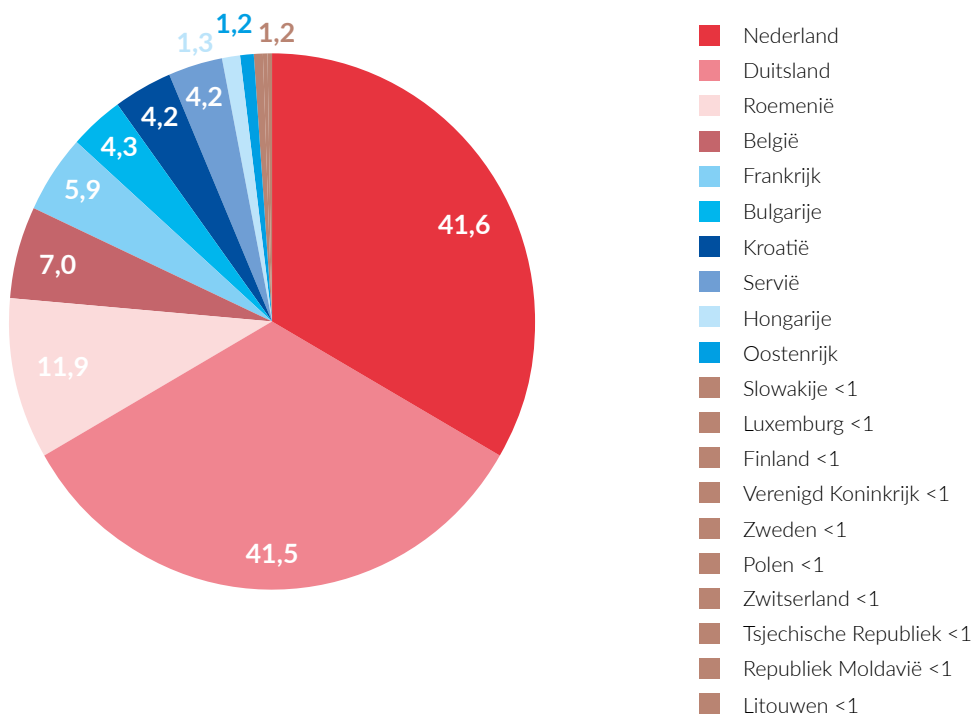
Bronnen: Eurostat [iww_go_atygo] en [iww_go_qnave], OESO (Zwitserland en Republiek Moldavië), Britse ministerie van Verkeer

* Voor Oekraïne, Italië (2022 en 2023) en Servië (2017) zijn de cijfers niet beschikbaar.

Opmerking: in het VK rekent men het niet-zeegaande vervoer dat plaatsvindt op alle binnenwateren en het zeegaande vervoer dat vanaf zee over binnenwateren vaart eveneens tot de binnenvaart. In de bovenstaande afbeelding is met het oog op de vergelijkbaarheid in het licht van de methodologie die door Eurostat wordt gebruikt, alleen rekening gehouden met de vervoersprestatie die samenhangt met het vervoer dat geheel en al op binnenwateren verricht wordt (wat neerkomt op 71 miljoen TKM). Daar staat tegenover dat men moet weten dat het grootste gedeelte van de binnenvaartactiviteiten in het VK bestaat uit zeegaand vervoer dat over binnenwateren vaart (dit vervoer is goed voor bijna 1,3 miljard TKM). Alles bij elkaar genomen levert dit voor het VK een binnenvaartvervoersprestatie op van bijna 1,4 miljard TKM.

In 2023 daalden de vervoerprestaties van het goederenvervoer in de binnenvaart voor Europa (EU-27 plus Zwitserland, Servië en de Republiek Moldavië, maar zonder Oekraïne) met -3,8% ten opzichte van 2022. De Rijnsoeverstaten (België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Zwitserland) waren samen goed voor 80,1% van de totale vervoersprestatie in de binnenvaart in de EU-27, plus Zwitserland, Servië en de Republiek Moldavië. Het aandeel van de Donaulanden was 19,6% (zonder Oekraïne).

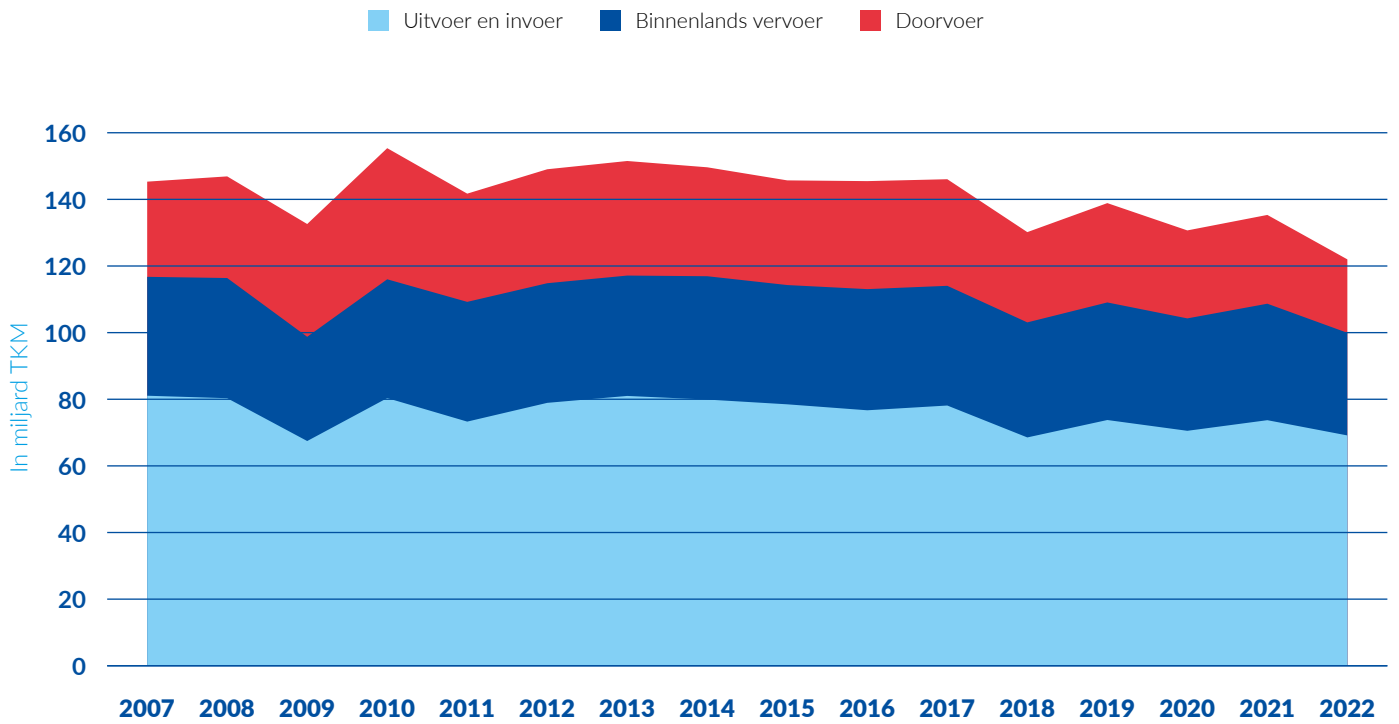
AFBEELDING 2: **VERVOERSPRESTATIE DOOR DE BINNENVAART IN EUROPESE LANDEN IN 2023 (IN MILJARD TKM) ***



Bronnen: Eurostat [iww_go_atygo] en [iww_go_qnave], OESO (Zwitserland en Republiek Moldavië), Britse ministerie van Verkeer

* De gegevens voor Oekraïne en Italië zijn niet beschikbaar voor 2022 en 2023.

Van de totale vervoersprestatie door de binnenvaart in Europa in 2022, die ongeveer 122 miljard TKM bedroeg (zonder Oekraïne, Zwitserland, Servië en de Republiek Moldavië), bestond 74,8% uit vervoer dat op de een of andere manier een grens passeerde - in de vorm van export, import of doorvoer. Kijkt men naar de afzonderlijke vervoersstromen, dan kan worden vastgesteld dat 18,1% uit doorvoer bestond, terwijl de uitvoer- en invoerstromen een aandeel van respectievelijk 28,8% en 27,8% hadden. Voor 2023 waren er geen cijfers van Eurostat beschikbaar.

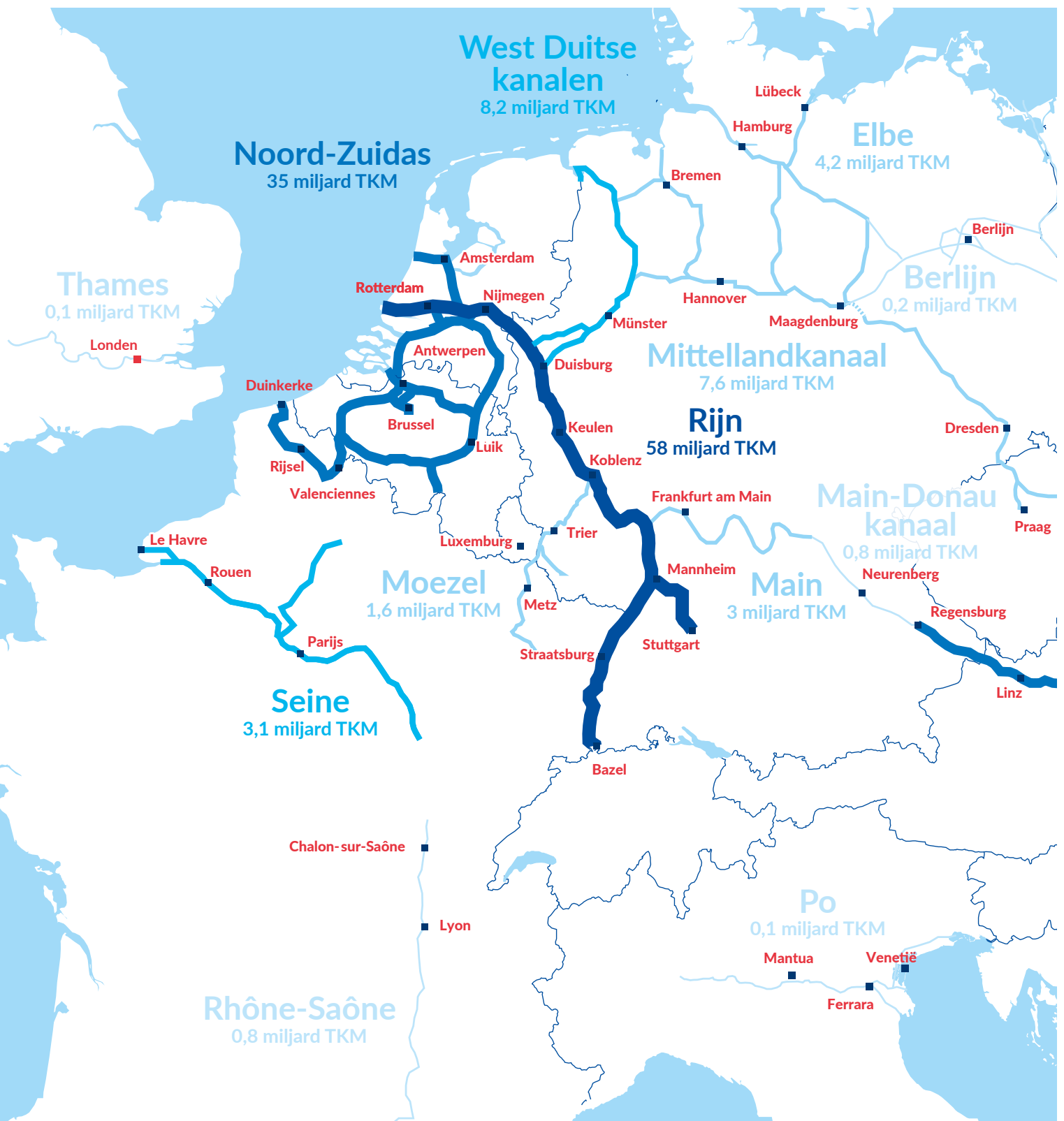
AFBEELDING 3: JAARLIJKSE VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART IN DE EU-27
(IN MILJARD TKM) *

Bron: Eurostat [jww_go_atygo]
* EU-27 volgens de lidstaten in 2022



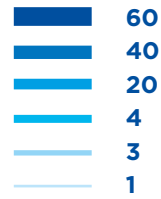
VERVOERSPRESTATIE

IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE
STROOMGEBIEDEN



VERVOERSPRESTATIE IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE STROOMGEBIEDEN

(IN MILJARD TKM)



Bronnen: analyse van de CCR op basis van gegevens van Destatis, VNF, Eurostat [iwww_go_atygo], Britse ministerie van Verkeer
De cijfers voor de Po zijn van 2022, de overige cijfers van 2023.



RIJNSTROOMGEBIED



Vervoersvolume en vervoersprestatie op de gehele Rijn (van Bazel tot de Noordzee)

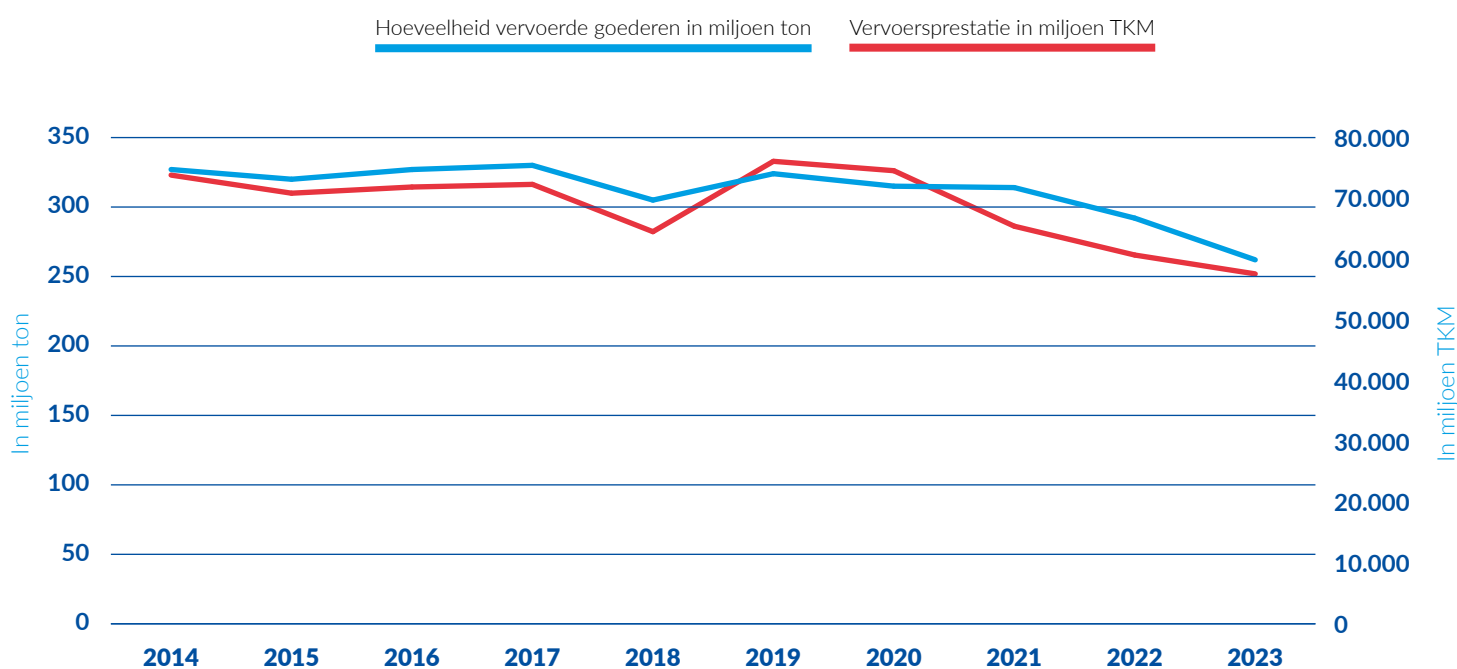
In eerdere uitgaven werd in dit hoofdstuk enkel verslag gedaan van de vervoersvolumes op de traditionele Rijn, namelijk de Rijn van Bazel tot de Duits-Nederlandse grens. Vanaf nu is het mogelijk om ook de transportvolumes op de gehele Rijn, van Bazel tot de Noordzee, in kaart te brengen.

In 2023 bedroeg het goederenvervoer op de gehele Rijn (van Bazel tot de Noordzee) 262,3 miljoen ton, ten opzichte van 292,3 miljoen ton in 2022 (-10,2%).

- De traditionele Rijn (van Bazel tot de Duits-Nederlandse grens) was in 2023 goed voor 146,1 miljoen ton, in vergelijking met 155,5 miljoen ton in 2022 (-6,0%).
- Het vervoersvolume in het Rijnstroomgebied in Nederland (van de Duits-Nederlandse grens tot de Noordzee, inclusief de verbinding met Antwerpen via de Rijn-Scheldeverbinding¹⁰) bedroeg 209,0 miljoen ton in 2023, vergeleken bij 237,8 miljoen ton in 2022 (-12,1%).

Bij de berekening van de totale hoeveelheid over de gehele Rijn vervoerde goederen zijn er de nodige maatregelen getroffen om een dubbeltelling van vervoersvolumes op beide gedeelten van de Rijn te voorkomen. De reden daarvoor is dat de hoeveelheden voor deze twee gedeelten niet simpelweg bij elkaar opgeteld kunnen worden, omdat bepaalde hoeveelheden over beide gedeelten vervoerd worden.

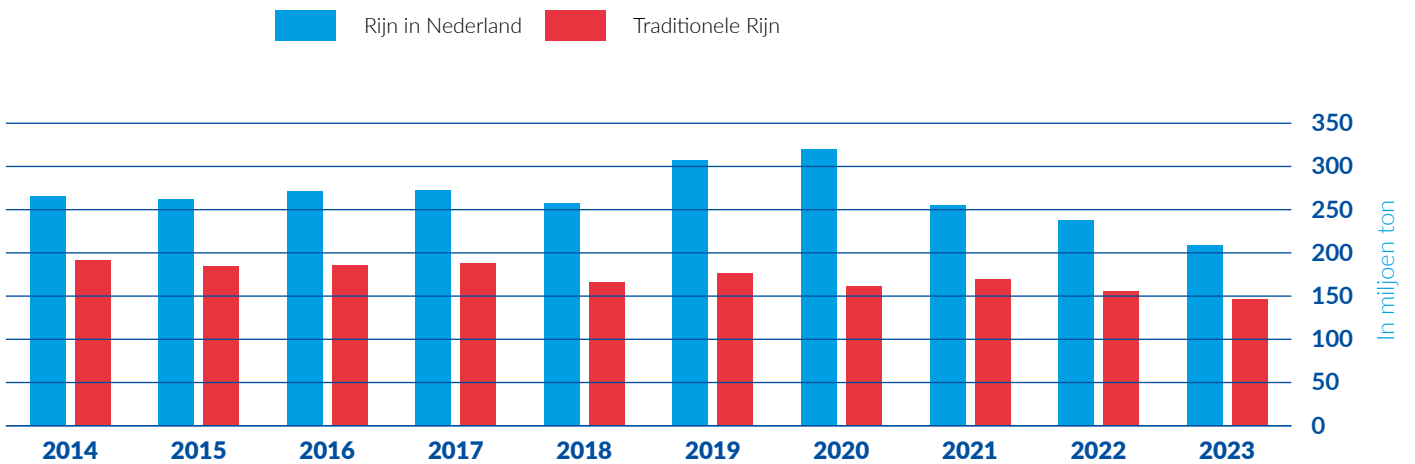
AFBEELDING 4: HOEVEELHEID VERVOERDE GOEDEREN (IN MILJOEN TON) EN VERVOERSPRESTATIE (IN MILJOEN TKM) OP DE GEHELE RIJN *



Bron: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat

* In eerdere uitgaven werd enkel verslag gedaan van de hoeveelheid vervoerde goederen op de traditionele Rijn, namelijk de Rijn van Bazel tot de Duits-Nederlandse grens. Vanaf nu is het mogelijk om ook de transportvolumes op de gehele Rijn, van Bazel tot de Noordzee, in kaart te brengen (inclusief de verbinding met Antwerpen via de Rijn-Scheldeverbinding). Bij de berekening van de totale hoeveelheid over de gehele Rijn vervoerde goederen zijn er de nodige maatregelen getroffen om een dubbele telling te voorkomen.

¹⁰ Onderzochte waterwegen: Waal, Hollands Diep, Boven-Merwede, Oude Maas, Dordtsche Kil, Beneden-Merwede, Lek, Nieuwe Maas, Noord, Nieuwe Merwede, Nieuwe Waterweg, Amsterdam-Rijnkanaal, Rijn-Schelde-Verbinding, Hartelkanaal, IJssel

AFBEELDING 5: **VERVOERSVOLUME OP DE TRADITIONELE RIJN EN DE RIJN IN NEDERLAND** (IN MILJOEN TON) *

Bron: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat

* Om een dubbeltelling te voorkomen, kunnen de hoeveelheden voor deze twee gedeelten niet simpelweg bij elkaar opgeteld worden, aangezien bepaalde hoeveelheden over beide gedeelten vervoerd worden.

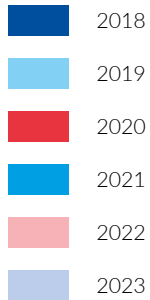
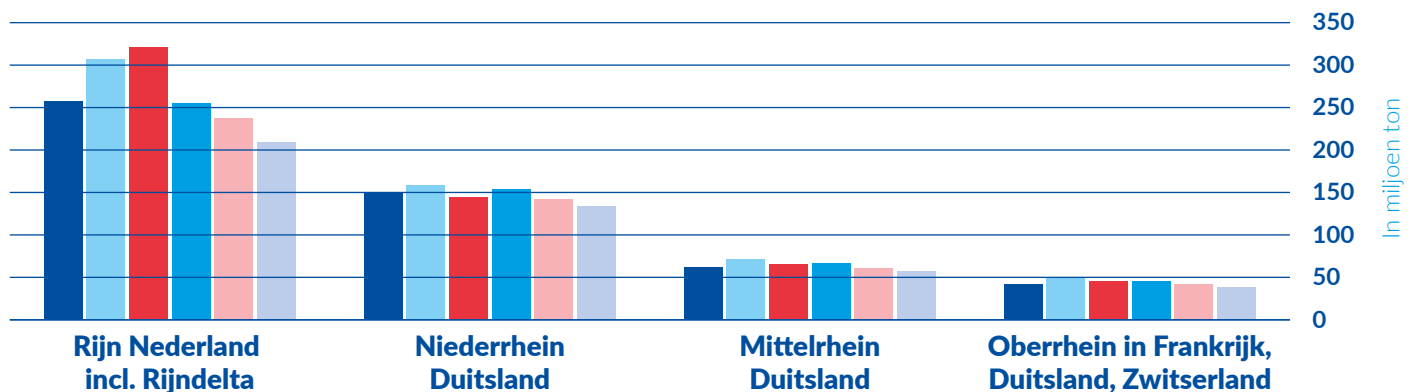
Traditionele Rijn = Rijn vanaf Rheinfelden (CH) tot aan de Duits-Nederlandse grens

Rijn in Nederland = Rijn vanaf de Duits-Nederlandse grens tot de Noordzee (inclusief de verbinding met Antwerpen via de Rijn-Scheldeverbinding)

Het vervoer over verschillende gedeelten, zijrivieren en kanalen van de Rijn

Wat de geografische spreiding betreft, vindt er meer vervoer plaats op de Rijn in Nederland dan op de Mittel- en Oberrhein, zoals te zien is in afbeelding 6. Voor deze hogere vervoersvolumes op de Rijn in Nederland zijn diverse verklaringen te vinden:

- het fijnmazige rivierennetwerk in Nederland, met grote knooppunten voor de aardolie- en chemische industrie en een groot aantal containerterminals.
- een belangrijk industrieel knooppunt voor staal en aardolie langs de Niederrhein in Duitsland.
- grote diepgang op de Niederrhein.

AFBEELDING 6: **VERVOERSVOLUME OP VERSCHILLENDE GEDEELTEN VAN DE RIJN** (IN MILJOEN TON) *

Bron: analyse van de CCR op basis van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat

* Om dubbeltelling te vermijden, kunnen de hoeveelheden op de verschillende gedeelten van de Rijn niet worden opgeteld, aangezien bepaalde hoeveelheden over meerdere gedeelten van de Rijn worden vervoerd.

Vervoer over de Rijn per goederensegment

Wat betreft de totale hoeveelheid vrachtvervoer voor de gehele Rijn, hadden de drie segmenten aardolieproducten, chemicaliën en zand, stenen en grind zowel in 2022 als 2023 qua volume het grootste aandeel.

AFBEELDING 7: HOEVEELHEID OVER DE GEHELE RIJN * VERVOERDE GOEDEREN PER TYPE GOEDEREN (IN MILJOEN TON) **



Bron: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat

* Gehele Rijn = de Rijn vanaf Rheinfelden (CH) tot de Noordzee (inclusief de verbinding met Antwerpen via de Rijn-Scheldeverbinding)

** Voor containers: nettogewicht

In het algemeen werd het goederenvervoer over de hele Rijn in het jaar 2023 negatief beïnvloed door factoren zoals een lagere totale vraag als gevolg van de hoge inflatie, de Russische grootschalige invasie en aanvalsoorlog tegen Oekraïne en andere geopolitieke conflicten die leidden tot een afzwakking van de wereldeconomie. Een voorbeeld hiervan is de daling van de chemische productie in het grootste producerende land (Duitsland) met -11% in 2023, als gevolg van een lagere totale vraag naar chemicaliën. Deze daling is vrijwel identiek aan de daling van -11,4% van het vervoer van chemische producten over de Rijn.

Ook voor andere goederensegmenten wordt de daling in de binnenvaart verklaard door de daling in andere sectoren van de economie, zoals de wereldhandel. Maritieme statistieken zijn representatief voor de wereldhandel, aangezien 75% van alle wereldhandel over zee plaatsvindt.¹¹ Vanuit dit oogpunt is het belangrijk om te verwijzen naar het maritieme containervervoer in de haven van Rotterdam, dat in 2023 een daling van -7% liet zien ten opzichte van 2022. De belangrijkste redenen hiervoor zijn de lagere consumptie, de lagere productie in Europa en het verlies van volumes van en naar Rusland als gevolg van de sancties. Deze daling is kleiner dan de daling van de containerbinnenvaart op de Rijn (-10,4%). Hieruit kan worden geconcludeerd dat de binnenvaart marktaandeel in het containervervoer heeft verloren aan andere vervoerswijzen.

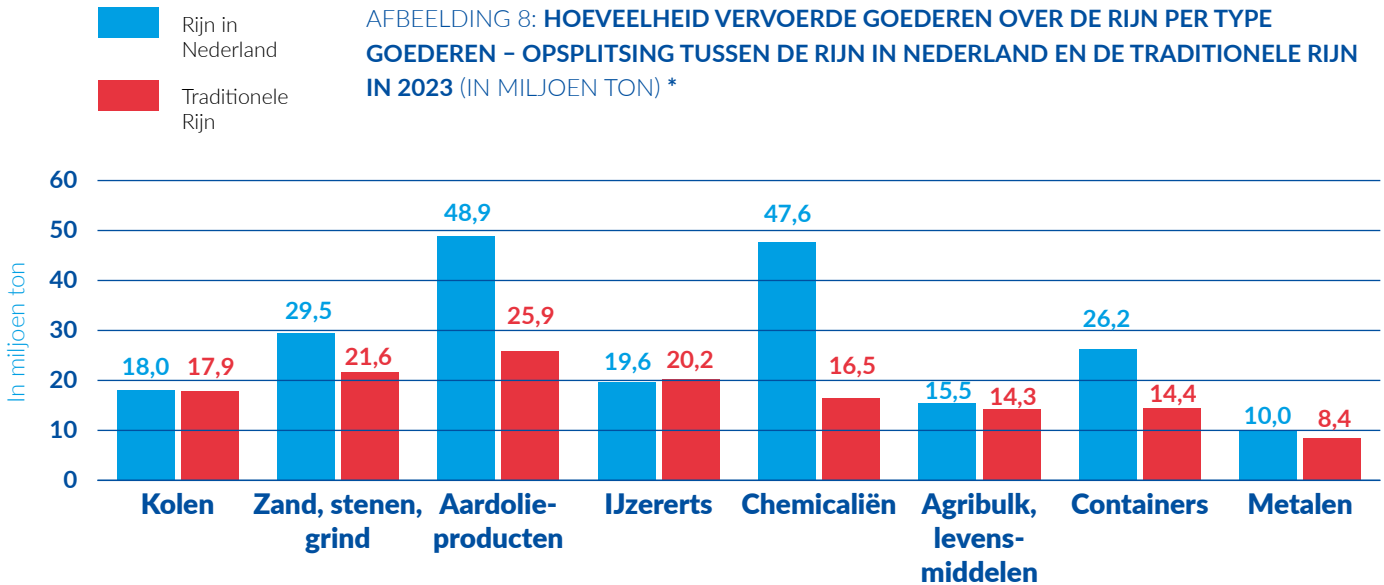
Het tamelijk positieve resultaat voor ijzererts is te verklaren doordat in 2023 de ijzerertsvoorraden werden aangevuld. Dit gebeurde nadat er in 2022 slechts weinig ijzererts werd geïmporteerd als gevolg van de lage staalproductie. Het negatieve resultaat voor landbouwproducten is te wijten aan droogte en overstromingen en de daaruit voortvloeiende misoogsten in de Europese landbouwsector.¹² De graanoogstresultaten in de Rijnsoeverstaten waren in 2023 uitzonderlijk laag (zie ook hoofdstuk 9, vooruitzichten op korte termijn).

Er kan ook worden opgemerkt dat het kolentransport in 2023 geen hoge vlucht heeft genomen, in tegenstelling tot het voorgaande jaar. De reden hiervoor is de dalende vraag naar kolen in de energiesector.

Een analyse van het vervoer van de verschillende goederensegmenten over de Rijn in Nederland aan de ene kant en de traditionele Rijn aan de andere kant geeft een beter beeld van het vervoer van goederen over de Rijn per type product. Over de Rijn in Nederland vindt veel meer vervoer van chemicaliën plaats dan over de traditionele Rijn. Het containervervoer en het vervoer van zand, stenen en grind zijn ook veel sterker vertegenwoordigd op de Rijn in Nederland. Voor grondstoffen en eindproducten van de staalnijverheid, evenals kolen voor de energiesector, zijn de volumes tamelijk gelijk verdeeld over de Rijn in Nederland en de traditionele Rijn.

¹¹ Bron: Verschuur, J., Koks, E.E. & Hall, J.W. Ports' criticality in international trade and global supply-chains. *Nat Commun* 13, 4351 (2022): <https://doi.org/10.1038/s41467-022-32070-0>

¹² Bron: Port of Rotterdam (2024). <https://www.portofrotterdam.com/de/nachrichten-und-pressemitteilungen/rotterdam-hafen-2023-vollstaendig-im-zeichen-des-wandels> (voor het laatst geraadpleegd op 12 april 2024)



Bron: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat

* Traditionele Rijn = de Rijn vanaf Rheinfelden (CH) tot de Duits-Nederlandse grens; de Rijn in Nederland = de Rijn van de Duits-Nederlandse grens tot de Noordzee (inclusief de verbinding met Antwerpen via de Rijn-Scheldeverbinding)

Naast gegevens over het totale goederenvervoer over de Rijn worden gegevens over het goederenvervoer en scheepspassages bij bepaalde meetpunten (sluizen of grensposten) verzameld. De gegevens over de relevante volumes hebben alleen betrekking op de vervoerde hoeveelheden goederen die zijn geregistreerd bij deze specifieke punten en hebben geen betrekking op het totale vervoer over de Rijn. Bij deze aanpak wordt echter duidelijk dat er tussen de verschillende gedeelten van de Rijn, bijvoorbeeld tussen de Neder- en Oberrhein, verschillen bestaan in de vervoersstromen.

TABEL 1: MEETPUNTEN VOOR HET VRACHTVERVOER IN HET RIJNSTROOMGEBIED

| Gedeelte of zijrivier van de Rijn | Meetpunt | Naam | Vervoersvolume (in miljoen ton) | | | Aantal passerende vrachtschepen | | |
|-----------------------------------|---------------------------|----------------------|---------------------------------|-------|-------|---------------------------------|---------|---------|
| | | | 2021 | 2022 | 2023 | 2021 | 2022 | 2023 |
| Niederrhein * | Grens DE/NL | Emmerich | 134,5 | 124,9 | 117,9 | 106.497 | 105.886 | 105.809 |
| Oberrhein | Grens DE/FR | Iffezheim | 19,1 | 16,3 | 16,0 | 23.631 | 24.274 | 22.272 |
| Wesel-Dattelnkanaal * | Samenvloeiing met de Rijn | Wesel-Friedrichsfeld | 19,1 | 17,9 | 16,2 | 18.961 | 16.520 | 15.255 |
| Rhein-Herne kanaal * | Samenvloeiing met de Rijn | Duisburg-Meiderich | 13,6 | 12,4 | 10,7 | 11.688 | 15.400 | 11.079 |
| Main | Samenvloeiing met de Rijn | Mainz-Kostheim | 12,1 | 11,1 | 11,5 | 15.213 | 14.309 | 13.707 |
| Moezel | Samenvloeiing met de Rijn | Koblenz | 9,2 | 8,8 | 7,7 | 8.459 | 9.106 | 5.073 |
| Neckar | Samenvloeiing met de Rijn | Mannheim-Feudenheim | 5,7 | 4,5 | 3,9 | 5.663 | 5.484 | 4.463 |

Bronnen: Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat, Destatis, Moezelcommissie

* De gegevens voor het vervoersvolume op de Niederrhein en de twee kanalen zijn verstrekt door het Duitse bureau voor de statistiek (Destatis), terwijl alle overige gegevens in de tabel afkomstig zijn van de Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat.

Containervervoer over de Rijn

Tussen 2018 en 2023 werd het containervervoer over de Rijn getroffen door een reeks negatieve gebeurtenissen.

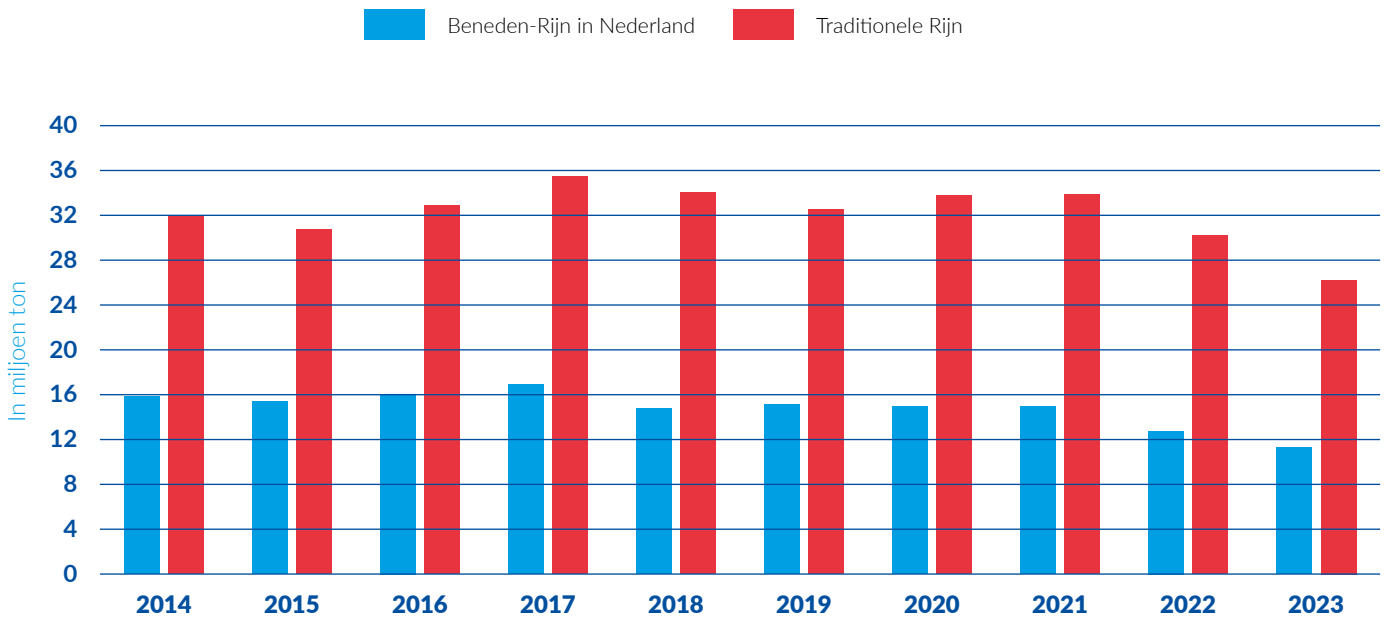
- De periode van laagwater in 2018 en 2022 leidde tot minder vervoer van goederen in beide jaren. Het laagwater van 2018 had een verlies van het aandeel in de modal split in de jaren erop tot gevolg.
- De invoering van nieuwe invoerrechten in de wereldhandel in 2019 veroorzaakte een verslechtering van het handelsklimaat en van de activiteiten in de wereldhandel. Dit heeft een effect op de overslag van zeecontainers en het containervervoer door de binnenvaart.
- In 2021 waren het handelsklimaat en de wereldhandel nog steeds zwak door verstoringen in de toeleveringsketens en toenemende inflatie.
- In 2022 zorgde de grootschalige Russische invasie en aanvalsoorlog tegen Oekraïne voor hoge inflatie en verdere verstoringen in de wereldhandel.
- Een langlopende factor is de vergrijzing van de bevolking in West-Europa.
- Gedurende al deze jaren leed het containervervoer door de binnenvaart ook onder congestieproblemen in zeehavens en de daaraan verbonden vertragingen.

Gemeten in miljoen ton was het resultaat voor het containervervoer over de gehele Rijn (van Bazel tot de Noordzee) in 2023 -10,4% lager dan in 2022 (-11,6% voor de traditionele Rijn en -13,1% voor de Rijn in Nederland).

In TEU bedroeg de daling -10,4% voor de hele Rijn (-7,8% voor de traditionele Rijn en -10,8% voor de Rijn in Nederland).



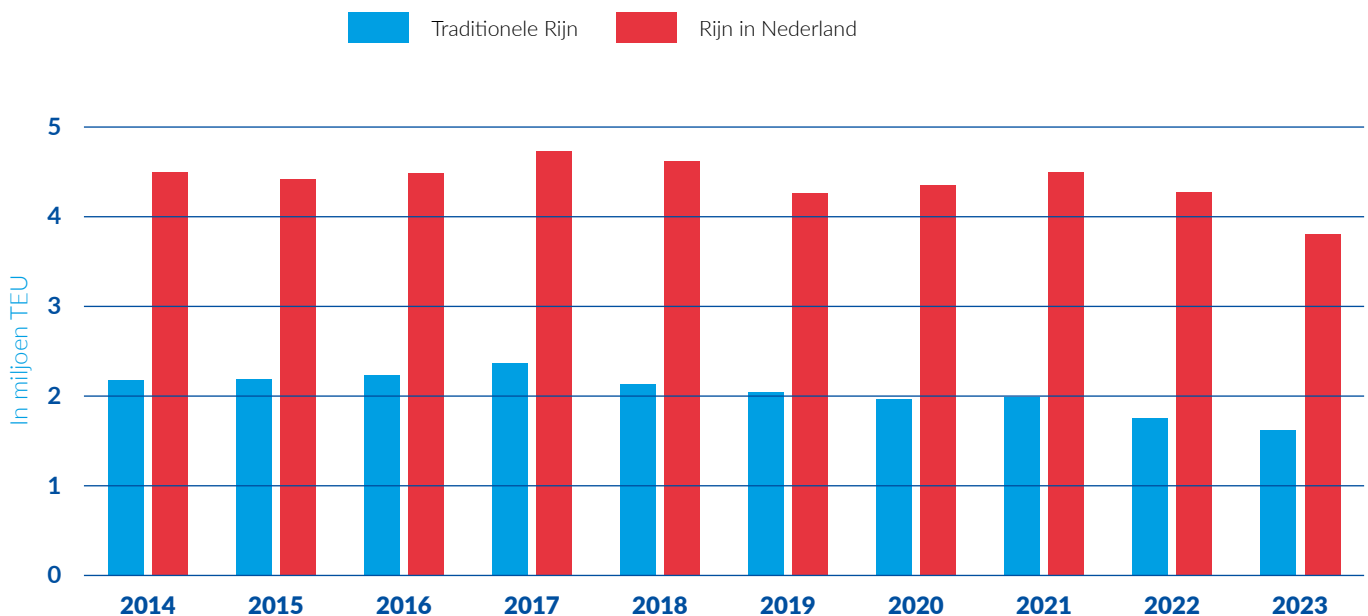
AFBEELDING 9: CONTAINERVERVOER OVER DE TRADITIONELE RIJN EN DE RIJN IN NEDERLAND (IN MILJOEN TON, NETTO-GEWICHT VAN DE GOEDEREN IN CONTAINERS), 2014-2023 *



Bron: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat

* Traditionele Rijn = de Rijn vanaf Rheinfelden (CH) tot de Duits-Nederlandse grens; Rijn in Nederland = de Rijn vanaf de Duits-Nederlandse grens tot de Noordzee (inclusief de verbinding met Antwerpen via de Rijn-Scheldeverbinding)

AFBEELDING 10: CONTAINERVERVOER OVER DE TRADITIONELE RIJN EN DE RIJN IN NEDERLAND (IN MILJOEN TEU), 2014-2023 *



Bron: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat

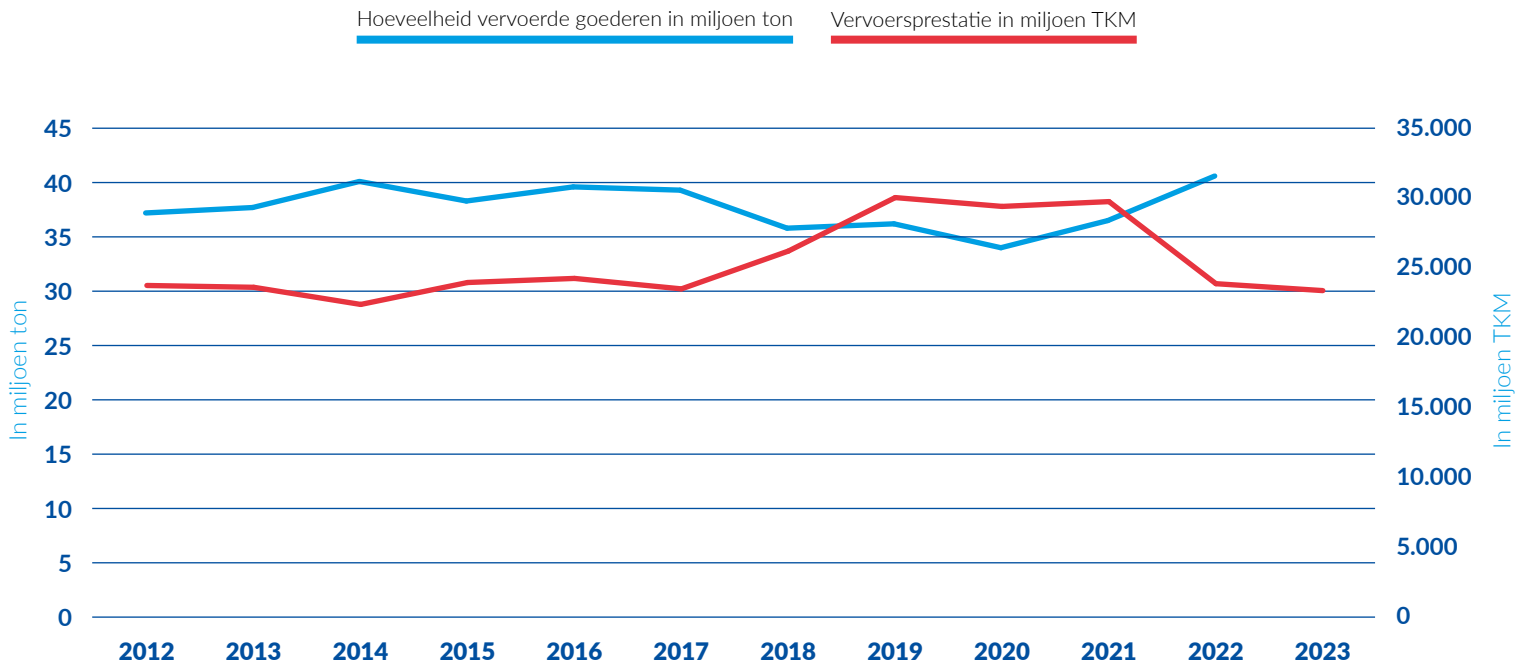
* Traditionele Rijn = de Rijn vanaf Rheinfelden (CH) tot de Duits-Nederlandse grens; Rijn in Nederland = de Rijn vanaf de Duits-Nederlandse grens tot de Noordzee (inclusief de verbinding met Antwerpen via de Rijn-Scheldeverbinding)

■ DONAUSTROOMGEBIED

Vervoersvolume en vervoersprestatie op de Donau

Het goederenvervoer over het hele bevaarbare deel van de Donau tussen Kelheim (Duitsland) en de Zwarte Zee (via het Donau-Zwarte Zeekanaal en het Sulinakanaal) ligt tussen de 34 en 40 miljoen ton per jaar.¹³ De vervoersprestatie op de Donau (Donaustaten van de EU plus Servië) kwam in 2022 neer op 23,9 miljard TKM, een daling van -20% ten opzichte van 2021.

AFBEELDING 11: HOEEVELHEID VERVOERDE GOEDEREN (IN MILJOEN TON) EN VERVOERSPRESTATIE (IN MILJOEN TKM) OP DE DONAU *



Bronnen: voor de vervoersvolumes - viadonau, jaarlijkse rapporten over de Donauvaart; voor de vervoersprestatie - Eurostat [iww_go_atygo] en [iww_go_qnave] (Servië)

* Vervoersprestatie in de binnenvaart in alle Donaustaten van de EU.

Het vervoer over de Donau bij bepaalde meetpunten

De vaarwegbeheerders verzamelen gegevens bij de diverse grensposten of meetpunten, die in de onderstaande tabel zijn weergegeven.

¹³ Bron: viadonau, verschillende jaarlijkse rapporten beschikbaar op de volgende link: <https://www.viadonau.org/newsroom/publikationen/broschueren> (voor het laatst geraadpleegd op 20 augustus 2024)

TABEL 2: MEETPUNTEN VOOR HET VRACHTVERVOER OP DE DONAU

| Gedeelte of zijrivier van de Donau | Meetpunt | Naam | Vervoersvolume (in miljoen ton) | | | |
|------------------------------------|--|--|---------------------------------|------|------|------|
| | | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| Boven-Donau | Grens Duitsland/Oostenrijk | Sluis bij Jochenstein | 2,3 | 2,2 | 2,2 | 2,1 |
| Boven-Donau | Grens Slowakije/Hongarije | Sluis bij Gabčíkovo | 5,0 | 4,9 | 4,3 | 4,0 |
| Midden-Donau | Grens Hongarije/Kroatië/Servië | Mohács | 6,1 | 5,8 | 4,0 | 3,4 |
| Donau-Zwarte Zeekanaal | Geen bepaald meetpunt, het totale vervoersvolume op het kanaal wordt in aanmerking genomen | Beheerder van het kanaal CAN ¹⁴ | 16,5 | 17,3 | 17,3 | 23,4 |
| Sulinakanaal | Geen bepaald meetpunt, het totale vervoersvolume op het kanaal wordt in aanmerking genomen | Vaarwegbeheerder AFDJ ¹⁵ | 4,5 | 5,1 | 10,6 | 16,4 |

Bron: Marktobservatierapport van de Donaucommissie

Dankzij de grote waterdiepten in het gedeelte van de Beneden-Donau, vooral in het mondingsgebied van de Donau (ook bekend als het 'maritieme gedeelte van de Donau'), laat het vrachtvervoer in het gebied aan de benedenloop van de Donau hogere cijfers zien dan op de riviergedeelten verder stroomopwaarts.

Dit geldt voornamelijk voor het Donau-Zwarte Zeekanaal. Dit kanaal loopt van Cernavodă, aan de Donau, naar Constanța (zuidelijke arm) en naar Năvodari (noordelijke arm), aan de Zwarte Zee.

Een andere zijarm in het mondingsgebied is het Sulinakanaal dat in het grensgebied van Roemenië en Oekraïne via de Donaudelta in de Zwarte Zee uitmondt. De uitzonderlijk groei van het vervoer in 2022 en 2023 voor beide kanalen was te danken aan de noodzaak om de uitvoer van Oekraïens graan te steunen via alternatieve routes (de zogenoemde 'solidariteitsroutes EU-Oekraïne'). De Donaucommissie ondernam in dit verband een reeks initiatieven die ertoe hebben bijgedragen een aantal problemen op te lossen, zodat de corridor via de Beneden-Donau beter kon functioneren en de bestaande binnenvaartlogistiek beter kon worden benut. De Donaucommissie heeft zich ook ingezet voor een beter gebruik van het vervoerspotentieel van de Donau op basis van een systematische analyse van vastgestelde goederenstromen en doorvoercapaciteit van de havens aan de Beneden-Donau, waaronder de haven van Constanța.

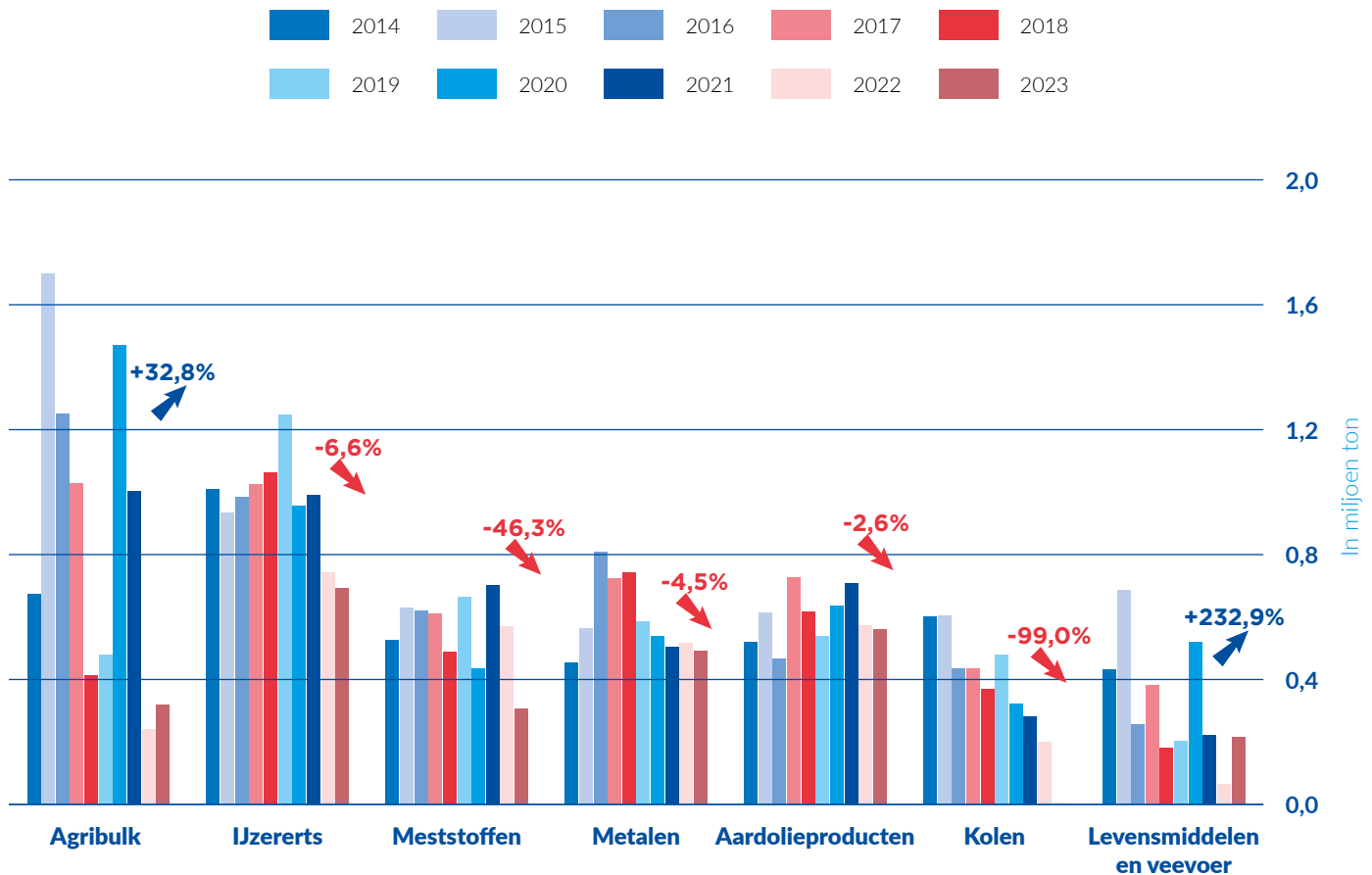
¹⁴ <https://www.acn.ro/index.php/de/>

¹⁵ <https://www.afdj.ro/en>

Vervoer over de Donau per goederensegment

De grootschalige Russische invasie en aanvalsoorlog tegen Oekraïne veroorzaakten in verschillende opzichten ernstige belemmeringen voor het vervoer over de Donau: de energiecrisis, het tekort aan ijzererts en de daarmee gepaard gaande prijsstijging van ijzererts, de beperkingen op de export van graan en andere levensmiddelen alsook stijgende brandstofprijzen. Als gevolg hiervan zijn de vervoersvolumes in 2023 voor het tweede jaar op rij gedaald voor bijna alle goederensegmenten. Voor agribulk, het belangrijkste segment dat over de Donau wordt vervoerd, werd in 2023 een lichte toename waargenomen in vergelijking met 2022 (+32,8%), maar dit is nog steeds -70% minder dan het niveau van voor de oorlog.

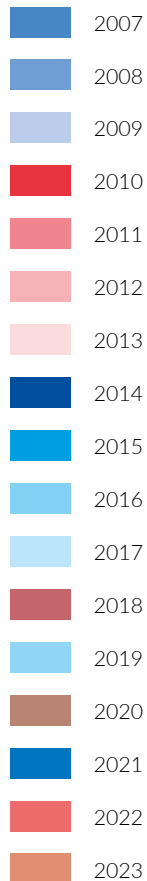
AFBEELDING 12: OVER DE MIDDEN-DONAU VERVOERDE GOEDEREN
(IN MILJOEN TON) *



Bron: Marktobservatierapport van de Donaucommissie
* Bij Mohács (Zuid-Hongarije - grensgebied met Kroatië en Servië)

CONTAINERVERVOER

PER LAND IN EUROPA



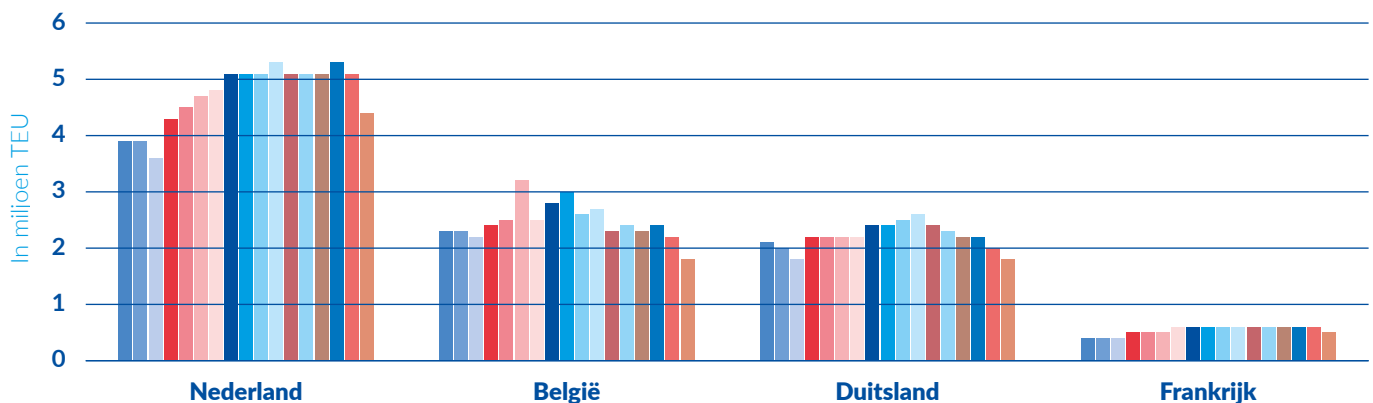
GEHEEL EUROPA EN GEOGRAFISCHE STRUCTUUR

Met 12 miljard TKM, meer dan zes miljoen TEU en meer dan 52 miljoen ton goederen in containers was het containervervoer over de binnenwateren van de EU in 2022 goed voor 9,8% van de totale vervoersprestatie van de binnenvaart in de EU die ongeveer 122 miljard TKM bedroeg. Daarnaast vond 99,4% van de totale binnenvaartvervoersprestatie voor containers (TKM) plaats in de Rijnsoeverstaten (Nederland, België, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland en Luxemburg). Het containervervoer over de Donau en in Zweden namen respectievelijk 0,5% en 0,1% voor hun rekening.

RIJNOEVERSTATEN

In 2023 is, uitgedrukt in TEU, het containervervoer in Nederland met -12,6% gedaald, in Duitsland met -7,7% en in België met -18,7%. In Frankrijk werd een daling van -11,1% waargenomen. In Nederland werd 39,6 miljoen ton goederen in containers vervoerd (-13,0% vergeleken met 2022), en met dit cijfer is dit land koploper in het binnenvaartcontainervervoer in Europa.

AFBEELDING 13: CONTAINERVERVOER PER RIJNOEVERSTAAT (IN MILJOEN TEU) *



Bron: Eurostat [iww_go_actygo] en [iww_go_qcnave]
 * In Luxemburg werd in 2020, 2021, 2022 en 2023 respectievelijk 17.436 TEU, 14.132 TEU, 9.995 en 10.750 TEU vervoerd.

I DONAULANDEN

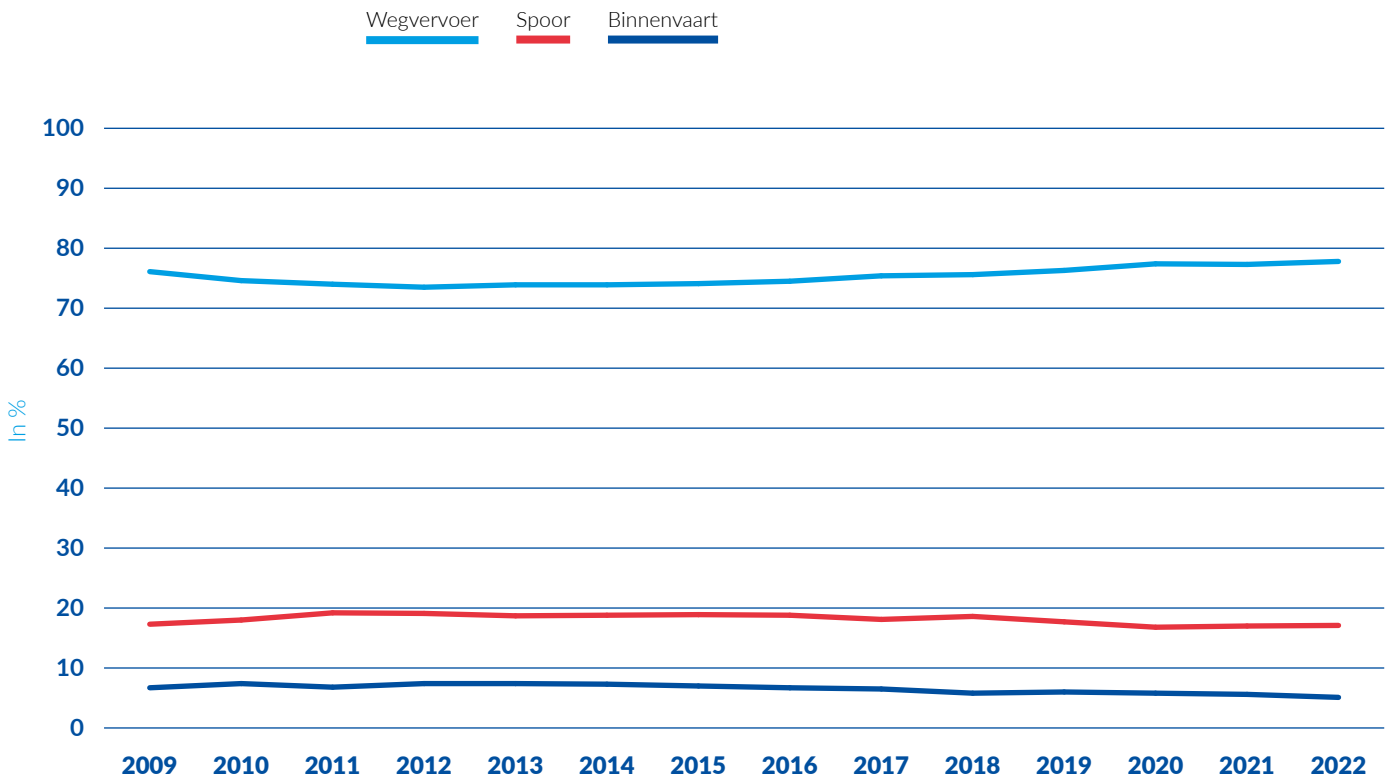
Momenteel zijn Roemenië en Hongarije de twee Donaulanden waar de meeste containers worden vervoerd. In 2023 werd 3.550 TEU over de Hongaarse binnenwateren vervoerd. In Roemenië lag het vervoer van containers in 2023 bij 34.594 TEU, hetgeen een forse toename was in vergelijking met voorafgaande jaren. Kijkt men naar het gewicht van de goederen, was het containervervoer op de Hongaarse wateren in 2023 goed voor 8.000 ton. In Roemenië werd 475.000 ton goederen in containers vervoerd. Deze cijfers laten het enorme verschil zien met de Rijnsoeverstaten. In Nederland werd in 2023 39,6 miljoen ton in containers over de binnenwateren vervoerd, in België 16,0 miljoen ton, in Duitsland 16,3 miljoen ton en in Frankrijk 3,5 miljoen ton.



BINNENVAART

EN ANDERE VERVOERSMODI

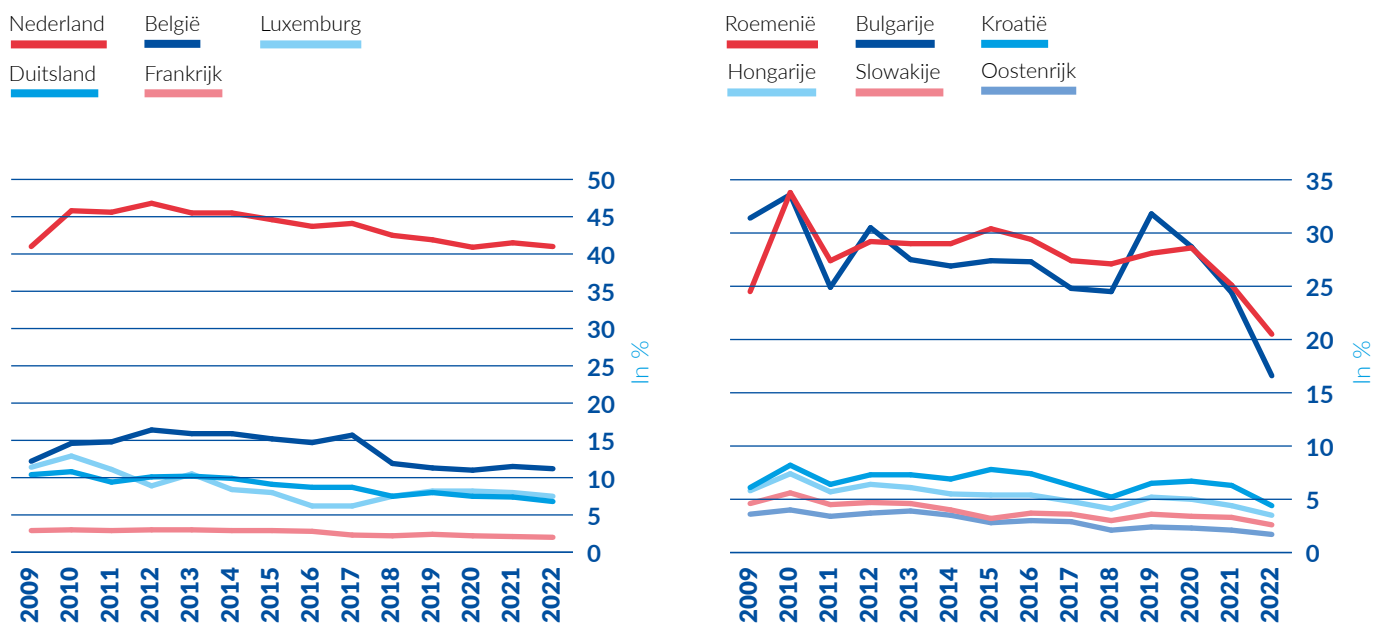
AFBEELDING 14: AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VAN DE VERVOERSWIJZEN OVER LAND IN DE EU-27 (IN %) 2009-2022



Bron: Eurostat [tran_hv_frmod]

De afgelopen tien jaar is het aandeel in de modal split voor de binnenvaart en het spoorvervoer op het niveau van de EU-27 gedaald, terwijl dat van het wegvervoer is gestegen. De binnenvaart heeft de afgelopen 10 jaar 2,3 procentpunten verloren en kwam in 2022 op 5,1% neer, het laagste niveau sinds 2005. Het ligt ver achter op het wegvervoer (77,8% in 2022, +4,3 procentpunten in de afgelopen 10 jaar) en het spoorvervoer (17,1%, -2,0 procentpunten in de afgelopen 10 jaar). Aangezien veel EU-landen geen binnenwateren hebben, mag de totale modal split van de binnenvaart op EU-niveau niet worden gebruikt als prestatie-indicator voor het succes van de binnenvaart in de EU.

AFBEELDINGEN 15 EN 16: EVOLUTIE VAN HET AANDEEL IN DE MODAL SPLIT DOOR DE BINNENVAART VOOR DE RIJNOEVERSTATEN EN DE DONAULANDEN (IN %, OP BASIS VAN TONKILOMETER) *



Bron: Eurostat [tran_hv_frmod]

* Aandeel van de vervoersprestatie van de binnenvaart in de totale vervoersprestatie (binnenvaart + weg + spoor)

De aandelen in de modal split voor de binnenvaart in de belangrijkste binnenvaartlanden zijn de afgelopen tien jaar gedaald. In Nederland is het aandeel van de binnenvaart in de modal split tot 2012 gestegen naar een recordhoogte van 47,2%. Dit aandeel nam in de daaropvolgende jaren af en kwam in 2022 op 41,0% te liggen. Deze daling vond ook plaats in Duitsland, waar het aandeel van de binnenvaart voor het eerst sinds 2005 onder de 7,0% kwam.¹⁶ Voor de landen in het stroomgebied van de Donau laten zowel Roemenië als Bulgarije een ongekend hoog aandeel in de modal split voor de binnenvaart zien. Na een eerste daling in 2021, nam in beide landen in 2022 het aandeel echter verder af tot respectievelijk 20,5% (4,6 procentpunten verloren aan het wegvervoer) en 16,6% (7,8 procentpunten verloren aan zowel het weg- als het spoorwegvervoer).

¹⁶ 2005 is het vroegste jaar waarvoor gegevens beschikbaar zijn in de database van Eurostat.







03

NATIONALE INVESTERINGEN IN DE BINNENVAART- INFRASTRUCTUUR

- Infrastructuur is voor betrouwbaar binnenvaartvervoer onontbeerlijk. Voor de Rijnsoever- en Donaulanden worden er jaargegevens verstrekt over het onderhoud aan en investeringen in infrastructuur.
- De gegevens zijn niet volledig vergelijkbaar vanwege verschillen in de methodologie voor de gegevensvergaring.
- Met de data die verstrekt worden, kan een analyse voor elk afzonderlijk land worden gemaakt, maar een vergelijking tussen de trends in de uitgaven voor onderhoud en investeringen tussen de verschillende landen is niet mogelijk. Er kunnen immers grote verschillen zijn in de uitgaven van landen voor onderhoud als gevolg van de lengte en de aard van de vaarweg, alsook het aantal bouwwerken in deze vaarweg.

II INLEIDING

Om het hele jaar door de bevaarbaarheid te verzekeren, moet de toestand van het binnenvaartnetwerk de gebruikers in staat stellen de vaarwegen op een efficiënte, betrouwbare en veilige manier te benutten, door te zorgen voor minimumvaarwegdieptes en minimumniveaus van dienstverlening (Good Navigation Status). Hiervoor moet infrastructuur voor de binnenvaart worden aangelegd, onderhouden en gemoderniseerd door middel van investeringen in het kader van een samenhangende corridorvisie. Er moet hierbij ook rekening worden gehouden met de toegenomen behoefte aan snel, betrouwbaar en naadloos op elkaar afgestemd goederen- en personenverkeer van hoge kwaliteit. In dit verband is het monitoren van de nationale investeringen in de binnenvaartinfrastructuur van fundamenteel belang.

Onderhoud, herstel en nieuwbouw zijn de bepalende factoren om de prestaties en betrouwbaarheid van de binnenvaart te verbeteren. Eventuele financiële steun om onderhouds-, sanerings- en moderniseringswerkzaamheden te kunnen uitvoeren, heeft een positief effect op de infrastructuur. Daarbij mag niet worden vergeten dat dit projecten op lange termijn betreft die onderdeel zijn van een levenscyclusbenadering van de investering.¹⁷

De uitgaven voor de infrastructuur kunnen in twee hoofdcategorieën worden gesplitst: investerings- en onderhoudsuitgaven.

De onderhoudsuitgaven zijn gericht op de reeds bestaande infrastructuur en de instandhouding daarvan. De uitgaven voor het onderhoud, zoals die voor baggerwerkzaamheden om de gewaarborgde vaarwegdiepte te behouden, komen echter op dit moment niet in aanmerking voor medefinanciering van de EU in het kader van de 'Connecting Europe Facility II' (CEF II). Tegenwoordig is het aan de lidstaten om hun netwerk van binnenwateren, het kern- en het uitgebreide netwerk, te onderhouden, hetgeen van fundamenteel belang is voor de ontwikkeling van de sector. Wel moet worden opgemerkt dat de onderhoudsuitgaven van land tot land sterk kunnen verschillen, naargelang:

- de lengte van de bevaarbare waterweg,
- de aard daarvan (vrijstromend of niet) en
- het aantal bouwwerken aan deze waterweg (sluizen en dammen vormen over het algemeen de belangrijkste uitgavenposten).

De investeringsuitgaven omvatten middelen voor nieuwe projecten zoals de uitbreiding of modernisering van waterwegen. Deze investeringen komen ook in aanmerking voor medefinanciering op EU-niveau, bijvoorbeeld via het programma CEF II. Op juridisch vlak moet over een investering een milieueffectrapport worden opgesteld, terwijl uitgaven voor het onderhoud normaliter niet aan dergelijke wettelijke voorschriften worden onderworpen. De investeringen in haveninfrastructuur behoren niet tot de onderwerpen van dit hoofdstuk.

¹⁷ Ontwerp-aanbevelingen voor de ontwikkeling van gemeenschappelijke geharmoniseerde richtsnoeren/standaarden voor de 'Good Navigation Status' (goede status van bevaarbaarheid voor de scheepvaart).

PROBLEMEN

MET HET VERGAREN VAN GEGEVENS OVER UITGAVEN VOOR INFRASTRUCTUUR

Men zou de gegevens van de landen met elkaar kunnen vergelijken, maar er zijn een aantal belangrijke haken en ogen. Om goed gefundeerde conclusies te kunnen trekken, moeten deze probleempunten eerst nader worden toegelicht. Tekortkomingen in de gegevens ontstaan omdat niet altijd dezelfde methoden voor het verzamelen van de gegevens en dezelfde definities worden gebruikt. Ook zijn er verschillen met betrekking tot de soorten waterwegen die in de landen in kwestie te vinden zijn. Zo moet in landen waarvan een groot deel van de rivieren vrijstromend is veel meer onderhoud worden uitgevoerd dan in landen waar dit aandeel kleiner is. Daar staat tegenover dat rivieren met veel sluizen ook grote uitgaven vereisen.

Wat de verschillen in de methoden betreft, kan in het ene land de uitrusting voor het onderhoud van de infrastructuur wel en in het andere land dan weer niet onder de onderhoudsuitgaven voor de infrastructuur vallen. Dit verklaart wellicht ook ten dele waarom er soms verschillen bestaan tussen de gegevensbronnen onderling. Als gevolg van deze verschillende methoden en de verschillende soorten waterwegen is het beter om de trend voor elk land toe te lichten. Bovendien kunnen de uitgaven voor investeringen en onderhoud niet altijd van elkaar onderscheiden worden.

Een andere belangrijke reden heeft te maken met de bevoegde autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het verzamelen van gegevens. Zo is in Kroatië het instituut voor hydrologie verantwoordelijk voor het vergaren van gegevens, terwijl het in de meeste Rijn- en Donaustaten de vaarwegbeheerders zijn die dit doen.

Last but not least is het van belang om te vermelden dat, afhankelijk van de CEMT¹⁸-klasse van de binnenwaterweg, de autoriteit die verantwoordelijk is voor het beheer van de investeringen in de infrastructuur kan verschillen en bijvoorbeeld hetzij de nationale autoriteit of de regionale autoriteit kan zijn. De infrastructuuruitgaven voor de binnenwateren die onder de verantwoordelijkheid van de regionale autoriteiten vallen - meestal regionale vaarwegen van CEMT-klasse III of lager - zijn dus wellicht niet meegenomen in de gegevens over de nationale uitgaven voor de infrastructuur. Voor de landen met meerdere regionale bevaarbare waterwegen van CEMT-klasse III of lager is het waarschijnlijk dat het in dit hoofdstuk vermelde totaal van de uitgaven voor de infrastructuur lager ligt. Dit geldt met name voor Nederland en Polen.

Deze vaststellingen leiden tot de conclusie dat het proces voor de gegevensvergaring verbeterd zou moeten worden, wellicht door het op Europees vlak opstellen van geharmoniseerde criteria voor de melding van uitgaven voor de infrastructuur.

¹⁸ Europese Conferentie van Ministers van Verkeer

OVERZICHT

PER LAND

RIJNOEVERSTATEN

Voor de Rijnoeeverstaten zijn de relevante gegevens over de uitgaven voor het onderhoud van en de investeringen voor de infrastructuur verstrekt door de OESO. Als gevolg van de hierboven beschreven tekortkomingen zal er geen vergelijking worden gemaakt tussen de landen. De gegevens laten wel toe een trendanalyse per land te maken op basis van de twee aangegeven indicatorvariabelen. Er wordt op gewezen dat er bij de OESO geen gegevens beschikbaar zijn over Nederland, Zwitserland en de uitgaven voor het onderhoud van de infrastructuur in Duitsland.

De OESO-databank bevat gegevens over de infrastructuur zowel aan land als in de waterweg. Deze gegevens zijn namelijk gebaseerd op de OESO-definitie van infrastructuur voor de binnenvaart (en de daaraan verbonden kosten), die zowel constructies aan land als op of in het water omvat: "Infrastructuur omvat bouwwerken aan land, vaargeulen en permanente bouwwerken, gebouwen, schutsluizen, afmeervoorzieningen, tolposten, alsook de vast ingebouwde of aangesloten voorzieningen, installaties en alle bijkomende aansluitingen (signalering, telecommunicatie, enz.) in tegenstelling tot binnenvaartschepen".¹⁹

Wat de uitgaven voor het onderhoud van de infrastructuur in Duitsland betreft, maken de nationale gegevens over de uitgaven voor het onderhoud van het vervoer over water meestal geen onderscheid tussen binnenwaterwegen en waterwegen over zee, waardoor een analyse nagenoeg onmogelijk wordt.

¹⁹ [https://data-explorer.oecd.org/vis?lc=en&df\[ds\]=DisseminateArchiveDMZ&df\[id\]=DF_ITF_INV-MTN_DATA&df\[ag\]=OECD&pd=%2C&dq=..&to\[TIME_PERIOD\]=false&lo=5&lom=LASTNPERIODS](https://data-explorer.oecd.org/vis?lc=en&df[ds]=DisseminateArchiveDMZ&df[id]=DF_ITF_INV-MTN_DATA&df[ag]=OECD&pd=%2C&dq=..&to[TIME_PERIOD]=false&lo=5&lom=LASTNPERIODS)

TABEL 1: ONDERHOUDSUITGAVEN VOOR BINNENVAARTINFRASTRUCTUUR
(IN MILJOEN EURO)

| Land \ Jaar | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-------------|-------|------|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|-------|
| België | 58,0 | 71,0 | 66,0 | 27,0 | 82,0 | 103,0 | 87,5 | 60,0 | 61,0 | 55,0 | 94,0 | n/a |
| Frankrijk | 61,0 | 61,0 | 61,0 | 60,0 | 59,8 | 59,6 | 62,2 | 59,8 | 59,2 | 60,1 | 59,1 | 68,2 |
| Duitsland | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a |
| Luxemburg | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,1 | n/a | n/a |
| Nederland | 343,0 | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | 635,2 |
| Zwitserland | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a |

Bron: OESO

TABEL 2: INVESTERINGEN IN BINNENVAARTINFRASTRUCTUUR (IN MILJOEN EURO)

| Land \ Jaar | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-------------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|---------|---------|---------|
| België | 152,0 | 152,0 | 167,0 | 103,0 | 291,0 | 225,0 | 237,5 | 197,0 | 197,0 | 249,0 | 562,0 | n/a |
| Frankrijk | 264,3 | 236,0 | 224,4 | 180,0 | 164,1 | 192,3 | 35,1 | 226,3 | 163,0 | 306,6 | 349,5 | 381,0 |
| Duitsland | 1.070,0 | 780,0 | 740,0 | 780,0 | 730,0 | 780,0 | 720,0 | 760,0 | 1.000,0 | 1.220,0 | 1.090,0 | 1.270,0 |
| Luxemburg | 1,3 | 0,7 | 0,1 | 0,3 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | n/a | n/a |
| Nederland | 263,00 | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | 810,3 |
| Zwitserland | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a |

Bron: OESO

■ DONAUSTATEN

Voor de Donaustaten en de Tsjechische Republiek kunnen de relevante gegevens over de onderhouds- en investeringsuitgaven voor de infrastructuur in het algemeen wel verkregen worden uitgaand van de OESO-database. Naast de gegevens van de OESO zijn er ook meer gedetailleerde gegevens beschikbaar die afkomstig zijn van het FRMMP²⁰ en alleen betrekking hebben op de infrastructuur op het water (geen infrastructuur aan land), maar er zijn verschillen tussen de gegevens van de OESO en die van de FRMMP, met name als gevolg van verschillen in de methodologie, scope en definities.

²⁰ 'FRMMP' staat voor 'Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan'.

TABEL 3: ONDERHOUDSUITGAVEN VOOR BINNENVAARTINFRASTRUCTUUR
(IN MILJOEN EURO)

| Land \ Jaar | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Oostenrijk | 11,0 | 12,0 | 17,0 | 19,0 | 14,0 | 12,0 | 13,0 | 12,0 | 13,1 | 13,4 | 14,0 | 14,3 |
| Servië | 23,0 | 17,6 | 16,5 | 17,3 | 29,8 | 28,7 | 32,9 | 35,3 | 43,3 | 32,6 | 30,5 | 40,6 |
| Slowakije | 2,0 | 3,0 | 4,0 | 9,0 | 3,7 | 0,3 | 7,1 | 1,8 | n/a | 22,0 | 2,0 | 3,0 |
| Republiek Moldavië | n/a | n/a | n/a | n/a | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | n/a | n/a | n/a | n/a |
| Hongarije | 1,6 | 0,8 | 0,8 | 1,3 | 1,4 | 2,7 | 2,2 | 2,1 | 2,2 | 2,0 | 1,8 | 2,5 |
| Bulgarije | 1,5 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,3 | 1,4 | 3,4 | 3,6 | 3,6 | 3,1 | 2,6 |
| Kroatië | 0,8 | 1,2 | 1,2 | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a |
| Tsjechische Republiek | 1,8 | 2,9 | 4,6 | 4,5 | 7,5 | 6,2 | 6,5 | 7,5 | 12,2 | 5,3 | 3,9 | 6,2 |

Bron: OESO

TABEL 4: INVESTERINGEN IN BINNENVAARTINFRASTRUCTUUR (IN MILJOEN EURO)

| Land \ Jaar | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|
| Oostenrijk | 2,0 | 3,0 | 11,0 | 10,0 | 2,0 | 2,0 | 3,0 | 3,0 | 4,5 | 3,7 | 4,3 | 7,0 |
| Servië | 25,8 | 24,7 | 15,5 | 17,7 | 22,3 | 40,7 | 34,3 | 45,9 | 49,1 | 47,2 | 50,6 | 55,2 |
| Slowakije | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 1,1 | 1,5 | n/a | 1,1 | 0,0 | 1,0 |
| Republiek Moldavië | 0,7 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | n/a | n/a | n/a | n/a |
| Hongarije | 0,2 | 0,01 | 0,1 | 0,02 | 0,0 | 10,3 | 0,2 | 1,1 | 0,9 | 3,1 | 1,1 | 0,0 |
| Bulgarije | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,5 | 1,3 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 1,0 | 0,0 | 0,0 |
| Kroatië | 3,5 | 3,3 | 1,7 | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a |
| Tsjechische Republiek | 22,3 | 17,2 | 7,2 | 9,6 | 15,1 | 9,8 | 7,2 | 2,8 | 51,1 | 55,5 | 30,2 | 24,1 |
| Roemenië | 519,0 | 279,5 | 268,1 | 314,1 | 505,9 | 236,9 | 105,1 | 189,7 | n/a | n/a | n/a | n/a |

Bron: OESO



PEGEL KÖLN



04

WATERSTANDEN EN VRACHTPRIJZEN

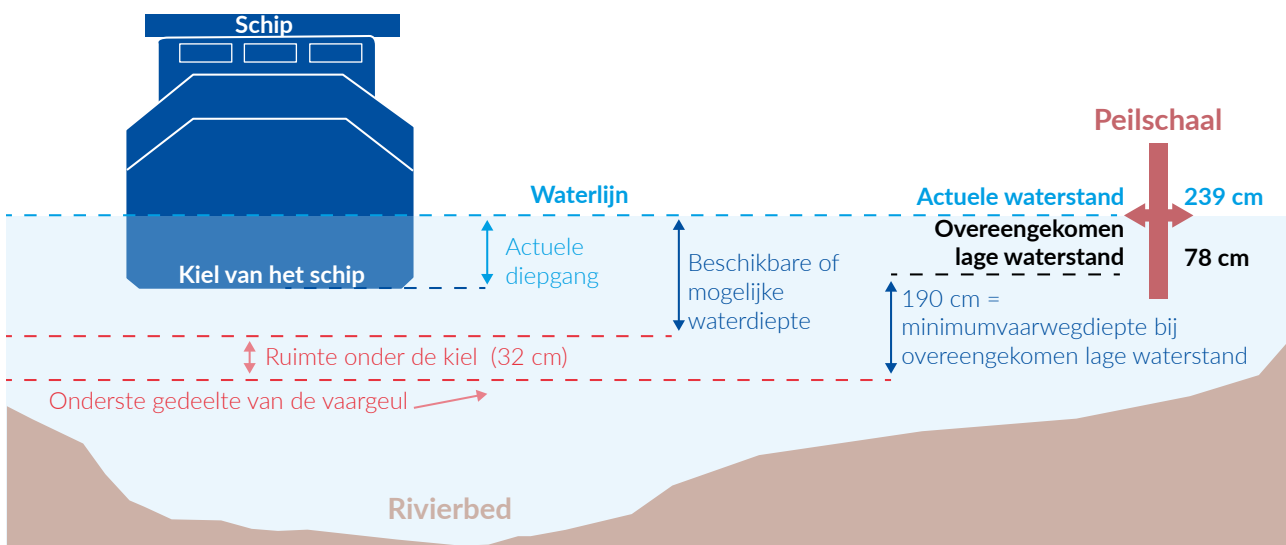
- Op de Rijn werd het jaar 2023 gekenmerkt door gunstige vaaromstandigheden met zeer weinig laagwaterperiodes die kort aanhielden. Op de Donau waren de vaaromstandigheden wat slechter, met een vrij hoog aantal dagen met een geringe waterdiepte (= dagen met waterstanden onder de kritieke drempel 'Bevaarbare Lage Rivierstand'). De vrachtprijzen voor het vervoer van droge lading op de Rijn lieten in 2023 over het algemeen een dalende trend zien ten opzichte van 2022. De sterkste daling werd waargenomen bij de prijzen op de spotmarkt voor het vervoer van droge lading. Deze daling van de vrachtprijzen voor het vervoer van droge lading hangt samen met het feit dat het vervoer van droge lading in 2023 is afgenomen ten opzichte van 2022 en dat er in 2023 een einde kwam aan de tijdelijk hogere vraag naar het vervoer van kolen die in 2022 werd waargenomen. Wat het vervoer van containers betreft, zijn de vrachtprijzen sinds 2021 jaarlijks gemiddeld gestegen.
- Voor het vervoer van vloeibare lading lagen de vrachtprijzen in 2023 op een vrij hoog peil. Hoewel deze deels lager waren dan in 2022, lagen de vrachtprijzen voor het vervoer van vloeibare lading nog steeds hoger dan vóór de laagwaterperiode van 2022.

WATERSTANDEN, VOOR DE SCHEEPVAART BESCHIKBARE DIEPTES EN VAAROMSTANDIGHEDEN

De totale vervoersprestatie van de binnenvaart hangt onder meer af van de waterstanden, die bepalend zijn voor de hoeveelheid vracht die een schip kan laden en vervoeren onder veilige vaaromstandigheden. De beladingsgraad (de verhouding van de geladen vracht ten opzichte van het laadvermogen van het schip) heeft invloed op de vervoerskosten per eenheid product in de binnenvaart. Een hoge beladingsgraad betekent een grote hoeveelheid goederen die per reis wordt vervoerd, en dus lagere kosten per TKM. Bovendien zorgen de grote waterdieptes en de daaruit voortvloeiende hoge beladingsgraad ervoor dat het binnenvaartvervoer zeer energie-efficiënt kan varen.

Perioden van laag water hebben daarom niet alleen een negatieve weerslag op de beladingsgraad en de totale hoeveelheid goederen die over de binnenwateren vervoerd kunnen worden, maar leiden ook tot hogere kosten. Hoewel een lagere beladingsgraad gecompenseerd zou kunnen worden door meer schepen in te zetten, zijn daar grenzen aan.²¹ Een voorbeeld hiervoor is de laagwaterperiode op de Rijn in het najaar van 2018 en in de zomer van 2022. De hoeveelheid goederen die een schip bij een bepaalde waterstand met inachtneming van de veiligheid kan laden, wordt bepaald door de beschikbare waterdiepte, zoals te zien is in de onderstaande afbeelding.

AFBEELDING 1: **ACTUELE WATERSTAND, ACTUELE DIEPGANG, OVEREENGEKOMEN LAGE WATERSTAND, MINIMUMVAARWEGDIEPTE EN BESCHIKBARE OF MOGELIJKE DIEPTE BIJ KAUB/MITTEL RHEIN ***

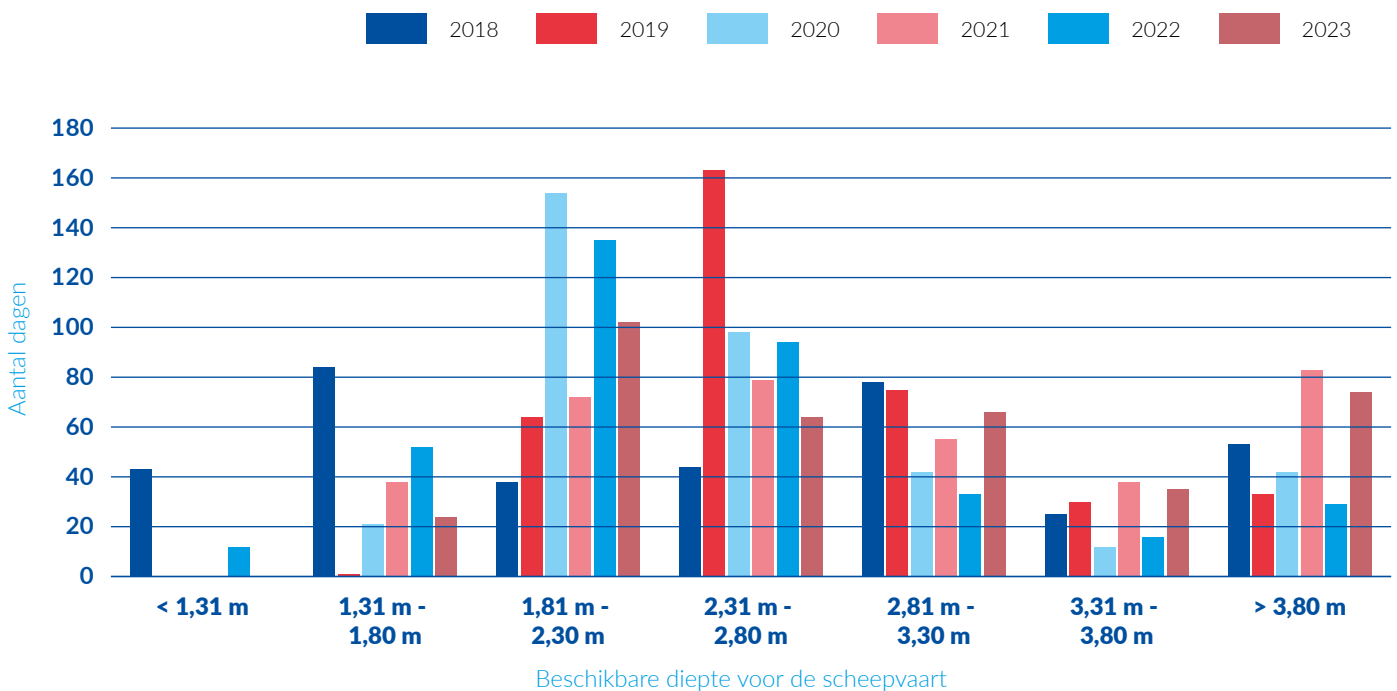


Bron: berekening van de CCR aan de hand van het Duitse federale bureau voor hydrologie (BfG) (2015)
* De afmetingen in deze afbeelding zijn niet op schaal. In deze illustratie is als datum voor het bepalen van de beschikbare of mogelijke diepgang 3 september 2020 gekozen, toen het werkelijke waterpeil gemiddeld 239 cm bedroeg. Bij het bepalen van de actuele diepgang voor een varend schip is ook rekening gehouden met het squat-effect. Dit laatste is een hydrodynamisch effect en leidt tot een grotere diepgang vergeleken met wanneer een schip stilstaat. Het squat-effect is sterker naarmate er zich minder water onder de kiel bevindt en naarmate het schip sneller vaart.

²¹ De vloot van binnenvaartschepen is beperkt in omvang. Ook is het niet mogelijk om een groot aantal schepen 'als reserve' opzij te zetten, omdat deze schepen dan wel vaste kosten (verzekering, onderhoud, enz.) met zich meebrengen, maar geen inkomsten.

Om een beeld te krijgen van de laagwaterperiodes, kan men de statistische frequenties van beschikbare dieptes²² in verschillende jaren berekenen. De frequentieverdeling laat zien dat het jaar 2023 werd gekenmerkt door een kleinere frequentie van laagwaterdagen in vergelijking met het jaar 2022. In 2023 waren er bijvoorbeeld 24 dagen voor het meetpunt bij Kaub waarop de beschikbare waterdiepte tussen 1,31 m en 1,80 m lag. In 2022 telde men bij dit meetpunt 52 van dit soort dagen.

AFBEELDING 2: AANTAL DAGEN PER JAAR VOOR PERIODEN VAN BESCHIKBARE DIEPTE BIJ KAUB



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

Een andere manier om te beoordelen hoe goed de vaaromstandigheden over een heel jaar waren, is het tellen van het aantal dagen dat de waterstanden onder een bepaalde lage referentiewaarde lagen. Voor de vrijstromende gedeelten van de Rijn is dit de 'Overeengekomen Lage Rivierstand' (OLR) en voor de Donau de 'Bevaarbare Lage Rivierstand' (BLR). Als de waterstanden onder deze lage referentiewaterstand komen te liggen, is er sprake van een kritieke situatie voor de scheepvaart.

²² De vaarwegautoriteiten bevelen aan om uitgaand van de actuele waterstand en bepaalde vaarwegparameters de beschikbare waterdiepte als volgt te berekenen (zoals is weergegeven in de afbeelding).

Actuele waterstand

- Overeengekomen Lage Rivierstand

+ Minimumvaarwegdiepte

= Actuele vaargeuldiepte

- Ruimte onder de kiel

= Beschikbare of mogelijk diepte voor de scheepvaart

AANTAL KRITISCHE LAAGWATERDAGEN VOOR MEETPUNTEN LANGS DE RIJN EN DE DONAU

MEETPUNTEN LANGS DE RIJN

De OLR wordt vastgesteld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) voor verschillende meetpunten langs de Rijn. De waarden worden om de tien jaar aangepast om rekening te houden met natuurlijke en antropogene veranderingen.

De Overeengekomen Lage Rivierstand 2012 werd van kracht in 2014 en bleef van kracht tot eind 2022. Een nieuwe Overeengekomen Lage Rivierstand werd op 1 januari 2023 ingevoerd (bekend als OLR 2022) en zal tot eind 2031 gelden.

Hoewel de Overeengekomen Lage Rivierstand wordt gemeten in centimeters, wordt voor de bepaling van de OLR de afvoer als uitgangspunt genomen. Equivalente afvoerwaarden (uitgedrukt in m³/s) worden gemeten aan de hand van de referentieniveaus en om de tien jaar wordt opnieuw bepaald wat de afvoerwaarden zijn binnen een tijdsreeks van honderd jaar. De equivalente afvoerwaarden worden vervolgens gebruikt om elke tien jaar de dienovereenkomstige Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) opnieuw te bepalen op basis van de referentieniveaus. Daarom wordt de OLR als volgt gedefinieerd: "De Overeengekomen Lage Rivierstand is de waterstand die langs de Rijn optreedt bij een equivalente waterafvoer die gedurende twintig dagen [per jaar] lager is dan het langjarige gemiddelde".

TABEL 1: NAUTISCHE PARAMETERS BIJ BELANGRIJKE MEETPUNTEN LANGS DE RIJN *

| Meetpunt | Gewaarborgde vaarwegdiepte | Overeengekomen Lage Rivierstand 2022 |
|------------------------------------|----------------------------|--------------------------------------|
| Tiel (Waal, NL) | 280 cm | 255 cm |
| Nijmegen (Waal, NL) | 280 cm | 516 cm |
| IJsselkop (Nederrijn, NL) | 280 cm | 683 cm |
| Lobith (Beneden-Rijn, NL) | 280 cm | 733 cm |
| Emmerich (Niederrhein, DE) | 280 cm | 74 cm |
| Duisburg-Ruhrort (Niederrhein, DE) | 280 cm | 227 cm |
| Keulen (Niederrhein, DE) | 250 cm | 139 cm |
| Kaub (Mittelrhein, DE) | 190 cm | 77 cm |
| Oestrich (Mittelrhein, DE) | 190 cm | 92 cm |
| Maxau (Oberrhein, DE) | 210 cm | 372 cm |
| Bazel (Oberrhein, CH) | 300 cm | 501 cm |

Bronnen: Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat (WSV), Rijkswaterstaat
* De Waal en de Nederrijn zijn zijarmen in het Rijnstroomgebied in Nederland.

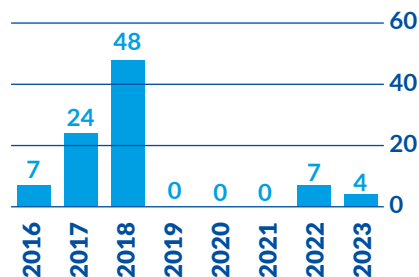
Voor deze elf meetpunten langs de Rijn werden dagelijkse gegevens over de waterstanden verzameld en geanalyseerd.



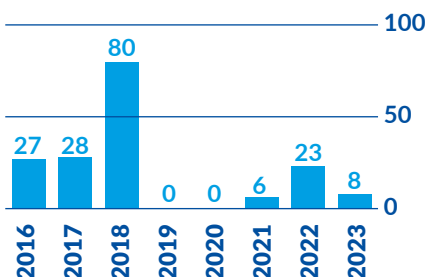
De cijfers tonen het aantal dagen onder de Overeengekomen Lage Rivierstand voor de bovengenoemde meetpunten.

AANTAL DAGEN ONDER DE OVEREENGEKOMEN LAGE RIVIERSTAND (OLR)

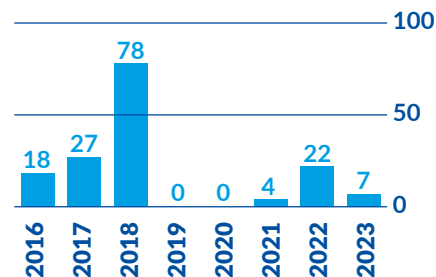
Basel



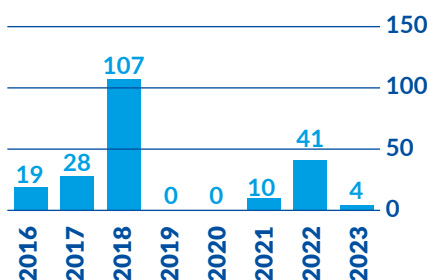
Maxau



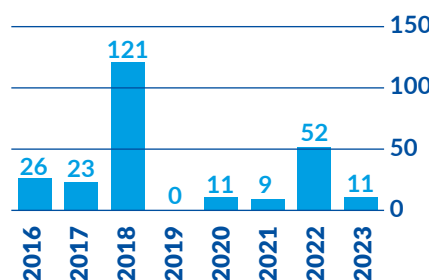
Oestrich



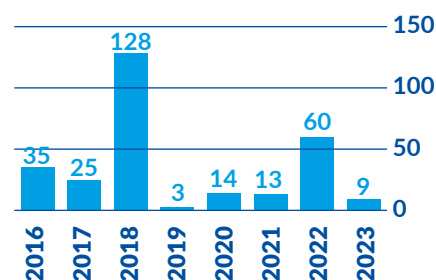
Kaub



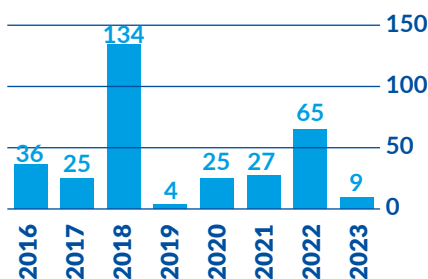
Keulen



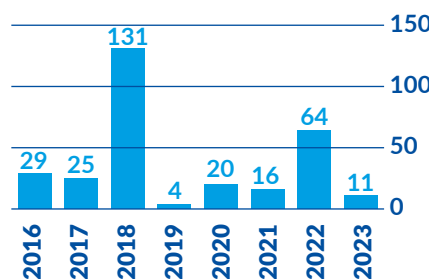
Duisburg-Ruhrort



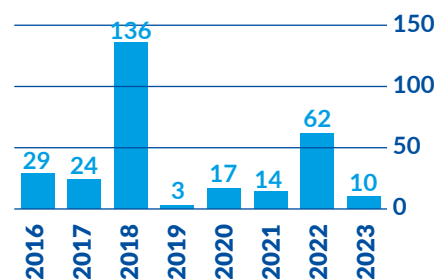
Emmerich



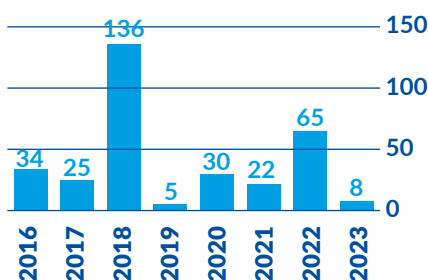
Lobith



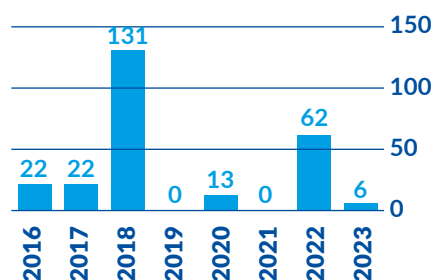
Nijmegen



IJsselkop



Tiel



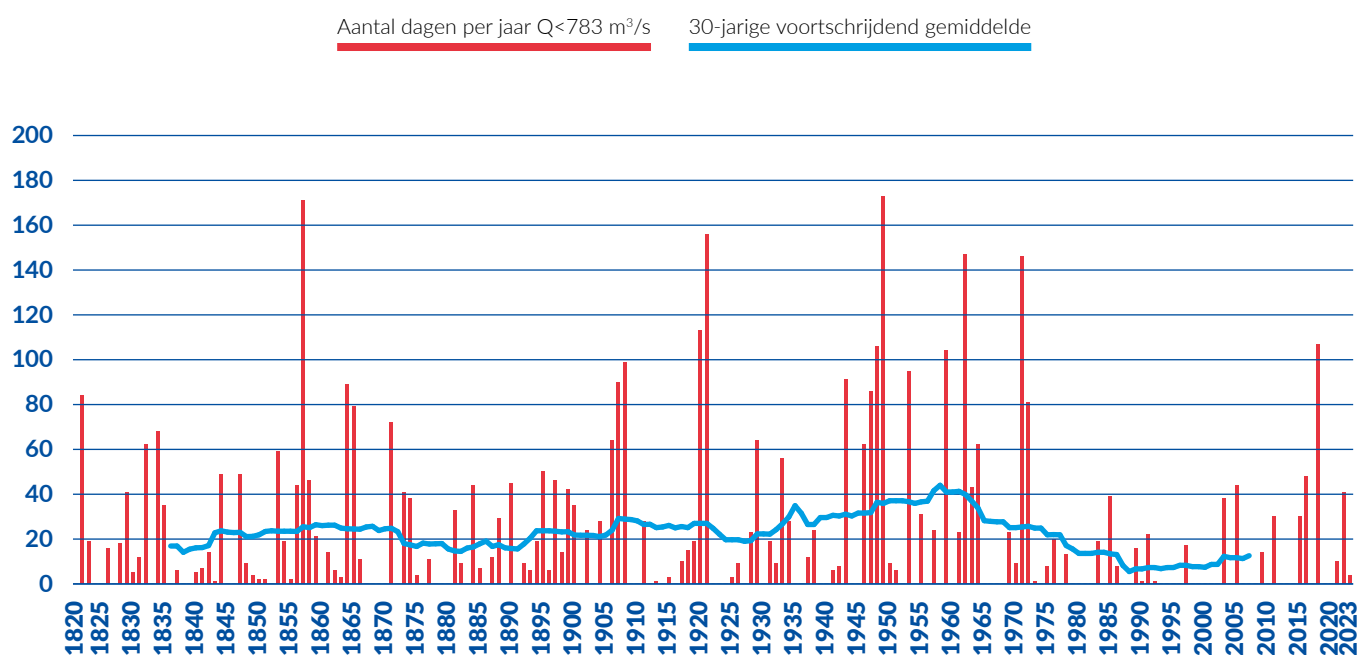
Bronnen: berekening van de CCR op basis van gegevens van de Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat, verstrekt door het Duitse federale bureau voor hydrologie (BfG), en van Rijkswaterstaat

Tussen 2015 en 2022 waren 2018 en 2022 de twee jaren met het hoogste aantal laagwaterdagen. Hoewel de zomer van 2022 gekenmerkt werd door dagen van extreme hitte en een periode van snel dalende waterstanden, duurde de laagwaterperiode in 2022 (juli tot augustus 2022) niet zo lang als in 2018 (augustus tot november 2018). Dit verklaart het kleinere aantal dagen onder de Overeengekomen Lage Rivierstand in 2022 in vergelijking met het jaar 2018.

Lage waterstanden en lage afvoerwaarden vanuit historisch oogpunt

De statistieken voor Kaub, aan de Mittelrhein, gaan terug tot het jaar 1820 en bevatten gegevens over het aantal dagen met een afvoerhoeveelheid van minder dan 783 m^3 per seconde (dat is de equivalente debietwaarde die overeenkomt met een Overeengekomen Lage Rivierstand van 78 cm bij Kaub). Het doel van deze methode is om de huidige afvoer te vergelijken met het verleden. De op deze wijze verkregen waarden laten zien dat jaren met extreme laagwaterperiodes zich ook in het verleden hebben voorgedaan. Het effect op het vervoersvolume was echter destijds niet zo groot als in 2018 en 2022, aangezien de schepen kleiner waren en minder diep staken, de logistiek anders was (minder 'just-in-time') en er minder concurrentie was van andere vervoersmodi.

AFBEELDING 3: AANTAL DAGEN PER JAAR MET EEN AFVOER VAN $Q < 783 \text{ M}^3/\text{S}$ * BIJ KAUB, MITTELREIN, INCLUSIEF HET 30-JARIGE VOORTSCHRIJDEnde GEMIDDELDE



Bron: Duits federaal bureau voor hydrologie (BfG)

* Komt overeen met een waterniveau van 78 cm (Overeengekomen Lage Rivierstand).

MEETPUNTEN LANGS DE DONAU

De referentie voor lage waterstanden van de Donau is de 'Bevaarbare Lage Rivierstand' (BLR). Deze wordt gedefinieerd als de waterstand die wordt overschreden op 94,0% van de dagen in een jaar (oftewel op 343 dagen) gedurende ijsvrije perioden op basis van een waarnemingsperiode van dertig jaar (1981 – 2010).²³

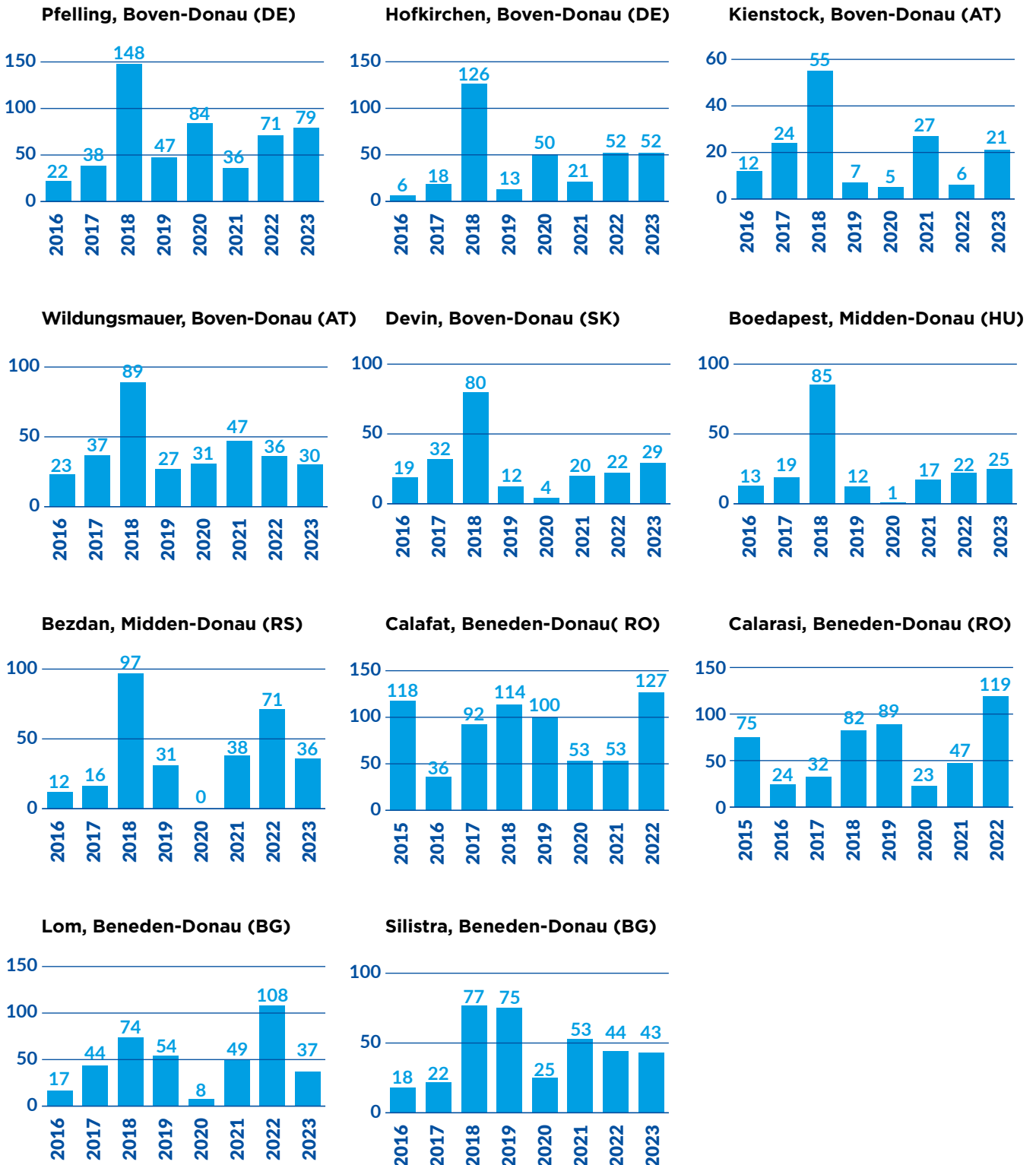
Uitgaand van deze definitie kunnen vergelijkbare berekeningen voor de Donau worden gemaakt.



²³ Bron: viadonau

Voor elf belangrijke meetpunten langs de Donau werden dagelijkse gegevens over de waterstanden verzameld en geanalyseerd. De onderstaande cijfers tonen het aantal dagen per jaar waarop de actuele waterstanden onder de Bevaarbare Lage Rivierstand lagen.

AANTAL DAGEN ONDER DE BEVAARBARE LAGE RIVIERSTAND (BLR)



Bronnen: berekening van de CCR op basis van gegevens van de Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat (WSV), verstrekt door het Duitse federale bureau voor hydrologie (BfG), gegevens van de Federale overheid Neder-Oostenrijk en de Donaucommissie
Voor Calafat en Calarasi waren er voor 2023 geen gegevens beschikbaar.

VRACHTPRIJZEN

IN HET RIJNSTROOMGEBIED

CBS-VRACHTPRIJSINDEX IN HET RIJNSTROOMGEBIED

Het Centraal Bureau voor de Statistiek in Nederland (CBS) verzamelt gegevens over de vrachtprijzen via een panel van Nederlandse binnenvaartondernemingen. De prijsniveaus zijn gebaseerd op vaste routes waarvoor twee keer per kwartaal een vragenlijst wordt verstuurd. Deze tarieven omvatten de vaarkosten en zijn inclusief brandstof- en laagwatertoeslagen, maar exclusief overslagkosten. Als men alle marktsegmenten samenneemt, zijn de vrachtprijzen in 2023 gemiddeld met 11,8% gedaald ten opzichte van 2022 (terwijl ze tussen 2021 en 2022 met 42,5% waren gestegen).

Met name de vrachtprijzen voor het vervoer van droge lading en containers volgen sinds het derde kwartaal van 2020 een opwaartse trend, omdat de onderliggende vraag naar vervoer zich na de pandemie heeft kunnen herstellen. Terwijl de vrachtprijzen voor het vervoer van containers in 2023 onverminderd deze opwaartse trend bleven volgen, weliswaar met een kleine dip tussen 2022 en 2023 als gevolg van een afnemende vraag, liepen de gemiddelde vrachtprijzen voor het vervoer van droge lading in 2023 sterk terug (-21,4% met betrekking tot de prijzen op de spotmarkt en -10,6% voor de contractprijzen). Deze daling van de vrachtprijzen voor het vervoer van droge lading hangt samen met het feit dat het vervoer van droge lading in 2023 is afgenomen ten opzichte van 2022. Om precies te zijn, kwam er in 2023 een einde aan de tijdelijk hogere vraag naar het vervoer van kolen in de binnenvaart die in 2022 werd waargenomen.

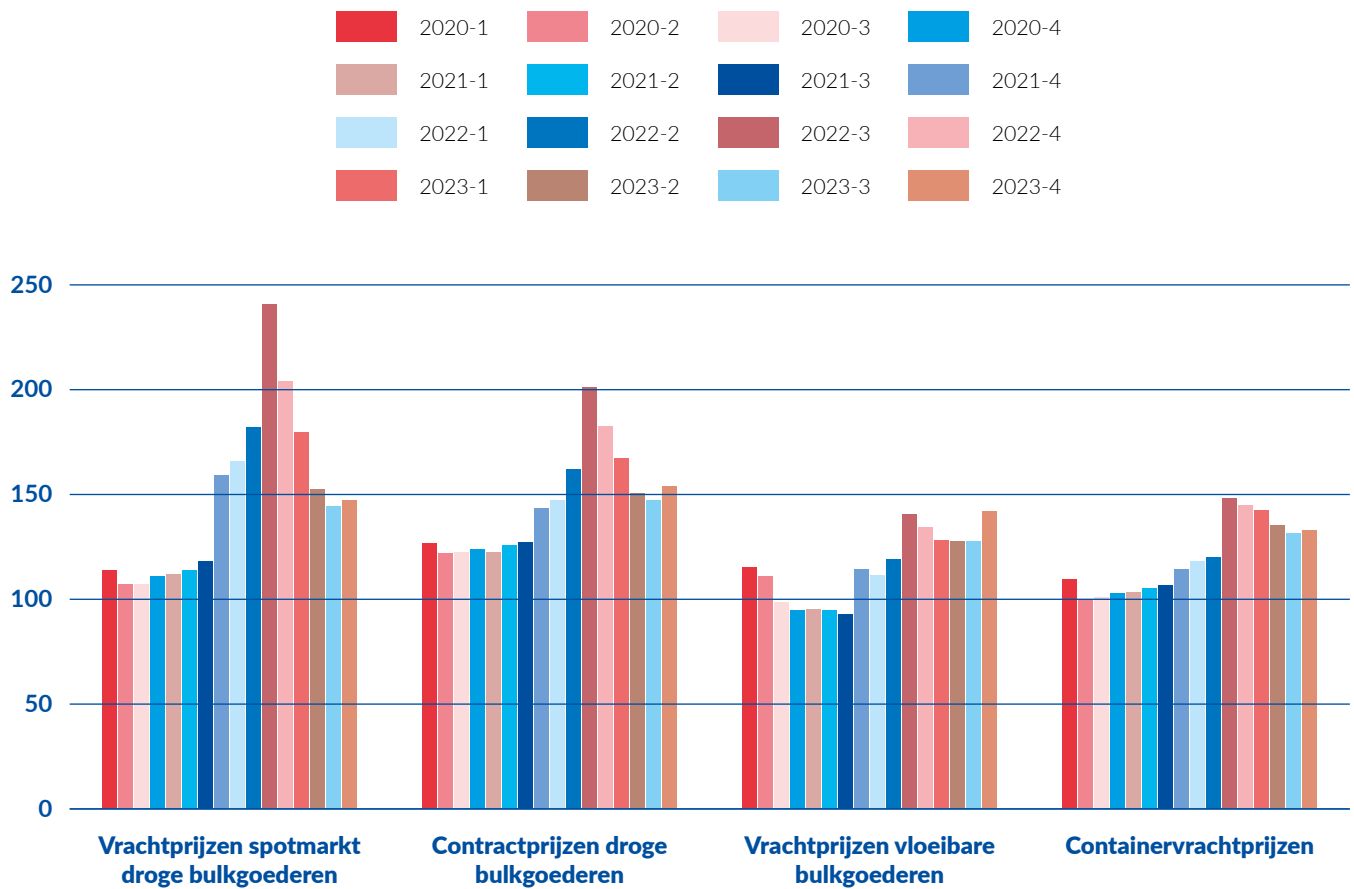
De vrachtprijzen voor het vervoer van vloeibare lading lieten tussen 2019 en 2021 een dalende trend zien, omdat de vraag naar vervoer voor dit segment minder snel toenam dan voor het drogeladingsegment²⁴ en de hoeveelheid capaciteit toenam, doordat er veel nieuwe schepen in bedrijf genomen waren. Ondanks een moeilijk jaar voor de chemische sector zijn de vrachtprijzen voor het vervoer van vloeibare lading sinds het vierde kwartaal van 2021 echter over het geheel genomen gestegen als gevolg van het laagwater en een over de gehele linie gezien grotere vraag. Gemiddeld lagen de vrachtprijzen voor het vervoer van vloeibare lading in 2023 hoger dan in 2022 (+3,9%).²⁵

Wat het vervoer van containers betreft, zijn de vrachtprijzen sinds 2021 jaarlijks gemiddeld gestegen (met 2,2% tussen 2023 en 2022; met 23,6% tussen 2022 en 2021).

²⁴ Zie ook hoofdstuk 2

²⁵ Tussen 2022 en 2021 lieten deze tarieven ook een gemiddelde stijging zien van 27,2%.

AFBEELDING 4: INDEXCIJFERS VOOR CBS-VRACHTPRIJZEN PER KWARTAAL (2015 = 100) *



Bron: CBS, tabel 84050NED

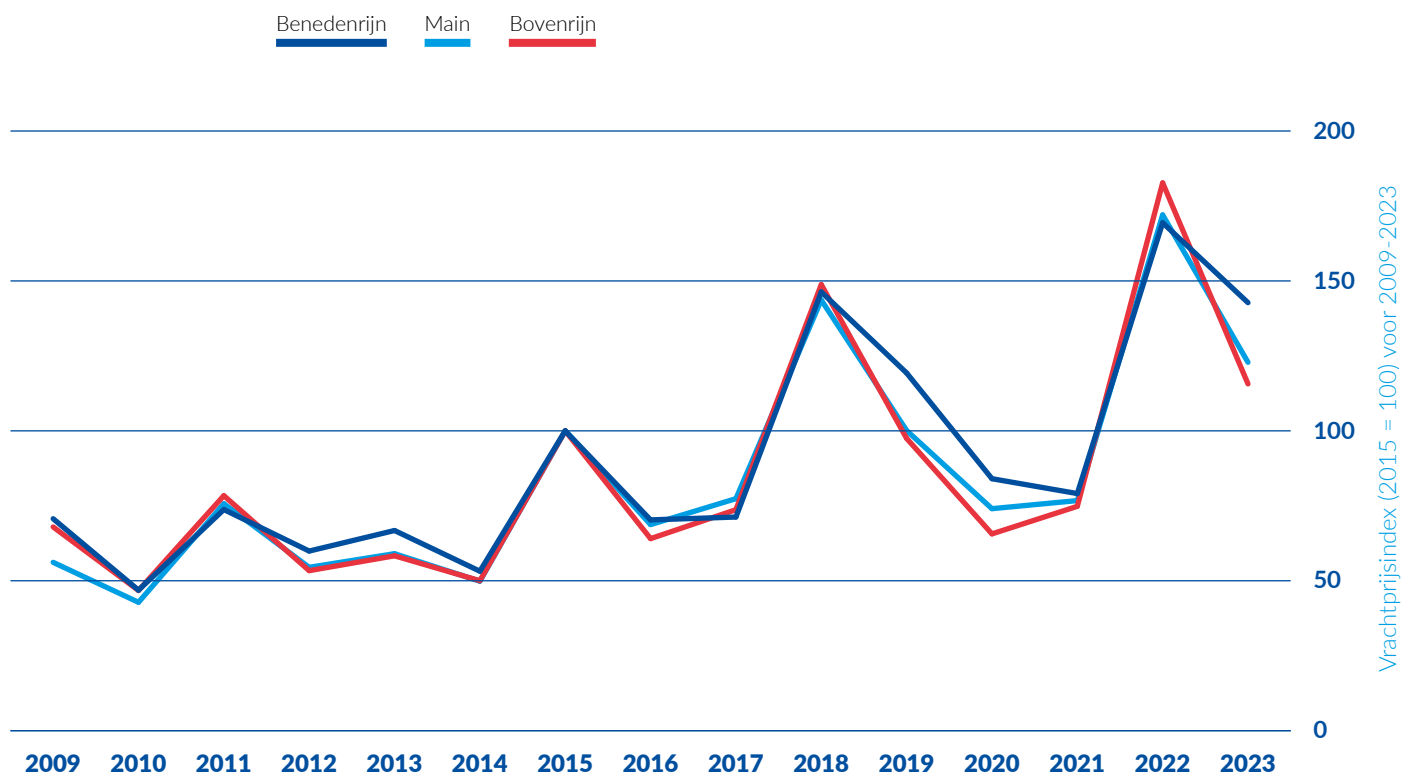
* De prijzen van vaste routes worden twee keer per kwartaal onderzocht en omvatten toeslagen voor laagwater en de brandstofprijzen, maar zonder laden en lossen. De prijzen worden steeds halverwege en aan het einde van het kwartaal geregistreerd. Alle prijzen zijn nominale prijzen.

VRACHTPRIJZEN VOOR HET VERVOER VAN VLOEIBARE LADING IN HET RIJNSTROOMGEBIED

In afbeelding 5 wordt de ontwikkeling van de vrachtprijzen op de spotmarkt voor vloeibare lading weergegeven (jaarlijkse gemiddelden). Daaruit blijkt dat de vrachtprijzen voor het vervoer van gasolie in het ARA-Rijnstroomgebied al sinds 2010 een overwegend positieve trend laten zien. Tot op zekere hoogte werd deze positieve trend aangewakkerd door de laagwaterperiodes in 2011, 2015, 2018 en 2022.

De waargenomen trends zijn vrijwel identiek voor de drie verschillende geografische gebieden die zijn weergegeven – twee gedeelten van de Rijn (Niederrhein en Oberrhein) en de zijrivier de Main.

AFBEELDING 5: INSIGHTS GLOBAL-VRACHTPRIJSINDEX VOOR HET VERVOER VAN VLOEIBARE LADING IN HET ARA-RIJNSTROOMGEBIED (2015 = 100)



Bron: berekening van de CCR aan de hand van Insights Global

CITBO- VRACHTPRIJSINDEX VOOR DE TANKVAART IN HET FARAG-GEBIED

Geografisch gebied van de door CITBO vervoerde hoeveelheden goederen en structuur van de productsegmenten

Voor het vervoer van vloeibare lading binnen het ARA-gebied in zijn ruimste omvang, tussen Amsterdam, Antwerpen, Vlissingen, Gent, Rotterdam en Terneuzen, werd een analyse gemaakt van de vrachtprijzen op de spotmarkt op basis van een door de tankercoöperatie CITBO²⁶ verstrekte dataset. De marktaandelen van de verschillende vervoerde productgroepen waren als volgt:

- **gasolie en gasolieblends:** aandeel van 41% in 2023 (38% in 2022)
- **benzine en blends:** aandeel van 37% in 2023 (29% in 2022)
- **biodiesel:** aandeel van 18% in 2023 (26% in 2022)
- **chemicaliën:** aandeel van 2% in 2023 (6% in 2022)
- **zware producten:** aandeel van 0,2% in 2023 (1% in 2022).

De vijf havens met het grootste aandeel in het totale vervoer van vloeibare lading in 2023 kunnen als volgt worden uitgesplitst:

- voor de lading die geladen werd, waren de volumes goed voor 80%, en
- voor de lading die gelost werd, waren de volumes goed voor 67%.

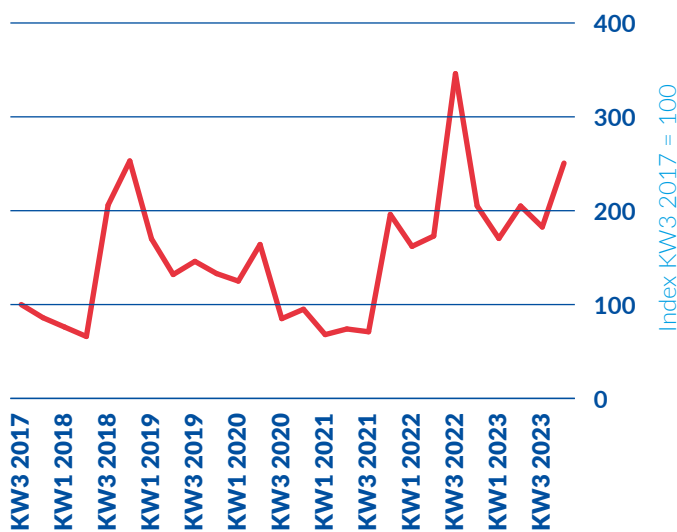
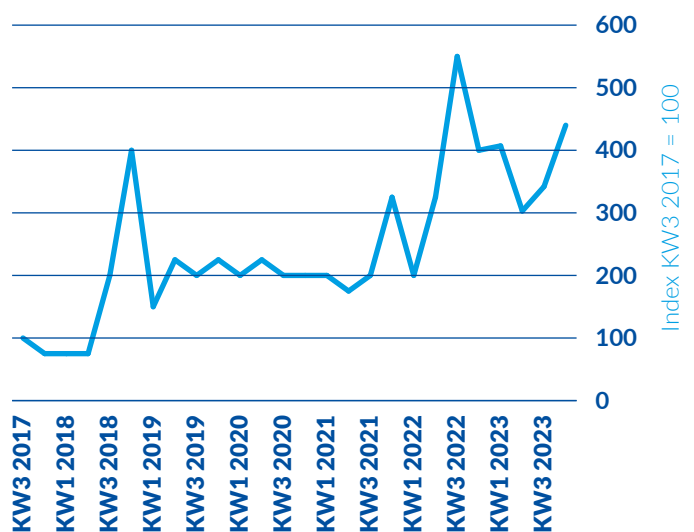
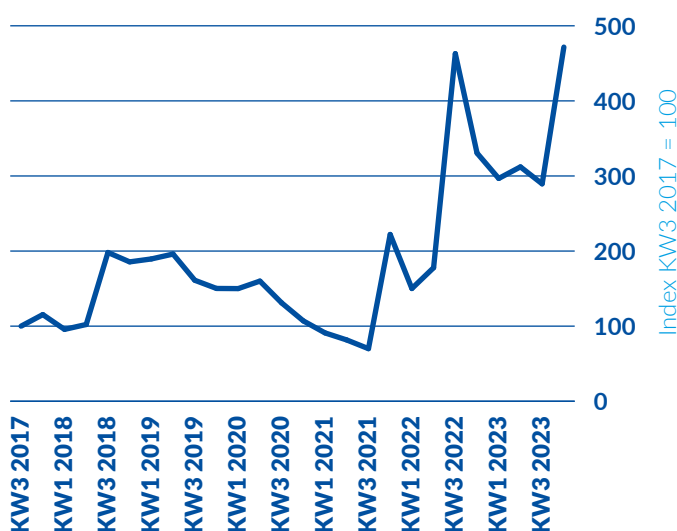
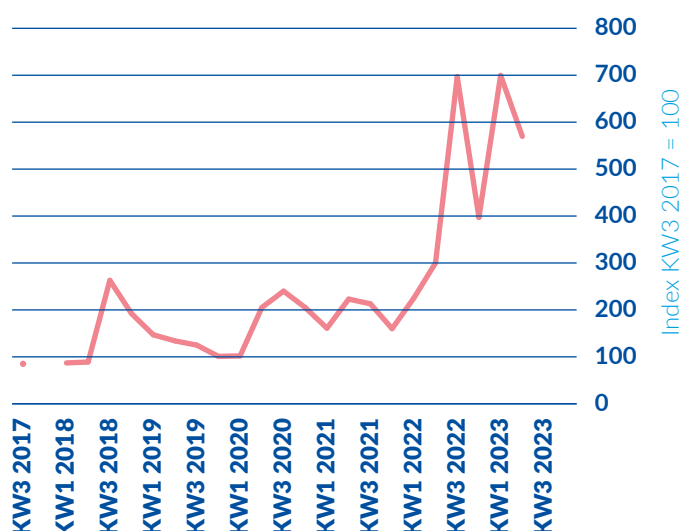
| Laadhavens | Vervoersvolume - aandeel in % | Loshavens | Vervoersvolume - aandeel in % |
|---------------------|-------------------------------|---------------------|-------------------------------|
| Antwerpen | 34% (in 2022: 35%) | Rotterdam | 21% (in 2022: 28%) |
| Rotterdam | 28% (in 2022: 27%) | Amsterdam | 18% (in 2022: 12%) |
| Amsterdam | 8% (in 2022: 8%) | Antwerpen | 14% (in 2022: 17%) |
| Vlissingen | 5% (in 2022: 6%) | Gent | 7% (in 2022: 6%) |
| BioWanze | 5% (in 2022: 4%) | Wandre | 7% (in 2022: 4%) |
| Alle overige havens | 20% (in 2022: 19%) | Alle overige havens | 33% (in 2021: 34%) |

De overige laad- en loshavens bevinden zich voornamelijk in België en Nederland, maar ook in Frankrijk, Duitsland en Zwitserland.

²⁶ <https://citbo.com/>

Resultaten van de berekening van de indexcijfers voor vrachtprijzen (gegevens over de vrachtprijzen op de spotmarkt)

Er werd een vrachtprijsindex berekend voor de vier belangrijkste type productsegmenten.²⁷ Uit deze indices kan worden afgeleid dat het laagwater (in 2018 en 2022) een sterke invloed had op de vrachtprijzen voor alle productsegmenten. In het jaar 2023 bleven de vrachtprijzen op de spotmarkt hoog, ondanks het feit dat de waterstanden niet zo laag waren als in 2022.

AFBEELDINGEN 6, 7, 8 EN 9: CITBO-VRACHTPRIJSINDEX VOOR VLOEIBARE GOEDERENSEGMENTEN (INDEX KW3 2017 = 100)**Gasolie en blends****Benzine en blends****Biodiesel****Chemicaliën**

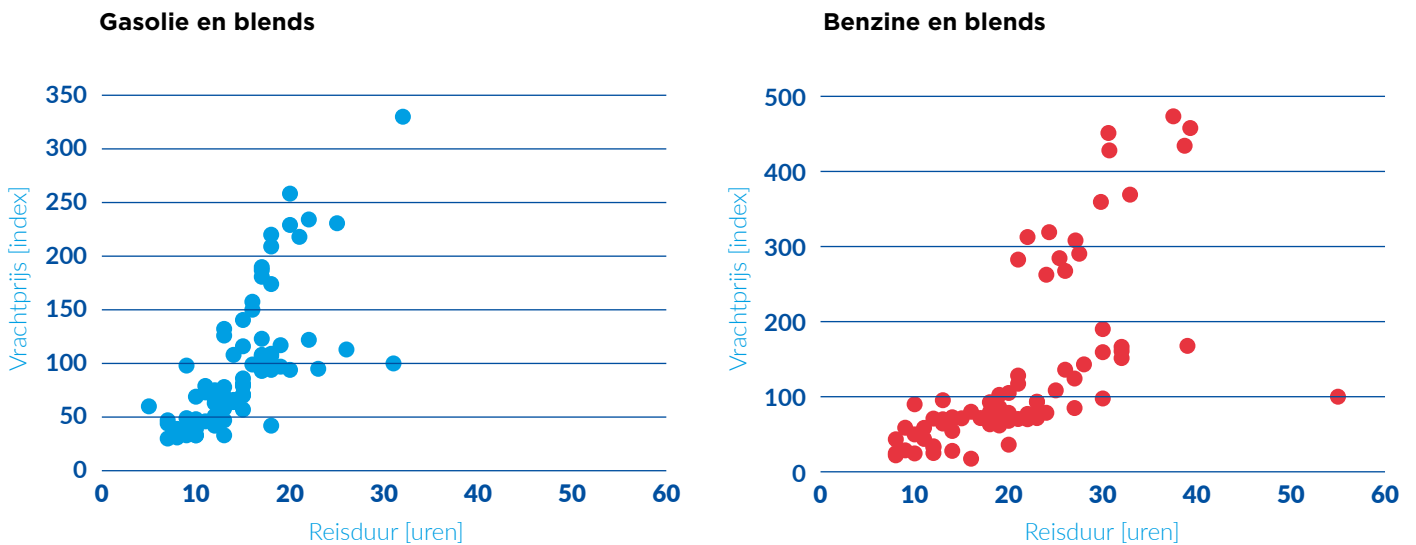
Bron: analyse van de CCR op basis van gegevens voor de spotmarkt verstrekt door CITBO

²⁷ Daartoe werden de absolute gegevens over de vrachtprijzen op de spotmarkt (uitgedrukt in euro per ton) omgezet in indexcijfers met als basisperiode KW3 2017 = 100. Voor zware en overige producten kon geen index worden berekend omdat voor meerdere kwartalen cijfers ontbraken.

Factoren die van invloed zijn op de CITBO-vrachtprijzen

Een langere reistijd leidt tot hogere kosten, wat bijdraagt tot hogere vrachtprijzen. De langste waargenomen reistijd is voor het vervoer van benzine. In 2023 bedroeg de gemiddelde reisduur voor het vervoeren van benzine en blends 30 uur, vergeleken met 19 uur voor gasolie en gasolieblends, 17 uur voor chemicaliën en 22 uur voor biodiesel. Afbeelding 10 laat zien dat de reisduur een grote invloed heeft op de vrachtprijzen.

AFBEELDING 10: VERHOUDING TUSSEN REISTIJD EN INDEXCIJFERS VOOR VRACHTPRIJZEN (INDEX KW3 2017 = 100) *



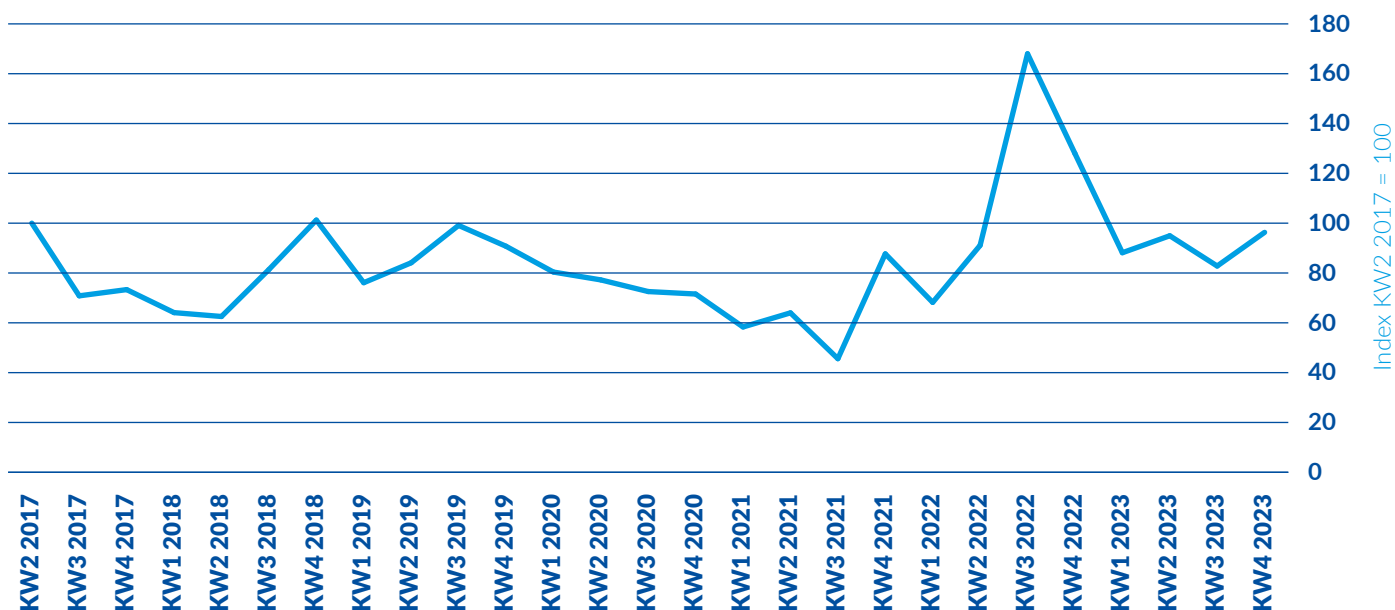
Bron: analyse van de CCR op basis van gegevens voor de spotmarkt verstrekt door CITBO
* De punten in de grafieken geven de verhouding weer tussen de gemiddelde reistijd en de gemiddelde vrachtprijsindex voor bepaalde maanden tussen juli 2017 en december 2023.

Er zijn nog andere factoren die de vrachtprijzen beïnvloeden. In het algemeen kan worden vastgesteld dat het segment chemicaliën verreweg de hoogste vrachtprijzen op de spotmarkt heeft in absolute waarden (euro/ton), gevolgd door benzine en benzineblends. De hoge vrachtprijzen voor het vervoer van chemicaliën kunnen niet worden verklaard door de reistijden, aangezien deze voor chemicaliën vrij kort zijn (zie hierboven). De hoge vrachtprijzen kunnen voornamelijk worden toegeschreven aan de relatief dure schepen voor het vervoer van chemicaliën, vaak met roestvrijstalen tanks, evenals de hoge veiligheidsnormen en hoge reinigingskosten. De grote vraag van verladers om het vervoer van chemicaliën per binnenvaartschip te laten plaatsvinden, is dan ook de reden voor de hogere vrachtprijzen voor het vervoer van chemische producten die in de CITBO-databank geregistreerd zijn.

De CITBO-time-chartertarieven

Naast de vrachtprijzen op de spotmarkt bevat de CITBO-dataset ook gegevens over de time-chartertarieven. Met deze gegevens kan een index van gemiddelde time-chartertarieven worden berekend, gebaseerd op de huurprijzen van schepen per dag. De kwartaalindex van gemiddelde huurprijzen per dag wordt weergegeven in de onderstaande afbeelding. Hierbij is rekening gehouden met alle productsegmenten. De index toont een stijging aan het einde van 2022 als gevolg van de laagwaterperiode. In 2023 lagen de time-chartertarieven lager dan in 2022, maar bleven ze op een hoger niveau dan vóór de laagwaterperiode van 2022.

AFBEELDING 11: DE CITBO-TIME-CHARTERTARIEVEN (INDEX KW2 2017 = 100)



Bron: analyse van de CCR op basis van gegevens van CITBO





CONTARGO

www.contargo.com

CONTARGO

MAERSK
SEALAND

tex



05

BINNENVAART- GERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN HAVENS

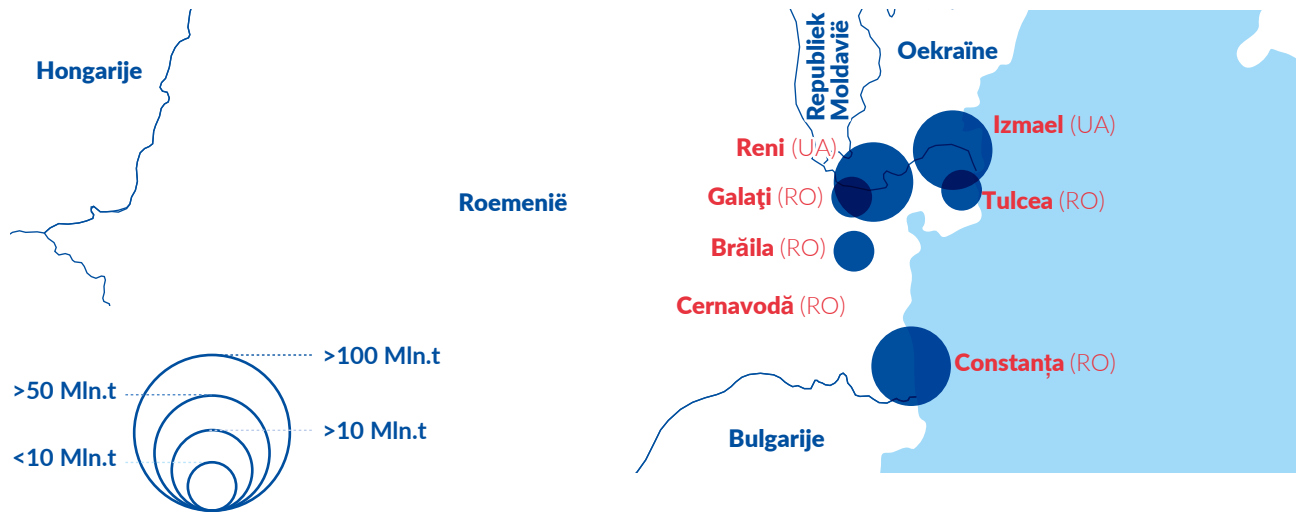
- In 2023 waren de aanhoudende geopolitieke spanningen, de geringe economische groei, de afzwakking van de wereldhandel en de hoge inflatie belangrijke factoren die van invloed waren op de overslag via de zeevaart in de grootste Europese zeehavens.
- Als gevolg daarvan registreerden belangrijke Europese zeehavens zoals de havens van Rotterdam, Antwerp-Bruges, North Sea Port en Hamburg een afname van het overslagvolume van over de binnenwateren aangevoerde goederen. Dankzij recordcijfers voor het graantransport, dat vooral kan worden toegeschreven aan Oekraïens graan dat via Roemenië wordt vervoerd, was het binnenvaartvervoer in de haven van Constanța in 2023 echter het hoogste in de geschiedenis.
- De meeste Europese binnenhavens kregen te kampen met meerdere ongunstige factoren, behalve de Donauhavens, met name Izmael en Reni, waar de binnenvaartoverslag juist sterk toenam.

GROOTSTE EUROPESE ZEEHAVENS



Bronnen: Havenstatistieken, Destatis, CBS, Eurostat [iww_go_aport] en Donaucommissie

* De gegevens voor Szczecin hebben betrekking op 2022.



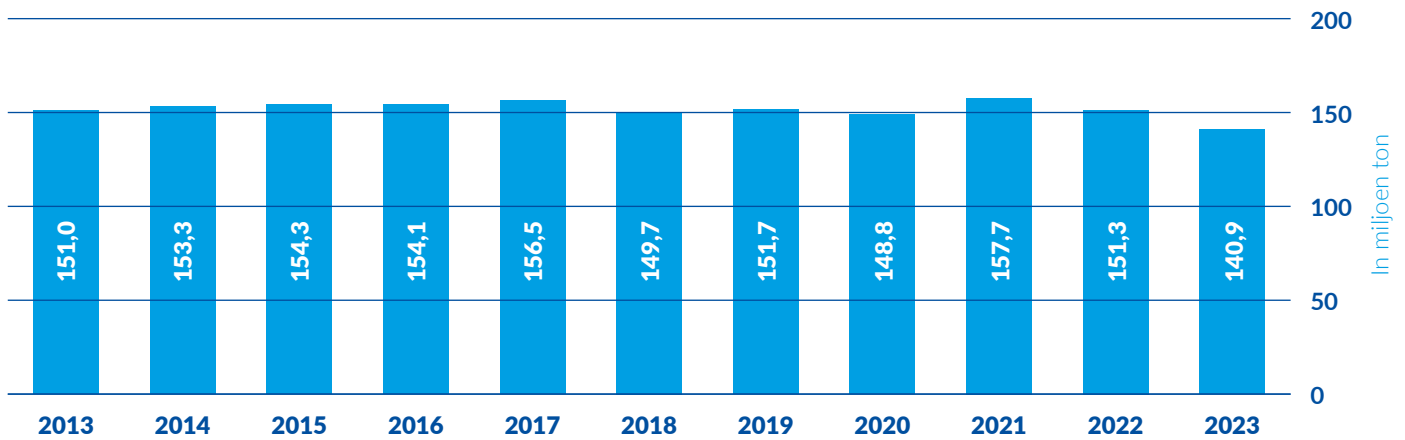
Bron: Roemeens instituut voor de statistiek

ROTTERDAM

In 2023 deden 89.175 binnenvaartschepen de haven van Rotterdam aan (82.763 in 2022).

Het volume overgeslagen binnenvaartlading in de haven van Rotterdam is in 2023 met 6,9% gedaald tot 140,9 miljoen ton (ten opzichte van 151,3 miljoen ton in 2022). Alle goederensegmenten vertonen een daling. De belangrijkste factoren voor de negatieve resultaten zijn de geopolitieke spanningen, de geringe economische groei en de hoge inflatie. Dit alles had voornamelijk een effect op de overslag van goederen in containers, die voor het tweede jaar op rij met 11,2% afnam. Ook de overslag van droge lading kromp sterk (-9,6%), wat vooral te maken had met de verminderde overslag van kolen, gezien de lagere vraag naar kolen voor de opwekking van stroom. In 2022 steeg de vraag naar kolen immers sterk door zorgen over de energiezekerheid en sterk gestegen gasprijzen, maar die vraag keerde in 2023 terug naar het normale niveau. De lagere vraag naar grondstoffen van de Europese industrie droeg ook bij aan deze negatieve resultaten op het gebied van droge lading. De overslag van vloeibare goederen nam af, maar minder sterk (-2,5%). Dit was voornamelijk te wijten aan een lagere vraag en de afname van voorraden in de chemische sector en in mindere mate aan een afname bij de aardolieproducten.

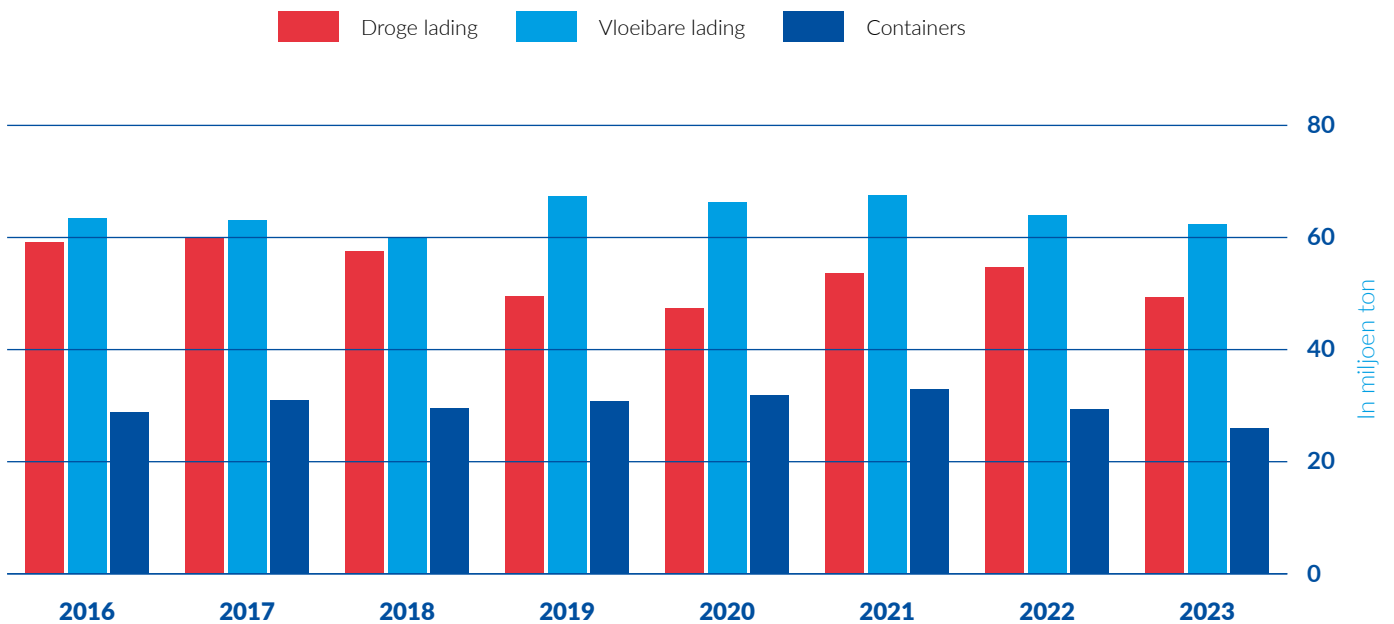
AFBEELDING 1: OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE ZEEHAVEN VAN ROTTERDAM
(IN MILJOEN TON) *



Bron: CBS

* Ter informatie: in voorgaande jaren werden gegevens van de haven van Rotterdam gebruikt die gebaseerd waren op CBS-gegevens, wat een verschil in de gerapporteerde aantallen van de afgelopen jaren kan verklaren. De algemene trends blijven echter gelijk.

AFBEELDING 2: OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE ZEEHAVEN VAN ROTTERDAM PER
GOEDERENSEGMENT (IN MILJOEN TON) *



Bron: CBS

* Bij deze berekening is geen rekening gehouden met de algemene lading. In 2023 bedroeg het vervoersvolume voor het segment algemene lading 3,1 miljoen ton.

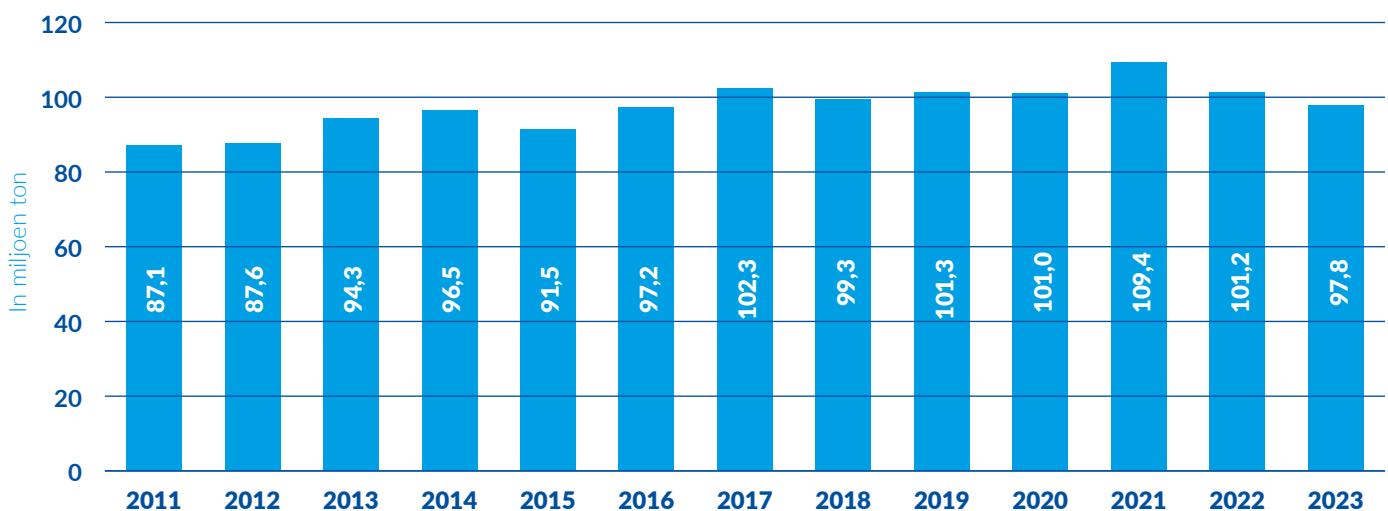
ANTWERP-BRUGES

De havens van Antwerpen en Zeebrugge zijn sinds april 2022 samengegaan onder de naam 'Port of Antwerp-Bruges'. Het leeuwendeel van de over de binnenwateren aangevoerde goederen wordt afgehandeld in de haven van Antwerpen. In 2023 daalde het aantal schepen dat de haven aandeed tot 55.604 (tegenover 57.987 in 2022).

Vloeibare lading is het belangrijkste goederensegment (59,9%), gevolgd door containers (18,9%) en droge lading (14,4%). De goederenoverslag door de binnenvaart daalde in 2023 (-3,4% vergeleken met -7,5% in 2022) en bereikte een volume van 97,8 miljoen ton (vergeleken met 101,2 in 2022), als gevolg van geopolitieke spanningen en geringere economische groei die de industriële productie en handelsstromen afzwakken. Dit resultaat werd aangedreven door een scherpe daling in het containervervoer (-19,3%) voor het tweede jaar op rij (-10,9% in 2022 al), als gevolg van de verstoringen in de wereldwijde containerlijndiensten, hetgeen nog werd verergerd door de oorlog in Oekraïne. Aan de andere kant steeg het vervoer van vloeibare lading (+3,0%), aangedreven door aardolieproducten (+15,9%), waardoor het zich herstelde van de verliezen van 2022 (-12,7%). Dit compenseerde de daling bij alle andere vloeibare producten, in het bijzonder chemische producten (-8,5%), een sector die in 2023 een economische vertraging doormaakte. Droge lading steeg ook enigszins (+0,9%) dankzij hogere transportvolumes van ruwe mineralen en bouwmaterialen, terwijl alle andere drogeladingsegmenten licht daalden.

De modal split binnen het totale maritieme vervoer (maar exclusief industrieel vervoer²⁸) bedroeg in 2023 48,7% in de haven van Antwerpen (51,4% in 2022). De modal split binnen het containervervoer van en naar het achterland lag bij 34,0% (min 1 procentpunt).

AFBEELDING 3: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE ZEEHAVEN VAN ANTWERP-BRUGES (IN MILJOEN TON) *

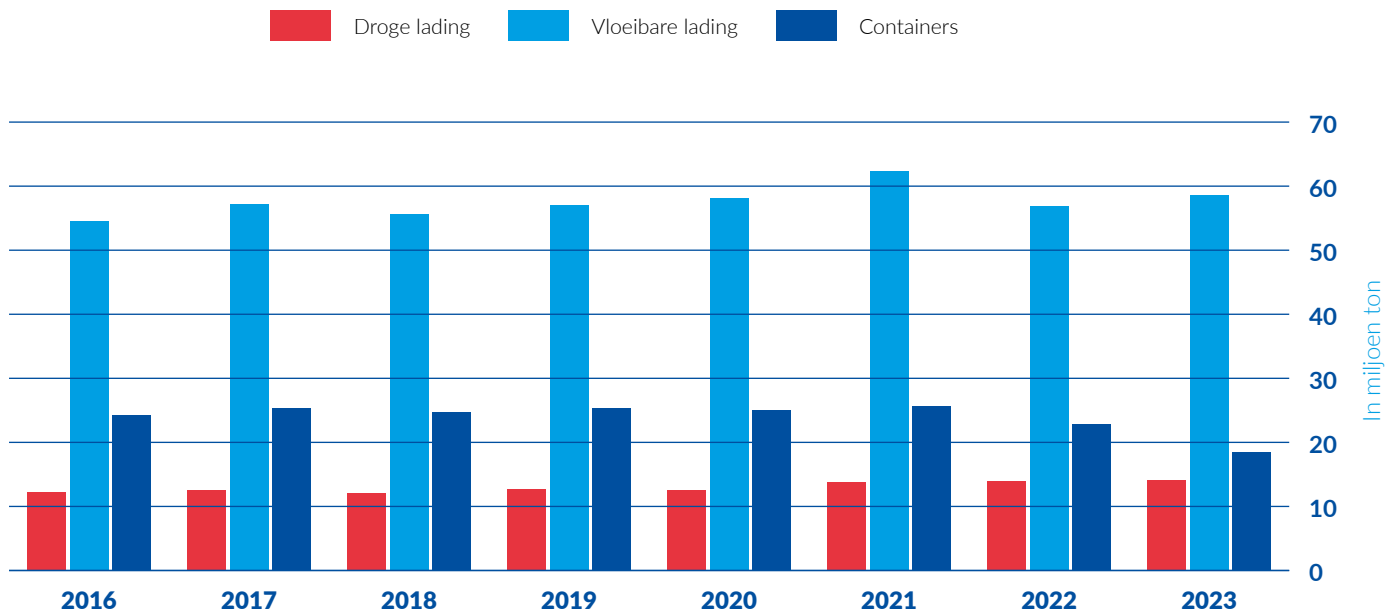


Bron: Port of Antwerp-Bruges

* Vanaf 2021 worden de cijfers voor de hoeveelheden goederen die in de havens van Antwerpen en Zeebrugge werden overgeslagen onder de naam 'Port of Antwerp-Bruges' gepubliceerd.

²⁸ Met industrieel vervoer wordt het verkeer bedoeld dat rechtstreeks plaatsvindt tussen de fabrieken rond de havengebieden (zoals BASF, AIR LIQUIDE, EUROCHEM...) en het achterland.

AFBEELDING 4: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE ZEEHAVEN VAN ANTWERP-BRUGES PER GOEDERENSEGMENT (IN MILJOEN TON)*



Bron: Port of Antwerp-Bruges

* Bij deze berekening is geen rekening gehouden met ro/ro, conventionele en overige, niet nader gespecificeerde goederen (in 2023 bedroeg het vervoersvolume voor deze drie goederensegmenten 6,6 miljoen ton, waarvan het segment conventionele goederen het grootste deel vormde).

Vanaf 2021 worden de cijfers voor de hoeveelheid goederen die in de havens van Antwerpen en Zeebrugge werd overgeslagen onder de naam 'Port of Antwerp-Bruges' gepubliceerd.

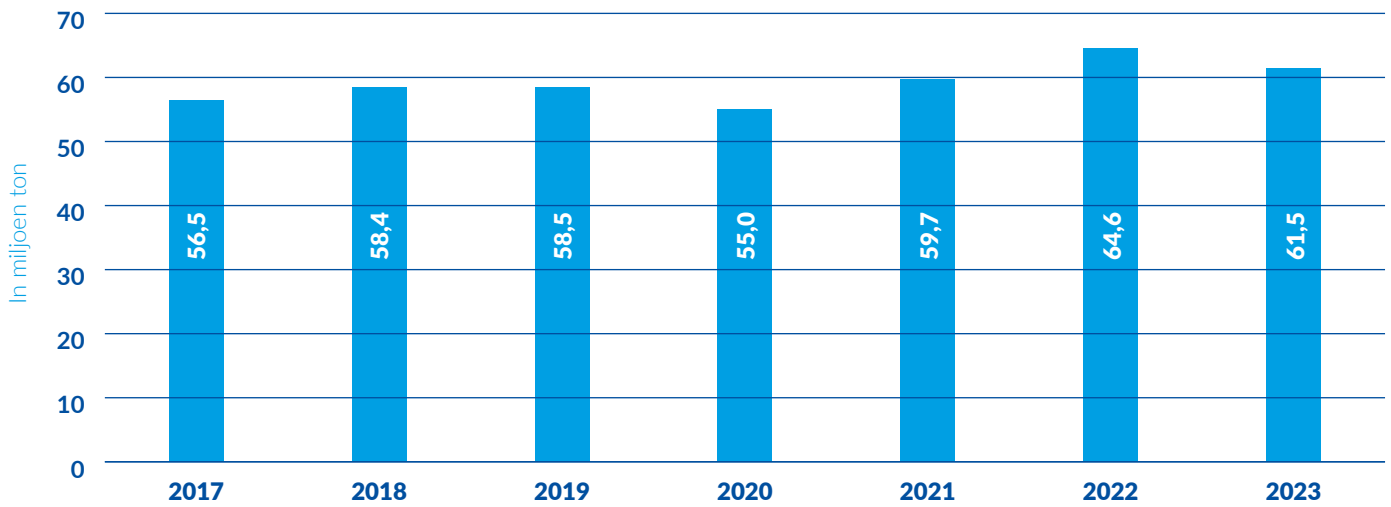
NORTH SEA PORT

In 2023 deden 37.752 binnenvaartschepen de North Sea Port (Gent, Terneuzen, Borsele, Vlissingen) aan. In 2022 waren dit er 40.645.

Door de moeilijke geopolitieke en economische omstandigheden, zoals de grootschalige Russische invasie en aanvalsoorlog tegen Oekraïne, de energiecrisis, de stijging van de grondstofprijzen en de verminderde wereldwijde vraag, daalde de overslag door de binnenvaart in 2023 met -4,8% ten opzichte van 2022 tot 61,5 miljoen ton (deze daling bedroeg -10,6% voor de overslag via de zeevaart). Zowel vloeibare lading (-6,6% in vergelijking met 2022) als droge lading (-7,9%) daalden, terwijl het containervervoer sterk toenam (+36,8%). Zowel de invoer (-5,6%) als de uitvoer (-4,3%) lagen op een lager peil.

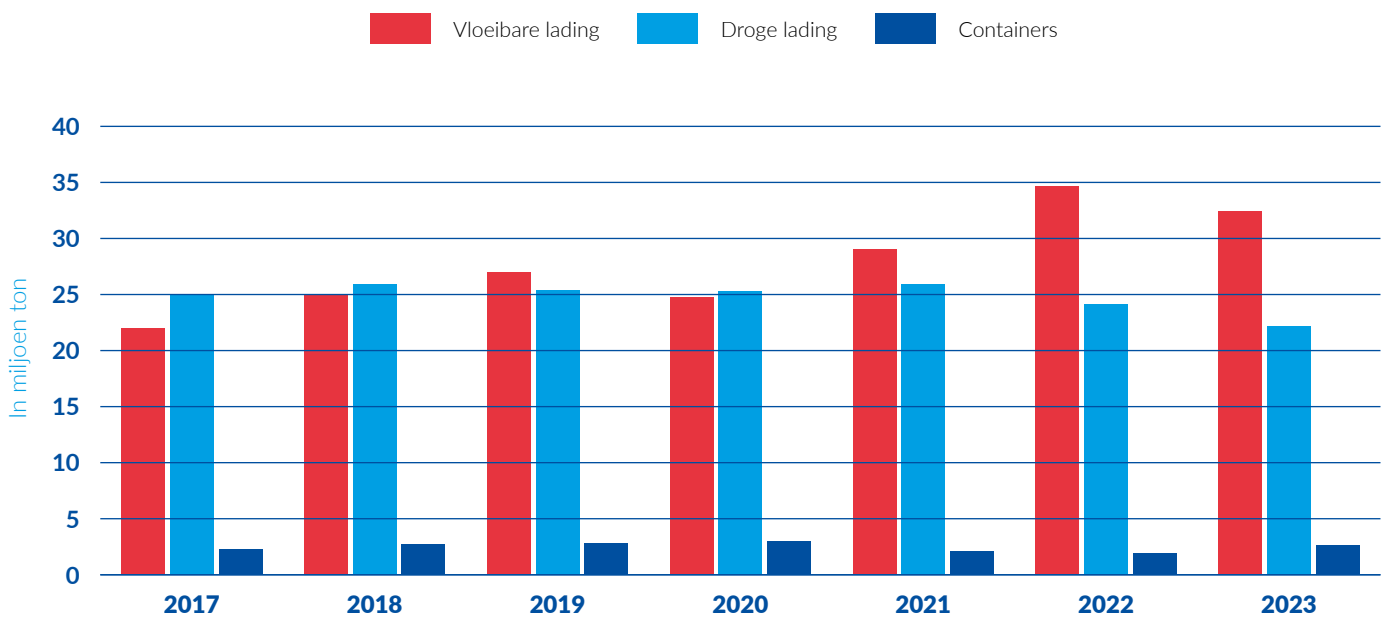
In de modal split van het vervoer naar het achterland werd de eerste plaats ingenomen door de binnenvaart met 60,6% (inclusief 2 extra procentpunten die de binnenvaart ten koste van het wegvervoer wist binnen te halen), gevolgd door het wegvervoer (28,1%), het spoorwegvervoer (9,6%) en de overslag of het feederverkeer (1,6%).

AFBEELDING 5: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE NORTH SEA PORT (IN MILJOEN TON) *



Bron: North Sea Port

AFBEELDING 6: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE NORTH SEA PORT PER GOEDERENSEGMENT (IN MILJOEN TON) *



Bron: North Sea Port

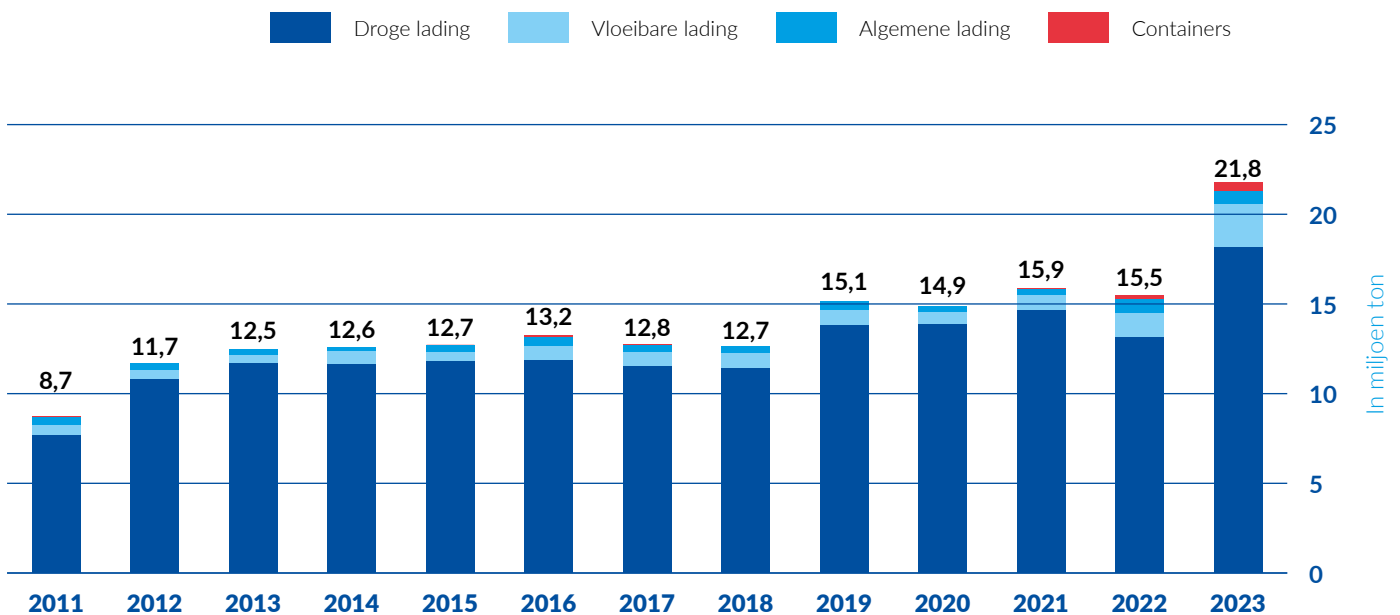
* Bij deze berekening is geen rekening gehouden met ro/ro en conventionele goederen (in 2023 bedroeg het vervoersvolume voor deze twee goederensegmenten respectievelijk 0,1 miljoen ton en 4,2 miljoen ton).

CONSTANȚA

In 2023 deden 14.614 binnenschepen de haven van Constanța aan (10.890 in 2022). Net als voor het zeevervoer, was het binnenvaartvervoer in 2023 in de haven van Constanța het hoogste in de geschiedenis. Het bereikte 21,8 miljoen ton, een stijging van +40% vergeleken met 2022. Deze groei is voornamelijk toe te schrijven aan grotere volumes graantransport. Oekraïne is een van de grootste graanexporteurs ter wereld en Constanța is de grootste alternatieve exportroute geworden sinds het begin van de grootschalige Russische invasie en aanvalsoorlog tegen Oekraïne. De goederen die in de haven van Constanța met betrekking tot Oekraïne werden overgeslagen (zowel zeevervoer als binnenvaart) lagen bij 25 miljoen ton, waarvan 14 miljoen kan worden toegeschreven aan Oekraïens graan dat via de haven van Constanța wordt vervoerd.

Kijkt men specifiek naar het binnenvaartvervoer, dan kan worden vastgesteld dat in de haven van Constanța voornamelijk droge lading wordt overgeslagen, met een aandeel van bijna 85% van de totale hoeveelheid goederen. De volumes voor droge lading stegen met +40% ten opzichte van 2022. De grootste stijging in droge lading hangt vooral samen met graan, maar er werd ook een stijging genoteerd voor ijzererts, staal en ijzerschroot. Voor het tweede, opeenvolgende jaar verdubbelden de volumes voor vloeibare goederen bijna. Deze groei kan voornamelijk worden toegeschreven aan een toename van de volumes van aardolieproducten die in de haven worden overgeslagen. Ook het containervervoer bereikte voor het tweede jaar op rij een recordjaar en is meer dan verdubbeld vergeleken met 2022. Het blijft echter op een laag niveau in vergelijking met vloeibare en droge lading. Algemene lading bleef stabiel. Het binnenvaartverkeer bestaat voornamelijk uit doorvoer en cabotage.

AFBEELDING 7: **BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE ZEEHAVEN VAN CONSTANȚA (IN MILJOEN TON)**



Bron: haven van Constanța

HAMBURG

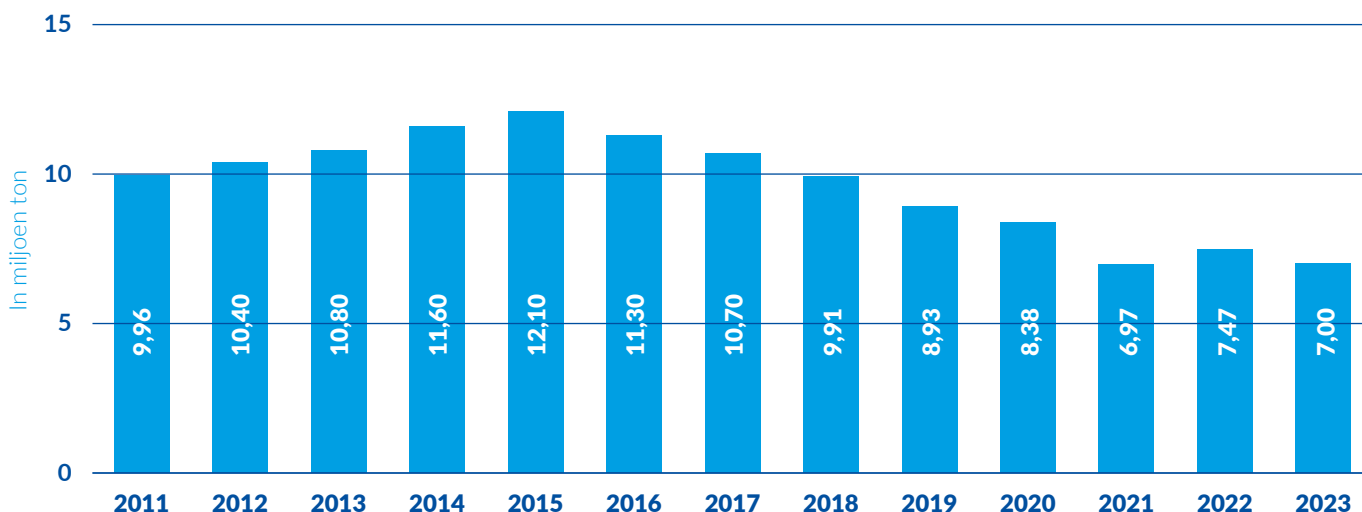
De overslag door de binnenvaart daalde met -6,2% in 2023 (7,00 miljoen ton) in vergelijking met 2022 (7,47 miljoen ton): de uitvoer nam af (-15,6%), terwijl de invoer licht steeg (+1,9%). Deze daling wordt toegeschreven aan de ongunstige economische omstandigheden die nauw samenhangen met de wereldwijde geopolitieke situatie.

De volumes voor containers en droge lading daalden tussen 2022 en 2023 met respectievelijk -15,7% en -7,8%. Voor het segment containers, dat sinds 2021 kleiner wordt, werd deze daling voornamelijk veroorzaakt door de algemene moeilijke macro-economische context, die ook veel andere Europese havens trof in 2023. Bij de droge lading kende het steenkoolsegment een sterke daling (-32,1%) in vergelijking met 2022, toen er een verschuiving was naar steenkool in de energiesector als gevolg van de oorlog in Oekraïne. Deze verschuiving in de richting van steenkool werd niet meer waargenomen in 2023 en Duitsland heeft zijn energietransitie voortgezet, waarbij de focus ligt op de productie van duurzame elektriciteit en het uitfaseren van kolengestookte elektriciteitscentrales.

Wat vloeibare lading betreft, bleven de volumes stabiel tussen 2022 en 2023.

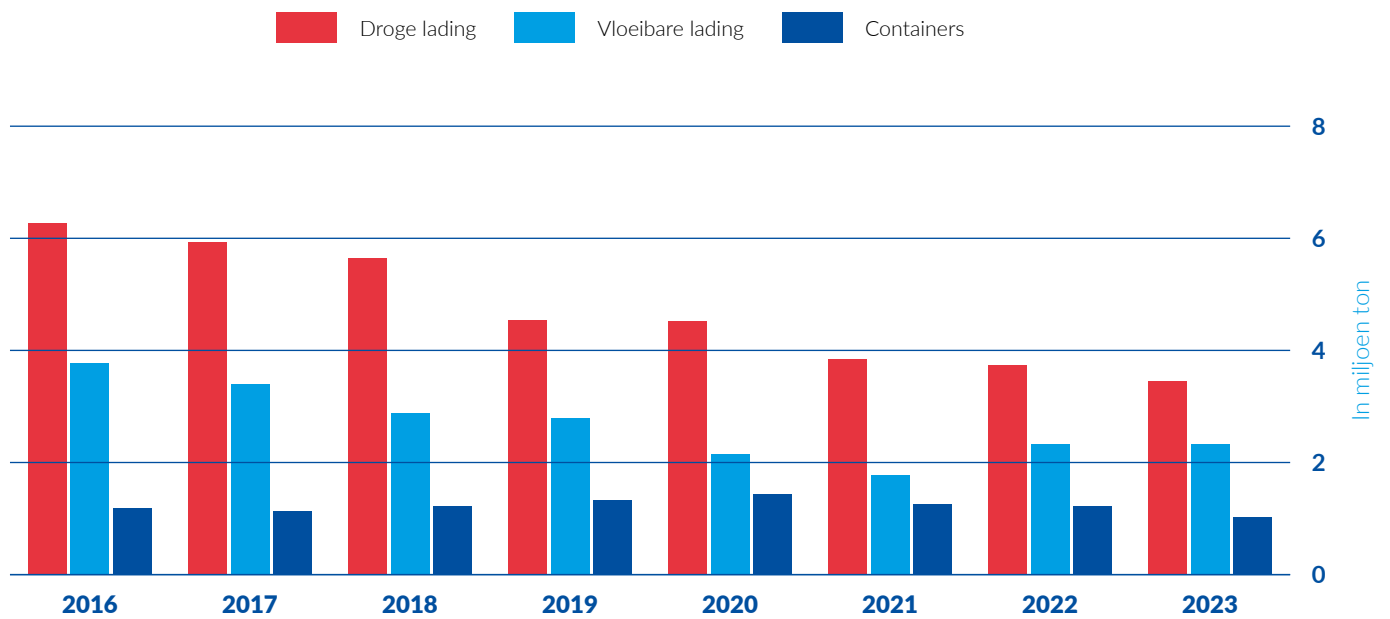
In 2023 werd naar het achterland in totaal 85,3 miljoen ton goederen vervoerd (tegenover 88 miljoen ton in 2022). Met een aandeel van 53,5% (-0,4 procentpunt) ligt het spoorwegvervoer voor op het wegvervoer met 38,1% (+0,5 procentpunt) en de binnenvaart met 8,4% (-0,1 procentpunt).

AFBEELDING 8: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE ZEEHAVEN VAN HAMBURG (IN MILJOEN TON)



Bron: Bureau voor de statistiek van Hamburg en Schleswig-Holstein

AFBEELDING 9: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE ZEEHAVEN VAN HAMBURG PER GOEDERENSEGMENT (IN MILJOEN TON) *



Bron: Bureau voor de statistiek van Hamburg en Schleswig-Holstein

* Bij deze berekening is geen rekening gehouden met algemene lading (in 2023 bedroeg het vervoerde volume voor dit segment 0,2 miljoen ton).



BELANGRIJKSTE

EUROPESE BINNEN- EN ZEEHAVENS²⁹

RIJNHAVENS

TABEL 1: OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE BELANGRIJKSTE RIJNHAVENS (IN MILJOEN TON) EN VERANDERINGSPERCENTAGE 2023/2022 *

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2023/2022 |
|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Duisburg | 42,4 | 44,9 | 41,9 | 41,5 | -0,9% |
| Keulen | 9,1 | 9,8 | 8,2 | 7,7 | -6,0% |
| Karlsruhe | 6,2 | 6,4 | 6,8 | 6,4 | -5,5% |
| Mannheim | 6,9 | 7,3 | 7,6 | 6,3 | -16,8% |
| Straatsburg | 6,8 | 6,9 | 6,4 | 6,2 | -3,0% |
| Neuss | 6,5 | 6,6 | 5,6 | 5,5 | -1,2% |
| Ludwigshafen | 6,8 | 6,9 | 5,6 | 5,0 | -11,0% |
| Bazel | 5,1 | 5,4 | 4,6 | 4,9 | +8,0% |
| Mainz | 3,8 | 3,1 | 3,5 | 3,3 | -5,6% |
| Mulhouse | 4,2 | 4,1 | 3,6 | 3,2 | -12,8% |
| Kehl | 4,4 | 4,4 | 3,2 | 2,7 | -14,4% |
| Krefeld | 3,0 | 3,4 | 3,1 | 2,7 | -12,3% |
| Andernach | 2,7 | 2,7 | 2,3 | 2,2 | -5,3% |
| Wesseling | 2,5 | 2,1 | 1,9 | 1,8 | -6,4% |
| Wesel | 2,0 | 2,1 | 2,1 | 1,8 | -13,8% |
| Totaal | 112,4 | 116,3 | 106,5 | 101,4 | -4,8% |

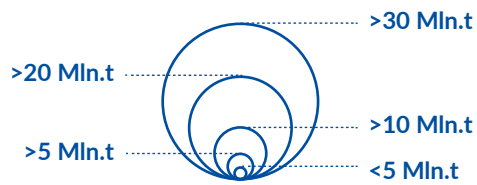
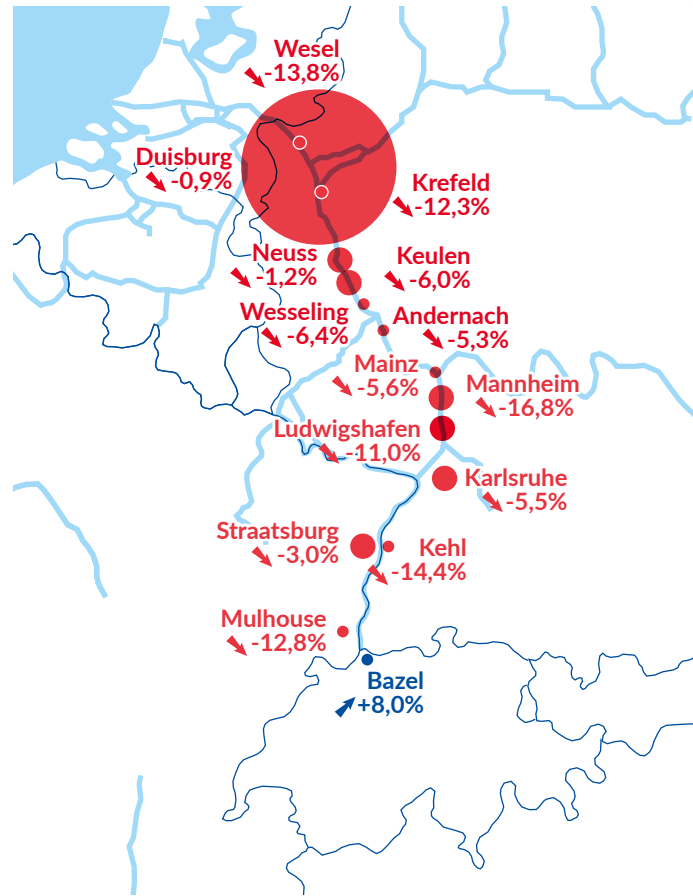
Bronnen: Destatis, Port de Strasbourg, Schweizerische Rheinhäfen, Port de Mulhouse

Het 'totaal' heeft alleen betrekking op de havens in de tabel, niet op alle Rijnhavens.

* De cijfers voor de Duitse havens zijn gebaseerd op de geografische benadering, wat inhoudt dat de volledige overslag van goederen binnen een stad is opgenomen en niet alleen de goederen in een specifieke haven.

²⁹ Voor Duitse, Franse, Belgische en Rijnhavens worden alleen voor de vijftien grootste havens cijfers genoemd. De Nederlandse havens staan hier nu niet bij vanwege een verandering in het privacy-beleid van het CBS.

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (IN MILJOEN TON)



- Negatief groeipercentage van het vervoer in 2023 t.o.v. 2022
- Positief groeipercentage van het vervoer in 2023 t.o.v. 2022

HAVENS IN DUITSLAND BUITEN DE RIJN *

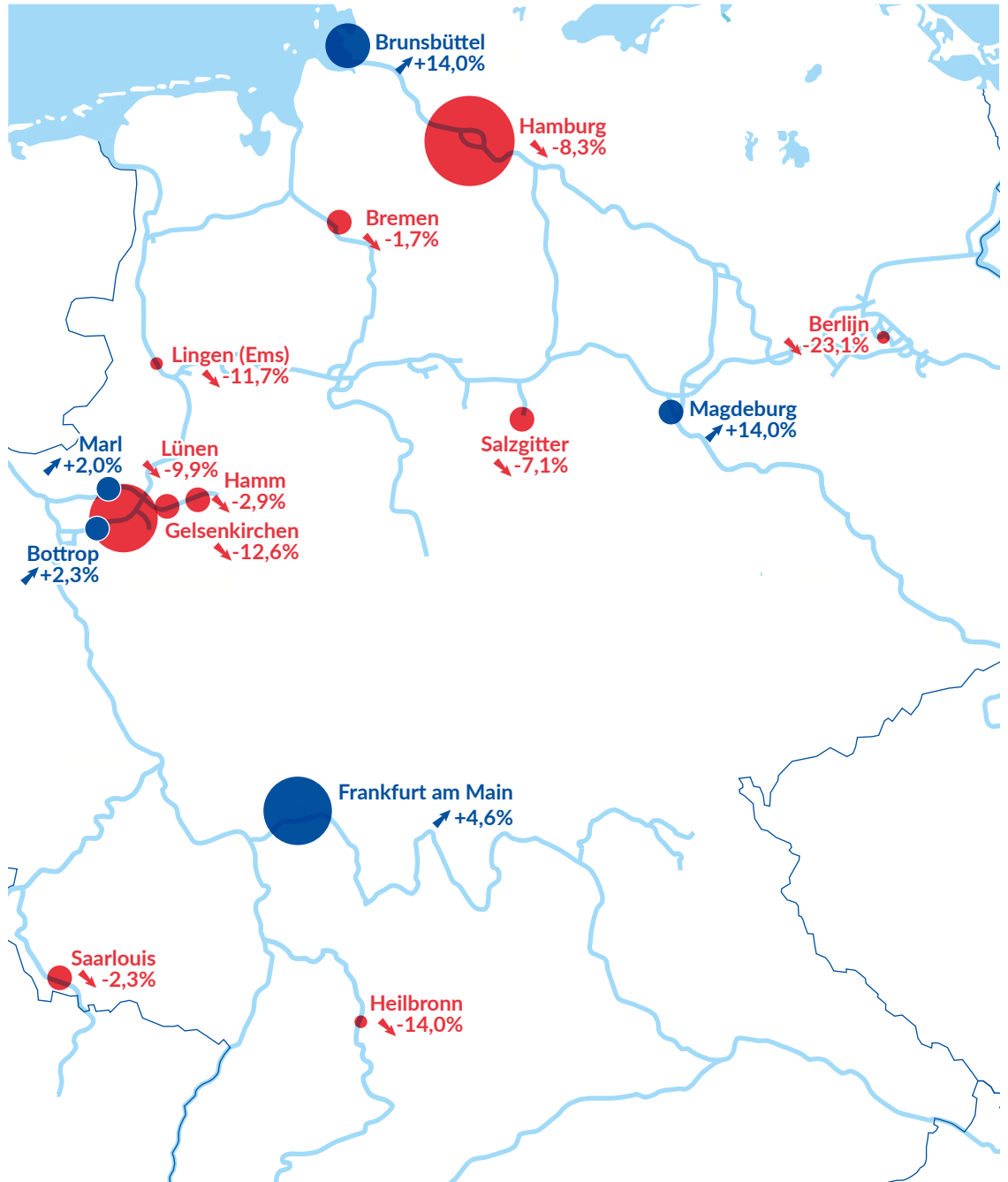
TABEL 2: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE BELANGRIJKSTE HAVENS BUITEN DE RIJN IN DUITSLAND (IN MILJOEN TON) EN VERANDERINGSPERCENTAGE 2023/2022 *

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2023/2022 |
|--------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Hamburg | 7,9 | 7,6 | 8,3 | 7,6 | -8,3% |
| Frankfurt am Main | 5,7 | 5,4 | 4,8 | 5,0 | +4,6% |
| Gelsenkirchen | 4,6 | 4,9 | 4,9 | 4,3 | -12,6% |
| Brunsbüttel | 2,7 | 2,8 | 2,8 | 3,2 | +14,0% |
| Marl | 3,2 | 3,1 | 2,9 | 2,9 | +2,0% |
| Bottrop | 3,1 | 2,8 | 2,8 | 2,8 | +2,3% |
| Bremen | 2,7 | 3,3 | 3,2 | 2,7 | -16,7% |
| Saarlouis | 1,9 | 2,6 | 2,8 | 2,7 | -2,3% |
| Magdeburg | 2,6 | 2,7 | 2,4 | 2,7 | +14,0% |
| Salzgitter | 2,2 | 2,7 | 2,7 | 2,5 | -7,1% |
| Lünen | 1,8 | 2,3 | 2,6 | 2,3 | -9,9% |
| Hamm | 2,7 | 2,1 | 2,1 | 2,0 | -2,9% |
| Lingen (Ems) | 1,9 | 2,1 | 2,0 | 1,8 | -11,7% |
| Heilbronn | 1,8 | 2,2 | 1,9 | 1,6 | -14,0% |
| Berlijn | 1,8 | 1,8 | 1,7 | 1,3 | -23,1% |
| Totaal | 46,6 | 48,4 | 47,7 | 45,5 | -4,7% |

Bron: Destatis

* De cijfers voor de Duitse havens zijn gebaseerd op de geografische benadering, wat inhoudt dat de volledige overslag van goederen binnen een stad is opgenomen en niet alleen de goederen in een specifieke haven. Voor Hamburg liggen de cijfers met deze benadering daardoor hoger dan de cijfers van de haven van Hamburg zelf, omdat er in de stad ook nog andere overslaglocaties zijn.

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (IN MILJOEN TON)



● Negatief groeipercentage van het vervoer in 2023 t.o.v. 2022

● Positief groeipercentage van het vervoer in 2023 t.o.v. 2022

FRANSE EN BELGISCHE HAVENS³⁰

TABEL 3: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN GROTE FRANSE EN BELGISCHE HAVENS (IN MILJOEN TON) EN VERANDERINGSPERCENTAGE 2023/2022

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2023/2022 |
|---------------------------------------|--------------|---------------------|--------------|--------------|--------------|
| Antwerpen | 101,0 | 109,4 ³¹ | 101,2 | 97,8 | -3,4% |
| Parijs | 22,8 | 22,5 | 20,6 | 19,6 | -5,0% |
| Luik | 13,9 | 14,9 | 14,5 | 11,8 | -19,2% |
| La Louvière | 6,2 | 6,4 | 6,8 | 6,4 | -5,9% |
| Straatsburg | 6,8 | 6,9 | 6,4 | 6,2 | -3,0% |
| Rouen | 5,9 | 5,4 | 4,9 | 5,0 | +2,9% |
| Brussel | 4,9 | 5,4 | 5,1 | 4,8 | -5,3% |
| Namen | 3,8 | 4,3 | 4,3 | 4,8 | +12,6% |
| Mulhouse | 4,2 | 4,1 | 3,6 | 3,2 | -12,8% |
| Le Havre | 2,7 | 3,0 | 3,2 | 2,9 | -10,7% |
| Duinkerke | 2,9 | 2,6 | 2,1 | 2,1 | +1,7% |
| Rijsel | 2,0 | 2,3 | 2,4 | 1,9 | -16,4% |
| Marseille | 1,9 | 2,0 | 2,1 | 1,8 | -14,4% |
| Metz | 2,0 | 1,7 | 1,8 | 1,4 | -18,5% |
| Lyon | 1,0 | 1,2 | 1,2 | 1,1 | -6,7% |
| Ports de l'Escaut³² | 1,1 | 1,2 | 1,2 | 1,1 | -6,9% |
| Villefranche-sur-Saône | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | -2,7% |
| Totaal | 183,8 | 194,0 | 182,0 | 172,6 | -5,1% |

Bronnen: Voies Navigables de France, Ports de Paris, Port de Liège, Port Autonome du Centre et de l'Ouest, Port de Strasbourg, Port de Mulhouse, Port de Bruxelles, Port de Namur, Nouveau Port de Metz, Port de Lille, Port de Dunkerque, Port of Antwerp-Bruges, Association française des ports intérieurs (AFPI)

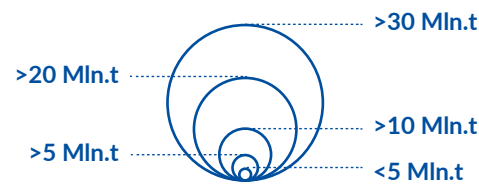
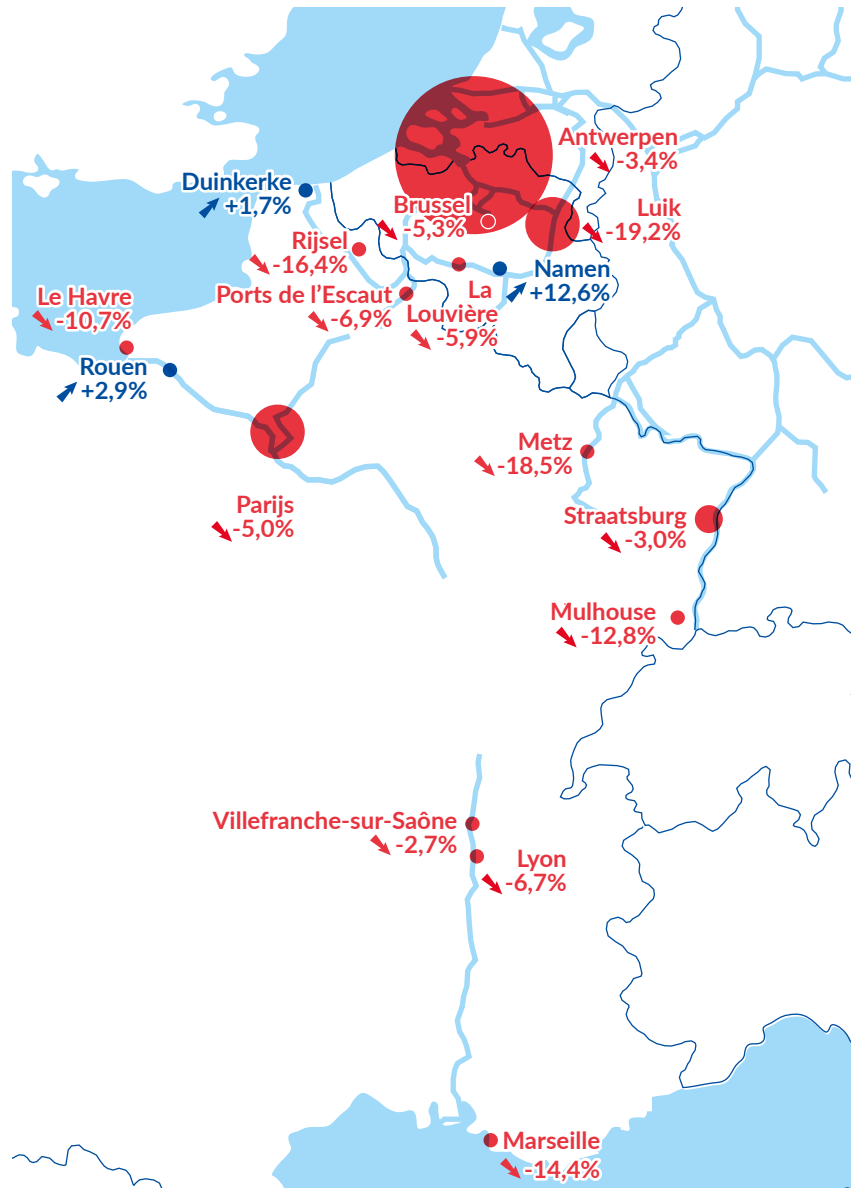
Het 'totaal' heeft alleen betrekking op de havens in de tabel, niet op alle Franse en Belgische havens.

³⁰ Gent wordt niet vermeld in de tabel aangezien de haven van Gent is gefuseerd met de North Sea Port. Gent moet echter wel worden genoemd als een van de grootste Belgische havens.

³¹ Vanaf 2021 worden de cijfers voor het binnenvaartvervoer in de havens van Antwerpen en Zeebrugge onder de naam 'Port of Antwerp-Bruges' gepubliceerd.

³² "Ports de l'Escaut" of "Syndicat Mixte Dock Seine Nord Europe Escaut", meer informatie beschikbaar op: <https://hautsdefrance.cci.fr/ci-grand-hainaut/docks-seine-nord-europe-escaut/>

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (IN MILJOEN TON)



- Negatief groeipercentage van het vervoer in 2023 t.o.v. 2022
- Positief groeipercentage van het vervoer in 2023 t.o.v. 2022

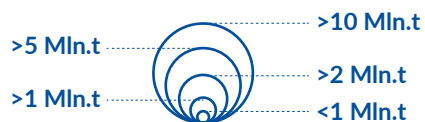
I DONAUHAVENS

TABEL 4: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN BELANGRIJKE DONAUHAVENS (IN MILJOEN TON) EN VERANDERINGSPERCENTAGE 2023/2022

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2023/2022 |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| Constanța | 14,5 | 15,8 | 15,4 | 21,7 | +41,0% |
| Izmael | 3,2 | 4,1 | 8,9 | 20,3 | +127,9% |
| Reni | 0,8 | 1,4 | 6,8 | 10,1 | +47,5% |
| Linz | 3,4 | 3,5 | 2,9 | 2,9 | -0,4% |
| Smederovo | 2,6 | 3,2 | 3,0 | 2,8 | -7,5% |
| Giurgulesti | 1,2 | 1,8 | 2,1 | 2,7 | +24,4% |
| Galați | 2,8 | 3,3 | 3,0 | 1,9 | -36,0% |
| Pancevo | 2,0 | 0,9 | 1,6 | 1,6 | +3,3% |
| Bratislava | 1,5 | 1,8 | 1,9 | 1,5 | -22,0% |
| Drobeta Turnu Severin | 1,0 | 1,2 | 1,0 | 1,4 | +29,5% |
| Regensburg | 1,5 | 1,3 | 1,1 | 1,0 | -5,7% |
| Prahovo | 1,2 | 1,0 | 0,9 | 1,0 | +13,0% |
| Boedapest-Csepel | 1,2 | 1,2 | 1,0 | 0,9 | -9,8% |
| Novi Sad | 1,6 | 1,4 | 0,9 | 0,9 | -6,2% |
| Călărași-Chiciu | 0,9 | 0,9 | 0,6 | 0,9 | +66,4% |
| Măcin | 1,2 | 1,2 | 0,9 | 0,7 | -22,4% |
| Giurgiu | 0,8 | 1,0 | 0,7 | 0,7 | +9,1% |
| Wenen | 0,8 | 0,9 | 0,6 | 0,6 | +8,6% |
| Brăila | 0,3 | 0,5 | 0,8 | 0,4 | -55,9% |
| Enns | 0,6 | 0,7 | 0,5 | 0,4 | -24,8% |
| Baja | 0,8 | 0,6 | 0,3 | 0,3 | +14,6% |
| Tulcea | 1,2 | 1,3 | 0,5 | 0,2 | -65,1% |
| Totaal | 45,1 | 49,0 | 55,4 | 75,0 | +34,8% |

Bronnen: Marktobservatierapport van de Donaucommissie, Roemeens instituut voor de statistiek. Het 'totaal' heeft alleen betrekking op de havens in de tabel en niet op alle Donauhavens. De gegevens uit afbeelding 6 komen van de haven van Constanța, terwijl de gegevens uit deze tabel afkomstig zijn van het Roemeens instituut voor de statistiek. Dit kan het kleine verschil tussen de cijfers verklaren.

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (IN MILJOEN TON)



● Negatief groeipercentage van het vervoer in 2023 t.o.v. 2022

● Positief groeipercentage van het vervoer in 2023 t.o.v. 2022

SAVAHAVENS

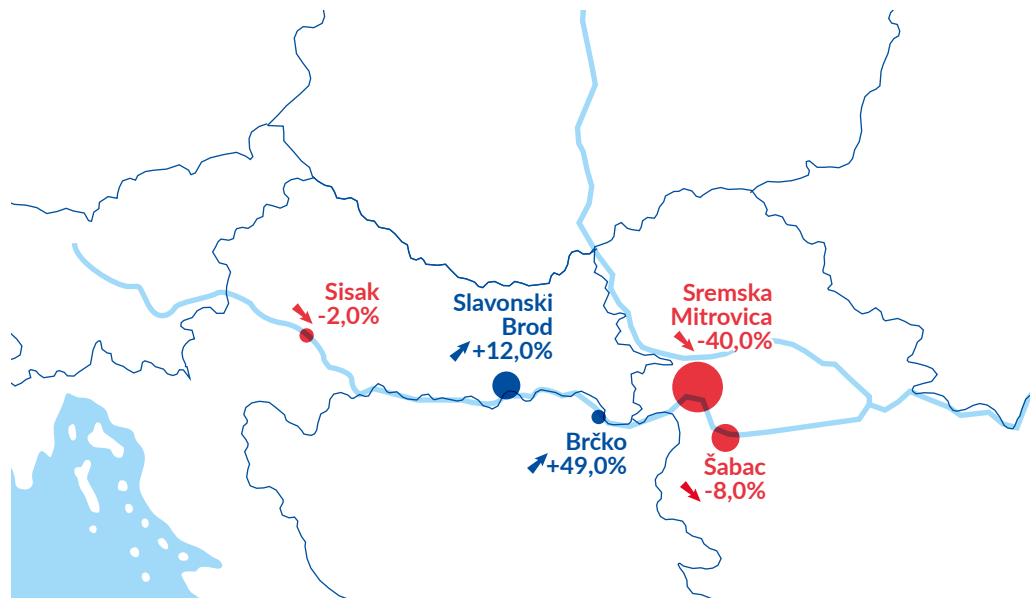
TABEL 5: BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE BELANGRIJKE SAVAHAVENS (IN 1.000 TON) EN VERANDERINGSPERCENTAGE 2023/2022 *

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2023/2022 |
|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Overige havens (Servië) | 2.100 | 2.283 | 3.200 | 4.381 | +37,0% |
| Sremska Mitrovica (Servië) | 486 | 693 | 1.194 | 722 | -40,0% |
| Šabac (Servië) | 170 | 224 | 142 | 131 | -8,0% |
| Slavonski Brod (Kroatië) | 138 | 192 | 161 | 180 | +12,0% |
| Sisak (Kroatië) | 55 | 29 | 38 | 29 | -2,0% |
| Brčko (Bosnië en Herzegovina) | 73 | 31 | 41 | 61 | +49,0% |
| Totaal | 3.022 | 3.452 | 4.775 | 5.504 | +15,0% |

Bron: Internationale Commissie van het stroomgebied van de Sava

* In 2015 vroeg de haven van Šamac in Bosnië en Herzegovina het faillissement aan en als gevolg daarvan zijn er sindsdien geen overslaggegevens meer geregistreerd. Het productieproces van de olieraffinaderij in Brod ligt sinds 2020 stil. Sinds 2018 worden er gegevens voor kleinere overslaglocaties in Servië vergaard in de categorie 'overige havens'.

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (IN 1.000 TON)



>1 Mln.t
>100 K.t

 >500 K.t
 <100 K.t

● Negatief groeipercentage van het vervoer in 2023 t.o.v. 2022

● Positief groeipercentage van het vervoer in 2023 t.o.v. 2022



Tram

BG-P-589 A

BG-P-589 A

B&B





06

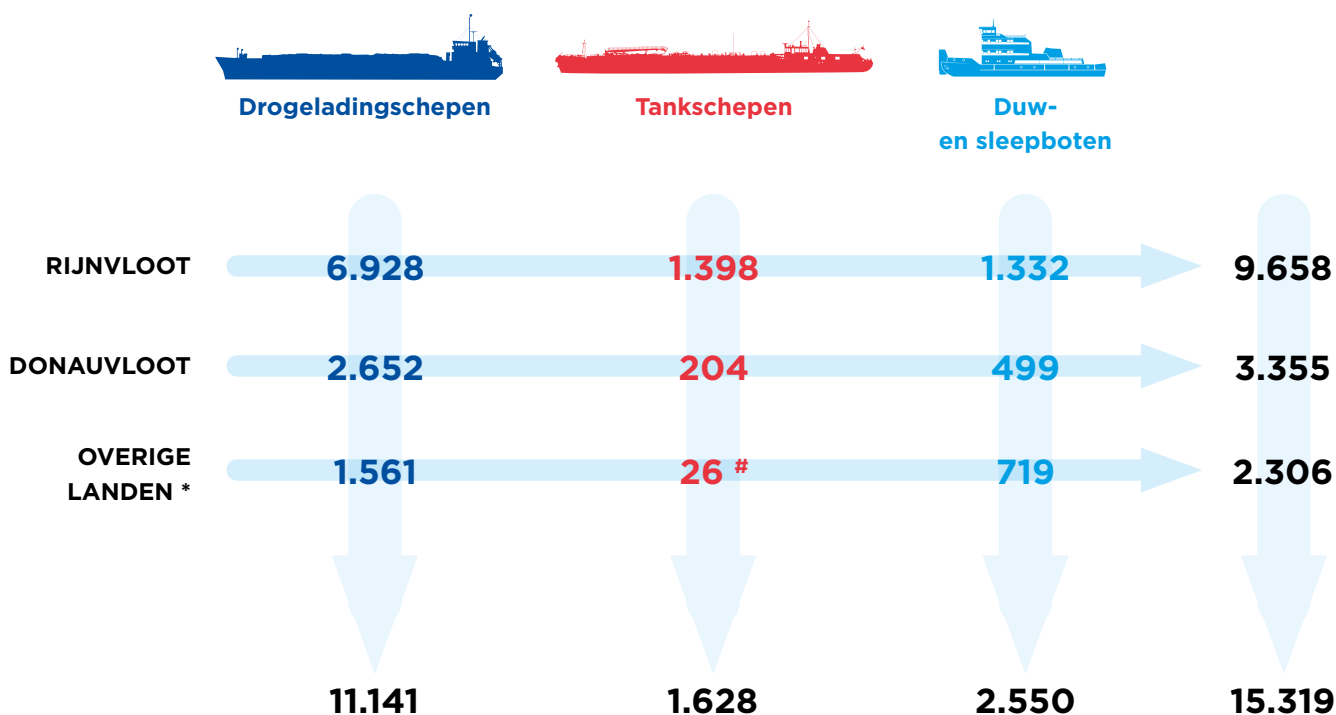
GOEDERENVLOOT

- In 2023 werden er meer nieuwe drogelading- en tankschepen gebouwd dan in 2022. Dertig nieuwe schepen gingen naar de drogeladingvloot in West-Europa en 45 naar de tankvloot.
- Het gemiddelde laadvermogen voor nieuwe drogeladingschepen bedroeg in 2023 2.664 ton, een lichte stijging in vergelijking met het gemiddelde van 2.499 ton in 2022. Het gemiddelde laadvermogen van de nieuwe tankers steeg van 2.868 ton in 2022 tot 4.022 ton in 2023.
- In 2023 was de benuttingsgraad van de vloot lager dan in 2022. Dit was te wijten aan een verminderde vraag naar vervoer en hogere waterstanden. De benuttingsgraad daalde het sterkst voor grote drogeladingschepen.

VLOOTOMVANG

PER MACROREGIO EN LAND IN EUROPA

TABEL 1: VLOOTOMVANG (AANTAL BINNENVAARTSCHEPEN) PER MACROREGIO EN SCHEEPSTYPE IN EUROPA



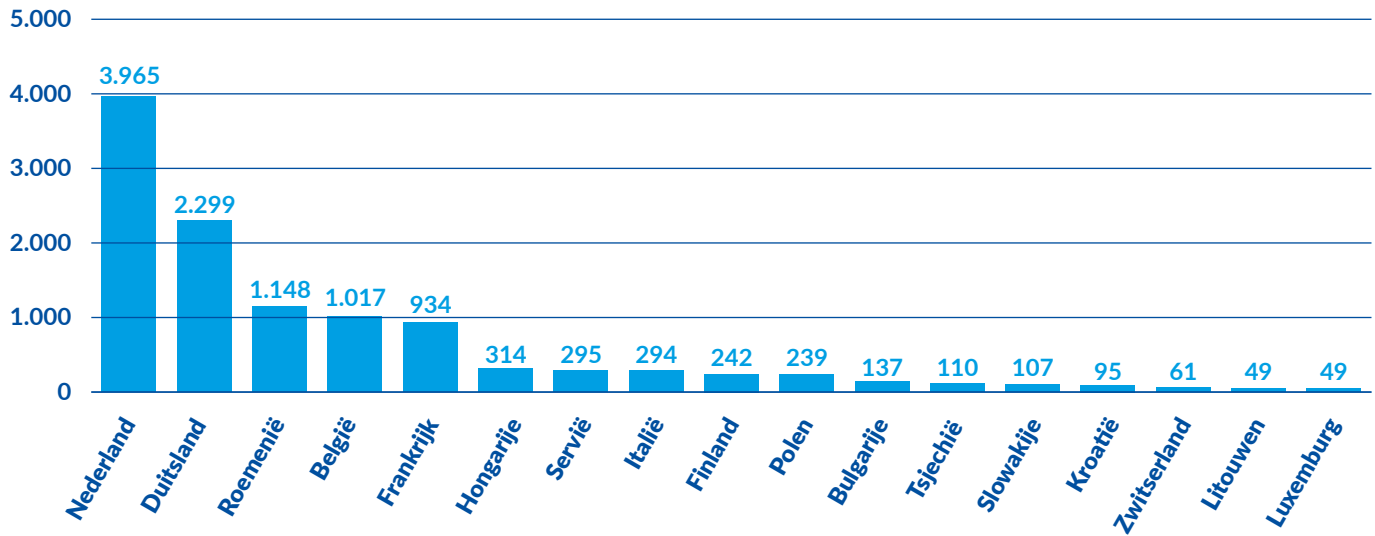
Bronnen: 1) Rijnsoeverstaten: VNF (Frankrijk), CBS/Rijkswaterstaat (Nederland), ITB (België), Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat (WSV), Binnenvaartregister van Luxemburg, Schweizerische Rheinhäfen 2) Donaulanden: Donaucommissie 3) Overige landen: Eurostat [iww_eq_loadcap], [iww_eq_age], Tsjechische ministerie van Vervoer, Bureau voor de statistiek van Polen en van Litouwen. Voor duw- en sleepboten: Eurostat [iww_eq_age].

* Overige landen = Polen, Tsjechië, Italië, Verenigd Koninkrijk, Finland, Litouwen

Bestaat uit 9 tankschepen in Polen, 1 in Tsjechië en 16 in Litouwen, maar een onbekend aantal in de overige landen.

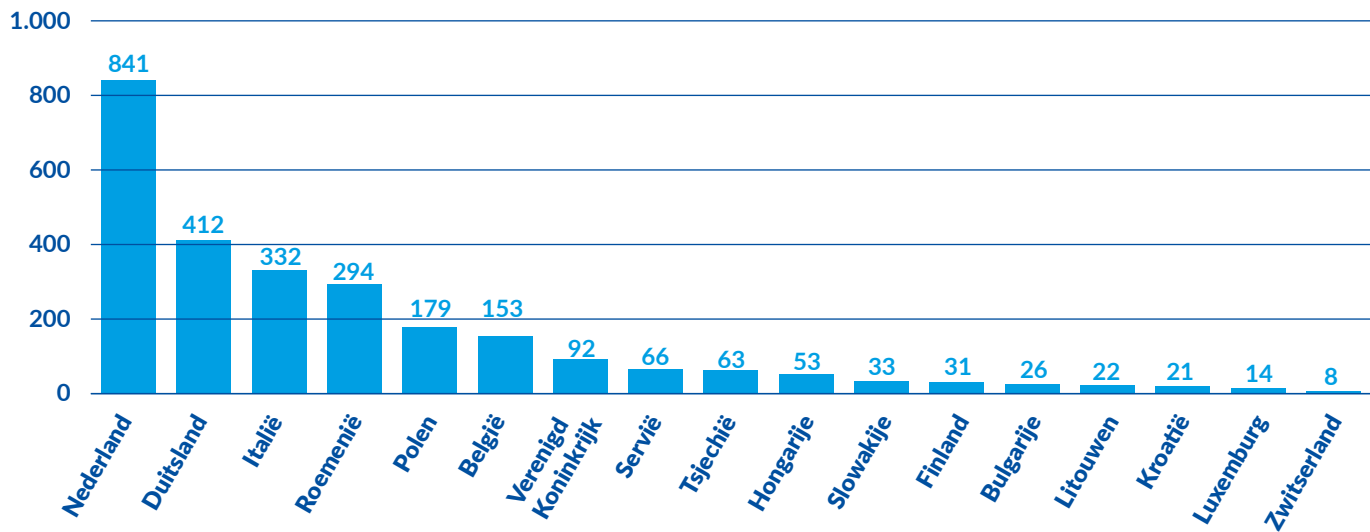
De volgende afbeeldingen tonen het totale aantal drogelading- en tankschepen (motorvrachtschepen en duwbakken) en het aantal duw- en sleepboten per land in Europa.

AFBEELDING 1: AANTAL DROGELADING- EN TANKSCHEPEN PER LAND IN EUROPA *



Bronnen: Eurostat [iww_eq_loadcap] en nationale bronnen voor de Rijnsoeverstaten
* De meeste cijfers zijn van 2022 en 2023.

AFBEELDING 2: AANTAL DUW- EN SLEEPBOTEN PER LAND IN EUROPA *



Bron: Eurostat [iww_eq_age]
* De meeste cijfers zijn van 2022.

ONTWIKKELING

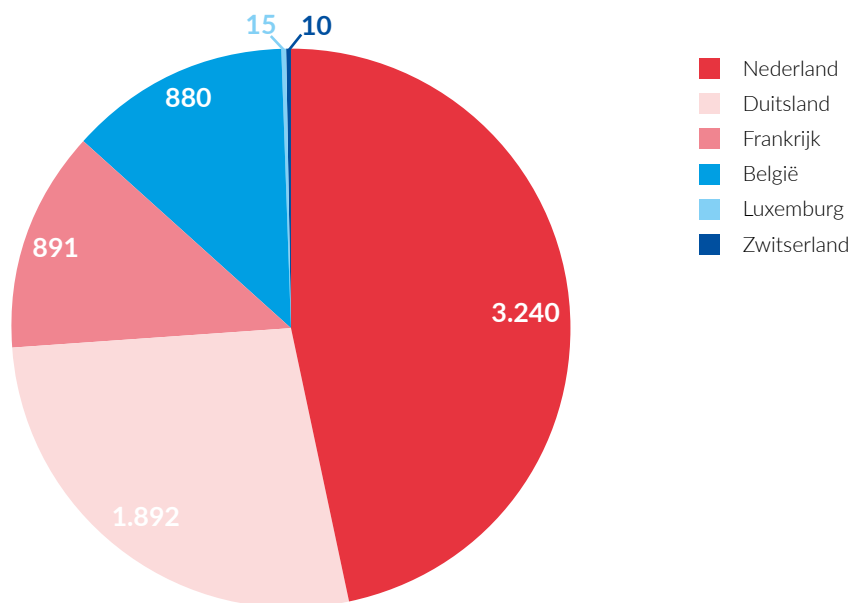
VAN DE RIJNVLOOT

DROGELADINGVLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN

De vlootgegevens die zijn gebruikt voor dit deel berusten volledig op nationale vlootgegevens van waterweginstanties. De reden hiervoor is dat alleen in nationale vlootgegevens en de IVR-database een onderscheid wordt gemaakt tussen drogelading- en tankschepen. In de database van Eurostat is dat niet het geval.

De gegevens van de Nederlandse vloot omvat de binnenvaartschepen die in Nederland geregistreerd staan en (in Nederland en daarbuiten) in 2023 actief waren.³³ Het totale aantal drogeladingschepen dat in Rijnnoeverstaten geregistreerd staat, bedroeg in 2023 volgens deze bronnen 6.928 schepen, ten opzichte van 7.288 in 2022 en 7.437 in 2021. Zoals uit deze cijfers blijkt, is er een duidelijk neerwaartse trend geweest, vooral in het meest recente verleden. Deze neerwaartse trend is te wijten aan problemen met bedrijfsopvolging in het marktsegment voor droge lading, maar ook aan de meer recente export van drogeladingschepen van de Rijn naar de Donauregio in het kader van het Solidarity Lanes-initiatief.

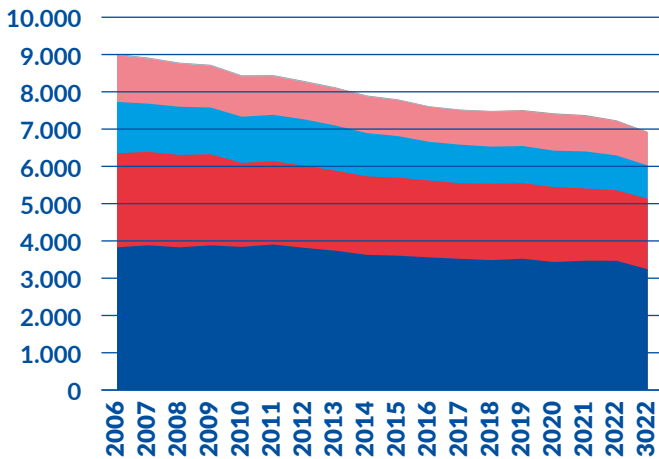
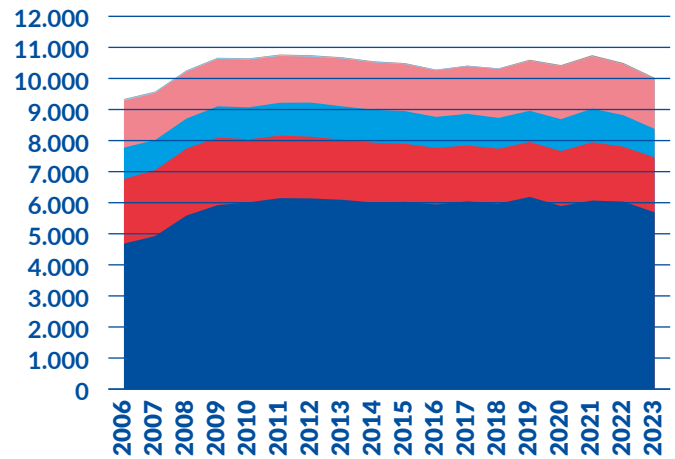
AFBEELDING 3: AANTAL DROGELADINGSCHEPEN IN DE RIJNOEVERSTATEN IN 2023 *



Bron: berekening van de CCR aan de hand van nationale gegevens (zie tabel 1)
* De cijfers voor Duitsland hebben betrekking op 2022.

³³ Het Bureau voor de Statistiek van Nederland (CBS) ontvangt ruwe gegevens over de operationele vloot in Nederland van Rijkswaterstaat en geeft deze door aan de CCR. Het gaat hier om schepen die daadwerkelijk in bedrijf zijn, aangezien ze in 2023 in Nederland meetpunten zijn gepasseerd.

AFBEELDINGEN 4 EN 5: DROGELADINGVLOOT IN RIJNOEVERSTATEN *

**Drogeladingschepen in de Rijnsoeverstaten (aantal)****Laadvermogen van drogeladingschepen in de Rijnsoeverstaten (in 1.000 ton)**

Bron: berekening CCR aan de hand van nationale gegevens (zie tabel 1)
* De cijfers voor Duitsland hebben betrekking op 2022.

Het totale laadvermogen van de Rijnvloot voor droge lading is sinds 2008 vrijwel gelijk gebleven en kwam in 2023 neer op 10,0 miljoen ton. Het gemiddelde laadvermogen per schip bedroeg 1.447 ton in 2023, ten opzichte van 1.296 ton in 2012.

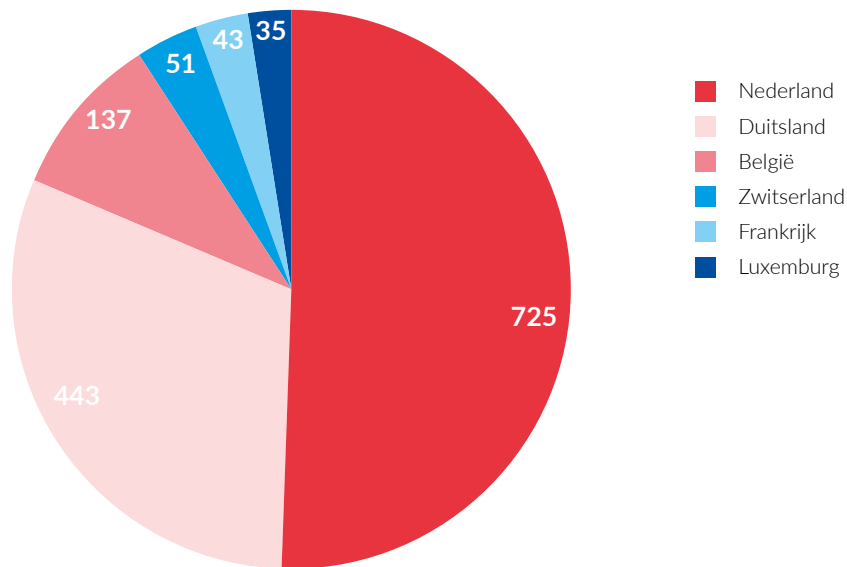
Er wordt vaak gesteld dat het aantal kleine schepen in de binnenvaart afneemt. Langetermijngegevens bevestigen deze stelling (zie Marktobservatierapport 2022, hoofdstuk 6).



TANKVLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN

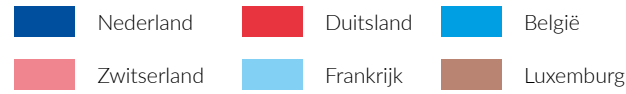
Het aandeel van de Nederlandse vloot binnen de totale tankvloot van de Rijnsoeverstaten bedraagt 52%. Zwitserland en Luxemburg hebben een relatief groot aantal tankers (een aandeel van respectievelijk 4% en 2%). Wat aantallen betreft, is het totale aantal tankschepen sinds 2012 afgenomen, aangezien het aantal schepen dat uit de vaart genomen werd (meestal enkelwandige schepen), hoger was dan het aantal nieuwe (dubbelwandige) schepen dat op de markt kwam.

AFBEELDING 6: AANTAL TANKSCHEPEN IN DE RIJNOEVERSTATEN IN 2023 *

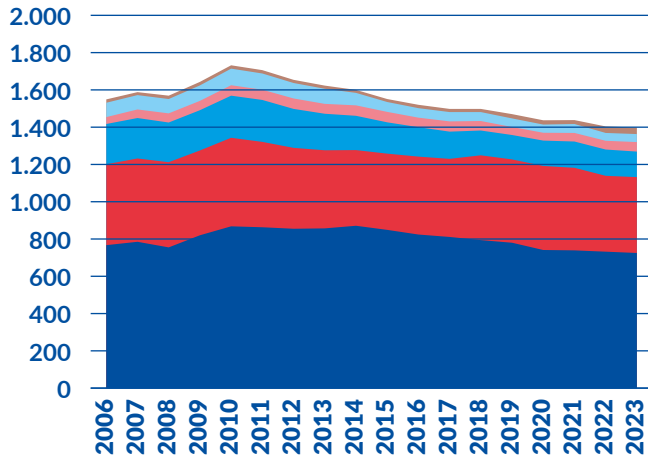


Bron: berekening van de CCR aan de hand van nationale gegevens (zie tabel 1)
* De cijfers voor Duitsland hebben betrekking op 2022.

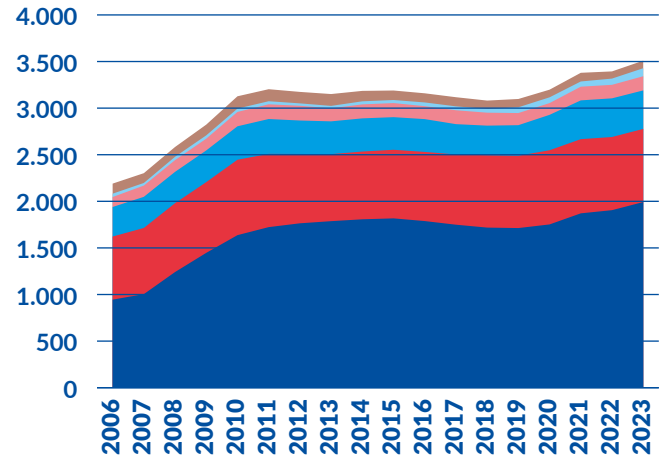
AFBEELDINGEN 7 EN 8: TANKVLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN



Tankschepen in de Rijnsoeverstaten (aantal)



Laadvermogen van tankschepen in de Rijnsoeverstaten (in 1.000 ton)



Bron: berekening van de CCR aan de hand van nationale gegevens (zie tabel 1)
* De cijfers voor Duitsland hebben betrekking op 2022.

Ondanks een daling van het aantal tankschepen is het laadvermogen van de gehele tankvloot de afgelopen jaren toegenomen. Dit strookt met de toename van de gemiddelde grootte van nieuwgebouwde schepen op de tankvaartmarkt. Door deze trend is het gemiddelde laadvermogen van een tankschip in de Rijnsoeverstaten gestegen tot 2.510 ton in 2023, vergeleken met 1.919 ton in 2012.



ONTWIKKELING

VAN DE DONAUVLOOT

DROGELADINGVLOOT IN HET DONAUSTROOMGEBIED

Volgens de statistieken van de Donaucommissie (met informatie op basis van enquêtes onder rederijen in de lidstaten van de Donaucommissie) bestond de Donauvloot aan het eind van 2017³⁴ uit circa 400 duwboten, 242 sleepboten, 409 motorvrachtschepen en ongeveer 2.100 duwbakken (de vloot onder Duitse vlag wordt per haven van registratie op de Donau berekend). Meer dan 70% van het totale vervoersvolume komt voor rekening van duwstellen, samengesteld zoals in onderstaande tabel weergegeven, afhankelijk van de vaarwegklasse en vaaromstandigheden.

TABEL 2: TYPE DROGELADINGVAART OP DE DONAU (AANDEEL IN HET TOTALE VERVOER IN %)

| | |
|----------------------|--------|
| Duwboot + 7-9 bakken | 40-42% |
| Duwboot + 6 bakken | 20-23% |
| Duwboot + 4 bakken | 12-14% |

Bron: Marktobservatierapport van de Donaucommissie

De totale drogелadingvloot van de Donaustaten is sinds 2005 gekrompen. Sinds 2014 is de dalende lijn echter tot stilstand gekomen en de omvang van de vloot is gelijk gebleven. De Roemeense drogелadingvloot is de grootste van het Donaustroomgebied met een aandeel van circa 48% van alle drogелadingschepen. Dit aandeel blijft groeien.

TANKVLOOT IN HET DONAUSTROOMGEBIED

Volgens de statistieken van de Donaucommissie (met informatie op basis van enquêtes onder rederijen in de lidstaten van de Donaucommissie) waren er aan het eind van 2017 74 motortankschepen en 128 tankbakken zonder eigen voortstuwing, met een totaal laadvermogen van circa 0,22 mln. ton.³⁵

³⁴ Gegevens waarmee een onderscheid zou kunnen worden gemaakt tussen drogелading- en tankschepen waren voor latere jaren voor de Donauvloot niet beschikbaar.

³⁵ De vlootgegevens van 2017 waren de meest recente van de Donaucommissie.

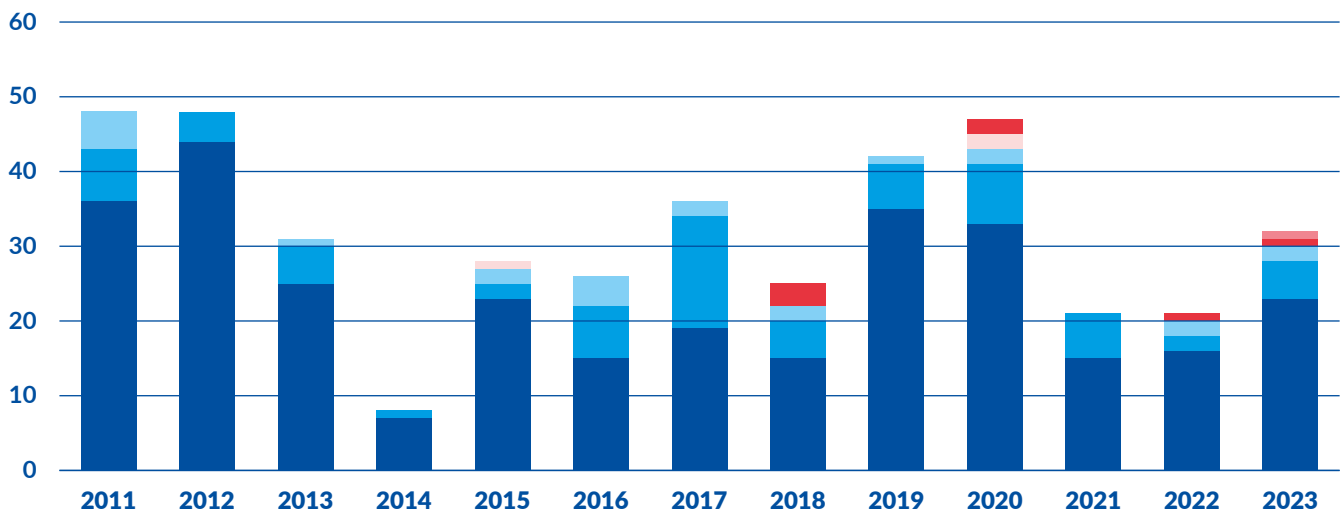
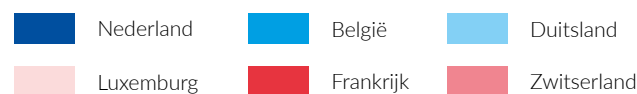
BOUW VAN NIEUWE SCHEPEN IN DE RIJNOEVERSTATEN³⁶

In 2023 werden er meer schepen gebouwd dan in 2022, een jaar waarin de bouw van nieuwe schepen om verschillende redenen in een dal zat (afname van het vrachtvervoer, kostenstijging in de scheepsbouw, onzekere macro-economische en geopolitieke omstandigheden). Zowel het aantal nieuwe drogeladingschepen als nieuwe tankschepen is aanzienlijk toegenomen. Er werden 32 nieuwe drogeladingschepen en 47 nieuwe tankschepen gebouwd, een toename van respectievelijk 9 en 14 ten opzichte van 2022.

Droge lading

Het merendeel van de nieuwe drogeladingschepen die in 2023 op de markt kwamen, werd in Nederland geregistreerd (23 van de 32), gevolgd door België (5 van de 32) en Duitsland, Frankrijk en Zwitserland, die elk weinig bijdroegen aan het totale aantal.

AFBEELDING 9: NIEUWE DROGELADINGSCHEPEN OP DE MARKT PER LAND VAN REGISTRATIE (AANTALLEN, 2011-2023)

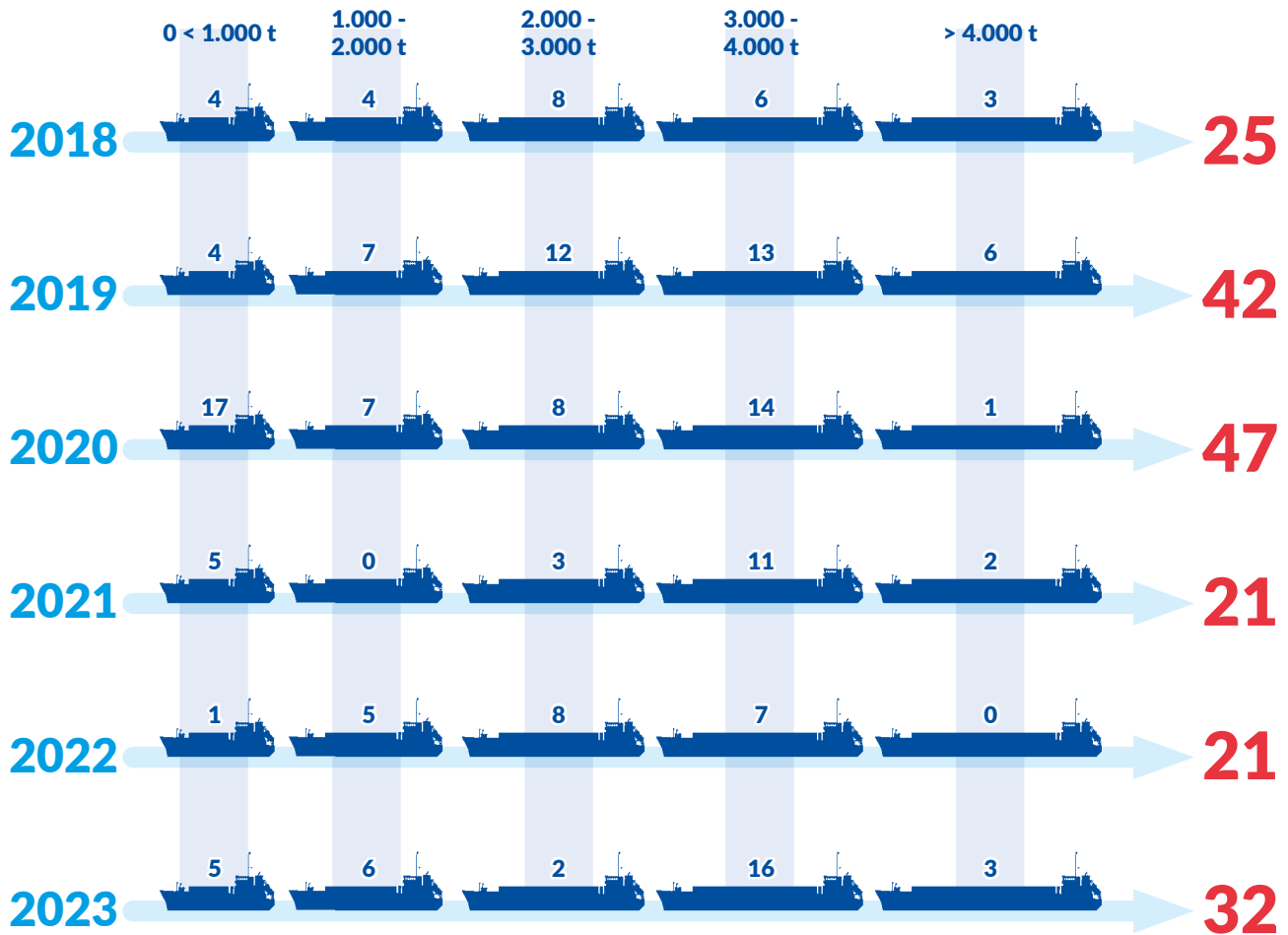


Bron: IVR

³⁶ Nederland, Duitsland, België, Frankrijk, Zwitserland, Luxemburg

Zoals vaak vallen de meeste nieuwe drogeladingschepen in 2023 in de categorie met een laadvermogen tussen 3.000-4.000 ton. Het gemiddelde laadvermogen bedroeg 2.664, een lichte stijging ten opzichte van het gemiddelde van 2.499 ton in 2022.

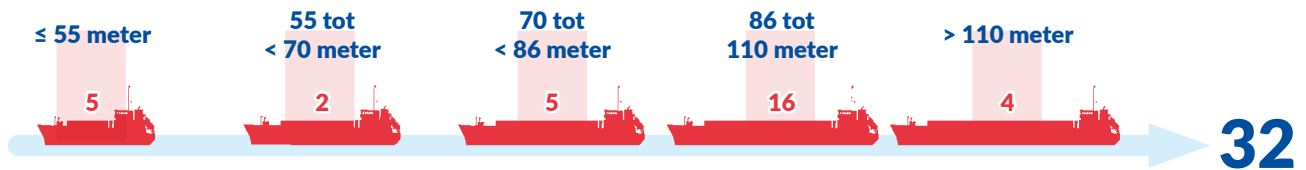
TABEL 3: NIEUW GEBOUWDE DROGELADINGSCHEPEN NAAR LAADVERMOGEN



Bron: IVR

Ter informatie: voor drie nieuwe schepen werd in 2023 het laadvermogen deels geschat als gevolg van aanvankelijk ontbrekende cijfers. Ook in voorgaande jaren werd gebruik gemaakt van schattingen.

TABEL 4: NIEUWE DROGELADINGSCHEPEN IN 2023 NAAR LENGTE

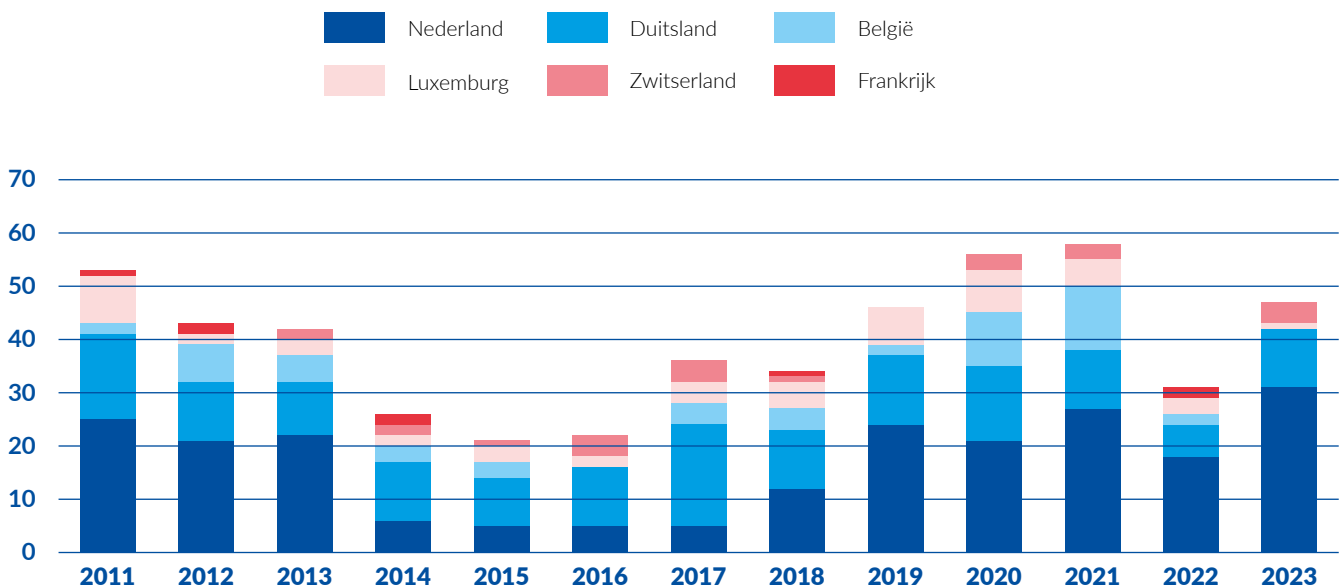


Bronnen: IVR, analyse van de CCR

Vloeibare lading

Volgens de IVR-database kwamen er 47 nieuwe tankschepen op de markt in 2023, een aanzienlijke stijging als men dit vergelijkt met 2022, toen er slechts 31 nieuwe schepen bijkwamen. Dit aantal ligt dicht bij de cijfers van voorgaande jaren, toen er namelijk 46 in 2019, 56 in 2020 en 58 in 2021 nieuw op de markt kwamen. Zoals gewoonlijk werden de meeste nieuwe tankschepen in Nederland (31) geregistreerd, gevolgd door Duitsland (11).

AFBEELDING 10: NIEUWE TANKSCHEPEN OP DE MARKT PER LAND VAN REGISTRATIE (AANTALLEN, 2011-2023)

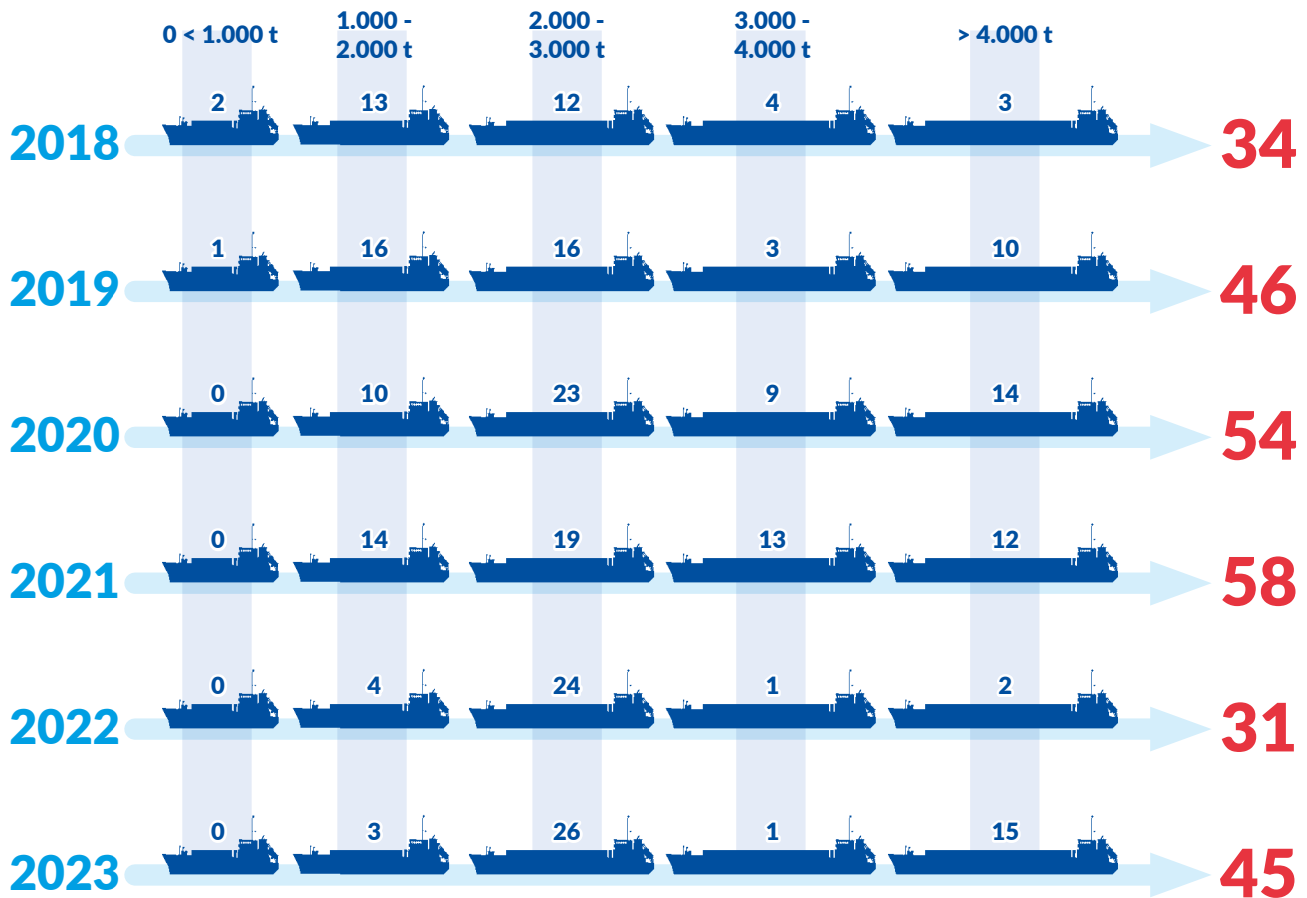


Bron: IVR

Ter informatie: twee tankschepen, die niet in tabel 5 en 6 waren opgenomen door ontbrekende gegevens, zijn wel in deze afbeelding opgenomen, wat het verschillende totale aantal nieuwe schepen in 2023 verklaart.

De meerderheid van de nieuwe tankers heeft een laadvermogen tussen de 2.000 en 3.000 ton, met 26 nieuwe tankschepen in 2023. Het totale gemiddelde laadvermogen steeg van 2.868 ton in 2022 tot 4.022 ton in 2023. Dit is uitsluitend te verklaren door het grote aantal nieuwe schepen in 2023 in de categorie >4.000 ton (15) ten opzichte van 2022, toen er slechts twee schepen met dergelijke afmetingen werden gebouwd. Door de bank genomen heeft een steeds groter aantal nieuwe schepen een laadvermogen van meer dan 4.000 ton, vaak wel enkele duizenden tonnen meer. Dit bevestigt de trend van de laatste jaren, namelijk de bouw van grotere schepen in het segment van de vloeibare lading.

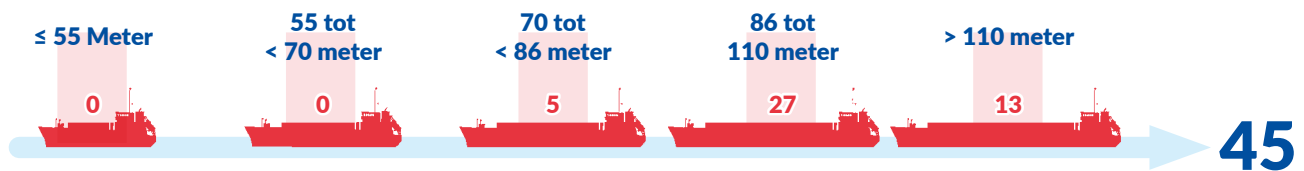
TABEL 5: NIEUWE TANKSCHEPEN NAAR LAADVERMOGEN



Bronnen: IVR, analyse van de CCR

Ter informatie: voor zes nieuwe schepen werd in 2023 het laadvermogen deels geschat als gevolg van aanvankelijk ontbrekende cijfers. Ook in voorgaande jaren werd gebruik gemaakt van schattingen. Twee andere tankschepen werden niet in de analyse opgenomen, omdat ze nog niet in de vaart waren toen dit rapport werd gepubliceerd.

TABEL 6: NIEUW GEBOUWDE TANKSCHEPEN IN 2023 NAAR LENGTE



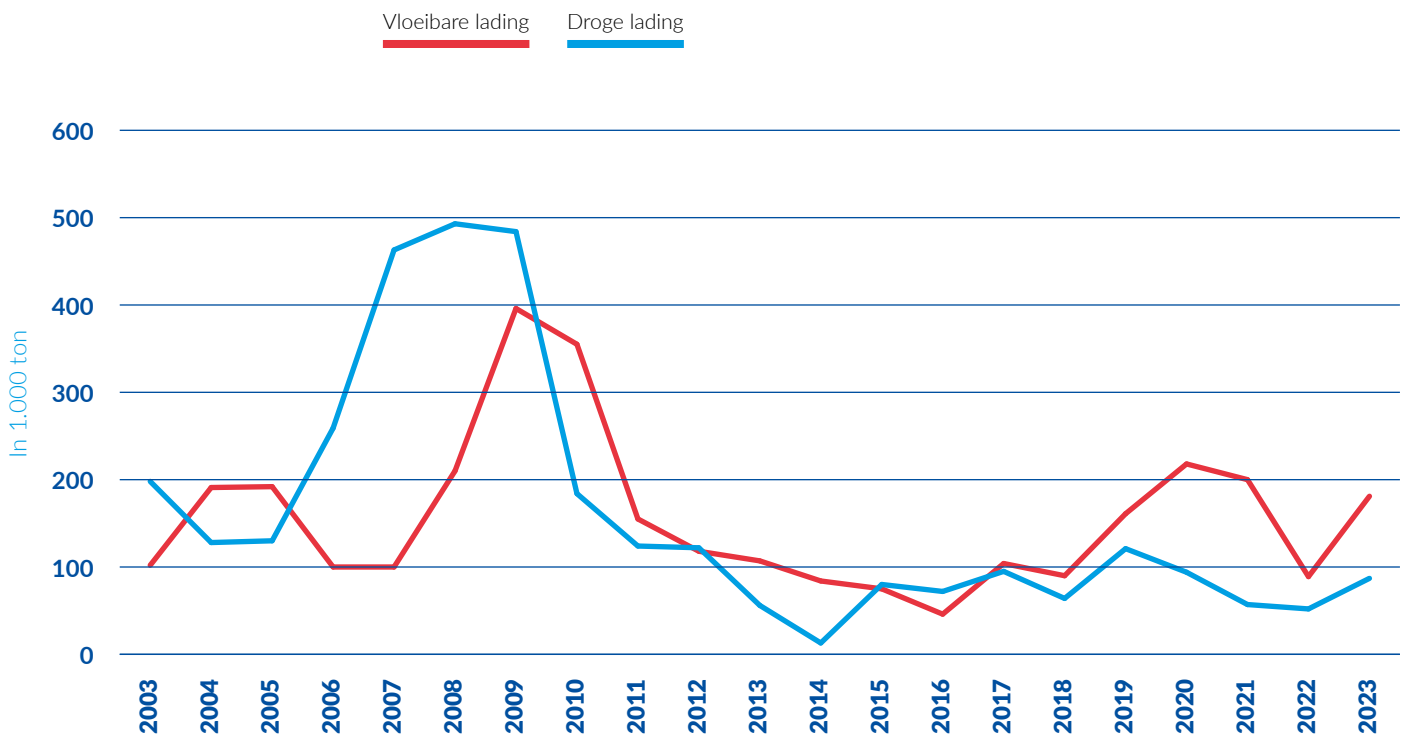
Bronnen: IVR, analyse van de CCR

Ter informatie: twee andere tankschepen werden niet in de analyse opgenomen, omdat ze nog niet in de vaart waren toen dit rapport werd gepubliceerd.

In 2023 zijn er zes nieuwe duw- en sleepboten gebouwd (tegen vier in 2022), waarvan er vier in Nederland zijn geregistreerd, één in Duitsland en één in België.

Afbeelding 11 toont het nieuwe laadvermogen dat op de markt kwam per jaar voor drogelading- en tankschepen. Na een lange dalende trend sinds de financiële crisis, vertoont het laadvermogen de afgelopen jaren weer een stijgende lijn. Voor tankers was deze toename in de nieuwbouwactiviteit duidelijk groter dan voor drogeladingschepen. In 2021 en 2022 verminderde het aantal nieuwe schepen door de onzekerheid in de markt als gevolg van de pandemie en de grootschalige Russische invasie en aanvalsoorlog tegen Oekraïne. In 2023 herstelde de bouw van nieuwe schepen zich echter en bereikte weer het niveau van voor de pandemie.

AFBEELDING 11: NIEUWE CAPACITEIT OP DE MARKT IN DE DROGELADING- EN TANKVAART (LAADVERMOGEN IN 1.000 TON)



Bron: IVR

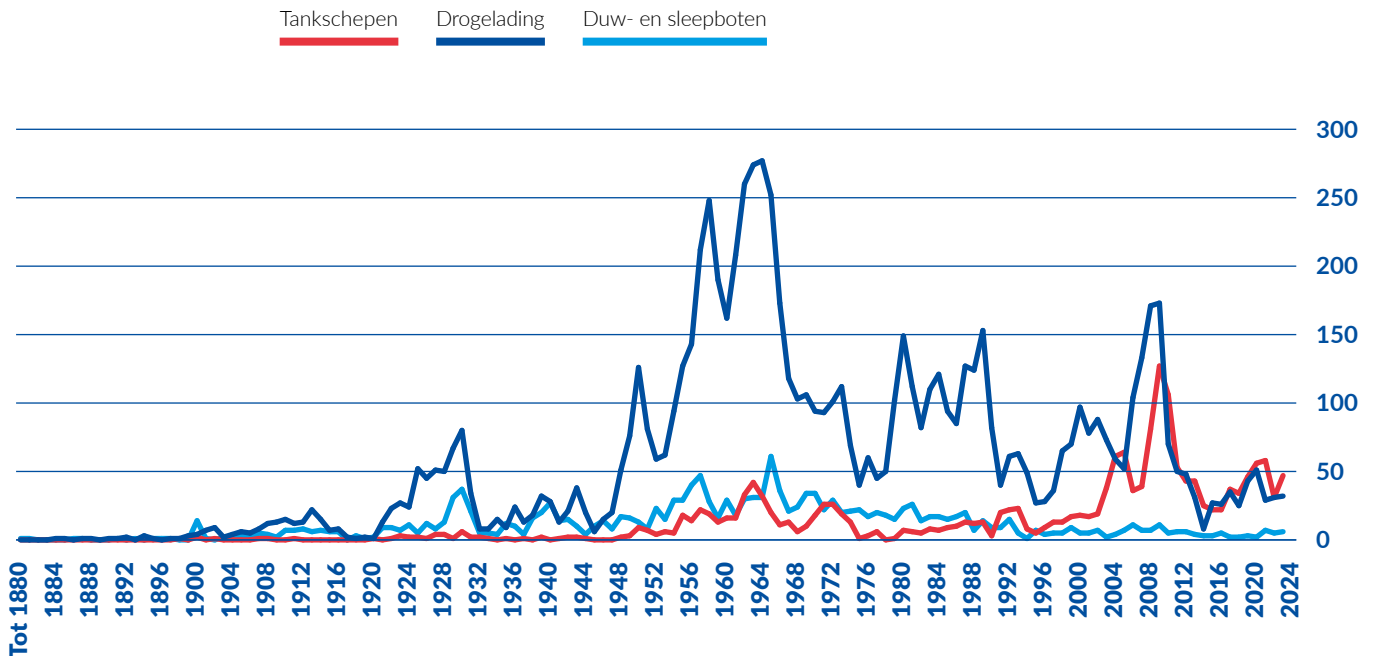
Ter informatie: twee andere tankschepen werden niet in de analyse opgenomen, omdat ze nog niet in de vaart waren toen dit rapport werd gepubliceerd. Voor drie nieuwe schepen werd in 2023 het laadvermogen deels geschat als gevolg van aanvankelijk ontbrekende cijfers. Ook in voorgaande jaren werd gebruik gemaakt van schattingen.

LEEFTIJDSTRUCTUUR

VAN VRACHTSCHEPEN IN DE RIJNVLOOT

Volgens de scheepsdatabase van de IVR,³⁷ werd ongeveer 80% van de drogeladingvloot in de twintigste eeuw gebouwd, terwijl dit voor de tankvloot ongeveer 40% bedroeg. Volgens deze database telt Nederland het grootste aantal schepen binnen de Rijnvloot in vrijwel elke scheepscategorie, gevolgd door Duitsland.

AFBEELDING 12: INGEBRUIKNAME VAN SCHEPEN IN DE RIJNVLOOT IN DE LOOP DER JAREN (AANTAL BINNENVAARTSCHEPEN)



Bronnen: IVR, analyse van de CCR

Verder zijn er nog 135 drogeladingschepen en 31 duw-/sleepboten met een onbekend bouwjaar. De database van de IVR bevat bovendien 255 tankschepen, 1.876 drogeladingschepen en 496 duw-/sleepboten die in andere landen dan de Rijnsoeverstaten geregistreerd staan.

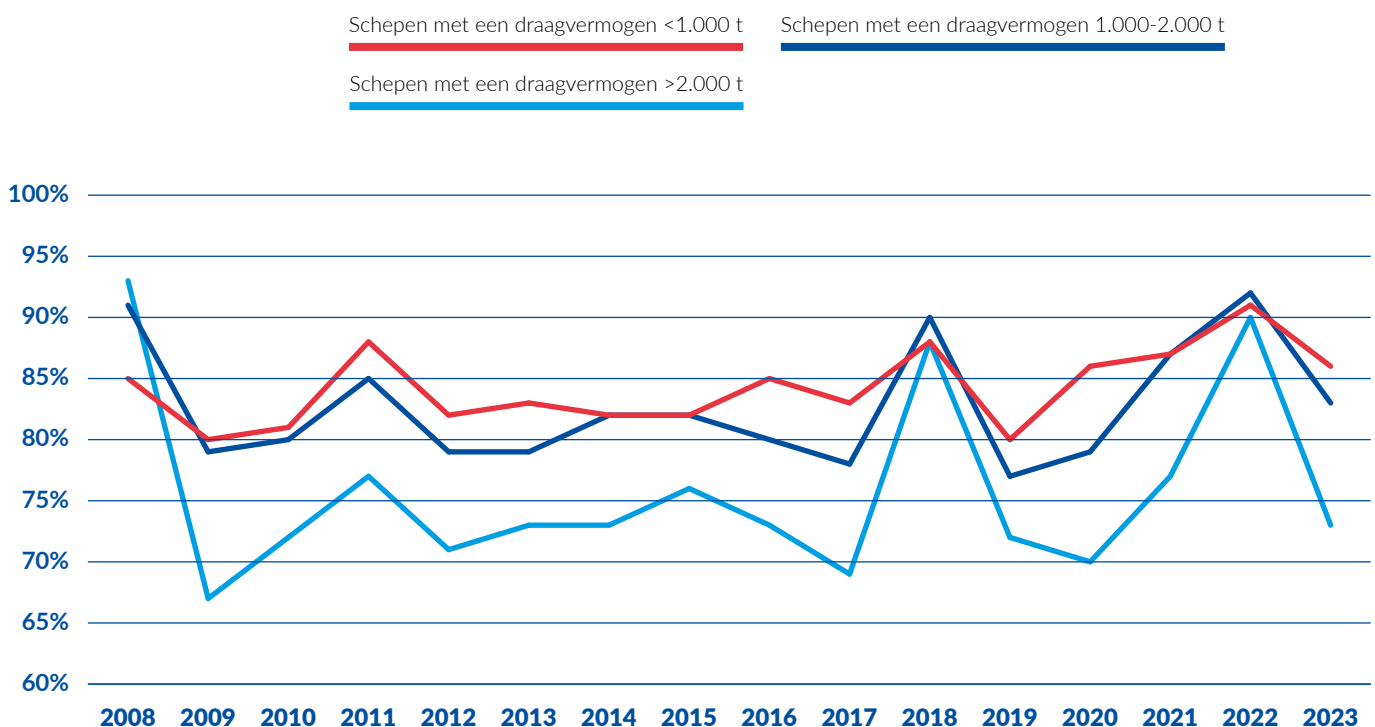
³⁷ De database van de IVR bevat actieve schepen, maar kan ook enkele inactieve schepen bevatten, vooral die in eerdere jaren in gebruik zijn genomen.

CAPACITEITSMONITORING

DROGELADINGSCHEPEN

Het jaar 2023 was moeilijk voor de drogeladingvloot. Zwakke economische vooruitzichten, met als gevolg een lage industriële productie in Duitsland en wereldwijde trends zoals de energietransitie, verminderden de vraag naar vervoer van traditionele grondstoffen en containers. Meer lokaal zorgde de stikstofcrisis in Nederland voor dalende volumes in de bouwsector en minder vraag naar diervoedergrondstoffen. De containermarkt, die jarenlang een ongekende groeimarkt was voor de drogeladingvloot, liet in 2023 ook een scherpe daling van de volumes zien in alle transportmarkten, zowel binnenlands als internationaal. Dit was deels te wijten aan wereldwijde factoren, aangezien alle grote zeehavens ook dalende cijfers vertoonden. De dalende volumes die via de binnenvaart worden vervoerd, wijzen echter ook op een mogelijke omgekeerde modal shift, die op zijn beurt kan worden gelinkt aan betrouwbaarheidsproblemen als gevolg van congestie in zeehavens en vaker optredende lage waterstanden, zoals bijvoorbeeld in het najaar van 2018 en meer recentelijk in de zomer van 2022. Over het geheel genomen werd een scherpe daling van het vrachtvolume voor drogeladingschepen waargenomen en ondanks de aanhoudend hoge vraag naar scheeps capaciteit in de Donaulanden uitte dit zich in een dalende benuttingsgraad.

AFBEELDING 13: EVOLUTIE VAN DE BENUTTINGSGRAAD VAN DE DROGELADINGVLOOT IN WEST-EUROPA



Bron: Panteia

Vanuit het oogpunt van de benuttingsgraad kan het als een 'geluk bij een ongeluk' worden beschouwd dat de vlootcapaciteit van de drogeladingvloot de afgelopen jaren sterk is afgenomen, voornamelijk door de export van schepen naar het Donauebekken. In het Donau-stroomgebied is er als gevolg van de oorlog in Oekraïne een grote vraag naar kleine, middelgrote en grote drogeladingschepen, vooral om graan te vervoeren. Ramingen voor 2023 laten opnieuw een export naar de Donaulanden zien van ongeveer 50 motorvrachtschepen en een vergelijkbaar aantal duwbakken. Als gevolg hiervan is de vlootcapaciteit van de drogeladingvloot in West-Europa de afgelopen jaren zeer sterk gedaald. Het valt te verwachten dat dit in 2023 neerkomt op een sterke daling van ongeveer 3% van de totale beschikbare vlootcapaciteit.

In tegenstelling tot 2022 liet het jaar 2023 bemoedigende scheepvaartomstandigheden op de Rijn zien met relatief gunstige waterstanden. Afgezien van een korte periode van ongeveer twee weken in de maand oktober waren er geen noemenswaardige beperkingen van de vaardiepte. Dit staat in schril contrast met het jaar 2022, waarin de waterstanden gedurende een relatief lange periode in de zomermaanden zeer laag waren. Hierdoor moesten goederen die bestemd waren voor havens aan de Mittel- en Oberrhein via alternatieve vervoerswijzen worden vervoerd.

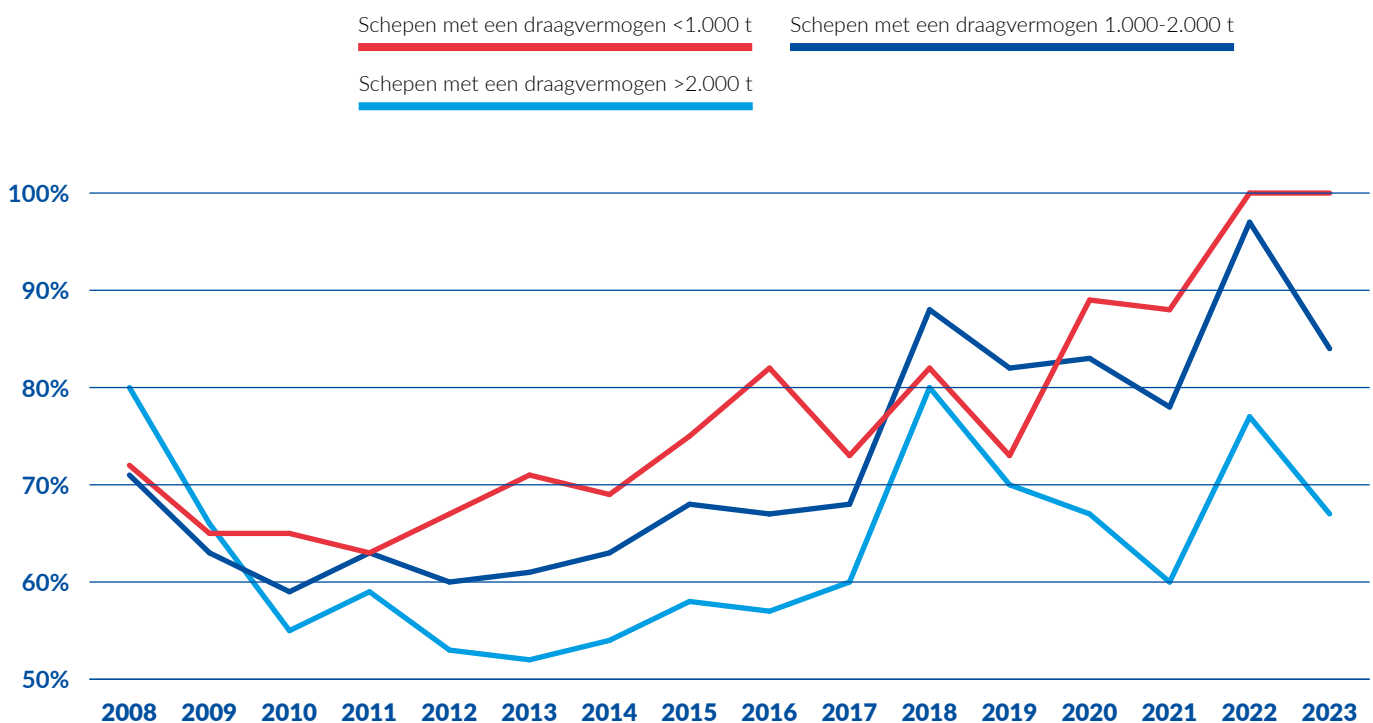
Het is belangrijk om te beseffen dat de drogeladingvaart zich opnieuw moet gaan positioneren als een aantrekkelijk alternatief voor het vrachtvervoer over de weg. Vooral op korte en middellange termijn dreigt er namelijk een aanzienlijke overcapaciteit aan met name grote schepen. Traditionele goederensegmenten zoals kolen en ertsen zullen de komende jaren geen groei vertonen. Hetzelfde geldt voor agribulk, terwijl in de bouwmaterialenmarkt de volumes afnemen door nationale beperkingen (vooral in Nederland). De vlootcapaciteit zal de komende jaren in beperkte mate blijven krimpen.



TANKSCHEPEN

In de tankvaart bleven de volumes, in tegenstelling tot de drogeladingmarkt, relatief stabiel met slechts beperkte afnames. Opmerkelijk was de daling van de volumes voor chemische producten, terwijl de markt voor aardolieproducten stabiel bleef. Dit, in combinatie met gunstigere vaaromstandigheden dan in 2022, en de uitbreiding van de vlootcapaciteit door de bouw van verschillende nieuwe tankschepen, leidde tot een lagere benuttingsgraad in de tankvaart. Toch is de situatie nog steeds aanvaardbaar en vergelijkbaar met recente jaren zonder langdurige periodes van laagwater.

AFBEELDING 14: EVOLUTIE VAN DE BENUTTINGSGRAAD VAN TANKSCHEPEN IN WEST-EUROPA



Bron: Panteia

De tankvaart is bijzonder gevoelig voor periodes met extreem laag water. Zo gezien was 2023 een gunstig jaar met slechts een korte periode van niet al te extreem lage waterstanden in de maand oktober. Dit leidde weliswaar tot een lage benuttingsgraad van schepen op de Mittel- en Oberrhein, maar niet tot extreme krapte op de markt, omdat de waterstanden op de Niederrhein op een acceptabel niveau bleven. Als gevolg hiervan veranderde de benuttingsgraad van de tankvaart aanzienlijk in vergelijking met 2022, toen extreem lage waterstanden optraden in de maand augustus. In dat jaar kon een aanzienlijk deel van de vloot het ondiepe water bij Kaub niet passeren, waardoor raffinaderijen en chemische fabrieken langs de Mittel- en Oberrhein genoodzaakt waren om de productie te beperken. In 2023 was er geen sprake van dergelijke beperkingen.

De vooruitzichten zijn ook gunstig in kleinere nichemarkten van de tankvaartsector. Het vervoer van eetbare oliën is qua hoeveelheden vrijwel gelijk gebleven en zal naar verwachting de komende jaren onverminderd groei vertonen. Wat het vervoer van poeders in de tankvaart betreft, zullen producten zoals cement en vliegias (residu van kolengestookte elektriciteitscentrales) in de betonindustrie worden vervangen door alternatieve materialen. Aangezien de bouwsector - ondanks beperkingen in Nederland en ook in Vlaanderen als gevolg van de stikstofproblematiek - op de langere termijn gunstige vooruitzichten heeft, zullen deze deelmarkten ook goed blijven draaien. Voor de meer traditionele marktsegmenten, zoals aardolieproducten, zullen bio-alternatieven op de kortere termijn eerder meer dan minder vraag genereren. Op de langere termijn zal een deel van het binnenlandse benzinedistributieverkeer worden afgebouwd. De chemische sector heeft momenteel te kampen met een neergang, deels als gevolg van investeringsbeslissingen van grote industriële spelers in Noordwest-Europa. Maar zolang de bevolking blijft groeien, zal de vraag naar chemische producten praktisch gezien ook blijven groeien.

Op de langere termijn dreigt er echter een overcapaciteit in de tankvaart te ontstaan door de grote hoeveelheid nieuwe tankschepen. Gezien de grote gevoeligheid voor lage waterstanden en het belang van leveringszekerheid, is een zekere mate van overcapaciteit echter niet noodzakelijkerwijs een probleem als dit contractueel goed geregeld is tussen vervoerders en verladers. De sectoren aan beide zijden van de keten lijken zich hier momenteel bewust van te zijn.³⁸

³⁸ Dit onderwerp sluit nauw aan bij vraagstukken over personeelstekorten die in het thematische rapport van 2023 over de arbeidsmarkt werden geanalyseerd en uitgewerkt. Zie ook: <https://inland-navigation-market.org/year-n-1-archive/?lang=en>



INNOVATIEVE ONTWIKKELINGEN IN DE BINNENVAARTVLOOT DIE BIJDAGEN AAN DE VERLAGING VAN EMISSIES

In overeenstemming met de opdracht in de ministeriële Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018, nam de CCR in december 2021 een routekaart aan ter vermindering van emissies door de binnenvaart.³⁹ Hierin werd opgeroepen tot de oprichting van een gegevensbank voor innovatieve schepen.

Om een dergelijke gegevensbank te ontwikkelen, werden gegevens verzameld over innovatieve binnenvaartschepen binnen het kader van het Comité Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn van de CCR, met de volgende reikwijdte:

- innovatieve schepen, oftewel schepen die zijn ontworpen om minder luchtverontreinigende stoffen of broeikasgassen uit te stoten dan een conventioneel dieselschip;
- vracht- en passagiersschepen met een Certificaat van Onderzoek voor Rijnschepen of een Uniecertificaat;⁴⁰
- geplande schepen, schepen in aanbouw, schepen in de vaart of geannuleerde projecten.

Hoewel biobrandstoffen – onder bepaalde omstandigheden – bijdragen aan het terugdringen van broeikasgasemissies, zijn schepen die op biobrandstoffen varen niet opgenomen in de analyse, aangezien voor de omschakeling op biobrandstoffen geen specifieke ontwerp- of technische aanpassing van het schip noodzakelijk is.

Voor deze analyse is gekeken naar 64 schepen: 46 vrachtschepen, 17 passagiersschepen voor dagexcursies en 1 hotelschip.⁴¹ De overgrote meerderheid van de innovatieve schepen vaart met een Certificaat van Onderzoek voor Rijnschepen. Het zijn hoofdzakelijk nieuwe schepen (circa 85%), maar ook bestaande schepen die achteraf zijn aangepast (circa 15%).

Het aantal in gebruik zijnde, innovatieve schepen bedraagt minder dan 0,2% van de totale binnenvaartvloot in Europa, waarvan 34 na 2021 zijn gebouwd, achteraf aangepast of gepland. Zes schepen kwamen in 2023 in bedrijf en acht staan nog steeds gepland als project (voornamelijk nieuwe schepen). Er stonden verschillende projecten op stapel voor 2022 en 2023, maar de bouw ervan heeft enige vertraging opgelopen. Meerdere projecten zijn bovendien geannuleerd voordat ze werden afgerond.⁴² De redenen voor de annulering van een project kunnen verschillen, zoals economische redenen (onvoldoende vraag, gebrek aan subsidies), organisatorische (terugtrekking van een partner) of zelfs technische redenen (veiligheids- of operationele problemen). De meeste geannuleerde projecten betroffen schepen die op LNG varen. Fossiel LNG wordt immers niet meer gezien als een langetermijnoplossing, vooral voor het terugdringen van koolstofemissies in de binnenvaart. Twee schepen die voeren met brandstofcelsystemen werden eveneens geannuleerd of uit de vaart genomen.

³⁹ Zie https://www.ccr-zkr.org/files/documents/Roadmap/Roadmap_en.pdf

⁴⁰ Dit sluit schepen uit met alleen een nationaal certificaat of schepen die onder de drempels vallen van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) en Richtlijn (EU) 2016/1629.

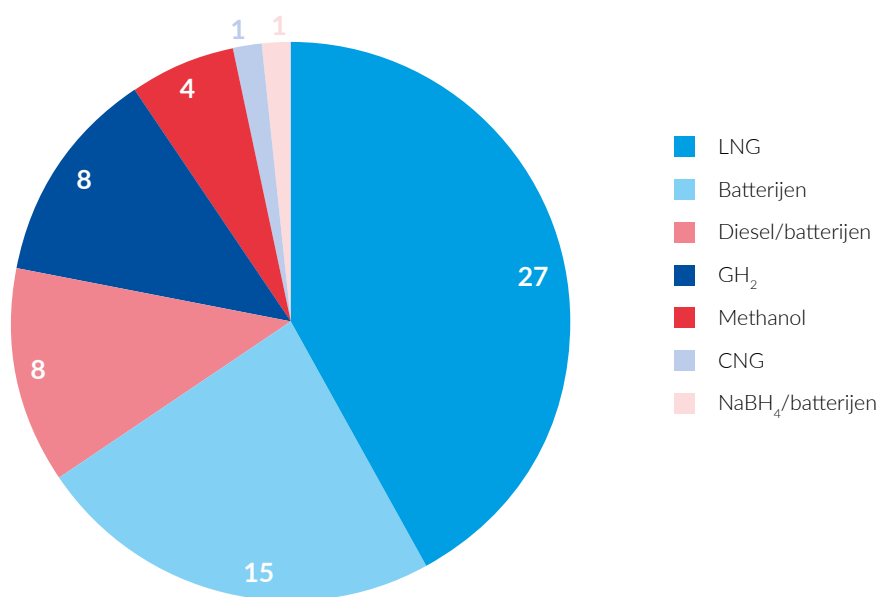
⁴¹ De opleidingsschepen en drijvende werktuigen zijn niet in de analyse opgenomen, maar wel in de gegevensbank.

⁴² Deze zijn niet in aanmerking genomen bij de 64 schepen die in deze analyse zijn opgenomen.

Deze trend zegt niets over de ontwikkeling van het aantal innovatieve schepen buiten het bereik van deze databank.

Deze innovatieve schepen varen, of zullen naar verwachting gaan varen op batterijen, gecombineerd aardgas (CNG), vloeibaar aardgas (LNG), diesel, methanol, gecombineerde waterstof (GH_2), voornamelijk in combinatie met batterijen, of natriumboorhydride met batterijen (NaBH_4), als voornaamste energiedrager.⁴³

AFBEELDING 15: AANTAL SCHEPEN MET ALTERNATIEVE ENERGIEBRONNEN ALS EEN VAN DE PRIMAIRE ENERGIEDRAGERS *



Bron: CCR-database

* De categorie ' GH_2 ' omvat twee schepen met een verbrandingsmotor en zes met een brandstofcelsysteem. De categorie 'methanol' omvat drie schepen met een verbrandingsmotor en één met een brandstofcelsysteem. De categorie 'diesel/batterijen' bestaat uitsluitend uit schepen die voor de voortstuwing alleen op batterijen kunnen varen. In deze categorie zijn zeven schepen ook uitgerust met een brandstofcelsysteem.

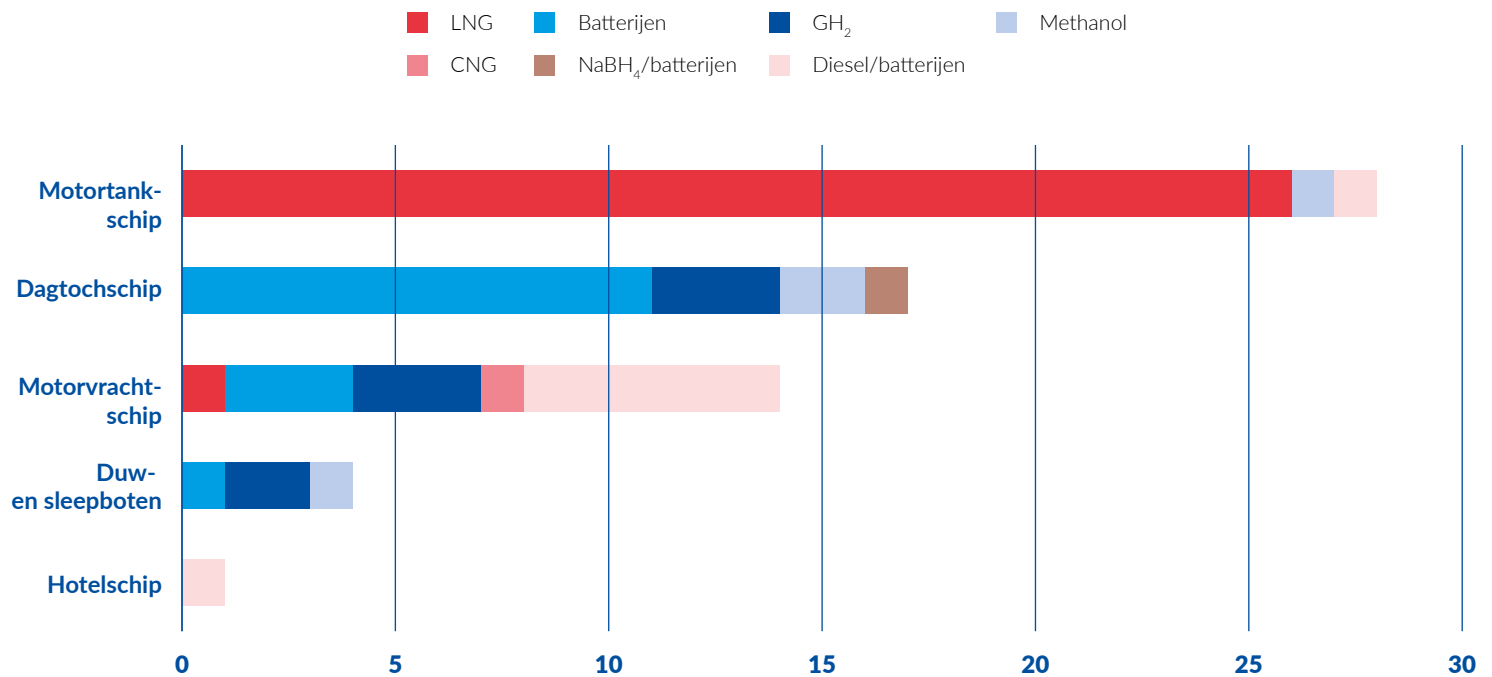
De bovenstaande afbeelding 15 geeft weer welke alternatieve energiebronnen zijn gebruikt als primaire energiedrager (voor de voortstuwing van het schip). Vaak wordt deze primaire energiedrager gecombineerd met andere energiedragers aan boord, vooral dieselmotoren die overbodig zijn geworden of als noodvoorziening dienen. Met andere woorden, er wordt vanuit gegaan dat verschillende (modulaire) opties voor emissieloze aandrijfsystemen, met gebruik van een combinatie van energiebronnen/brandstoffen, een rol zullen spelen om de ambitieuze doelstellingen voor emissiebeperking te bereiken die op internationaal niveau zijn vastgelegd. Dit wordt ook bevestigd door het profiel van de innovatieve schepen (in bedrijf, in aanbouw of in ontwikkeling), die vrijwel allemaal gebruik maken van meerdere energiedragers.

Bovendien bestaat er geen pasklare oplossing om de energietransitie tot stand te brengen. De keuze van een geschikte technologie voor het terugdringen van emissies hangt van diverse factoren af, waaronder het vaarprofiel van de schepen, het scheepstype, het marktsegment waarin ze actief zijn, maar ook de technische beperkingen van de gekozen oplossing.

Dit is terug te zien in onderstaande afbeelding, die illustreert hoe innovatieve toepassingen hun weg vinden in de binnenvaartsector.

⁴³ De primaire energiedrager is de voornaamste energiedrager voor de voortstuwing van het schip, terwijl de secundaire en tertiaire in mindere mate worden gebruikt.

AFBEELDING 16: VERDELING VAN INNOVATIES PER SCHEEPSTYPE EN PRIMAIRE ENERGIEDRAGER⁴⁴



De meeste van deze innovatieve schepen zijn uitgerust met een verbrandingsmotor als primaire energieomzetter (38), waarvan 31 eveneens zijn uitgerust met een elektrische aandrijfmotor. Daarnaast zijn zeven schepen die voornamelijk op batterijen varen ook uitgerust met een verbrandingsmotor voor redundantie-doeleinden of als noodstroombron. Dit is een positieve ontwikkeling die moet bijdragen aan een aanpak met modulaire systemen. De toepassing van batterijen of brandstofcellen in bestaande schepen vereist immers dat een schip in de eerste plaats wordt uitgerust met een elektrische aandrijfmotor. Achttien schepen varen op elektrische voortstuwingsinstallaties met batterijen en negen met brandstofcellen. Het dient te worden benadrukt dat één schip is ontworpen voor het gebruik van verwisselbare batterijcontainers. Het aantal schepen met een soortgelijk ontwerp zou de komende jaren kunnen toenemen.

⁴⁴ Met uitzondering van geannuleerde projecten of uit de vaart genomen schepen.



07

PASSAGIERSVAART

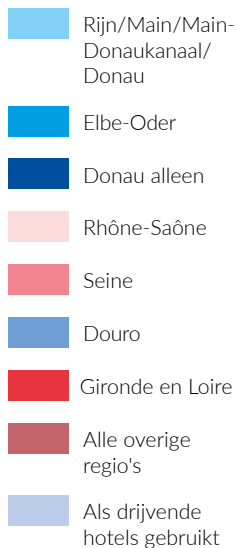
- In 2023 bedroeg het aantal actieve riviercruiseschepen 408 schepen, met in totaal 60.702 bedden (vergeleken met 410 actieve schepen met 60.639 bedden in 2022). Sinds de coronapandemie zijn er maar weinig nieuwe schepen gebouwd, slechts vier in 2023, maar de verwachting is dat dit aantal in 2024 en 2025 weer zal toenemen.
- In 2022 leidde de Russische grootschalige invasie en aanvalsoorlog tegen Oekraïne tot een grotere vraag naar verblijfsruimte in de vorm van hotelkamers voor oorlogsvluchtelingen en tot het gebruik van sommige schepen als drijvende hotels buiten het toeristisch seizoen. Sommige oudere schepen worden zelfs permanent voor dit doel ingezet. Deze trend zette zich in 2023 voort, met 16 schepen in 2023 die definitief als drijvende hotels worden gebruikt, terwijl dit er in 2022 slechts zes waren.
- De cijfers voor de jaarlijkse passages van riviercruiseschepen op de Donau, Rijn en Moezel, alsook de inhaalslag qua bezettingsgraad op de Donau in 2023 wijzen op een algemeen herstel van de riviercruisesector in Europa. Daar komt nog bij dat in 2023 1,22 miljoen passagiers uit de hele wereld een cruise op de Europese rivieren boekten (voornamelijk afkomstig uit de VS en Canada), waarbij met name de Rijn en de Donau als bestemming in Europa het meest in trek waren.

II RIVIERCRUISEVLOOT⁴⁵

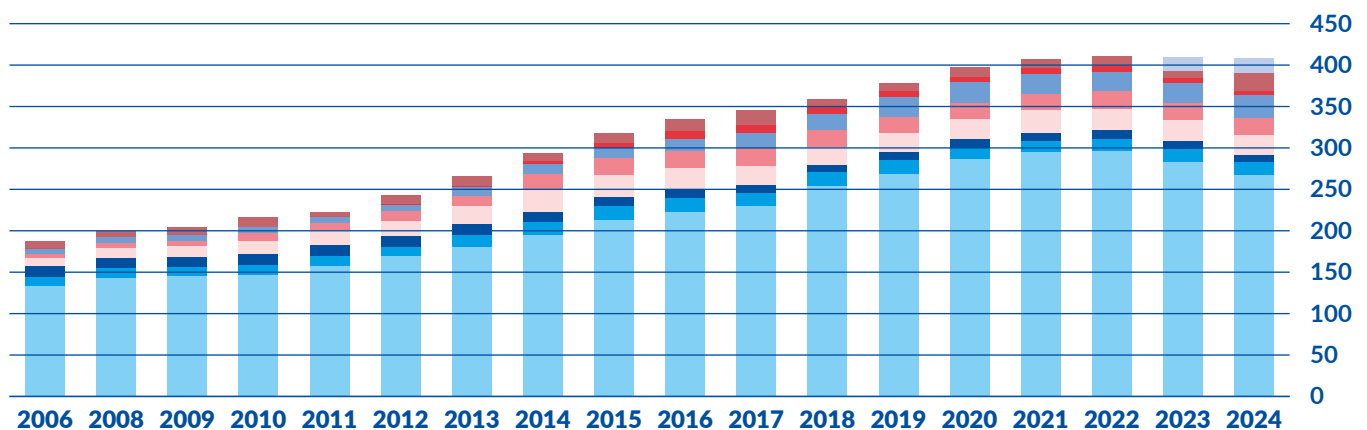
De actieve riviercruisevloot in Europa,⁴⁶ die meer dan 40% van de wereldwijde vloot van riviercruiseschepen uitmaakt, concentreert zich voornamelijk op de Centraal-Europese waterwegen⁴⁷ en is goed voor bijna 75% van de totale riviercruisevloot in de Europa. In 2023 bedroeg het aantal actieve riviercruiseschepen in Europa 408 schepen,⁴⁸ met in totaal 60.702 bedden, vergeleken met 410 actieve schepen met 60.639 bedden in 2022.

Hoewel de Covid-19-pandemie op een gegeven moment langzaam maar zeker voorbij was, bleef het aantal nieuwe riviercruiseschepen in 2022 en 2023 nog op een laag peil steken, maar de verwachting is dat dit aantal in 2024 en 2025 weer zal toenemen. Ondanks een scherpe daling van de inflatie bleef de bouw van nieuwe schepen in 2023 afnemen, omdat het bouwen van schepen duur bleef en de vraag afnam als gevolg van de geopolitieke en economische onzekerheid.

De grootschalige Russische invasie en aanval tegen Oekraïne heeft geleid tot een grotere vraag naar verblijfsruimte in de vorm van hotelkamers voor oorlogsvluchtelingen uit Oekraïne, naast het toch al toenemende aantal asielzoekers in Europa. Als gevolg hiervan worden sommige schepen buiten het toeristisch seizoen als drijvende hotels gebruikt en tijdens het seizoen als riviercruiseschip. Sommige schepen, in het bijzonder die van meer dan vijftig jaar oud, zijn zelfs permanent omgebouwd tot drijvende hotels; dit gold in 2022 voor zes schepen en in 2023 voor 16 schepen. Begin 2024 werden 18 schepen als zodanig aangegeven; het is onbekend of deze zullen terugkeren op de cruisemarkt.



AFBEELDING 1: AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN IN DE EU PER VAARGEBIED (2006-2024) *



Bron: A. Hader, *The River Cruise Fleet Handbook* (mei 2024)

* 2024: op basis van de orderportefeuille in mei 2024, waarvan er thans 18 worden gebruikt als drijvend hotel.

⁴⁵ A. Hader, *The River Cruise Fleet Handbook* (mei 2024). Enkel riviercruiseschepen met minimaal 40 bedden zijn in deze analyse opgenomen.

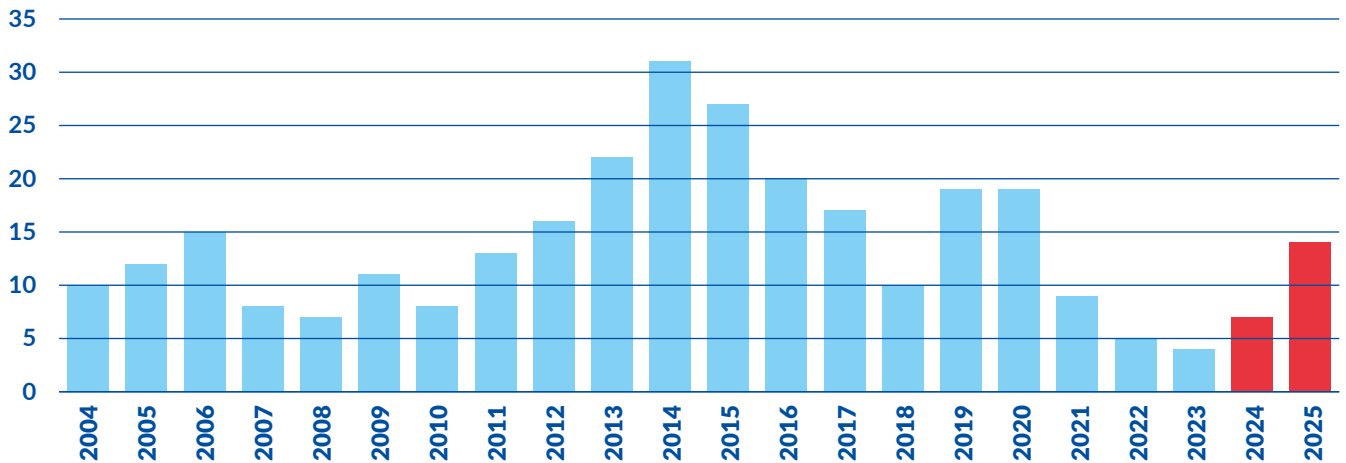
⁴⁶ Europa zonder Rusland en Oekraïne

⁴⁷ Rijn, Main, Main-Donaukanaal, Donau, Elbe-Oder

⁴⁸ Met inbegrip van 16 schepen die als drijvende hotels worden gebruikt en niet actief in de vaart zijn.

In het seizoen 2023 werden vier nieuwe schepen gebouwd (ten opzichte van vijf in 2022), zoals gepland in de orderportefeuille en wat de neerwaartse trend van de afgelopen jaren nog eens bevestigt. Voor 2024 staat echter de oplevering van zeven nieuwe schepen gepland, wat weleens erop zou kunnen wijzen dat er weer meer nieuwe schepen worden gebouwd, en de verwachting is dat dit aantal pakweg zal verdubbelen in 2025.

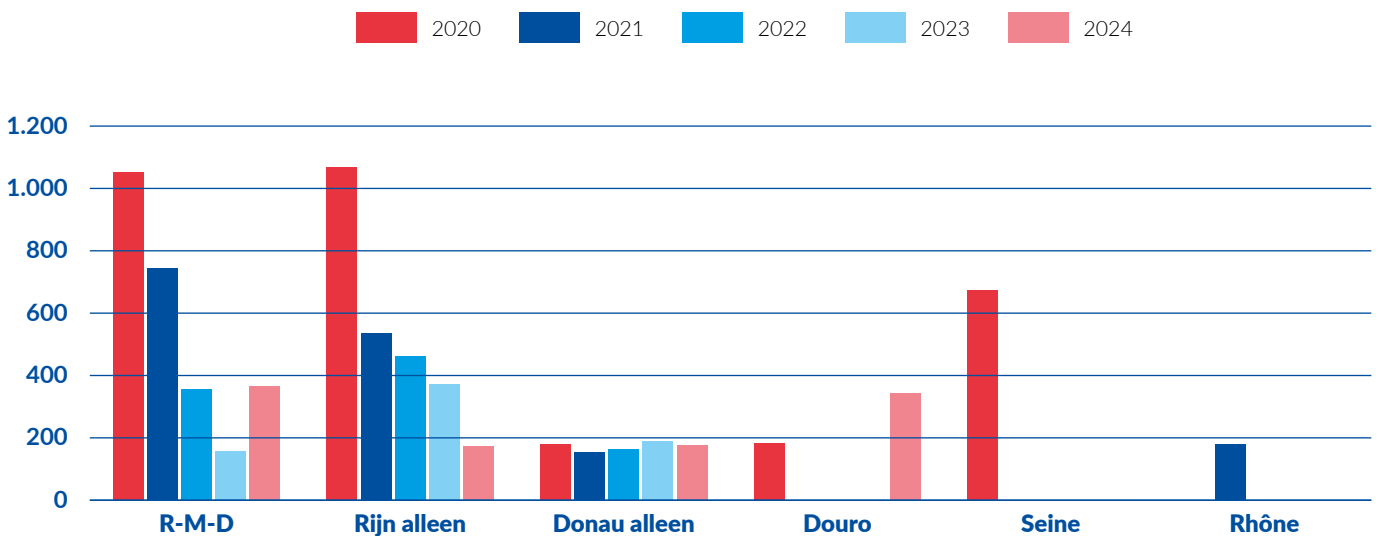
AFBEELDING 2: NIEUWE RIVIERCRUISESCHEPEN VOOR DE EUROPESE MARKT 2004-2025 *



Bron: A. Hader, *The River Cruise Fleet Handbook* (mei 2024)
* 2024 en 2025: op basis van de orderportefeuille in mei 2024

In 2023 waren de vier nieuwe schepen goed voor een extra capaciteit van 720 bedden (ten opzichte van 980 bedden in 2022) op de riviercruisemarkt in Europa. Voor het jaar 2024 wordt een extra capaciteit van 1.056 bedden verwacht.

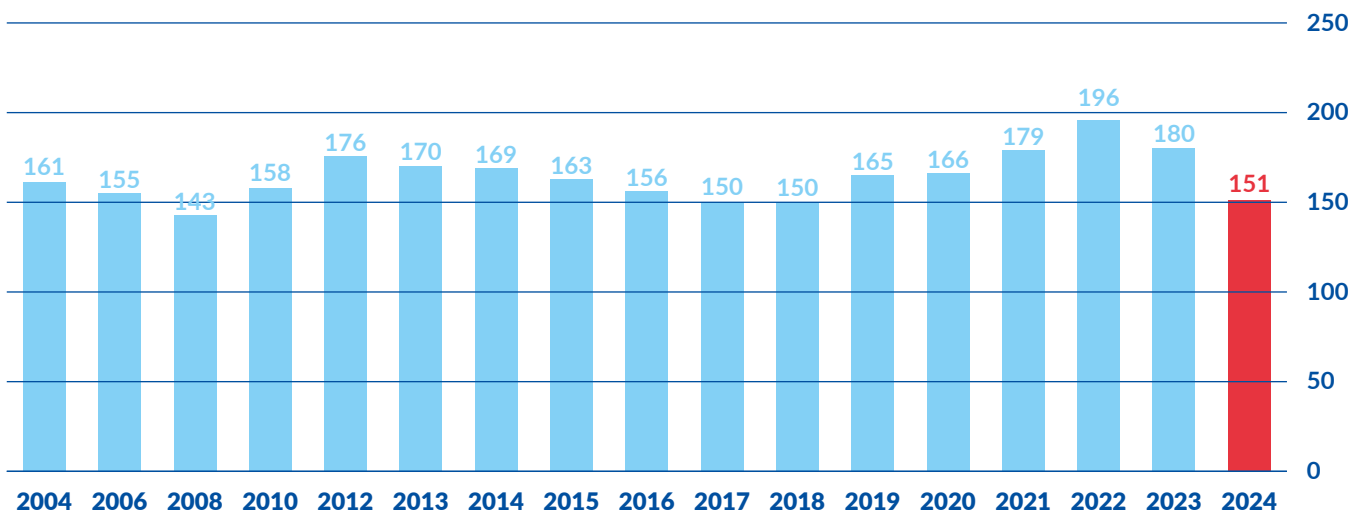
AFBEELDING 3: NIEUWE CAPACITEITEN IN DE CRUISEVAART VAN 2020 TO 2024 PER VAARGEBIED (AANTAL BEDDEN) *



Bron: A. Hader, *The River Cruise Fleet Handbook* (mei 2024)
* R-M-D= Rijn/Main/Main-Donaukanaal /Donau. 2024: op basis van de orderportefeuille in mei 2024.

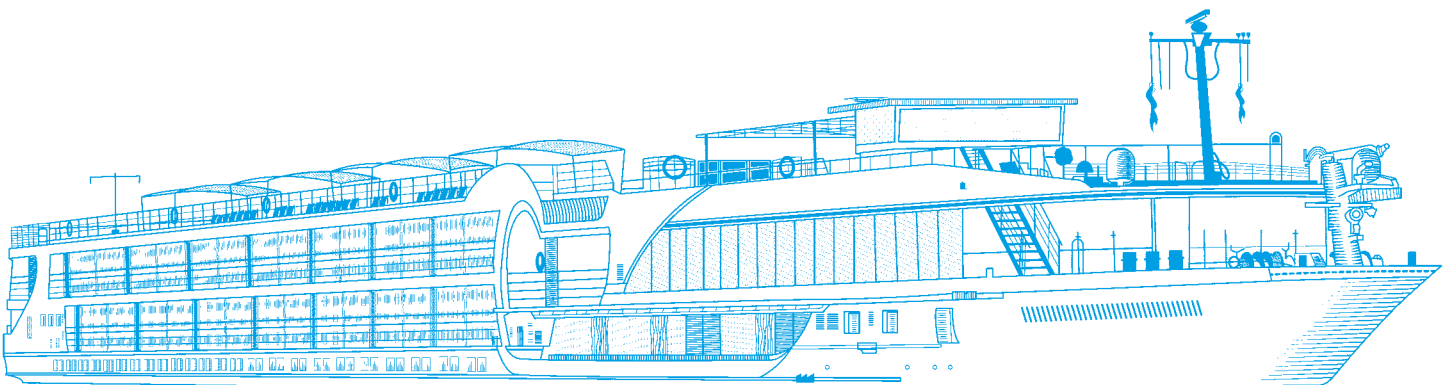
Na een afname tussen 2014 en 2018 blijft het gemiddelde aantal bedden in nieuwe cruiseschepen sindsdien stijgen. In 2022 kan de aanzienlijke stijging van dit aantal worden verklaard door de komst op de markt van de A-ROSA SENA, die een capaciteit van 280 bedden heeft. Afgezien van dit uitzonderlijk grote schip, blijft het gemiddelde aantal bedden op nieuwe riviercruiseschepen in 2023 in lijn met deze stijging, hoewel de vooruitzichten voor 2024 wijzen op de eerste afname sinds 2018. Dit kan worden verklaard door de komst op de riviercruisemarkt van drie schepen op de Douro met een vrij klein aantal bedden (met elk tussen de 102 en 120 bedden). In de andere regio's is het gemiddelde aantal bedden in vergelijking met voorgaande jaren vrijwel hetzelfde gebleven.

AFBEELDING 4: GEMIDDELD AANTAL BEDDEN OP NIEUWE RIVIERCRUISESCHEPEN IN EUROPA PER BOUWJAAR *



Bron: A. Hader, *The River Cruise Fleet Handbook* (mei 2024)

* Cijfer voor 2024: op basis van de orderportefeuille in mei 2024.



VRAAG

NAAR RIVERCRUISES

Het jaar 2023 laat zien dat de riviercruisesector zich heeft hersteld, met cijfers voor het aantal passages die vergelijkbaar zijn met die van vóór de pandemie. Ook bevestigen de cijfers dat het aantal passagiers dat riviercruises maakt en de bezettingsgraad van schepen weer op peil komen.

Als men de Europese markt onder de loep neemt, blijkt dat in 2023 1,22 miljoen passagiers uit de hele wereld een cruise op de Europese rivieren⁴⁹ boekten, wat volgens de ondervraagde stakeholders een positieve ontwikkeling vergeleken met 2022 laat zien. Daar komt nog bij dat de stakeholders – zowel voor de bedrijfsactiviteiten aan land als voor de binnenvaart – sinds 2021 de ontwikkelingen steeds positiever inschatten.

Wat de kerncijfers betreft, waren de drie belangrijkste groepen passagiers die werden vervoerd afkomstig uit de VS/Canada (515.157), Duitsland/Oostenrijk/Zwitserland (450.701) en Frankrijk (100.100). Passagiers uit de eerste twee groepen boekten vooral cruises op de Rijn (en zijn zijrivieren) en de Donau, de drukst bevaren rivieren in Europa. Bovendien werden de duurdere riviercruises vooral verkocht op overzeese markten, met de VS en Canada als koplopers.^{50, 51}

De activiteit van riviercruises op de Franse nationale rivieren en kanalen lag in 2023 boven het niveau van 2019 en liet een volledige omkering van de trend qua passagiersaantallen zien (+20,14% vergeleken met 2022).⁵² Daarnaast komen er steeds meer kleine schepen voor het vervoer van twee tot twaalf personen en de exploitanten die dit soort diensten aanbieden, staan open voor meer innovatie. Zij hebben meer oog voor milieubescherming, bijvoorbeeld door gebruik te maken van elektrische voortstuwing.

De cijfers voor de jaarlijkse passages van riviercruiseschepen op de Donau, Rijn en Moezel bevestigen de positieve trend die al in 2021 werd waargenomen. Wat het aantal passages betreft, lag de activiteit op de Oberrhein 0,6% boven het niveau van 2019. Op de Boven-Donau (bij de Oostenrijks-Duitse grens) en de Moezel lag de activiteit van riviercruises echter respectievelijk -6,4% en -1% onder de niveaus van vóór de pandemie, in 2019.

De bezettingsgraad van de riviercruiseschepen die de sluisen passeren, geeft in belangrijke mate aan in hoeverre de riviercruisesector zich heeft hersteld. De positieve ontwikkelingen die al in 2022 werden waargenomen, zetten zich voort in het jaar 2023, zoals blijkt uit de gegevens voor de riviercruisesector op de Donau (zie het volgende kader – focus op de bezettingsgraad in de riviercruisesector).

⁴⁹ Volgens IG RiverCruise zijn de meest relevante vaargebieden in Europa die voor de enquête zijn gebruikt en die als "Europese rivieren" kunnen worden gezien de Rijn en zijrivieren (Maas, Main, Moezel, Neckar, Rijn-Hernekanaal), de Donau en zijrivieren (Drava, Tisza, Sava, March, Raab), de Franse rivieren (Seine, Marne, Garonne, Dordogne, Lot, Rhône, Saône, Loire) en de Douro.

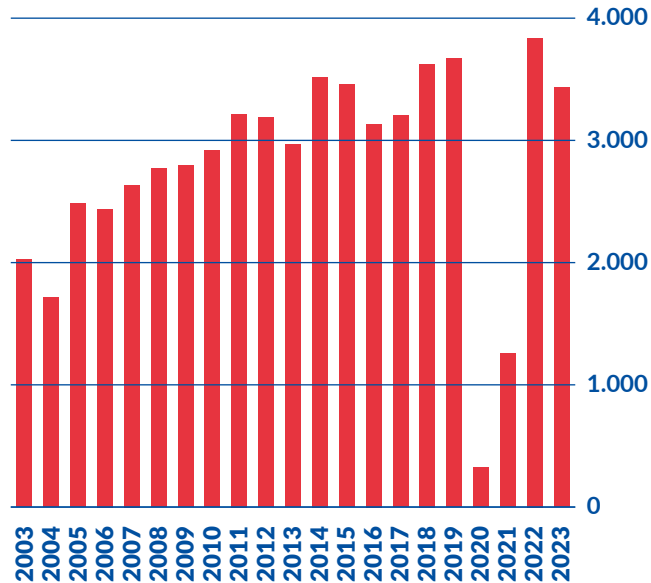
⁵⁰ Een deel van dit prijsverschil tussen passagiers uit Europa en overzeese passagiers kan worden verklaard door de langere verblijfsduur van de laatste groep.

⁵¹ Bron: IG RiverCruise, Der Fluss-Kreuzfahrtmarkt 2023 ("De riviercruisevaartmarkt in 2023")

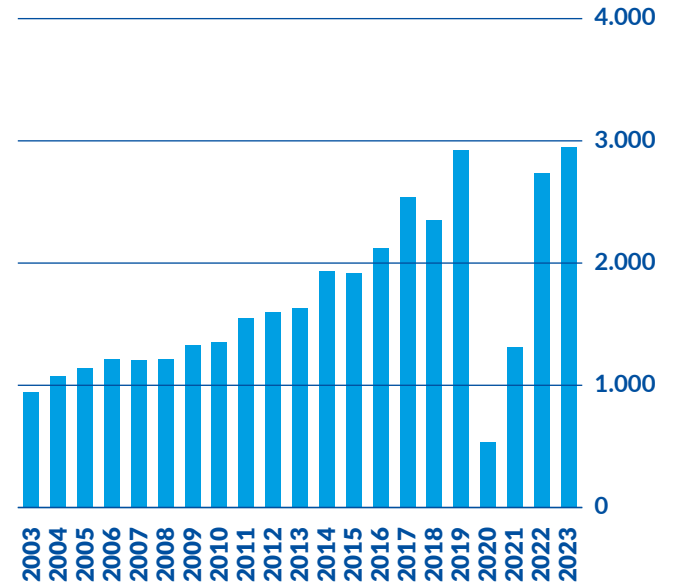
⁵² Baromètre de l'activité tourisme fluvial, édition 2024, Entreprises fluviales de France – E2F ("Barometer van het binnenvaarttoerisme", uitgave 2024)

AFBEELDINGEN 5, 6 EN 7: JAARLIJKS AANTAL PASSAGES VAN CRUISESCHEPEN OP DE DONAU, RIJN EN MOEZEL *

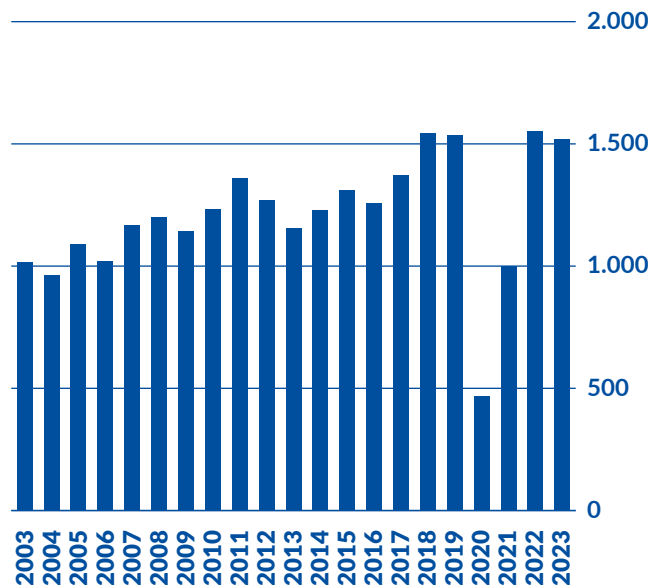
Donau



Rijn



Moezel



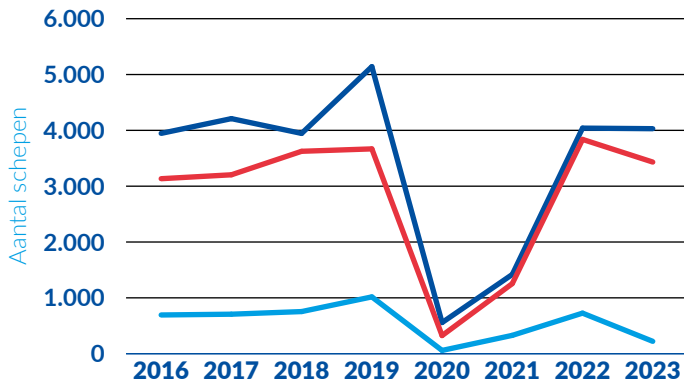
Bronnen: Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat en de Moezelcommissie
 * Donau = Boven-Donau bij de Duits-Oostenrijkse grens (sluis bij Jochenstein)
 Rijn = Bovenrijn (sluis bij Iffezheim)
 Moezel = sluis bij Koblenz

Voor drie geografische punten langs de Donau (twee aan de Boven-Donau en één aan de Midden-Donau) zijn de gegevens voor het aantal passages en passagiers beschikbaar vanaf 2015. Dankzij dit geografische onderscheid kan worden vastgesteld hoe intensief de riviercruisevaart is op deze verschillende gedeelten van de Donau. Uit de analyse blijkt dat de activiteit het grootst is op de Boven-Donau. Op de Midden-Donau ten zuiden van Boedapest vonden minder cruises plaats dan op de gedeelten van de Donau stroomopwaarts van Boedapest.

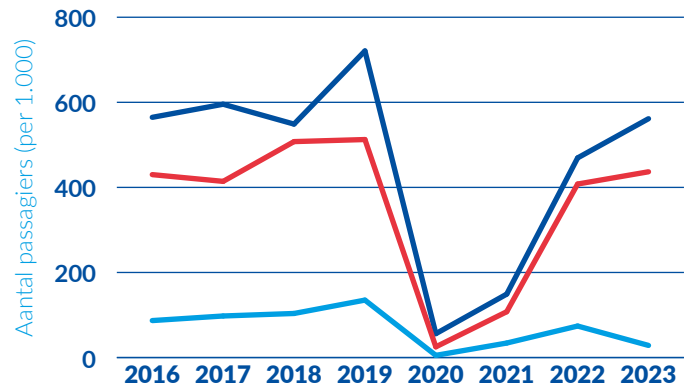
AFBEELDINGEN 8, 9 EN 10: **ONTWIKKELING VAN HET AANTAL PASSAGES VAN CRUIESCHEPEN EN AANTAL PASSAGIERS PER GEDEELTE VAN DE DONAU EN GEMIDDELD AANTAL PASSAGIERS PER SCHIP ***

Boven-Donau DE-AT Boven-Donau SK-HU Midden-Donau HU-HR-RS

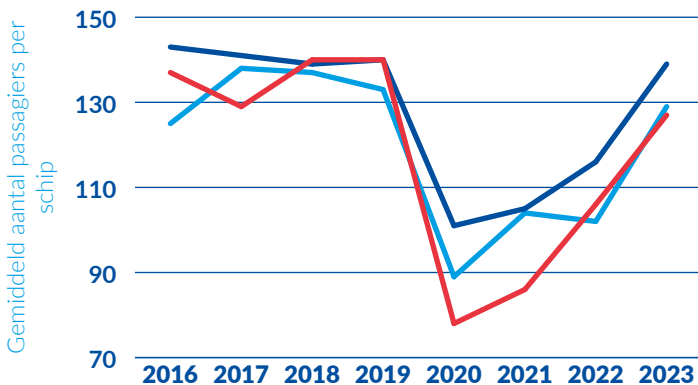
Passages van cruiseschepen



Aantal passagiers per 1.000



Gemiddeld aantal passagiers per schip



Bron: Donaucommissie

* Boven-Donau DE-AT = Oostenrijks-Duitse grens (sluis bij Jochenstein)
Boven-Donau SK-HU = Slowaaks-Hongaarse grens (sluis bij Gabčíkovo)
Midden-Donau HU-HR-RS = Hongaars-Kroatisch-Servische grens (grensovergang bij Mohács in Zuid-Hongarije)

Voor de drie meetpunten langs de Donau wijzen de gegevens op een lichte afname van het aantal passages van cruiseschepen voor alle drie meetpunten in het jaar 2023. Voor twee van de drie meetpunten kan echter een toename van het aantal vervoerde passagiers worden waargenomen. Het hogere aantal passagiers en het lagere aantal passages van cruiseschepen wijst op een hoger gemiddeld aantal passagiers per schip.

Wat de rivierhavens aan de Sava en Kupa betreft, wordt het meeste vervoer van passagiers geregistreerd in de haven van Belgrado in Servië. Sinds 2015 is het aantal riviercruise-passagiers dat in de haven van Belgrado (passagiersterminal) werd waargenomen, gestaag gestegen, van 60.000 passagiers in 2015 naar 104.000 in 2019. Dit komt overeen met de positieve ontwikkeling van riviercruises op de Donau. Zo maken de meeste cruiseschepen die Belgrado aandoen, deel uit van cruises over de Donau die aanleggen in belangrijke Oost-Europese hoofdsteden.

Net als in andere gebieden had ook hier de passagiersvaart te lijden onder de coronapandemie. In Belgrado werden in 2020 in de haven slechts 561 passagiers geteld. Vanaf 2019 liep het aantal passagiers op tot 74.750 in 2023, een cijfer dat nog altijd aanzienlijk lager ligt dan het niveau vóór de pandemie (104.000), maar de cijfers zijn gunstig en wijzen op herstel. In 2023 opende Servië nieuwe passagiersterminals in Sremska Mitrovica en Šabac. Dit zal de ontwikkeling van de passagiersvaart in de regio ongetwijfeld bevorderen. Daar staat tegenover dat de vaaromstandigheden op de waterwegen nog steeds de ontwikkeling van de passagiersvaart in dit gebied in de weg staan.⁵³

FOCUS OP DE BEZETTINGSGRAAD IN DE RIVIERCRUISESECTOR

Met behulp van een analyse van de bezettingsgraad van een vloot kan inzichtelijk worden gemaakt hoe de verhouding tussen vraag en aanbod zich in de loop der jaren ontwikkelt.

2019

2020

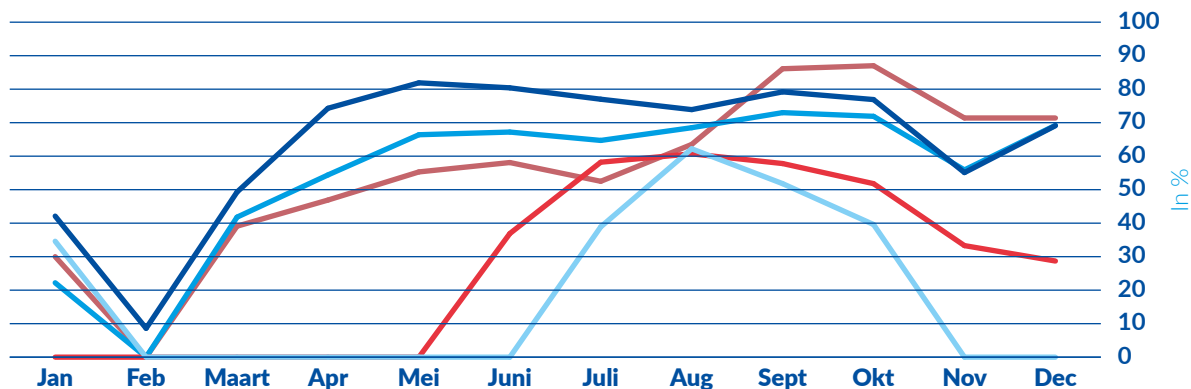
2021

2022

2023

De bezettingsgraad van riviercruiseschepen op de Boven-Donau kan worden berekend op basis van gegevens van de Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat voor riviercruiseschepen op de Donau die de sluis bij Jochenstein passeren (Duits-Oostenrijkse grens).

AFBEELDING 11: BEZETTINGSGRAAD VAN RIVIERCRUISESCHEPEN OP DE DONAU (IN %) *



Bron: Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat

* Bij de sluis bij Jochenstein (Duits-Oostenrijkse grens)

Bezettingsgraad = verhouding tussen het aantal passagiers en de passagierscapaciteit

Deze afbeelding illustreert hoe de riviercruisesector op de Donau zich herstelt.⁵⁴

De inhaalslag voor de bezettingsgraad die zich in 2022 aftekende, zette zich in 2023 voort. Bovendien kende de bezettingsgraad tussen augustus 2023 en september 2023 een piek die leidde tot hogere cijfers dan vóór de pandemie, zoals te zien is in de bovenstaande afbeelding.

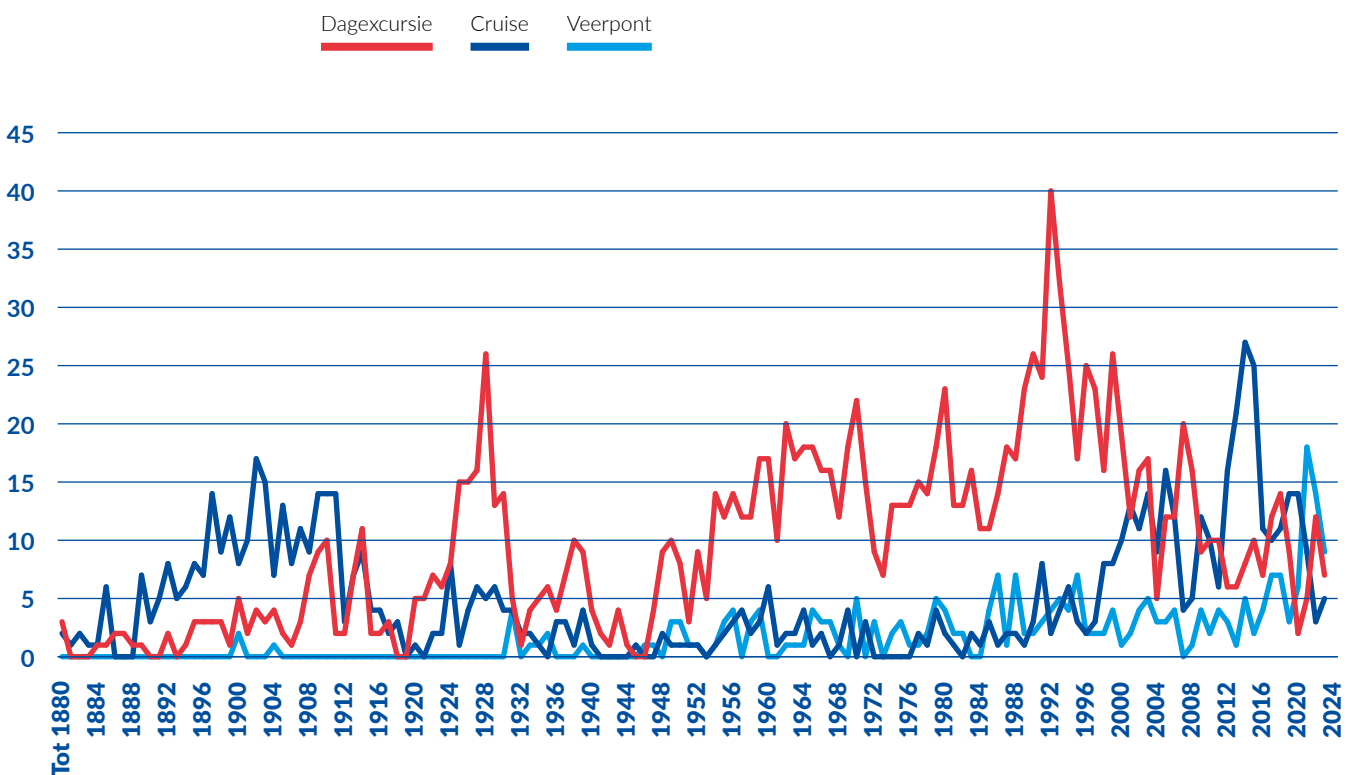
⁵³ De gegevens over de passagiersvaart konden tot nu toe niet in detail worden aangepast door het gebrek aan actuele gegevens en als gevolg van het feit dat de landen een niet-geharmoniseerde methodologie hanteren.

⁵⁴ Voor de Rijn en de Moezel waren er geen vergelijkbare gegevens beschikbaar.

LEEFTIJDSTRUCTUUR VAN PASSAGIERSSCHEPEN IN DE RIJNVLOOT

Voor de passagiersvloot wordt een onderscheid gemaakt tussen passagiersveerponten, riviercruiseschepen en passagiersschepen voor dagexcursies. De onderstaande afbeelding geeft een overzicht van de huidige vloot en hoe deze vloot zich in de afgelopen jaren ontwikkeld heeft. Daarbij moet echter worden opgemerkt dat deze cijfers ook inactieve schepen kunnen omvatten en dat enkele van de nieuwste schepen mogelijk niet zijn meegeteld. Ondanks het feit dat de meeste passagiersveerponten en dagtochtschepen (die samen goed zijn voor 76% van alle passagiersschepen) in de vorige eeuw zijn gebouwd, zijn er sinds de eeuwwisseling veel nieuwe riviercruiseschepen bijgekomen. In 2023 lag het aantal nieuwgebouwde riviercruiseschepen nog steeds onder het niveau van voor de coronacrisis.

AFBEELDING 12: INGEBRIJKNAME VAN PASSAGIERSSCHEPEN IN DE RIJNVLOOT IN DE LOOP DER TIJD (AANTAL BINNENVAARTSCHEPEN)



Bronnen: IVR, analyse van de CCR

Ter informatie: van één riviercruiseschip en zes dagtochtschepen is het bouwjaar niet bekend. De database van de IVR bevat actieve schepen, maar ook enkele inactieve schepen, met name schepen die lang geleden in gebruik werden genomen.



08

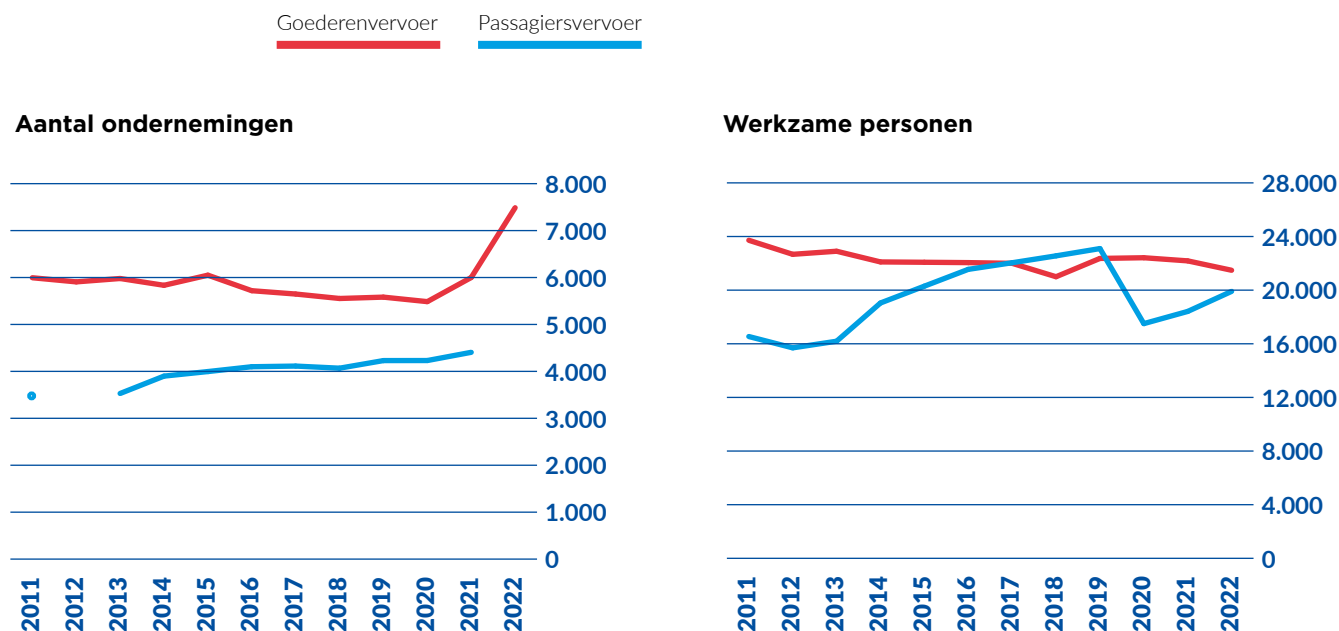
ONDERNEMINGEN, WERKGELEGENHEID, OMZET EN PERSONEELS- KOSTEN³⁵

- Volgens cijfers van Eurostat waren er in 2020 5.486 binnenvaartondernemingen in het goederenvervoer actief in Europa (EU-27 plus Bosnië-Herzegovina, Servië en Zwitserland). Ongeveer 88% hiervan (4.809 ondernemingen) staat geregistreerd in Rijnsoeverstaten. In 2020 lag het aantal werkzame personen in het goederenvervoer bij 22.417. De Rijnsoeverstaten waren goed voor 75%, Donaulanden voor 17% en ondernemingen buiten het Rijn- en Donaustroomgebied voor 8%.
- In 2021 werden in de passagiersvaart in Europa (EU-27 plus Bosnië-Herzegovina, Servië en Zwitserland) 4.406 binnenvaartondernemingen geteld. De geografische verdeling laat zien dat 42% hiervan geregistreerd staat in Rijnsoeverstaten. Zuid-Europa is goed voor 26%, Oost-Europa voor 17% en Scandinavië voor 11%. Het totale aantal personen dat werkzaam is in binnenvaartondernemingen in de passagiersvaart in Europa kwam in 2022 neer op 19.908.
- In 2022 werd voor de binnenvaartondernemingen in het goederenvervoer in de EU-27 (plus Zwitserland en Servië) een omzet van ongeveer 7,5 miljard euro geregistreerd, wat overeenkomt met een stijging van 25% vergeleken met 2021. Wat binnenvaartondernemingen in de passagiersvaart betreft, bedroeg de omzet in 2022 ongeveer 2,8 miljard euro, een stijging van 72% vergeleken met 2021.

³⁵ Het thema personeelstekort werd verder geanalyseerd en behandeld in het thematische rapport 2023 over de arbeidsmarkt, beschikbaar op: <https://inland-navigation-market.org/year-n-1-archive/?lang=en>

Het merendeel van de gegevens in dit hoofdstuk is beschikbaar tot 2022.

AFBEELDINGEN 1 EN 2: ONTWIKKELING VAN HET AANTAL ONDERNEMINGEN EN DE WERKGELEGENHEID IN HET GOEDEREN- EN PASSAGIERSVERVOER IN DE BINNENVAARTSECTOR IN EUROPA *



Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] tot 2020 en [sbs_sc_ovw] vanaf 2021
* De gegevens voor het goederenvervoer voor 2021 en 2022 zijn een raming.

ONDERNEMINGEN EN WERKGELEGENHEID IN HET GOEDERENVERVOER

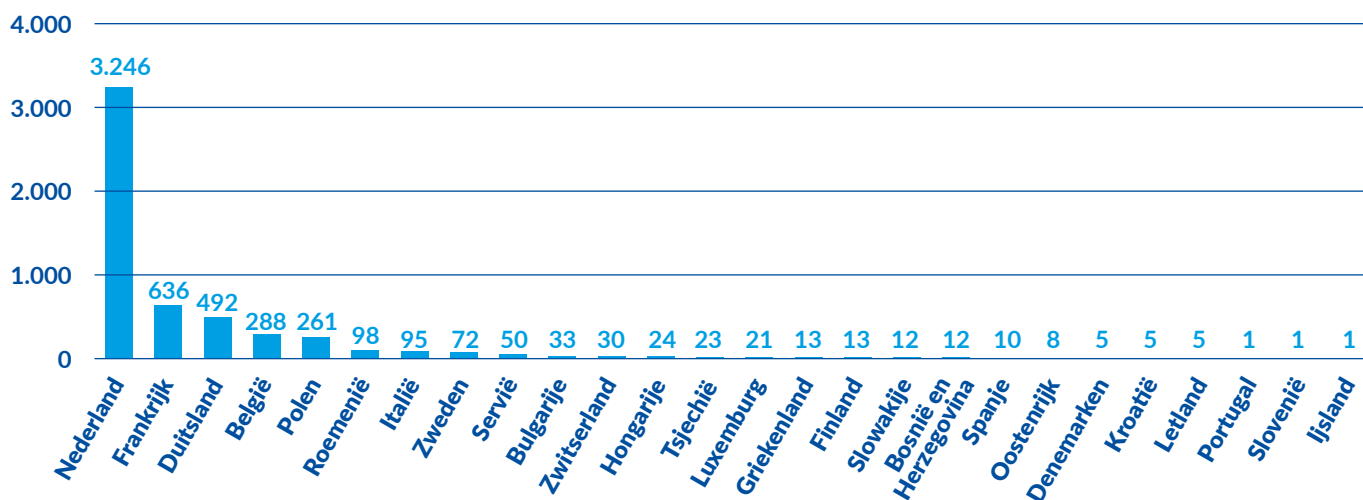
Volgens cijfers van Eurostat waren er in 2020 5.486 binnenvaartondernemingen in het goederenvervoer actief in Europa (EU-27 plus Bosnië-Herzegovina, Servië en Zwitserland).⁵⁶ Ongeveer 88% hiervan (4.809 ondernemingen) staat geregistreerd in Rijnsoeverstaten.⁵⁷ Alleen al in Nederland zijn dat 3.279 binnenvaartondernemingen in het goederenvervoer, oftewel 60% van het totale aantal in Europa en 68% van het totale aantal in de Rijnsoeverstaten.

Het aantal ondernemingen in Donaulanden is relatief klein (201, wat overeenkomt met een aandeel van 4%), vergeleken met het aandeel van de Donau in de totale vervoersprestatie op de binnenwateren van de EU-27 (18%). Er moet op gewezen worden dat de bedrijven in het Donaustroomgebied gemiddeld een veel groter aantal werknemers hebben dan de bedrijven in het Rijnstroomgebied. Oost-Europese landen (met inbegrip van de Donaulanden) zijn samen goed voor 9% van alle binnenvaartondernemingen in het goederenvervoer in de EU-27, terwijl Zuid-Europese en Scandinavische landen elk 2% voor hun rekening nemen.

⁵⁶ De meest recente cijfers van Eurostat voor het totale aantal ondernemingen in het goederenvervoer [sbs_na_1a_se_r2] zijn beschikbaar voor 2020, terwijl de cijfers per land ook beschikbaar zijn voor 2021 en/of 2022 [sbs_sc_ovw].

⁵⁷ Nederland, Duitsland, België, Frankrijk en Zwitserland

AFBEELDING 3: AANTAL BINNENVAARTONDERNEMINGEN IN HET GOEDERENVERVOER IN EUROPA IN 2022 *

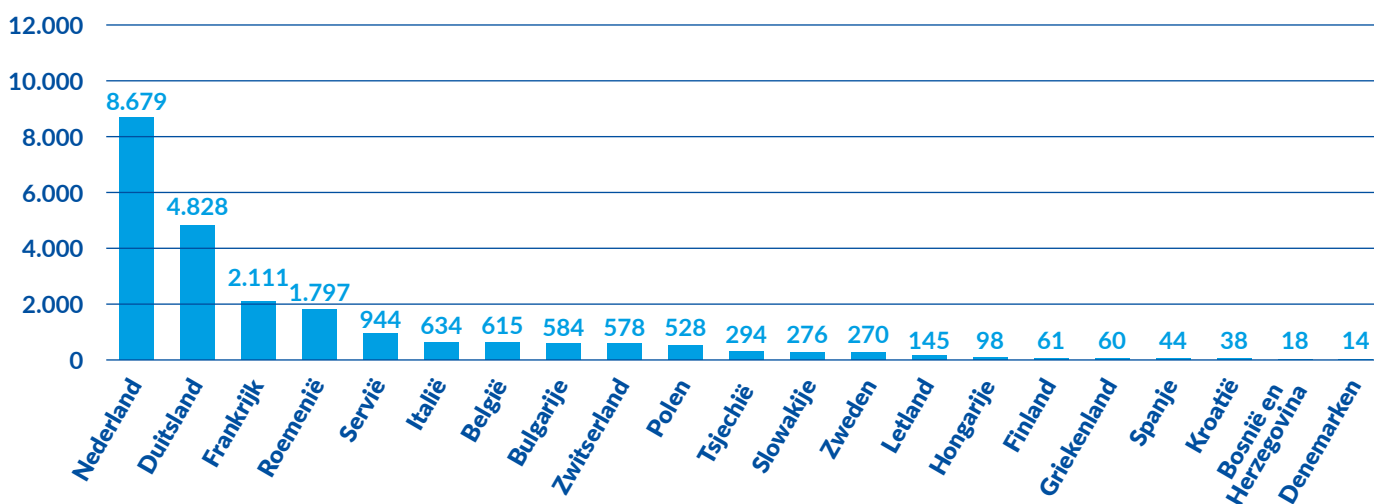


Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en [sbs_sc_oww]

* De gegevens voor België en Servië hebben betrekking op 2020.

Het aantal werkzame personen in het goederenvervoer bestaat uit zelfstandigen, meehelpende gezinsleden en werknemers. In 2020 lag dit aantal in totaal bij 22.417.⁵⁸ De Rijnsoeverstaten waren goed voor 75%, Donaulanden voor 17% en ondernemingen buiten het Rijn- en Donaustroomgebied voor 8%.

AFBEELDING 4: AANTAL WERKZAME PERSONEN IN HET GOEDERENVERVOER IN DE BINNENVAART IN EUROPA IN 2022 *



Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en [sbs_sc_oww]

* De gegevens voor België en Servië hebben betrekking op 2020.

In dit verband wordt onderstreept dat de cijfers van nationale werkgelegenheidsinstanties of andere nationale instanties soms sterk afwijken van die van Eurostat, omdat de statistische arbeidsmarktconcepten die het vertrekpunt vormen van elkaar verschillen. Voor vergelijkingen tussen landen geniet Eurostat de voorkeur als bron, aangezien deze gegevens geharmoniseerd zijn voor alle landen en dus vergelijkbaar zijn.

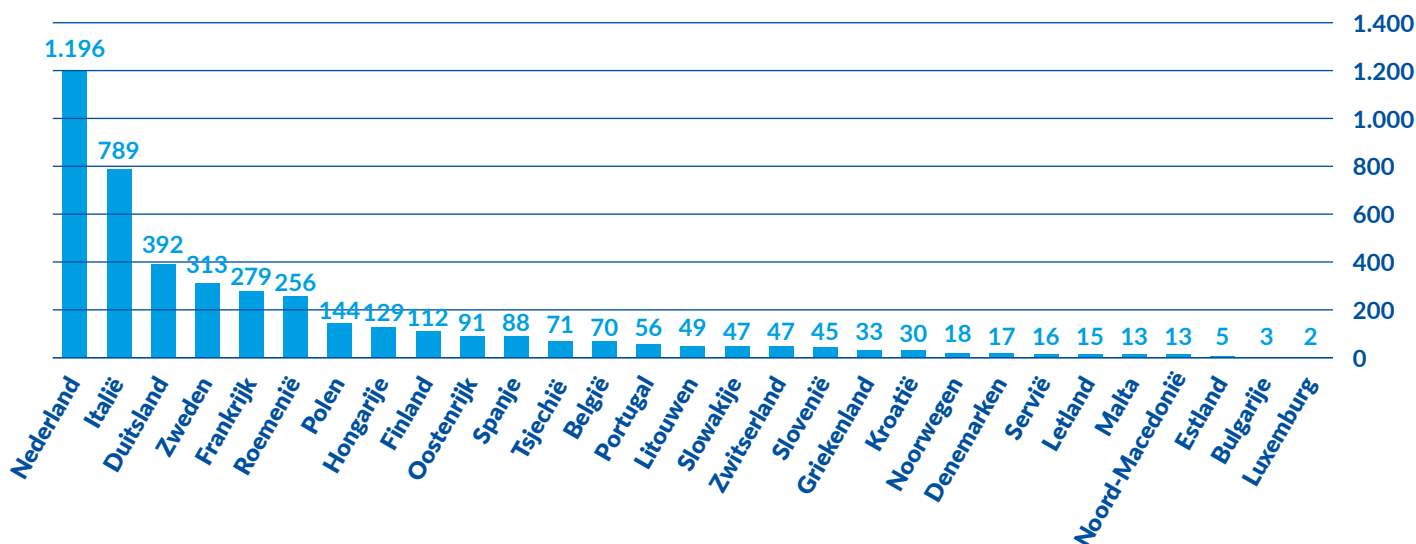
⁵⁸ De meest recente cijfers van Eurostat voor het totale aantal werkzame personen in het goederenvervoer [sbs_na_1a_se_r2] zijn beschikbaar voor 2020, terwijl deze cijfers per land beschikbaar zijn voor 2021 en/of 2022 [sbs_sc_oww].

ONDERNEMINGEN

EN WERKGELEGENHEID IN DE PASSAGIERSVAART

In 2021 werden in de passagiersvaart in Europa (EU-27 plus Bosnië-Herzegovina, Servië en Zwitserland) 4.406 binnenvaartondernemingen geteld.⁵⁹ De geografische verdeling laat zien dat 42% hiervan geregistreerd staat in Rijnsoeverstaten. Zuid-Europa is goed voor 26%, Oost-Europa voor 17% en Scandinavië voor 11%. De verschillende Donaulanden worden hier beschouwd als een deel van Oost-Europa. Als ze apart zouden worden geteld, zouden ze 12% vertegenwoordigen.

AFBEELDING 5: AANTAL BINNENVAARTONDERNEMINGEN IN HET PASSAGIERSVERVOER IN EUROPA IN 2022

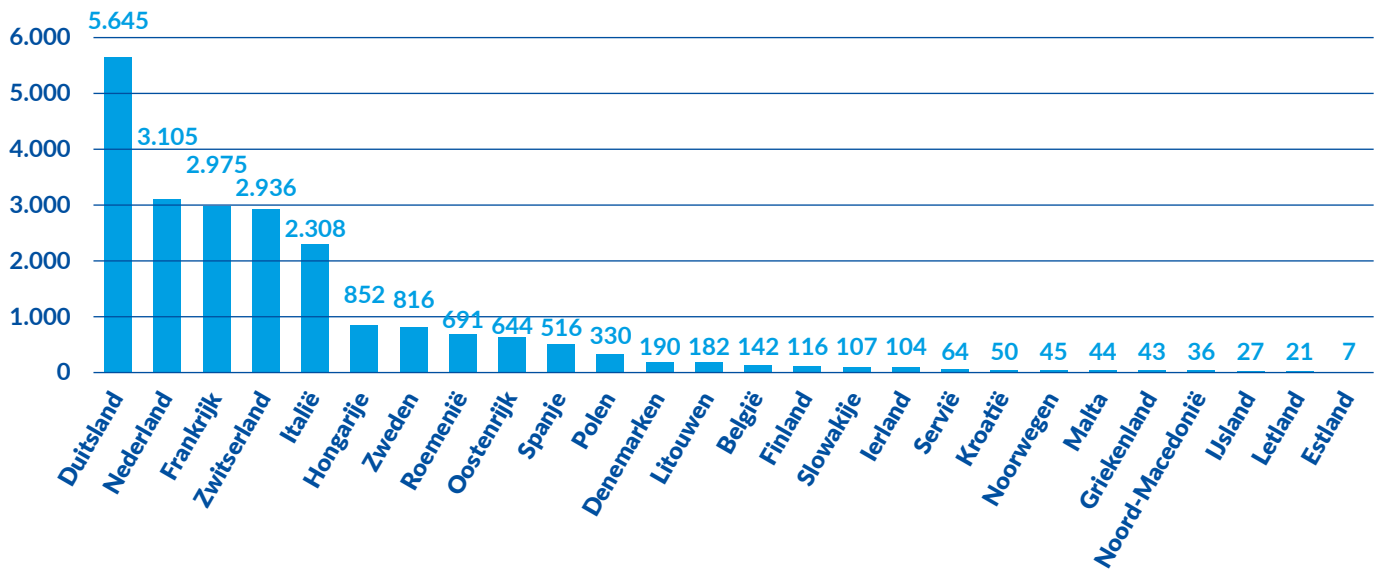


Bron: Eurostat [sbs_sc_oww]

Het totale aantal personen dat werkzaam is in binnenvaartondernemingen in de passagiersvaart in Europa kwam in 2022 neer op 19.908, oftewel +8% meer dan het jaar ervoor. De verklaring voor deze stijging is het herstel na de coronapandemie, die immers tot gevolg had dat het vervoer van passagiers sterk kelderde en daarom ook de werkgelegenheid in deze sector op de tocht zette.

⁵⁹ De meest recente cijfers van Eurostat voor het totale aantal ondernemingen in het passagiersvervoer zijn beschikbaar voor 2021, terwijl deze cijfers per land beschikbaar zijn voor 2022 [sbs_sc_oww].

AFBEELDING 6: AANTAL WERKZAME PERSONEN IN DE PASSAGIERSVAART IN EUROPA IN 2022 *



Bron: Eurostat [sbs_sc_ovw]

* De gegevens voor Malta hebben betrekking op 2021.

Ongeveer 74% van alle werkbare personen in de passagiersvaart in de EU werkt in de Rijnsoeverstaten. Het aandeel voor de Donaulanden bedraagt 12%.

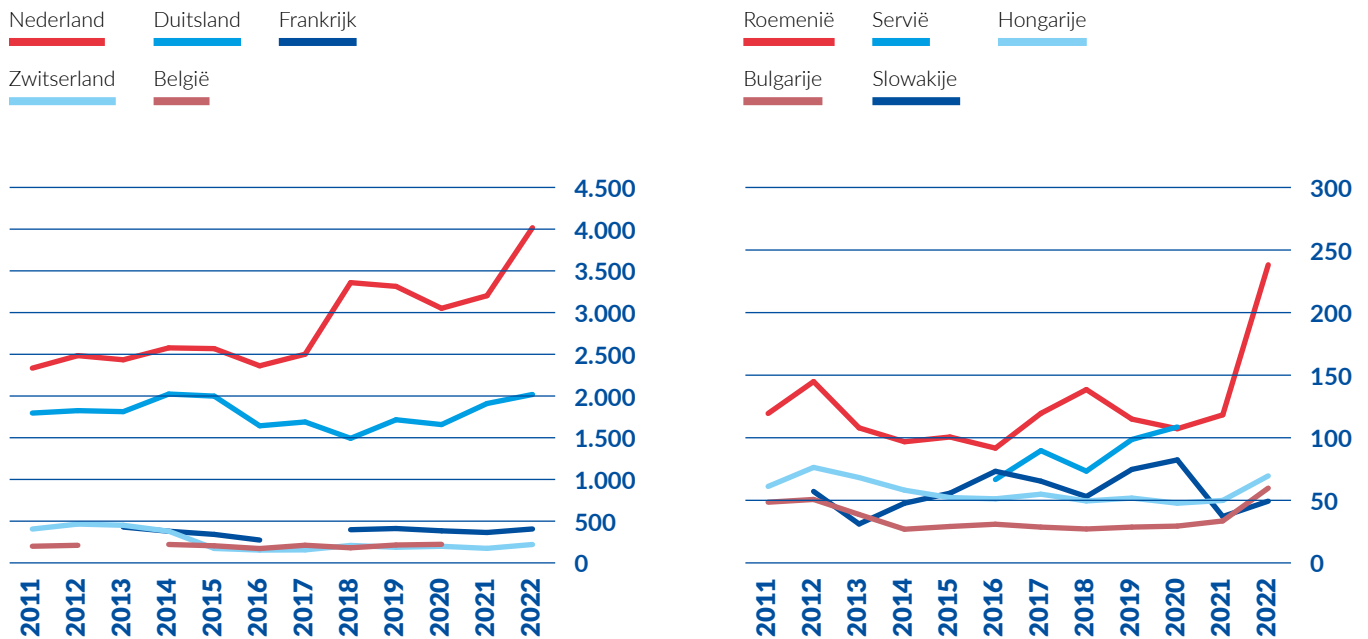


OMZET

OMZET IN HET GOEDERENVERVOER IN DE BINNENVAART

In 2022 werd voor de binnenvaartondernemingen in het goederenvervoer in de EU-27 (plus Zwitserland en Servië) een omzet van ongeveer 7,5 miljard euro geregistreerd, wat neerkomt op een stijging van 25% vergeleken met 2021 (6,0 miljard in 2021). De Rijnoeverstaten⁶⁰ waren samen goed voor ongeveer 6,9 miljard euro (dit komt overeen met 92% van de omzet in de EU-27, plus Zwitserland en Servië), oftewel een stijging van 18% ten opzichte van 2021.

AFBEELDING 7: JAARLIJKSE OMZET IN HET GOEDERENVERVOER IN DE BINNENVAART IN RIJN- EN DONAULANDEN (IN MILJOEN EURO) *



Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], [sbs_sc_oww], Centraal Bureau voor de Statistiek voor gegevens van vóór 2021, Eidgenössische Steuerverwaltung (Zwitserse Federale Belastingdienst, FTA) voor gegevens van vóór 2021, schatting van de CCR op basis van gegevens van Eurostat voor Frankrijk voor 2019.

Voor Zwitserland en Nederland geldt dat er vanaf 2021 een structurele breuk in de gegevens is opgetreden. Dit hangt samen met het feit dat vanaf 2021 Eurostat-cijfers worden gebruikt die afkomstig zijn uit een nieuwe databank [sbs_sc_oww]. In de voormalige Eurostat-databank [sbs_na_1a_se_r2] ontbraken omzetgegevens voor deze twee landen, waardoor voor de jaren vóór 2021 nationale databanken van het CBS en de FTA werden gebruikt. Daarom kunnen voor deze twee landen de gegevens die beschikbaar zijn tot 2020 niet worden vergeleken met gegevens vanaf 2021.

* De waarde voor Nederlandse bedrijven tot 2020 is een schatting op basis van netto-omzetcijfers voor de gehele binnenvaartsector in Nederland. Daarom schat het CBS dat 92% van de totale omzet voor rekening komt van het goederenvervoer. De cijfers voor Zwitserland voor gegevens tot 2020 werden omgerekend in euro tegen het jaargemiddelde van de wisselkoers.

⁶⁰ Met inbegrip van een geschatte waarde voor België voor 2022.

TABEL 1: OMZET IN HET GOEDERENVERVOER IN DE RIJNOEVERSTATEN
(IN MILJOEN EURO)

| | 2021 | 2022 |
|--------------------------|--------------|--------------|
| Nederlandse bedrijven | 3.202 | 4.017 |
| Duitse bedrijven | 1.910 | 2.019 |
| Franse bedrijven | 364 | 406 |
| Belgische bedrijven | 222 | 259 |
| Zwitserse bedrijven | 174 | 220 |
| Rijnoeverstaten * | 5.872 | 6.921 |

Bron: Eurostat [sbs_sc_ovw]
* De cijfers voor België zijn een raming.

De omzet die in 2022 in Donaulanden door binnenvaartondernemingen in het goederenvervoer werd behaald, bedroeg 570 miljoen euro, wat neerkomt op een stijging van 51% in vergelijking met 2021.

TABEL 2: OMZET IN HET GOEDERENVERVOER IN DE DONAULANDEN (IN MILJOEN EURO)

| | 2021 | 2022 |
|------------------------|------------|------------|
| Servische bedrijven | 109 | 109 |
| Roemeense bedrijven | 118 | 238 |
| Hongaarse bedrijven | 50 | 69 |
| Slowaakse bedrijven | 37 | 49 |
| Bulgaarse bedrijven | 33 | 60 |
| Oostenrijkse bedrijven | 27 | 43 |
| Kroatische bedrijven | 2 | 2 |
| Donaulanden * | 376 | 570 |

Bron: Eurostat [sbs_sc_ovw]
* De cijfers voor Servië zijn een raming.

In de Europese regio's buiten het Rijn- en Donaustroomgebied zijn Italië (59 miljoen euro), Zweden (52 miljoen euro), Polen (52 miljoen euro) en Tsjechië (36 miljoen euro) de landen met het hoogste omzetcijfer (alle waarden hebben betrekking op 2022).

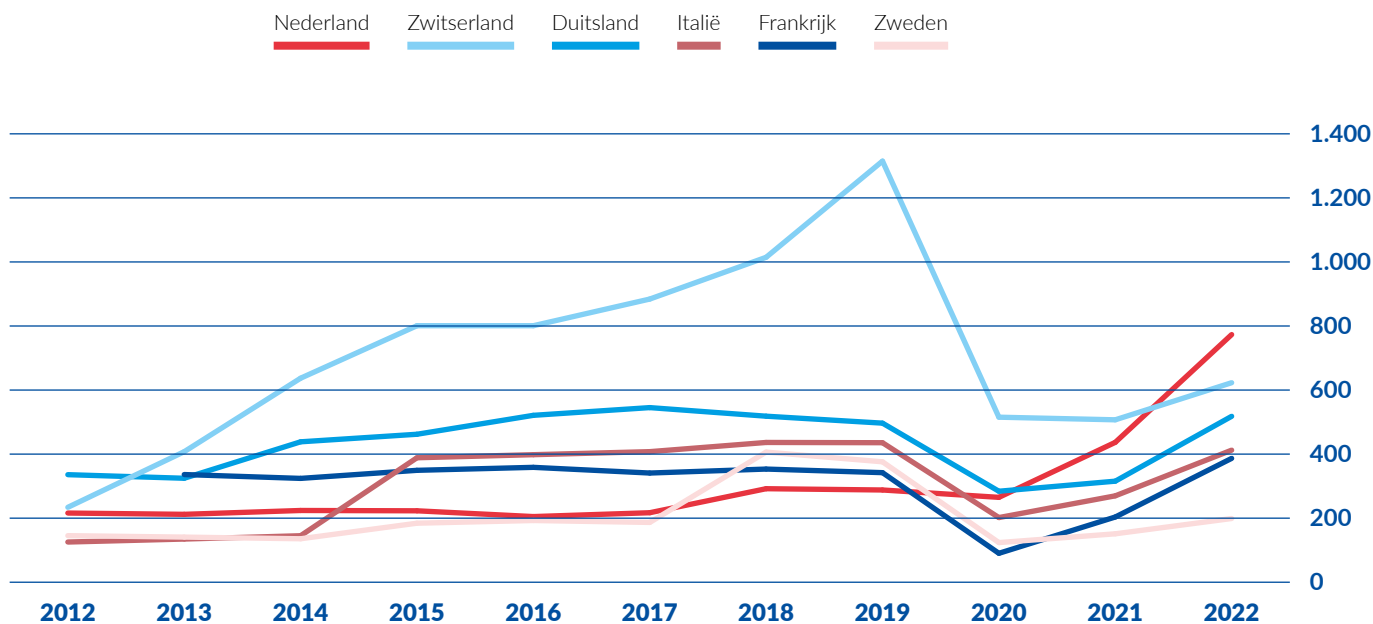
OMZET IN DE PASSAGIERSVAART

Wat binnenvaartondernemingen in de passagiersvaart betreft, bedroeg de omzet in de EU (plus Zwitserland en Servië) in 2022 ongeveer 2,8 miljard euro, hetgeen neerkomt op een stijging van 72% vergeleken met 2021 (1,6 miljard in 2021).

De Rijnsoeverstaten waren samen goed voor ongeveer 2,3 miljard euro, oftewel een stijging van 58% ten opzichte van 2021 en een aandeel van 83% in de totale omzet in de passagiersvaart in Europa.

Voor de volgende omzetcijfers wordt er de nadruk op gelegd dat zij betrekking hebben op alle marktsegmenten in de passagiersvaart (dagtochten, riviercruises en veerponten). Voor sommige landen zijn de omzetcijfers vrijwel geheel terug te voeren op de riviercruises of activiteiten van dagtochtschepen.

AFBEELDING 8: JAARLIJKSE OMZET IN DE PASSAGIERSVAART IN DE BELANGRIJKSTE LANDEN (IN MILJOEN EURO) *



Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] tot 2020, [sbs_sc_ovw] vanaf 2021, Centraal Bureau voor de Statistiek voor gegevens van vóór 2021, Eidgenössische Steuerverwaltung (Zwitserse Federale Belastingdienst, FTA) voor gegevens van vóór 2021 en schatting van de CCR op basis van gegevens van Eurostat alleen voor Frankrijk voor 2019.

Voor Zwitserland en Nederland geldt dat er vanaf 2021 een structurele breuk in de gegevens is opgetreden. Dit hangt samen met het feit dat vanaf 2021 Eurostat-cijfers worden gebruikt die afkomstig zijn uit een nieuwe databank [sbs_sc_ovw]. In de voormalige Eurostat-databank [sbs_na_1a_se_r2] ontbraken omzetgegevens voor deze twee landen, waardoor voor de jaren vóór 2021 nationale databanken van CBS en FTA werden gebruikt. Daarom kunnen voor deze twee landen de gegevens die beschikbaar zijn tot 2020 niet worden vergeleken met gegevens vanaf 2021.

* De waarde voor Nederlandse bedrijven tot 2020 is een schatting op basis van netto-omzetcijfers voor de gehele binnenvaartsector in Nederland. Zo schat het CBS dat 8% van de totale omzet wordt behaald in de passagiersvaart. De cijfers voor Zwitserland tot 2020 werden omgerekend in euro tegen het jaargemiddelde van de wisselkoers. Voor een groot aantal landen zijn er geen gegevens tot 2020 beschikbaar.

TABEL 3: OMZET IN DE PASSAGIERSVAART IN DE RIJNOEVERSTATEN (IN MILJOEN EURO)

| | 2021 | 2022 |
|---------------------------|--------------|--------------|
| Nederlandse bedrijven | 437 | 773 |
| Zwitserse bedrijven | 507 | 623 |
| Duitse bedrijven | 315 | 518 |
| Franse bedrijven | 204 | 387 |
| Belgische bedrijven | 11 | 24 |
| Rijnsoeverstaten * | 1.474 | 2.325 |

Bron: Eurostat [sbs_sc_ovw]

* Het cijfer voor België voor 2021 is geraamd.

Voor de Donaustaten ligt het totaal bij ongeveer 168 miljoen euro, oftewel een stijging van 77% ten opzichte van 2021.

Volgens de nu beschikbare gegevens⁶¹ liggen de omzetcijfers voor ondernemingen in de Donaulanden ver onder die van de ondernemingen in de Rijnsoeverstaten. Dit kan worden verklaard door het lagere loonniveau in de Donaulanden. Lagere lonen en dus lagere personeelskosten betekenen lagere totale bedrijfskosten, met name in het segment passagiersvervoer, dat zeer arbeidsintensief is. Lagere totale bedrijfskosten impliceren dan weer lagere prijsniveaus en dus ook lagere omzetcijfers.

In dit verband mag ook niet worden vergeten dat het passagiersvervoer over de Donau, met name riviercruises, overwegend in handen is van ondernemingen uit het Rijnstroomgebied.

TABEL 4: OMZET IN DE PASSAGIERSVAART IN DE DONAULANDEN (IN MILJOEN EURO)

| | 2021 | 2022 |
|------------------------|------------------|------------------|
| Oostenrijkse bedrijven | 56 | 104 |
| Hongaarse bedrijven | 26 | 31 |
| Roemeense bedrijven | 11 | 20 |
| Slowaakse bedrijven | Niet beschikbaar | 11 |
| Servische bedrijven | 2 | Niet beschikbaar |
| Kroatische bedrijven | Niet beschikbaar | 2 |
| Donaulanden * | 95 | 168 |

Bron: Eurostat [sbs_sc_ovw]

* Zonder ontbrekende cijfers.

⁶¹ Voor verschillende Donaulanden ontbreken omzetgegevens in de SBS-database van Eurostat omdat ze vertrouwelijk zijn. Soms zijn de omzetcijfers zeer laag en kunnen daarom niet worden weergegeven.

Twee landen in Europa buiten het Rijn- en Donaustroomgebied met een aanzienlijk omzetniveau in de passagiersvaart zijn Italië (402 miljoen euro in 2022) en Zweden (199 miljoen euro in 2022). Voor Italië geldt dat de omzet bijna volledig wordt gegenereerd door dagtochtschepen. Beide landen zagen in 2022 hun omzet aanzienlijk stijgen dankzij het herstel van de activiteiten na de Covid-pandemie.

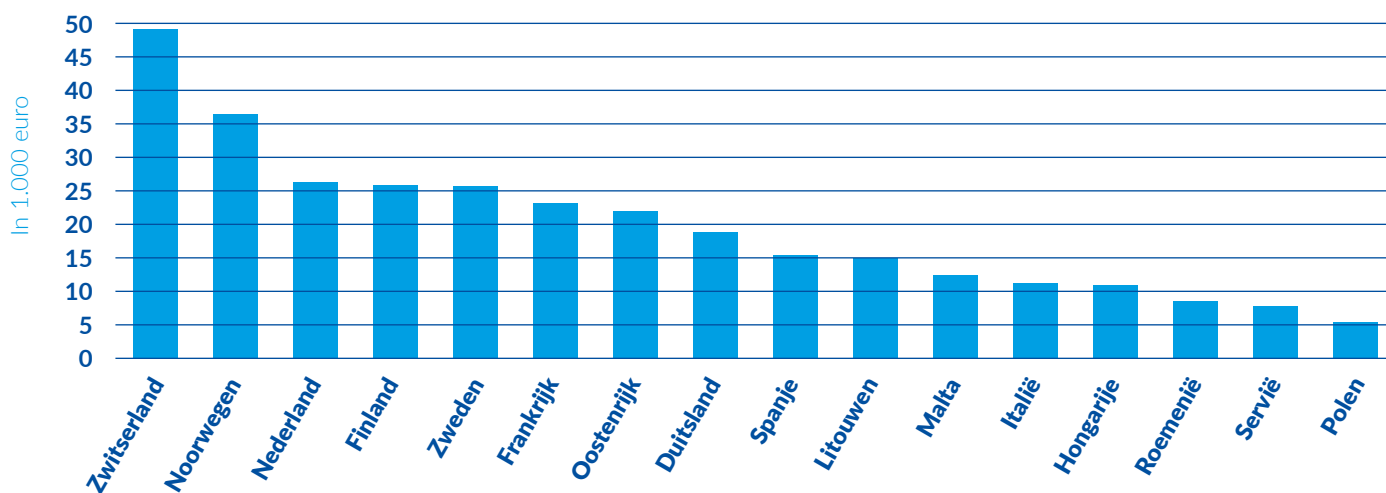


ARBEIDSKOSTEN

PER EENHEID PRODUCT PER TEWERKGESTELDE PERSOON

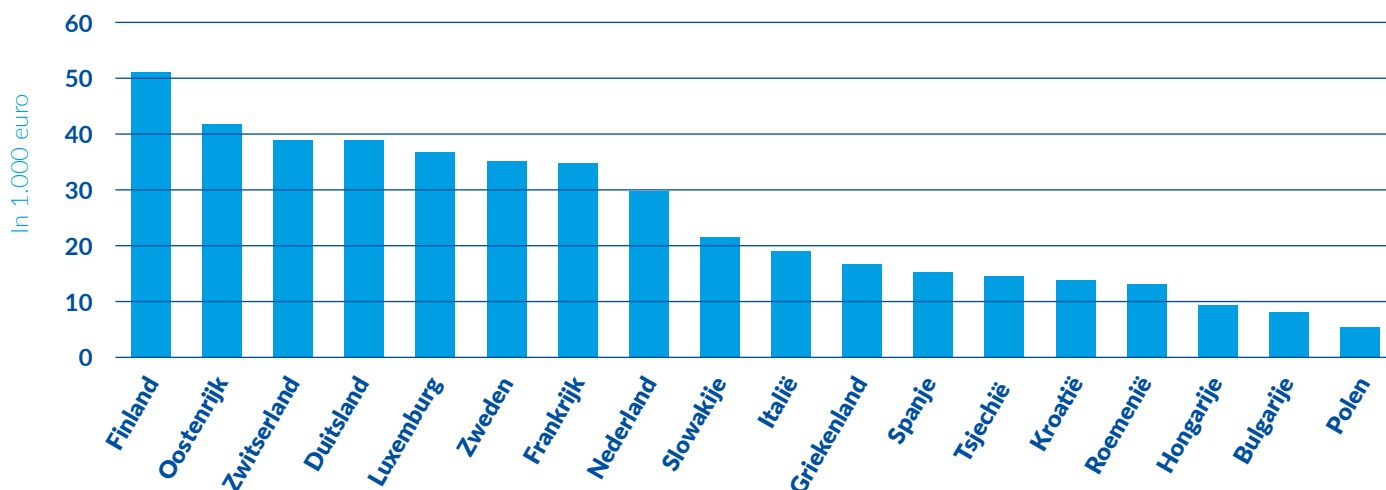
In de binnenvaart hangt de hoogte van de arbeidskosten per eenheid product per tewerkgestelde persoon af van de regio in Europa. In Zwitserland en Noorwegen zijn de arbeidskosten in de passagiersvaart het hoogst. Voor het goederenvervoer zijn de hoogste cijfers te vinden in Finland en Oostenrijk. In het algemeen zijn de arbeidskosten per eenheid product per tewerkgestelde persoon relatief hoog in Noord- en West-Europa en relatief laag in Oost-Europa.

AFBEELDING 9: ARBEIDSKOSTEN PER EENHEID PRODUCT PER TEWERKGESTELDE PERSOON IN DE PASSAGIERSVAART PER LAND IN 2021



Bron: Eurostat [sbs_sc_ovw]

AFBEELDING 10: ARBEIDSKOSTEN PER EENHEID PRODUCT PER TEWERKGESTELDE PERSOON IN HET GOEDERENVERVOER PER LAND IN 2021



Bron: Eurostat [sbs_sc_ovw]



09

VOORUITBLIK VOOR HET BINNENVAART- VRACHTVERVOER EN HET SEGMENT RIVIERCRUISES

- In 2023 daalde de staalproductie sterk, maar steeg het vervoer van ijzererts licht, zowel in de Rijnsoever- en Donaulanden. Verwacht wordt dat de staalproductie weer zal aantrekken, maar wellicht nog niet het niveau van vóór de pandemie zal bereiken. Hoewel de prijzen van de meeste, belangrijke landbouwproducten wereldwijd daalden, bleef de productie in Europa qua omvang vrijwel hetzelfde. De chemiesector heeft nog steeds te lijden onder de economische en geopolitieke onzekerheid, maar de eerste tekenen van herstel vanaf 2025 zijn zichtbaar, hoewel onzeker.
- De afgelopen zes jaar waren zwaar voor het containervervoer in Europa als gevolg van de pandemie, de oorlog in Oekraïne, de laagwaterperiodes in 2018 en 2022 en meer recentelijk de stagnatie van de wereldwijde handel. Herstel zou evenwel in het verschiet kunnen liggen, aangezien de cijfers van begin 2024 erop wijzen dat er een einde is gekomen aan de langdurige daling en dat de groei zal terugkeren, zij het wellicht langzaam.
- De langetermijnprognoses gaan ervan uit dat de productie in bijna alle belangrijke marktsegmenten in de Rijnsoever- en Donaulanden op een gelijk niveau zal blijven of langzaam zal stijgen. De meest opvallende uitzondering is steenkool, waarvoor de vraag waarschijnlijk zal blijven afnemen, omdat de Europese landen ernaar streven op hernieuwbare energiebronnen over te stappen.

De huidige structuur van de binnenvaart is nauw verstrengeld met traditionele marktsegmenten. Voorbeelden daarvoor zijn de staalnijverheid, landbouw, chemie en voedingssegmenten.

VOORUITBLIK

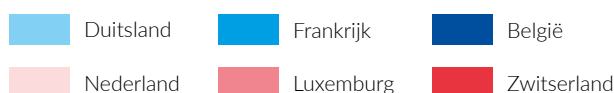
OP KORTE TERMIJN VOOR DE BINNENVAARTMARKTEN IN DE RIJNOEVER- EN DONAULANDEN

STAAL EN IJZERERTS

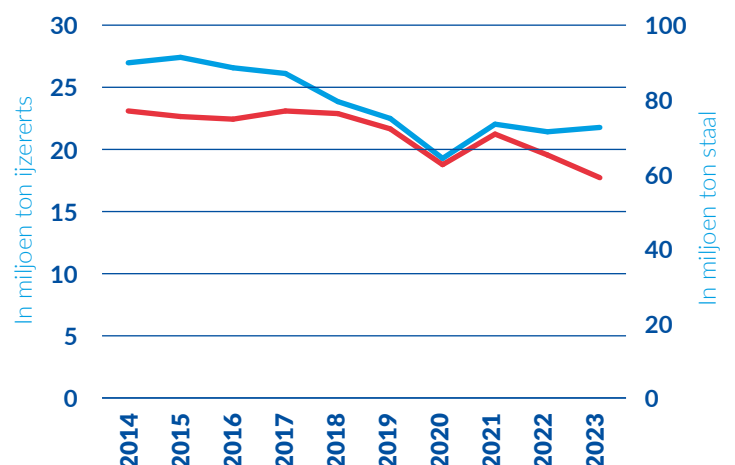
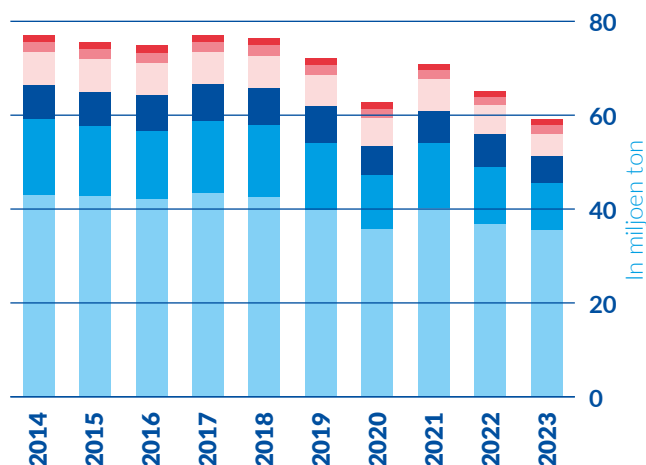
Op de gehele Rijn had ongeveer 21% van het volledige vrachtvervoer iets te maken met de staalnijverheid (ijzerertsen, schroot, stookkolen, metalen en metalen producten). Op de Donau is dat aandeel nog groter. Voor de Midden-Donau ligt dit aandeel zelfs bij 40%.

Zoals te verwachten volgt het vervoer van ijzererts over de Rijn dezelfde neerwaartse trend als de staalproductie, zij het met een klein verschil ten opzichte van 2023 omdat in dat jaar de ijzerertsvoorraden werden aangevuld. De staalproductie liep in de Rijnsoeverstaten in 2023 met 9,4% terug in vergelijking met 2022, terwijl het vervoer van ijzererts over de gehele Rijn met +1,6% toenam.

AFBEELDING 1 EN 2: STAALPRODUCTIE IN DE RIJNOEVERSTATEN EN VERVOER VAN IJZERERTSEN OVER DE GEHELE RIJN

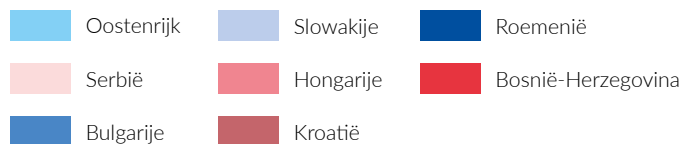


Staalproductie in de Rijnsoeverstaten



De staalproductie in de Donaulanden⁶² lag in 2023 bij 16,4 miljoen ton, hetgeen neerkomt op een daling van -8,2% ten opzichte van 2022.

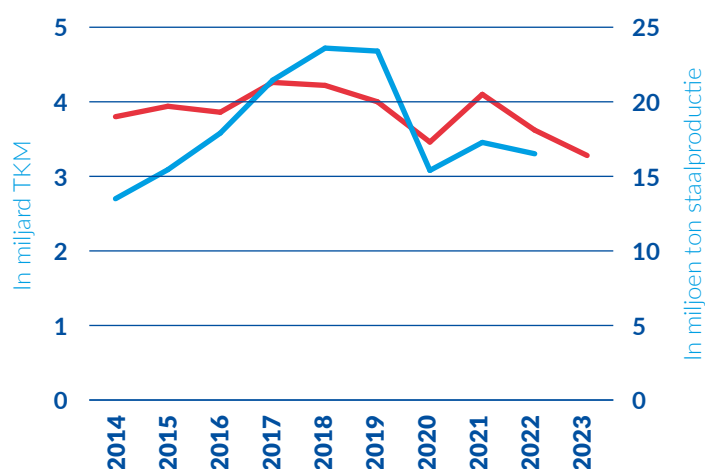
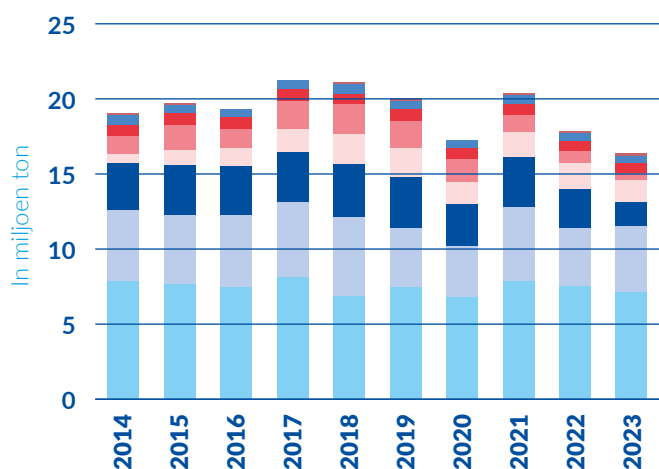
AFBEELDINGEN 3 EN 4: STAALPRODUCTIE IN DE DONAULANDEN EN VERVOER VAN IJZERERTS OVER DE BENEDEN-DONAU *



Vervoer van ijzererts over de Beneden-Donau

Staalproductie in de Donaulanden

Staalproductie in de Donaulanden



Bronnen: World Steel Association, Eurostat [iww_go_atygo]

* Beneden-Donau = Roemenië en Bulgarije

Voor de landen rond de Midden-Donau zijn de gegevens veelal niet beschikbaar.

Vooruitblik voor het ijzererts- en staalsegment

Eurofer geeft aan dat er in 2023 nog steeds hardnekkige negatieve factoren waren, zoals het conflict in Oekraïne of stijgende energieprijzen en productiekosten, die hebben geleid tot een krimp in de vraag naar staal (-9%). Voor 2024 wordt een verbetering verwacht, maar de volumes zullen naar verwachting nog steeds onder het niveau van vóór de pandemie liggen.

Ondanks deze aanhoudende negatieve factoren is de productie van de staal verbruikende sectoren in 2023 blijven groeien (+1,1%). Desondanks verwacht men dat de output van de staal verbruikende sectoren in 2024 zal afnemen (-1%), voornamelijk als gevolg van de tweede recessie op rij in de bouwsector, om daarna weer aan te trekken in 2025 (+2%).

Wat betreft de ontwikkelingen die in 2023 zijn waargenomen en in 2024-2025 worden verwacht als het gaat om belangrijke staal verbruikende sectoren, kan op het volgende worden gewezen:

- De bouwsector kende een negatieve trend in 2023 (-1%) als gevolg van meerdere factoren. Dit zou ook in 2024 zijn weerslag moeten hebben op de sector, met een verwachte sterkere daling (-1,9%). In 2025 kan er op een herstel worden gerekend (+2,7%).

⁶² Zonder Oekraïne

- De productie van de automobielsector bleef in 2023 onder het niveau van vóór de pandemie als gevolg van de toenemende spanningen op handelsgebied en een verslechtering van de situatie in de verwerkende industrietakken. Sinds het tweede kwartaal van 2022 is de productie echter verder gestegen, wat te danken is aan het feit dat de consument weer meer vertrouwen heeft. De vraag naar personenauto's in de EU is in 2023 gestaag toegenomen, gesteund door de dalende energieprijzen. Verwacht wordt dat echter de productie in de sector in 2024 een lichte krimp zal vertonen (-0,4%) en in 2025 een bescheiden groei (+0,8%).⁶³

De World Steel Association wijst erop dat de wereldeconomie veerkrachtig blijft, ondanks dat er sprake is van aanhoudende economische tegenwind, zoals geopolitieke onzekerheden, hoge inflatie en hoge kosten. Verwacht wordt echter dat deze factoren de groei van de wereldwijde vraag naar staal in de nabije toekomst negatief zullen beïnvloeden. De vraag zal waarschijnlijk zwak blijven en de volatiliteit op de markt zal vermoedelijk hoog blijven.

De EU blijft de regio die met de grootste uitdagingen geconfronteerd is, uitdagingen waardoor de vraag naar staal in deze regio al in 2023 sterk is gedaald. De World Steel Association ziet echter aanwijzingen voor een opleving van de vraag (+1,7%) in 2024 en een beduidend sterker herstel in 2025 (+5,3%).⁶⁴

■ LANDBOUWPRODUCTEN EN LEVENSMIDDELEN

Landbouwproducten en levensmiddelen zijn goed voor een aandeel van 10% in de Rijnvaart en voor ongeveer 23% in de binnenvaart over de Donau. Meer in het algemeen hangt het vervoer van landbouwproducten door de binnenvaart in een bepaald jaar voor een deel af van de oogstresultaten in het jaar ervoor, mede omdat er voorraden van oogstproducten worden aangelegd.

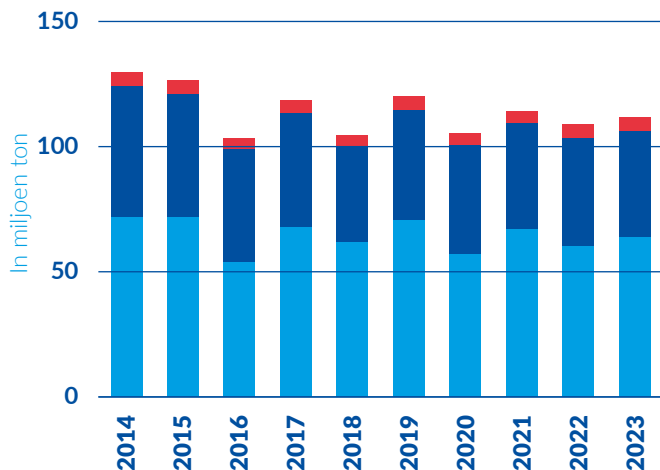
⁶³ Eurofer, *Economic and steel market outlook 2024-2025 (Vooruitzichten voor de staalmarkt en economie)*, tweede kwartaal, april 2024: https://www.eurofer.eu/assets/publications/economic-market-outlook/economic-and-steel-market-outlook-2024-2025-second-quarter/Economic-Report-Q2-2024_final.pdf

⁶⁴ World Steel Association *Short Range Outlook April 2024*, 9 april 2024: <https://worldsteel.org/media/press-releases/2024/worldsteel-short-range-outlook-april-2024/>

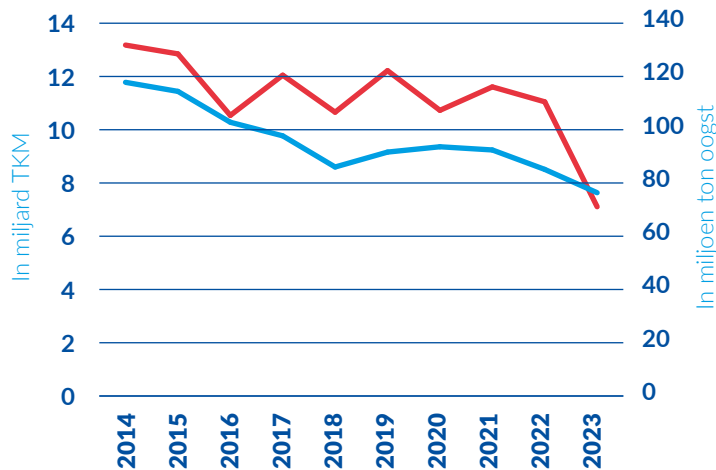
AFBEELDINGEN 5 EN 6: GRAANOOGST EN VERVOER VAN LANDBOUWPRODUCTEN IN DE RIJNOEVERSTATEN



Graanoogst in de Rijnsoeverstaten

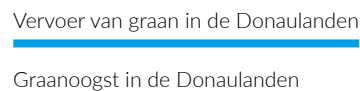
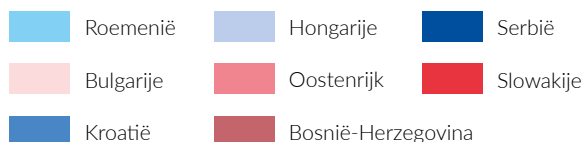


Vervoer van landbouwproducten in de Rijnsoeverstaten

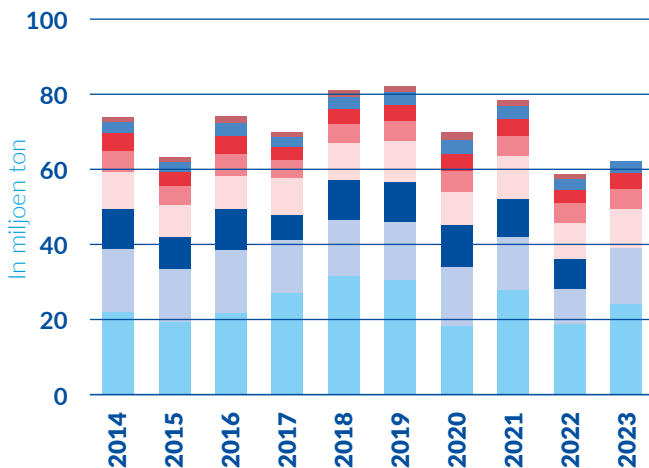


Bron: Eurostat [apro_cpsh1] en [iww_go_atygo]

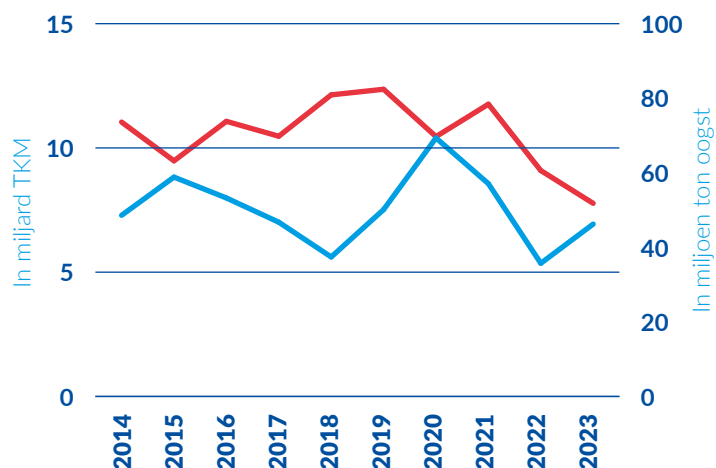
AFBEELDINGEN 7 EN 8: GRAANOOGST EN VERVOER VAN LANDBOUWPRODUCTEN IN DE DONAULANDEN



Graanoogst in de Donaulanden



Vervoer van landbouwproducten in de Donaulanden



Bron: Eurostat [apro_cpsh1] en [iww_go_atygo]
Voor Servië ontbreken gegevens voor 2023.

Vooruitzichten voor het landbouw- en agri-foodsegment

De oorlog leidde ertoe dat de uitvoer van graan vanuit Oekraïne en Rusland zeer problematisch werd, vooral omdat de Oekraïense havens aan de Zwarte Zee gesloten werden en vanwege de sancties die aan Rusland werden opgelegd. De stijging van de prijzen voor landbouwproducten die daarop volgde, hield aan tot eind juli 2022. In augustus 2022 gingen de havens aan de Zwarte Zee weer open. De aanvoertekorten verdwenen en de prijzen zakten terug naar hun niveau van voor de crisis. De prijzen voor maïs en gerst bleven tot eind 2022 hangen op dit prijsniveau van voor de crisis, terwijl de prijzen voor tarwe bleven dalen.⁶⁵ Tussen april 2023 en april 2024 volgden de prijzen voor gerst, maïs en zachte tarwe een neerwaartse trend.⁶⁶

Tarwe

Voor zachte tarwe⁶⁷ wordt wereldwijd een toename waargenomen, evenals in de EU-27 en Frankrijk. De situatie is heel anders voor harde tarwe.⁶⁸ In het oogstseizoen 2023/24 bereikten de wereldwijde oogstvolumes van harde tarwe het laagste niveau sinds 2001/2002. Voor de belangrijkste exportlanden konden kleinere oogstvolumes worden vastgesteld. Ook in de Europese Unie ligt het oogstvolume van harde tarwe onder het gemiddelde over een periode van vijf jaar.

Gerst

Volgens de prognoses zal de wereldwijde productie in het oogstseizoen 2023/24 teruglopen tot 146 miljoen ton. Ook de gerstproductie in de EU-27 is lager dan het gemiddelde over vijf jaar. In Frankrijk is er echter een stijging te zien.

Maïs

Voor het seizoen 2023/24 verwacht men dat de oogstresultaten wereldwijd met +6,1% zullen toenemen. In de EU-27 en met name in Frankrijk valt de oogstproductie kleiner uit dan in het seizoen 2022/23.

TABEL 1: OOGSTHOEVEELHEDEN IN HET SEIZOEN 2023/24 VERGELEKEN MET HET GEMIDDELDE OVER VIJF JAAR

| Oogstseizoen 2023/24 in miljoen ton | Wereld | EU-27 | Frankrijk |
|-------------------------------------|--------------|--------------|-------------|
| Zachte tarwe | 758,4 | 125,6 | 35,0 |
| Gemiddelde over 5 jaar | 750,0 | 124,1 | 34,4 |
| Harde tarwe | 31,4 | 7,0 | 1,3 |
| Gemiddelde over 5 jaar | 34,0 | 7,6 | 1,5 |
| Maïs | 1.227 | 62,3 | 11,9 |
| Gemiddelde over 5 jaar | 1.157 | 66,4 | 12,2 |
| Gerst | 146,0 | 47,5 | 12,3 |
| Gemiddelde over 5 jaar | 154,0 | 52,4 | 11,6 |

Bronnen: FranceAgriMer April 2024, Banque CIC agriculture, European Commission, Service de la statistique et de la prospective (SSP) du Ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire (Frankrijk)

⁶⁵ Bron: FranceAgriMer (2023), Note de conjonctures mensuelle sur les filières grandes cultures ("Maandelijks bulletin van de conjunctuur in de grote gewassen"), maart 2023

⁶⁶ Bron: FranceAgriMer (2024), Note de conjoncture mensuelle sur les filières grandes cultures ("Maandelijks bulletin van de conjunctuur in de grote gewassen"), april 2024

⁶⁷ Zachte tarwe is in het algemeen geschikt als grondstof voor het maken van bloem en bakproducten, zoals brood en broodjes, maar wordt ook gebruikt voor de productie van mout, diervoeder en zetmeel.

⁶⁸ Harde tarwe wordt voornamelijk gebruikt voor de productie van pasta.

■ CHEMISCHE PRODUCTEN

Net als in 2022 bleef de Europese chemiesector in 2023 de gevolgen ondervinden van de oorlog in Oekraïne, in het bijzonder hogere energie- en grondstofkosten, de recessie in Europa en de inflatie – hoewel de inflatie afneemt – die de chemische waardeketen in zijn geheel onder druk zet. Ten slotte hebben verschillende chemische bedrijven hun verwachtingen naar beneden bijgesteld, terwijl velen in de chemische industrie hadden gerekend op een bescheiden opleving van de productie in 2023. Dit was een wereldwijd fenomeen dat zich niet alleen in de EU voordeed. De wereldwijde chemieproductie groeide in 2023 met +2,3%, een resultaat dat vooral toe te schrijven is aan Rusland, China en India, terwijl de doorgaans sterke Amerikaanse chemiesector bijvoorbeeld slechts met +1% groeide.⁶⁹

In het vervoer over de gehele Rijn zijn chemicaliën goed voor een aandeel van ongeveer 17%. Voor de Donau is dit aandeel 11%. De vervoersprestatie voor chemicaliën in de Rijnsoeverstaten is de afgelopen vijf jaar min of meer op hetzelfde peil gebleven, maar laat een significante daling zien in 2018 (als gevolg van het laagwater) en in 2022 (als het gevolg van de oorlog in Oekraïne en de lage waterstanden).

In de Rijnsoeverstaten kwam de chemische productie in 2019 en 2020 zwaar onder druk te staan door de coronapandemie, om zich vervolgens in 2021 licht te herstellen. In 2022 werd de invasie van Oekraïne echter gevolgd door grote prijsstijgingen voor petrochemische grondstoffen, waardoor de chemische productie in 2022 sterk daalde. Ook in 2023 hield die trend aan. De chemische sector verwerkt immers zeer veel grondstoffen en is daarnaast ook nog eens de grootste energieverbruiker in Europa, die zwaar te lijden heeft onder de gevolgen van de oorlog.

In de Donaulanden zette de dalende trend die in 2022 bij de chemische productie al zijn intrede deed, zich in 2023 voort.

Voor beide rivieren liep de trend in de vervoersvraag vrijwel gelijk op met die voor de productie.

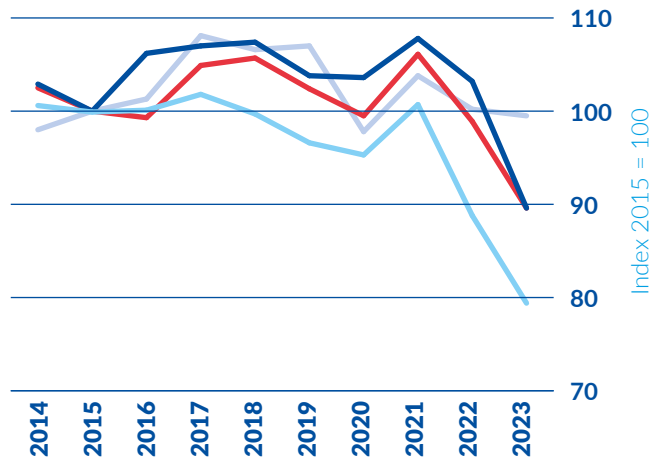
⁶⁹ Bron: Deloitte, 2024 US chemical industry outlook (voor het laatst geraadpleegd op 10 april 2024). Beschikbaar via de volgende link: <https://www2.deloitte.com/us/en/insights/industry/oil-and-gas/chemical-industry-outlook.html>



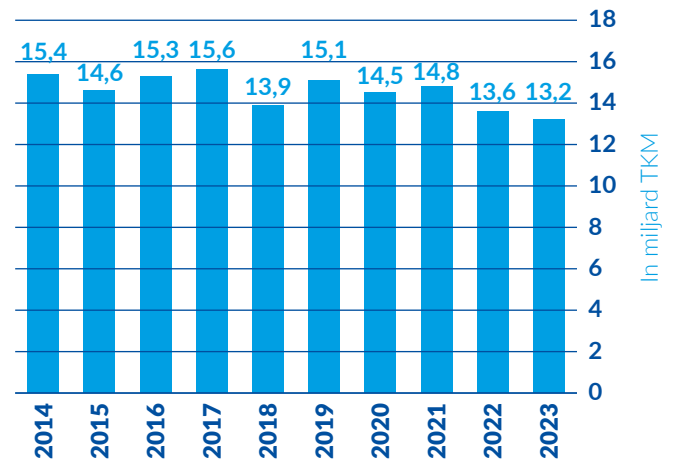
AFBEELDINGEN 9, 10, 11 EN 12: INDEX VAN DE CHEMISCHE PRODUCTIE EN VERVOER VAN CHEMISCHE PRODUCTEN IN DE RIJNOEVER- EN DONAULANDEN

Frankrijk Nederland België Duitsland

Index van de chemische productie in de Rijnoverstaten

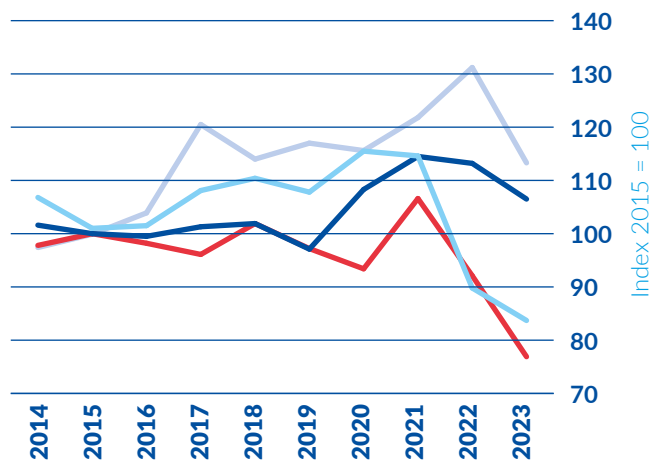


Vervoer van de chemische producten in de Rijnoverstaten

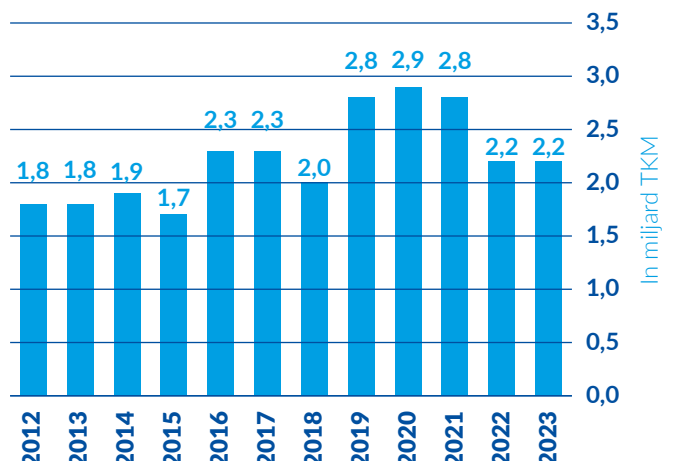


Roemenië Hongarije Bulgarije Oostenrijk

Index van de chemische productie in de Donaulanden



Vervoer van de chemische producten in de Donaulanden



Bron: Eurostat [sts_inpr_a] en [iww_go_atygo]

Ontbrekende cijfers voor Frankrijk voor het vervoer van chemische producten in 2023.

Vooruitzichten voor het chemiesegment

Gezien het feit dat 88% van alle chemische producten in de EU geproduceerd wordt in slechts acht landen, waarvan er vier een Rijnsoeverstaat zijn (Duitsland, de grootste producent, gevolgd door Frankrijk, Nederland en België), zijn de ontwikkelingen in de chemische sector in de Rijnsoeverstaten sterk bepalend voor de chemische sector in de EU. Alles bij elkaar genomen is de chemische productie in 2023 in de EU met 8% gedaald vergeleken met 2022, wat neerkomt op een nog sterkere daling dan in 2022 ten opzichte van 2021 (-6,2%).⁷⁰

Een nauwkeurige prognose is moeilijk omdat de oorlog in Oekraïne nog steeds voortduurt, wat voor veel onzekerheid zorgt wat de prijs en beschikbaarheid van energie (voornamelijk gas) en grondstoffen betreft. Bovendien zijn de activiteiten die de chemiesector vooral draaiende houden, zoals de automobielenindustrie en de bouwsector, sinds respectievelijk oktober 2023 en mei 2023 licht gestegen of gelijk gebleven. Ondanks deze uiteenlopende vooruitzichten begon het vertrouwen in de chemiesector in februari 2024 weer toe te nemen, nu de handelsbalans zich geleidelijk herstelt en er een einde lijkt te komen aan het afbouwen van voorraden.⁷¹ Er is echter nog steeds weinig vertrouwen en het ligt duidelijk onder het niveau van voor de oorlog in Oekraïne: 45% van de bedrijven verwacht op zijn vroegst in 2025 enige verbetering en 15% daarvan is niet winstgevend⁷². De energieprijzen blijven hoog; de gasprijzen in Europa zijn gestabiliseerd op 50% boven het niveau van voor de oorlog, ondanks een daling die in augustus 2022 begon en een jaar aanhield. De Amerikaanse en Chinese concurrentie is sterk, aangezien de energieprijzen daar veel lager zijn (in de VS liggen deze 3,9 keer lager dan in Europa⁷³), wat herstel nog eens extra in de weg staat. Bovendien wordt voor de Amerikaanse chemische industrie een opleving van de chemische productie verwacht, die in 2025 en 2026 nog sterker zou moeten groeien, omdat sommige materialen en chemicaliën nodig zijn om de energietransitie te ondersteunen, uiteenlopend van materialen voor batterijen en koelmiddelen tot oplosmiddelen en smeermiddelen.⁷⁴

CONTAINERS

Het containervervoer in de binnenvaart volgt al enkele jaren een dalende trend. In 2018 en 2022 waren er twee lange laagwaterperiodes waardoor er minder containers over de Rijn vervoerd konden worden en er een zekere omgekeerde modal shift in het containervervoer plaatsvond. Bovendien had de invasie van Oekraïne door Rusland in 2022 een aanzienlijke impact op de handel, hetzij direct – door Oekraïne in zijn handelsmogelijkheden te belemmeren – hetzij indirect - door een reeks verschuivingen van de geopolitieke situatie te veroorzaken, die de handel verzwakte tussen landen die de kant van Rusland kozen en landen die tegen Rusland waren.⁷⁵ Tot slot is in de nasleep van de pandemie de consumptie van goederen afgenomen, terwijl de consumptie van diensten is toegenomen, wat ook heeft bijgedragen aan een negatieve impact op het containervervoer.

⁷⁰ Bron: CEFIC Chemicals Trends Report (voor het laatst geraadpleegd op 10 april 2024). Beschikbaar via de volgende link: <https://cefic.org/cefic-chemicals-trends-report/>

⁷¹ Ibid.

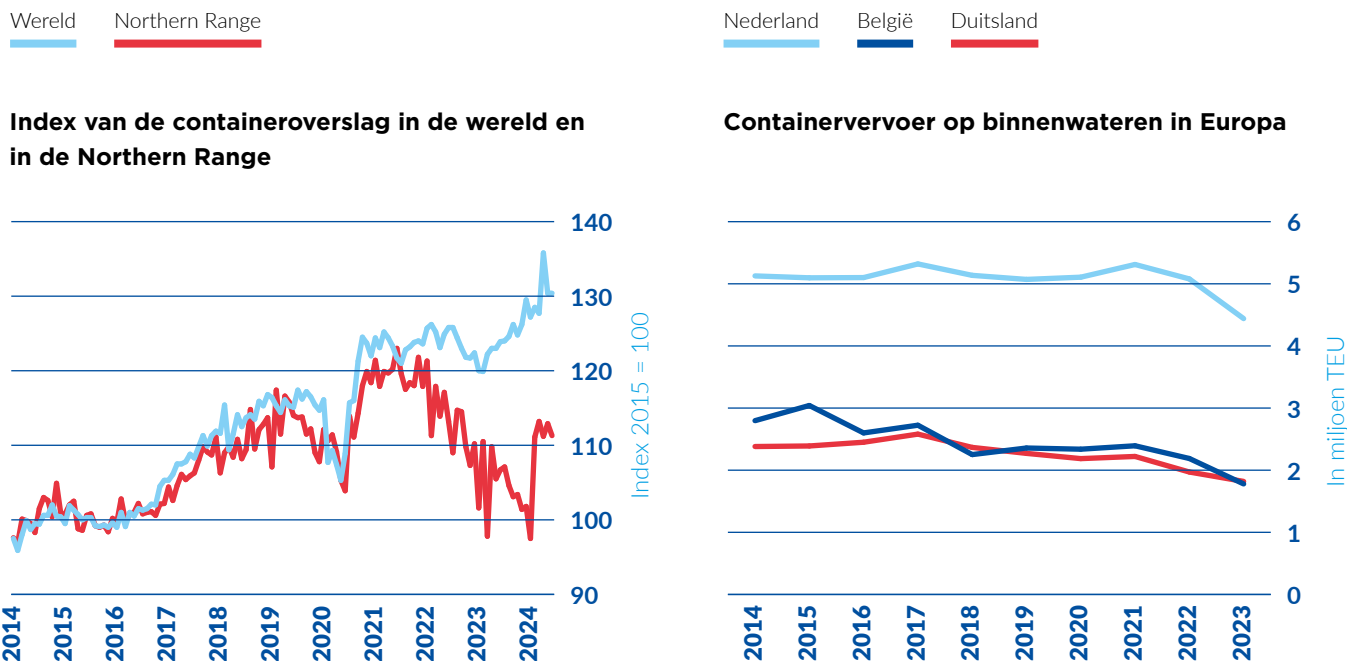
⁷² Ibid.

⁷³ Ibid.

⁷⁴ Bron: Deloitte, 2024 US chemical industry outlook (voor het laatst geraadpleegd op 10 april 2024). Beschikbaar via de volgende link: <https://www2.deloitte.com/us/en/insights/industry/oil-and-gas/chemical-industry-outlook.html>

⁷⁵ IMF World Economic Outlook, april 2024

AFBEELDINGEN 13 EN 14: INDEX VAN CONTAINEROVERSLAG IN DE WERELD EN IN DE NORTHERN RANGE (2015 = 100) EN CONTAINERVERVOER DOOR DE BINNENVAART IN EUROPA (IN TEU)



Bronnen: RWI/ISL Container Throughput Index, Eurostat [iww_go_actygo]

Ondanks deze moeilijke omstandigheden ligt er mogelijk een herstel in het verschiet, aangezien het containervervoer in de havens in de Northern Range⁷⁶ een aanzienlijke stijging van de containeroverslag liet zien: +3 procentpunten in februari en +11,2 procentpunten in maart 2024⁷⁷ (vergeleken met respectievelijk januari en februari 2024). Deze cijfers wijzen erop dat er een einde is gekomen aan de langdurige daling van de containeroverslag die in november 2023 in deze Europese zeehavens intrad na de eerste aanvallen van Houthi-rebellen op vrachtschepen in de Rode Zee. Bovendien zal de groei van het zeevervoer naar verwachting gelijke tred houden met de handel en zich vanaf 2024 op korte termijn op rond +3% per jaar stabiliseren. Deze groei voor containervervoer blijft echter laag in vergelijking met het gemiddelde van +4,9%⁷⁸ van vóór de pandemie en dit lage cijfer zou, wat Europa betreft, ook deels te wijten kunnen zijn aan de aanvoer via schepen die de Rode Zee mijden en aan het beperkte economische herstel in de eurozone.

De vooruitzichten voor het containervervoer in de binnenvaart geven dus een gemengd beeld te zien, aangezien de geopolitieke spanningen aanhouden en Europa nog steeds herstellende is van een moeilijk macro-economische context. Hoewel een herstel op korte termijn mogelijk lijkt, moeten de verwachtingen worden getemperd, omdat de groei naar verwachting lager zal uitvallen dan eerder voorspeld en er nog steeds onzekerheid heerst.

⁷⁶ De uitdrukking 'Northern Range' (zone Hamburg-Le Havre) verwijst naar de concentratie van Europese zeehavens aan de Noordzee, waarvan de meeste tot de meest actieve havens ter wereld behoren. Deze havens in het Noordzeegebied omvatten voornamelijk Antwerpen, Rotterdam, Le Havre, Zeebrugge, Hamburg en Bremen/Bremerhaven. Samen vormen ze een indicatie voor de economische ontwikkeling in het noordelijk deel van de eurozone en Duitsland.

⁷⁷ RWI/ISL Container Throughput Index, voor het laatst geraadpleegd op 29 april 2024. Beschikbaar via de volgende link: <https://www.isl.org/en/services/rwii-sl-container-throughput-index>. Opgemerkt moet worden dat de wereldwijde containeroverslag een belangrijke indicator is voor de internationale handel en economische activiteiten.

⁷⁸ IMF World Economic Outlook, april 2024

VOORUITZICHTEN VOOR DE RIVIERCRUISES

In 2023 is de bouw van nieuwe schepen voor riviercruises in Europa op een vrij laag peil gebleven en is de actieve vloot gekrompen van 410 in 2022 tot 408 in 2023. De orderportefeuilles vullen zich echter met een toenemend aantal cruiseschepen, die volgens de planning in 2024 en 2025 in de vaart zullen worden gebracht; dit kan het begin zijn van een omkering van de neerwaartse trend in de bouw van nieuwe riviercruiseschepen die sinds 2019 kon worden vastgesteld.

Op Europees niveau verwacht men dat het komende seizoen positief zal uitpakken omdat voor het seizoen 2024 een groter aantal riviercruises op stapel staat. Daar komt nog bij dat door een groter aantal passagiers voor het seizoen 2024 ook een grotere omzet wordt verwacht.⁷⁹

Wat de vooruitzichten voor 2024 in Frankrijk betreft, is de branche voor de riviercruises aan de ene kant optimistisch als het gaat om de vraag hoe zij de ontwikkeling van hun activiteiten inschatten, maar aan de andere kant maakt de helft van de operators zich zorgen over een geringer aantal reserveringen tijdens de Olympische Spelen, een verslechtering van de marges vanwege hogere operationele kosten en een tekort aan personeel. Deze minpunten staan de investeringen blijkbaar niet zozeer in de weg, want 78% van de managers die deelnamen aan de enquête hebben te kennen gegeven dat zij van plan zijn om te investeren in de modernisering of vervanging van de installaties en uitrustingen aan boord van de schepen.

⁷⁹ Bron: IG River cruise, Der Flusskreuzfahrtmarkt 2023



VOORUITZICHTEN

OP LANGE TERMIJN VOOR DE BINNENVAARTMARKTEN IN DE RIJNOEVER- EN DONAULANDEN

De vraag naar vervoer in de binnenvaart is gebaseerd op de ontwikkeling van nauw verstrengelde economische sectoren en bedrijfstakken zoals de bouw en de energiesector, de staalnijverheid, de petrochemische en chemische industrie, enz. Om de lange termijn ontwikkeling van de vraag naar vervoer per goederensegment te analyseren, is het daarom zeer belangrijk om te kijken naar de lange termijn trends voor de productie van de respectievelijke goederen.

De onderstaande prognoses zijn opgesteld op basis van gegevens van Oxford Economics van januari 2024. Deze prognoses houden dus geen rekening met gebeurtenissen die na deze datum hebben plaatsgevonden.

TABEL 2: AANDEEL VAN DE BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENTEN IN HET VERVOER OVER DE RIJN

| Productsegment | Aandeel in % in 2022 | Aandeel in % in 2023 | Gemiddeld aandeel 2014-2023 in % |
|----------------------------|----------------------|----------------------|----------------------------------|
| Aardolieproducten | 20,4 | 22,7 | 20,6 |
| Chemicaliën | 16,8 | 16,6 | 15,2 |
| Zand, stenen, grind | 16,3 | 16,5 | 17,2 |
| Containers | 10,8 | 10,8 | 10,5 |
| Kolen | 9,5 | 7,6 | 9,0 |
| Agribulk en levensmiddelen | 9,4 | 8,9 | 9,4 |
| IJzererts | 7,3 | 8,3 | 7,6 |
| Metalen | 5,0 | 4,9 | 4,7 |

Bron: berekening van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis en Rijkswaterstaat

Voor de Donau zijn de belangrijkste goederensegmenten met de grootste aandelen landbouwproducten, levensmiddelen en ijzerertsen. Omdat er veel gegevens ontbreken, is het niet mogelijk om voor de Donau de exacte aandelen per goederensegment weer te geven.

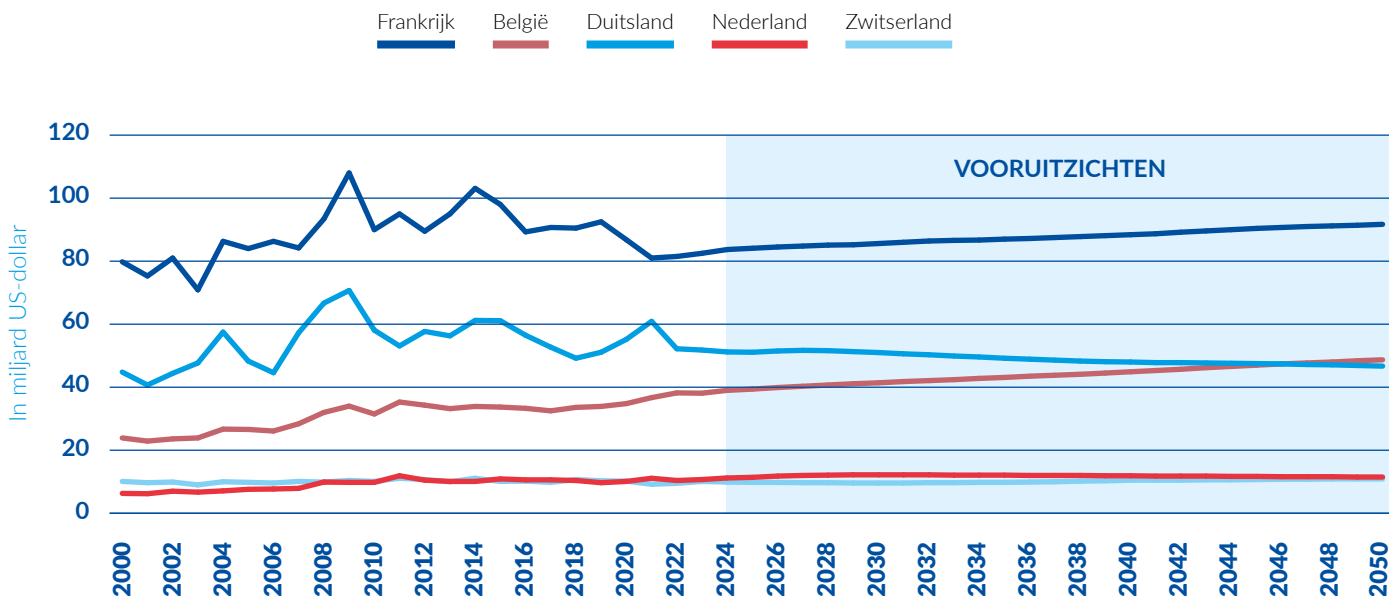
LANDBOUW, BOSBOUW EN VISSERIJ

Er is sprake van een sterke correlatie tussen de oogstresultaten en het binnenvaartvervoer van landbouwproducten. In Duitsland bijvoorbeeld namen beide variabelen tussen 2008 en 2014 toe, waarna er een daling intrad en in 2019 de cijfers enigszins stabiel zijn gebleven. Dezelfde soort correlatie werd vastgesteld in Frankrijk tussen 2014 en 2019.

Hoewel volgens de grote verladers die zijn bevroegd in het kader van een studie van *Royal HaskoningDHV*, de binnenvaart de voorkeur heeft als het gaat om het vervoer van landbouwproducten en veevoeder over een lange afstand, is de kans groot dat in het decennium vanaf 2020 minder gebruik zal worden gemaakt van de binnenvaart. De periode 2020-2030 wordt voor de landbouw gezien als een transitieperiode, met een tendens naar een kleinschaligere productie op een meer lokaal niveau. Deze tendens, in combinatie met een afname van het aantal kleine schepen (die het meest worden gebruikt voor het vervoer van graan), zou een negatief effect kunnen hebben op de hoeveelheden landbouwproducten die over de binnenwateren worden getransporteerd.

Langetermijnprognoses gaan ervan uit dat de productie van landbouwproducten in Duitsland zal dalen, maar in Frankrijk, België, Nederland en Zwitserland zal stijgen. Verwacht wordt dat de reële bruto productie in deze sector in Duitsland tussen 2023 en 2050 met -10% zal dalen. Voor Frankrijk wordt een groei van +11% verwacht, voor Nederland +28%, voor België +7% en voor Zwitserland +8%.

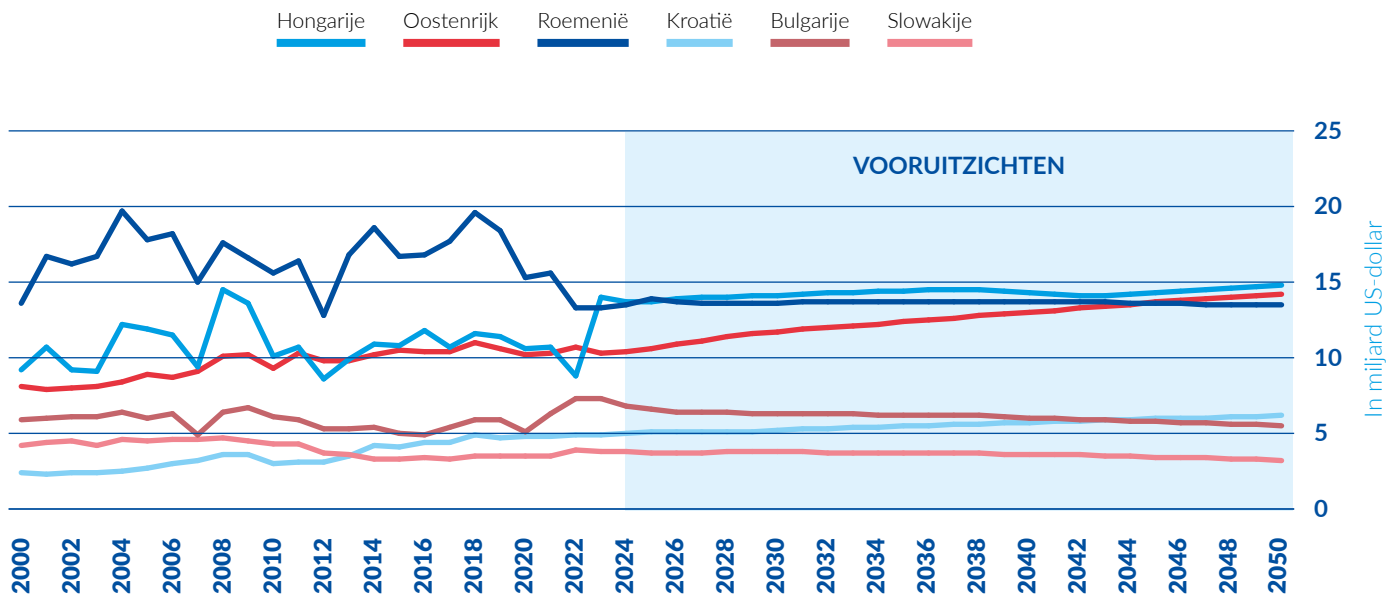
AFBEELDING 15: REËLE BRUTO PRODUCTIE VAN LANDBOUW-, BOSBOUW- EN VISSERIJPRODUCTEN IN DE RIJNOEVERSTATEN (PRIJZEN IN DOLLAR VAN 2015)



Bron: Oxford Economics

De output van de sector zal tussen 2023 en 2050 naar verwachting met -24% dalen in Bulgarije en met -15% in Kroatië. Er wordt echter verwacht dat de productie in Oostenrijk (+38%), Slowakije (+25%), Hongarije (+6%) en Roemenië (+2%) in dezelfde periode zal toenemen.

AFBEELDING 16: REËLE BRUTO PRODUCTIE VAN LANDBOUW-, BOSBOUW- EN VISSERIJPRODUCTEN IN DE DONAULANDEN (PRIJZEN IN DOLLAR VAN 2015)

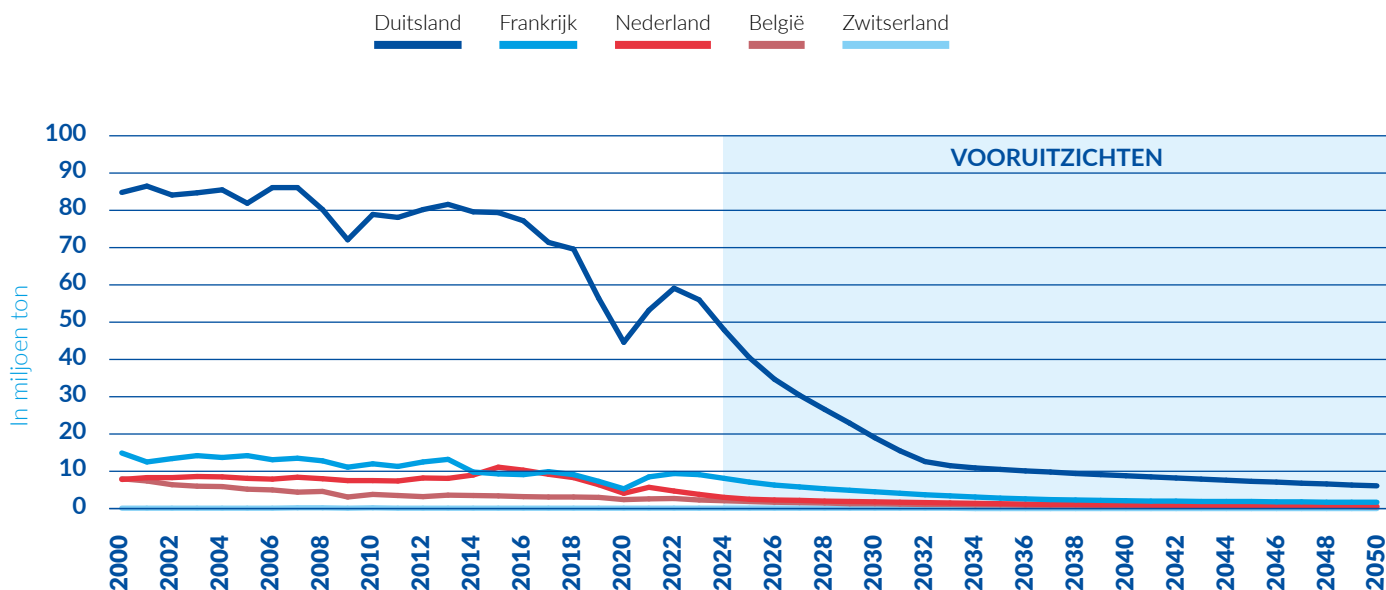


Bron: Oxford Economics

■ STEENKOLEN

Nu de energietransitie in volle gang is in de Europese landen, zullen de hoeveelheden steenkool die over de binnenwateren worden vervoerd in de komende twintig jaar sterk teruglopen. Duitsland is bijvoorbeeld van plan alle kolengestookte centrales tegen 2038 te sluiten; als gevolg daarvan daalde in 2019 de invoer van steenkool in het land fors (-15%), ondanks een lichte stijging van de wereldwijde handel in steenkool (+0,7%). Hetzelfde geldt voor Frankrijk en alle Donaulanden, waar het steenkoolverbruik op lange termijn naar verwachting zal dalen tot een historisch laag niveau, zelfs voor grote verbruikers zoals Bulgarije en Roemenië. In West-Europa wordt de meeste steenkool verbruikt in Duitsland, dat afhankelijk is van de invoer van steenkool dat voor een groot deel over de Rijn wordt vervoerd. Ondanks een piek in het steenkoolverbruik in 2022, zien de vooruitzichten voor de vraag naar steenkool er op de lange termijn niet zeer rooskleurig uit. Tot het jaar 2050 wijzen de vooruitzichten voor de binnenlandse vraag naar kolen op een daling van -89% in Duitsland. Voor Frankrijk wordt een afname van -82% verwacht. Voor Nederland is de daling -86%, voor België -73% en voor Zwitserland -68%.

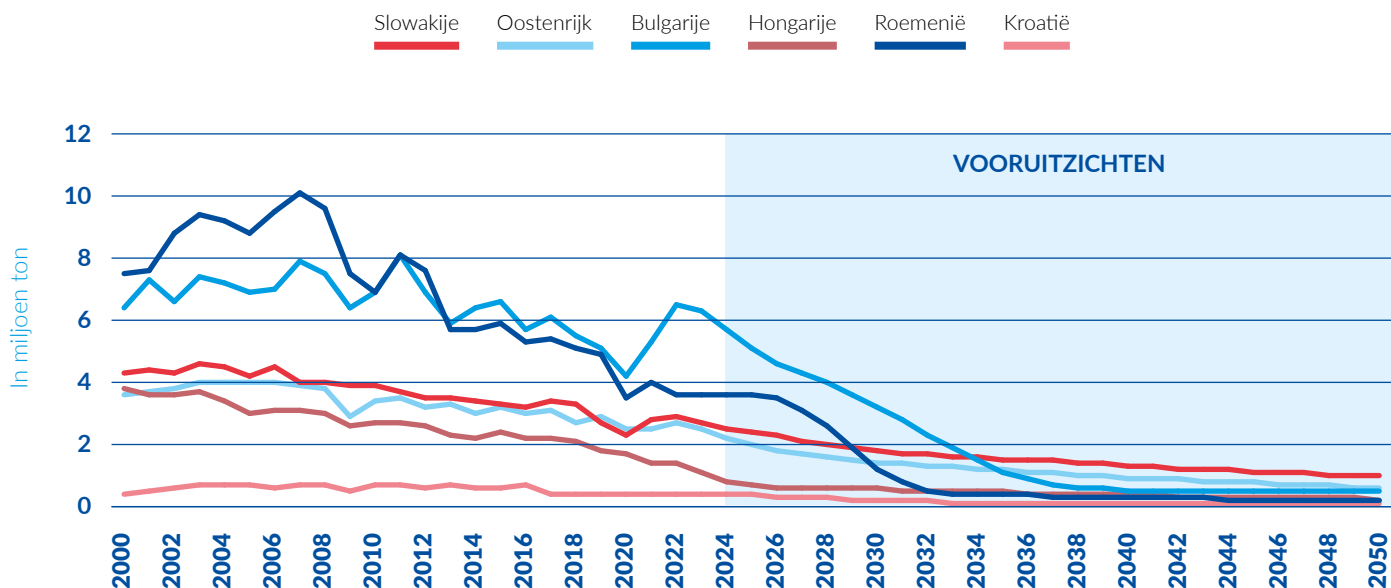
AFBEELDING 17: STEENKOOL, BINNENLANDSE VRAAG IN DE RIJNOEVERSTATEN, OP JAARBASIS



Bron: Oxford Economics

Net als voor de Rijnsoeverstaten wordt verwacht dat het steenkoolverbruik in de landen in het Donaustroomgebied dezelfde neerwaartse trend zal volgen, ondanks een kleine piek tijdens de coronapandemie. Volgens de prognoses zal de binnenlandse vraag naar steenkool tussen 2023 en 2050 dalen met -75% in Oostenrijk, -86% in Kroatië, -79% in Hongarije en -64% in Slowakije. In de twee landen waar de vraag momenteel het grootst is (Roemenië en Bulgarije), wordt een nog sterkere daling verwacht (respectievelijk -95% en -93%).

AFBEELDING 18: STEENKOOL, BINNENLANDSE VRAAG IN DE DONAULANDEN, OP JAARBASIS



Bron: Oxford Economics

CONTAINERS

Geschat wordt dat ongeveer 75% van alle handelswaar over zee wordt vervoerd.⁸⁰ Containervervoer is op zijn beurt de meest voorkomende vorm van vervoer in de maritieme handel: bijna 66% van de goederen die over zee worden vervoerd, worden in containers⁸¹ vervoerd. Omdat meer specifieke gegevens ontbreken en omdat het containervervoer over de binnenwateren meestal een afspiegeling is van het containervervoer over zee en de wereldhandel, wordt voor de analyse van de ontwikkeling van het containervervoer over de Rijn uitgegaan van de som van alle in- en uitgevoerde goederen per land. De Donaulanden zijn buiten beschouwing gelaten, omdat containervervoer over de Donau nauwelijks voorkomt. Op dezelfde manier gebruiken we informatie over de wereldhandel voor onze vooruitzichten voor het containervervoer in Europa.

Het containervervoer in West-Europa zal vermoedelijk gestaag groeien. Het hoogste groeipercentage tussen 2023 en 2050 wordt verwacht in Zwitserland (+109%). Duitsland blijft waarschijnlijk het land waar de handel de grootste waarde vertegenwoordigt, met een stijging van bijna +65% van de waarde van zowel de export als de import. De stijging van de waarde van de handel in andere West-Europese landen zal naar verwachting min of meer gelijk zijn aan die van Duitsland, met een toename van +60% in België, +63% in Nederland en +75% in Frankrijk.

Aangenomen wordt dat de wereldhandel zich zal herstellen van de huidige economische vertraging en geopolitieke spanningen en gestaag in volume zal toenemen, ondanks een structurele herschikking van de handelsstromen als gevolg van de genoemde spanningen. De laatste jaren is er inderdaad een duidelijke belangstelling voor friendshoring en onshoring. De onderliggende redenen hiervoor hebben niet alleen te maken met de pandemie en de oorlog in Oekraïne, en met de onrust die deze veroorzaakten met betrekking tot de duidelijke zwakke punten in de toeleveringsketens, maar ook met de bezorgdheid over het milieu.

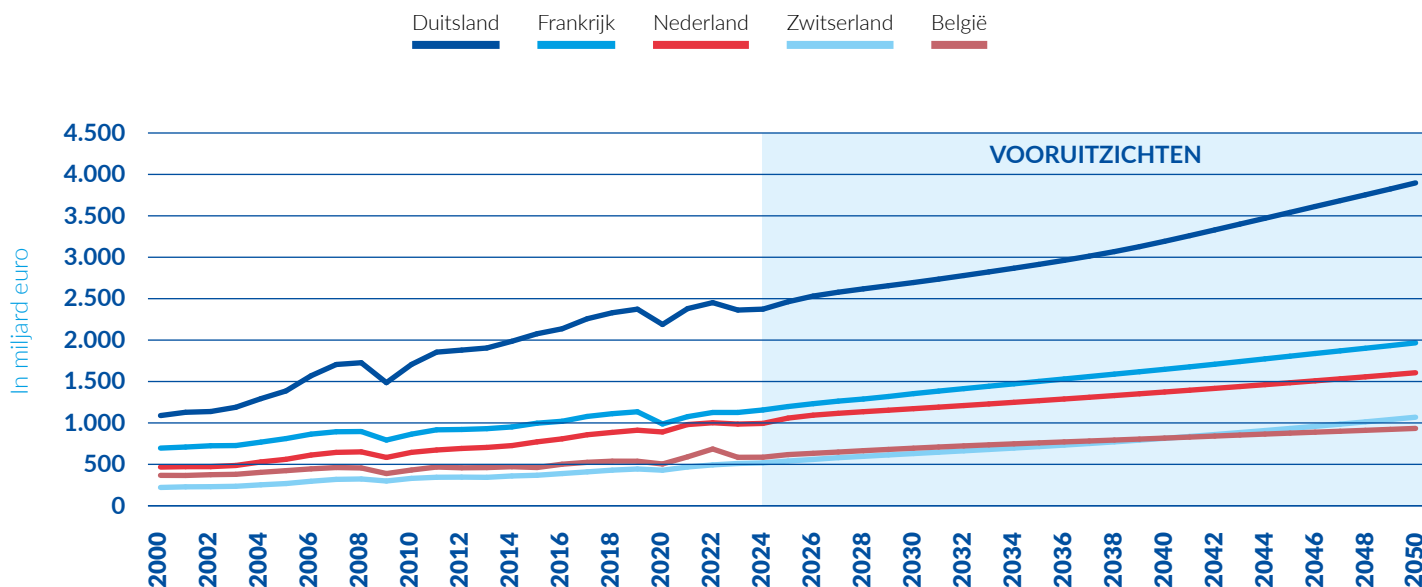
Of friendshoring stand zal houden en het gezicht van de wereldhandel op de lange termijn zal veranderen, is moeilijk te zeggen. Als dat het geval is, zal het zeker leiden tot een toename van de containerhandel in Europa, aangezien de meeste Europese landen geografisch dicht bij elkaar liggen en over het algemeen hartelijke diplomatieke betrekkingen onderhouden binnen de EU, waardoor friendshoring en onshoring in de toekomst voor de hand liggen. Volgens het IMF is de groei van de handel tussen landenblokken – waarbij het gaat om westerse landen aan de ene kant en China, Rusland en landen die de kant van Rusland kozen na de invasie van Oekraïne aan de andere kant – tussen twee perioden gedaald met -4,9 procentpunten: de periode na de Russische invasie van Oekraïne (van KW2-2022 tot KW3-2023) en de vijf jaar die daaraan vooraf gingen (van KW1-2017 tot KW1-2022).⁸²

⁸⁰ Bron: Verschuur, J., Koks, E.E. & Hall, J.W. Ports' criticality in international trade and global supply-chains. *Nat Commun* 13, 4351 (2022): <https://doi.org/10.1038/s41467-022-32070-0>

⁸¹ Bron: UNCTAD Review of Maritime Transport, 2023

⁸² Bron: IMF World Economic Outlook, april 2024

AFBEELDING 19: JAARLIJKS TOTAAL VAN DE REËLE IN- EN UITVOER VAN GOEDEREN IN DE RIJNOEVERSTATEN (PRIJZEN IN EURO VAN 2015)



Bron: Oxford Economics

De export- en importwaarde van Zwitserland werd omgerekend van Zwitserse frank van 2015 in euro van 2015. De waarde van de Franse uitvoer en invoer werd omgerekend van euro van 2014 in euro van 2015 aan de hand van het door de Europese Centrale Bank gemelde inflatiecijfer van 0,03%.

CHEMISCHE PRODUCTEN

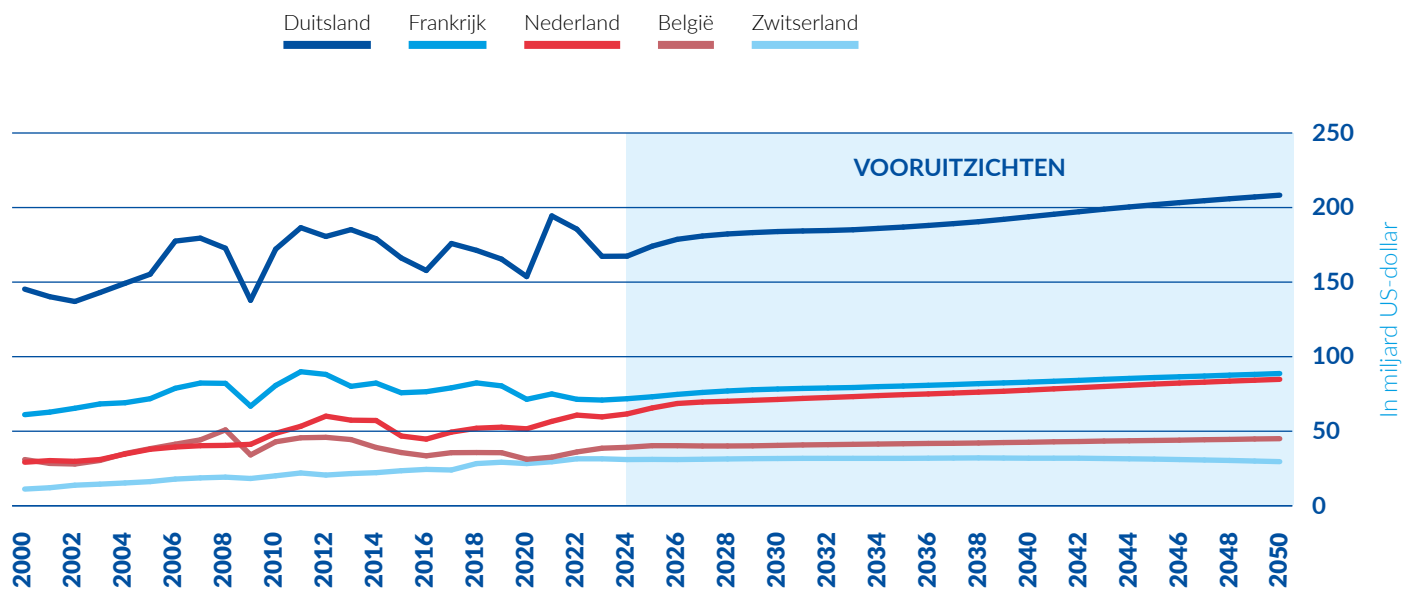
Verwacht wordt dat de sterke positie van het binnenvaartvervoer voor chemicaliën niet zal veranderen, aangezien andere vervoersmodi over het algemeen niet worden gezien als een haalbaar alternatief, met uitzondering van pijpleidingen. De chemische industrie levert aan klanten uit talrijke economische sectoren, maar vooral in de landbouwsector (meststoffen), de plasticindustrie, de automobielenindustrie, de bouw en in de papier- en kartonindustrie. Bovendien is het de bedoeling dat de wereldwijde trend van herindustrialisatie en friendshoring wordt aangemoedigd door het Green Deal-plan voor de industrie van de Europese Commissie, wat zou moeten zorgen voor een stabiele productie van de chemische industrie.

Het vervoer van chemische producten is een markt die snel groeit in de binnenvaart. Dit wordt ook bevestigd door de ontwikkeling van de chemische productie in Europa. Verwacht wordt dat het vervoer van chemicaliën over de binnenwateren zal toenemen in lijn met de groeiende productie van chemicaliën. Bovendien wordt geschat dat de chemische industrie voor meer dan 75% van alle uitstootbeperkende technologieën zal produceren die nodig zijn om tegen 2050 netto-nuluitstoot te bereiken, wat de vraag en productie de komende decennia waarschijnlijk zal bevorderen.⁸³

In Duitsland en Frankrijk zal de reële bruto productie van chemische producten tussen 2023 en 2050 naar verwachting met +25% groeien. Voor Nederland wordt een groei van +42% verwacht en voor België van +17%. Voor Zwitserland wordt een daling van -6% voorspeld.

⁸³ Bron: Deloitte, 2024 US chemical industry outlook (voor het laatst geraadpleegd op 10 april 2024). Beschikbaar via de volgende link: <https://www2.deloitte.com/us/en/insights/industry/oil-and-gas/chemical-industry-outlook.html>

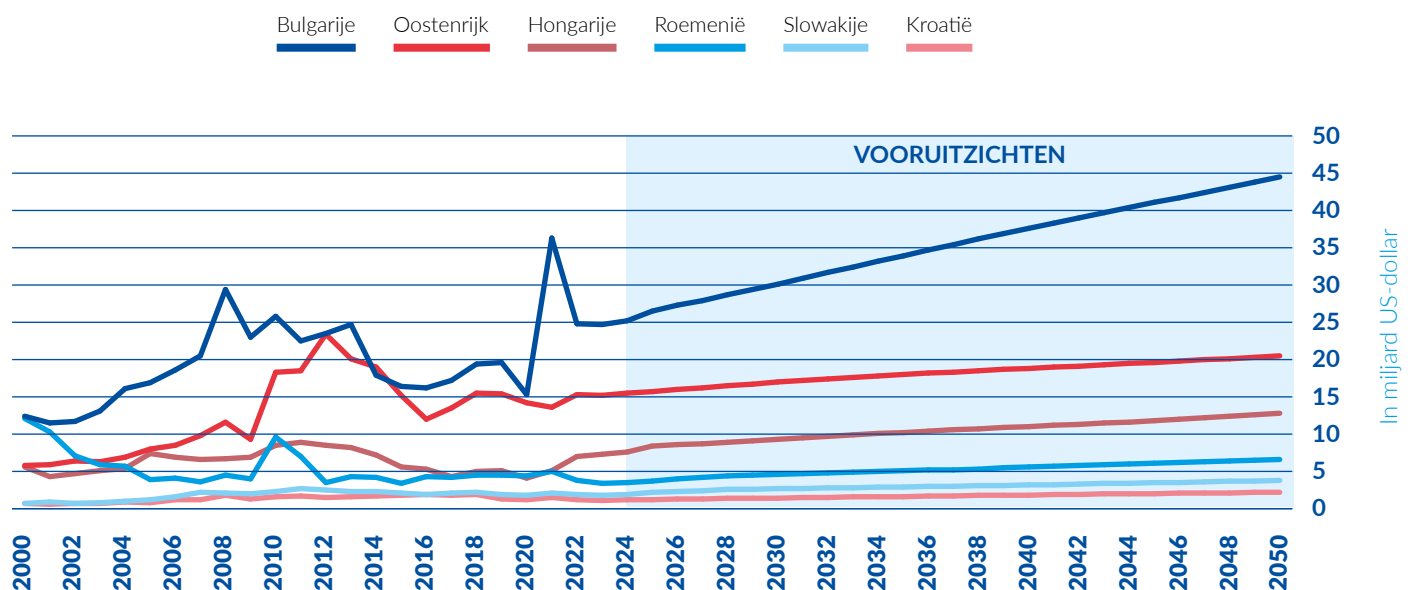
AFBEELDING 20: REËLE BRUTO PRODUCTIE VAN CHEMICALIËN IN DE RIJNOEVERSTATEN
(PRIJZEN IN DOLLAR VAN 2015)



Bron: Oxford Economics

Voor Bulgarije, momenteel de grootste producent van chemicaliën in Midden- en Oost-Europa, wordt tegen 2050 een sterke stijging van de productie in deze sector verwacht, waardoor het land met een groeipercentage van +80% ver voor de andere landen zal liggen. Hoewel de andere landen naar verwachting vergelijkbare of zelfs grotere groeipercentages zullen laten zien, blijft hun productie waarschijnlijk ver achter bij die van Bulgarije: +34% voor Oostenrijk, +76% voor Hongarije, +92% voor Kroatië, +98% voor Roemenië en +113% voor Slowakije.

AFBEELDING 21: REËLE BRUTO PRODUCTIE VAN CHEMICALIËN IN DE DONAULANDEN
(PRIJZEN IN DOLLAR VAN 2015)



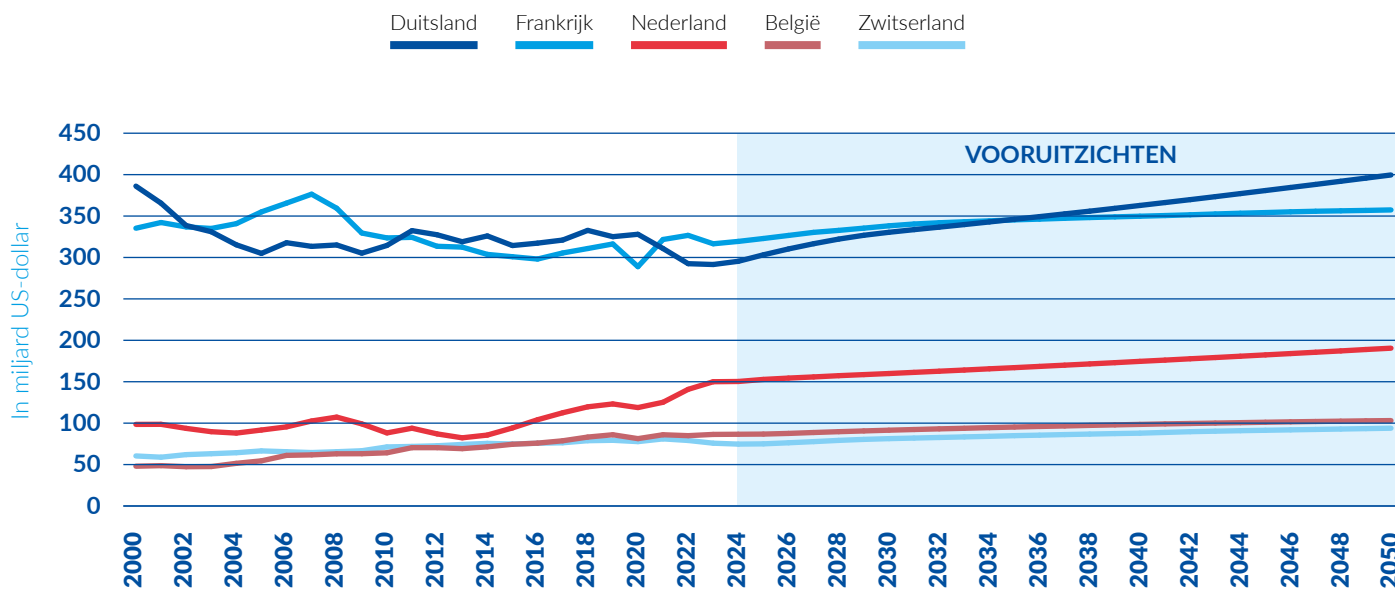
Bron: Oxford Economics

BOUWMATERIALEN, ZAND, STENEN, GRIND

Verladers denken dat de binnenvaart de belangrijkste vervoerswijze zal blijven voor bouwmaterialen zoals grind, zand en stenen en andere materialen. Er wordt geen grote modal shift verwacht, maar aangezien door fusies en overnames grotere bedrijven ontstaan, zal het aantal kleinere beton- en cementfabrieken en kleinere zand- en grindbedrijven die naast de kleine waterwegen gelegen zijn, vermoedelijk afnemen. Naarmate grotere entiteiten zich langs de waterwegen gaan vestigen en op zoek gaan naar meer schaalvoordelen, zou de vraag naar kleinere schepen ook moeten afnemen. In de komende jaren zullen naar verwachting grotere hoeveelheden zand en grind op de markt komen als gevolg van baggerwerkzaamheden om rivieren meer ruimte te geven, wat hand in hand gaat met een groeiende vraag naar dit soort grondstoffen om dijken te versterken in verband met klimaatrisico's.

De vraag naar vervoer is sterk afhankelijk van de activiteiten in de bouwsector. Volgens de prognoses van Oxford Economics zal de voor de inflatie gecorrigeerde reële productie in Duitsland tussen 2023 en 2050 met +37% groeien. Voor Frankrijk is de verwachte groei van de reële output in de bouwsector +13%, voor Nederland +27%, voor België +19% en voor Zwitserland +24%.

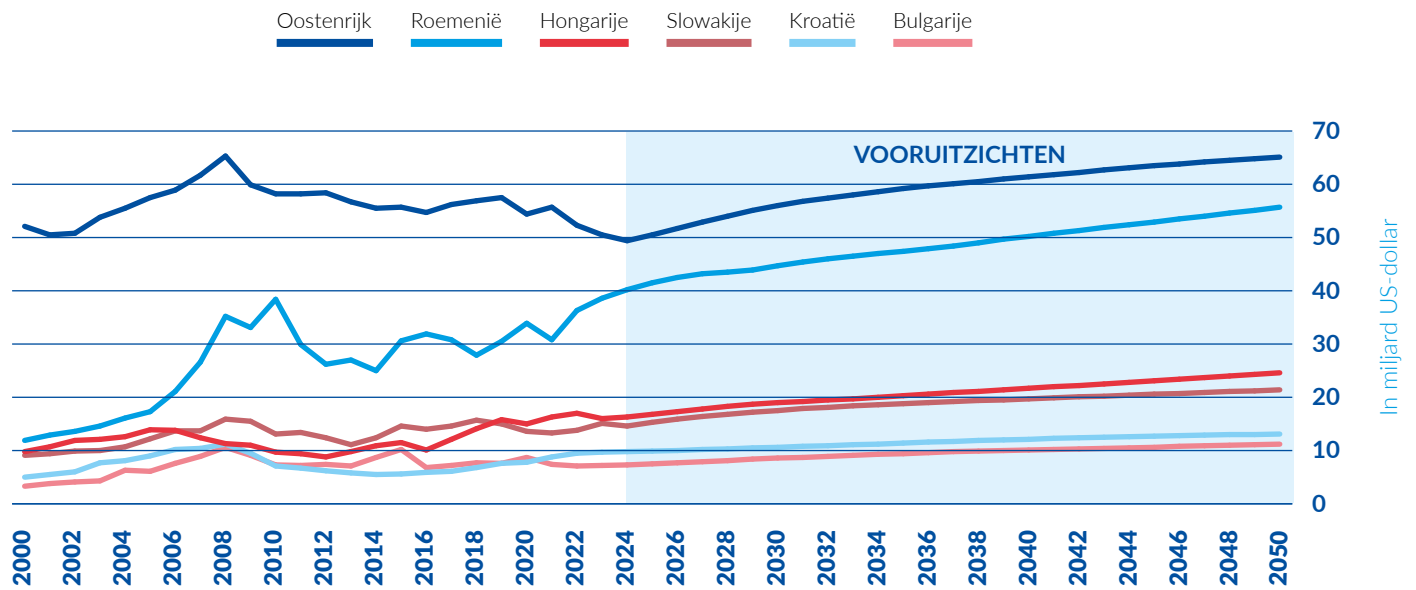
AFBEELDING 22: REËEL BRUTO OUTPUT IN DE BOUWSECTOR IN DE RIJNOEVERSTATEN (PRIJZEN IN DOLLAR VAN 2015)



Bron: Oxford Economics

De bouwsector zal tussen 2023 en 2050 vermoedelijk groeien met +56% in Bulgarije, +36% in Kroatië, +54% in Hongarije, +44% in Roemenië en +42% in Slowakije. De Oostenrijkse bouwsector, momenteel de grootste in Midden- en Oost-Europa, zal naar verwachting zijn achterstand inhalen en wordt daarbij op de voet worden gevolgd door die van Roemenië, met groeipercentages van respectievelijk +29% en +44% in hetzelfde tijdsbestek.

AFBEELDING 23: REËEL BRUTO OUTPUT IN DE BOUWSECTOR IN DE DONAULANDEN
(PRIJZEN VAN 2015)



Bron: Oxford Economics

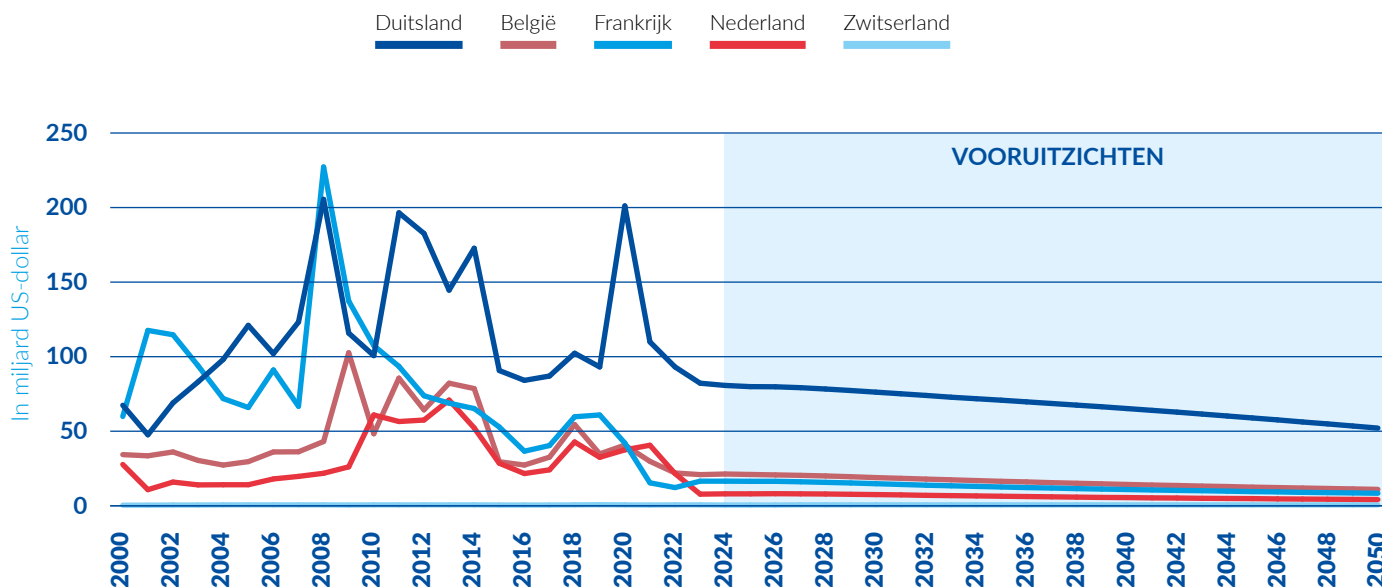
■ AARDOLIEPRODUCTEN EN STOOKKOLEN

Naarmate landen hun energietransitie voortzetten, wordt echter verwacht dat de vraag naar aardolieproducten de huidige neerwaartse trend zal voortzetten, waardoor het vervoer door de binnenvaart zal afnemen. Hoewel er nog financiële en technische beperkingen zijn die de uitrol van koolstofneutrale technologieën belemmeren, wordt ervan uitgegaan dat minerale olieproducten de komende twintig jaar geleidelijk zullen verdwijnen als onderdeel van de energiemix. Zoals blijkt uit gegevens van de haven van Antwerpen, lopen bij de aardolieproducten de hoeveelheden sinds 2013 gestaag achteruit, terwijl het vervoer van chemische producten juist sterk aan het toenemen is.

Voor de productie van aardolieproducten (vloeibare brandstoffen, stookolie) en stookkolen of cokes wordt een daling voorzien tot 2050. Dit wordt verklaard door de geleidelijke overgang naar alternatieve energiebronnen in de transportsector, die naar verwachting zal leiden tot een afname van de vraag naar aardolieproducten (geraffineerde vloeibare brandstoffen). Wat stookkolen betreft, is een overgang naar koolstofvrije staalproductie waarschijnlijk, wat naar verwachting ook zal leiden tot een daling van de vraag naar cokes in de toekomst.

Voor Duitsland laten de vooruitzichten tot 2050 een productiedaling zien van -37% voor beide producten samen. Voor Frankrijk wordt een afname van -49% voorzien en voor Nederland en België een daling van -47%. Zwitserland produceert zeer weinig aardolieproducten, wat de reden is voor de vrij omvangrijke invoer via de Rijn.

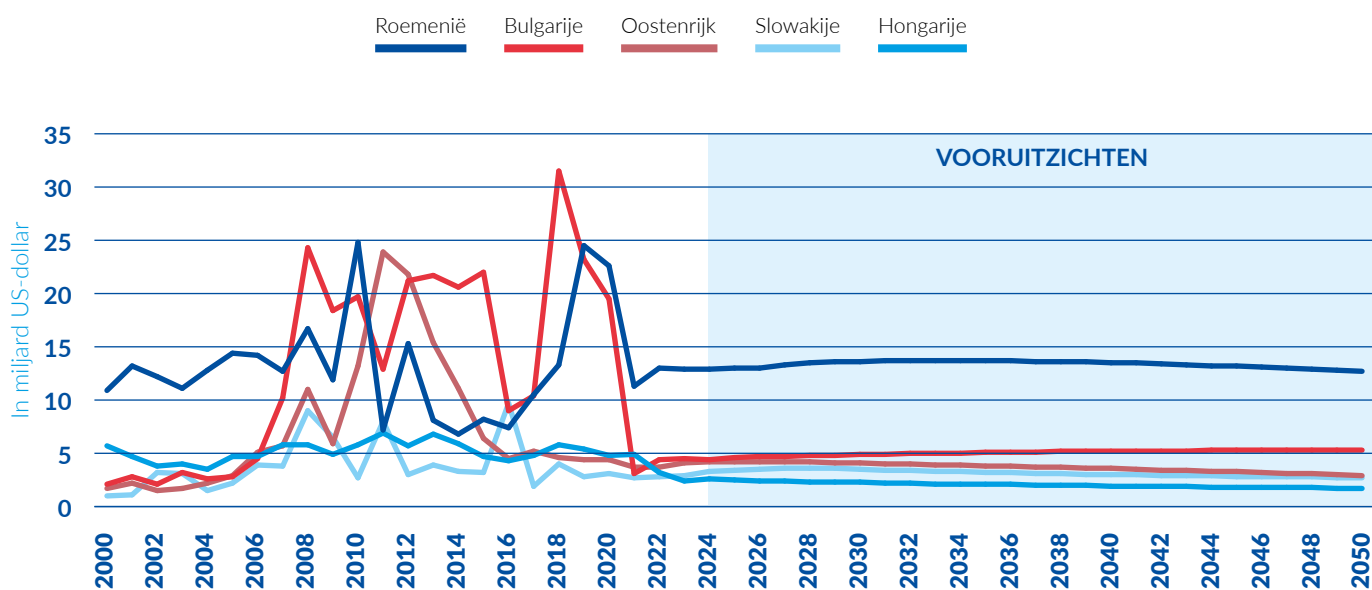
AFBEELDING 24: REËLE BRUTO PRODUCTIE VAN STOOKKOLEN EN GERAFFINEERDE AARDOLIEPRODUCTEN IN DE RIJNOEVERSTATEN (PRIJZEN IN DOLLAR VAN 2015)



Bron: Oxford Economics

In Oost-Europa en Oostenrijk wordt een vergelijkbaar scenario verwacht, met een daling van de productie van aardolieproducten en stookkolen: -2% in Roemenië, -8% in Slowakije, -26% in Hongarije en -29% in Oostenrijk. Het enige land waar deze sectoren tegen 2050 naar verwachting zullen groeien is Bulgarije, met een groeipercentage van +17%.

AFBEELDING 25: REËLE BRUTO PRODUCTIE VAN STOOKKOLEN EN GERAFFINEERDE AARDOLIEPRODUCTEN IN DE DONAULANDEN (PRIJZEN IN DOLLAR VAN 2015)



Bron: Oxford Economics

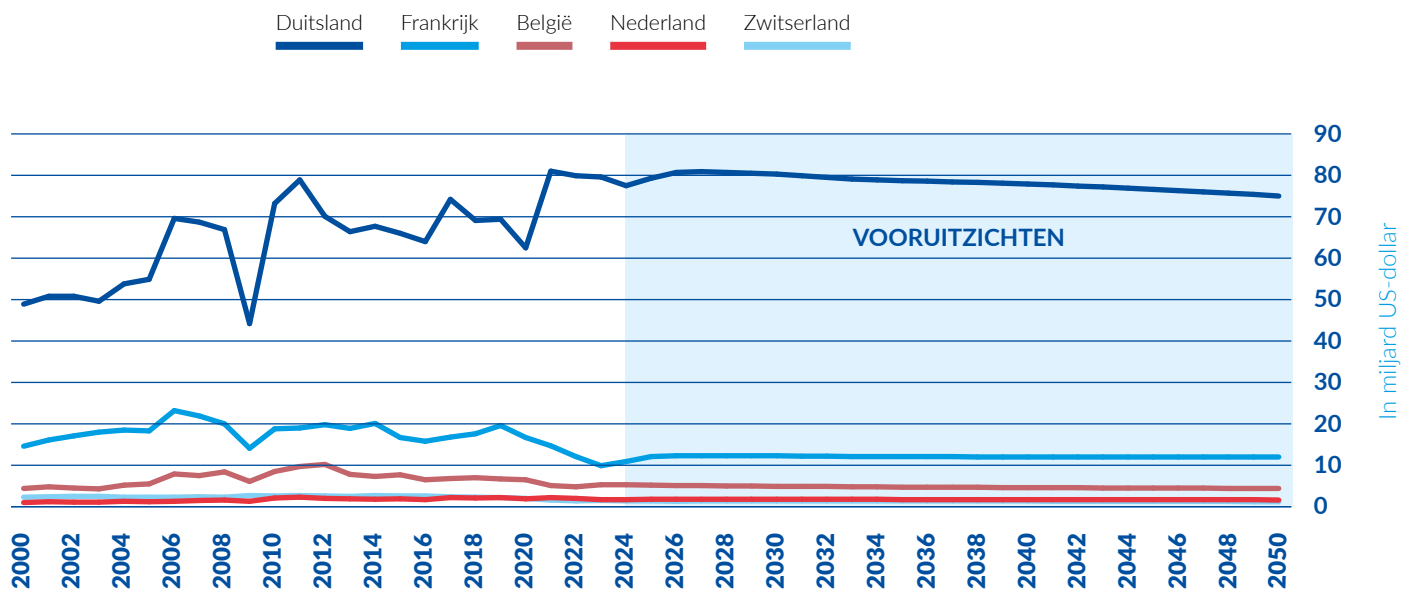
STAALEN EN IJZERERTS

Aangezien de kringlooeconomie in de toekomst naar verwachting steeds belangrijker zal worden, zijn Nederlandse verladers ervan overtuigd dat de recycling van metalen zal toenemen en dat daardoor de vraag naar en de productie van staal in heel West-Europa zal afnemen. Dit zou kunnen leiden tot een afname van het vervoer van staal, maar ook van ijzererts, omdat dit waarschijnlijk zal worden vervangen door gerecycled staal en productieprocedures die minder emissies veroorzaken. De vraag naar kwalitatief hoogstaand staal in de ontwikkelingslanden neemt echter toe, waardoor staal een belangrijke pijler voor de Europese industrie zou kunnen blijven.

In gevallen waar de productie van staal aan binnenwaterwegen is gevestigd, neemt het vervoer van ijzererts, stookkolen en staalproducten door de binnenvaart een belangrijke positie in. Duitsland is het grootste staal producerende land in Europa en de Rijn is de belangrijkste transportroute voor ijzererts en staalproducten.

Tussen 2023 en 2045 wijzen de vooruitzichten voor de Duitse staalproductie op een lichte daling met -6%. Voor Frankrijk wordt een stijging van +22% voorzien, maar deze is gebaseerd op een veel lager absoluut niveau van staalproductie. Voor het vervoer van ijzererts en staal over de binnenwateren is de Belgische, Franse en Duitse staalproductie van groot belang, aangezien de staalnijverheid in deze landen vaak langs de binnenwateren is gelegen. Dit geldt niet voor de Nederlandse en Zwitserse staalindustrie.

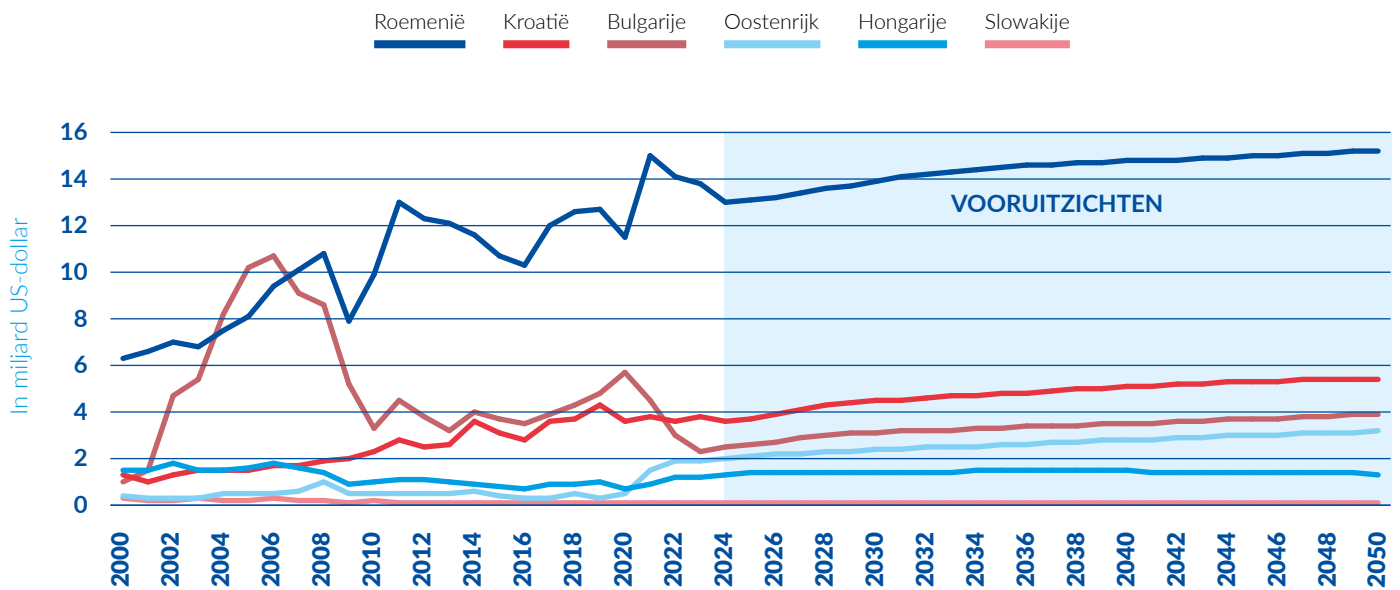
AFBEELDING 26: REËLE BRUTO PRODUCTIE VAN IJZER EN STAAL IN DE RIJNOEVERSTATEN (PRIJZEN IN DOLLAR VAN 2015)



Bron: Oxford Economics

Oostenrijk zal naar verwachting een hoofdrol blijven spelen in de staalsector langs de Donau, met een groeipercentage van 11% tussen 2023 en 2025. De staalproductie van Roemenië zal zich, na twee sterke dalingen begin jaren 2000 en in 2020, volgens de prognoses tegen 2050 herstellen met een groei van +68%. Volgens de voorspellingen van Oxford Economics zal de staalproductie in heel Midden- en Oost-Europa sterk groeien: +47% voor Hongarije, +67% voor Kroatië, +47% voor Bulgarije en +44% voor Slowakije.

AFBEELDING 27: REËLE BRUTO PRODUCTIE VAN IJZER EN STAAL IN DE DONAULANDEN (PRIJZEN IN DOLLAR VAN 2015)



Bron: Oxford Economics



■ GLOSSARIUM

ACTUELE DIEPGANG VAN EEN SCHIP: de verticale afstand tussen de kiel van het schip en de waterlijn bij het varen. Voor een varend schip omvat de actuele diepgang ook het squat-effect (zie 'SQUAT-EFFECT' in dit glossarium).

ACTUELE WATERSTAND: een meting van de waterstand die wordt aangegeven op een peilschaal die bij een meetpunt aan of bij de oever van een rivier is aangebracht. Deze peilschaal geeft niet de actuele diepte van de rivier aan, omdat rivieren naar het midden toe dieper worden. Actuele waterstanden zijn echter wel nodig om op een bepaald riviergedeelte de beschikbare diepte voor de scheepvaart te kunnen berekenen.

ALGEMENE INFLATIE: algemene stijging van de prijs van goederen en diensten die consumenten aanschaffen, met inbegrip van prijzen van componenten die vaak volatieler zijn, zoals energie en voedsel.

ARA-GEBIED: Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen

BBP: Bruto Binnenlands Product, maatstaf van de totale omvang van de economie van een land

BENEDEN-DONAU: het gedeelte van de Donau van de IJzeren Poort bij de Servisch-Roemeense grens tot Sulina aan de Zwarte Zee in Roemenië

BEVAARBARE LAGE RIVIERSTAND (BLR): een laagwaterstand op de Donau die niet meer dan 22 ijsvrije dagen per jaar onderschreden wordt.

BEZETTINGSGRAAD (in de passagiersvaart): het aantal passagiers gedeeld door de passagierscapaciteit in een bepaald jaar, uitgedrukt in procentpunten. De analyse van de bezettingsgraad van een vloot maakt het mogelijk om een goed overzicht te geven van de ontwikkeling van de verhouding tussen vraag en aanbod door de jaren heen.

BLACK SEA GRAIN INITIATIVE: initiatief voor Veilig Vervoer van Graan en Voedingsmiddelen uit Oekraïense havens. Het gaat om een akkoord dat tijdens de Russische invasie van Oekraïne in 2022 is gesloten tussen Rusland, Oekraïne, Turkije en de Verenigde Naties (VN). Dit akkoord werd ondertekend op 22 juli 2022 en zou aflopen op 19 november 2022. Op 17 november 2022 kondigden de VN en Oekraïne aan dat de overeenkomst met 120 dagen was verlengd. In maart 2023 deelden Turkije en de VN mee dat ze een tweede verlenging voor minstens nog eens 60 dagen hadden weten te bereiken. In mei 2023 werd de overeenkomst opnieuw met 60 dagen verlengd, tot 18 juli.

BOVEN-DONAU: het bevaarbare deel van de Donau van Kelheim, Duitsland, tot Devín, aan de Oostenrijks-Slowaakse grens

CONNECTING EUROPE FACILITY II PROGRAMME (financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, CEF II): een financieringsinstrument van de EU ter bevordering van economische groei, werkgelegenheid en concurrentiekracht door gerichte investeringen in infrastructuur op Europees niveau.

CRISIS IN DE RODE ZEE: op 19 oktober 2023 begon de Houthi-beweging in Jemen koopvaardij schepen aan te vallen in de Rode Zee. Dit incident had tot gevolg dat honderden schepen hun koers wijzigden en via Kaap de Goede Hoop voeren om aanvallen te vermijden. Deze crisis leidde tot een aanzienlijke daling van het internationale containervervoer aan het einde van het jaar 2023.

DE EUROPESE CRUISEVLOOT: cruiseschepen met meer dan 39 bedden die in de EU en Zwitserland actief zijn.

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.

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

DRAAGVERMOGEN (deadweight tonnage, DWT): het maximale laadvermogen van een schip, dus het maximumgewicht dat het schip kan dragen (gemeten in ton), met inbegrip van lading, brandstof, drinkwater, ballastwater, provisie, passagiers en bemanning aan boord van het schip. Dit omvat niet het ledig gewicht van het schip zelf. De som van het draagvermogen en het leeg scheepsgewicht geeft de maximale waterverplaatsing (uitgedrukt in ton).

EU: Europese Unie

EUROPA: de Europese binnenvaart omvat in dit rapport vijf landen die geen lidstaat zijn van de Europese Unie, te weten, Verenigd Koninkrijk, Republiek Moldavië, Servië, Zwitserland en Oekraïne.

EUROPEAN TRADING HUB (Europese handelsplaats): een dynamisch marktgebied voor gashandel in het hart van Europa

EUROPESE CONFERENTIE VAN MINISTERS VAN VERKEER KLASSE I-VII (CEMT-klasse I-VII): de classificatie van Europese binnenwaterwegen bestaat uit een reeks standaarden voor de interoperabiliteit van grote bevaarbare vaarwegen die deel uitmaken van het trans-Europese netwerk van waterwegen binnen continentaal Europa en Rusland. De klasse-indeling is in 1992 vastgelegd door de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer, vandaar ook de term CEMT-klasse I-VII.

FAIRWAY REHABILITATION AND MAINTENANCE MASTER PLAN (FRMMP): hierin zijn de nationale behoeften en kortetermijnmaatregelen aangegeven om de harmonisatie van de parameters voor de waterweginfrastructuur langs de gehele Donau en zijn bevaarbare zijrivieren efficiënt en doeltreffend te laten verlopen.

FARAG-GEBIED: Vlissingen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen en Gent

FRIENDSHORING: verwijst naar de waargenomen trend in landen om de voorkeur te geven aan handel met en het vestigen van economische activiteiten in landen met dezelfde politieke normen. De term werd bedacht door Janet Yellen, de Amerikaanse minister van Financiën, tijdens een persconferentie op 13 april 2022 en is sindsdien overgenomen in academische teksten en rapporten van verschillende organisaties, waaronder het IMF.

GEMIDDELDE BENUTTINGSGRAAD (van een goederenvloot): de procentuele verhouding tussen de benutte vervoerscapaciteit (op basis van de vraag in een bepaald jaar) en de beschikbare vlootcapaciteit in dat jaar.

GOOD NAVIGATION STATUS (GNS): de toestand van het binnenvaartnetwerk die de gebruikers in staat stelt de waterwegen op een efficiënte, betrouwbare en veilige manier te benutten, door te zorgen voor minimumvaarwegdieptes en minimumniveaus van dienstverlening.

INDUSTRIEEL VERVOER: verwijst naar het verkeer dat rechtstreeks plaatsvindt tussen de fabrieken rond de havengebieden (zoals BASF, AIR LIQUIDE, EUROCHEM...) en het achterland.

INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM (ITF): is een intergouvernementele organisatie in het kader van de OESO.

IWT: binnenvaart

IWW: binnenwaterwegen

KERNINFLATIE: algemene stijging van de prijs van goederen en diensten die consumenten aanschaffen, met uitzondering van prijzen van componenten die vaak volatieler zijn, zoals energie en voedsel.

KLEINE SCHEPEN: schepen met een laadvermogen van minder dan 1.500 ton. Volgens een alternatieve definitie ligt de grens voor kleine schepen bij een laadvermogen van 650 ton.

KW1/2/3/4: eerste/tweede/derde/vierde kwartaal

LNG: vloeibaar aardgas

MARITIEME DONAU: het mondingsgebied van de Donau

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). Deze minimumdiepte is gerelateerd aan de Overeengekomen Lage Waterstand, aangezien deze vaarwegdiepte nog steeds gewaarborgd moet zijn, ook wanneer de actuele waterstand gelijk is aan de Overeengekomen Lage Rivierstand.

MITTEL RheIN: het gedeelte van de Rijn tussen Bingen am Rhein en Bonn

MLD.: miljard

MLN.: miljoen

MMBtu: miljoen Britse thermische eenheid

MOGELIJKE OF BESCHIKBARE DIEPGANG VAN EEN SCHIP: de maximale diepte waarmee het schip met lading veilig in het water mag liggen. Zowel voor binnenvaart- als zeeschepen is deze diepte afhankelijk van de afmetingen van het schip. Voor zeeschepen spelen ook het seizoen en de dichtheid van het water een rol. De beschikbare diepgang van binnenvaartschepen die op vrijstromende rivieren varen, houdt rekening met verschillende parameters die specifiek zijn voor elk riviergedeelte en meetpunt. Dit wordt als volgt berekend: beschikbare diepgang van een schip: minimumvaarwegdiepte + (actuele waterstand - overeengekomen lage waterstand) - ruimte onder de kiel.

NETTO-OMZET (deze definitie is in het rapport alleen van toepassing op de omzetgegevens in Nederland, die afkomstig zijn van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)): bedrijfsopbrengst, exclusief btw, uit verkoop van goederen en levering van diensten aan klanten. De omzet wordt vastgesteld na aftrek van kortingen, bonussen, statiegeld en doorberekende vrachtkosten.

NIEDERRHEIN: deel van de Rijn dat van Bonn (Duitsland) tot aan de Duits-Nederlandse grens stroomt.

NEDERRIJN: gedeelte van de Rijn vanaf de Duits-Nederlandse grens tot Wijk bij Duurstede.

NORTHERN RANGE (zone Hamburg-Le Havre): verwijst naar de concentratie van Europese zeehavens aan de Noordzee, waarvan de meeste tot de meest actieve havens ter wereld behoren. Deze havens in het Noordzeegebied omvatten voornamelijk Antwerpen, Rotterdam, Le Havre, Zeebrugge, Hamburg en Bremen/Bremerhaven. Samen vormen ze een indicatie voor de economische ontwikkeling in het noordelijk deel van de eurozone en Duitsland.

NORTH SEA PORT: het nieuwe havenbedrijf dat ontstaan is uit een grensoverschrijdende fusie tussen de havens van Zeeland (Vlissingen, Borsele en Terneuzen) in Nederland en de Ghent Port Company in België.

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

OMZET (Eurostat-definitie): de omzet omvat alle door de waargenomen eenheid gedurende de referentieperiode in rekening gebrachte bedragen, die overeenkomen met de verkoop van goederen en diensten aan derden. De omzet omvat alle belastingen op de door de eenheid in rekening gebrachte goederen of diensten, met uitzondering van de btw die door de eenheid aan haar klanten in rekening wordt gebracht, en andere soortgelijke aftrekbare belastingen die rechtsreeks gekoppeld zijn aan de omzet. Bovendien omvat de omzet alle andere kosten (vervoer, verpakking enz.) die aan de klant worden doorberekend. Kortingen, rabatten en disconto's moeten in mindering worden gebracht, alsmede de waarde van teruggekomen verpakkingsmateriaal.

OVEREENGEKOMEN LAGE AFVOER: de waarden van de Overeengekomen Lage Afvoer bij de vastgestelde peilschalen worden om de tien jaar vastgesteld aan de hand van de afvoerwaarden over een periode van 100 jaar. Uitgaande van de waarden van de Overeengekomen Lage Afvoer worden voor de diverse peilschalen eveneens de dienovereenkomstige waarden van de Overeengekomen Lage rivierstand (OLR) om de tien jaar opnieuw bepaald.

OVEREENGEKOMEN LAGE RIVIERSTAND (OLR): de Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) is de waterstand die ten opzichte van de Overeengekomen Lage Afvoer 20 dagen per jaar onder de over jaren aan de Rijn gemeten gemiddelde afvoerwaarde ligt.

RIJN IN NEDERLAND: gedeelte van de Rijn vanaf de Duitse-Nederlandse grens tot aan de Noordzee bij Hoek van Holland (Nederland).

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.

SOLIDARITEITSCORRIDORS TUSSEN DE EU EN OEKRAÏNE VIA DE DONAU: corridors die de uitvoer uit Oekraïne van landbouwproducten mogelijk moeten maken, maar ook de bilaterale handel in goederen en de toegang van Oekraïne tot internationale markten en wereldwijde toeleveringsketens moeten verbeteren, zodat het hard nodige graan op de wereldmarkt beschikbaar komt.

SQUAT-EFFECT: een hydrodynamisch effect dat is gerelateerd aan de stroomsnelheid van het water onder het schip. Hoe minder water onder het schip stroomt, des te groter wordt de stroomsnelheid en des te groter de dynamische druk. Als gevolg van de wet van Bernoulli, is de totale druk een constante factor, hetgeen betekent dat een grotere dynamische druk gepaard gaat met een lagere statische druk. Door deze lagere statische druk ondervindt het schip minder weerstand van het water, wat zich vertaalt in een verdere inzinking van het schip, waardoor de actuele diepgang van het schip groter wordt.

TEU: twintig voet equivalent, is een eenheid die gebruikt wordt voor het beschrijven van de laadcapaciteit van het vrachtvervoer. Deze standaardmaat is gebaseerd op een intermodale container met een lengte van 20 voet (6,1 m). Het is in feite een metalen box die makkelijk van de ene naar de andere vervoerswijze - zoals schip, trein of vrachtwagen - kan worden verplaatst.

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

WATERWEGEN IN MIDDEN-EUROPA: Rijn, Main, Main-Donaukanaal, Donau, Elbe-Oder

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 |
| GUS | Główny Urząd Statystyczny | Bureau voor de statistiek van Polen | Polen |
| INSSE | Institutul National de Statistica | Nationaal instituut voor de statistiek | Roemenië |
| Lietuvos statistika | Lietuvos statistika | Bureau voor de statistiek van Litouwen | Litouwen |

BOEKEN, TIJDSCHRIFTARTIKEL EN STUDIES

| Titel in oorsprongstaal | Land |
|---|-----------|
| A. Hader, <i>The River Cruise Fleet Handbook</i> (mei 2024) | Europa |
| CEFIC Chemicals Trends Report. Beschikbaar bij: https://cefic.org/cefic-chemicals-trends-report/ | België |
| Deloitte, <i>2024 US chemical industry outlook</i> (laatst geraadpleegd op 10 april 2024). Beschikbaar bij: https://www2.deloitte.com/us/en/insights/industry/oil-and-gas/chemical-industry-outlook.html | Wereld |
| Entreprises fluviales de France – E2F, <i>Baromètre de l'activité tourisme fluvial, édition 2024</i> | Frankrijk |
| Eurofer, <i>Economic and steel market outlook 2024-2025, second quarter, April 2024</i> : https://www.eurofer.eu/publications/economic-market-outlook/economic-and-steel-market-outlook-2023-2024-second-quarter/ | Europa |
| FranceAgriMer (2023, 2024), <i>Note de conjonctures mensuelle sur les filières grandes cultures, March 2023 and April 2024</i> | Europa |
| IG RiverCruise - <i>Der Fluss-Kreuzfahrtmarkt 2023</i> | Europa |
| IMF <i>World Economic Outlook, April 2024</i> | Wereld |
| Port of Rotterdam (2024), https://www.portofrotterdam.com/de/nachrichten-und-pressemitteilungen/rotterdamer-hafen-2023-vollstaendig-im-zeichen-des-wandels | Nederland |
| RWI/ISL <i>Container Throughput Index</i> . Beschikbaar bij: https://www.isl.org/en/services/rwiisl-container-throughput-index | Wereld |
| UNCTAD <i>Review of Maritime Transport 2023</i> | Wereld |
| Verschuur, J., Koks, E.E. & Hall, J.W. <i>Ports' criticality in international trade and global supply-chains</i> . <i>Nat Commun</i> 13, 4351 (2022): https://doi.org/10.1038/s41467-022-32070-0 | Wereld |

| Titel in oorsprongstaal | Land |
|--|--------|
| viadonau, diverse jaarverslagen. Beschikbaar bij https://www.viadonau.org/newsroom/publikationen/broschueren | Europa |
| Worldsteel Association, Worldsteel Short Range Outlook April 2024, 9 April 2024: https://worldsteel.org/media/press-releases/2024/worldsteel-short-range-outlook-april-2024/ | Wereld |
| WTO Global Trade Outlook, April 2024 | Wereld |

■ ANDERE BRONNEN

| Naam in de eigen taal | Naam in het Nederlands | Land |
|---|---|-------------|
| Administrația Canalelor Navigabile (ACN) | Beheer van bevaarbare kanalen (ACN) | Roemenië |
| Association française des ports intérieurs (AFPI) | Franse associatie van binnenhavens (AFPI) | Frankrijk |
| Banque CIC agriculture | CIC Bank agriculture | Frankrijk |
| Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) | Bondsagentschap voor de hydrologie | Duitsland |
| CCNR/ZKR/CCR | Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) | Europa |
| Corporation Inland Tanker Barge Owners (CITBO) | Coöperatie van exploitanten van tankschepen voor de binnenvaart (CITBO) | België |
| Donaukommission | Donaucommissie | Europa |
| Eidgenössische Steuerverwaltung (ESTV) | Federale Belastingdienst FTA | Zwitserland |
| European Steel Association (Eurofer) | Europese Staalfederatie (Eurofer) | Europa |
| EUROSTAT | EUROSTAT | EU |
| FAIRway project | FAIRway-project | EU |
| FranceAgriMer | FranceAgriMer | Frankrijk |
| Insights Global | Insights Global | Nederland |
| Institut pour le Transport par Batellerie/ Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB) | Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB) | België |
| International Monetary Fund (IMF) | Internationaal Monetair Fonds (IMF) | Wereld |
| International Sava River Basin Commission | Internationale Commissie van het stroomgebied van de Sava | Europa |
| International Transport Forum (ITF) | International Transport Forum (ITF) | Wereld |

| Naam in de eigen taal | Naam in het Nederlands | Land |
|---|---|-----------------------|
| Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa (IVR) | Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa (IVR) | Nederland |
| Land Niederösterreich | Federale overheid van Neder-Oostenrijk | Oostenrijk |
| Ministerstvo dopravy České republiky | Tsjechisch ministerie van Vervoer | Tsjechische Republiek |
| Moselle Commission | Moezelcommissie | Europa |
| National fleet data | Gegevens over de nationale vloten | Europa |
| National fleet register of Luxembourg | Nationaal vlootregister van Luxemburg | Luxemburg |
| Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) | Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) | Wereld |
| Oxford Economics | Oxford Economics | Wereld |
| Ports mentioned in the report | In het rapport genoemde havens | Europa |
| R.A. Administratia Fluviala a Dunarii de Jos Galați (AFDJ) | Rivierbeheer van de Beneden-Donau (AFDJ) Galați | Roemenië |
| Rijkswaterstaat | Rijkswaterstaat | Nederland |
| Service de la statistique et de la prospective (SSP) du Ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire | Bureau voor de statistiek en prognoses (SSP) van het ministerie van Landbouw en Voedselsoevereiniteit | Frankrijk |
| Statistikamt Nord | Bureau voor de statistiek van Hamburg en Schleswig-Holstein | Duitsland |
| Department for Transport | Britse ministerie van Verkeer | Verenigd Koninkrijk |
| viadonau | viadonau | Europa |
| Voies Navigables de France (VNF) | Franse waterwegbeheerder | Frankrijk |
| Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) | Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat | Duitsland |
| World Steel Association | World Steel Association | Wereld |

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)

Bastien Cheville (stagiair)

Contact: ccnr@ccr-zkr.org

IN SAMENWERKING MET

Donaucommissie

Moezelcommissie

Savacommissie

EBU

ESO

IVR

CITBO

DESIGN VAN

Agence Press-Agrum.com

<https://www.press-agrum.com>

en Agence Citeasen

<https://www.citeasen.fr>

Herkomst foto's: Adobe Stock, secretariaat CCR

VERTALING

Laurence Wagner (Frans)

Barbara Vollath-Sommer (Duits)

Pauline de Zinger (Nederlands)

Veronica Schauinger-Horne (Engels - revisie)

<https://www.inland-navigation-market.org>

Impressum: Oktober 2024

Uitgegeven door het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)

2, place de la République - CS 10023 - 67082 Strasbourg Cedex - France

<https://www.ccr-zkr.org> - ccnr@ccr-zkr.org

ISSN 2070-674X



JAARRAPPORT 2024

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

In partnerschap met de

