

JAARVERSLAG 2020

EUROPESE BINNENVAART
MARKTOBSERVATIE



CCR
CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART



AANSPRAKELIJKHEIDSBEPERKING

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

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

September 2020

VOORWOORD



Bruno Georges
*Secretaris-
 Generaal van de
 CCR*

Het is met groot genoegen dat de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) het jaarrapport over de marktobservatie in de Europese binnenvaart voor 2020 presenteert, dat in partnerschap en met ondersteuning van de Europese Commissie tot stand is gekomen.

Het nieuwe marktobservatierapport bevat de belangrijkste resultaten voor het jaar 2019 met betrekking tot verschillende aspecten van de Europese binnenvaart. Het rapport gaat in op het vrachtvervoer over de hoofdwaterwegen in Europa, het passagiersvervoer, de aan- en afvoer door de binnenvaart in havens, vervoersondernemingen, vrachtprijzen, de ontwikkeling van de vloot, de werkgelegenheid en het segment van de riviercruises. Het rapport beschrijft ook de ontwikkeling van de waterstanden en de vaaromstandigheden op de Rijn en de Donau.

Hoewel dit rapport eigenlijk gewijd is aan de marktontwikkelingen in 2019, is er veel moeite getroost om deze keer de vooruitzichten voor de binnenvaartsector op de korte en langere termijn te belichten tegen de achtergrond van de huidige coronacrisis. In dit rapport 2020 is daarom een gedetailleerde beschrijving opgenomen van de vooruitzichten op korte termijn waarbij de gevolgen van de Covid-19-pandemie voor zowel het vracht- als passagiersvervoer zijn meegewogen. Daarnaast biedt het rapport ook een analyse van de vooruitzichten op langere termijn voor belangrijke goederensegmenten zoals landbouwproducten, levensmiddelen en veevoeders, ijzererts en staal, steenkolen, bouwmaterialen, chemicaliën, aardolieproducten en containers. Het rapport vormt tevens een gelegenheid om in te gaan op belangrijke maatschappelijke veranderingen en de gevolgen daarvan voor de binnenvaartsector, zoals de energietransitie en de kansen die deze de binnenvaart kan bieden.

De Donau-, Moezel- en Savacommissie hebben de CCR veel statistische en marktgegevens voor hun respectieve stroomgebieden verstrekt. Het rapport bevat dit jaar voor de eerste keer ook informatie over de binnenvaart in het rivierbekken van de Sava. Dankzij deze statistische bronnen was het mogelijk dit rapport uit te breiden tot andere geografische gebieden. Ik wil hier de hoop uitspreken dat wij deze vruchtbare samenwerking met de riviercommissies in de toekomst kunnen voortzetten en verder kunnen uitdiepen. Ik neem de gelegenheid te baat de genoemde commissies heel hartelijk te danken voor hun bijdragen.

Vertegenwoordigers van het binnenvaartbedrijfsleven hebben ons bijgestaan met waardevolle adviezen en expertise, naast zeer welkome reacties en aanbevelingen. Onze dank gaat met name uit naar de EBU (de Europese Binnenvaart Unie), de ESO (de Europese Schippers Organisatie) en de CBRB (Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart).

De uitstekende samenwerking met Eurostat, de nationale bureaus voor de statistiek, de zee- en binnenhavens, maar ook de nationale en regionale waterwegbeheerders en scheepvaartinstanties wil ik hier zeker niet ongenoemd laten, want zonder hen zou het niet mogelijk geweest zijn over grote en gedetailleerde datasets te beschikken. Net als vorig jaar heeft de CITBO, de Coöperatie van exploitanten van tankschepen voor de binnenvaart, ruwe data geleverd over de vrachtprijzen op de spotmarkten en de huurprijzen voor het vervoer van vloeibare lading (time charter) in de FARAG-regio (Vlissingen- Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam-Gent). Dankzij deze gegevens kon er een analyse worden opgenomen over de ontwikkeling van de vrachtprijzen voor het vervoer van vloeibare lading in dit gebied dat een grote rol speelt voor de Europese binnenvaart. De gegevens over de vrachtprijzen voor droge lading werden vergaard en verstrekt door het onderzoeksbureau Panteia.

De informatie over de riviercruises is gebaseerd op samenwerking met de heer Arnulf Hader, deskundige op dit gebied, en het onderzoeksbureau SeaConsult. De door hen verstrekte gegevens en informatie zijn ook deze keer zeer nuttig gebleken.

Verder wil ik beide auteurs van dit rapport van het CCR-secretariaat en alle andere personen die betrokken waren bij het opstellen van dit rapport heel hartelijk bedanken voor alles wat zij gedaan hebben ondanks de vele beperkingen als gevolg van de coronacrisis in de eerste helft van 2020.

Last but not least, wil ik hier mijn dank uitspreken aan het adres van de coördinator voor de Rijn-Alpen-Corridor (RALP), de heer Paweł Wojciechowski, die bereid was om het voorwoord bij dit jaarrapport te schrijven. De afgelopen jaren zijn de banden met de Rijn-Alpen-Corridor nauwer geworden, hetgeen de verdere ontwikkeling van het binnenvaartvervoer in deze corridor zeker ten goede zal komen.

Wij hopen dat ons rapport ook deze keer een instrument zal zijn om strategische beslissingen ter bevordering van de Europese binnenvaart mogelijk te maken.

Het is eigenlijk een soort traditie ter afronding veel leesgenoegen te wensen, maar gezien de huidige omstandigheden, wil ik graag de gelegenheid te baat nemen om iedereen tevens het beste te wensen en wil ik bij dezen de hoop uitspreken dat de activiteiten in de binnenvaartsector snel zullen herstellen en de binnenvaart daarbij de wind in de zeilen zal hebben.

Het is met veel genoegen dat ik me hier tot u richt in het kader van het verschijnen van het Marktobservatierapport 2020 over de Europese binnenvaart dat door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is opgesteld.

Het is inmiddels vijf jaar geleden dat de Europese Commissie mij benoemd heeft tot Europese coördinator voor de Rijn-Alpen-corridor. Ik heb al snel een uitstekende werk- en persoonlijke relatie met de CCR gekregen.

De binnenvaart speelt een cruciale rol in de Rijn-Alpen-corridor. De waterwegen vormen 25% van de lengte van de corridor, maar zijn goed voor het transport van meer dan 50% van het totale internationale vrachtvervoer binnen de corridor. De corridor bestaat niet alleen uit de Rijn. De Neckar en gedeeltelijk ook de Moezel zijn twee andere belangrijke onderdelen van het binnenvaart-corridornetwerk.

De binnenvaartinfrastructuur in de corridor is goed ontwikkeld. Deze infrastructuur voldoet al grotendeels aan de criteria die zijn vastgelegd in de richtsnoeren van de Europese Unie voor het Trans-Europese Vervoersnetwerk (TEN-T). Dat neemt niet weg dat er toch nog uitdagingen zijn, met name ten aanzien van de nagestreefde vaargeuldiepte van 2,5 meter. Dit heeft consequenties voor toch een aanzienlijk gedeelte van de rivier, vooral in perioden met extreme droogte en laagwater, zoals de laatste jaren verschillende keren gebleken is. In mijn vierde Corridor-Werkplan, dat later dit jaar zal verschijnen, komt de nadruk te liggen op het feit dat de vaargeuldiepte van de Middenrijn vergroot zou moeten worden. Dit zou de betrouwbaarheid en vaaromstandigheden zeer ten goede komen.

De Rijn-Alpen-corridor is – per definitie – multimodaal. Multimodaliteit speelt een fundamentele rol om de corridor verder uit te kunnen bouwen en ik zou wat dit betreft dan ook de nadruk willen leggen op het belang van de binnenvaart. Tri-modale terminals die binnenvaart, spoor en weg met elkaar verbinden, maar ook bimodale terminals voor de verbinding tussen vrachtschip en vrachtwagen, bevorderen het goede functioneren van de corridor.

Door ervoor te zorgen dat de binnenvaartinfrastructuur voldoet aan de TEN-T-standaarden zullen wij erin slagen de dominerende positie van deze vervoersmodus in de corridor te behouden. Dit is des te belangrijker nu de algemene politieke context verandert. Verduurzaming, aanpassingen en maatregelen tegen de klimaatverandering zijn de hoofddrijfveren van het infrastructuurbeleid van de EU. De Europese Commissie heeft vorig jaar haar Europese Green Deal gepresenteerd, met het ambitieuze doel door een reductie van 50% van de broeikasgassen tegen 2030 van Europa het eerste klimaatneutrale continent van de wereld te maken tegen 2050. Het is van uitermate groot belang om onze inzet voor de decarbonisatie te versterken door projecten te steunen die het vervoer over de weg verplaatsen naar de binnenvaart en het spoor.

De nieuwe Connecting Europe Facility (CEF) voor 2021-2027 zal ertoe bijdragen de doelstellingen van de Green Deal te bereiken. De meeste in het kader van de CEF gesteunde activiteiten hangen samen met duurzame vervoersmodi, met inbegrip van de binnenvaart. De CEF zal ook worden ingezet om intermodaliteit en de uitrol van alternatieve brandstoffen te steunen, waardoor het vervoersstelsel efficiënter en robuuster kan worden gemaakt.

Het corridorconcept is gebaseerd op de samenwerking tussen alle stakeholders. Dit geldt ook voor het niveau van de binnenvaart. Ik heb vaak met vertegenwoordigers van de sector, waaronder waterwegbeheerders, havenautoriteiten, scheepseigenaren en operators, kunnen spreken. Ik ben van mening dat de samenwerking en inbreng van al deze stakeholders versterkt en gesteund moet worden, omdat dit een positieve impact zal hebben op de corridoractiviteiten. Alleen door onze inspanningen te richten op gezamenlijke doelstellingen kunnen we binnen de corridor komen tot een duurzame ontwikkeling.

De afgelopen jaren hebben we steeds weer te maken gehad met laagwater in de Rijn. Het had en heeft vermoedelijk ook in de toekomst veel gevolgen voor de binnenvaart. Dit jaar worden wij geconfronteerd met een crisis die een andere dimensie heeft, de Covid-19-pandemie, waarvan het moeilijk is om te voorspellen wat de gevolgen op lange termijn zullen zijn. Wij moeten dit echter gezamenlijk bolwerken en samen zoeken naar passende oplossingen.

De jaarrapporten en statistische kwartaalbulletins van de CCR heb ik altijd zeer nuttig gevonden. Ik schaar mij achter de woorden van de secretaris-generaal van de CCR, de heer Bruno Georges, en wens u veel genoegen bij het lezen van dit jaarrapport 2020.



**Paweł
Wojciechowski**

*Europese
coördinator voor
de Rijn-Alpen-
corridor*



Londen

Le Havre

Rouen

Parijs

Duinkerke

Rijsel

Antwerpen

Rotterdam

Amsterdam

Brussel

Valenciennes

Luik

Luxemburg

Metz

Trier

Bazel

Chalonsur-Saône

Lyon

Marseille

Nijmegen

Münster

Hannover

Maagdenburg

Duisburg

Keulen

Koblenz

Frankfurt am Main

Mannheim

Straatsburg

Stuttgart

Neurenberg

Regensburg

Bremen

Hamburg

Kiel

Lübeck

Mantua

Ferrara

Venetië



Szczecin

Berlijn

Dresden

Praag

Linz

Wenen

Bratislava

Boedapest

Belgrado

Ruse

Constanța

00	SAMENVATTING	P.10
01	MACRO-ECONOMISCHE CONTEXT EN VOORUITZICHTEN	P.14
	Belangrijke macro-economische ontwikkelingen in Europa in 2019	P.16
	Macro-economische vooruitzichten voor 2020 en 2021	P.18
02	VRACHTVERVOER IN DE BINNENVAART	P.22
	Vervoer van goederen door de Europese binnenvaart	P.24
	Vrachtvervoer door de binnenvaart in de belangrijkste Europese stroomgebieden	P.30
	• Binnenvaartvervoer per type goederen in het Rijnstroomgebied en West-Europa	P.32
	• Binnenvaartvervoer per type goederen op de Donau	P.50
	• Containervervoer door de binnenvaart in Europa	P.54
	Binnenvaart en andere vervoersmodi	P.61
03	WATERSTANDEN EN VRACHTPRIJZEN	P.66
	Waterstanden en beschikbare diepte voor de scheepvaart bij de meetpunten langs de Rijn en Donau	P.68
	Vrachtprijzen in het Rijnstroomgebied	P.72
	Vrachtprijzen in het FARAG-gebied	P.74
04	OVERSLAG VAN GOEDEREN IN HAVENS	P.78
	Binnenvaartvervoer in de grootste Europese zeehavens	P.80
	• Rotterdam	P.81
	• Antwerpen	P.82



OVERZICHT

- North Sea Port P.83
- Hamburg P.84
- Constanța P.86

Binnenvaartvervoer in belangrijke Europese binnenhavens **P.87**

- Rijnhavens P.87
- Franse en Belgische havens P.89
- Donauhavens P.91
- Savahavens P.93

05

GOEDERENVLOOT P.96

Vlootomvang per macroregio en land in Europa **P.98**

Ontwikkeling van de Rijnvloot **P.100**

- Drogeladingvloot in de Rijnsoeverstaten P.100
- Tankvloot in de Rijnsoeverstaten P.102

Ontwikkeling van de Donauvloot en de goederenvloot in overige landen **P.104**

- Drogeladingschepen in het Donaubekken P.104
- Tankvloot in het Donaubekken P.106
- Goederenvloot in overige Europese landen P.107

Bouw van nieuwe schepen **P.108**

Leeftijdsstructuur van de vloot **P.111**

Capaciteit-monitoring **P.112**

06

ONDERNEMINGEN, WERKGELEGENHEID, OMZET EN BRUTO-EXPLOITATIECOËFFICIËNT P.114

Ondernemingen en werkgelegenheid in het goederenvervoer **P.116**

Ondernemingen en werkgelegenheid in de passagiersvaart **P.119**

Omzet, exploitatiecoëfficiënt, personeelskosten per werknemer **P.122**

- Omzet en exploitatiecoëfficiënt van het vrachtvervoer P.122
- Omzet en exploitatiecoëfficiënt in de passagiersvaart P.123
- Personeelskosten per werknemer P.125

07

RIVIERCRUISEVAART P.126

Vlootcijfers riviercruisevaart **P.128**

Vraag naar riviercruises **P.133**

08

VOORUITZICHTEN P.136

De gevolgen van de coronacrisis op korte termijn **P.138**

- Gevolgen van Covid-19 voor het passagiersvervoer in de binnenvaart P.139
- Impact van Covid-19 op het binnenvaartvrachtvervoer P.141

Vooruitzichten op lange termijn voor het binnenvaartvrachtvervoer **P.146**

SAMENVATTING

De algemene macro-economische randvoorwaarden in 2019 maakten het voor de binnenvaartsector moeilijk om de vervoersvolumes te vergroten. De groei van de wereldhandel verzwakte als gevolg van de toename van protectionistische maatregelen zoals invoerheffingen op granen, staal en auto's. Daarnaast daalde de industriële productie in tal van bedrijfstakken en hadden diverse nationale beleidsmaatregelen allesbehalve een positief effect op de vervoersactiviteiten.

Zand, stenen, grind

In Nederland en België hebben de milieubeleidsmaatregelen om emissies terug te dringen (NOx-uitstoot en concentraties PFAS) een negatief effect gehad op de bouwsector, waardoor in 2019 aanzienlijk minder zand, stenen en grind over de Nederlandse binnenwaterwegen zijn vervoerd (-13%). In België nam het vervoer van deze materialen minder sterk af (-3%). In Duitsland en Frankrijk, alsook op de Rijn, golden geen beperkende maatregelen en kon het vervoer van bouwmaterialen verder toenemen, in Duitsland met 15%, in Frankrijk met 14% en op de Rijn met 21%.

IJzerertsen

In West-Europa had het vervoer van ijzererts zwaar te lijden onder de recessie in de staalsector, wat ertoe leidde dat de vervoerde hoeveelheden ijzererts sterk terugliepen, en wel met 9% in Nederland en 7% in Duitsland en op de Rijn. Het ijzerertsvervoer op de Boven-, Midden- en Beneden-Donau nam daarentegen toe (+17,5% op de Midden-Donau en +1% op de Beneden-Donau). Dit was mogelijk dankzij de betere vaaromstandigheden en grotere staalproductie.

Agribulk en levensmiddelen

Wat het segment landbouwproducten betreft, liet het vervoer in het gebied langs de Beneden-Donau en in Frankrijk in 2019 een sterk stijgende trend zien, met +21 % in Roemenië en +11% in Frankrijk. Nadat in de afgelopen jaren door lagere oogstresultaten minder landbouwproducten werden vervoerd, nam de hoeveelheid goederen in Duitsland weer met 4% toe dankzij betere oogstresultaten. In Nederland daalde het vervoer met 3% en in Vlaanderen en Wallonië met respectievelijk 13% en 14%. Het vervoer van voedingsproducten en levensmiddelen over de Boven-Donau liet daarentegen een sterke stijging zien.

Chemicaliën

In nagenoeg alle belangrijke Europese binnenvaartlanden en stroomgebieden werden meer chemicaliën vervoerd: in Nederland (+16%), in Duitsland (+5%), op de Rijn (+9%), in Vlaanderen (+4%), in Frankrijk (+6%) en in Roemenië (+34%).

Steenkolen

Het vervoer van steenkool in West-Europa blijft sterk dalen als gevolg van de geleidelijke afschaffing van steenkool als energiebron voor elektriciteitscentrales. Op de Rijn is het kolenvervoer met 5% gedaald, op de Moezel zelfs met 25% en op de Neckar met maar liefst 32,6%. Over het algemeen genomen bedroeg de daling op de Duitse binnenwateren 9%. Ook in Nederland is het kolenvervoer afgenomen (-10%). Hetzelfde geldt voor Vlaanderen (-6%) en Wallonië (-18%). Op de Beneden-Donau liep de hoeveelheid vervoerde kolen terug met 9%, terwijl op de Midden-Donau het kolenvervoer met 29% steeg.

Containers

Het containervervoer op de Rijn bedroeg 2,04 mln. TEU. Dat is 4% minder dan in 2018. Daarentegen lag het totale gewicht van de goederen in de containers 2,9% hoger, wat neerkomt op 15,16 mln. ton. Het containervervoer over de Rijn kampte nog steeds met de naweeën van de laagwaterperiode in 2018, omdat de contracten die eind 2018 met de spoorwegondernemingen waren afgesloten nog tot in 2019 liepen. Daarnaast hadden de aanhoudende congestieproblemen in de havens van Rotterdam en Antwerpen ook negatieve gevolgen voor het containervervoer.

Op de andere rivieren en kanalen kon het containervervoer zijn opwaartse tendens voortzetten, zoals op het Albertkanaal in Vlaanderen, waar een stijging van 9,5%, in totaal 577.000 TEU, kon worden waargenomen. Op het zeekanaal Brussel-Schelde bedroeg het groeipercentage 1,8%, met een totaal van 201.000 TEU.

De TEU-cijfers voor de Seine lagen 1% lager, met 263.000 TEU. Dit is met name toe te schrijven aan de stakingen van de havenarbeiders in de havens van Le Havre en Rouen in december 2019. Op de Elbe (146.000 TEU) en het Middellandkanaal (157.000 TEU) in Noord-Duitsland zette het containervervoer in 2019 zijn opwaartse trend voort (respectievelijk +13% en +12%).

Overslag van goederen in havens

In 2019 werden in de haven van Antwerpen 56.585 binnenvaartschepen geladen en gelost. Het volume geladen en geloste goederen bedroeg 101,3 mln. ton, een toename ten opzichte van 2018 toen 99,3 mln. ton werd vervoerd. In 2019 deden 10.395 schepen de haven van Constanța aan, waar het binnenvaartvervoer met bijna 20% is gestegen tot 15,1 mln. ton. Deze toename was grotendeels te danken aan de stijging van het vervoer van landbouwproducten, ijzererts en chemicaliën. Deze toename hield gelijke tred met de sterke groei op nationaal niveau.

In de grootste Europese binnenhaven, Duisburg, werden in totaal 0,6% minder goederen door de binnenvaart vervoerd en 1% minder ijzererts. Dit segment heeft een aandeel van 41% (19,6 mln. ton van de 47,8 mln. ton). Het vervoer van kolen liep met 7% terug en staal met 8%, terwijl het vervoer van zand, stenen en grind met 42% toenam.

In Parijs, de op één na grootste Europese binnenhaven, werd het totale volume van 25,3 mln. ton goederen vervoerd, hetgeen neerkomt op een stijging van 14,6%. Dit was vooral te danken aan een plus van 17% in het segment zand, stenen en bouwmaterialen, waardoor het aandeel van dit segment steeg naar 78% van het totale binnenvaartvervoer in 2019 (19,6 mln. ton van de 25,3 mln. ton).

Goederenvloot

De vloot van drogeladingschepen in de Rijnsoeverstaten (aantal motorvrachtschepen en duwbakken) telde in 2019 7033 vaartuigen. Uit de gegevens van het nationale vlootregister blijkt dat de tankvloot 1433 vaartuigen omvatte. Voor de drogeladingvloten van de Rijnsoeverstaten was dit de eerste keer sinds 2011 dat er meer vaartuigen geregistreerd stonden (+1%) dan in het vorige jaar. Het laadvermogen van de drogeladingschepen in de Rijnvloot lag met 10,6 mln. ton 2,6% boven het niveau van 2018. Bovendien waren er in de Rijnsoeverstaten ook 1319 duw- en sleepboten actief.

De vloot van drogeladingschepen in de Donaulanden telde 400 duwbotten en 242 sleepboten, plus ongeveer 409 motorvrachtschepen en circa 2.100 duw- of sleepbakken voor droge lading, die samen goed zijn voor 3,3 mln. ton.

Het aantal nieuwe schepen blijft in 2019 gestaag toenemen, zowel in de drogeladingvaart als in de tankvaart. In 2019 kwamen twintig nieuwe drogeladingschepen, 42 nieuwe tankers en drie nieuwe duw- & sleepboten op de Europese markt. Kijkt men naar de verdeling per land, dan kan worden vastgesteld dat 51% van de nieuwe schepen in Nederland werd geregistreerd, 22% in Duitsland, 14% in Luxemburg, 9% in België, 2% in Frankrijk en 2% in Zwitserland.

Riviercruises

De volgende drie belangrijke indicatoren laten zien dat de Europese riviercruisesector in 2019 in de lift zat:

- Hoge nieuwbouwcijfers: er zijn negentien nieuwe riviercruiseschepen op de Europese markt gekomen, met 3.131 bedden. Deze nieuwe schepen zullen op de Rijn en de Donau worden ingezet, alsook op een klein gedeelte van de Douro.
- Bijna 10% toename van de vraag: het aantal cruisepassagiers op de Europese rivieren nam met 9,9% toe, tot 1,79 miljoen passagiers. Passagiers uit niet-Europese landen (de VS, Canada, Australië, Nieuw-Zeeland, enz.) hadden in 2019 een aandeel van tussen de 44% en 49%.
- Meer vervoer door riviercruiseschepen: op de Rijn zijn 2.929 hotelschepen (+24% ten opzichte van 2018) door de sluis bij Iffezheim op de Bovenrijn gevaren, op de Boven-Donau 3.668 hotelschepen (+1% meer dan het al hoge peil van 2018), op de Midden-Donau 5.141 (+30%) en op de Beneden-Donau 1.017 schepen (+34,9%).

Vooruitzichten

De coronacrisis heeft in de eerste helft van 2020 het vervoer van passagiers (zowel riviercruises als dagtochten) vrijwel geheel lamgelegd. Voor het vrachtvervoer was de daling minder uitgesproken, al naar gelang het goederensegment en stroomgebied. Op basis van een vergelijking met de terugval van het BBP tijdens de financiële crisis van 2008 en de gevolgen ervan op de vraag naar het binnenvaartvervoer in 2009, kan een eerste voorzichtige schatting worden gemaakt van de gevolgen van de coronacrisis. Verwacht wordt dat in 2020 het goederenvervoer door de binnenvaart met ongeveer 20-25% zal teruglopen als de zware lockdownmaatregelen tot eind 2020 van kracht blijven. Hoewel deze schatting met grote onzekerheid omgeven is, wijzen de cijfers van april 2020 voor het binnenvaartvervoer in een aantal Rijnhavens erop dat deze schattingen er niet ver naast liggen.

Het rapport bevat ook een aantal langetermijnprognoses voor belangrijke goederensegmenten. Door de energietransitie gaat er veel veranderen in de binnenvaartsector. Dit zal met name een effect hebben op de hoeveelheden steenkool die door de binnenvaart worden vervoerd. Vloeibare aardolieproducten zullen de komende tien jaar een belangrijk rol blijven spelen in de energiesector en de binnenvaart, maar in bepaalde gebieden loopt het vervoer van dit segment nu al geleidelijk terug. Voor chemische producten zijn de vooruitzichten veel positiever. Wat het segment landbouwproducten en levensmiddelen betreft, wordt verwacht dat een bepaalde regionalisering van de productie en een verschuiving van de voorkeur van de consument in de richting van regionale producten negatieve gevolgen zal hebben voor het vervoer over lange afstanden. De verwachting is dat de achterblijvende groei van de wereldhandel ook een dempend effect zal hebben op het groeipercentage van het containervervoer. Door de coronacrisis zullen de huidige trends dus niet van koers veranderen.







01

MACRO- ECONOMISCHE CONTEXT EN VOORUITZICHTEN

- Economische indicatoren in de EU zoals de industriële productie en handel (invoer en uitvoer) liepen in 2019 sterk terug. Dit werd nog verergerd door gespannen handelsbetrekkingen, met name tussen de VS en China.
- Protectionistische maatregelen zoals hogere douanerechten op auto's en staal en de afzwakking van de industriële productie droegen bij aan de daling met 15% in het vervoer van ijzererts over de Rijn tussen 2017 en 2019. De modal shift als gevolg van de laagwatercrisis in 2018 maakte het er niet beter op.
- De Europese Commissie verwacht dat de economie in de EU door de coronacrisis in 2020 met 7,5% zal krimpen, maar in 2021 circa 6% zal groeien. Een grote onzekerheidsfactor rond deze vooruitzichten is een eventueel langer voortdurende Covid-19-pandemie.

BELANGRIJKE MACRO-ECONOMISCHE ONTWIKKELINGEN

IN EUROPA IN 2019

Meerdere economische indicatoren laten zien dat de Europese economie in 2019 met een sterke krimp te maken kreeg, met name in de industriële sector.¹ Een belangrijke reden voor deze aanzienlijke productiedaling in de industriële sector was het al jaren durende handelsconflict tussen de VS en China dat in 2019 verder is geëscaleerd. Ook andere landen kozen voor protectionistische maatregelen. Het ging daarbij vooral om de goederensegmenten graan, met name sojabonen, auto's en staalproducten.²

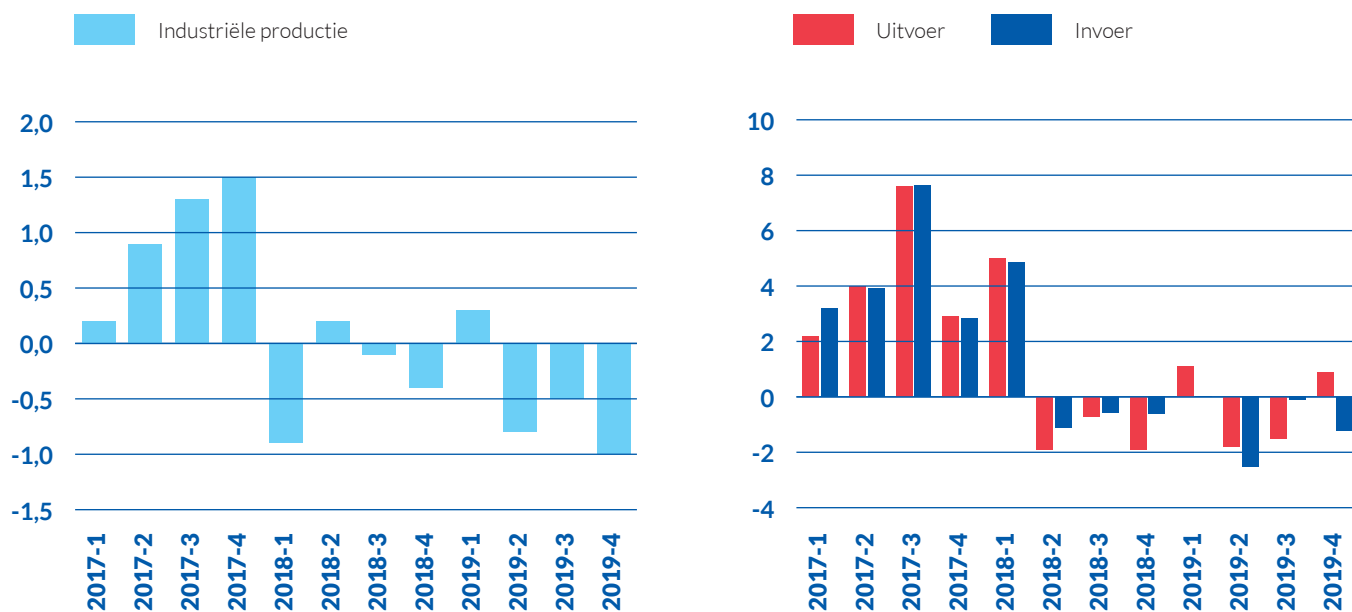
Europa dreigde steeds meer meegesleurd te worden in deze handelsoorlog wegens de verstoring van de grensoverschrijdende productie- en logistieke ketens. Een aantal Europese autofabrikanten bouwen auto's in de VS die aan China worden verkocht, en omgekeerd. De protectionistische handelsbarrières, zoals extra importheffingen op staal en auto's, hadden een negatieve impact op de Europese staalproductie en dus ook op het vervoer van ijzererts over de Rijn. Het ijzerertsvervoer vertoonde tussen 2013 en 2015 een stijgende lijn, van 24,6 mln. ton naar 26,0 mln. ton, en bleef tot 2017 op dit niveau. Tussen 2017 en 2019 kromp dit segment tot 21,6 mln. ton. In 2018 en 2019 liep het vervoer van ijzererts ook terug, omdat de staalproducenten door de moeilijke laagwateromstandigheden op de Rijn een deel van goederen niet door de binnenvaart hebben laten vervoeren, maar via het spoor.

Bijzonder kwetsbare landen zijn exportgeoriënteerde economieën zoals Duitsland, Nederland, de Tsjechische Republiek en Slowakije. In deze landen, met uitzondering van Nederland, neemt de automobielbranche een bijzonder groot aandeel van de industriële productie voor haar rekening. De autocluster vertegenwoordigt een relatief groot deel van de totale toegevoegde waarde en de werkgelegenheid. Dit leidde ertoe dat in de EU de industriële productie afzwakte, met gevolg dat ook de in- en uitvoer daalden. Dit stond in schril contrast tot de positieve tendens die tot 2017 kon worden waargenomen.

¹ Dit deel A is voornamelijk gebaseerd op de Europese economische prognose van de Europese Commissie (najaar 2019) van november 2019 (Institutional Paper 115).

² Bron: Conferentie van de Verenigde Naties voor handel en Ontwikkeling (UNCTAD), *Review of Maritime Transport 2019*

AFBEELDINGEN 1 EN 2: GROEI VAN DE INDUSTRIËLE PRODUCTIE IN DE EU, EU-UITVOER EN EU-INVVOER PER KWARTAAL IN VERGELIJKING MET HET VOORAFGAANDE KWARTAAL * (IN %)



Bron: Belangrijke economische indicatoren op korte termijn van de OESO
* Groeicijfers op basis van seizoensgecorrigeerde gegevens

De verdere verbeteringen op de arbeidsmarkt in 2019, zoals een afnemende werkloosheid en toenemende werkgelegenheid, hebben het vertrouwen van de particuliere consument in de Europese economie versterkt, zodat de particuliere consumptie op een hoog niveau kon blijven.



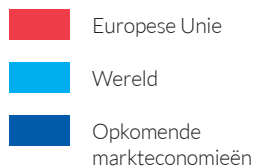
MACRO-ECONOMISCHE VOORUITZICHTEN

VOOR 2020 EN 2021

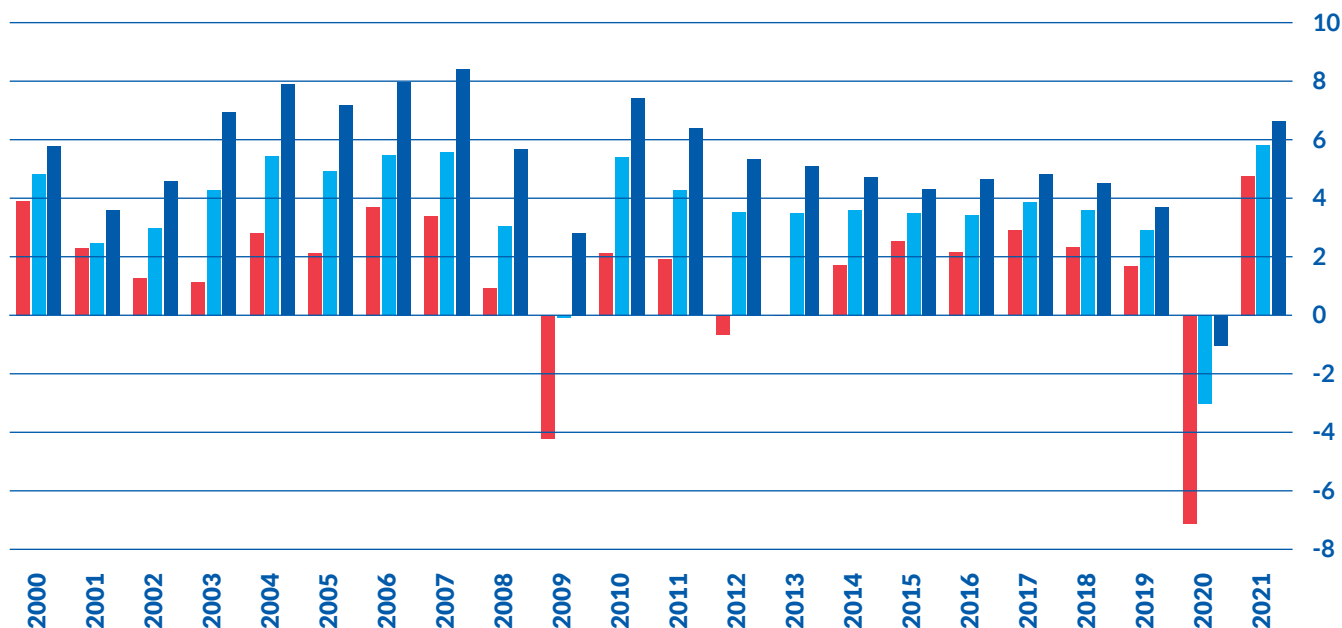
Macro-economische scenario's

Gezien de grote onzekerheid over de economische impact en de enorme uitdagingen waarmee de wereldeconomie wordt geconfronteerd als gevolg van de Covid-19-crisis, is het op dit moment uitermate moeilijk te voorspellen hoe de situatie zich verder zal ontwikkelen. Het Internationaal Monetair Fonds (IMF) heeft daarom naast een optimistisch basisscenario dat gebaseerd is op de aanname dat de economie in 2021 zich snel zal herstellen, nog drie andere scenario's geschetst, namelijk een langer aanhoudende coronacrisis in 2020, een nieuwe uitbraak in 2021 en tot slot een langere voortzetting van de pandemie in 2020 in combinatie met een nieuwe uitbraak in 2021.

In het optimistische basisscenario van het IMF wordt verondersteld dat de pandemie in de tweede helft van 2020 afzwakt en de lock-downmaatregelen kunnen worden versoepeld. In geval van dit optimistische scenario wordt er echter van uitgegaan dat de wereldeconomie in 2020 fors zal krimpen, namelijk met -3%. Dit overtreft veruit de effecten van de financiële crisis in 2008-2009. Volgens de prognoses zal de EU-economie om te beginnen een sterke daling van 7,1% tonen, hetgeen meer is dan in de rest van de wereld.³



AFBEELDING 3: GROEIpercentage van het Bruto Binnenlands Product (tegen constante prijzen) ten opzichte van het jaar ervoor en prognoses voor 2020 en 2021 in het optimistische basisscenario



Bron: IMF, World Economic Outlook Database, vooruitzichten van april 2020

³ Dit deel is gebaseerd op de World Economic Outlook van april 2020, gepubliceerd door het Internationaal Monetair Fonds (IMF).

Vergelijkbaar met de prognoses van het IMF gaat ook de Europese Commissie in haar macro-economische prognoses voor 2020-2021 van 6 mei 2020 (economische voorjaarsprognoses 2020 van ECFIN)⁴ uit van een recessie. Voor de economie van de eurozone in 2020 wordt een ongeëvenaarde krimp van 7,8% aangekondigd, met echter in 2021 een groei van 6,3%. In de EU-lidstaten zal de economie in 2020 naar verwachting met 7,5% krimpen en in 2021 met ongeveer 6% groeien. De onzekerheden rond deze prognoses zijn echter bijzonder groot en hangen samen met risico's die de situatie nog sterker negatief kunnen beïnvloeden. Een zwaardere en langer aanslepende pandemie dan waar momenteel rekening mee wordt gehouden, kan een veel diepere val van het BBP veroorzaken dan aangenomen wordt in het basisscenario van deze prognoses.

Volgens het optimistische basisscenario van het IMF zal de economie in de wereld zich in 2021 herstellen en vervolgens 5,8% groei tonen (in de EU 4,8%). Het IMF heeft echter ook drie andere scenario's ontwikkeld waarin rekening wordt gehouden met een situatie waarin de pandemie eventueel langer aanhoudt dan aanvankelijk aangenomen.

In het eerste alternatieve scenario gaat men ervan uit dat de strijd tegen de verspreiding van het virus in 2020 ongeveer 50% langer zal duren dan in het basisscenario wordt aangenomen. In dat geval zal de wereldwijde economische productie 3% lager uitvallen dan in het optimistische basisscenario voor 2020. Hoewel de aanvankelijke daling sterker zal zijn in geavanceerde economieën zoals die van de Europese Unie, wordt verondersteld dat de coronacrisis in economisch opzicht minder sporen (langetermijneffecten op de werkloosheid, overheidsschulden) zal achterlaten. Geavanceerde economieën hebben in vergelijking met opkomende economische markten immers meer begrotingsruimte en kunnen dus meer financiële middelen ter beschikking stellen om de crisis te bestrijden en inkomens op een zeker peil te houden.

Het tweede scenario bekijkt wat de gevolgen zijn, mocht er in 2021 opnieuw een uitbraak komen, zij het in een minder zware vorm. Volgens dit tweede, alternatieve scenario zou de wereldwijde productie in 2021 dan met bijna 5% kunnen dalen in vergelijking met het optimistische scenario voor 2021.

In het derde scenario wordt uitgegaan van de mogelijke gevolgen van een langer aanhoudende pandemie in 2020 in combinatie met een tweede virusuitbraak in 2021. In dit geval zou de wereldwijde productie in 2021 bijna 8% lager zijn dan in het optimistische basisscenario. Met de minder gunstige financiële voorwaarden en beperktere begrotingsruimte in de opkomende economische markten wordt de impact in deze landen nogmaals versterkt.

De Europese Centrale Bank (ECB) en andere centrale banken hebben in de strijd tegen de crisis uitgebreide programma's voor de aankoop van activa ingezet. Toch wijzen de huidige prognoses niet op een hoge inflatie in 2020, ten minste niet voor de eurozone.⁵ Vermoed wordt dat de zwakke consumptie en de dalende energie- en grondstofprijzen de inflatie laag zullen houden. Desondanks is voor enkele landen in Oost-Europa de dreiging van inflatie nog steeds reëel, omdat hun valuta's devalueren als gevolg van kapitaalvlucht in "safe haven-valuta's" zoals de Amerikaanse dollar, Japanse yen en Zwitserse frank. Voor Oost-Europese landen kan dit leiden tot geïmporteerde inflatie.

⁴ Zie: Europese Commissie (2020), economische voorjaarsprognoses 2020: een diepe en ongelijke recessie, een onzeker herstel: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/nl/ip_20_799 (4 juni 2020)

⁵ Volgens de IMF-prognose van april 2020 zullen de gemiddelde consumentenprijzen in de eurozone naar verwachting in 2020 met slechts 0,23% stijgen en in 2021 met 0,98% in vergelijking met 1,2% in 2019.

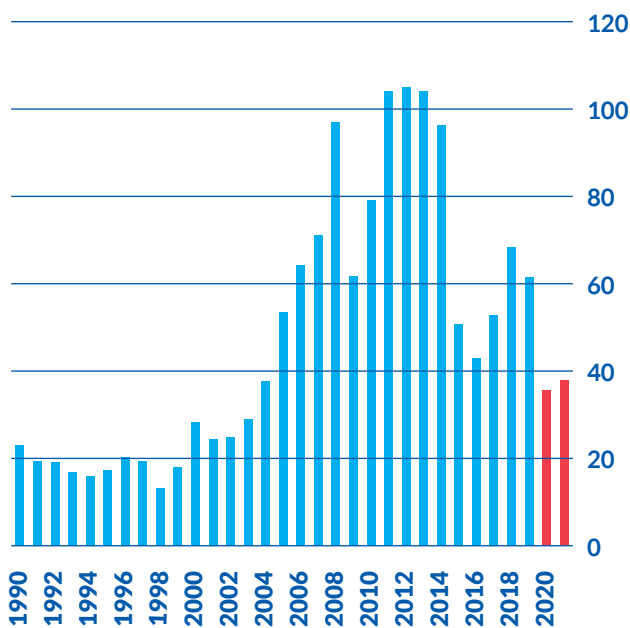
Grondstofprijzen

De internationale en binnenlandse reisbeperkingen over de hele wereld alsook een sterke daling van het wegverkeer hebben geleid tot een ongekende daling in de vraag naar olie, aangezien meer dan 60% van de wereldwijde olievraag aan de transportsector toe te schrijven is. Tussen augustus 2019 en maart 2020 crashte de olieprijs van \$57,60 naar \$32,30 (-39,6%). De prijsdaling werd verder versterkt doordat de grote olieproducerende landen er niet in slaagden een akkoord te bereiken over een beperking van de olieproductie.⁶ Deze prijsontwikkeling gaat hand in hand met het aanleggen van grote olievoorraden, vrijwillige productieverlagingen en een vermindering van de olieproductie. De voorspellingen op basis van de termijnmarkt voor olie wijzen erop dat de olieprijs door de aanhoudende zwakke vraag tot 2023 onder de \$45 per vat zal blijven.

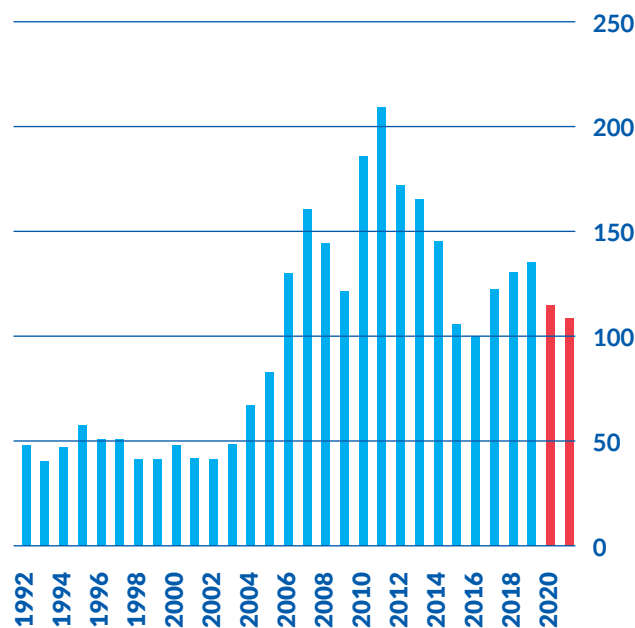
De prijzen voor basismetalen liepen van half januari tot eind maart 2020 met 15% terug. Verwacht wordt dat de metaalprijzen in 2020 met 15% zullen dalen en in 2021 met 5,6% ten opzichte van 2020.

AFBEELDINGEN 4 EN 5: PRIJZEN VAN RUWE OLIE (US-\$ PER VAT) EN METAALPRIJZEN (INDEX 2016=100) INCLUSIEF PROGNOSE

Prijzen van ruwe olie



Metaalprijs-index



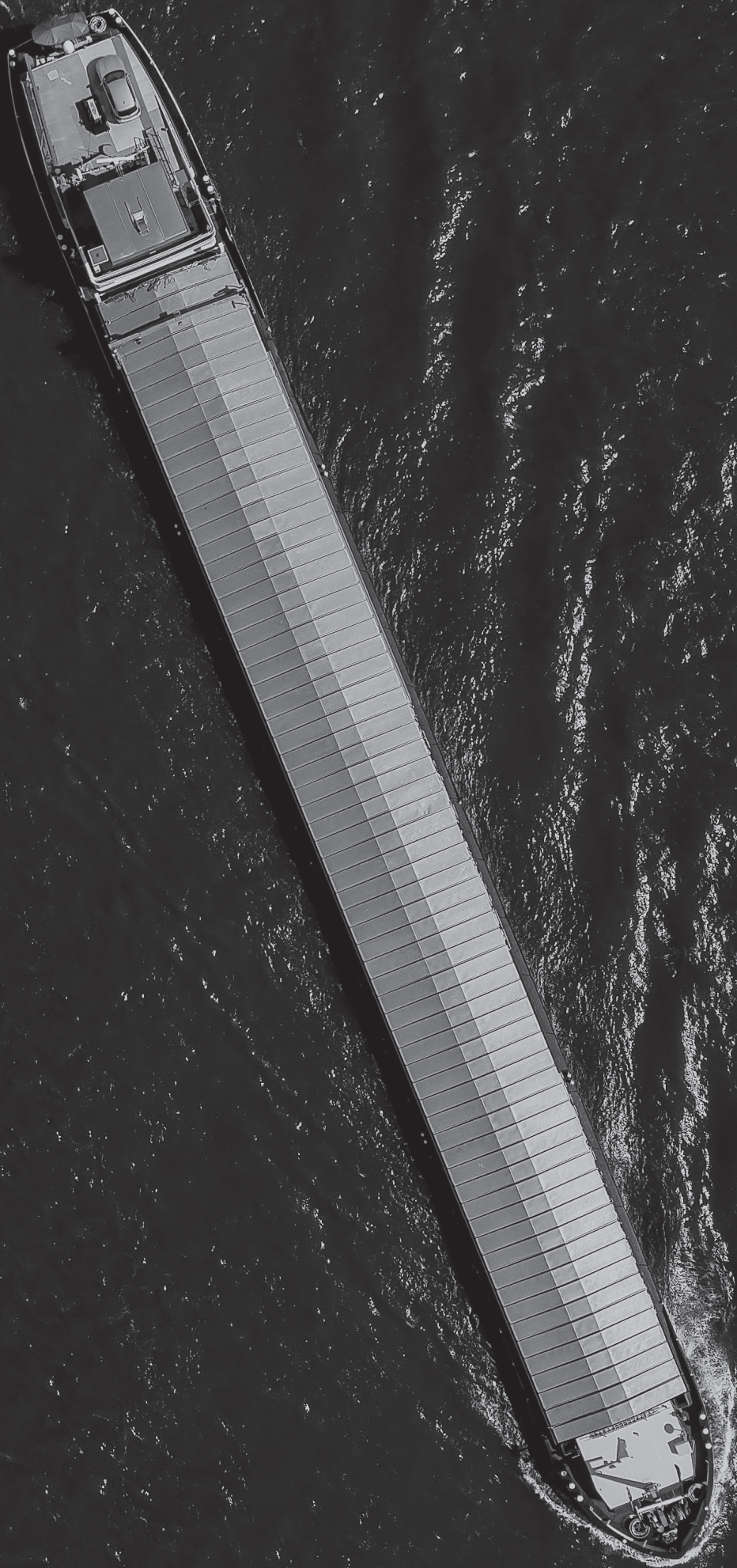
Bron: IMF World Economic Outlook Database.

Prijzen van ruwe olie = eenvoudig gemiddelde van drie spotmarktprijzen (Dated Brent, West Texas Intermediate en Dubai Fateh), US\$ per vat.

Metaalprijs-index met inbegrip van de indexcijfers van koper-, aluminium-, ijzererts-, tin-, nikkel-, zink-, lood- en uraanprijzen.

Levensmiddelen en oliehoudende zaden vormen belangrijke segmenten van het binnenvaartvervoer. Oliehoudend koolzaad wordt per binnenvaartschip naar havens vervoerd waar het wordt gebruikt als grondstof voor het produceren van koolzaadolie en vloeibare biobrandstof. Verwacht wordt dat de prijzen van koolzaadolie in 2020 5% lager zullen komen te liggen dan in 2019. In 2021 zou de prijs met 3% moeten dalen ten opzichte van 2020.

⁶ Zie: New York Times, Oil Prices Nose-Dive as OPEC and Russia Fail to Reach a Deal (Olieprijzen in vrije val nu de OPEC en Rusland geen akkoord bereiken), 6 maart 2020.







02

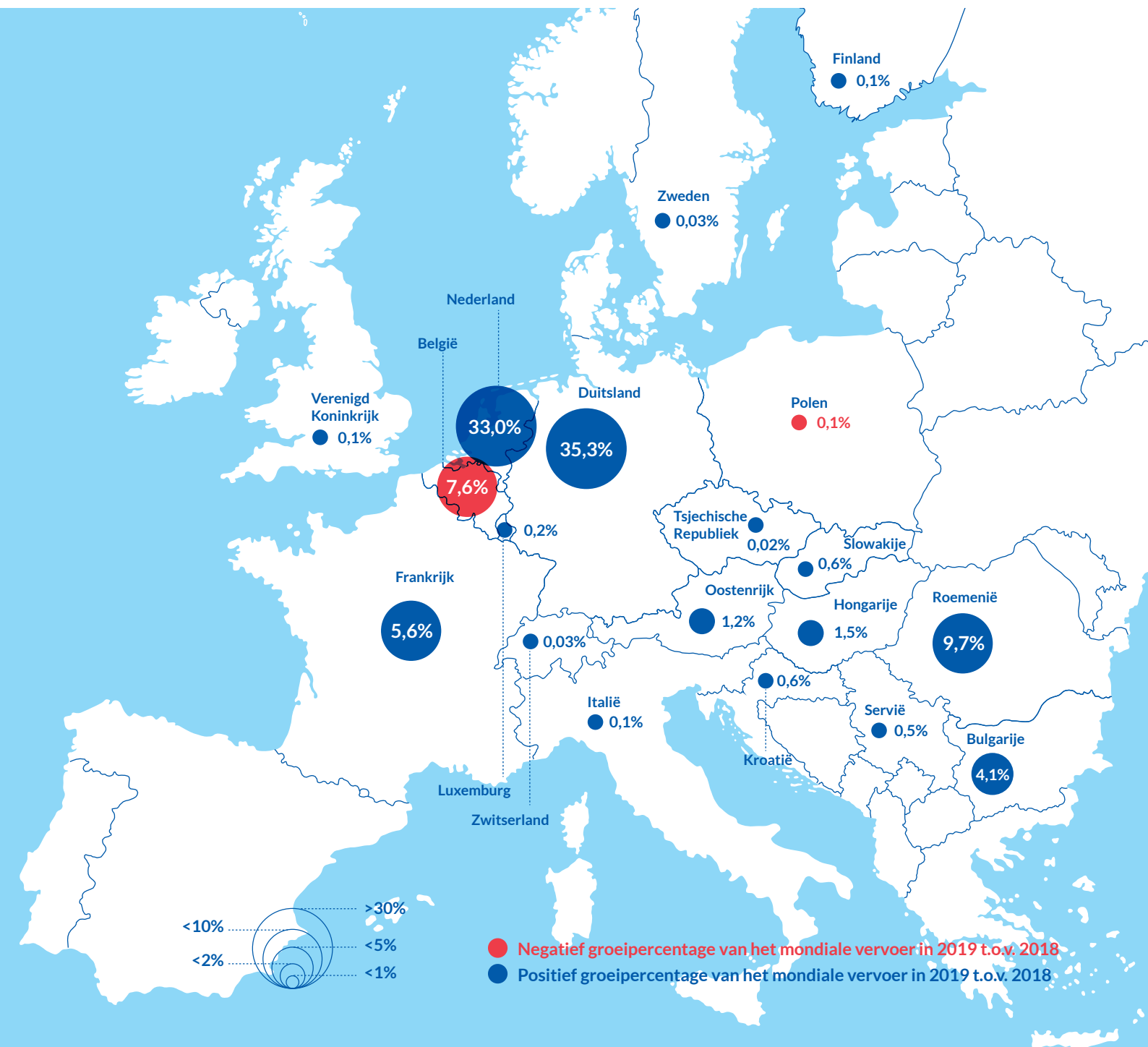
VRACHTVERVOER IN DE BINNENVAART

- Het vrachtvervoer over de traditionele Rijn lag in 2019 6,4% hoger dan het jaar ervoor, toen laagwaterperioden het vrachtvervoer ernstig parten speelden. Het resultaat in 2019 was echter nog steeds 6,4% lager dan in 2017. Het herstel zette niet volledig door, mede omdat er marktaandeel verloren ging en het macro-economische klimaat bovendien niet bijzonder gunstig was.
- In West-Europa vielen de resultaten voor verschillende vrachtsegmenten voor 2019 lager uit dan in 2018. Dit geldt met name voor steenkool en ijzererts. Groei toonde het segment chemicaliën (in alle landen) en gedeeltelijk ook het segment zand, stenen en grind (in Frankrijk en Duitsland), terwijl dit segment het in Nederland en België minder goed deed als gevolg van het milieubeleid.
- Op de Donau steeg het vervoer van ijzererts in 2019 en dit geldt ook voor het transport van landbouwproducten, levensmiddelen en veevoeder. De segmenten staal en agribulk zijn samen goed voor 60 à 70% van de over de Donau vervoerde hoeveelheden.

VERVOER VAN GOEDEREN

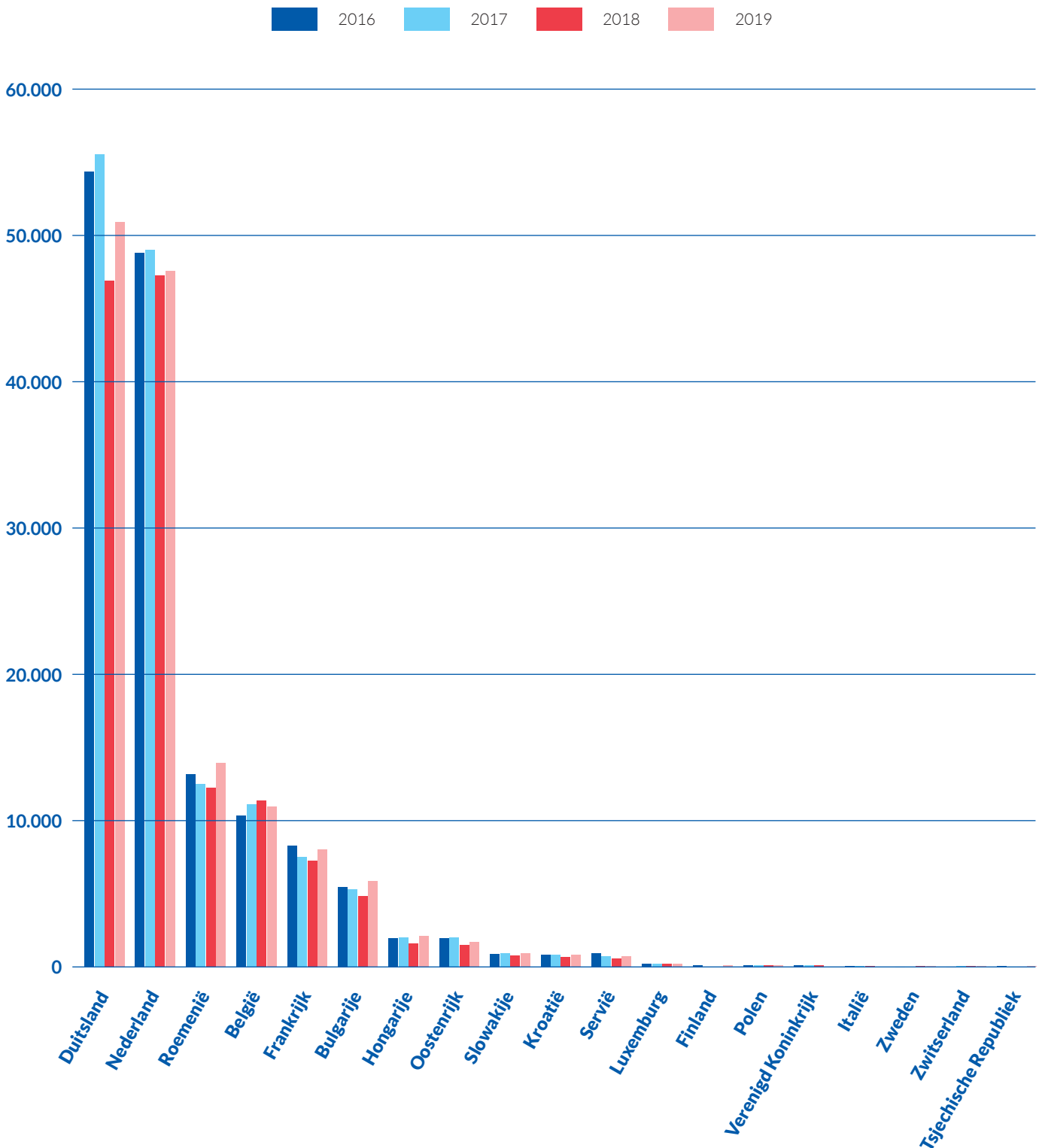
DOOR DE EUROPESE BINNENVAART

AANDEEL VAN DE LANDE IN DE TOTALE VERVOERSPRESTATIE IN EUROPA OP BASIS VAN TONNENKILOMETER (TKM) (AANDEEL IN %)



Bronnen: Eurostat [iww_go_atygo], OESO (Zwitserland), bureau voor de statistiek van de Republiek Servië. Het aandeel van de vervoersprestatie van de binnenvaart in Europa in 2019 voor België is geraamd op basis van gegevens van de Vlaamse en Waalse waterwegbeheerders voor 2019.

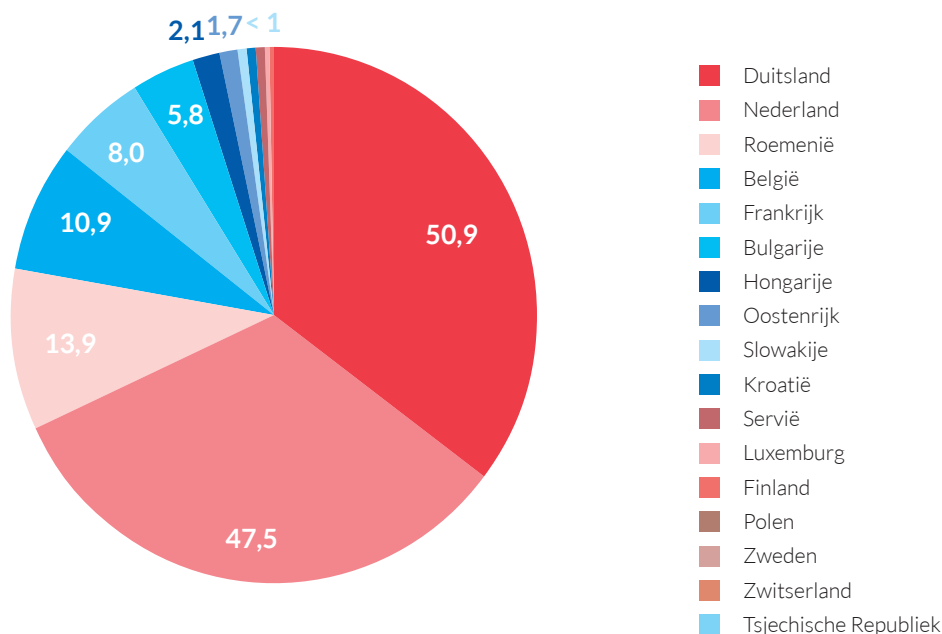
AFBEELDING 1: VERVOERSPRESTATIE BINNENVAART IN 2016, 2017, 2018 EN 2019 IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENVAARTLANDEN (VERVOERSPRESTATIE IN MILJOEN TKM)



Bronnen: Eurostat [iww_go_atygo], bureau voor de statistiek van de Republiek Servië, OESO (Zwitserland). Het aandeel van de prestatie van de binnenvaart in Europa in 2019 voor België is geraamd op basis van gegevens van de Vlaamse en Waalse waterwegbeheerders voor 2019.

De Rijnsoeverstaten (België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Zwitserland) waren samen goed voor 81,6% van de totale vervoersprestatie door de binnenvaart in de EU-27, plus Zwitserland en Servië. De Donaulanden hadden een aandeel van 18,1%. Alle overige landen samen vormen de resterende 0,3%.

AFBEELDING 2: JAARLIJKSE VERVOERSPRESTATIE DOOR DE BINNENVAART IN EUROPESE LANDEN (IN MILJARD TKM IN 2019) *

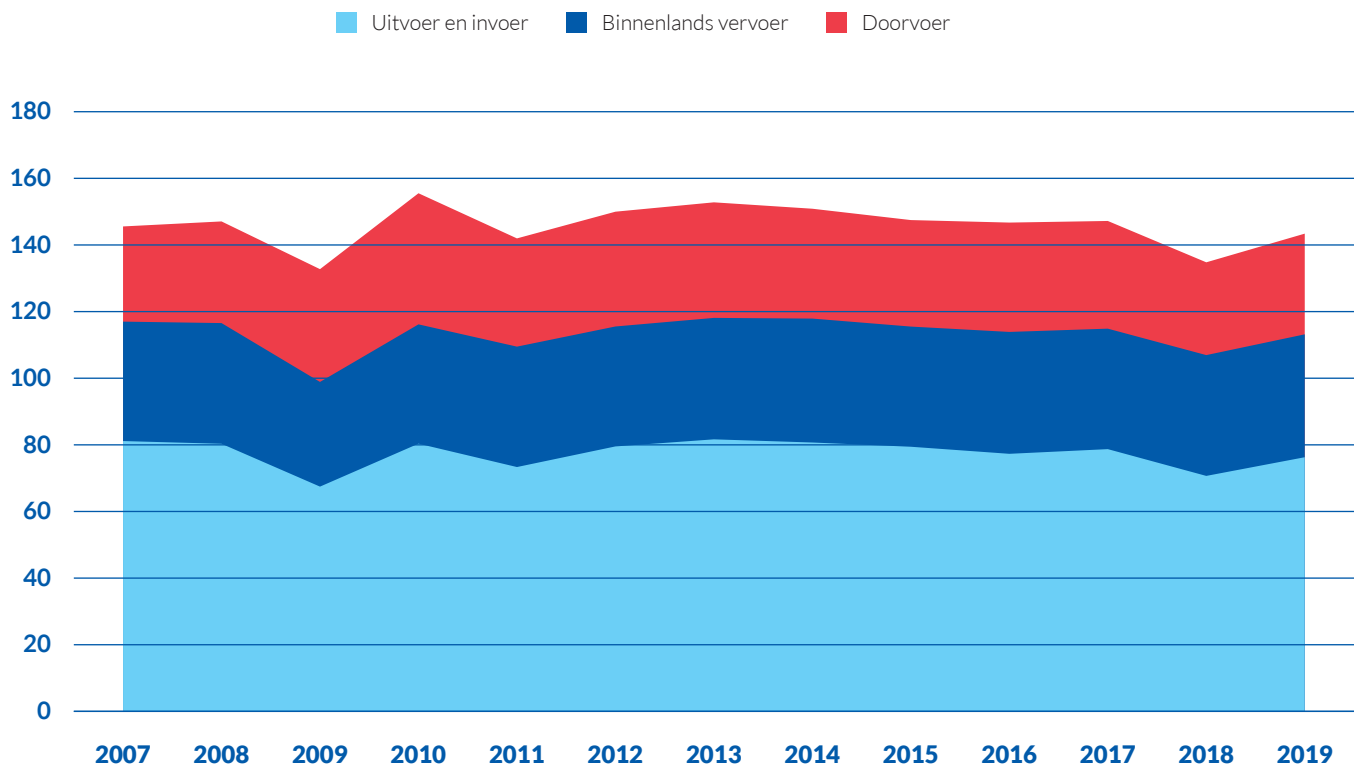


Bron: Eurostat [iww_go_atygo]

* Gegevens voor het VK en Italië zijn voor 2019 nog niet beschikbaar. De waarde voor België is geraamd op basis van gegevens van de Vlaamse en Waalse waterwegbeheerders voor 2019.

Van de totale vervoersprestatie van de binnenvaart in Europa in 2019, die rond de 144 miljard TKM bedroeg, bestond voor 74,3% uit vervoer dat op een of andere wijze een nationale grens overschreed, dus in de vorm van export, import of doorvoer. Kijkt men naar de afzonderlijke stromen, dan kan worden vastgesteld dat 21,1% in 2019 uit doorvoer bestond, terwijl de uitvoer- en invoerstromen elk een aandeel hadden van 26,6%.

De binnenvaart is met name van belang voor bepaalde corridors. De huidige marktkenmerken laten zien dat voor grensoverschrijdend vervoer binnen de Rijn-Alpen-corridor de binnenvaart in vergelijking met de andere vervoersmodi een aandeel heeft van 54%. Voor de Noordzee-Middellandse-Zeecorridor bedraagt het aandeel van de binnenvaart in het vervoer 35%, terwijl de binnenvaart binnen de Noordzee-Oostzeecorridor een aandeel van 38% heeft en voor de Rijn-Donau-corridor 14%.

AFBEELDING 3: JAARLIJKSE VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART IN EUROPA
(IN MILJARD TKM)

Bron: Eurostat [iww_go_atygo]. De cijfers voor België zijn gedeeltelijk geraamd (zie bovenstaande opmerkingen).

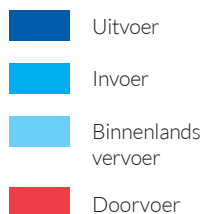
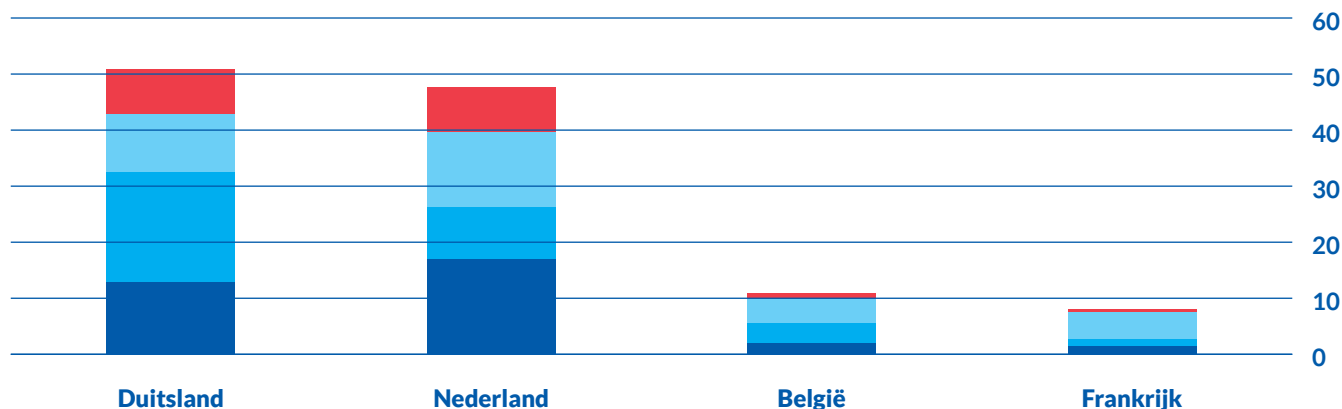
In de Rijnsoeverstaten heeft het nationale vervoer een aandeel van 20 % in Duitsland, 28% in Nederland, 40% in België en 60% in Frankrijk. Het project van het Kanaal Seine-Noord-Europa, dat het Franse Seine-Oise bekken met het Belgische binnenvaartnetwerk zal verbinden voor schepen met een lengte tot 185 meter en een laadcapaciteit tot 4.400 ton, moet het aandeel van het internationale verkeer in Frankrijk, maar ook in België, in de toekomst doen toenemen.⁷

In 2019 toonde de in- en uitvoer van Nederland de volgende verdeling: 54% werd in Duitsland geladen of gelost, 40% in België, 4% in Frankrijk en slechts 2% in de andere landen.⁸

⁷ Volgens de huidige planning zou het kanaal vanaf december 2028 open moeten zijn.
Zie: <https://canal-seine-nord-europe.fr/Calendrier>

⁸ Bron: CBS, <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/82515NED/table?ts=1594930953814>

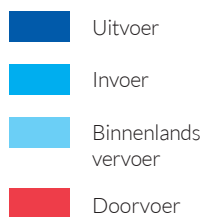
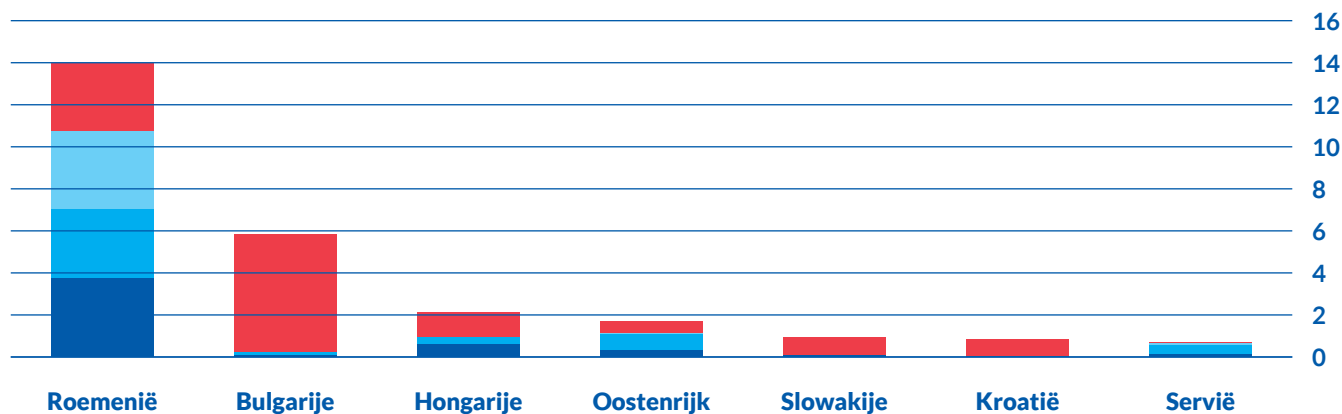
AFBEELDING 4: VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART IN DE RIJNOEVERSTATEN IN 2019 ONDERVERDEELD NAAR SOORT VERVOER (IN MILJARD TKM)



Bron: Eurostat [iww_go_atygo]. De cijfers voor België zijn gedeeltelijk geraamd (zie bovenstaande opmerkingen).

In de Donaulanden valt op dat Roemenië een vrijwel gelijke spreiding toont tussen de drie verkeersstromen. Binnenlands vervoer is goed voor 27%, uitvoer voor 27%, invoer 24% en doorvoer 23%. In de meeste andere Donaulanden ligt het nationale vervoer laag, terwijl het aandeel doorvoer juist heel hoog is.

AFBEELDING 5: VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART IN DE DONAULANDEN IN 2019 ONDERVERDEELD NAAR SOORT VERVOER (IN MILJARD TKM)

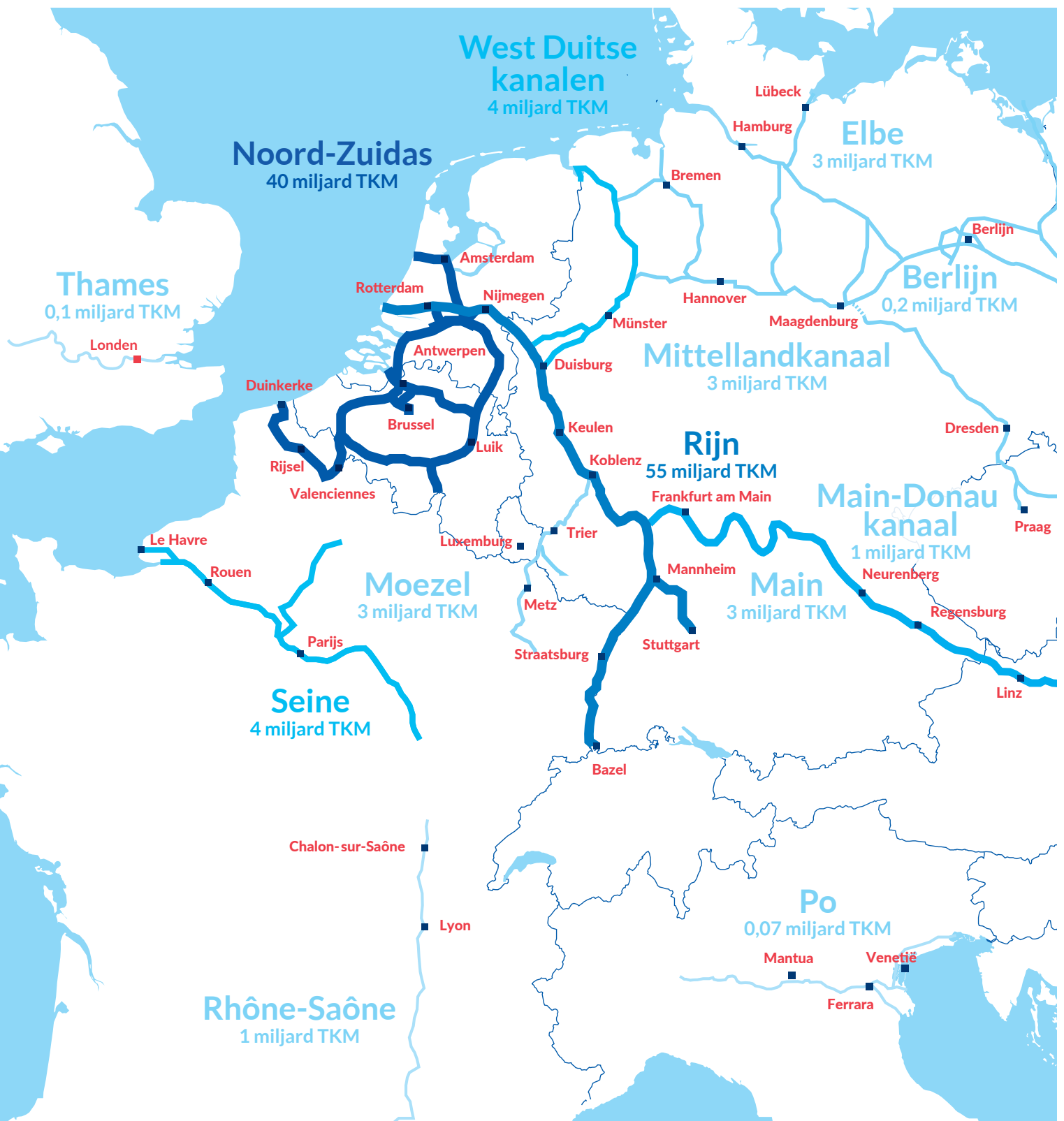


Bronnen: Eurostat [iww_go_atygo], bureau voor de statistiek van de Republiek Servië

Transitvervoer (doorvoer) ligt in Hongarije bij 56%, in Slowakije bij 93%, 94% in Kroatië en 96% in Bulgarije. Dit patroon hangt samen met een combinatie van geografische en economische factoren. Het gedeelte van de Donau in landen zoals Kroatië en Slowakije is vrij kort, hetgeen veel doorvoer met zich meebrengt. Landen waar de staalnijverheid gebruik maakt van de binnenvaart tonen een groter aandeel invoer. Dit is bijvoorbeeld het geval in Oostenrijk, waar de invoer goed is voor 45% en Servië, waar 61% van de vervoerstromen invoer betreft.

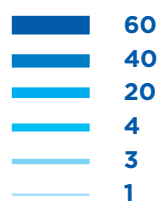


VRACHTVERVOER DOOR DE BINNENVAART IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE STROOMGEBIEDEN



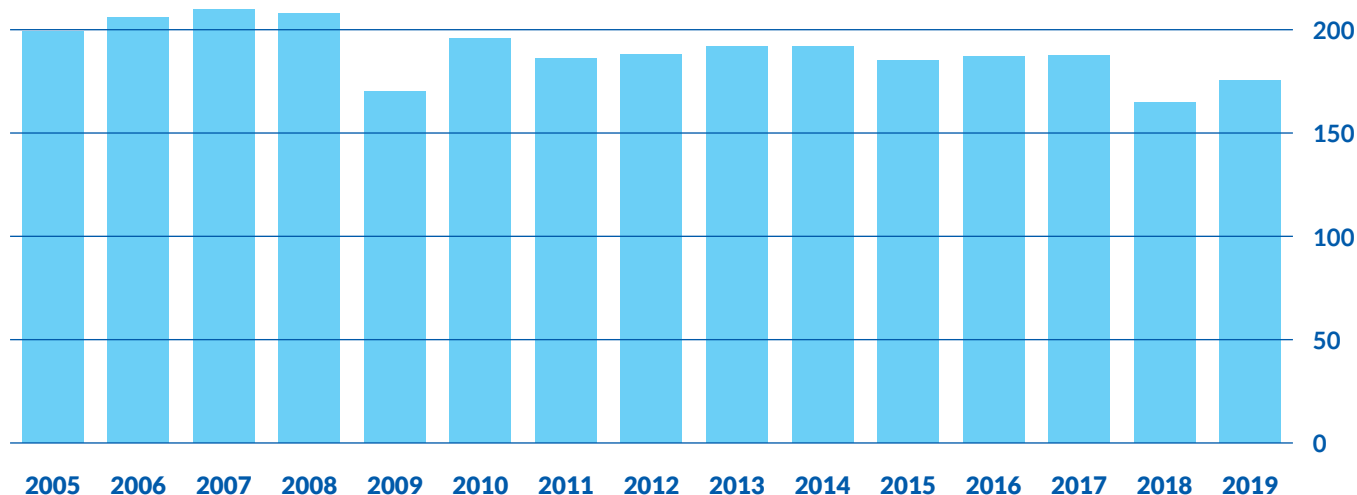
VERVOERSPRESTATIE IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE STROOMGEBIEDEN

(IN MILJARD TKM)



BINNENVAARTVERVOER PER TYPE GOEDEREN IN HET RIJNSTROOMGEBIED EN WEST-EUROPA

AFBEELDING 6: TRADITIONELE RIJN (IN MILJOEN TON)



Bronnen: Destatis, CCR

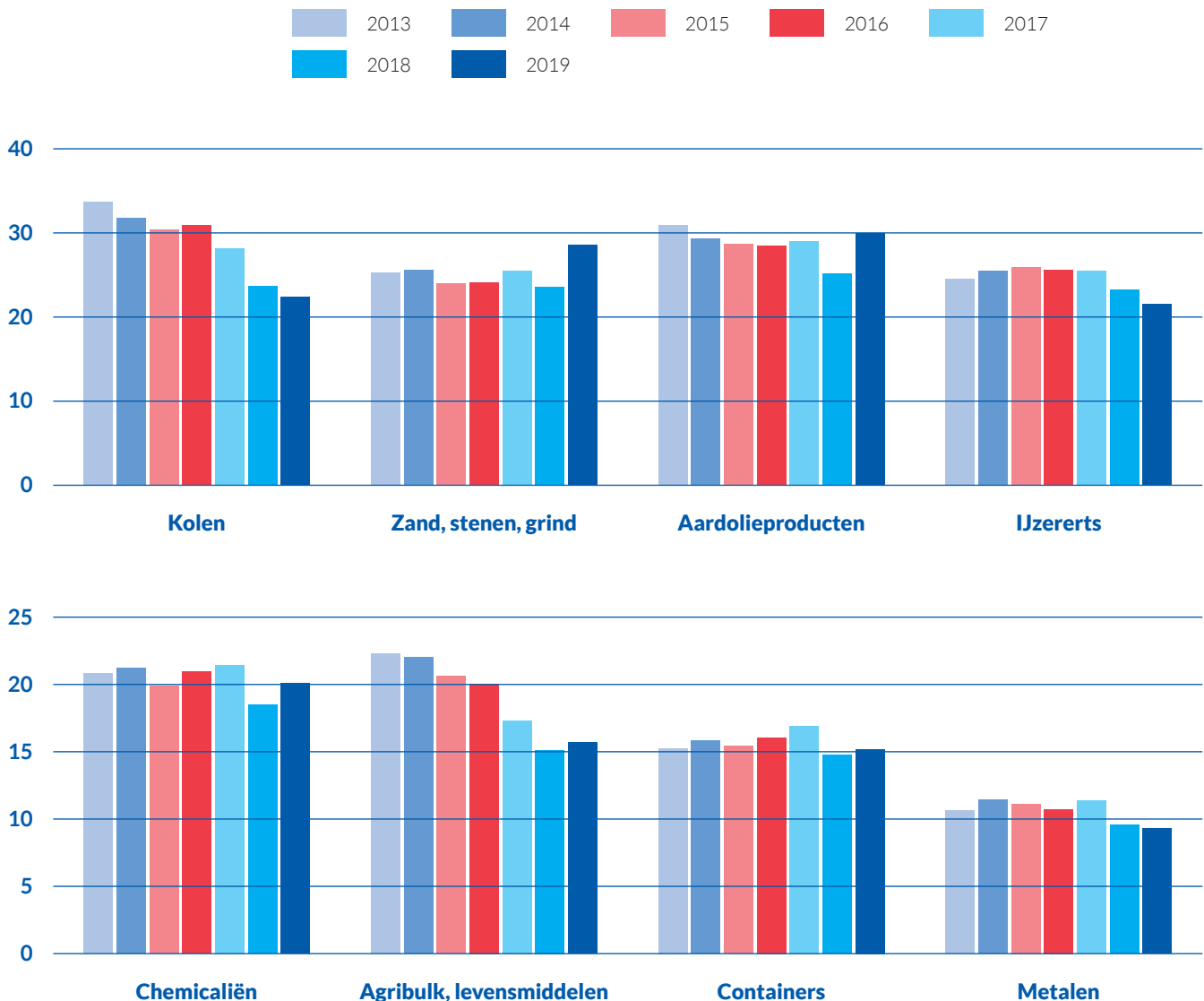
Het vervoer over de traditionele Rijn (van Bazel tot de Duits-Nederlandse grens) bedroeg in 2019 175,6 mln. ton. Dit is 6,4% meer dan in 2018, maar 6,4% minder dan in 2017. De belangrijkste reden hiervoor is dat het goederenvervoer zich nog niet volledig had hersteld van de lage waterstanden in 2018. Ook het zwakkere macro-economische klimaat speelde hierin een rol.

In 2019 is het vervoer van aardolieproducten, alsmede van zand, stenen en bouwmaterialen, ten opzichte van 2018 met 20% gestegen. Zelfs vergeleken met 2017 lag het vervoer van aardolieproducten 3% hoger. Het segment zand, stenen en bouwmaterialen steeg met 12% ten opzichte van het niveau in 2017.

Het vervoer van kolen lag 5% lager dan in 2018 en zelfs 20% onder het niveau in 2017. De vraag naar kolenvervoer neemt structureel af, omdat steenkool geleidelijk uit de energiesector in Duitsland zal verdwijnen. In het hoofdstuk "Vooruitzichten" wordt speciaal aandacht besteed aan dit onderwerp. Het vervoer van ijzererts (-7% ten opzichte van 2018 en -15% ten opzichte van 2017) kwam onder druk te staan door een geleidelijke daling van de staalproductie in Duitsland als gevolg van de factoren die in hoofdstuk 1 beschreven zijn (heffingen op staal, auto's).

Verwacht wordt dat het vervoer van ijzererts in 2020 verder zal afnemen, aangezien in Duitsland de staalproductie in maart 2020 met 10,4% daalde ten opzichte van maart 2019.⁹ Hetzelfde zal gelden voor het vervoer van ijzererts over de Rijn als de staalproductie tot eind 2020 laag blijft.

⁹ Bron: Duitse vereniging van staalfabrikanten

AFBEELDINGEN 7 EN 8: HOEVEELHEID OVER DE TRADITIONELE RIJ VERVOERDE GOEDEREN PER TYPE GOEDEREN (IN MILJOEN TON) *


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

* Voor containers: nettogewicht. Traditionele Rijn = de Rijn van Bazel tot de Duits-Nederlandse grens

Het vervoer van chemicaliën heeft de laagwaterperiode in 2018 beter doorstaan en herstelde zich in de eerste helft van 2019 tot zijn vroegere peil. Dit was des te opmerkelijker aangezien de chemische productie in die periode juist afnam. In de tweede helft van 2019 begonnen de vervoersvolumes enigszins terug te lopen. In het eerste kwartaal van 2020 is de chemische productie in Duitsland nauwelijks gedaald, wat in contrast is met de algemene dalende trend voor de staalproductie.

De kloof is het grootst op de Beneden-Rijn, omdat de vervoerde hoeveelheden goederen in 2019 nog steeds 8% onder het peil van 2017 lagen. Voor de Bovenrijn laten de vervoersvolumes een beter beeld zien, omdat in 2019 bijna even veel goederen werden vervoerd als in 2017. Een van de verklaringen voor dit verschil is dat de segmenten ijzererts en kolen, die in 2019 een neerwaartse lijn hadden vertoond, verantwoordelijk waren voor 28% van het vervoersvolume op de Beneden-Rijn, ten opzichte van slechts 9% op de Middenrijn en 8% op de Bovenrijn.



Nederland

Rotterdam

Duitsland

Duisburg

BENEDEN-RIJN

Keulen

België

Bonn

Koblenz

MIDDEL-RIJN

Kaub

Luxemburg

Moezel

Mainz

Main

Frankrijk

Mannheim

Neckar

Main-Donaukanaal

Donau

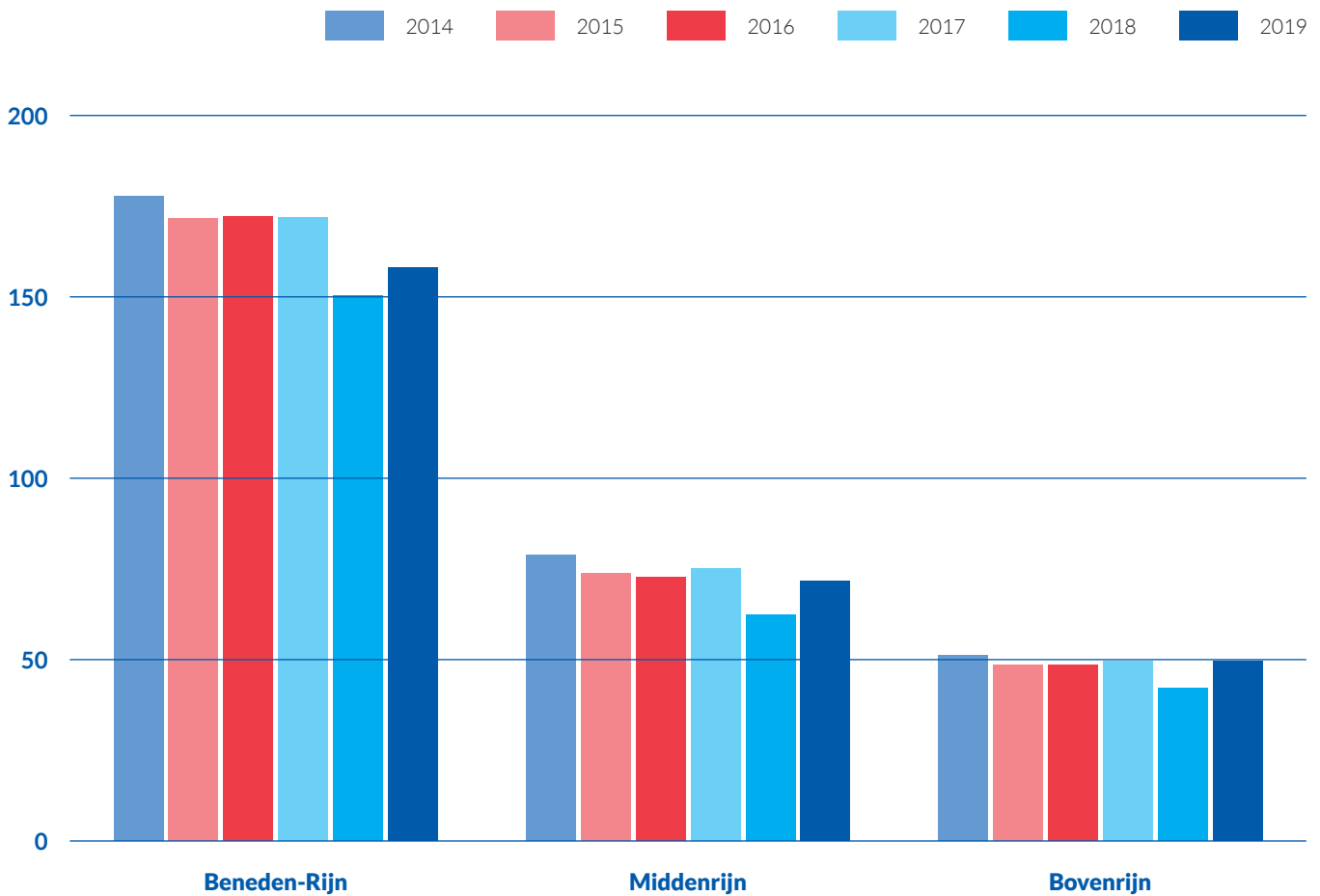
BOVEN-RIJN

Straatsburg

Bazel

Zwitserland

AFBEELDING 9: VERVOER OVER DE RIJN PER GEDEELTE VAN DE RIJN (IN MILJOEN TON)



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

TABEL 1: VERSCHIL IN HET VERVOERSVOLUME OP DE TRADITIONELE RIJN EN PER GEDEELTE VAN DE RIJN

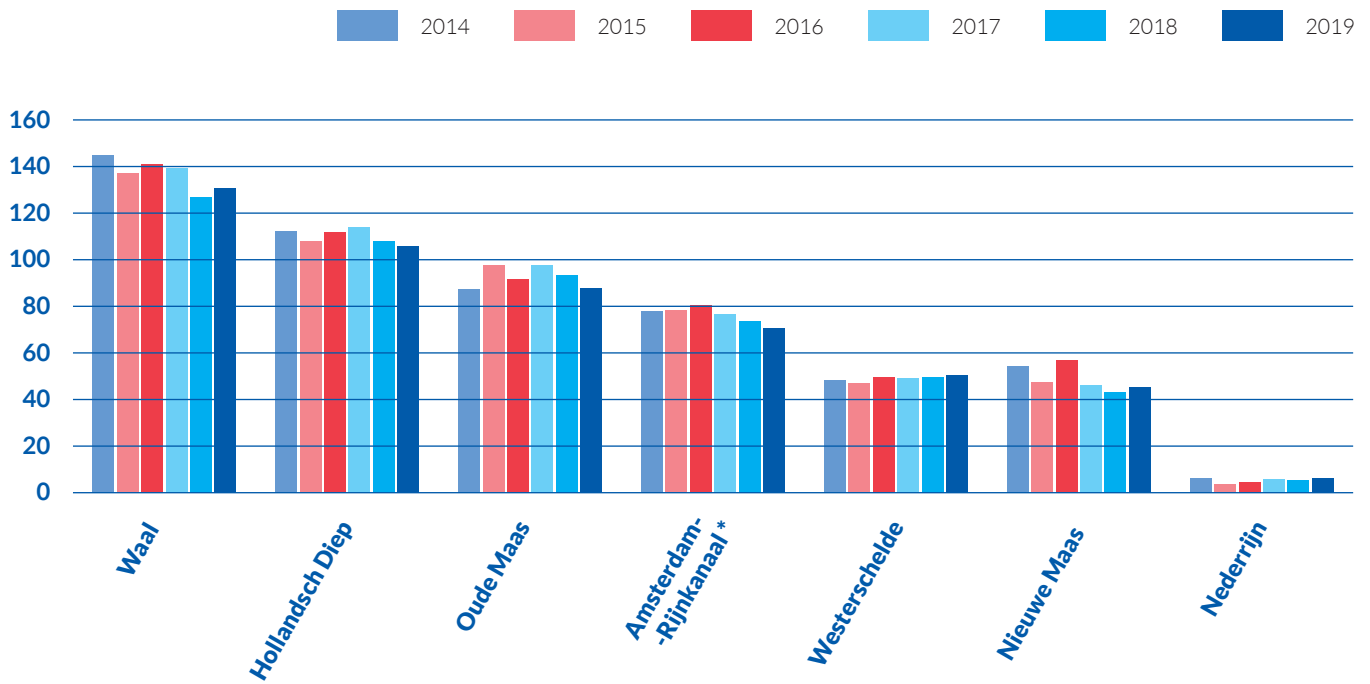
	Variatie 2019/2018	Variatie 2019/2017
Traditionele Rijn in totaal	+6,4%	-6,4%
Beneden-Rijn	+5,1%	-8,0%
Middenrijn	+14,9%	-4,7%
Bovenrijn	+17,6%	-0,2%

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

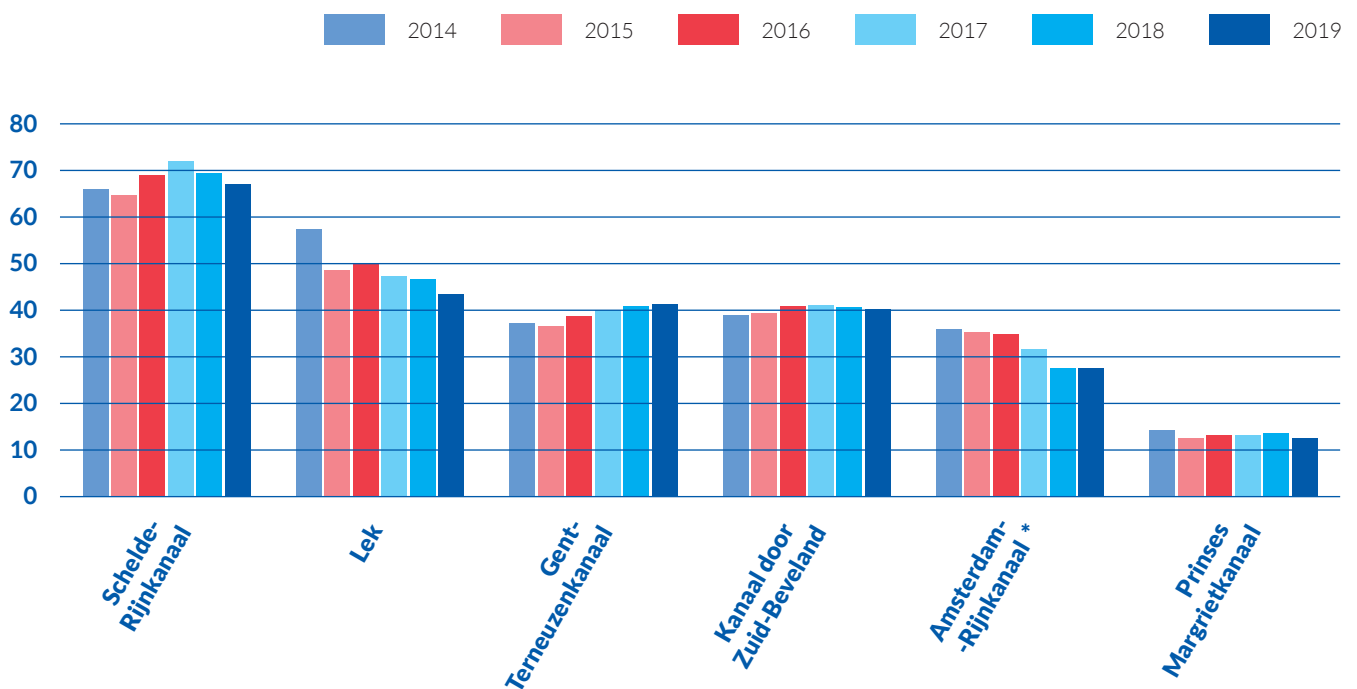
Vaarwegen in Nederland



De vaarwegen in Nederland die het Nederlandse gedeelte van de Rijn vormen, zijn de Nederrijn (noordelijke zijarm van de Rijn), de Waal (deel van de zuidelijke arm) en de Lek (deel van de noordelijke rivierarm van de Rijn). Vele andere Nederlandse vaarwegen zijn verbonden met deze zijarmen van de Rijn, zoals het Amsterdam-Rijnkanaal.

AFBEELDING 10: NEDERLAND – HOEVELHEID VERVOERDE GOEDEREN PER WATERWEG
(MILJOEN TON)

Bron: Rijkswaterstaat en analyse van Panteia
* Riviergedeelte ten noorden van de Lek

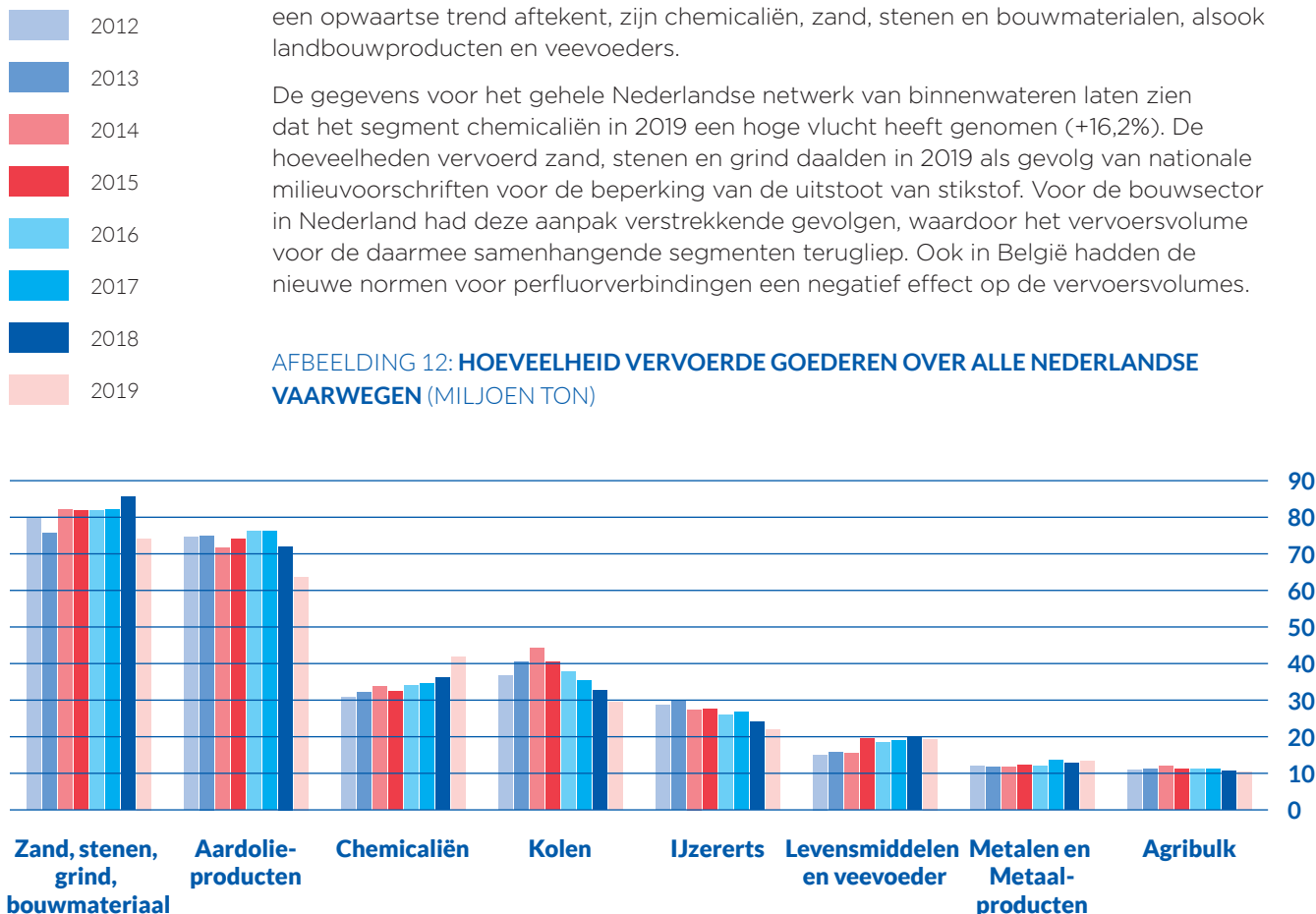
AFBEELDING 11: NEDERLAND – HOEVELHEID VERVOERDE GOEDEREN PER WATERWEG
(MILJOEN TON)

Bron: Rijkswaterstaat en analyse van Panteia
* Amsterdam-Rijnkanaal: Betuwepand

Over de Waal en de Oude Maas worden voornamelijk ijzerertsen en metaalafval vervoerd. Het vervoer van deze segmenten ging er 8% op achteruit, vergelijkbaar met de -7% over de traditionele Rijn. Volgens tijdreeksen (vanaf 1994) volgen de segmenten kolen en ijzerertsen in Nederland een negatieve trend, terwijl het segment metalen een stijgende lijn vertoont. Andere segmenten waarvoor zich voor de lange termijn duidelijk een opwaartse trend aftekent, zijn chemicaliën, zand, stenen en bouwmaterialen, alsook landbouwproducten en veevoeders.

De gegevens voor het gehele Nederlandse netwerk van binnenwateren laten zien dat het segment chemicaliën in 2019 een hoge vlucht heeft genomen (+16,2%). De hoeveelheden vervoerd zand, stenen en grind daalden in 2019 als gevolg van nationale milieuvorschriften voor de beperking van de uitstoot van stikstof. Voor de bouwsector in Nederland had deze aanpak verstrekende gevolgen, waardoor het vervoersvolume voor de daarmee samenhangende segmenten terugliep. Ook in België hadden de nieuwe normen voor perfluorverbindingen een negatief effect op de vervoersvolumes.

AFBEELDING 12: **HOEEVELHEID VERVOERDE GOEDEREN OVER ALLE NEDERLANDSE VAARWEGEN (MILJOEN TON)**



Bronnen: Eurostat [iww_go_atygo] en CBS

Vaarwegen in Duitsland

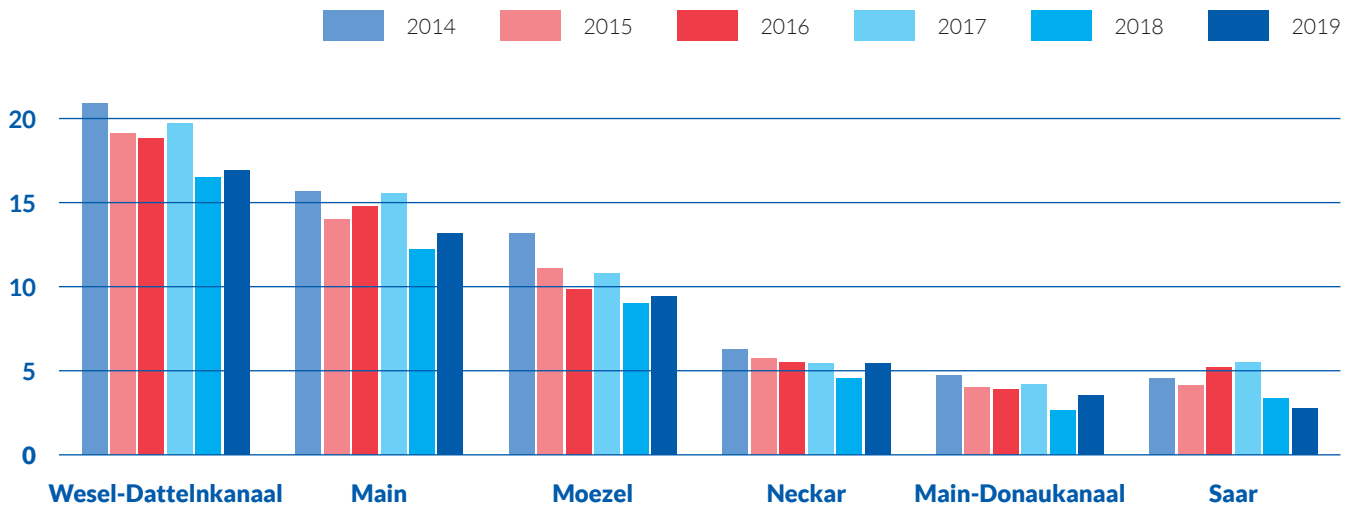
In de onderstaande twee afbeeldingen wordt een overzicht gegeven van de jaarlijkse vervoersvolumes voor andere belangrijke Duitse vaarwegen dan de Rijn. De gegevens zijn afkomstig van de Duitse *Generaldirektion Wasserstrassen und Schifffahrt*, behalve voor één vaarweg (Wesel-Dattelnkanaal). Hiervoor diende het Duitse bureau voor de statistiek als informatiebron.¹⁰

Het segment zand, stenen en grind is het grootste segment voor vervoer over de Main. Dit segment had een kleine dip (-1%) in vergelijking met 2018. Het vervoer van aardolieproducten liet daarentegen een plus van 19% zien. Een verklaring hiervoor is dat de olievoorraden weer op peil moesten worden gebracht na de vorige laagwaterperiode in 2018.

Op de Moezel vormt agribulk het grootste goederensegment. Na de betere oogstresultaten was voor het vervoer van landbouwproducten een stijging van 17% waar te nemen. Granen uit Frankrijk worden voornamelijk stroomopwaarts over de Moezel vervoerd naar Duitsland. Het vervoer van staal steeg met 11%, terwijl het segment steenkolen circa 25% van zijn vervoersvolume moest inleveren. Hetzelfde geldt voor ijzerertsen. Op de Neckar nam het vervoer van zand, stenen en grind met 6,6% toe, maar ook hier verloor het kolenvervoer een aanzienlijk deel van zijn vervoersvolume (-32,6%).

¹⁰ In 2019 werd de tol voor het varen op de Duitse vaarwegen afgeschaft. Hierdoor zijn er dan ook bij de sluisen minder statistische gegevens over de vervoersvolumes verzameld. Voor de meeste sluisen waren cijfers voor 2019 beschikbaar, maar niet voor alle sluisen.

AFBEELDING 13: DUITSLAND – VAARWEGEN IN HET WESTEN EN ZUIDEN VAN HET LAND (MILJOEN TON)

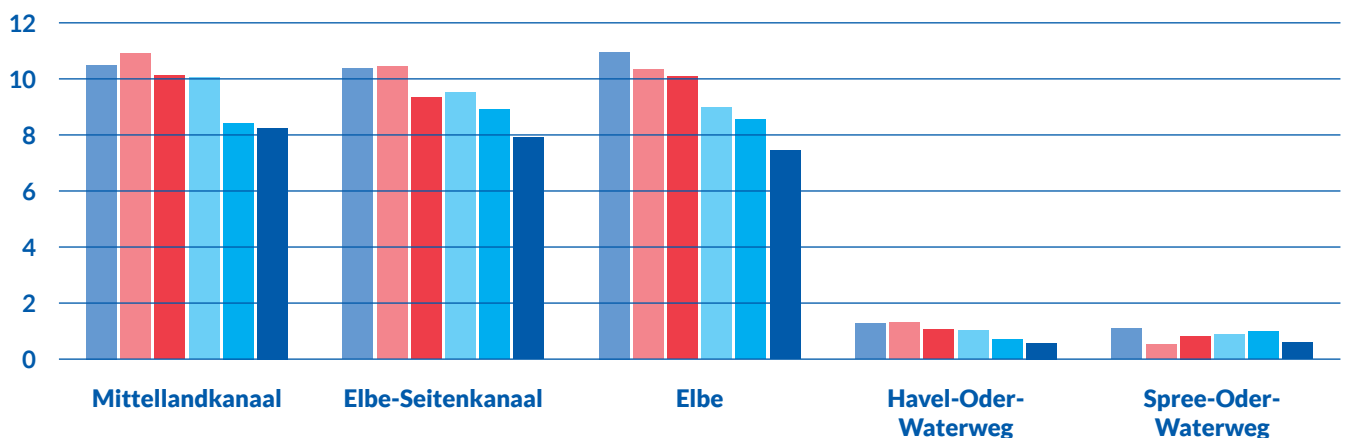


Bron: Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat, met uitzondering van het Wesel-Dattelnkanaal (gegevens van Destatis). Main: sluis van Mainz-Kostheim; Moezel: sluis van Koblenz; Neckar: sluis van Mannheim-Feudenheim.

Het segment aardolieproducten vormt het grootste segment voor vervoer over de Elbe, maar de vervoersvolumes van dit segment daalden met 8%. Het vervoer van steenkool is zelfs met 28% gedaald. Bij de andere goederensegmenten (agribulk, zand, stenen en grind) is ook een daling waarneembaar, met als enige uitzondering het containervervoer (zie het gedeelte over containers in dit hoofdstuk).

Het Mittellandkanaal laat een gemengd beeld zien. Een positieve ontwikkeling was de toename van het containervervoer (zie het deel over containers) en het vervoer van zand, stenen en grind, dat 21% bedroeg. Het vervoer van aardolieproducten daalde (-12%), net als agribulk (-9%).

AFBEELDING 14: DUITSLAND – VAARWEGEN IN HET NOORDEN EN OOSTEN VAN HET LAND (MILJOEN TON)

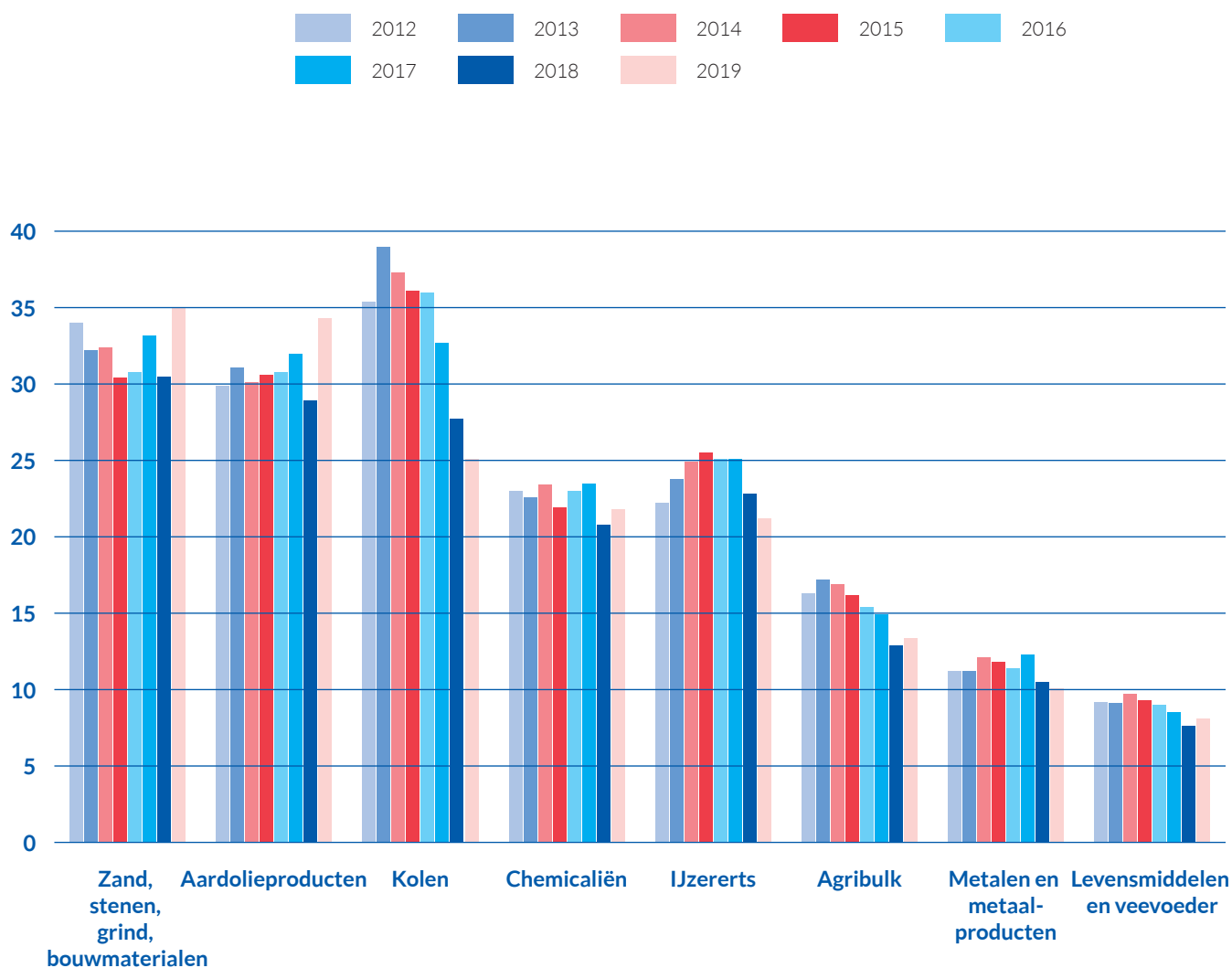


Bron: Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat. Mittellandkanaal: sluis van Sülzfeld; Elbe-Seitenkanaal: sluis van Uelzen; Elbe: sluis van Geesthacht bij Hamburg; Havel-Oder-Waterweg: scheepslift bij Niederfinow; Spree-Oder-Waterweg: sluis van Berlijn-Charlottenburg.



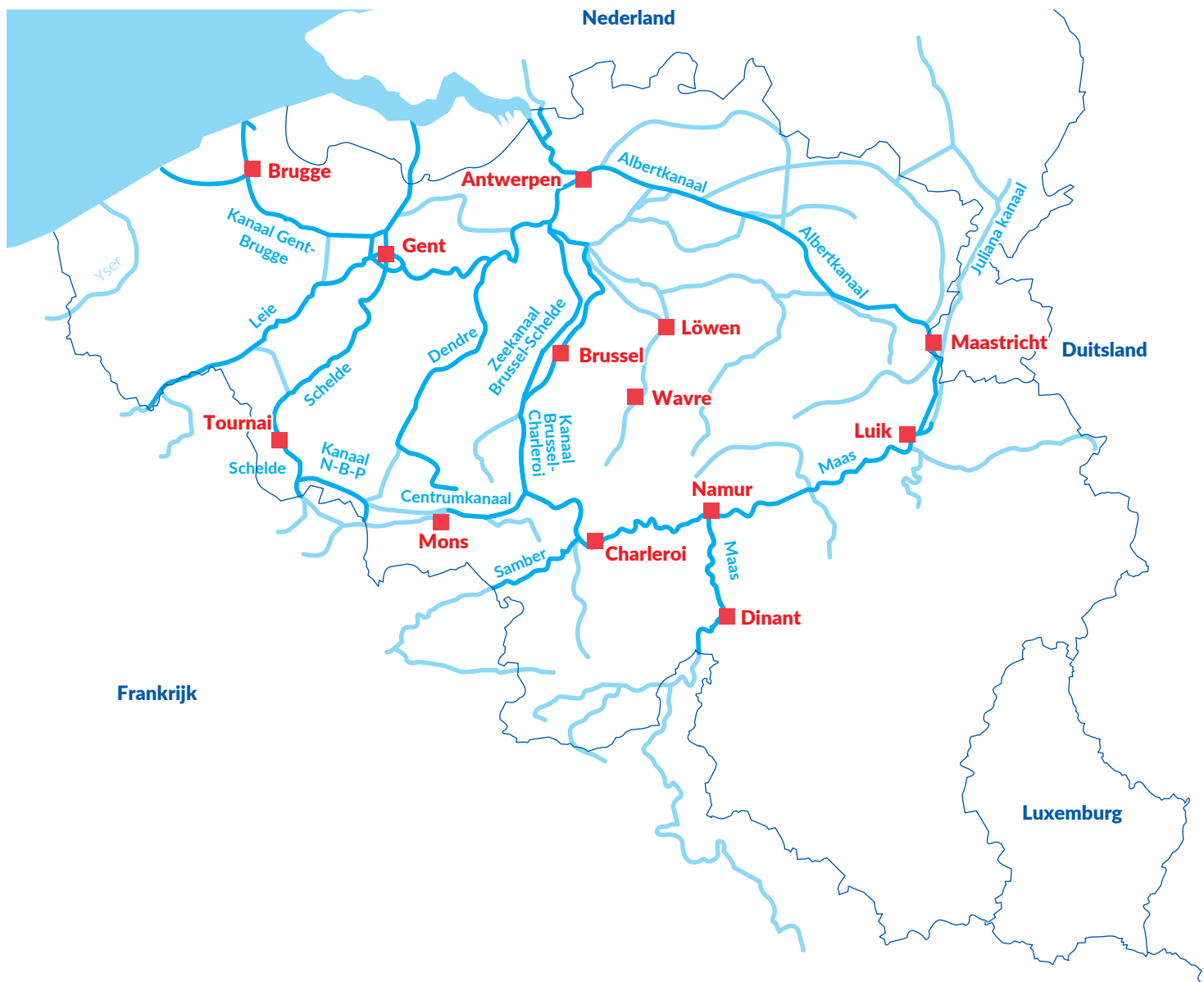
De resultaten voor het gehele Duitse netwerk van binnenwateren laten een toename van het vervoer van zand, stenen en grind zien (+15%). Dat geldt ook voor aardolieproducten (+19%) en chemicaliën (+5%). Steenkolen (-9%) en ijzererts (-7%) vertoonden daarentegen een daling, wat een negatieve weerslag had op de totale hoeveelheid vervoerde goederen

AFBEELDING 15: BINNENVAARTVERVOER OP DE DUITSE VAARWEGEN (MILJOEN TON)

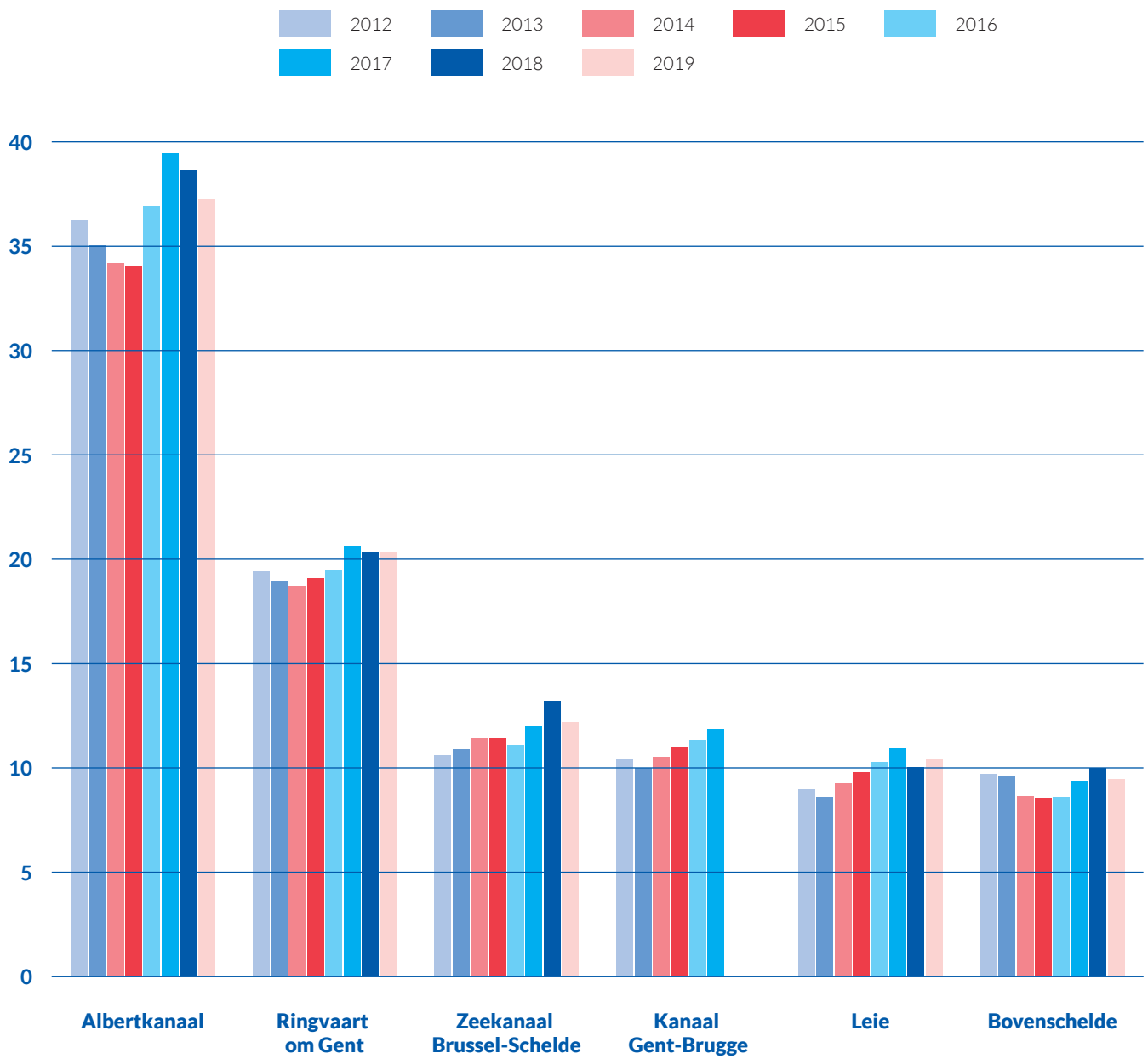


Bron: Destatis

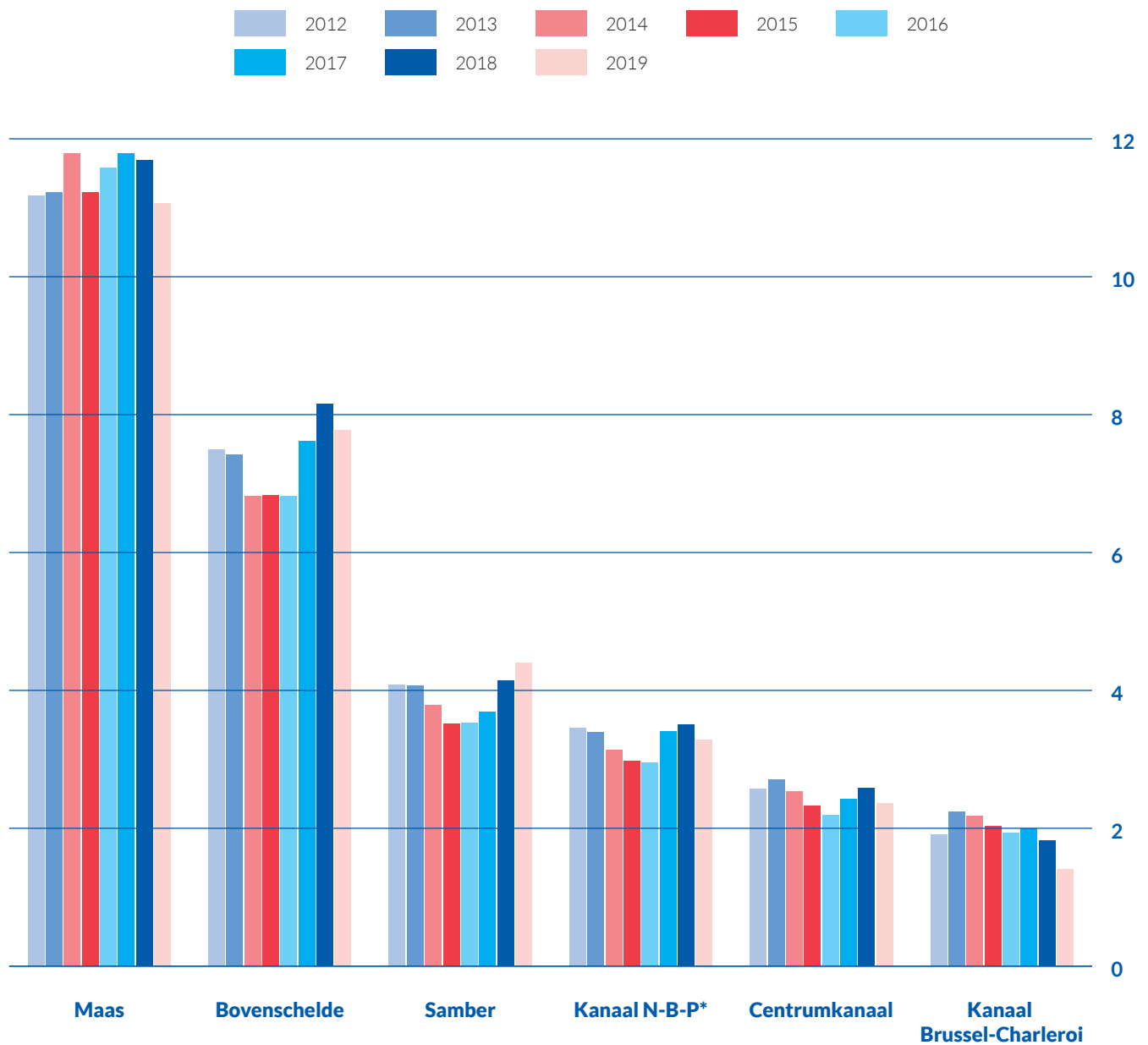
Binnenwateren in België



In 2019 kon voor de vervoersvolumes op de meeste rivieren en kanalen in België een algemene daling worden waargenomen. Het vervoer over het gehele Vlaamse netwerk van binnenwateren daalde met 2,6% (tot 70,2 mln. t). Een belangrijke reden hiervoor is dat de nieuwe normen voor perfluorverbindingen ook een weerslag hadden op het vervoer van bouwmaterialen (het grootste goederensegment in België).

AFBEELDING 16: BELGIË-VLAANDEREN - VRACHTVERVOER PER RIVIER EN KANAAL
(MILJOEN TON)

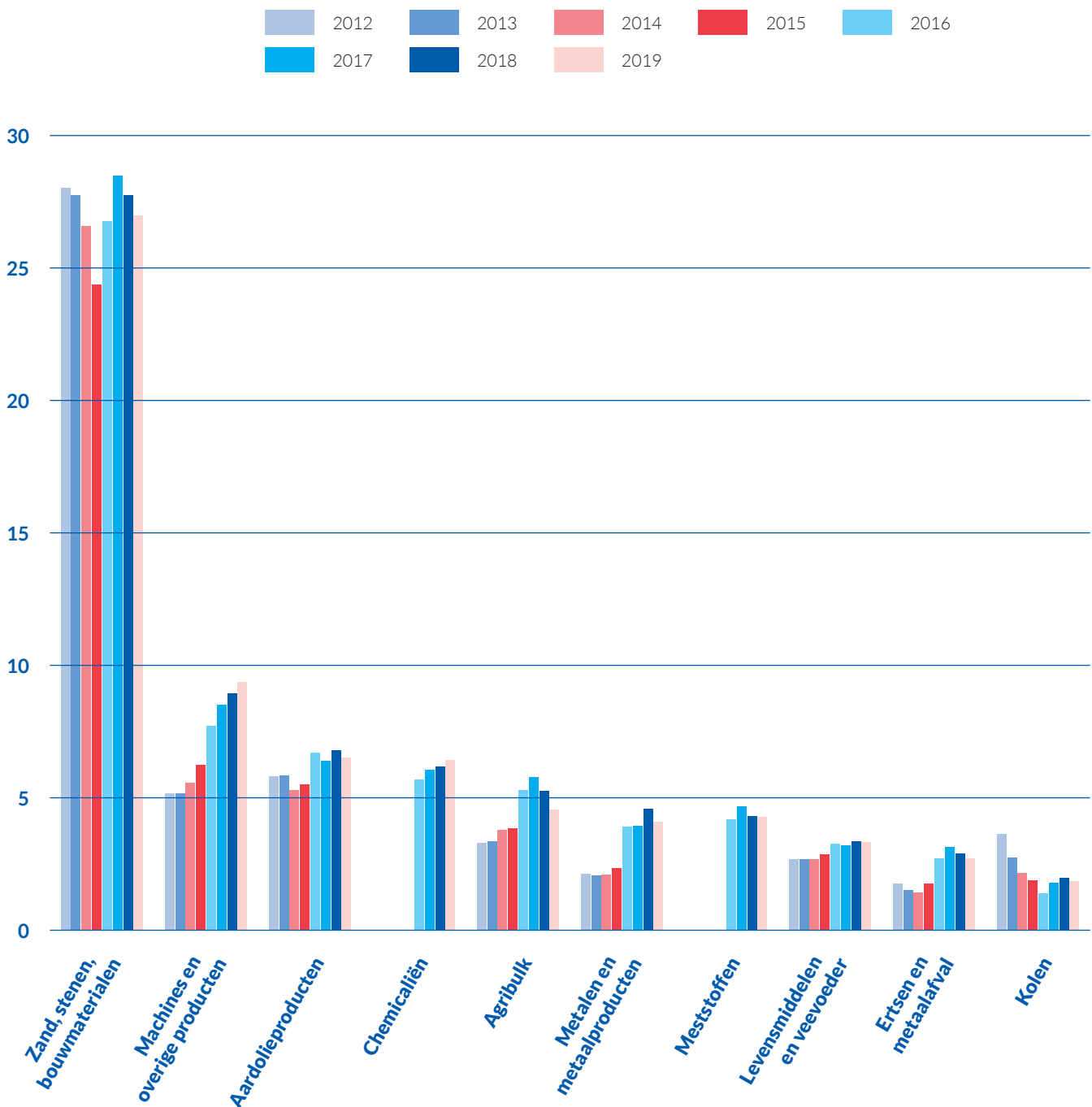
Bron: De Vlaamse Waterweg

AFBEELDING 17: BELGIË-WALLONIË – VRACHTVERVOER PER RIVIER EN KANAAL
(MILJOEN TON)

Bron: Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques

* Kanaal N-B-P = het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes

In Wallonië ondervonden de schepen zeer veel last van het droge en warme weer in 2019. Dit leidde tot diepgangbeperkingen op enkele kanalen. Over het Waalse netwerk van binnenwateren werd een hoeveelheid van 39,13 mln. ton goederen vervoerd, wat neerkomt op een daling van 5,8% ten opzichte van 2018 en -3,7% ten opzichte van 2017. Volgens de waterwegbeheerder *Service Public de Wallonie* (SPW) gaven sectoren zoals de metaalindustrie en steengroeves vanwege de droogteperiode de voorkeur aan andere vervoersmodi.

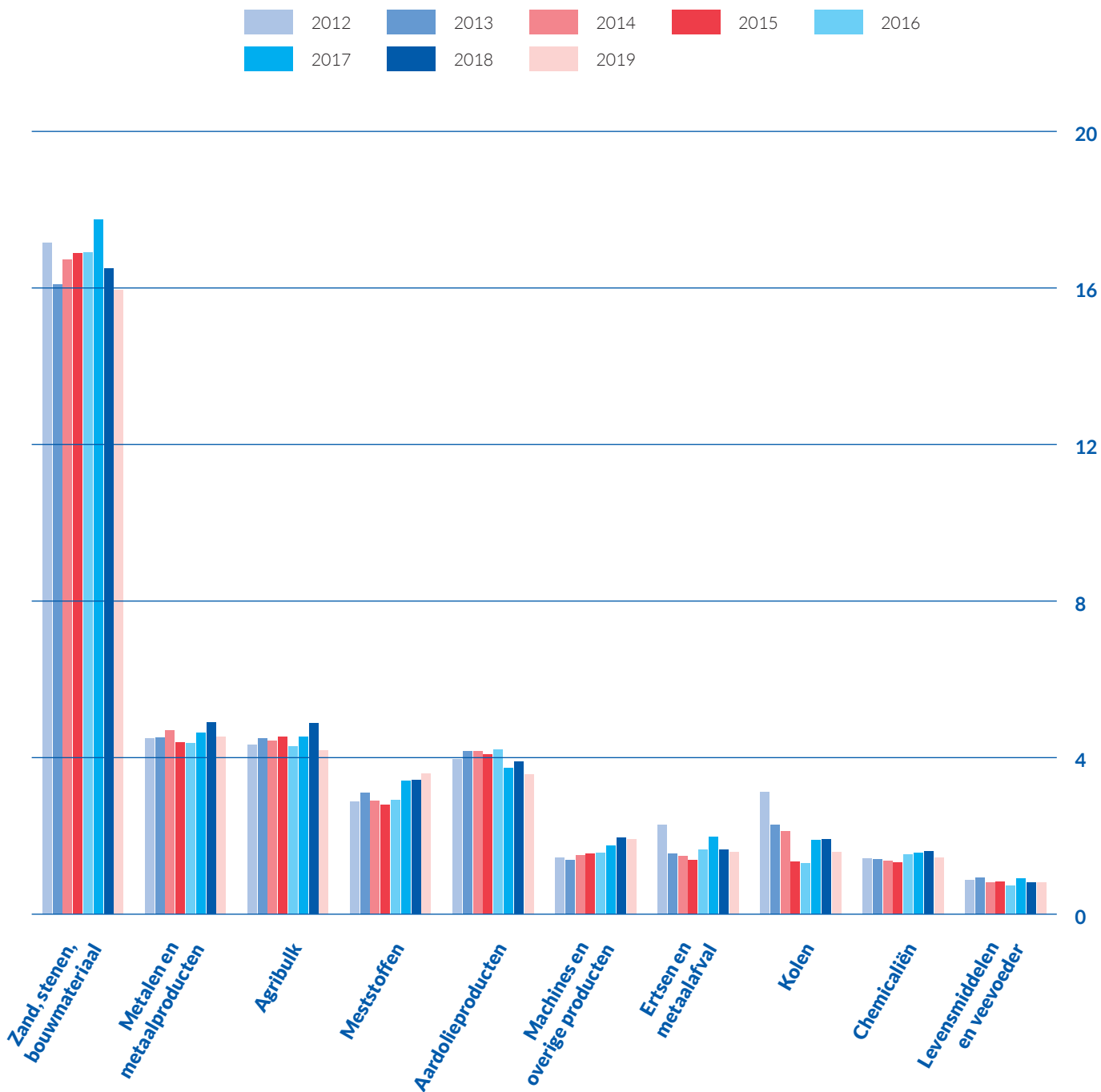
AFBEELDING 18: BELGIË-VLAANDEREN - VRACHTVERVOER OVER DE BINNENWATEREN
PER GOEDERENSEGMENT (MILJOEN TON) *

Bron: De Vlaamse Waterweg

* Voor de gegevens over chemicaliën en meststoffen wordt een andere definitie gehanteerd dan vóór 2016.

Ongeveer 27 mln. ton zand, stenen en grind werd over de binnenwateren in Vlaanderen vervoerd, vergeleken met 16 mln. ton in Wallonië. In beide delen van België werd in 2019 3% minder van deze materialen vervoerd die het grootste goederensegment vormen. Het goederensegment dat in Vlaanderen de sterkste groei laat zien, is het segment van machines en overige producten. In 2019 bedroeg het 9,38 mln. t.

AFBEELDING 19: BELGIË-WALLONIË - VRACHTVERVOER OVER DE BINNENWATEREN PER GOEDERENSEGMENT (MILJOEN TON)



Bron: Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques

Uit cijfers die de ontwikkeling voor Wallonië in de laatste dertig jaar weergeven, blijkt dat landbouwproducten, meststoffen, metalen en machines een positieve trend vertonen. Steenkolen (sinds 2004) en ijzerertsen (sinds 2002) laten een negatieve ontwikkeling zien. Voor de andere productsegmenten is het vervoer constant gebleven.

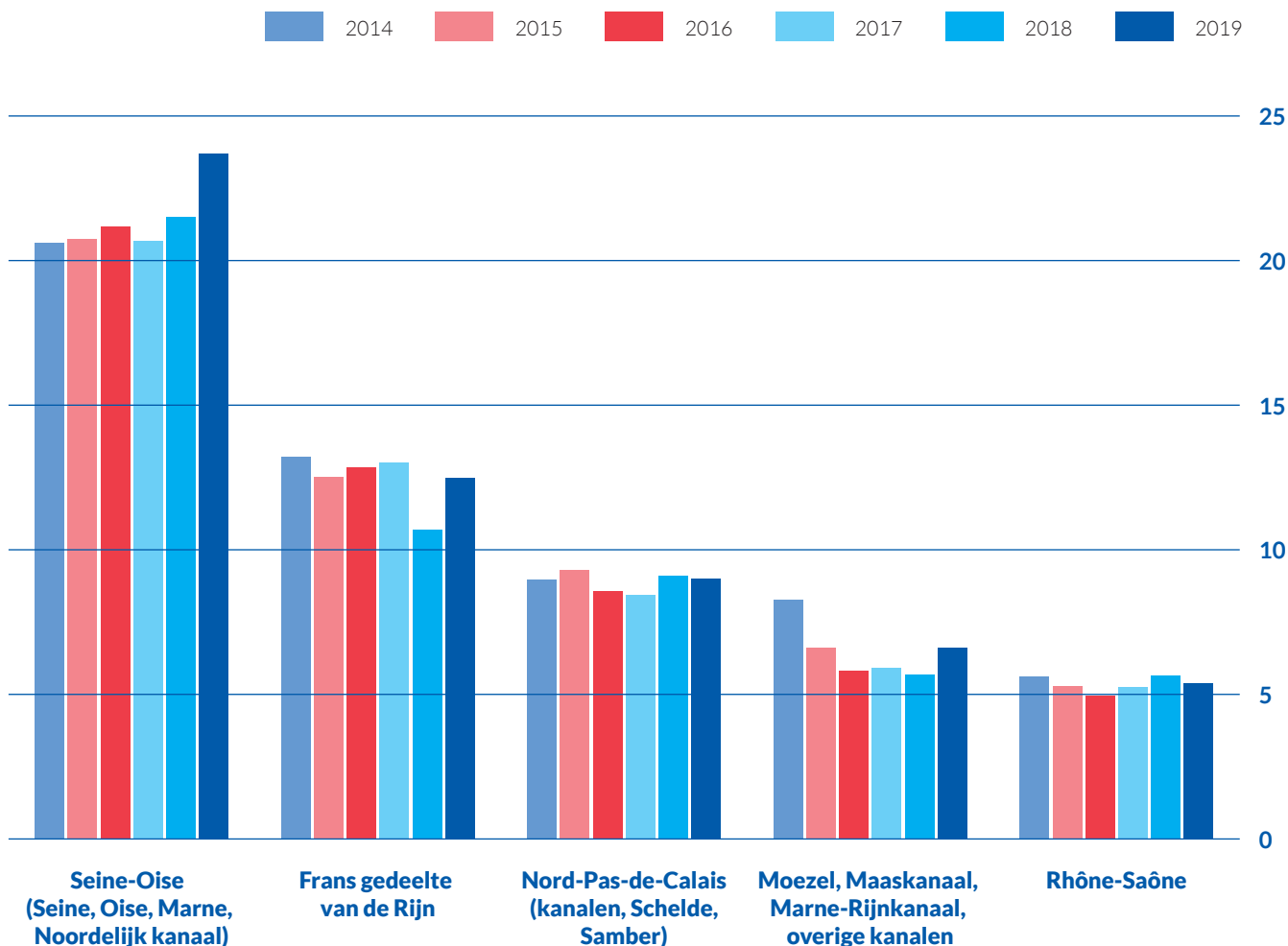
Binnenwateren in Frankrijk



Wat de oogstresultaten in Frankrijk betreft, was 2019 een uitzonderlijk goed jaar, met een recordopbrengst van 70,4 mln. ton graan, waaronder allerlei soorten tarwe, spelt, rogge, gerst en haver.¹¹ In 2018 bedroeg de omvang van de oogst 61,7 mln. ton, vergeleken met slechts 53,5 mln. ton in 2016. Het is dan ook logisch dat het vervoer van landbouwproducten door de binnenvaart is toegenomen (+11% op nationaal niveau). In het stroomgebied Seine-Oise nam het vervoer van landbouwproducten met 15% toe, op de Moezel met 16% en op de Rhône en Saône met 11%.

Ook het segment zand, stenen en grind had een sterk jaar, met een stijging in absolute termen van meer dan drie mln. ton oftewel +14%. In het stroomgebied Seine-Oise werd 15,6 mln. ton vracht vervoerd, hetgeen neerkomt op 66% van de totale door de binnenvaart vervoerde hoeveelheden in dit stroomgebied en 61% van al het zand, stenen, grind en bouwmaterialen dat over de Franse binnenwateren getransporteerd wordt.

AFBEELDING 20: **HOEVEELHEID OVER DE BINNENWATEREN VERVOERDE GOEDEREN IN FRANKRIJK (MILJOEN TON)**

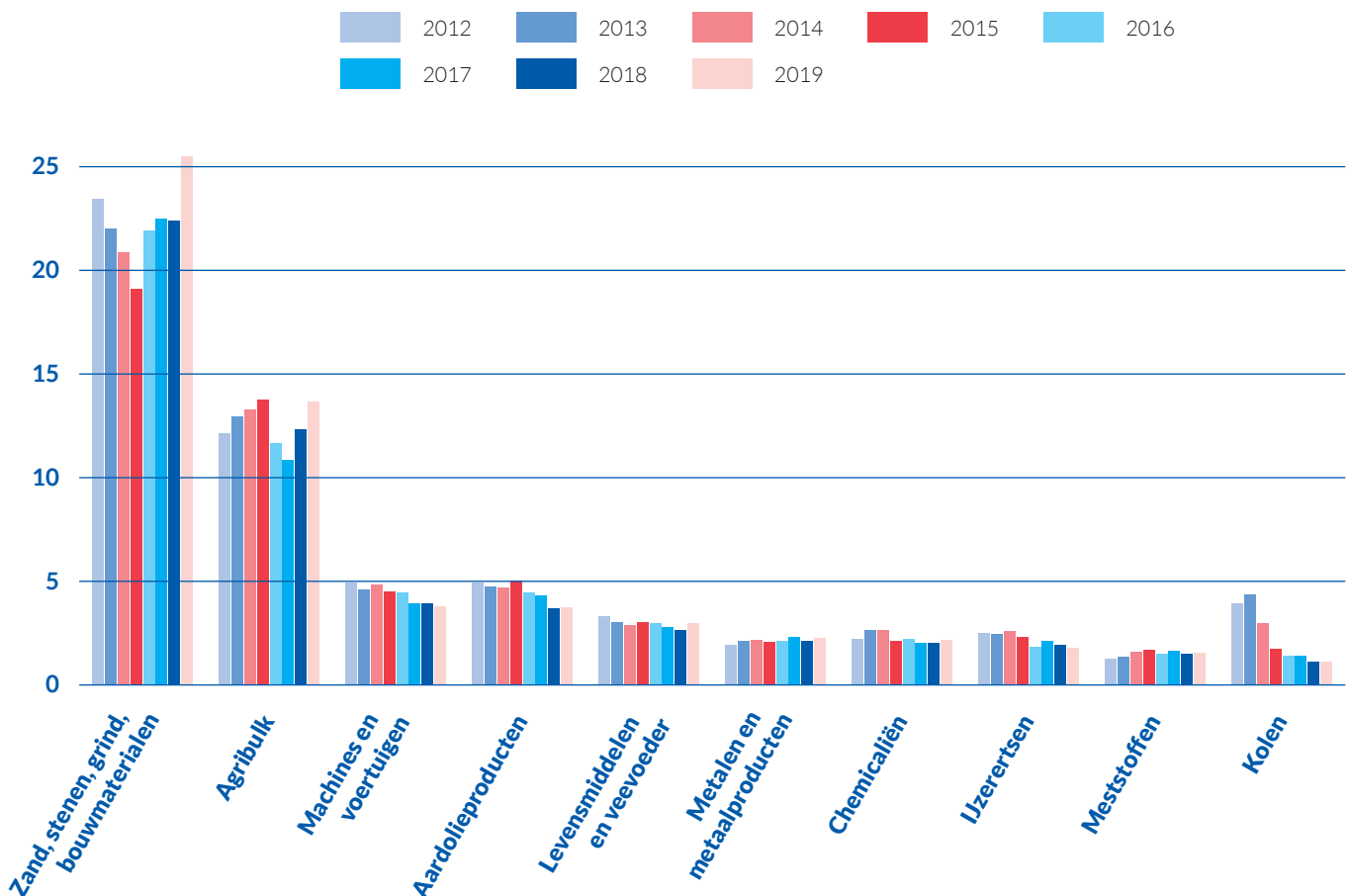


Bron: VNF

¹¹ Bron: Eurostat [apro_cpsh]

In de afgelopen jaren was voor het segment bouwmaterialen in Frankrijk een duidelijk positieve ontwikkeling waarneembaar, mede dankzij de infrastructuurwerkzaamheden in Parijs. Deze projecten stimuleren het gebruik van binnenvaartschepen om bouwmaterialen aan te voeren en materiaal af te voeren dat afkomstig is van de grondwerkzaamheden. Ook het segment agribulk, dat het op één na grootste goederensegment is, zit in de lift. Frankrijk staat echter nog voor de algemene uitdaging om de binnenvaart verder te integreren in de logistieke vervoersketen. Dit betreft met name het segment machines en voertuigen die in containers vervoerd worden, maar ook de segmenten chemicaliën, aardolieproducten en metalen, die qua volume niet zo een grote rol spelen in de binnenvaart als in andere West-Europese landen.

AFBEELDING 21: **BINNENVAARTVERVOER OP ALLE FRANSE VAARWEGEN**
(MILJOEN TON)



Bron: VNF (gegevens zijn gebaseerd op de NST/R-goederennomenclatuur)

Kijken we naar de gegevens over de laatste dertig jaar, dan zien we dat landbouwproducten en meststoffen in Frankrijk op de lange termijn een stijgende lijn vertonen. Dat geldt ook voor het segment metalen en metaalproducten. Vergelijken we deze gegevens echter met die voor België, dan zien we dat deze opwaartse trend in Frankrijk gepaard gaat met grotere cyclische schommelingen (booming business en recessie 1998-2003, en hetzelfde nogmaals in 2005-2010).

BINNENVAARTVERVOER PER TYPE GOEDEREN OP DE DONAU¹²

Op de Donau had de invoering van nieuwe tarieven in de internationale handel geen gevolgen voor het vervoer van grondstoffen voor de staalindustrie (ijzerertsen, pellets, cokeskolen). Het vervoer nam in 2019 toe en dit in sterke tegenstelling tot de ontwikkeling in de Rijnsoeverstaten waar het vervoer van ijzererts in 2019 juist terugliep.

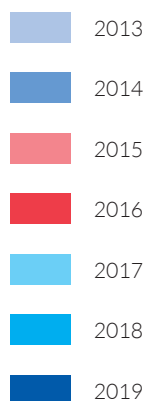
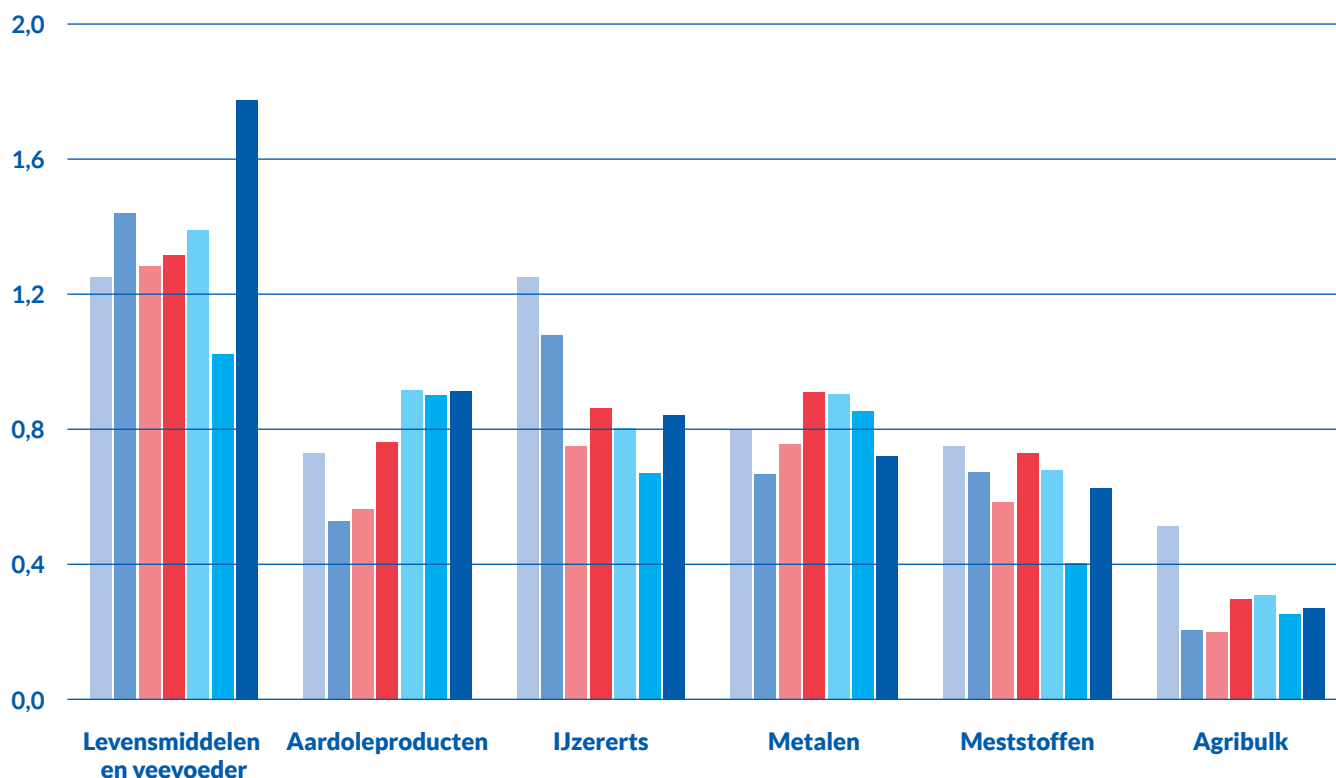
Voor het vervoer van levensmiddelen en veevoeder kon een nog grotere stijging worden waargenomen. Tegelijkertijd bleef het vervoer van granen (met name tarwe en maïs) vanuit de havens aan de middenloop van de Donau naar de havens in het mondingsgebied aan de Zwarte Zee op hetzelfde niveau als in 2018. Het transport van aardolieproducten en chemische producten (meststoffen) is ook min of meer gelijk gebleven.

Hieronder volgt een overzicht van het vrachtvervoer op de bovenloop van de Donau, gebaseerd op gegevens die zijn verzameld bij de sluis van Gabčíkovo. Bij deze grenspost tussen Slowakije en Hongarije bedroeg het totale vervoersvolume in 2019 5,84 mln. ton, ten opzichte van 4,50 mln. ton in 2018 (+30%). Het transitoverkeer stroomopwaarts was goed voor 63,3% hiervan, wat vergelijkbaar is met vorige jaren (2017: 64,8%, 2018: 65,0%). 59,4% van de goederen werd met duwstellen vervoerd (58,2% in 2018). Als vaaromstandigheden stabiel waren, passeerden maandelijks gemiddeld 140 à 145 duwstellen de sluis van Gabčíkovo.

¹² Dit deel is vrijwel volledig gebaseerd op het Marktobservatierapport van de Donaucommissie.



AFBEELDING 22: OVER DE BOVEN-DONAU VERVOERDE GOEDEREN (MILJOEN TON) *



Bron: Marktobservatierapport van de Donaucommissie
* Bij Gabčíkovo (de grens tussen Slowakije en Hongarije)

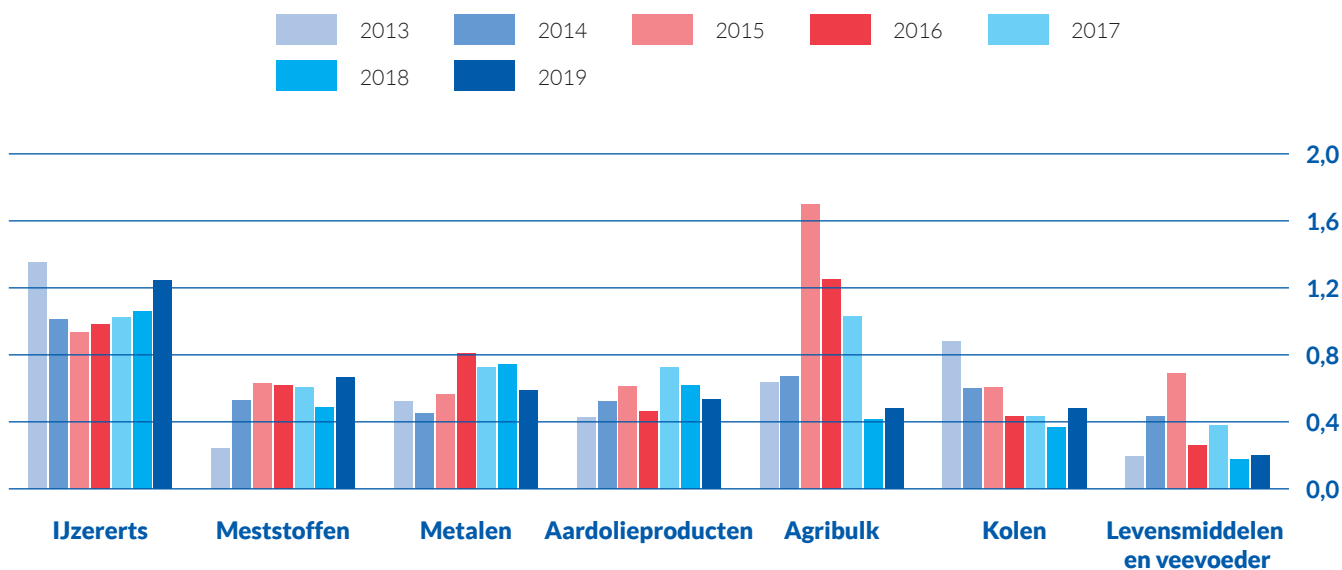
Alle levensmiddelen en veevoerders, alsook alle ijzerertsen, die over de Boven-Donau worden getransporteerd, passeren deze grenspost stroomopwaarts, terwijl de overige producten in beide richting worden vervoerd.

De onderstaande gegevens over het vrachtvervoer over de Midden-Donau hebben betrekking op de vervoerde hoeveelheden goederen die zijn geregistreerd bij de grenspost van Mohács in Zuid-Hongarije, in de buurt van de grens met Kroatië en Servië. Het totale vrachtvervoer bedroeg in 2019 5,58 mln. ton. Het totale vervoersvolume in 2019 lag 23,4% hoger dan de 4,5 mln. ton goederen die in 2018 vervoerd werden.

Het transitoverkeer stroomopwaarts heeft ook op de Midden-Donau het grootste aandeel (59,4% in 2019). Deze goederen worden voornamelijk met duwstellen vervoerd. In 2019 bedroeg de hoeveelheid goederen 4,44 mln. ton, wat neerkomt op een aandeel van 79,5% in het totale verkeer op de Midden-Donau. Als vaaromstandigheden stabiel waren, passeerden maandelijks 60 tot 70 duwstellen de grenspost van Mohács.

Het gehele vervoer van ijzererts over de Midden-Donau vindt stroomopwaarts plaats, terwijl granen, levensmiddelen en veevoerders alleen stroomafwaarts worden vervoerd. Het eerstgenoemde, het vervoer van ijzerertsen, hangt samen met de staalindustrie in Oostenrijk en Hongarije, die grote hoeveelheden grondstoffen nodig heeft. Het tweede, het vervoer van levensmiddelen en veevoerders, kan worden verklaard door de uitvoer van landbouwproducten. Deze producten worden stroomafwaarts over de Donau vervoerd van Hongarije naar het gebied aan de benedenloop van de Donau en de zeehavens.

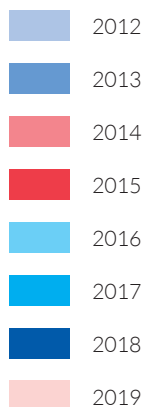
AFBEELDING 23: OVER DE MIDDEN-DONAU VERVOERDE GOEDEREN (MILJOEN TON) *



Bron: Marktobservatierapport van de Donaucommissie

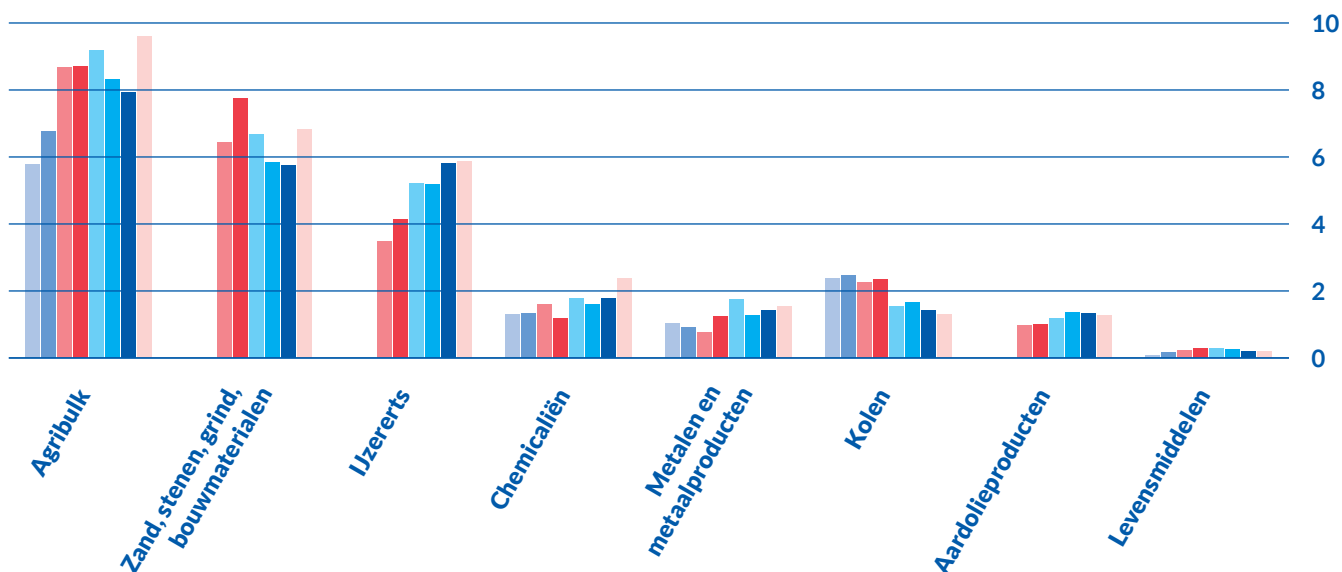
* Bij Mohács (Zuid-Hongarije - in het grensgebied met Kroatië en Servië)

Binnenvaartvervoer op de Beneden-Donau in Roemenië



Op de Beneden-Donau in Roemenië bedroeg het totale vervoersvolume in 2019 33,26 mln. ton, 11,9% meer dan in 2018. Het aandeel van het segment landbouwproducten nam bijna 30% voor zijn rekening en wist een plus van 21% te bereiken. Het vervoer van ijzerertsen, chemicaliën en metalen zette de opwaartse trend van de afgelopen jaren voort. Er moet op gewezen worden dat het vervoer van ijzererts over de Midden- en Beneden-Donau de afgelopen jaren een opwaartse tendens laat zien. Ook dit aspect komt verderop in hoofdstuk 8 (Vooruitzichten) uitgebreider aan de orde.

AFBEELDING 24: BINNENVAARTVERVOER OP DE BENEDEN-DONAU IN ROEMENIË (MILJOEN TON) *



Bronnen: Eurostat [iww_go_atygo] en analyse van de CCR

* Voor ijzererts, zand, stenen, en aardolieproducten waren er geen gegevens van vóór 2014 beschikbaar.

Het vervoer van landbouwproducten over de Donau in Roemenië heeft de laatste tien jaar een grote groei doorgemaakt. Bij een vergelijking met andere vervoersdragers valt op dat, ten minste sinds 2010, het wegvervoer sneller gegroeid is.

Voor het vervoer van goederen over de Beneden-Donau worden niet alleen binnenvaartschepen, maar ook zeeschepen ingezet. Galati en Braila zijn de belangrijkste zee-/rivierhavens aan de benedenloop van de Donau. Ook nam het aantal goederen dat door zeeschepen in 2019 werd vervoerd sterk toe.

Op het Sulinakanaal nemen zeeschepen het leeuwendeel van het vrachtvervoer voor hun rekening. In 2019 bedroeg de hoeveelheid goederen die over het Sulinakanaal werd vervoerd 5.487.000 ton, wat neerkomt op een stijging van 23,6% in vergelijking met 2018.

TABEL 2: **VRACHTVERVOER OVER HET SULINAKANAAL**

Jaar, mln. ton	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Totaal	3,67	3,85	3,76	4,31	4,44	5,49
Donau → Zwarte Zee	3,24	3,26	3,25	3,61	3,67	4,33
Zwarte Zee → Donau	0,42	0,58	0,51	0,70	0,77	1,16

Bron: Marktobservatierapport van de Donaucommissie

Het Donau-Zwarte Zeekanaal loopt van Cernavodă, aan de Donau, naar Constanța (zuidelijke arm) en naar Năvodari (noordelijke arm), aan de Zwarte Zee.

TABEL 3: **VRACHTVERVOER OVER HET DONAU-ZWARTE ZEEKANAAL**

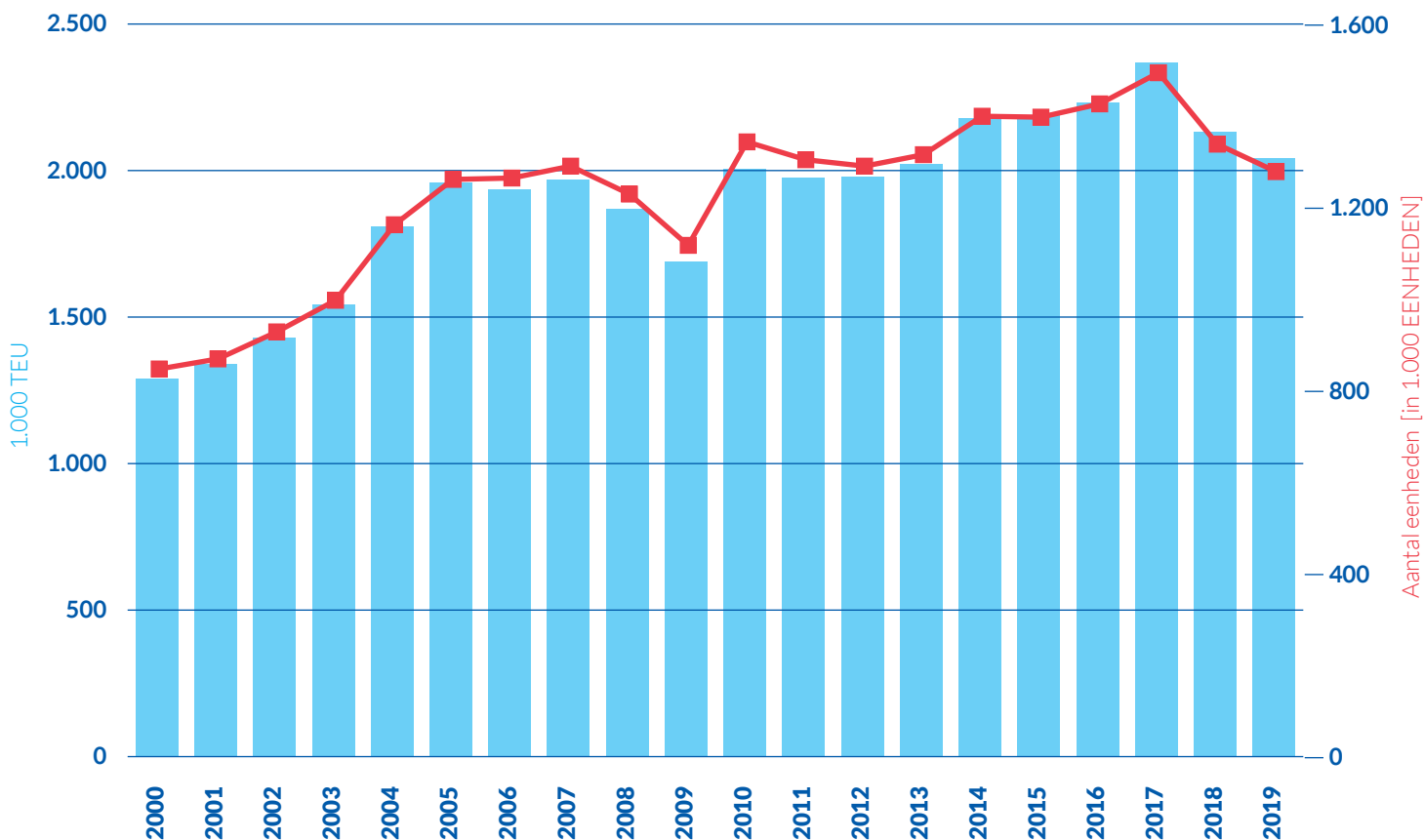
Jaar, mln. ton	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Totaal	13,96	14,43	14,02	14,55	13,77	14,12	16,74
Internationaal vervoer	8,63	7,90	8,62	8,03	6,91	6,42	8,89
Nationaal vervoer	5,33	6,53	5,40	6,52	6,86	7,7	7,85

Bron: Marktobservatierapport van de Donaucommissie

CONTAINERVERVOER DOOR DE BINNENVAART IN EUROPA

Containervervoer per stroomgebied

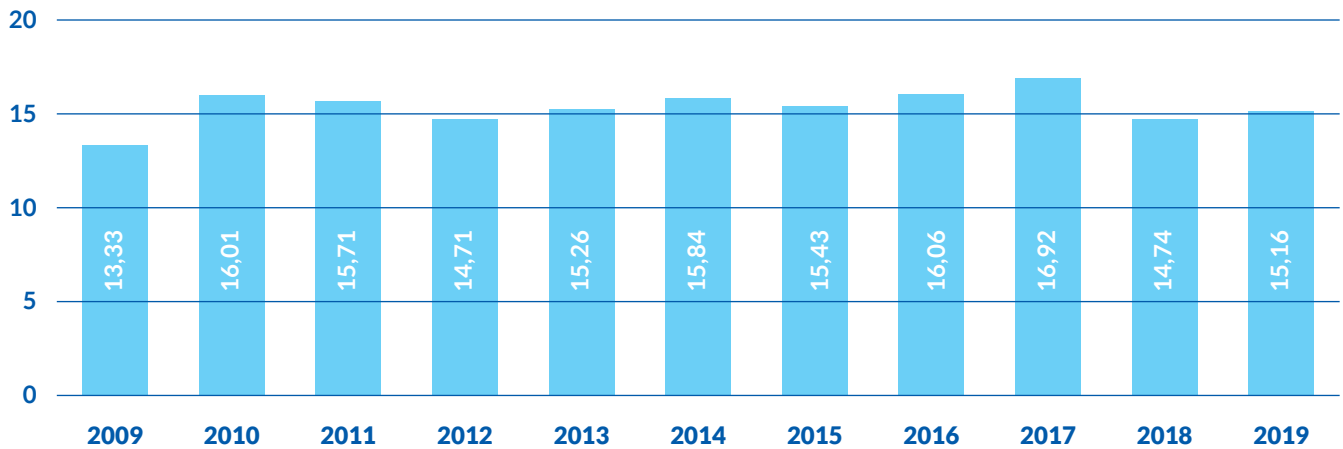
AFBEELDING 25: CONTAINERVERVOER OVER DE TRADITIONELE RIJN (IN 1.000 TEU EN IN 1.000 EENHEDEN), 2000-2019



Bronnen: Destatis, analyse CCR

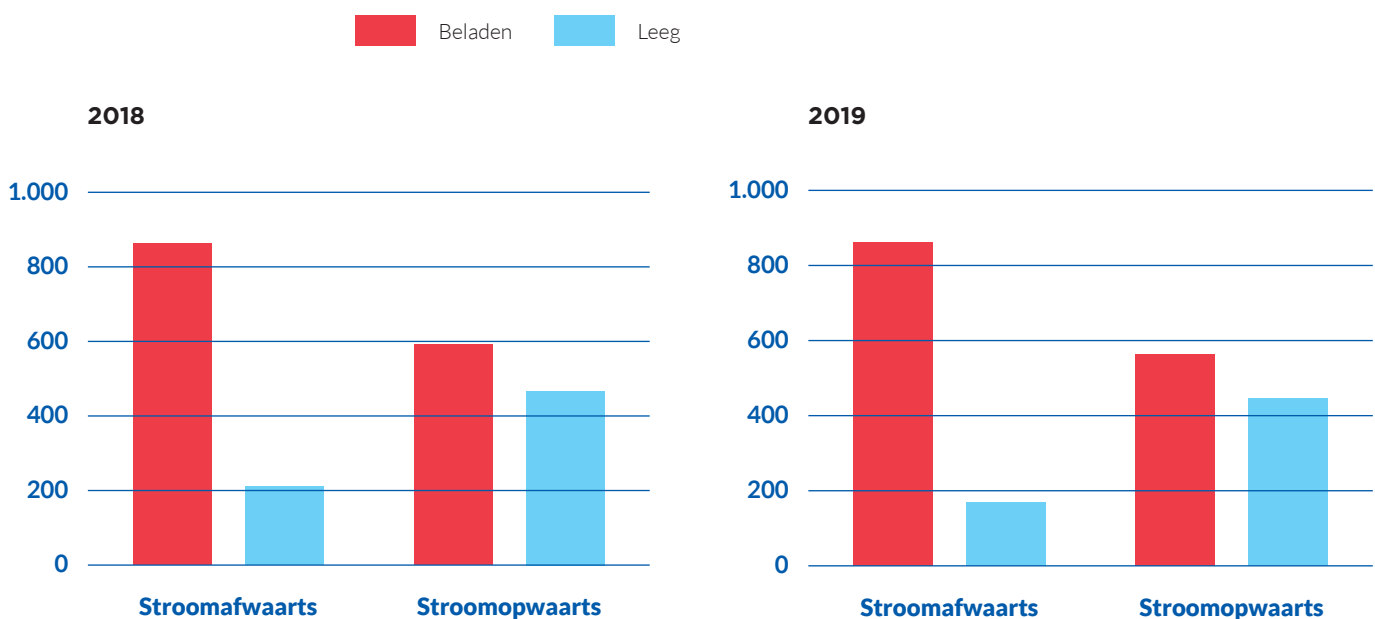
Hoewel er in 2019 geen sprake was van een lange periode met lage waterstanden op de Rijn, hadden de exploitanten van containerschepen nog steeds te kampen met de naweeën van het laagwater in 2018 dat negatieve gevolgen had voor het aandeel van de Rijn in de modal split.¹³ Bovendien waren de aanhoudende congestieproblemen in de havens van Rotterdam en Antwerpen ook niet zeer bevorderlijk voor de modal split. Het tegenvallende macro-economische klimaat (dalende industriële productie, hogere douanetarieven, nieuwe handelsbelemmeringen en gevolgen van de Brexit) vormde ook een factor. De containervervoer op de Rijn lag bij 2,04 miljoen TEU. Dat is 4,0% minder dan in 2018, maar het totale nettogewicht van alle, in containers vervoerde goederen steeg met 2,9% en bedroeg 15,16 mln. ton.

¹³ Bron: Informatie verstrekt door exploitanten van containerschepen op de Rijn

AFBEELDING 26: **CONTAINERVERVOER OVER DE TRADITIONELE RIJN** (IN MILJOEN TON, NETTOGEWICHT VAN GOEDEREN IN CONTAINERS), 2009-2019

Bronnen: Destatis, analyse CCR

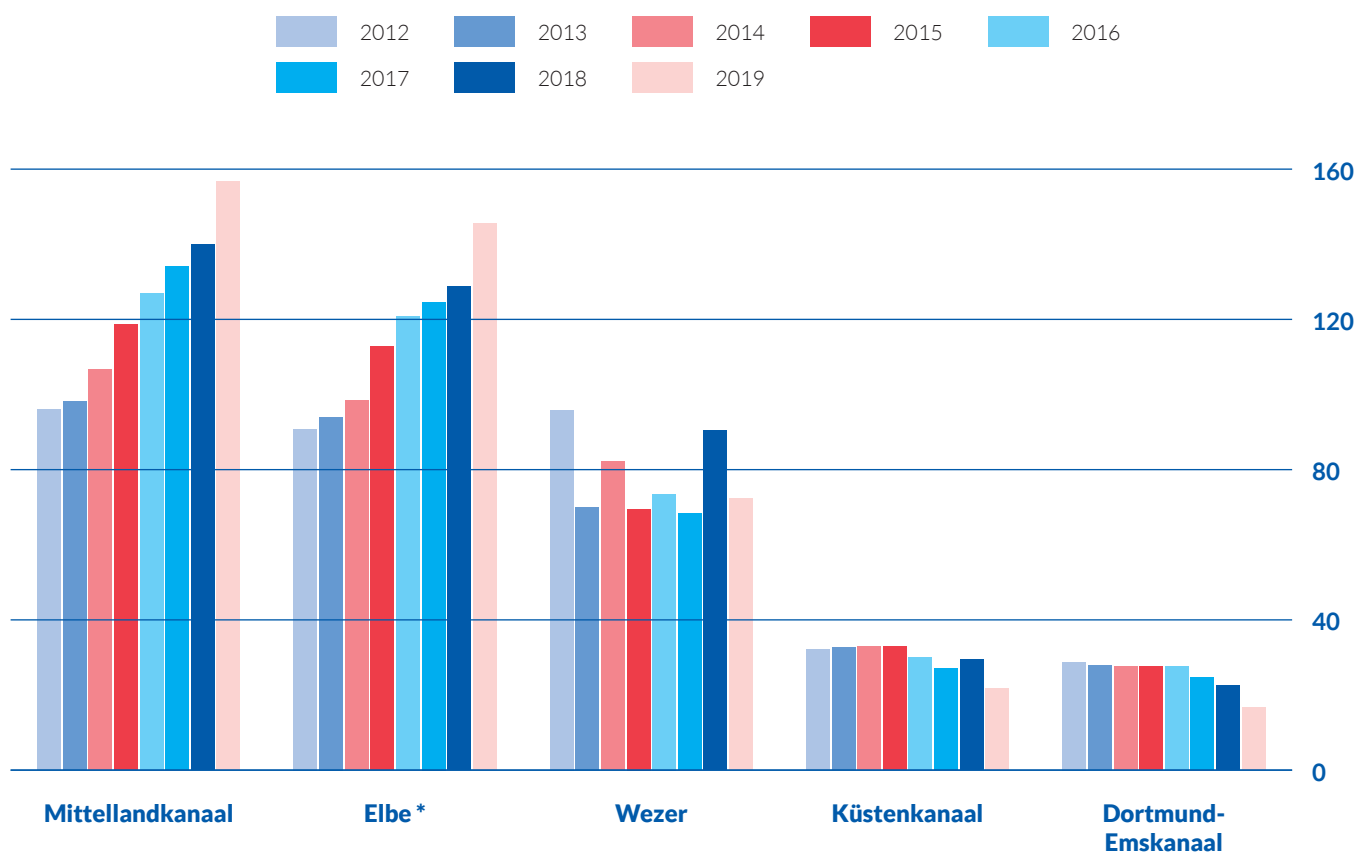
In de Duitse, Franse en Zwitserse gebieden aan de Bovenrijn vindt de uitvoer van goederen in containers op deze waterweg plaats. Het vervoer verloopt richting de Belgische en Nederlandse zeehavens, van waaruit de goederen hun weg vinden naar verder weg gelegen overzeese bestemmingen. Dat verklaart het verschil tussen het aandeel van met goederen beladen containers en het aandeel van lege containers, waarbij het aandeel afhankelijk is van de vervoersrichting. De stroomafwaarts vervoerde containers zijn vaker met goederen beladen dan containers die stroomopwaarts worden vervoerd.

AFBEELDINGEN 27 EN 28: **CONTAINERVERVOER OVER DE TRADITIONELE RIJN, VERVOER STROOMAFWAARTS VERSUS VERVOER STROOMOPWAARTS EN BELADEN EN LEGE CONTAINERS** (IN 1.000 TEU)

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

Bij het containertransport over de andere Duitse binnenwateren dan de Rijn kan een onderscheid worden gemaakt tussen de vaarwegen in het noorden en oosten van Duitsland (het Mittellandkanaal, de Elbe, de Wezer, enz.) en vaarwegen in het westen en zuiden van Duitsland (de West-Duitse kanalen, de Main, de Neckar, de Moezel). Het Dortmund-Emskanaal loopt zowel door het westen als door het noorden van Duitsland, maar het containervervoer vindt voornamelijk plaats op het noordelijke gedeelte bij Emden en de Noordzee.

AFBEELDING 29: CONTAINERVERVOER IN HET NOORDEN EN OOSTEN VAN DUITSLAND (IN 1.000 TEU)

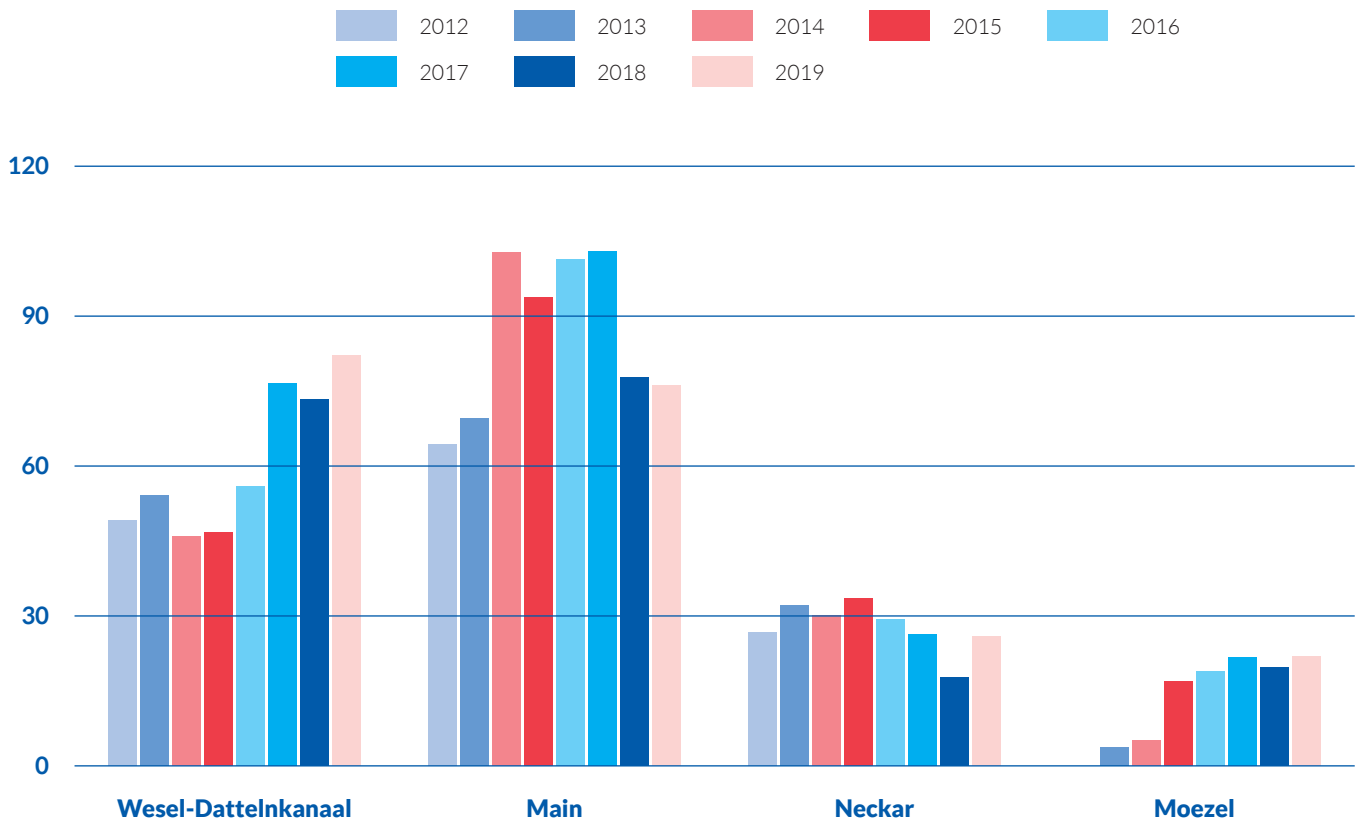


Bron: Destatis

* Elbe = het gehele stroomgebied van de Elbe met inbegrip van de Boven-, Midden- en Beneden-Elbe alsook het Elbe-Seitenkanaal

Op de Elbe en het Mittellandkanaal vielen de resultaten van de containervaart in 2019 veel beter uit dan in 2018 (respectievelijk +13% en +12%). Daar komt nog bij dat het leeuwendeel van het containervervoer over de Elbe plaatsvindt op de Beneden-Elbe (tussen Hamburg en de Noordzee), het noordelijke riviergedeelte van de Midden-Elbe (tussen Schnackenburg en Hamburg) en op het Elbe-Seitenkanaal. Het containertransport over de Boven-Elbe, tussen de Duits-Tsjechische grens en Meißen, blijft nog sterk achter.¹⁴

¹⁴ In 2019 bedroeg het containervervoer op de Boven-Elbe 6.087 TEU, vergeleken met 127.373 TEU op de Midden-Elbe tussen Schnackenburg en Hamburg, en 128.749 TEU op de Beneden-Elbe tussen Hamburg en de Noordzee. Bron: Destatis.

AFBEELDING 30: CONTAINERVERVOER IN HET WESTEN EN ZUIDEN VAN DUITSLAND
(IN 1.000 TEU)

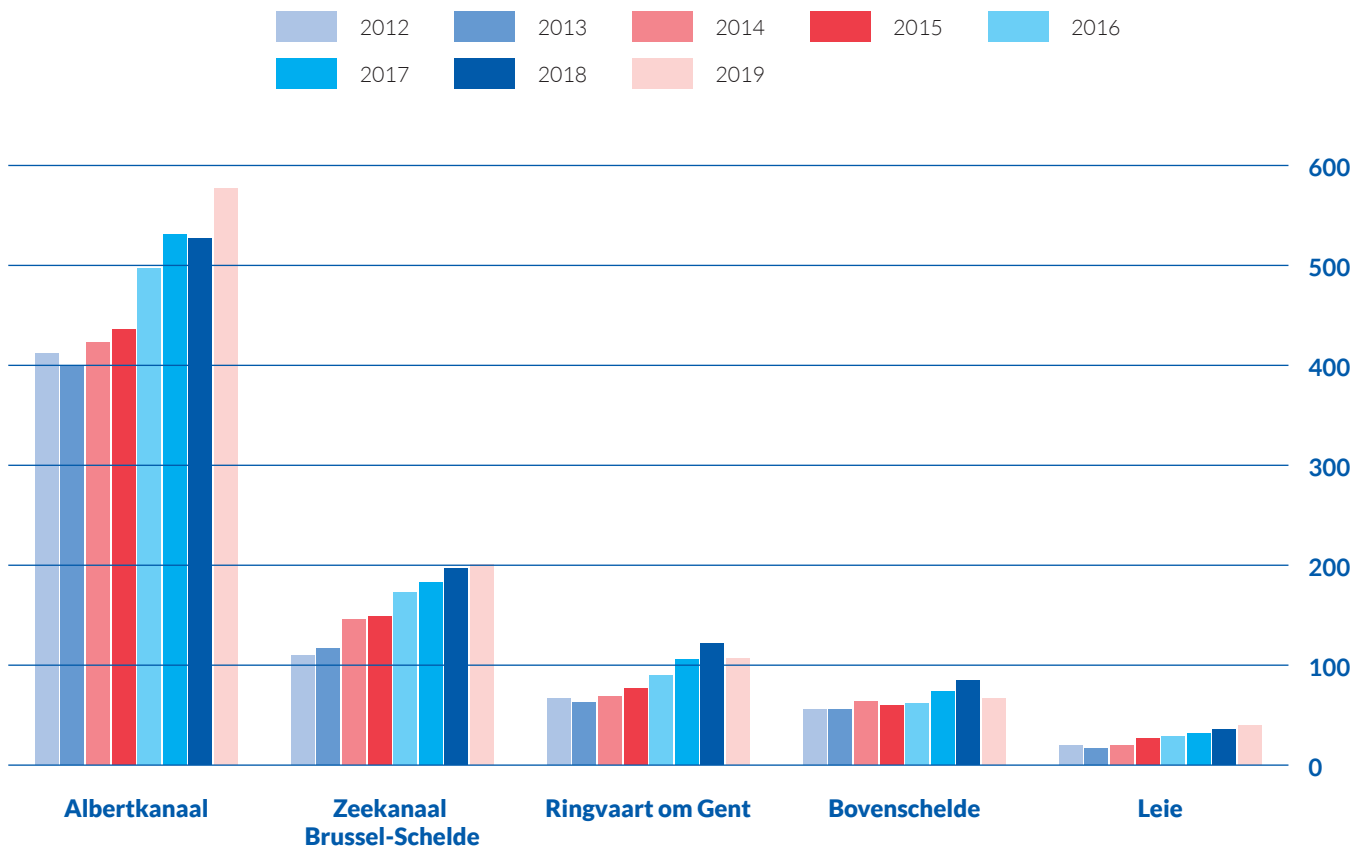
Bronnen: Destatis en Moezelcommissie (Moezel)

Het Wesel-Dattelnkanaal is een belangrijke transportas in het Ruhrgebied. In 2019 werd 12% meer containers over dit kanaal vervoerd dan in 2018. Het aantal TEU op de Neckar liet ook een duidelijke verbetering zien ten opzichte van 2018 en wist een plus van 46% te realiseren. Het containertransport over de Main is nog niet geheel hersteld van de gevolgen van de laagwaterperiode in 2018.

In Vlaanderen steeg het containervervoer in 2019 met 4% en bedroeg 887.581 TEU. De tonnage voor in containers vervoerde lading liet ook een stijging van 4% zien en kwam daardoor op exact 8 mln. ton te liggen. Het vervoer van containers over het Albertkanaal nam met 9,5% toe en bereikte daarmee 577.000 TEU.

Op de noord-zuid-as, die centraal gelegen is in België tussen Antwerpen, Brussel en Charleroi (Zeekanaal Brussel-Schelde), lag het aantal TEU bij 201.000 (+1,8%). Ook op de Leie (Lys) was er sprake van een stijging, namelijk van 11,2%.

AFBEELDING 31: CONTAINERVERVOER IN VLAANDEREN (IN 1.000 TEU)



Bron: De Vlaamse Waterweg

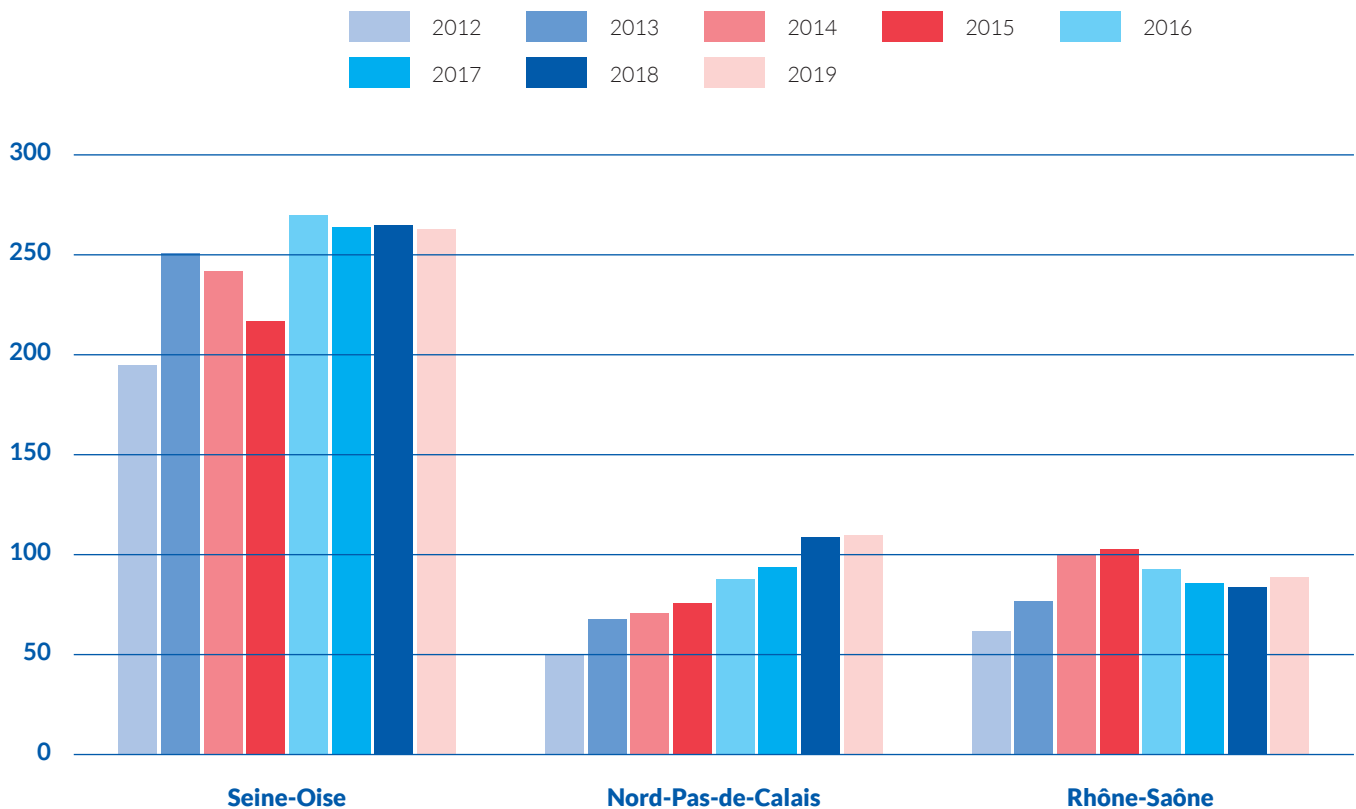
In Wallonië verzamelt de vaarwegbeheerder gegevens over het vervoer van containers aan de hand van referentiedata van enkele containerterminals.¹⁵ Met een totaal aantal TEU van 117.815 was 2019 een recordjaar voor het containervervoer.

Ook in de aangrenzende Franse regio Nord-Pas-de-Calais deed het containertransport het onverminderd goed en dankzij de successtory werd in 2019 110.000 TEU gerealiseerd. Dat is 1.048 TEU meer dan in 2018 (+1%). In het statistische overzicht van de regionale VNF voor het district Nord-Pas-de-Calais staan twee verschillende soorten containerlijndiensten vermeld: commerciële containerlijndiensten (88.829 TEU) en lijndiensten voor het vervoer van afvalstoffen die gerecycled worden (20.865 TEU). De containerlijndiensten die in 2019 een stijging registreerden, waren met name de commerciële lijndiensten van Duinkerken, Dourges en Anzin.

In het Seinebekken lagen de cijfers voor het containertransport in 2019 1% lager dan in het jaar ervoor. Volgens VNF is deze daling te wijten aan de stakingen in de Franse havens van Le Havre en Rouen eind 2019.

¹⁵ Liège Trilogiport, Liège Container Terminal, Euroports Inland Terminals in Monsin, Terminaux de Ghlien et de Garocentre - La Louvière

AFBEELDING 32: CONTAINERVERVOER PER STROOMGEBIED IN FRANKRIJK (IN 1.000 TEU) *



Bron: VNF

* Het Franse deel van de Rijn is hier niet weergegeven, omdat in de Franse statistieken alleen rekening wordt gehouden met de Franse Rijnhavens, ondanks dat een groot deel van het containervervoer over de Bovenrijn afkomstig is uit Duitse en Zwitserse havens.

In de belangrijkste Franse havens heeft het containervervoer door de binnenvaart een hoge vlucht genomen. Parijs liet een plus zien van 13%, Lyon 9%, en Straatsburg 16%. Volgens de statistische gegevens over de haven van Parijs had het containervervoer door de binnenvaart een aandeel in de modal split van 32% in het totale containervervoer (weg, spoor, binnenvaart). In de haven van Lyon bedroeg het intermodale aandeel van het containerbinnenvaartvervoer 25%, in Straatsburg 20%, in Rijsel 33% en in Mulhouse 35%.

TABEL 4: CONTAINERVERVOER DOOR DE BINNENVAART IN DE BELANGRIJKSTE FRANSE HAVENS (IN 1.000 TEU)

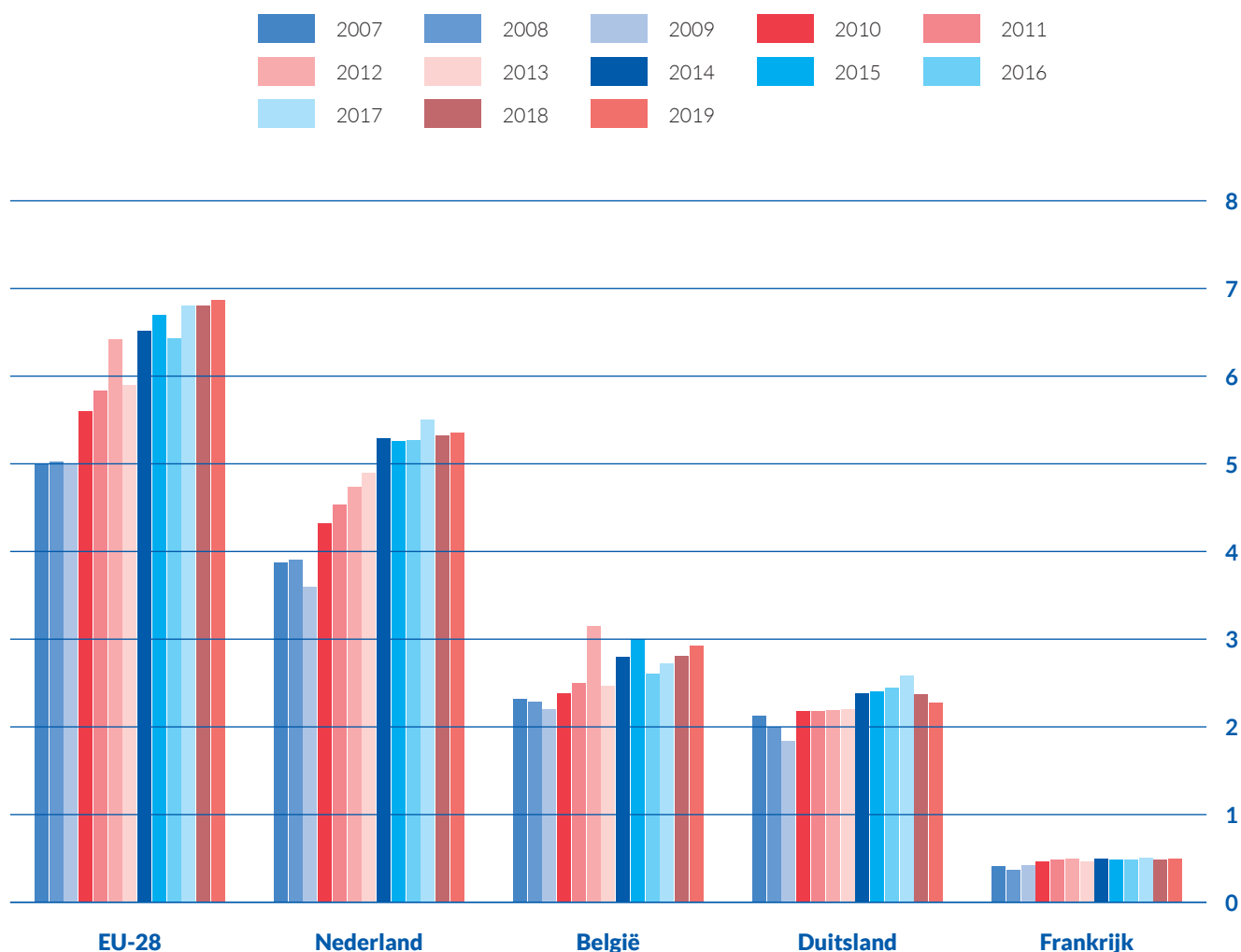
	2015	2016	2017	2018	2019
Havens van Parijs (Seine-Oise)	163,9	161,3	161,9	157,9	178,9
Haven van Lyon (Rhône-Saône)	91,3	77,5	72,7	70,8	77,3
Haven van Straatsburg (Rijn)	102,4	105,2	106,5	66,0	76,7
Haven van Rijsel (Nord-Pas-de-Calais)	57,8	56,2	58,7	53,3	52,7
Haven van Mulhouse (Rijn)	30,4	28,7	32,8	28,6	28,6

Bronnen: haven van Parijs, haven van Lyon, haven van Straatsburg, haven van Rijsel, haven van Mulhouse, VNF

Containervervoer per land in Europa

Van de totale binnenvaartvervoersprestatie voor containers (TKM) in Europa vindt 99,9% plaats in slechts vier landen: Nederland, België, Duitsland en Frankrijk. Uitgedrukt in TEU is het containervervoer in Nederland met 1% gestegen, in zowel Frankrijk als België met 4%, terwijl dit cijfer in Duitsland juist met 4% terugliep (de redenen hiervoor worden beschreven in het gedeelte over het containervervoer over de Rijn).

AFBEELDING 33: CONTAINERVERVOER OVER DE BINNENWATEREN PER LAND IN EUROPA (IN MILJOEN TEU) *



Bron: Eurostat [iww_go_actygo]

* De cijfers voor de landen kunnen niet worden opgeteld. Dan zouden er namelijk containers dubbel worden geteld. (Bij de berekening van de totale waarde voor de EU-28 is rekening gehouden met het grensoverschrijdend vervoer van containers.)

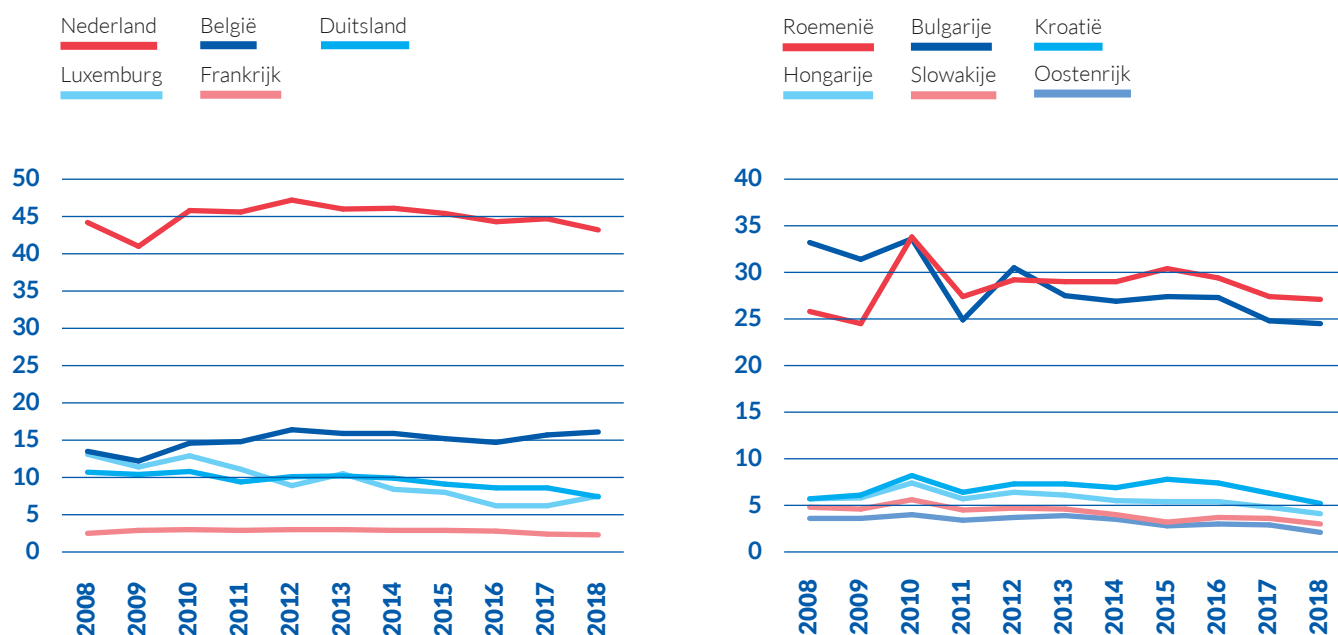
In Nederland werd in 2019 51,2 mln. ton goederen in containers vervoerd (dit staat gelijk aan 14,2% van het totale vervoer door de binnenvaart in Nederland). In België bedroeg dit 35,5 mln. ton (17,1% van het totale binnenvaartvervoer in België), 21,2 mln. ton in Duitsland (oftewel 10,4%) en 3,5 mln. ton in Frankrijk (5,5% van het totale binnenvaartvervoer in Frankrijk).

Luxemburg is het land waar het containervervoer vanaf 2014 een hoge vlucht heeft genomen, omdat er steeds meer containers over de Moezel worden vervoerd. Op het gedeelte van de Moezel dat in Luxemburg gelegen is, werden in 2019 11.509 TEU vervoerd en 0,137 mln. ton goederen in containers. Dit is een sterke verhoging in vergelijking met 2018 (+20% voor TEU en +29% in ton).

BINNENVAART

EN ANDERE VERVOERSMODI

AFBEELDINGEN 34 EN 35: EVOLUTIE VAN HET AANDEEL IN DE MODAL SPLIT DOOR DE BINNENVAART VOOR DE RIJNOEVERSTATEN EN DE DONAULANDEN (IN %, OP BASIS VAN TONKILOMETER) *



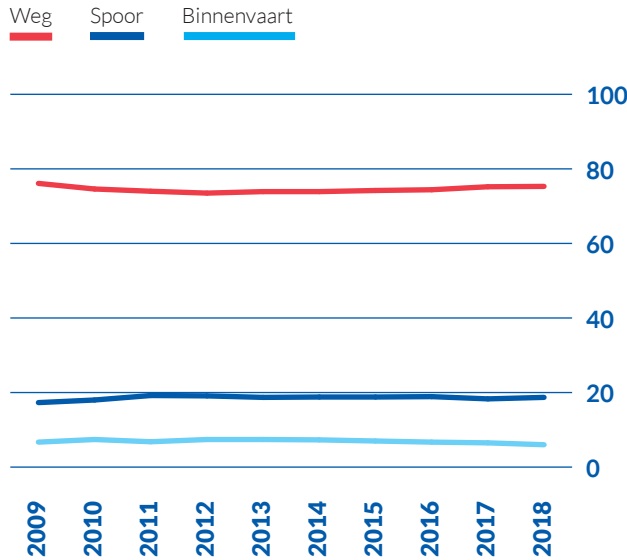
Bron: Eurostat [tran_hv_frmod]

*Aandeel van de vervoersprestatie van de binnenvaart in de totale vervoersprestatie (binnenvaart + weg + spoor). De gegevens over het wegvervoer omvatten de vervoersprestatie van vrachtwagens die in het buitenland geregistreerd staan, volgens de nieuwe reeks [tran_hv_frmod] die onlangs door Eurostat ter beschikking is gesteld. De Eurostat-gegevens van de reeks [road_go_ta_tg] over het vervoer over de weg die gebruikt zijn voor de berekening van de cijfers voor de modal split in de vorige rapporten waren gebaseerd op de nationaliteit van de voertuigregistratie en niet op het vervoer op nationaal grondgebied. Door dit verschil in de methodologie gaven de gegevens die in de vorige rapporten zowel per land als per goederensegment waren weergegeven geen volledig correct beeld van het aandeel van het modal split. Daarom is ervoor gekozen om in de marktobservatie van dit jaar geen evolutie van het aandeel door de binnenvaart in de modal split per goederensegment op te nemen en te wachten totdat een betere methodologie is gevonden.

In Nederland is het aandeel in de modal split tussen 2009 en 2012 gestegen. Toen bedroeg het intermodale aandeel van de binnenvaart 47,2%. Dit aandeel nam in de daaropvolgende jaren af en kwam in 2018 op 43,2% te liggen. Deze neergaande trend heeft deels te maken met de laagwaterperiodes in 2015, 2017 en 2018 en ook met het feit dat het vervoer van steenkolen sinds 2015 sterk is teruggelopen.

Modal split van het vrachtvervoer (in %) 2009-2018 voor de EU-28

AFBEELDING 36: AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VAN DE VERVOERSWIJZEN OVER LAND IN DE EU-28



Bron: Eurostat [tran_hv_frmod]

Het aandeel van de binnenvaart op het niveau van de EU-27 in de modal split lag in 2018 bij 6% en loopt dus ver achter bij het wegvervoer (75,3%) en het vervoer per spoor (18,7%). Aangezien veel landen van de EU geen binnenwateren hebben, dient het totale aandeel van de modal split door de binnenvaart op EU-niveau niet te worden gebruikt als prestatie-indicator voor het succes van de binnenvaart in de EU. Beter geschikt als graadmeter voor de resultaten van de binnenvaart in de vervoersmarkt is de evolutie van het aandeel van de binnenvaart in de modal split in landen die een voldoende dicht netwerk van vaarwegen hebben, zoals Nederland, België of Duitsland, of landen waar de binnenvaart vanouds een grote rol speelt in het vervoer van goederen, zoals bijvoorbeeld in veel Donaulanden.

Uit een vergelijking tussen cijfers die de ontwikkeling van de binnenvaart en het spoorvervoer in Duitsland in de afgelopen jaren weerspiegelen, kan worden opgemaakt dat de binnenvaart qua vervoer van bulkgoederen het meestal beter heeft gedaan dan het spoorvervoer. Wat vloeibare lading betreft, was bij het spoor een vrij negatieve trend zichtbaar, terwijl het vervoersvolume en het aandeel van de binnenvaart in dit marktsegment licht toenam. De door de binnenvaart vervoerde hoeveelheden ertsen, zand, stenen en grind (samen) liggen sinds het einde van de financiële crisis weliswaar op een lager niveau, maar bleven sindsdien - afgezien van de gevolgen van laagwater - vrij constant. Het vervoer van deze segmenten per spoor vertoont echter sinds 2011 een sterkere negatieve ontwikkeling. Voor het segment steenkolen vertonen beide vervoersdragers een vergelijkbare ontwikkeling.

Kijkt men naar de gegevens voor 2017 en 2018, dan ziet men dat gedurende de laagwaterperiodes in 2018 een verschuiving van het goederenvervoer van de rivieren naar het spoor heeft plaatsgevonden. Vergelikt men echter de volumes die de binnenvaart aan de spoorwegen heeft verloren met de volumes die het spoor heeft weten te winnen, valt op dat de hoeveelheden niet overeenkomen. Zo was de hoeveelheid vervoerde chemische producten die de binnenvaart in 2018 kwijtraakte (2,76 mln. ton) 3,5 maal zo hoog als de volumes die het spoorvervoer in 2018 kon

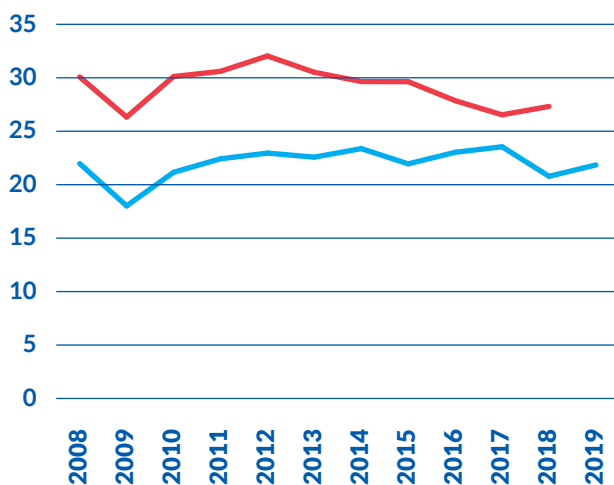
veroveren (0,78 mln. t = 28% van het vervoersvolume dat de binnenvaart moest inleveren). Hieruit blijkt dat het vervoer over het spoor tijdens de laagwaterperiodes de binnenvaart niet kon vervangen. Bovendien wordt duidelijk dat het totale goederenvervoer is afgenomen, wat de onderbrekingen in de logistieke en productieketens alsook het verlies van enkele honderden miljoenen euro voor de chemische industrie verklaart.

Voor het segment aardolieproducten valt het percentage iets lager uit, maar de volumes die voor de binnenvaart verloren gingen, waren nog steeds twee keer zo hoog als de volumes die het spoor in de wacht kon slepen. Voor ertsen, zand, stenen en grind (samen) lagen de volumes die de binnenvaart in 2018 kwijtraakte 5,3 keer hoger dan de extra getransporteerde volume per spoor.

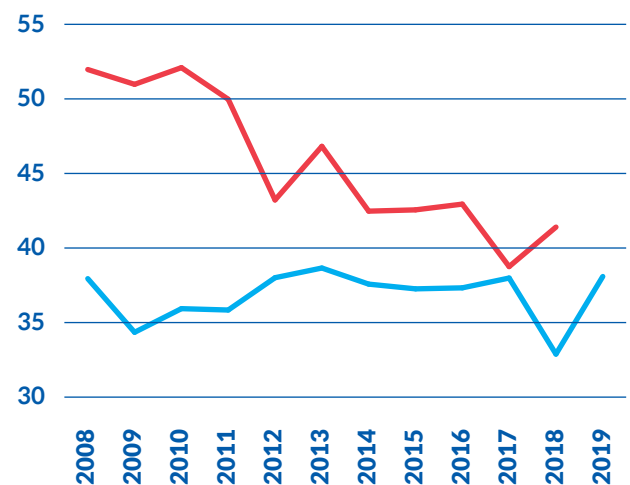
Spoor
Binnenvaart

AFBEELDINGEN 37, 38, 39 EN 40: **VERVOERDE HOEVEELHEDEN VOOR GROTE TRADITIONELE GOEDERENSEGMENTEN IN DE BINNENVAART EN HET SPOORVERVOER IN DUITSLAND (IN MILJOEN TON)**

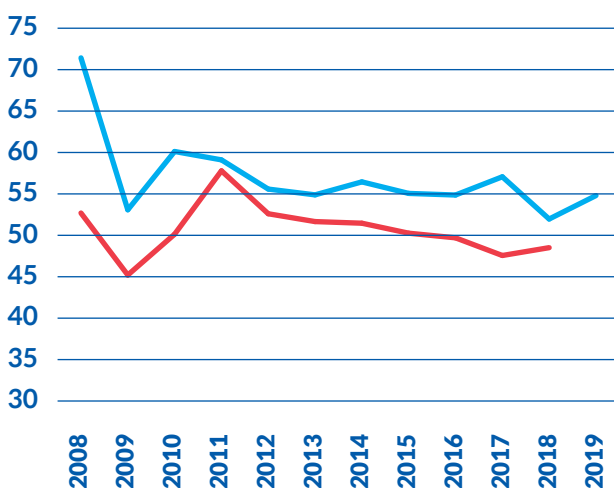
Chemicaliën



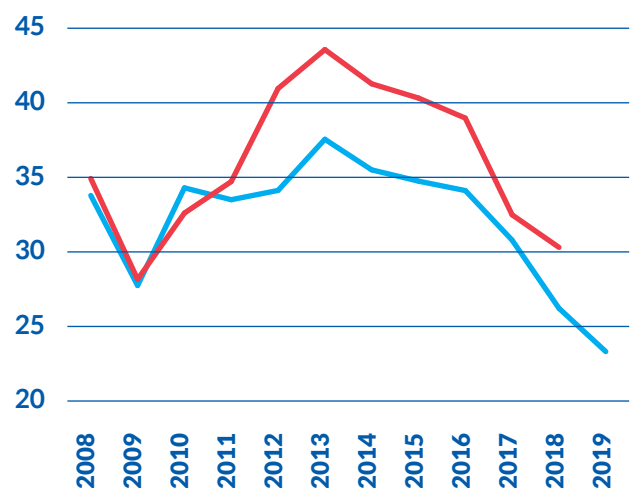
Aardolieproducten & cokeskolen



Ertsen, zand, stenen, grind



Kolen & ruwe olie*

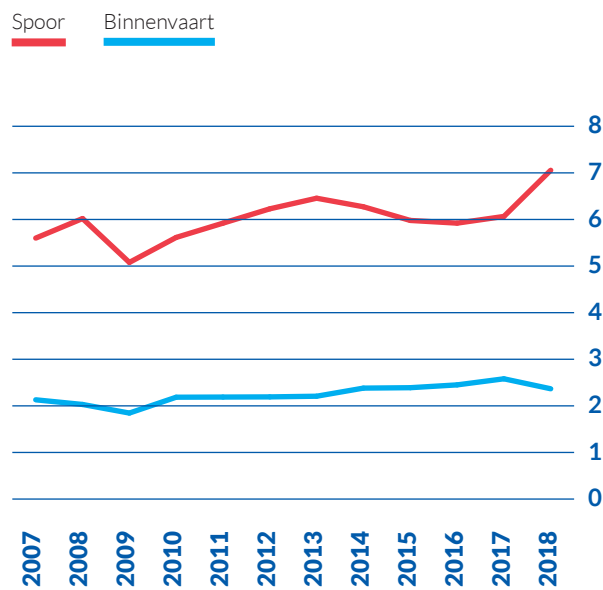


Bron: Eurostat [rail_go_grpgood], [iww_go_atygo]

* Volgens de NST 2007-nomenclatuur is de naam van deze productgroep kolen & ruwe olie, maar het aandeel van kolen bedraagt 99,9%. (Ruwe olie wordt voornamelijk via pijpleidingen vervoerd, niet per binnenvaartschip of via het spoor).

Als het gaat om containers heeft het vervoer per spoor nog altijd een voorsprong. In de periode van 2008 tot 2018 hebben de spoorwegen in Duitsland jaarlijks 2,7 keer zo veel TEU vervoerd als de binnenvaart. Tussen 2013 en 2017 daalde deze factor echter gestaag, namelijk van 2,9 tot 2,4. In deze periode heeft de binnenvaart marktaandeel in het containervervoer weten te winnen. De continue daling werd alleen in 2018 tijdelijk verstoord door de laagwaterperiode in dat jaar, toen het containervervoer per spoor weer even toenam en de factor steeg tot 3,0.

AFBEELDING 41: HET AANTAL VERVOERDE TEU VIA HET SPOOR EN OVER DE BINNENWATEREN IN DUITSLAND (IN MLN. TEU)



Bron: Eurostat [*rail_go_contnbr*], [*iww_go_actygo*]





03

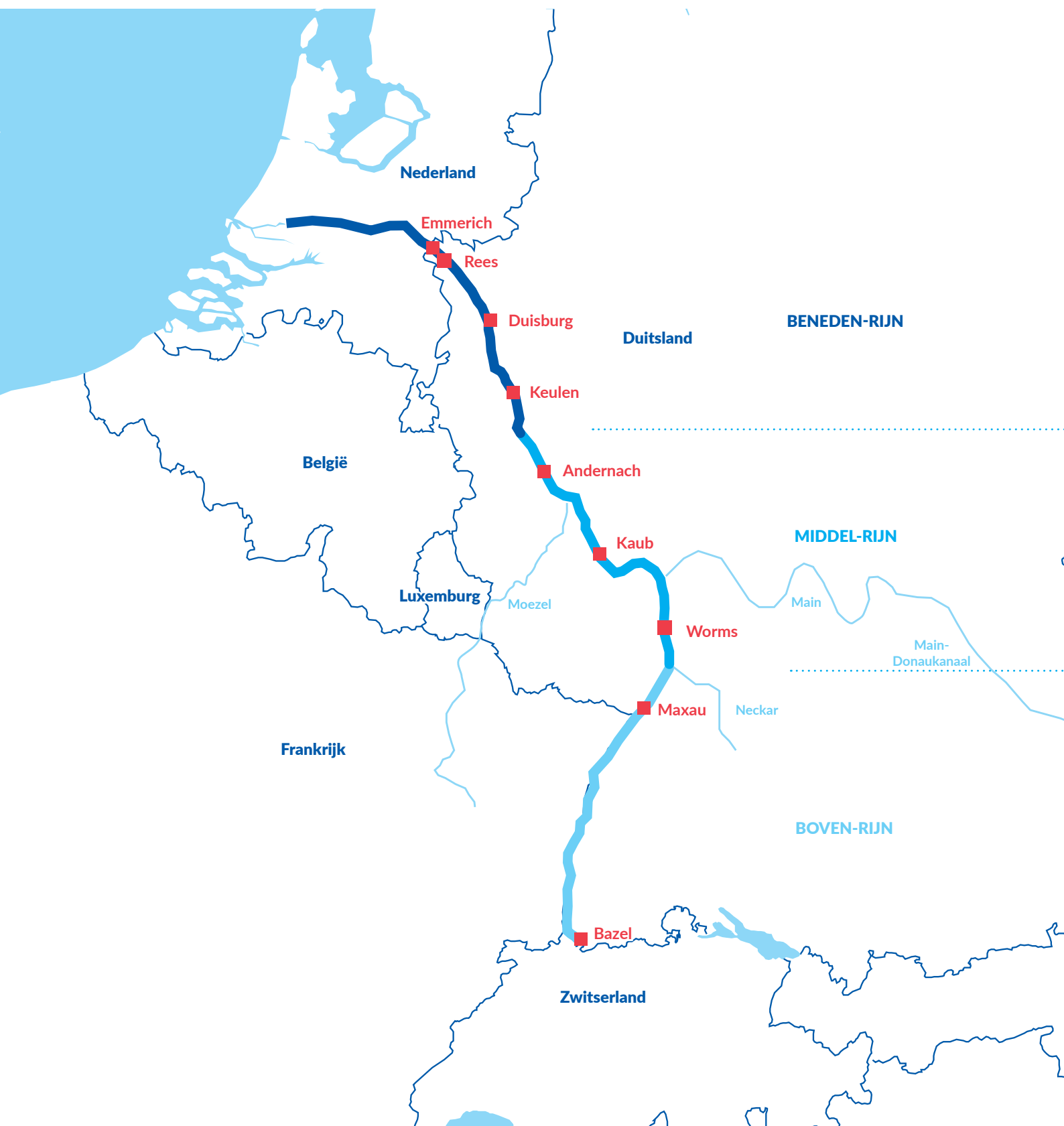
WATERSTANDEN EN VRACHTPRIJZEN

- De vaaromstandigheden op de Rijn en de Donau waren in 2019 veel minder problematisch dan het jaar ervoor. Dat neemt niet weg dat de waterstanden op bepaalde gedeelten van de Boven- en Beneden-Donau in 2019 toch gedurende vrij veel dagen onder de kritische drempel lagen.
- De vrachtprijzen voor droge lading toonden in 2019 geen sterke stijging, omdat er geen uitgesproken laagwaterperioden waren en ook de macro-economische omstandigheden daar geen aanleiding voor gaven. Tegen het einde van 2019 liepen de vrachtprijzen voor droge lading zelfs terug, hetgeen te wijten was aan het afzwakken van de vraag naar vervoer van dit soort goederen.
- Ook voor vloeibare lading lagen de vrachtprijzen in 2019 lager, maar hier kan worden vastgesteld dat het prijsniveau in ieder geval hoger lag dan voor de laagwaterperiode aan het einde van 2018.



WATERSTANDE

EN BESCHIKBARE DIEPTE VOOR
DE SCHEEPVAART BIJ DE MEETPUNTEN LANGS
DE RIJN EN DONAU





Kienstock,
Boven-Donau (AUT)

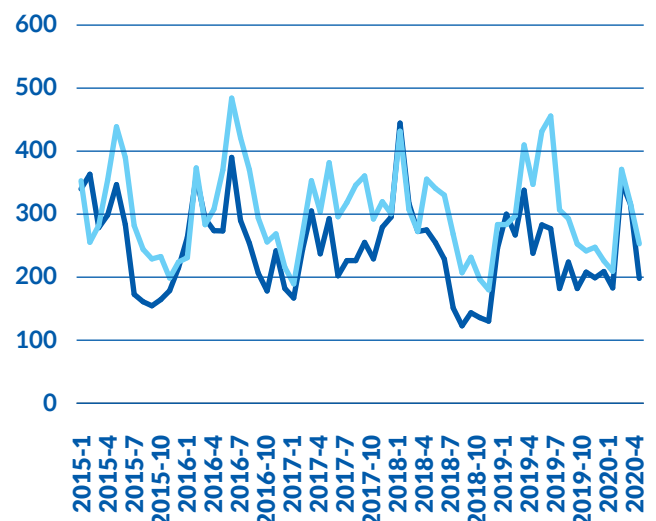
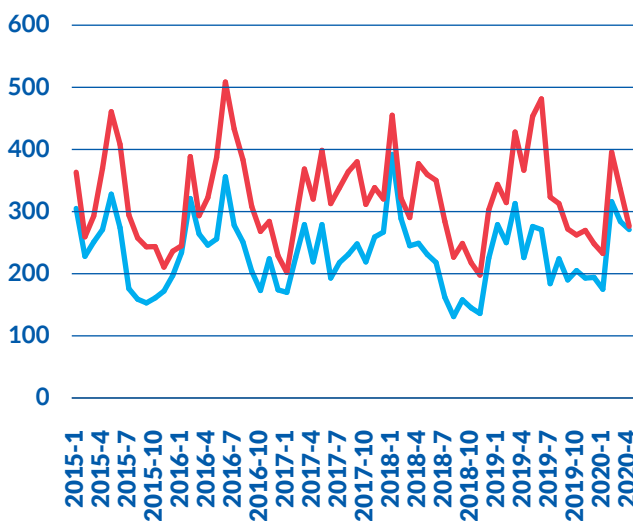
Hofkirchen,
Boven-Donau (DE)

Wildungsmauer,
Boven-Donau (AUT)

Pfelling,
Boven-Donau (DE)

Door de bank genomen waren de waterstanden in 2019 op de Donau en Rijn veel gunstiger dan in 2018. Op de Duitse Boven-Donau zakte de beschikbare diepte in de tweede helft van het jaar echter tot onder de twee meter en nogmaals in april en mei 2020.

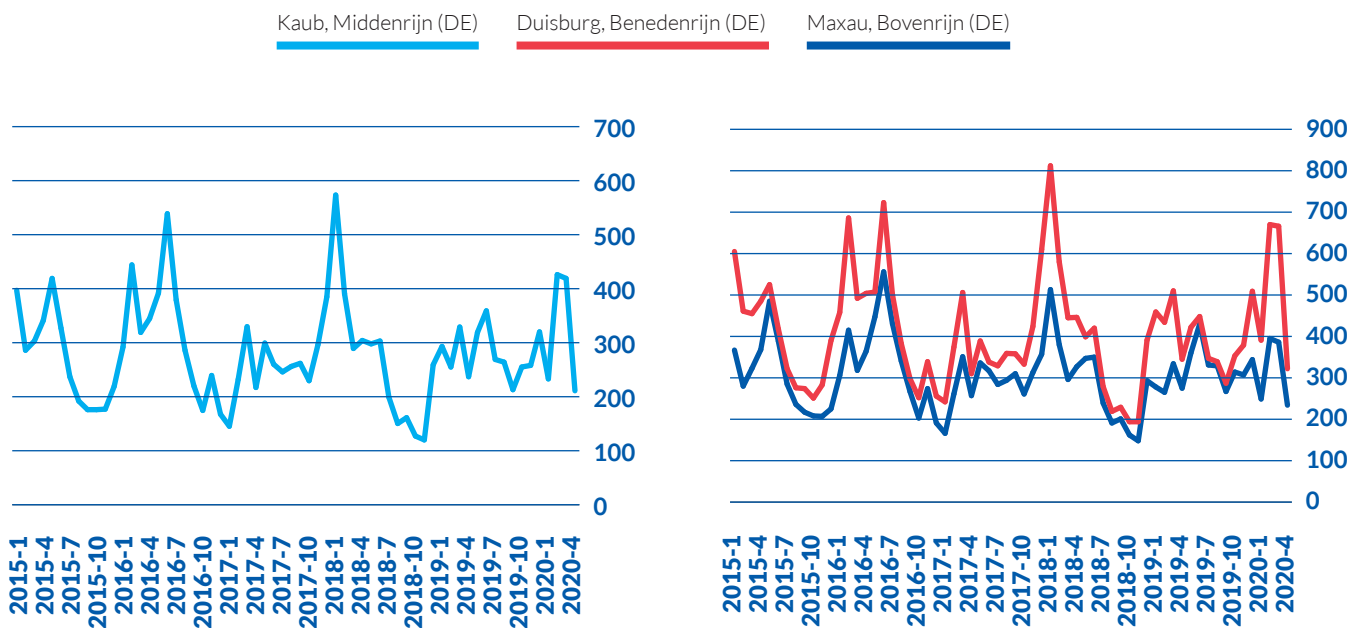
AFBEELDINGEN 1 EN 2: MOGELIJKE DIEPGANG VAN SCHEPEN BIJ MEETPUNTEN AAN DE OOSTENRIJKSE EN DUITSE DONAU (CM)



Bronnen: berekening van de CCR op basis van gegevens van de Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat, verstrekt door het Duitse federale bureau voor hydrologie en de Federale overheid Neder-Oostenrijk

Op de Rijn bedroeg de mogelijke diepgang van schepen in 2019 gemiddeld meer dan twee meter. De enige ietwat problematische maand was september 2019. In de eerste zes maanden van 2020 zakten de waterstanden tijdens de droge maand april 2020, maar deze herstelden zich tijdens de eerste helft van mei 2020.

AFBEELDINGEN 3 EN 4: MOGELIJKE DIEPGANG VAN SCHEPEN BIJ MEETPUNTEN AAN DE DUITSE RIJN (CM)



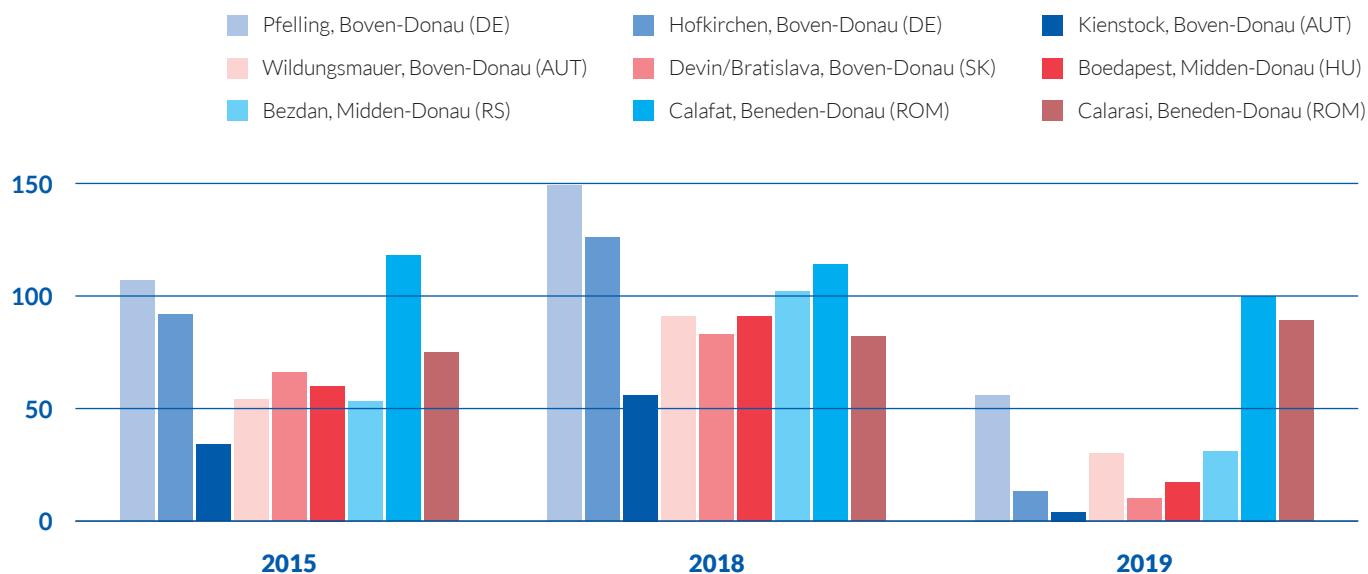
Bronnen: berekeningen van de CCR op basis van gegevens van de Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat, verstrekt door het Duitse federale bureau voor hydrologie (BfG)

Een andere methode om de vaaromstandigheden te analyseren is het tellen van het aantal dagen waarop de waterstand onder een kritieke drempel uitkwam. Voor de Rijn en Donau is een dergelijke kritieke waterstand de gelijkwaardige waterstand of de overeengekomen lage rivierstand, zoals die op de Donau wordt genoemd. Dit is de waterstand die bij een meetpunt wordt bereikt of overschreden op gemiddeld 94% van de dagen in een jaar (= op 343 dagen) gedurende een referentieperiode van meerdere decennia.¹⁶ De waarde verschilt per meetpunt.

Het aantal dagen waarop deze kritieke drempel niet wordt bereikt, geeft aan hoeveel dagen per jaar er sprake is van ernstig laagwater. Van de negen meetpunten aan de Donau kan worden gezien dat voor de Duitse Donau de kritieke laagwaterperioden vaker voorkwamen in 2015 en 2018 (twee recente jaren met perioden van laagwater) dan op de Oostenrijkse Donau. Deze resultaten komen overeen met de vergelijking van de diepgangsberekeningen tussen de Duitse en de Oostenrijkse Donau, zoals hierboven weergegeven.. Lager op de Donau, van Oostenrijk naar Slowakije, Hongarije, Kroatië, Servië en ten slotte Roemenië, is er weer meer kans op kritieke laagwaterperioden.

¹⁶ Voor de Donau, zie: Via Donau (<http://www.viadonau.org/wirtschaft/transportachse-donau/schiffbarkeit>)

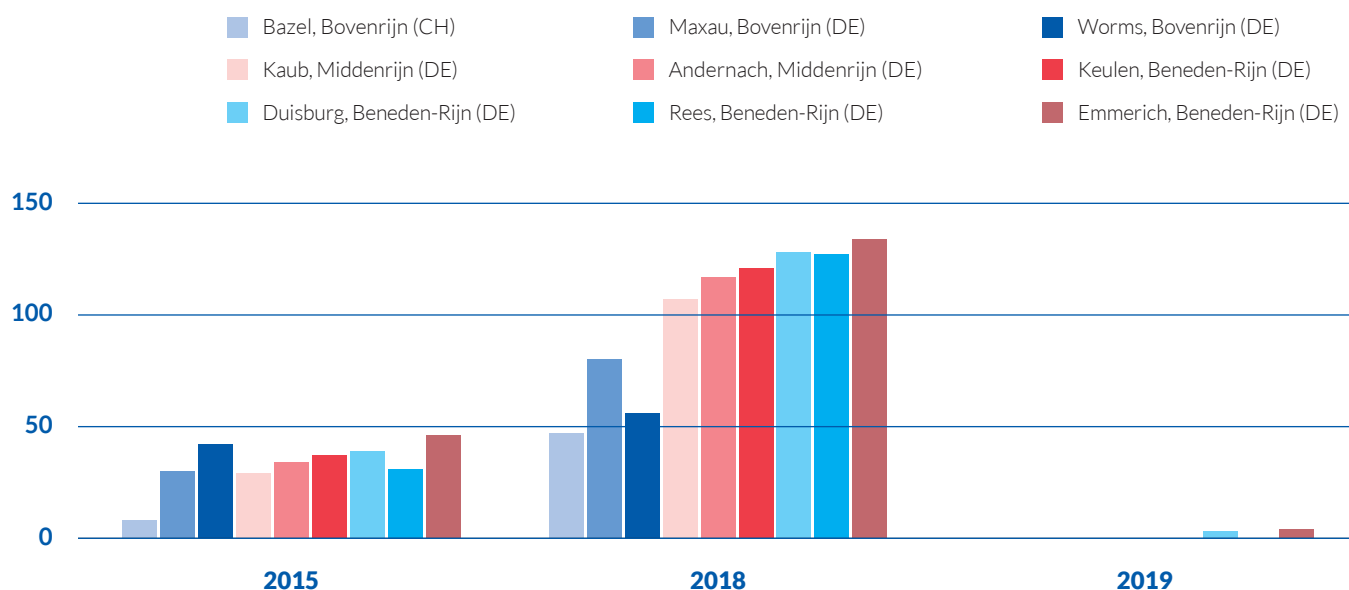
AFBEELDING 5: AANTAL DAGEN ONDER DE OVEREENGEKOMEN LAGE RIVIERSTAND VOOR MEETPUNTEN AAN DE DONAU



Bronnen: Marktobservatie Donaucommissie; berekening van de CCR op basis van gegevens van de Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat, verstrekt door het Duitse federale bureau voor hydrologie (BfG); Federale overheid Neder-Oostenrijk

In de volgende grafiek zijn bovendien negen meetpunten langs de Rijn opgenomen, geografisch gerangschikt - voor de Rijn van het zuiden naar het noorden - dus stroomafwaarts. Uit de grafiek blijkt dat er in 2019 op de Rijn niet zulke ernstige laagwaterperioden waren als op de Donau. Daarnaast blijkt dat er gemiddeld vaker dagen met ernstig laagwater werden waargenomen bij meetpunten aan de Beneden- en Middenrijn dan op de Bovenrijn.

AFBEELDING 6: AANTAL DAGEN ONDER DE GELIJKWAARDIGE WATERSTAND BIJ MEETPUNTEN AAN DE RIJN



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

VRACHTPRIJZEN IN HET RIJNSTROOMGEBIED

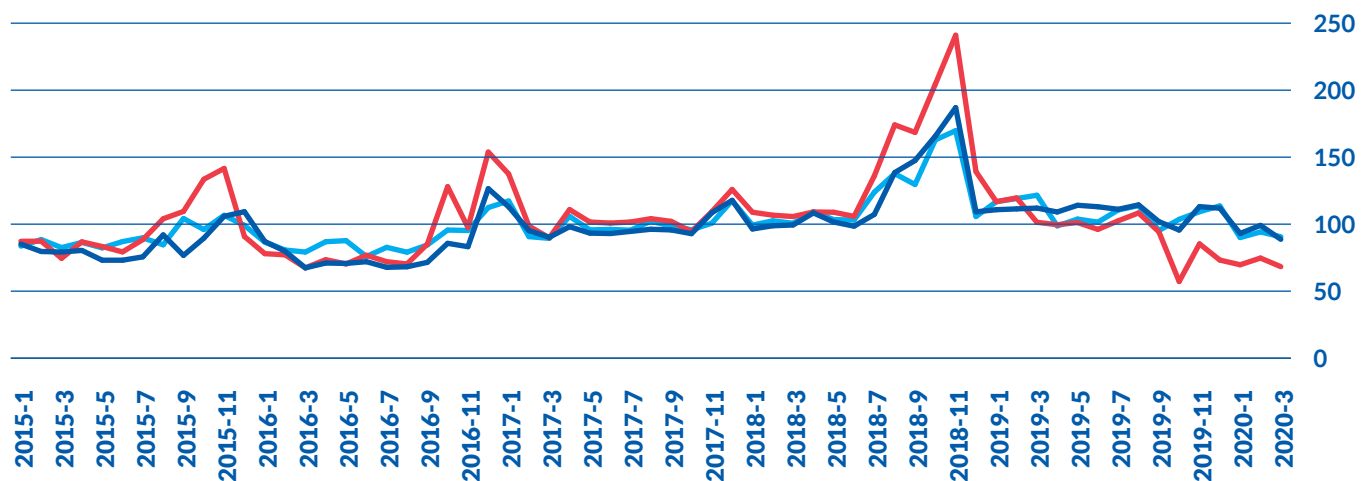
De vrachtprijzen voor het vervoer van droge lading bleef gedurende een groot deel van 2019 op het meerjarige gemiddelde. Eind 2019 en begin 2020 daalden de vrachtprijzen voor droge lading op de Beneden- en Middenrijn aanzienlijk. Een belangrijke oorzaak was het hoogwater aan het eind van 2019 en begin 2020 (zie cijfers hierboven). Een andere reden was de verslechterende conjunctuur, waardoor de vraag en vrachtprijzen afnamen. Dit geldt vooral voor de Beneden-Rijn, waar de afname van het vervoer van kolen en ijzererts de vrachtprijzen sterk onder druk zette.

Binnenlands vervoer in Nederland

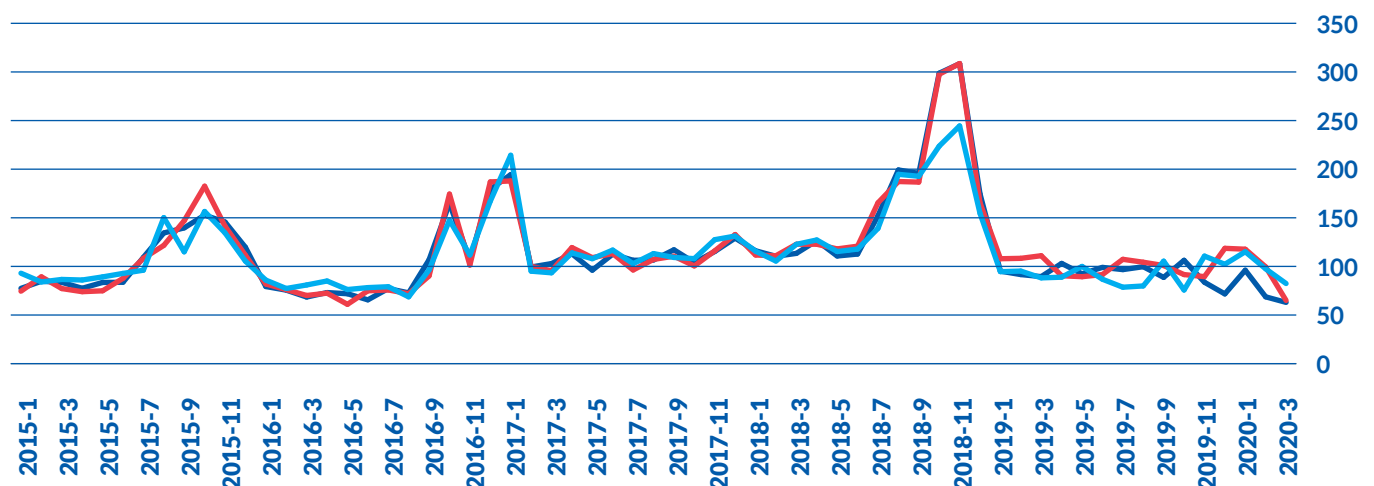
Beneden-Rijn

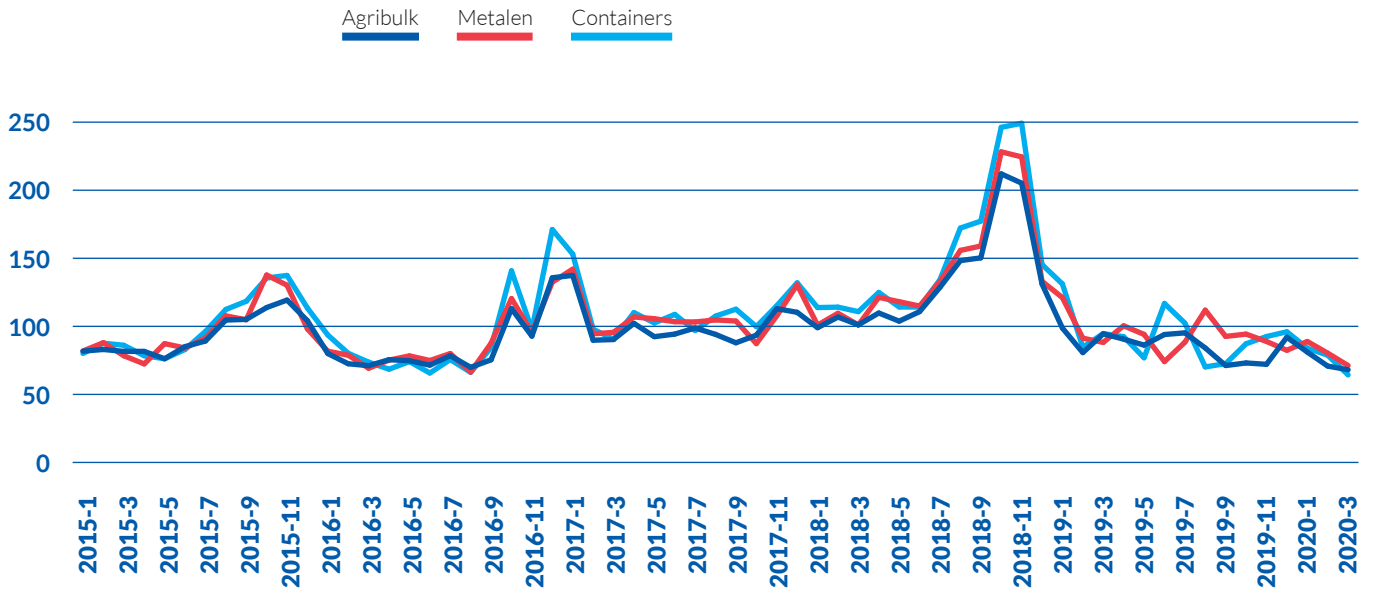
Mittellandkanaal

AFBEELDINGEN 7, 8 EN 9: PANTEIA VRACHTPRIJSINDEX VOOR HET VERVOER VAN DROGE LADING IN HET RIJNSTROOMGEBIED (INDEX 2015 = 100)



Middenrijn Bovenrijn Moezel

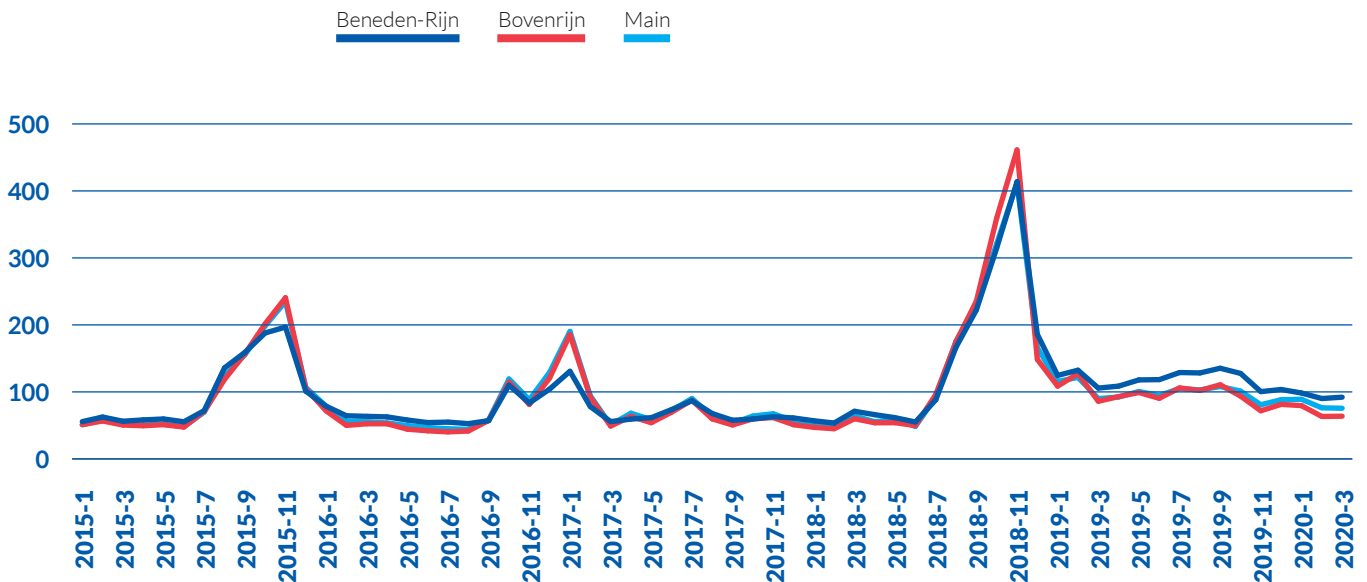




Bron: Panteia

De vrachtprijzen op de spotmarkt voor het vervoer van vloeibare lading (gasolie) van het ARA-gebied naar bestemmingen langs de Rijn in Frankrijk, Duitsland en Zwitserland kenden ook een neerwaartse trend aan het eind van 2019 en begin 2020.

AFBEELDING 10: PJK-VRACHTPRIJSINDEX VOOR GASOLIE VAN HET ARA-GEBIED NAAR BESTEMMINGEN LANGS DE RIJN (INDEX 2015 = 100)



Bron: berekening van de CCR op basis van PJK International

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

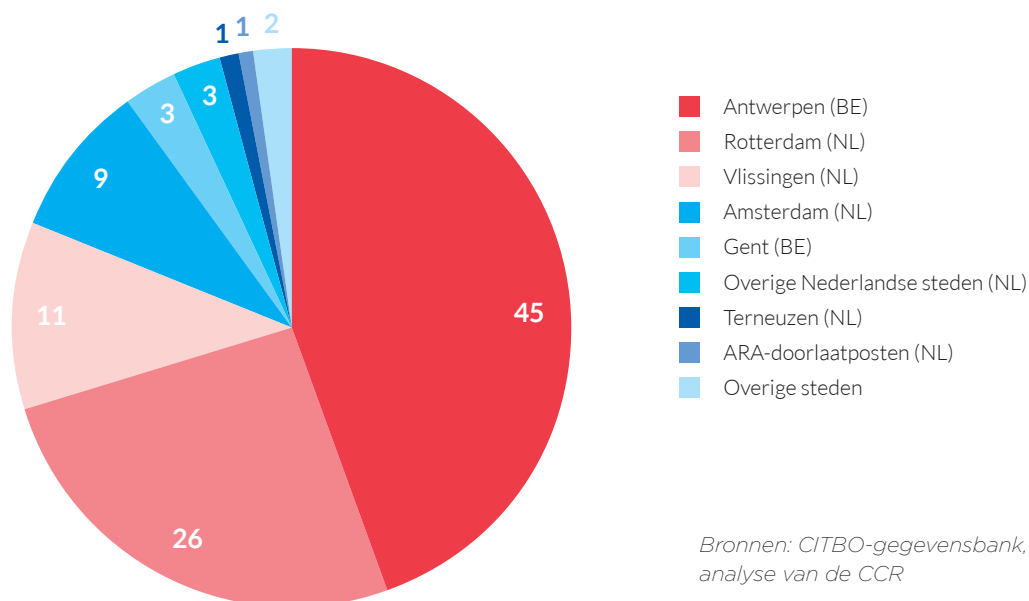
VRACHTPRIJZEN IN HET FARAG-GEBIED

(VLISSINGEN, ANTWERPEN, ROTTERDAM, AMSTERDAM, GENT, TERNEUZEN)

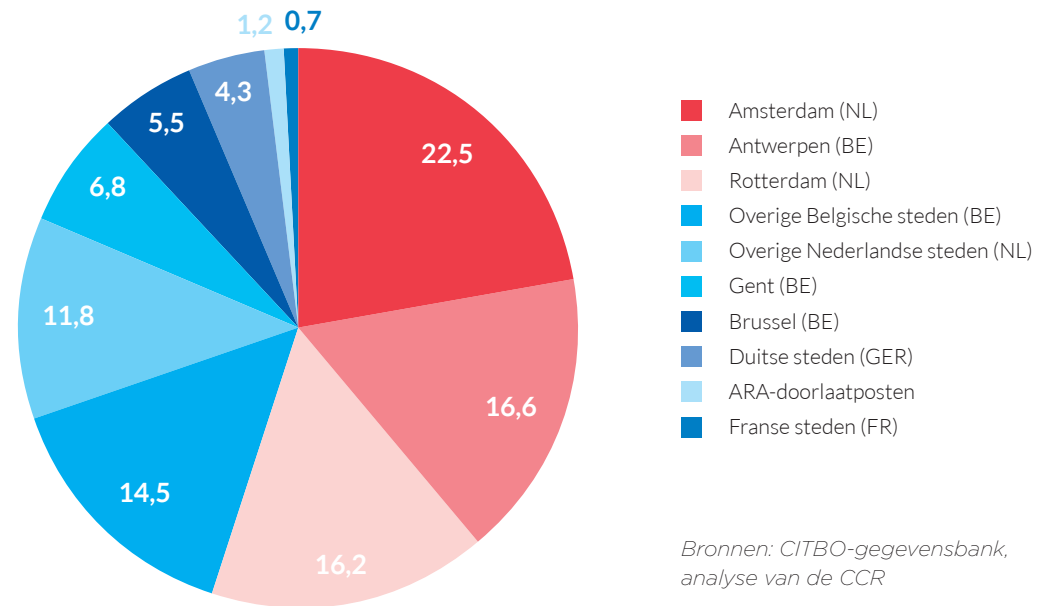
Voor het vervoer van vloeibare lading binnen het uitgebreide ARA-gebied werd een analyse gemaakt van een dataset met de vrachtprijzen op de spotmarkt en de time charter-tarieven, verstrekt door de tankercoöperatie CITBO. Binnen de gegevens over de spotmarkt hadden gasolie en gasoliebestanddelen in 2019 een aandeel van 50%, ten opzichte van 47% in 2018. Benzine en benzinebestanddelen volgden op de tweede plaats met 26% (35% in 2018), biodiesel op plek 3 met 15% (11% in 2018) en chemicaliën op de vierde plaats met 9% (8% in 2018). Zware en overige producten maakten 1% uit.

Wat betreft alle vloeibare lading die in de bestudeerde periode (juli 2017 tot april 2020) werd vervoerd, werd 94% geladen in Antwerpen, Rotterdam, Vlissingen, Amsterdam of Gent. Voor de gegevens met betrekking tot time charter is de scope vrijwel vergelijkbaar, maar de loshavens liggen daar vaker buiten het FARAG-gebied. Zo werd 20% van de lading gelost in Belgische steden/havens buiten het FARAG-gebied. Veel voorkomende bestemmingen waren Brussel (5,5%), Luik (3,8%), Roeselare (3,6%), Tessenderlo (2,6%) en Hasselt (2,1%). Bestemmingen in Duitsland hadden een aandeel van 4,3%.

AFBEELDING 11: LAADHAVENS/STEDEN BINNEN DE CITBO-GEGEVENS (AANDEEL IN %)



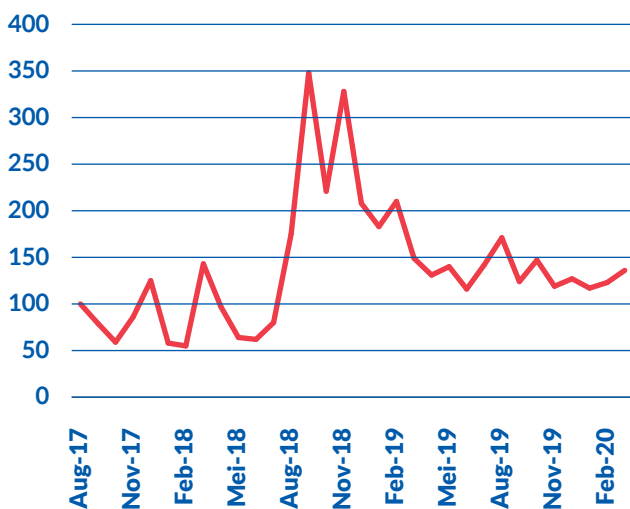
AFBEELDING 12: LOSHAVENS/STEDEN BINNEN DE CITBO-GEGEVENS (AANDEEL IN %)



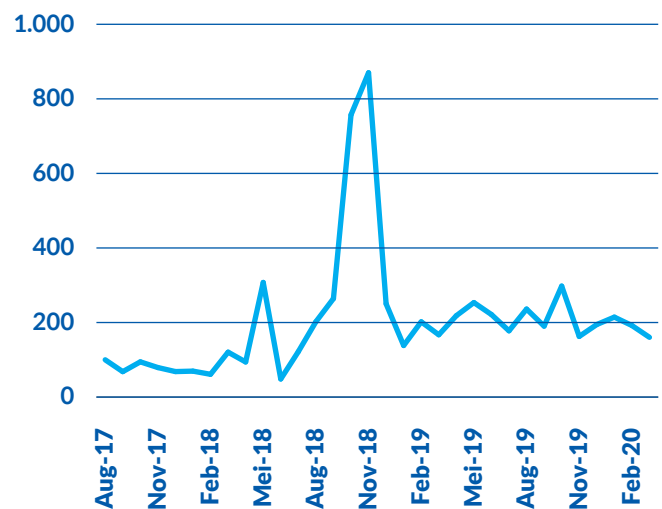
Er werd een vrachtprijsindex berekend per productsegment, gebaseerd op de vrachtprijzen op de spotmarkt. Voor alle vier goederensegmenten bereikten de vrachtprijzen een recordhoogte tijdens de laagwaterperiode in 2018. Toen de waterstanden zich herstelden, daalden ook de vrachtprijzen weer, maar ze kwamen uit op een hoger niveau dan voorheen.

AFBEELDINGEN 13, 14, 15, 16: CITBO-VRACHTPRIJSINDEX VOOR VLOEIBARE GOEDERENSEGMENTEN (INDEX AUGUSTUS 2017 = 100)

Gasolie en bestanddelen

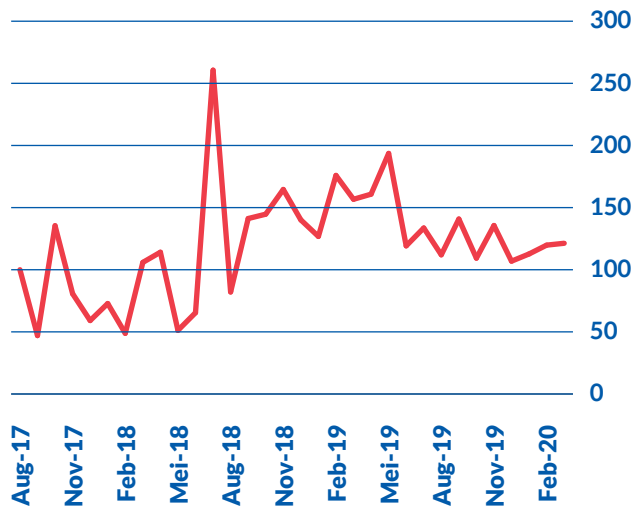


Benzine en bestanddelen

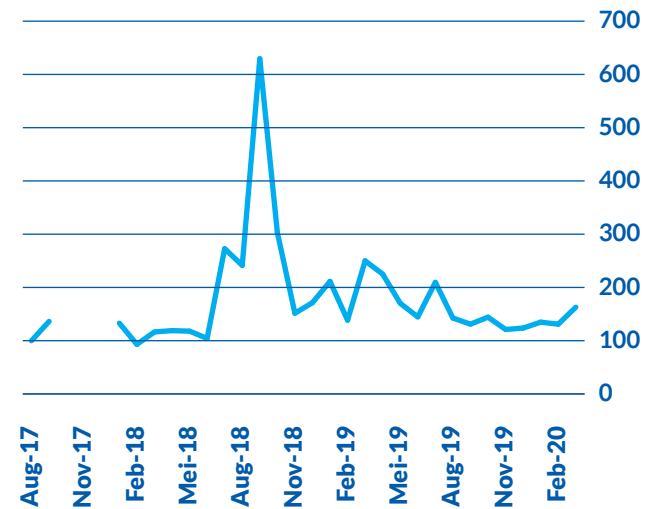


Bron: Analyse van de CCR op basis van vrachtprijzen op de spotmarkt van CITBO

Biodiesel



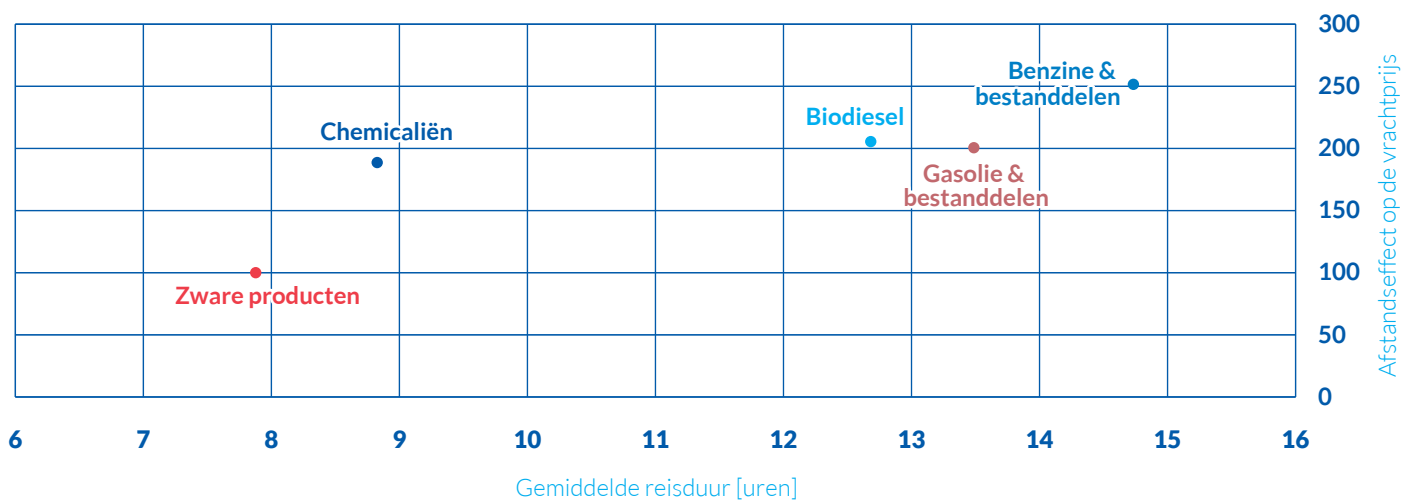
Chemicaliën



Bron: Analyse van de CCR op basis van vrachtprijzen op de spotmarkt van CITBO

Benzine en benzinebestanddelen kenden de hoogste gemiddelde vrachtprijzen op de sportmarkt in absolute waarden (€/ton), aangezien de vervoersafstanden daarvoor gemiddeld relatief lang zijn. Voor benzine (en gasolie) zijn bestemmingen buiten het FARAG-gebied (bv. steden in Duitsland, zoals Keulen, Frankfurt/Main, Karlsruhe of Bazel in Zwitserland) gangbaarder dan voor chemicaliën. Op de terugreis van deze verderaf gelegen bestemmingen zijn de schepen vaak leeg. Om deze lege terugreis en aanverwante kosten te compenseren, wordt vaak een hogere vrachtprijs betaald. De volgende afbeelding toont dit afstandseffect waarbij de gemiddelde duur van de reis wordt weergegeven op de x-as en het afstandseffect op de y-as.

AFBEELDING 17: GEMIDDELTE DUUR VAN REIZEN EN HET AFSTANDSEFFECT OP DE SPOTMARKTPRIJS IN DE CITBO-GEGEVENS BANK *

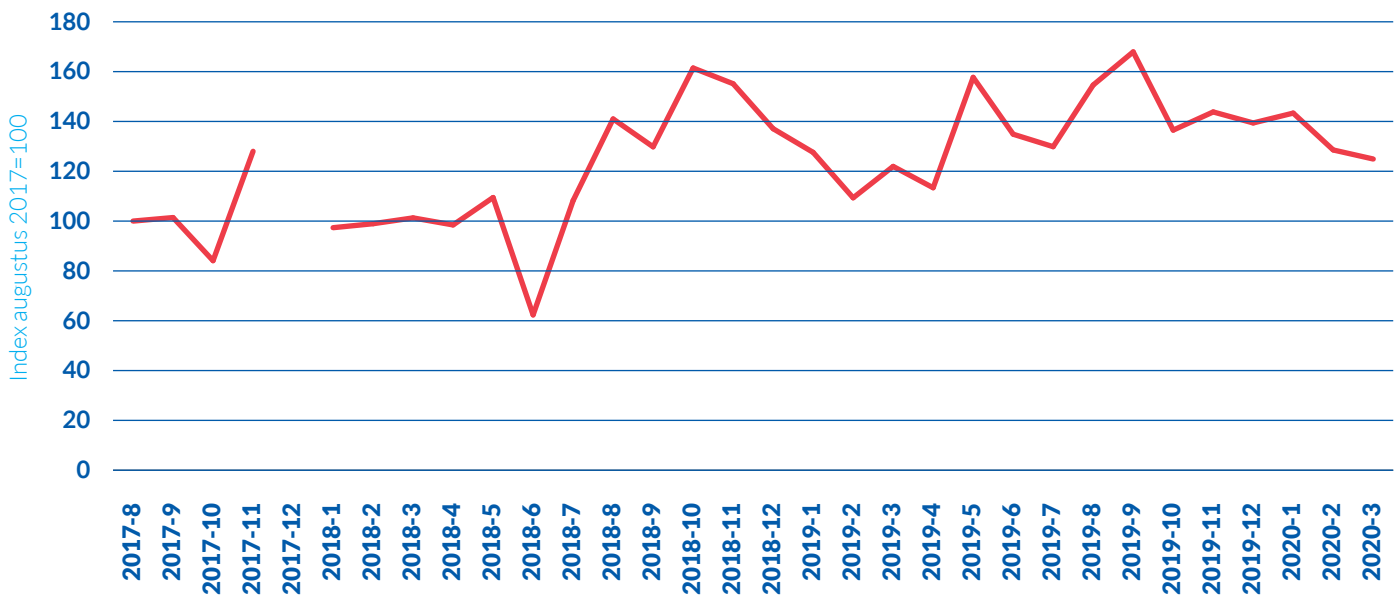


Bron: Analyse van de CCR op basis van vrachtprijzen op de spotmarkt van CITBO

* Het afstandseffect wordt gemeten als de verhouding tussen de gemiddelde vrachtprijzen per productsegment en de vrachtprijs voor zware producten (waarbij zware producten gelijkstaan aan 100).

Zoals verwacht ontwikkelden de time-chartertarieven zich minder grillig dan de spotmarktprijzen. De tarieven schoten echter ook omhoog tijdens de laagwaterperiode in oktober 2018. De time-chartertarieven volgden de spotmarktprijzen dus tot op zekere hoogte. De algemene beweging van de curve vertoont een opwaartse trend van augustus 2017 tot september 2019 met variaties als gevolg van de laagwaterperiode. Vanaf september 2019 daalden de huurprijzen echter gestaag.

AFBEELDING 18: GEMIDDELDE MAANDELIJKE HUURPRIJS BINNEN DE TIME-CHARTERGEGEVENS VAN DE GEGEVENS BANK VAN CITBO (INDEX)



Bron: Analyse van de CCR op basis van CITBO-gegevens

Op de Donau hangen de vrachtprijzen grotendeels af van de bunkerbrandstofprijzen die, volgens het marktobservatierapport van de Donaucommissie, in 2019 met 4,2% daalden ten opzichte van de gemiddelde prijs in 2018. Daarom daalden de vrachtprijzen voor transport stroomafwaarts (die over het algemeen hoger liggen) enigszins in 2019 (met circa 2%). Vrachtprijzen voor vervoer stroomafwaarts daalden iets meer (met circa 4,5%). Dit sluit aan bij het feit dat het goederenvervoer stroomafwaarts minder sterk groeit dan het goederenvervoer stroomopwaarts (ijzererts, voedingsmiddelen).





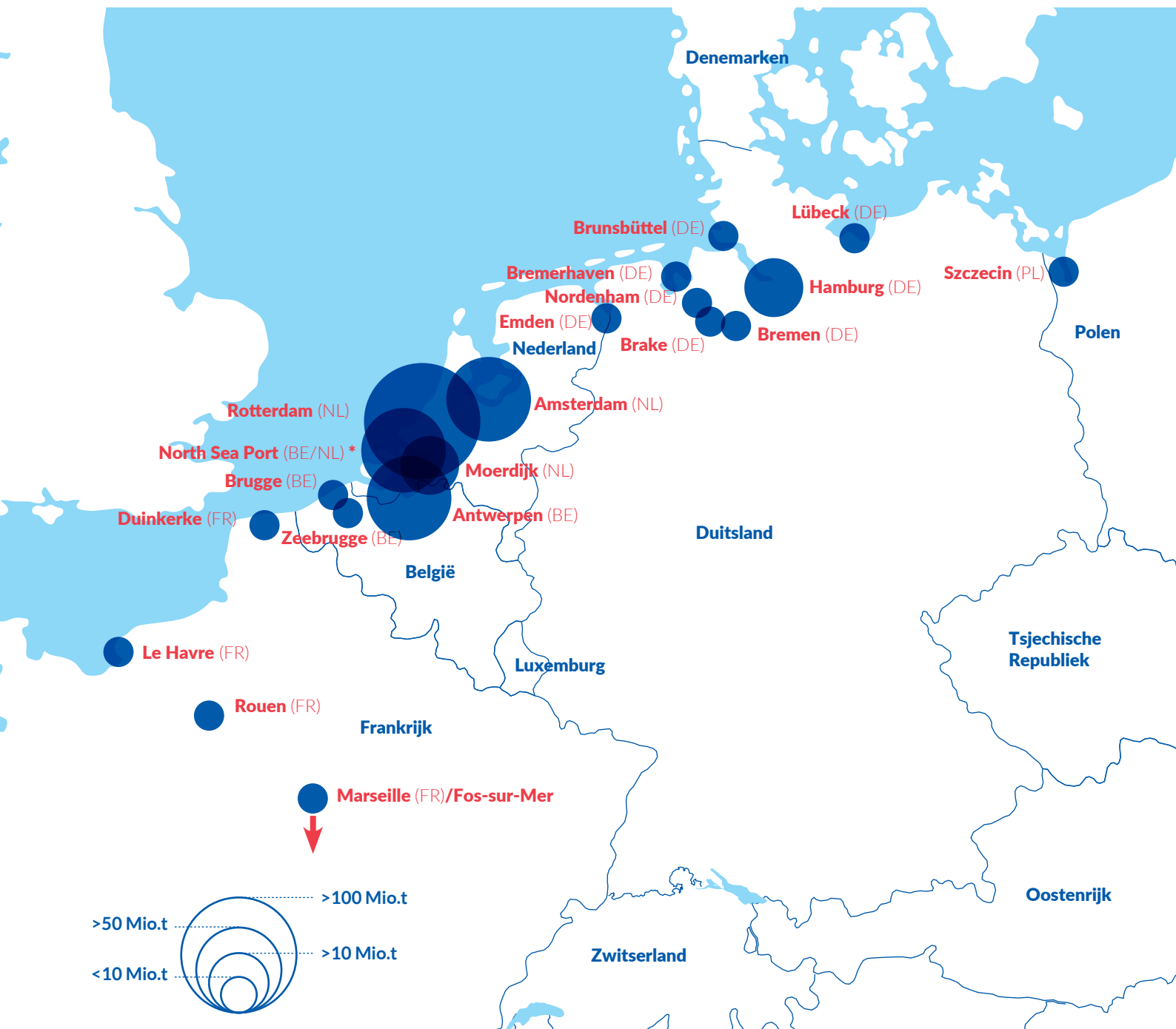
04

OVERSLAG VAN GOEDEREN IN HAVENS

- De cijfers voor het vervoer over binnenwateren in de zeehavens van Antwerpen, Hamburg en Constanța laten voor 2019 een toename zien, terwijl die voor de haven van Rotterdam en de North Sea Port op het gelijke niveau lagen als het jaar ervoor.
- De grootste Europese binnenhaven, Duisburg, registreerde een afname van 0,6% in binnenvaartvervoer, die te wijten is aan minder vervoer van steenkolen, staal en ijzerertsen. De op een na grootste binnenhaven, Parijs, wist een toename van 14,6% te realiseren, wat grotendeels samenhangt met meer transport van zand, stenen en bouwmaterialen.
- In de belangrijkste havens in het Sava-stroomgebied werden in 2019 2,1 miljoen ton goederen geladen of gelost door binnenvaartschepen. In dit gebied is Servië het land met de meeste binnenvaart.

BINNENVAARTVERVOER

IN DE GROOTSTE EUROPESE ZEEHAVENS

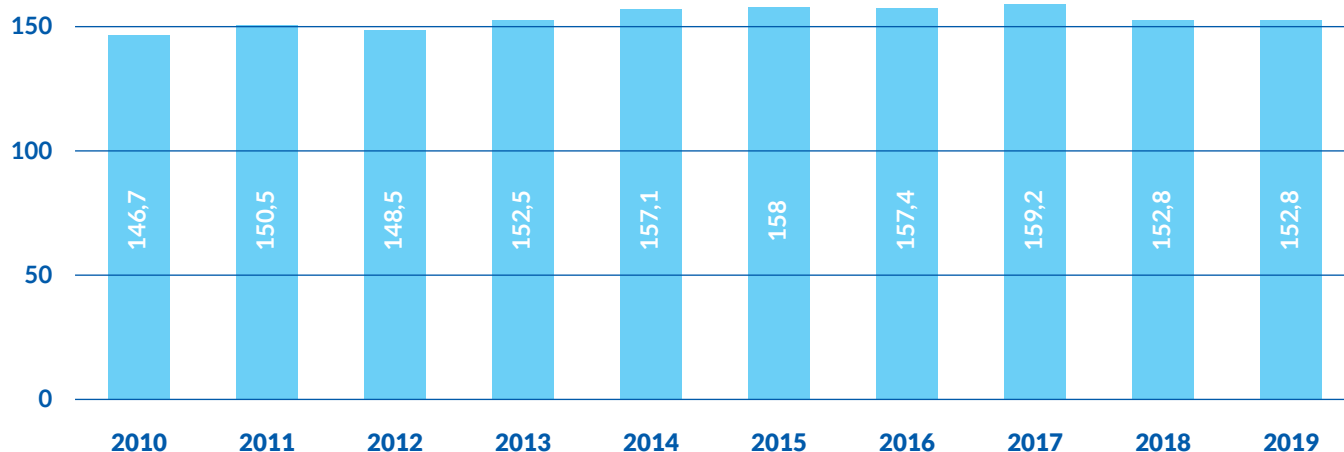


Bronnen: Port Statistics, Eurostat [iww_go_apor], Panteia, CBS

* North Sea Port is 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. Deze fusieovereenkomst is op 8 december 2017 ondertekend. Deze grensoverschrijdende fusiehaven treedt vanaf 1 januari 2018 als zodanig op.

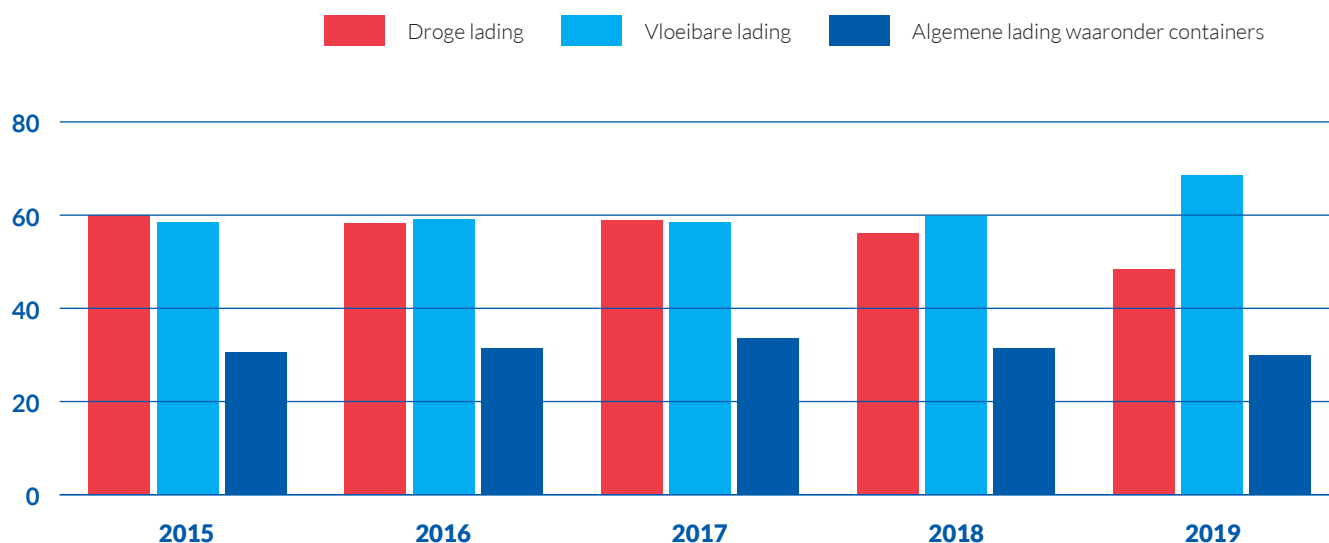
In 2019 werden in **Rotterdam**, de grootste Europese zeehaven, 85.969 binnenvaartschepen geladen of gelost (vergeleken met 123.859 in 2018). Rotterdam blijft marktleider in het gebied tussen Le Havre en Hamburg qua totale maritieme transport, met een marktaandeel van 36,4%, gevolgd door Antwerpen (18,4%), Hamburg (10,7%) en Amsterdam (8,3%)¹⁷. Hoewel in 2019 het volume geladen of geloste goederen per binnenvaart in de haven van Rotterdam 152,8 mln. ton bedroeg en dus op hetzelfde niveau lag als in 2018, kunnen er grote verschillen worden opgetekend voor droge en vloeibare lading. Het segment vloeibare lading groeide met 15% terwijl het segment droge lading met 14% kromp. Het containervervoer daalde met 5%. Voor beide segmenten speelt uitgaand vervoer een belangrijke rol in de haven (bijna 88% voor droge lading en 65% voor vloeibare lading).

AFBEELDING 1: BINNENVAARTVERVOER IN DE ZEEHAVEN VAN ROTTERDAM (MILJOEN TON)



Bron: Port of Rotterdam

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



Bronnen: Port of Rotterdam, CBS

* Bij deze berekening is geen rekening gehouden met de algemene lading.

¹⁷ Port of Rotterdam, jaarverslag 2019

In 2019 werden grootschalige investeringen gedaan voor de aanleg van de Container Exchange Route (CER), de energietransitie en digitalisering.¹⁸ Nextlogic, het project waarmee inkomend containervervoer per schip voorspelbaarder wordt en overslagprocessen efficiënter, zal naar verwachting in de loop van 2020 van start gaan.

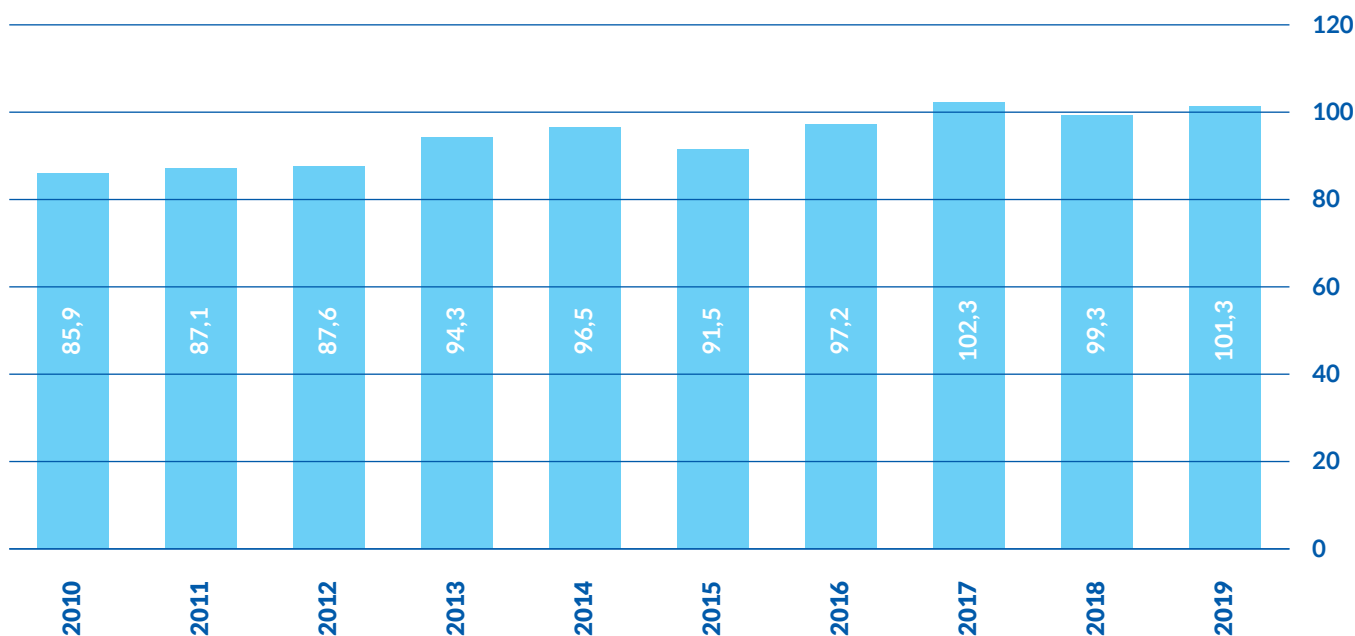
In 2019 deden 56.585 binnenvaartschepen de haven van **Antwerpen** aan (vergeleken met 59.724 in 2018). Het binnenvaartvervoer in de haven van Antwerpen nam in 2019 toe tot een volume van 101,3 mln. ton (vergeleken met 99,3 in 2018). De invoer nam licht toe, terwijl de uitvoer op hetzelfde niveau bleef.

De positieve trend van 2019 was vooral te danken aan een toename van het vervoer van chemische producten (+4,6%), die nog altijd het belangrijkste segment uitmaken in de haven van Antwerpen, samen met aardolieproducten. Deze twee segmenten zijn samen goed voor meer dan de helft van het totale binnenvaartvervoer in de haven.

Het containervervoer is een goede tweede met een aandeel van 25% van het totale binnenvaartvervoer en blijft licht groeien. Terwijl de vervoersvolumes van meststoffen, voedingsmiddelen, veevoer, landbouwproducten en levende dieren een opwaartse trend bleven tonen (+11%), nam het volume van ijzerertsen, metalen en metaalafval af (-14%).

In 2019 bestond de modal split voor het vervoer naar het achterland voor 47% uit wegvervoer, 44,7% binnenvaart en 8,4% spoorwegvervoer, in vergelijking met de volgende cijfers voor 2018: 42% wegvervoer, 46% binnenvaart en 12% spoorwegvervoer.¹⁹

AFBEELDING 3: BINNENVAARTVERVOER IN DE ZEEHAVEN VAN ANTWERPEN (MILJOEN TON)

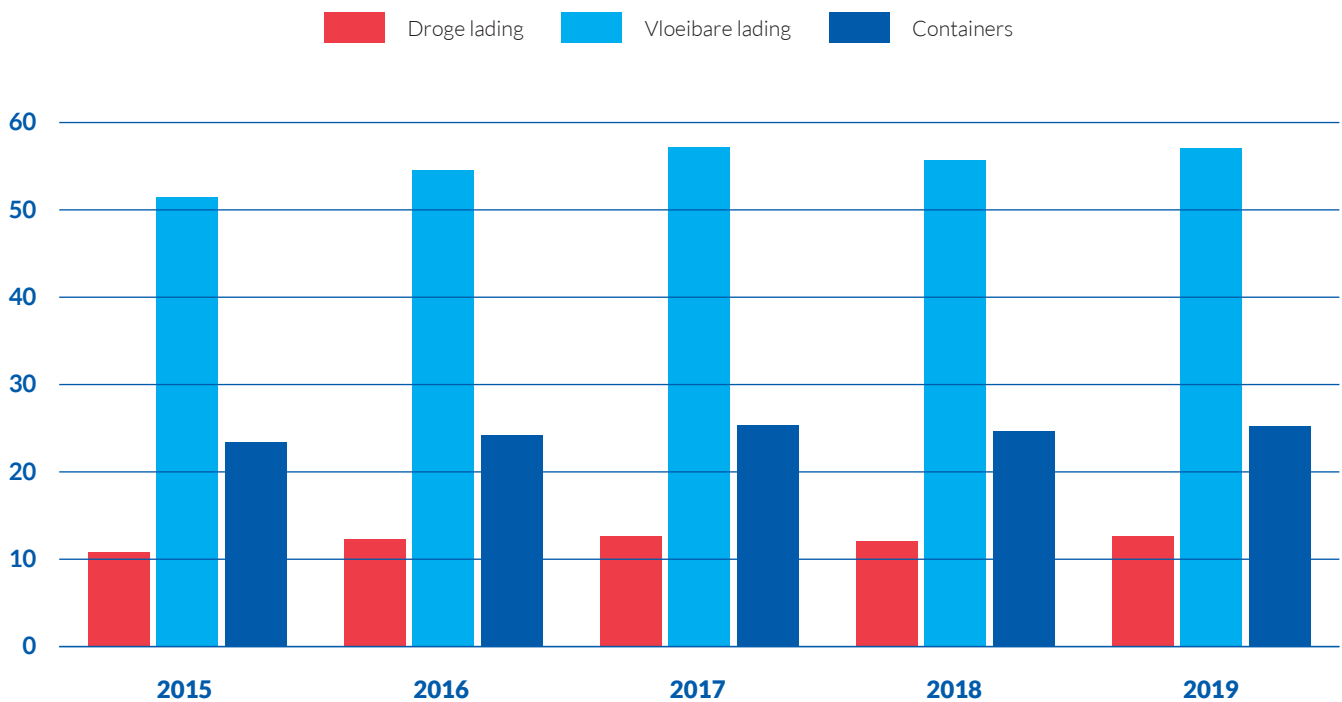


Bron: Port of Antwerp

¹⁸ Port of Rotterdam, jaarverslag 2019

¹⁹ De haven heeft een nieuwe methode toegepast voor de berekening van de modal split, hetgeen heeft geleid tot een groter aandeel voor het spoor en de binnenvaart ten koste van het wegvervoer (met de vorige methode waren de cijfers voor de modal split van 2018 als volgt: wegvervoer 56%, binnenvaart 36% en spoor 8%).

AFBEELDING 4: BINNENVAARTVERVOER IN DE ZEEHAVEN VAN ANTWERPEN PER GOEDERENSEGMENT (MILJOEN TON) *



Bron: Port of Antwerp

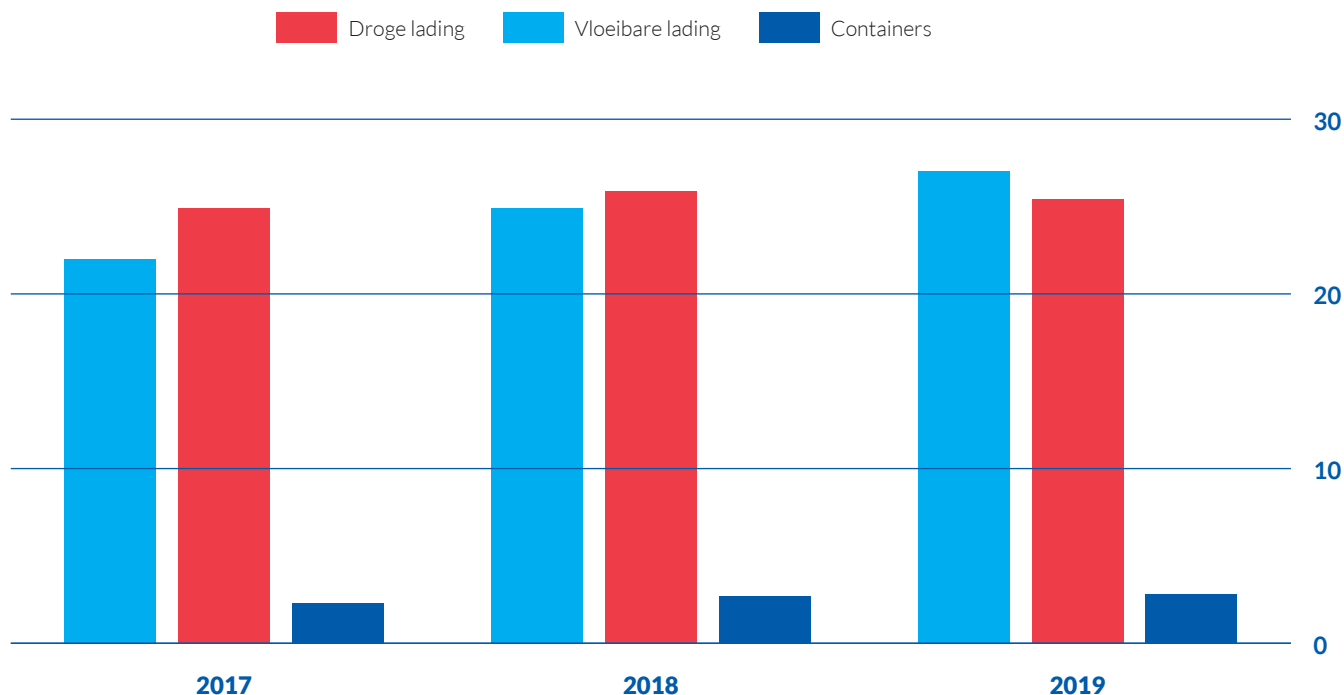
* Bij deze berekening is geen rekening gehouden met het vervoer van RoRo-, conventionele en overige, niet nader gespecificeerde goederen (in 2019 bedroeg het vervoersvolume voor deze drie goederensegmenten 6,2 miljoen ton, waarvan het segment conventionele goederen het grootste deel voor zijn rekening nam).

In de **North Sea Port (Gent, Terneuzen, Borsele, Vlissingen)** bedroeg in 2019 het totale binnenvaartvervoer 58,5 mln. ton, vergelijkbaar met 2018. In 2019 werden in de North Sea Port ruim 47.000 binnenvaartschepen geladen of gelost (in 2018 waren dit er circa 40.000).

De North Sea Port is hoofdzakelijk een bulkhaven (voor zowel droge als vloeibare bulkgoederen). De belangrijkste goederensegmenten zijn aardolie, aardolieproducten en ertsen, voedingsmiddelen en meststoffen.

Van alle goederen die naar het achterland werden getransporteerd, werd 54% door de binnenvaart vervoerd. De haven wil het aandeel van de binnenvaart in de modal split graag uitbreiden, vooral voor het vervoer van containers, een segment waarin aanzienlijk wordt geïnvesteerd. Daarnaast is er een groeiende markt voor partijen die containers 'bundelen' voordat deze per binnenvaartschip naar andere havens worden vervoerd. De haven kijkt er verder naar de voltooiing van het Seine-Schelde-project. Hiermee wordt het voor binnenvaartschepen met een laadvermogen van 4.500 ton mogelijk om naar Parijs te varen.

AFBEELDING 5: BINNENVAARTVERVOER IN DE ZEEHAVEN VAN NORTH SEA PORT (MILJOEN TON) *



Bron: North Sea Port

* Bij deze berekening is geen rekening gehouden met het vervoer van RoRo- en conventionele goederen (in 2019 bedroeg het vervoersvolume voor deze twee goederensegmenten 3,3 miljoen ton, waarvan het segment conventionele goederen het grootste deel voor zijn rekening nam).

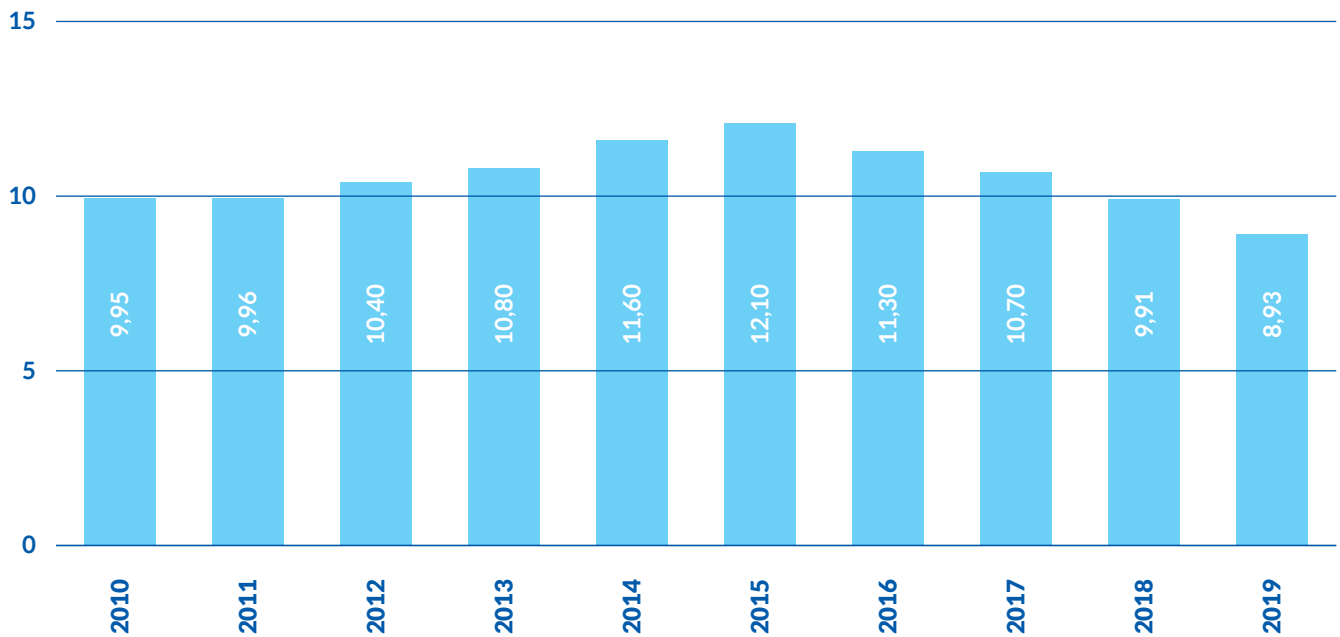
Het volume van de binnenvaart nam in 2019 in de haven van **Hamburg** met 9,8% af ten opzichte van 2018. Dit resultaat is voornamelijk te wijten aan de slechte resultaten voor droge lading, vooral steenkolen. Een van de oorzaken van deze afname is de geleidelijke afschaffing in Duitsland van kolen voor de elektriciteitsproductie. Zowel het vervoer van droge lading als vloeibare lading vertoont al sinds 2015 een dalende lijn.

Voor het vervoer van containers is de situatie echter rooskleuriger. In tegenstelling tot de totale afname van 4,1% in Duitsland, tekent de haven een groei van 13% op in het containervervoer door de binnenvaart met 145.078 TEU in 2019²⁰.

Het achterlandvervoer (alle vervoersmodi) nam tussen 2018 en 2019 met 7,4% toe. Binnen dit achterlandvervoer verloor de binnenvaart marktaandeel aan het spoor. In 2019 had de binnenvaart een aandeel van 9,2%, ten opzichte van 10,1% in 2018, terwijl het aandeel van het spoor 49,4% bedroeg (vergeleken met 47,1% in 2018). Het aandeel in de modal split van het wegvervoer daalde van 42,8% naar 41,4%. Wat de binnenvaart betreft, heeft in Hamburg inkomend vervoer een aandeel van 47% en uitgaand vervoer 53%.

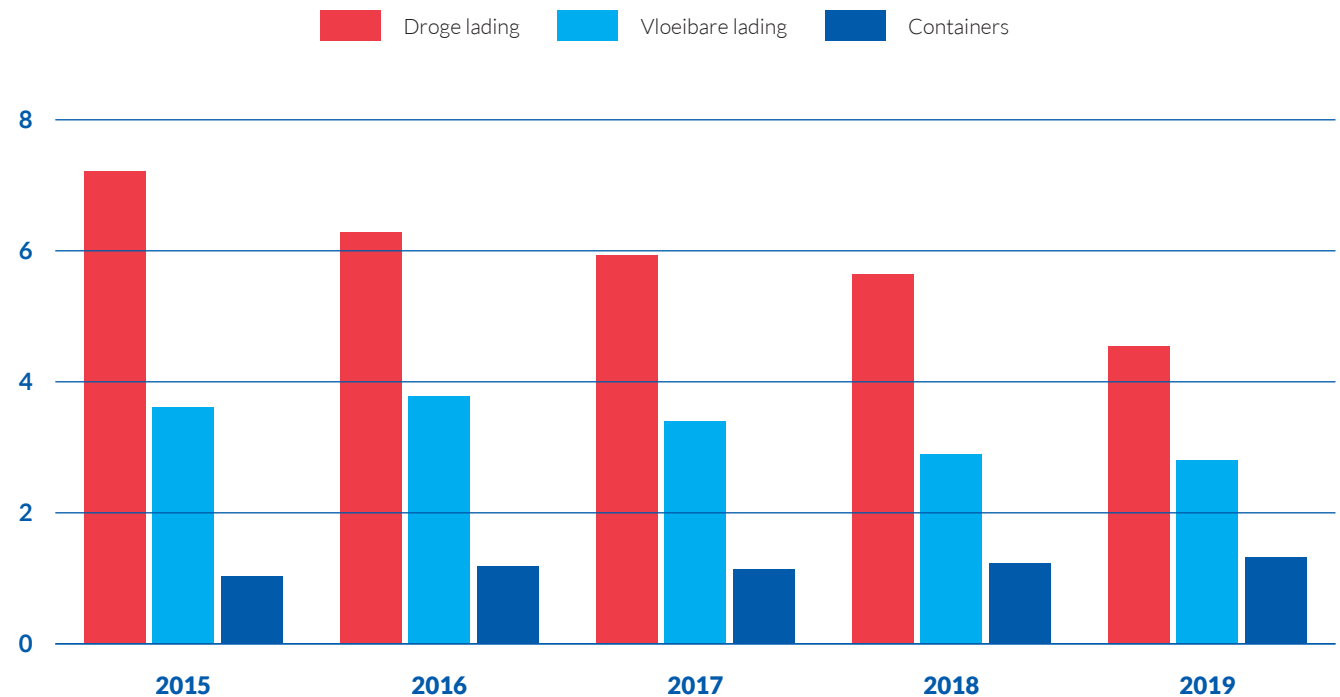
²⁰ Persbericht van de Port of Hamburg: "Containervervoer naar het achterland op het goede spoor". Dit cijfer omvat niet de toename van overslag binnen de haven per binnenvaartschip in de Port of Hamburg.

AFBEELDING 6: BINNENVAARTVERVOER IN DE ZEEHAVEN VAN HAMBURG (MILJOEN TON)



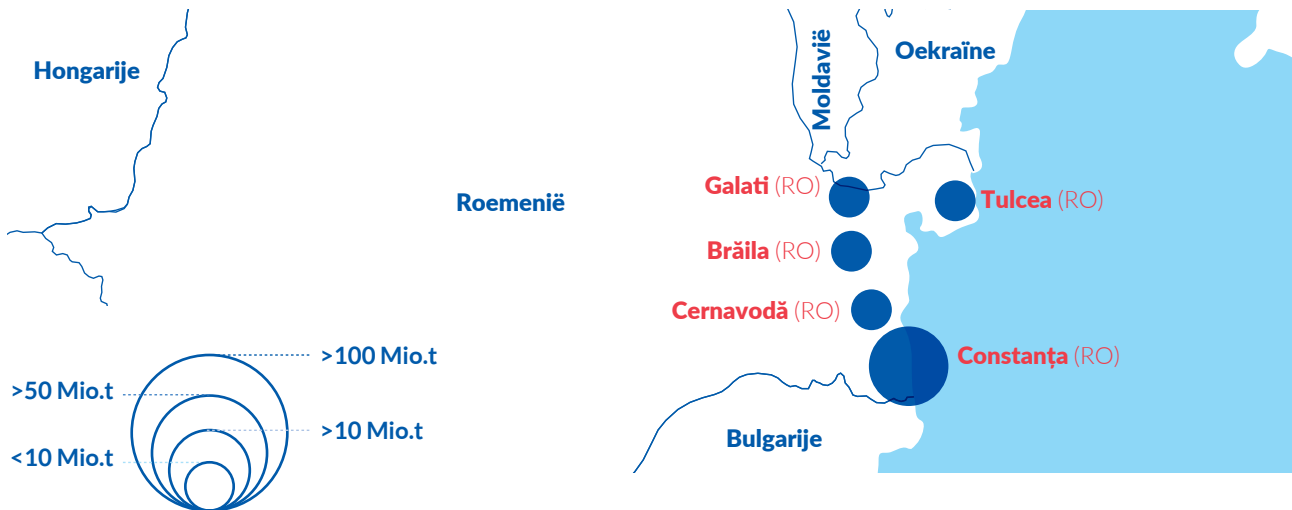
Bron: Bureau voor de statistiek van Hamburg

AFBEELDING 7: BINNENVAARTVERVOER IN DE ZEEHAVEN VAN HAMBURG PER GOEDERENSEGMENT (MILJOEN TON) *



Bron: Bureau voor de statistiek van Hamburg

* Bij deze berekening is geen rekening gehouden met algemene lading.



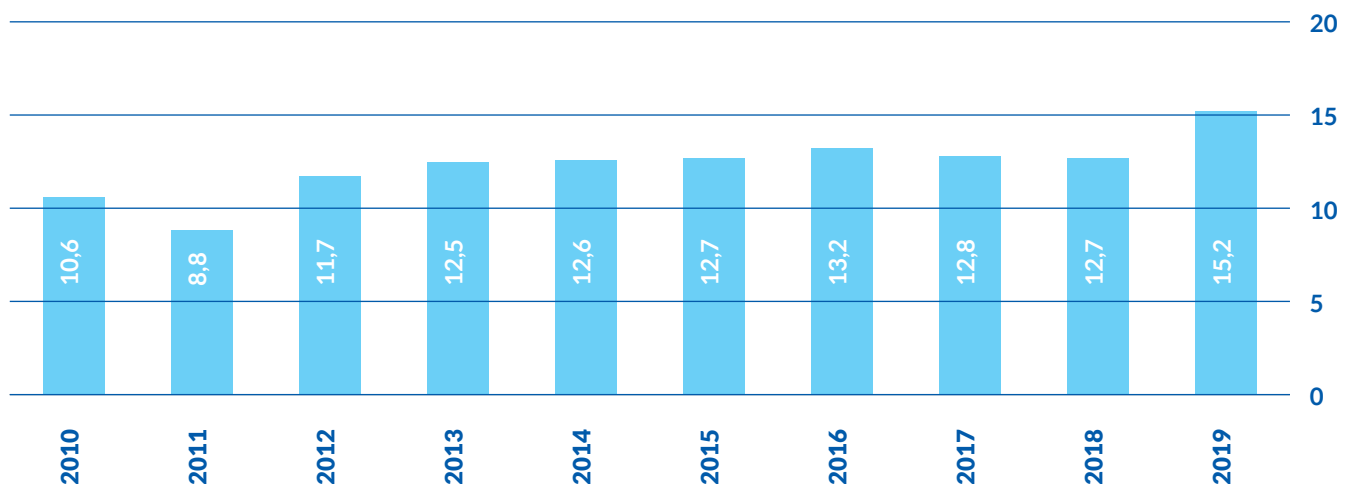
Bron: Roemeens bureau voor de statistiek

In 2019 deden 10.395 binnenvaartschepen de haven van **Constanța** aan. Het binnenvaartvervoer nam met bijna 20% toe, tot 15,1 mln. ton. Dit was vooral te danken aan het toegenomen vervoer van landbouwproducten, in het bijzonder graan, ijzererts en chemische producten.

In de haven van Constanța draait alles hoofdzakelijk om het vervoer van droge lading. Dit segment heeft een aandeel van maar liefst 90,7% van alle vervoerde goederen. Het volume van droge lading nam ten opzichte van 2018 met 20,8% toe. Vloeibare lading is goed voor 5,6% van alle vervoerde goederen. Containers, Ro/ro en algemene lading lagen in 2019 bij 507.000 ton, waarvan algemene lading het leeuwendeel vormt. Het containervervoer in de haven van Constanța blijft relatief laag met 1761 TEU in 2019.

Van het totale binnenvaartvervoer is 56,2% internationaal vervoer. Constanța is de zeehaven met het meeste binnenvaartvervoer van Roemenië, gevolgd door Galati, Cernavoda, Tulcea en Braila.

AFBEELDING 8: **BINNENVAARTVERVOER IN DE ZEEHAVEN VAN CONSTANȚA**
(MILJOEN TON)



Bron: Haven van Constanța/Roemeens bureau voor de statistiek

BINNENVAARTVERVOER

IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENHAVENS

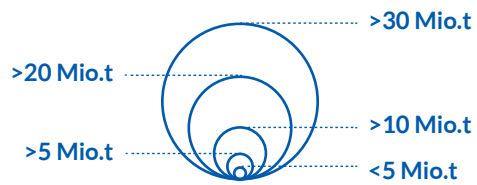
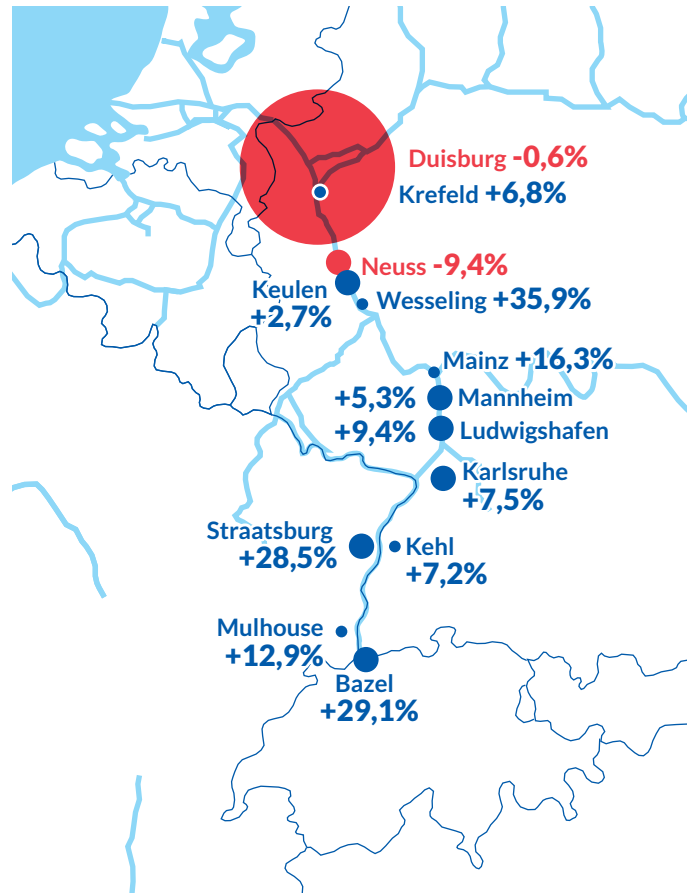
RIJNHAVENS

TABEL 1: BINNENVAARTVERVOER IN BELANGRIJKE RIJNHAVENS (MILJOEN TON)

	2017	2018	2019	2019/2018
Duisburg	52,2	48,1	47,8	-0,6%
Keulen	10,7	8,9	9,1	+2,7%
Mannheim	9,7	7,5	7,9	+5,3%
Straatsburg	8,0	5,9	7,5	+28,5%
Neuss	8,0	7,6	6,9	-9,4%
Karlsruhe	7,2	6,4	6,9	+7,5%
Ludwigshafen	5,6	6,1	6,6	+9,4%
Bazel	5,8	4,7	6,1	+29,1%
Mulhouse	4,8	4,4	4,9	+12,9%
Kehl	3,5	3,9	4,2	+7,2%
Mainz	2,9	3,2	3,7	+16,3%
Krefeld	3,4	3,3	3,6	+6,8%
Wesseling	2,6	2,0	2,7	+35,9%
Totaal	124,4	112,1	118,1	+5,4%

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.

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (MILJOEN TON)



● Negatief groeipercentage van het vervoer in 2019 t.o.v. 2018

● Positief groeipercentage van het vervoer in 2019 t.o.v. 2018

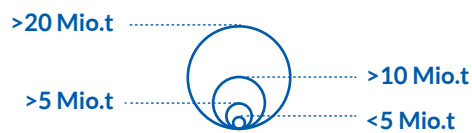
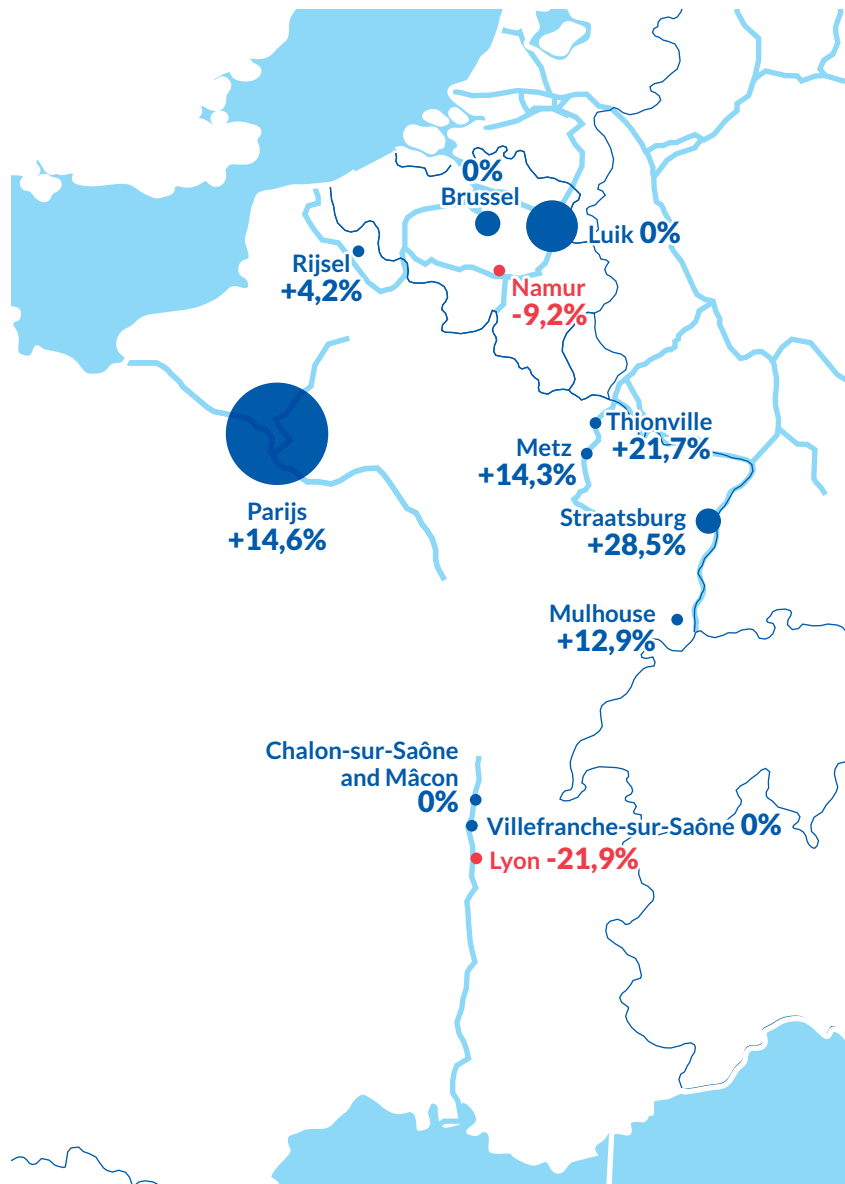
■ FRANSE EN BELGISCHE HAVENS

TABEL 2: BINNENVAARTVERVOER IN BELANGRIJKE FRANSE EN BELGISCHE HAVENS
(MILJOEN TON)

	2017	2018	2019	2019/2018
Parijs	21,2	22,1	25,3	+14,6%
Luik	15,9	16,0	16,0	0%
Straatsburg	8,0	5,9	7,5	+28,5%
Brussel	4,8	5,2	5,2	0%
Mulhouse	4,8	4,4	4,9	+12,9%
Namen	5,3	5,1	4,6	-9,2%
Metz	1,6	1,9	2,2	+14,3%
Rijsel	1,8	1,8	1,9	+4,2%
Lyon	1,5	1,4	1,1	-21,9%
Villefranche-sur-Saône	0,8	0,8	0,8	0%
Chalon-sur-Saône en Mâcon	1,1	0,8	0,8	0%
Thionville	0,6	0,6	0,7	+21,7%
Totaal	67,4	66,0	70,9	+7,4%

Bronnen: Ports de Paris, Port de Liège, Port de Strasbourg, Port de Mulhouse, Port de Bruxelles, Port de Namur, Nouveau port de Metz, Port de Lille, VNF. Het 'totaal' heeft alleen betrekking op de havens in de tabel, niet op alle Franse en Belgische binnenhavens.

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (MILJOEN TON)



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

■ DONAUHAVENS

TABEL 3: BINNENVAARTVERVOER IN BELANGRIJKE DONAUHAVENS (MILJOEN TON)

	2017	2018	2019	2019/2018
Constanța	12,1	12,1	14,5	+20,6%
Galati	6,3	6,4	5,9	-7,5%
Izmael	5,1	4,7	4,3	-8,5%
Smederovo	3,2	3,6	4,0	+13,4%
Linz	4,2	3,2	3,4	+6,6%
Bratislava	2,1	1,5	1,7	+7,9%
Tulcea	1,3	1,7	1,6	-5,0%
Pancevo	1,1	1,4	1,5	+9,1%
Novi Sad	1,2	1,0	1,4	+35,0%
Regensburg	1,5	1,1	1,3	+18,1%
Reni	1,1	1,3	1,3	-4,4%
Wenen	1,1	1,0	1,2	+17,8%
Drobeta Turnu Severin	1,2	1,1	1,2	+4,9%
Călărași-Chiciu	0,7	0,7	1,1	+46,1%
Prahovo	0,9	1,0	1,1	+5,3%
Boedapest-Csepel	1,1	0,9	1,1	+23,1%
Măcin-Turcoaia	0,8	0,8	0,9	+18,8%
Baja	0,6	0,3	0,5	+45,5%
Totaal	45,5	43,8	48,0	+9,6%

Bronnen: Marktobservatierapport van de Donaucommissie, Roemeens instituut voor de statistiek, Centraal bureau voor de statistiek van Hongarije, Destatis, Federaal bureau voor de statistiek van Oostenrijk, Havenbestuur van Servië. Het 'totaal' heeft alleen betrekking op de havens in de tabel, niet op alle Donauhavens. Het totale binnenvaartvervoer in de Donauhavens bedroeg in 2019 69 miljoen ton (+13% ten opzichte van 2018).

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (MILJOEN TON)



● Negatief groeipercentage van het vervoer in 2019 t.o.v. 2018

● Positief groeipercentage van het vervoer in 2019 t.o.v. 2018

SAVAHAVENS

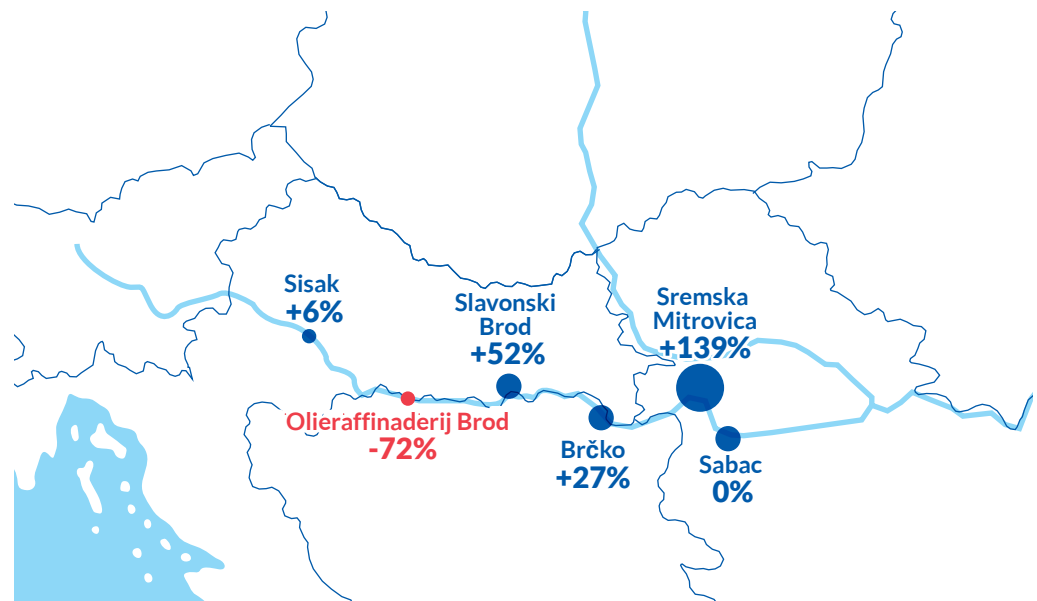
TABEL 4: BINNENVAARTVERVOER IN DE BELANGRIJKSTE SAVAHAVENS (DUIZEND TON) *

	2017	2018	2019	2019/2018
Overige overslaglocaties (Servië)	-	682	949	+39%
Sremska Mitrovica (Servië)	189	234	560	+139%
Slavonski Brod (Kroatië)	117	131	199	+52%
Sabac (Servië)	170	149	149	+/-0%
Brčko (Bosnië en Herzegovina - BaH)	136	98	125	+27%
Sisak (Kroatië)	60	66	70	+6%
Olieraffinaderij Brod (BaH)	9,7	29	8,1	-72%
Totaal	682	1390	2060	+48%

Bron: Internationale Commissie van het stroomgebied van de Sava

* In 2015 vroeg de haven van Samac in Bosnië en Herzegovina het faillissement aan, daarom zijn er sindsdien geen overslaggegevens geregistreerd.

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (DUIZEND TON)



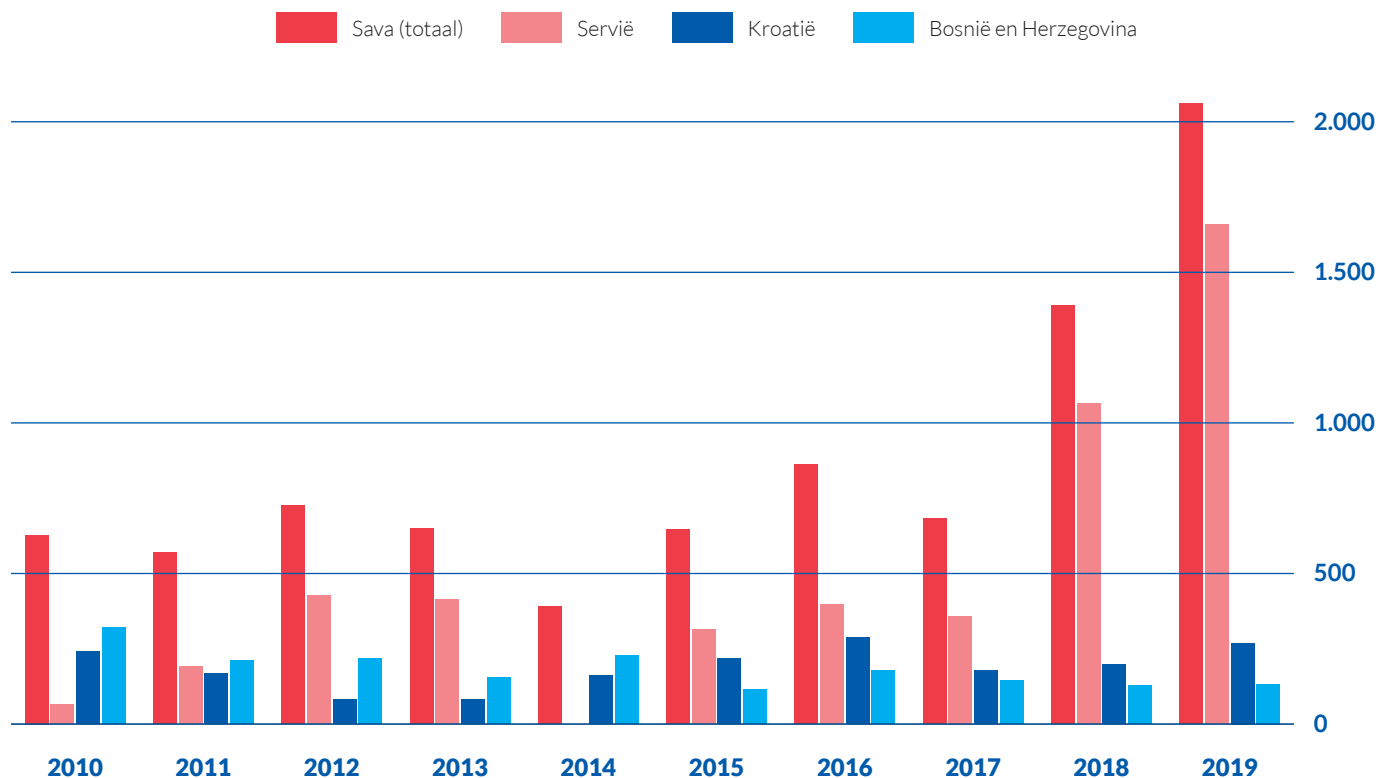
>1 Mio.t
>100 K.t

>500 K.t
<100 K.t

● Negatief groeipercentage van het vervoer in 2019 t.o.v. 2018

● Positief groeipercentage van het vervoer in 2019 t.o.v. 2018

AFBEELDING 9: ONTWIKKELING VAN DE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN HET SAVABEKKEN IN TOTAAL EN PER LAND IN DE PERIODE 2010-2019 (DUIZEND TON) *



Bron: Internationale Commissie van het stroomgebied van de Sava

* 2014: de gegevens voor Servië ontbreken (een ernstige overstroming trof het hele rivierbekken in 2014 waardoor er geen gegevens beschikbaar zijn); het eerste jaar waarin de olieraffinaderij van Brod werkzaam was en gegevens werden bijgehouden; na 2015 geen gegevens meer voor de haven van Šamac; sinds 2018 en 2019 worden gegevens voor kleinere overslaglocaties in Servië bijgehouden, hetgeen de toename van de overslag van goederen in Servië voor die jaren verklaart.

Servië

- **Sremska Mitrovica/Port Leget** is een commercieel bedrijf dat actief is in het havengebied en zich vooral bezighoudt met de winning van sediment uit de rivierbedding van de Sava. De activiteiten hangen grotendeels af van de vraag van de bouwsector en is goed voor aanzienlijke hoeveelheden grind, zand en steenaggregaat.
- **Havenindustriecomplex Šabac/Zorka** werd opgericht door de voormalige chemiereus Zorka en wordt vooral gebruikt door de industrie die gevestigd is in het bekken van Šabac en Valjevo. Overslag, vooral van algemene goederen en bulkgoederen, vindt plaats in het havenindustriecomplex Zorka en in mindere mate langs de waterwegen in de vrije zone van Šabac. Er zijn plannen om de capaciteit uit te breiden, hetgeen in de nabije toekomst een positief effect zou kunnen hebben op de transportmarkt.
- Sinds 2018 houdt het havenagentschap van de Republiek Servië statistische gegevens bij voor andere, kleinere overslaglocaties. Op al deze locaties nemen de overslagactiviteiten aanzienlijk toe, vooral van bouwmaterialen, olieproducten, steenkolen en sedimenten uit de rivierbedding van de Sava en zijn zijrivieren.

Kroatië

- De afgelopen tien jaar vond in de **Slavonski Brod haven** vooral overslag plaats van ruwe olie, steen, en in mindere mate graan, suiker en biobrandstoffen en enkele producten uit de metaalindustrie en speciale cargo. In 2017 begon de havenautoriteit met medefinanciering van de EU aan de aanleg en vernieuwing van haveninfrastructuur, wegen en de containerterminal (begroting: 11 miljoen euro). Daarnaast hebben de Kroatische spoorwegen en andere particuliere investeerders grote investeringen aangekondigd en wordt er thans onderhandeld over langetermijncontracten voor vervoers- en overslagdiensten.
- **De haven van Sisak** (beheerd door het havenbestuur van Sisak) is de haven die het meest stroomopwaarts aan de rivier Sava ligt, waardoor de overslag van goederen beperkt is. Het gaat voornamelijk om ruwe olie die in Slavonski Brod wordt geladen. De havenactiviteiten zijn sterk afhankelijk van de waterstand.

Bosnië en Herzegovina

De havens in Bosnië en Herzegovina verwachtten en maakten plannen voor een toename van de overslaghoeveelheden. Door diverse factoren, waaronder een tegenvallende economische groei en vertragingen bij de uitvoering van het project voor het herstel van de waterweg van de rivier Sava, werden dergelijke ontwikkelingen afgeremd. Er staan activiteiten en overleg op stapel om een nieuw investeringsmodel te vinden voor het herstel van de waterweg en havens van de Sava.

- De **haven van Brčko** ligt in de nabijheid van een ontwikkeld industriegebied. Hierdoor kunnen goederen direct van de Sava naar Donauhavens en havens aan de Noordzee en Zwarte Zee worden vervoerd. Het heeft een goede aansluiting op andere vervoersmodi. De haven beschikt over de nodige voorzieningen om het vervoer van graan en bulkgoederen aan te kunnen. De afgelopen tien jaar betrof de overslag voornamelijk steenkolen, sojameel, cokeskolen, staalplaten en koudgewalst bandstaal.
- De **haven van Šamac** wordt gekenmerkt door grote schommelingen in de overslaghoeveelheden. Deze haven is eigendom en onderdeel van een particulier bedrijf en de overslagactiviteiten hangen af van de productie van het bedrijf. De haven wordt vooral gebruikt voor de levering van koudgewalst bandstaal en stalen buizen.
- De **olieraffinaderij Brod** werd in 1892 opgericht door een Hongaars chemiebedrijf (*Danica*). De grootste troeven zijn de ligging aan de Sava, die bevaarbaar is tussen Sisak en zijn uitmonding in de Donau, met verbindingen tot aan de Zwarte Zee, alsook de nabijheid van *Jadranski Naftovod* (JANAF), een bedrijf dat een oliepijpleidingstelsel beheert, en de snelweg.



tex

CAIU 9607534

Prophet of Babylon
Lester
Barge / Tug

K. J. Johnson & Co. Inc. No. 2002 Erie St. 41870



05

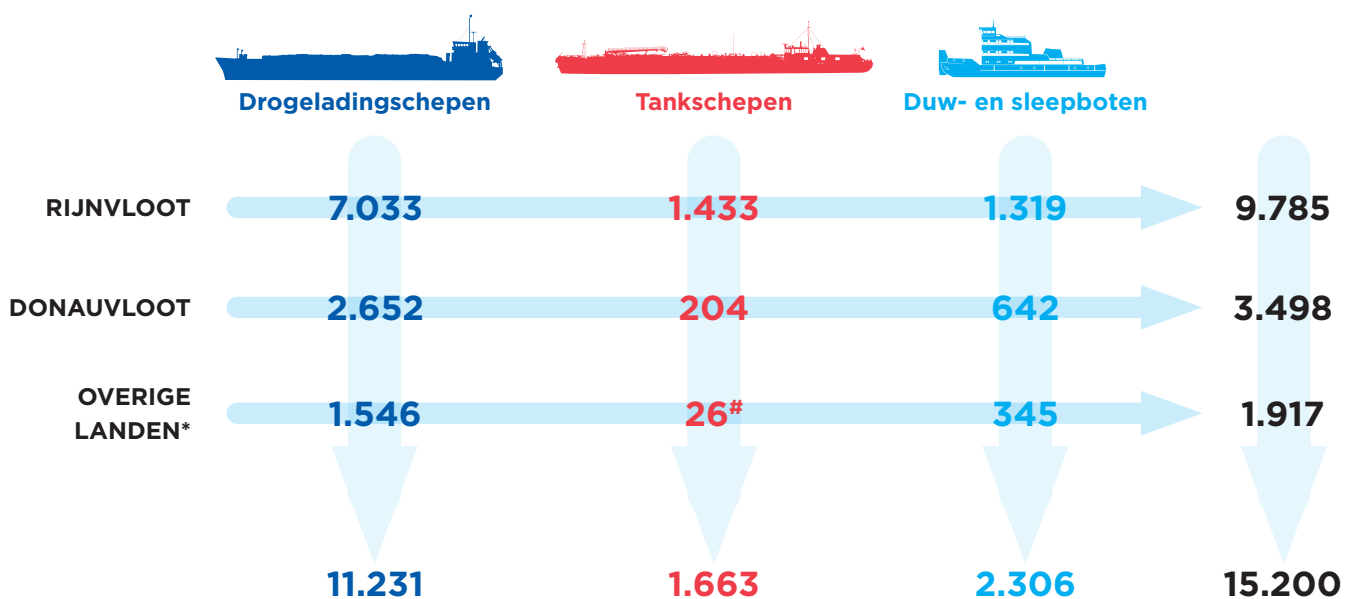
GOEDERENVLOOT

- Op de Europese waterwegen varen vandaag de dag rond de 15.200 schepen. 9.800 daarvan staan geregistreerd in Rijnsoeverstaten, 3.500 in de Donaulanden en 1900 in andere Europese landen.
- Het merendeel van de nieuwe drogeladingschepen die in 2019 op de Europese binnenvaartmarkt in bedrijf zijn genomen, staan geregistreerd in Nederland (zeventien van de twintig). De meeste nieuwe schepen (zestien van de twintig) die in het genoemde jaar in de vaart kwamen, hebben een laadvermogen van meer dan 2.000 ton.
- Er zijn veertig nieuwe tankschepen op de markt gekomen in 2019, waarvan de meerderheid ADN-chemietankers zijn. Afgezien van vijftien schepen die in Nederland geregistreerd werden, gaat het om veertien nieuwe tankschepen in Duitsland, acht in Luxemburg en drie in België. Van deze veertig nieuwe schepen hebben er 24 een laadvermogen van meer dan 2.000 ton.

VLOOTOMVANG

PER MACROREGIO EN LAND IN EUROPA

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

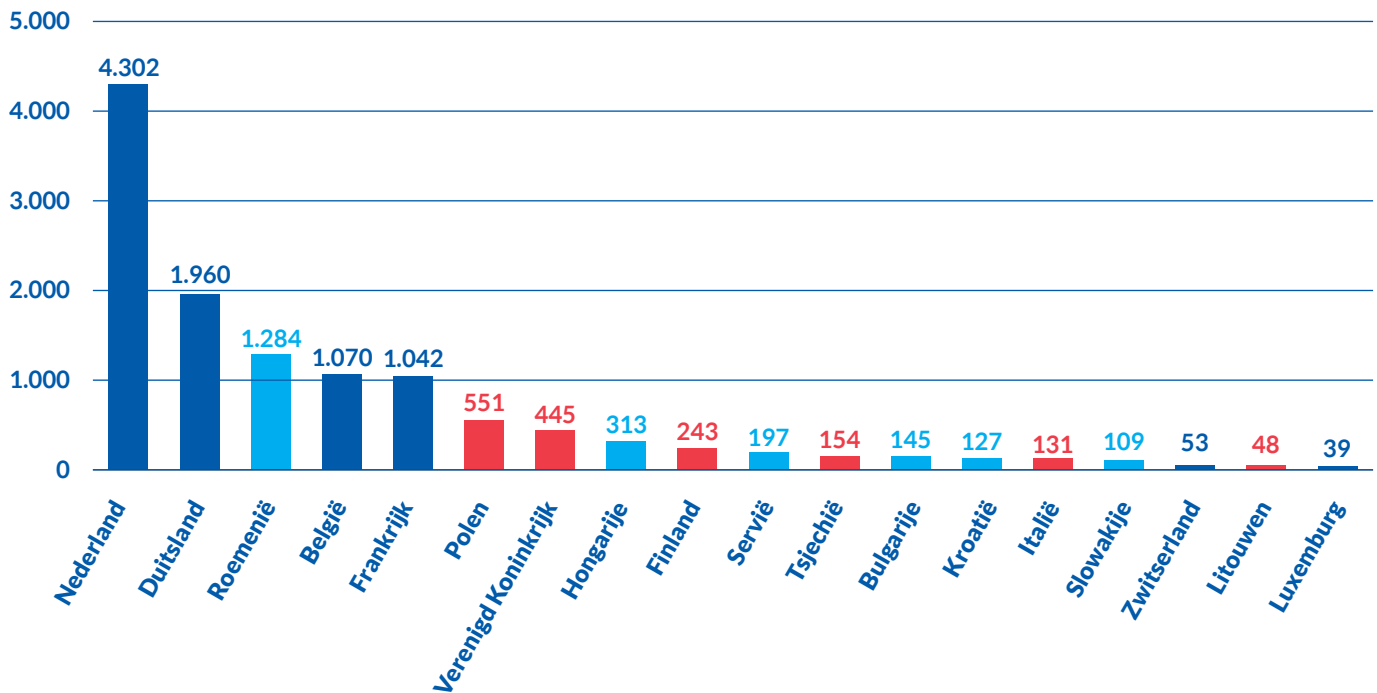


Bronnen: 1) Rijnsoeverstaten: VNF (Frankrijk), CBS/Rijkswaterstaat (Nederland), ITB (België), Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat, Nationaal register van Luxemburg en Schweizerische Rheinhäfen. 2) Donaustaten: Donaucommissie. 3) Overige landen: Eurostat [iww_eq_loadcap], [iww_eq_age], Tsjechische ministerie van Vervoer, Pools bureau voor de statistiek.

* Overige landen = Polen, Tsjechië, Italië, Verenigd Koninkrijk, Finland, Litouwen. # omvat 9 tankschepen in Polen, 1 in Tsjechië en 16 in Litouwen, maar een onbekend aantal schepen in de overige landen.

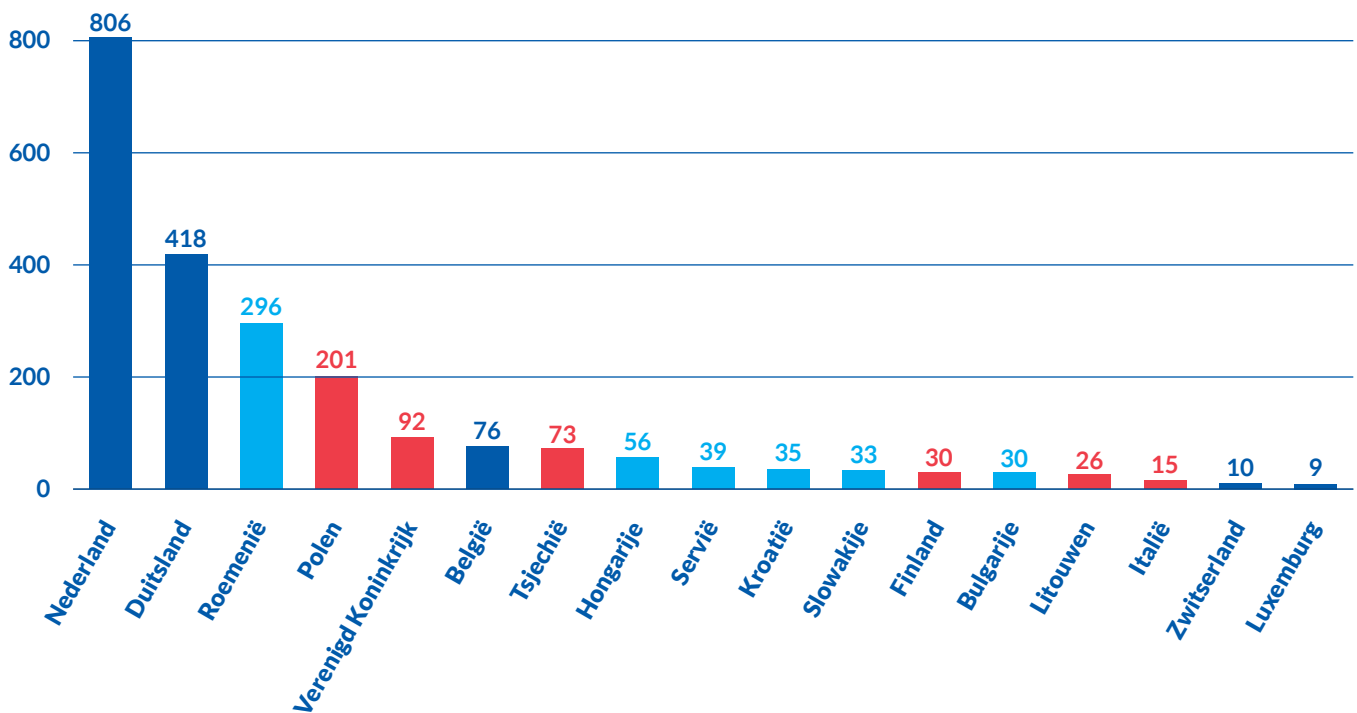
De volgende afbeeldingen tonen het aantal drogeladingschepen en tankschepen (motorvrachtschepen en duwbakken) en het aantal duw- en sleepboten per land in Europa. Het betreft de meest recente gegevens en voor Nederland, België, Frankrijk, Zwitserland en Luxemburg zijn dit gegevens voor 2019, terwijl die gegevens voor alle overige landen uit 2018 stammen, met uitzondering van Italië en Servië (2017). De Rijnsoeverstaten zijn weergegeven in donkerblauw, de Donaustaten in lichtblauw en de overige landen in rood.

AFBEELDING 1: AANTAL DROGELADINGSCHEPEN EN TANKSCHEPEN PER LAND IN EUROPA



Bronnen: Eurostat [iww_eq_loadcap] en de bronnen gebruikt voor de Rijnsoeverstaten in bovenstaande tabel

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



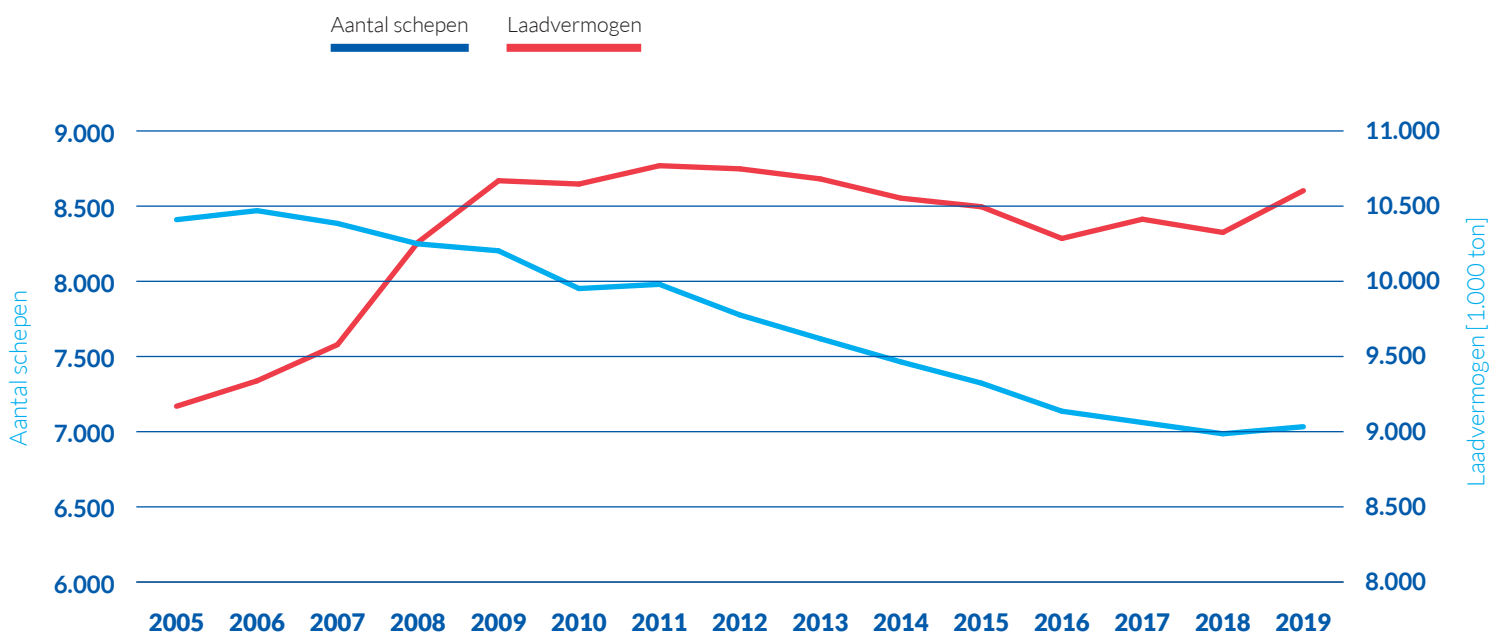
Bronnen: Eurostat [iww_eq_age] en de bronnen gebruikt voor de Rijnsoeverstaten in bovenstaande tabel

ONTWIKKELING VAN DE RIJNVLOOT

DROGELADINGVLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN

In 2019 waren er 7033 motorvrachtschepen en duwbakken, wat voor het eerst sinds 2011 meer was dan het jaar ervoor (+1%). Het laadvermogen lag met 10,6 mln. ton ook boven het niveau van 2018 (+2,6%). Deze groei van de vloot weerspiegelt de opleving van het aantal nieuwgebouwde schepen van de afgelopen jaren (zie het deel over nieuwgebouwde schepen). Net als in 2018 bedroeg het aandeel van de Nederlandse vloot 50% in aantal schepen en 58% in laadvermogen.

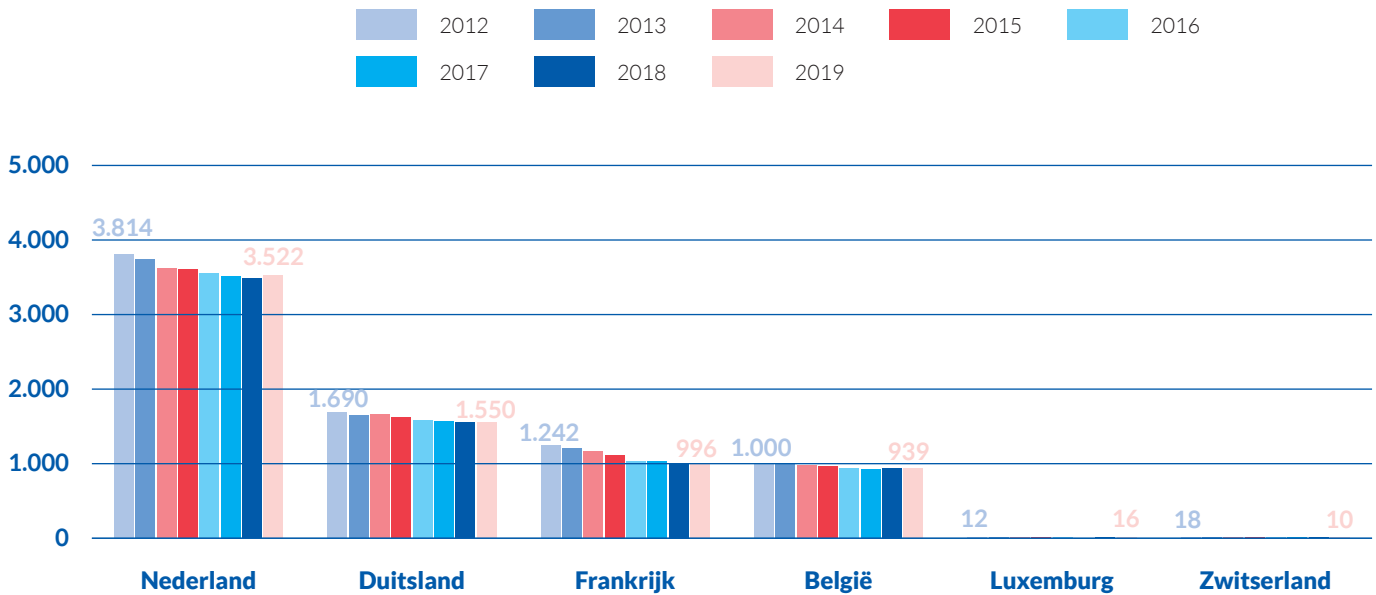
AFBEELDING 3: ONTWIKKELING VAN DE VLOOT VAN DROGELADINGSCHEPEN IN DE RIJNOEVERSTATEN *



Bron: CCR aan de hand van gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (op basis van gegevens van Rijkswaterstaat). Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat, VNF, ITB, Schweizerische Rheinhäfen, Nationaal register van Luxemburg.
 *= motorvrachtschepen en duwbakken, zonder duw- en sleepboten

In 2019 bedroeg het aantal drogeladingschepen in de Rijnsoeverstaten 7.033, vergeleken bij 7776 in 2012. De afname in deze periode was relatief gezien het sterkst in Frankrijk, waar het aantal schepen met 246 eenheden afnam, oftewel 20%. In de overige drie grote Rijnsoeverstaten bedroeg de afname 6 tot 8%.

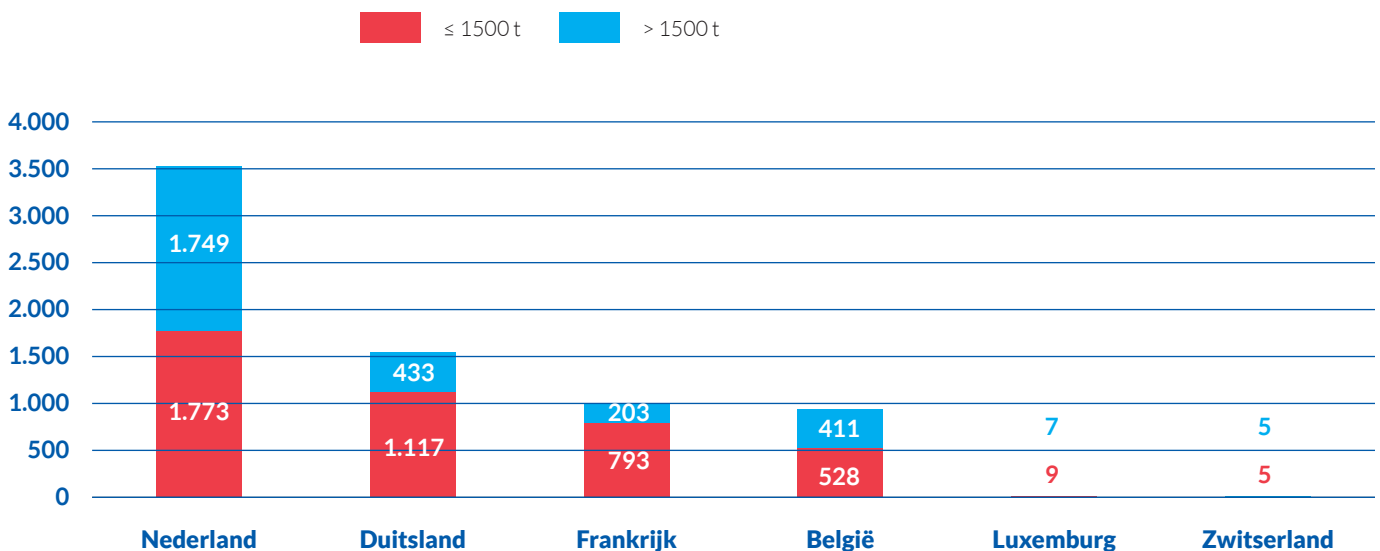
AFBEELDING 4: AANTAL DROGELADINGSCHEPEN PER RIJNOEVERSTAAT *



Bron: CCR aan de hand van nationale vlootgegevens
* De Duitse vlootgegevens voor 2019 zijn gebaseerd op gegevens van 2018.

Kleine schepen worden vaak gedefinieerd als schepen met een laadvermogen van minder dan 1.500 ton. Volgens deze definitie waren er in 2019 ongeveer 4.225 kleine drogelandingschepen in de Rijnnoeverstaten, oftewel 60% van alle drogelandingschepen.

AFBEELDING 5: AANTAL DROGELADINGSCHEPEN PER RIJNOEVERSTAAT PER TONNAGECATEGORIE IN 2019 *



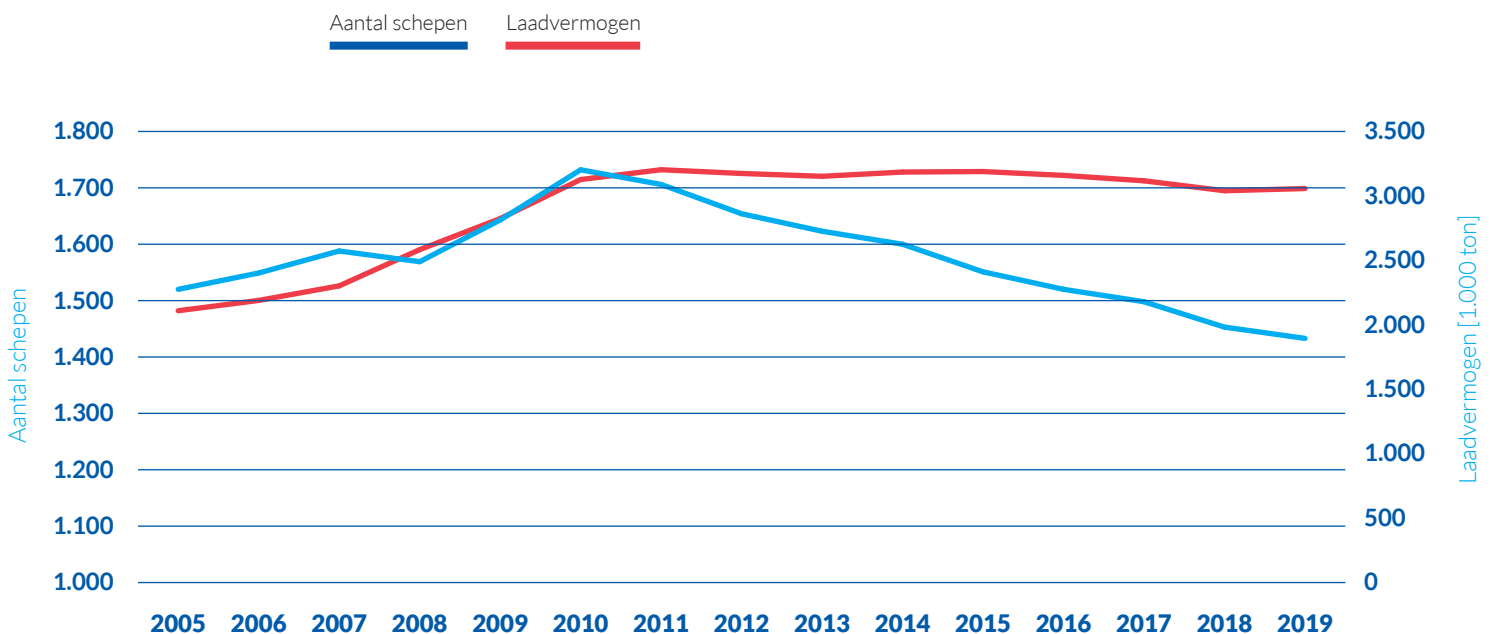
Bronnen: Analyse van de CCR aan de hand van nationale vlootgegevens
* De Duitse vlootgegevens zijn voor 2018.

Er bestaat ook een alternatieve definitie voor kleine schepen die voor kleine schepen uitgaat van een laadvermogen van minder dan 650 ton. Volgens deze definitie zijn er 703 kleine Nederlandse drogeladingschepen (20% van de Nederlandse drogeladingvloot in aantallen) en 253 kleine Belgische drogeladingschepen (27% van de Belgische drogeladingvloot). Het aantal Duitse en Franse schepen met een capaciteit onder de 650 ton kan niet worden aangegeven, aangezien in de Franse en Duitse vlootstatistieken andere grootteklassen worden gehanteerd. Op basis van bestaande grootteklassen kan worden geschat dat ze een aandeel hebben tussen de 30 en 40%.

TANKVLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN

De economische boom voor 2009 en de noodzaak om enkelwandige schepen te vervangen door dubbelwandige schepen zorgden ervoor dat de omvang van de tankvloot in slechts vijf jaar tijd, tussen 2005 en 2010 met ongeveer 1 mln. ton laadvermogen toenam, oftewel met bijna 50%. Na 2010 nam het aantal nieuwe schepen af en de enkelwandige schepen verdwenen geleidelijk van de markt, waardoor ook het aantal schepen afnam. De totale vlootcapaciteit bleef echter min of meer gelijk, aangezien de schepen die de vloot verlieten klein waren en de nieuwe schepen vaak een groot laadvermogen hadden.

AFBEELDING 6: ONTWIKKELING VAN DE TANKVLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN



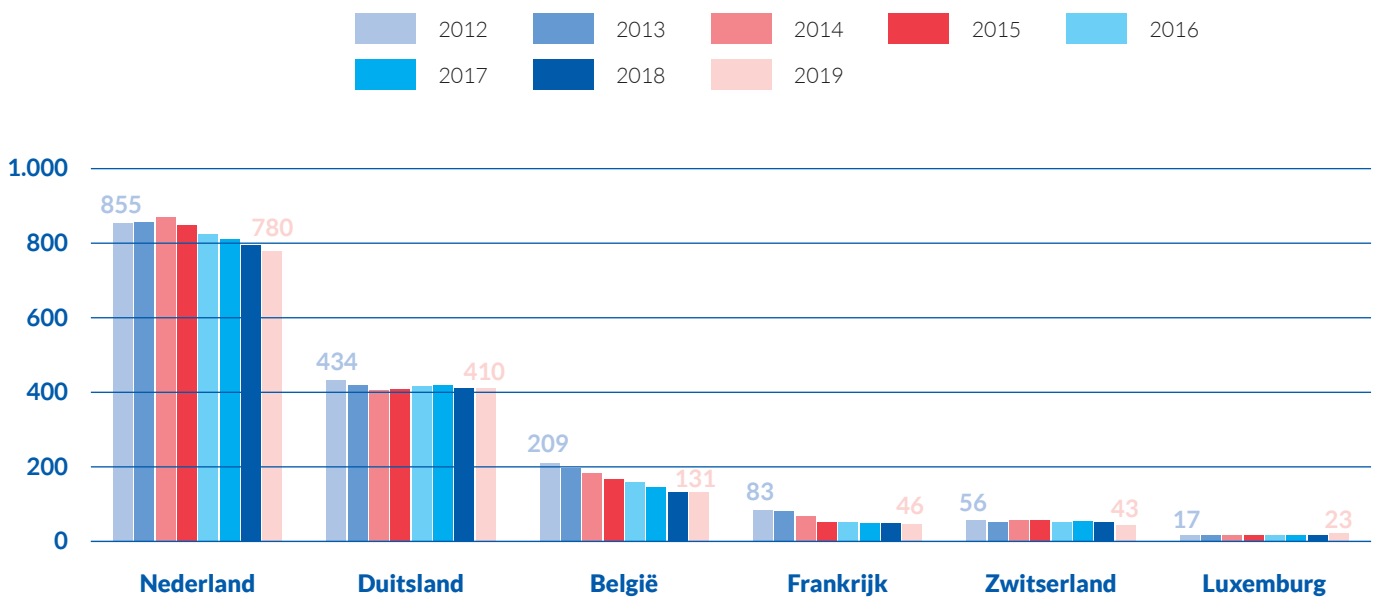
Bron: CCR aan de hand van nationale vlootgegevens

In januari 2020 bestond volgens EBIS, het Europese Binnenvaart Inspectie Systeem, het totale aantal van 1.433 tankschepen in de Rijnsoeverstaten uit 1.111 ADN-tankschepen.²¹ Hiervan waren 1.098 dubbelwandig en 13 enkelwandig. Volgens de database van EBIS zijn er ook negen LNG-dual fuel tankschepen in het Rijnstroomgebied.

Het verschil tussen alle tankschepen in de Rijnsoeverstaten (1.433) en het aantal ADN-tankschepen (1.111) bedraagt 322 schepen. Dit aantal bestaat uit de volgende scheepscategorieën:

- ADN-tankers (vervoer van gevaarlijke goederen) die voor niet-EBIS-leden dedicated varen,
- oudere bunkerschepen,
- tankers voor plantaardige olie,
- schepen voor de levering van drinkwater aan zeeschepen in zeehavens,
- cementtankers,
- bilgeboten/tankers voor afvalstoffen.

AFBEELDING 7: **TOTALE AANTAL TANKSCHEPEN PER RIJNOEVERSTAAT**



Bron: CCR aan de hand van nationale vlootgegevens

²¹ Het Europese Binnenvaart Inspectie Systeem (EBIS) is ontwikkeld door olie- en chemiebedrijven als deel van hun engagement om de veiligheid van de tankvaart te verbeteren.

ONTWIKKELING VAN DE DONAUVLOOT

EN DE GOEDERENVLOOT IN OVERIGE LANDEN

DROGELADINGSCHEPEN IN HET DONAUBEKKEN

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 2017 uit circa 400 duwboten, 242 sleepboten, 409 motorvrachtschepen en ongeveer 2.100 duwbakken. Meer dan 70% van het totale vervoersvolume komt voor rekening van duwstellen, samengesteld zoals in onderstaande tabel weergegeven, afhankelijk van de vaarwegklasse en vaaromstandigheden.

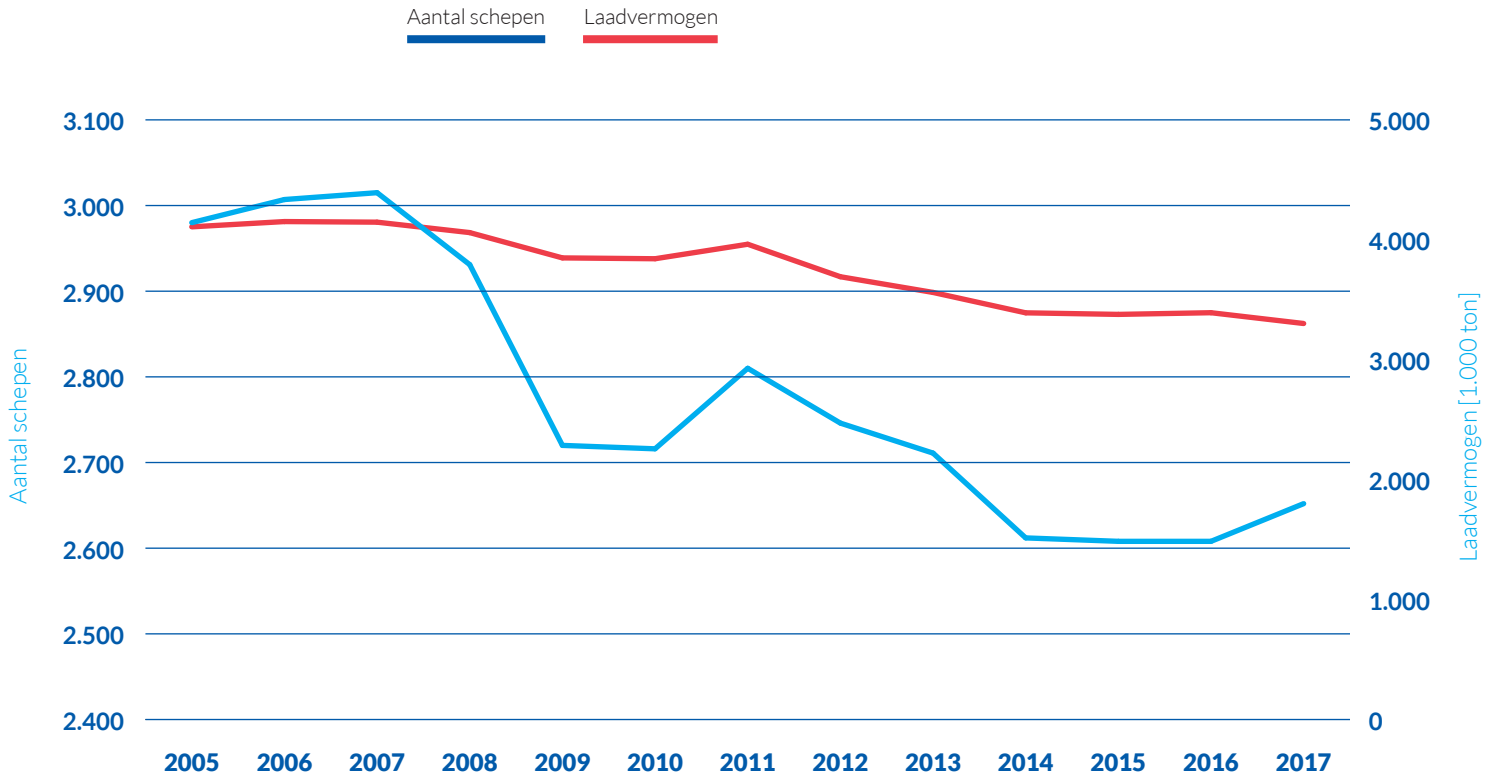
TABEL 2: TYPE DROGELADINGVAART OP DE DONAU (AANDEEL IN HET TOTALE VERVOER IN %)

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

Bron: Marktobservatierapport van de Donaucommissie

De totale drogelandingvloot 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 drogelandingvloot is de grootste van het Donaubecken met een aandeel van circa 48% van alle drogelandingschepen, tendens stijgend.

AFBEELDING 8: ONTWIKKELING VAN DE DROGELADINGVLOOT IN DE DONAUSTATEN



Bron: Donaucommissie



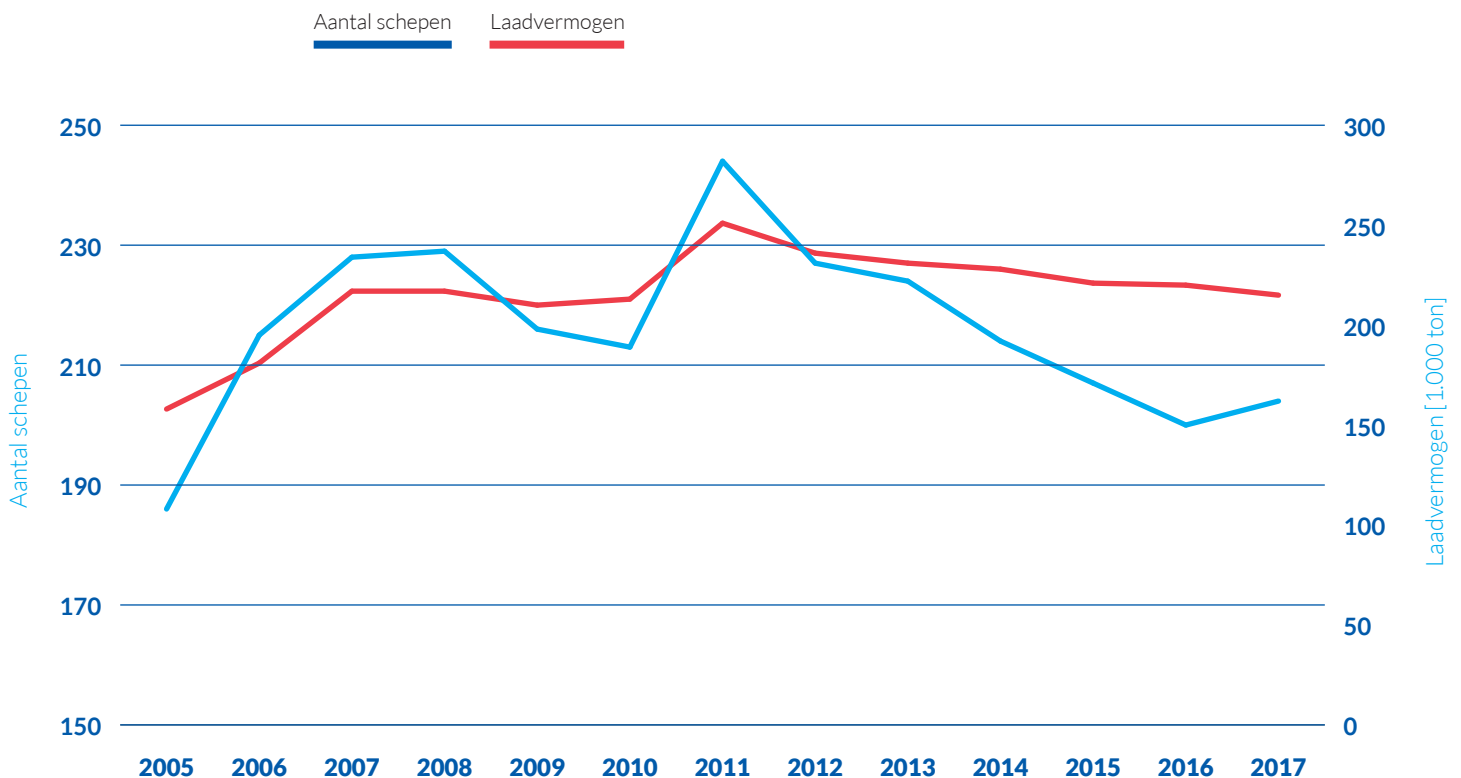
TANKVLOOT IN HET DONAUBEKKEN

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 tankschepen zonder eigen voortstuwing, met een totaal laadvermogen van circa 0,22 mln. ton.

Het totale aantal tankschepen in de Donaustaten nam tot 2011 toe, maar laat sindsdien een neerwaartse trend zien. Het laadvermogen had minder te lijden onder deze negatieve trend, hetgeen vergelijkbaar is met de evolutie van de tankvloot zoals die in de Rijnsoeverstaten kan worden waargenomen. Roemenië heeft de grootste tankvloot in het Donaustroomgebied met een aandeel van zo'n 47% van alle 204 tankschepen in de Donaustaten.

Volgens de database van het Europees Binnenvaart Inspectie Systeem EBIS, die alleen ADN-tankers bijhoudt, waren er in januari 2020 slechts 34 schepen geregistreerd in de Donaustaten (twaalf in Oostenrijk, negen in Slowakije, negen in Roemenië en vier in Servië), waarvan 32 dubbelwandige en twee enkelwandige tankers. Dit betekent dat er een groot aantal ADN-tankers actief is op de Beneden-Donau die niet door EBIS geïnspecteerd worden. Ondanks de ADN-voorschriften wordt er nog steeds een klein aantal enkelwandige schepen gebruikt voor het vervoer van ADN-goederen.

AFBEELDING 9: ONTWIKKELING VAN DE TANKVLOOT IN DE DONAUSTATEN

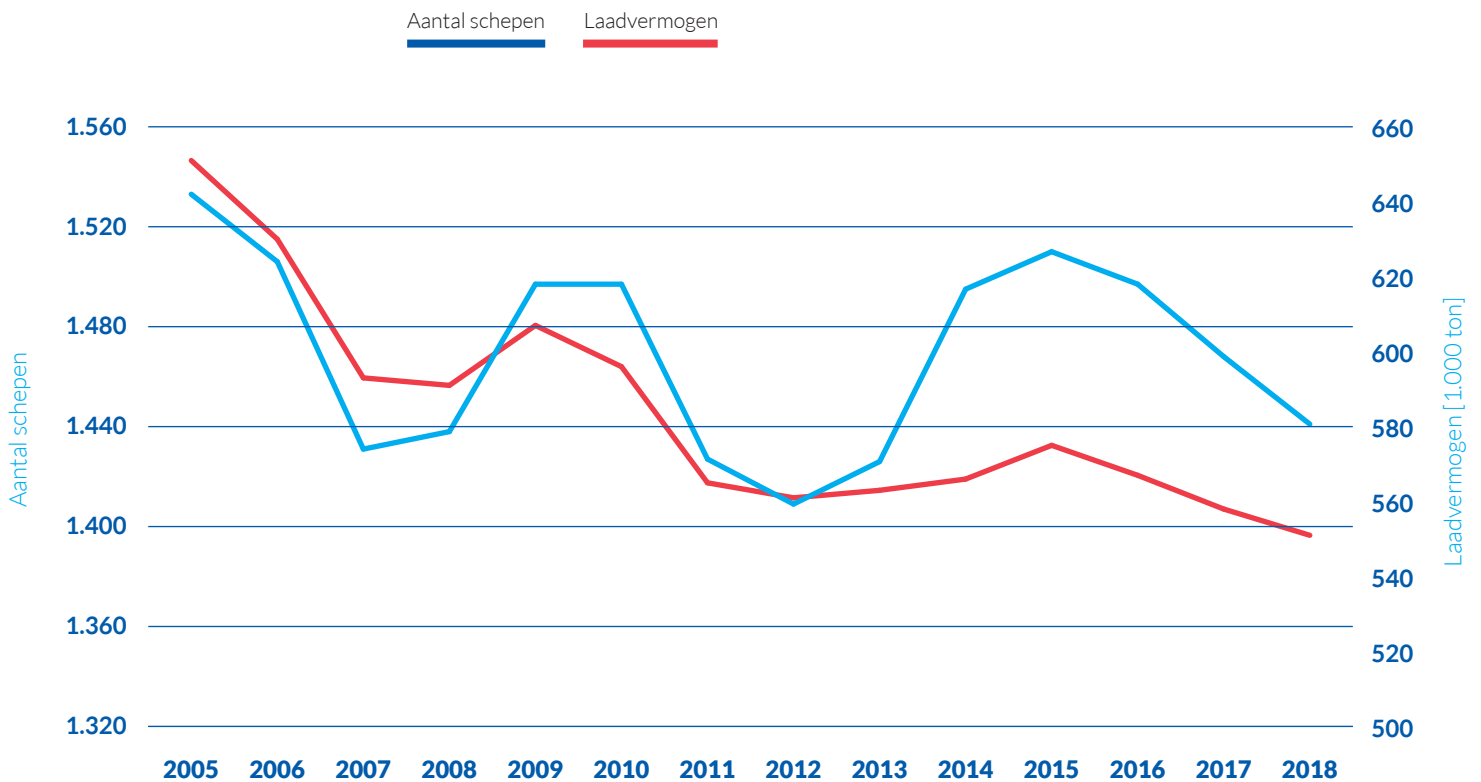


Bron: Donaucommissie

GOEDERENVLOOT IN OVERIGE EUROPESE LANDEN

In de volgende grafiek is de evolutie te zien van het aantal drogeladingschepen en tankschepen in Polen, Tsjechië, Finland, het Verenigd Koninkrijk en Litouwen. Gegevens voor Italië ontbreken deels en worden ook beïnvloed door een structurele breuk waardoor de gegevens niet in de grafiek kunnen worden opgenomen.

AFBEELDING 10: AANTAL MOTORVRACHTSCHEPEN EN DUWBAKKEN IN POLEN, VERENIGD KONINKRIJK, FINLAND, TSJECHIË EN LITOUWEN



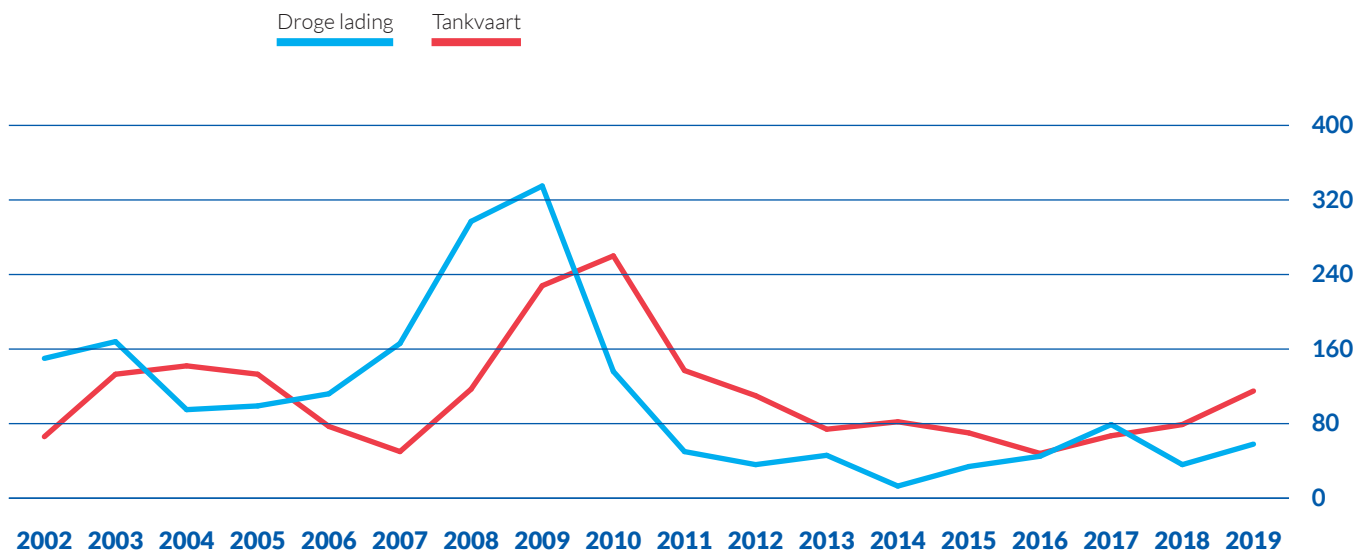
Bron: Eurostat [iww_eq_age]

BOUW VAN NIEUWE SCHEPEN

In 2019 kwamen er in de vloeten in West-Europa **20** nieuwe drogeladingschepen en **40** nieuwe tankschepen bij. Er is dus sprake van een herstel in nieuwbouwactiviteit dat zich voortzet.

In 2019 zette de licht opwaartse trend in de bouw van nieuwe schepen door. Deze trend begon in 2015 voor drogeladingschepen en in 2017 voor tankschepen. Deze stijgende lijn wijst op een herstel, nadat in 2014 een dieptepunt bereikt werd (voor drogeladingschepen) en in 2016 (voor tankschepen), zoals de volgende afbeelding laat zien.

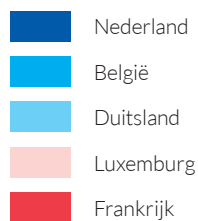
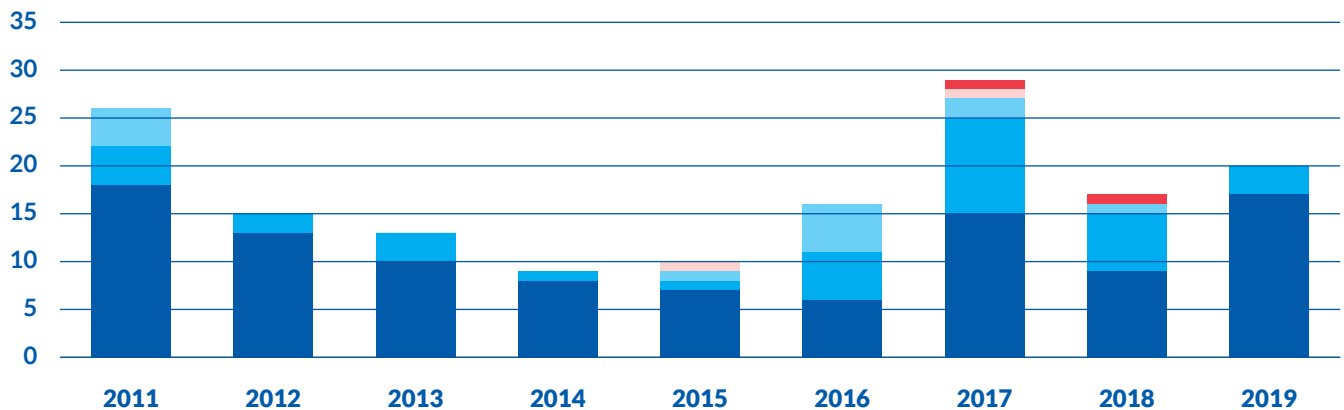
AFBEELDING 11: NIEUWE CAPACITEIT OP DE MARKT IN DE DROGELADING- EN TANKVAART (LAADVERMOGEN IN 1.000 T)



Bron: IVR

De meeste nieuwe drogeladingschepen die in 2019 op de markt kwamen, zijn in Nederland geregistreerd (17 van de 20).

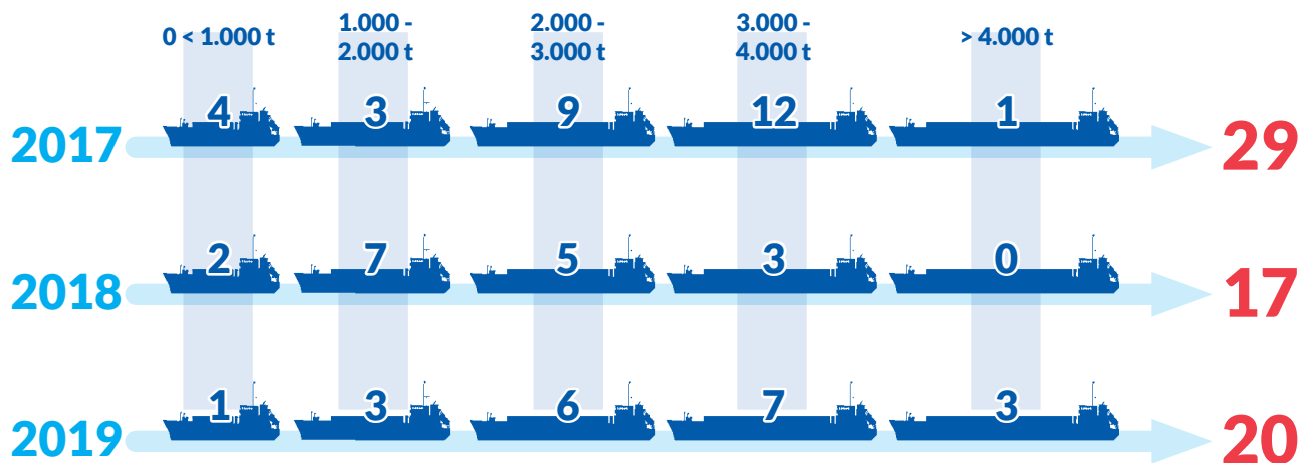
AFBEELDING 12: NIEUWE DROGELADINGSCHEPEN OP DE MARKT PER LAND VAN REGISTRATIE (AANTALLEN, 2011-2019)



Bron: IVR

De meeste nieuwe drogeladingschepen hebben een laadvermogen van meer dan 2.000 ton. Zo behoren zes van de twintig nieuwe schepen in de grootteklasse 2.000 tot 3.000 ton en zeven van de twintig in de categorie 3.000 tot 4.000 ton. Hun laadvermogen is derhalve veelal hoger dan het huidige gemiddelde laadvermogen van de drogeladingvloot in West-Europa (2.100 ton per schip).

TABEL 3: NIEUWE DROGELADINGSCHEPEN NAAR LAADVERMOGEN

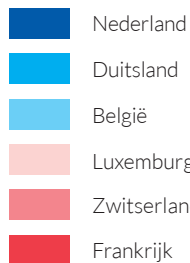
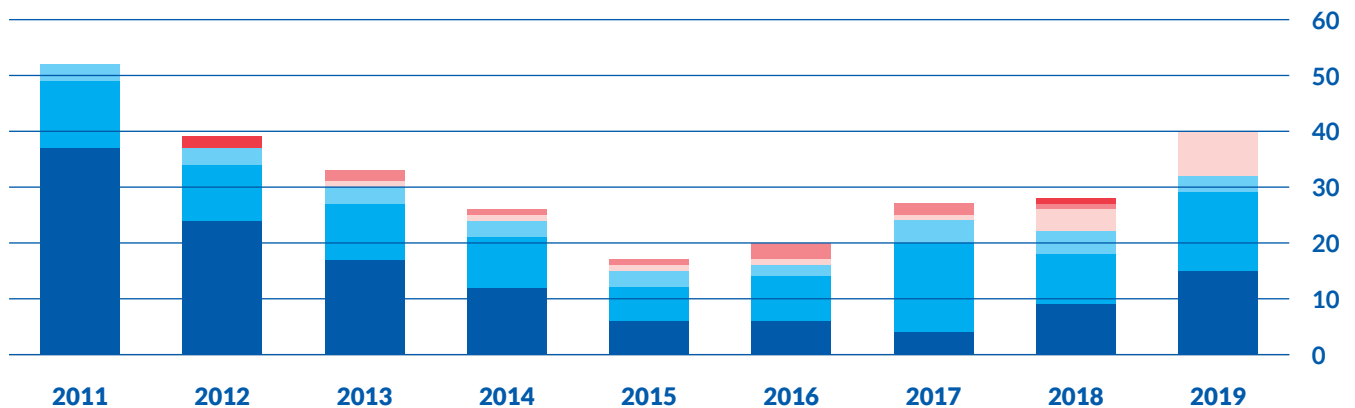


Bron: IVR

Wat betreft de grootte van de schepen waren vijf van de twintig nieuwe drogeladingschepen 110 meter lang en 11,5 meter breed. Er waren echter ook vrij veel kleine schepen bij.

Volgens de IVR-database kwamen er in 2019 veertig nieuwe tankschepen op de markt en volgens het EBIS-systeem 42. Het waren hoofdzakelijk ADN-chemicaliëntankers (volgens EBIS 38 tankers) en vier ADN-gastankers. Naast de vijftien tankschepen die in Nederland werden geregistreerd, werden veertien nieuwe tankers in Duitsland geregistreerd, acht in Luxemburg en drie in België.

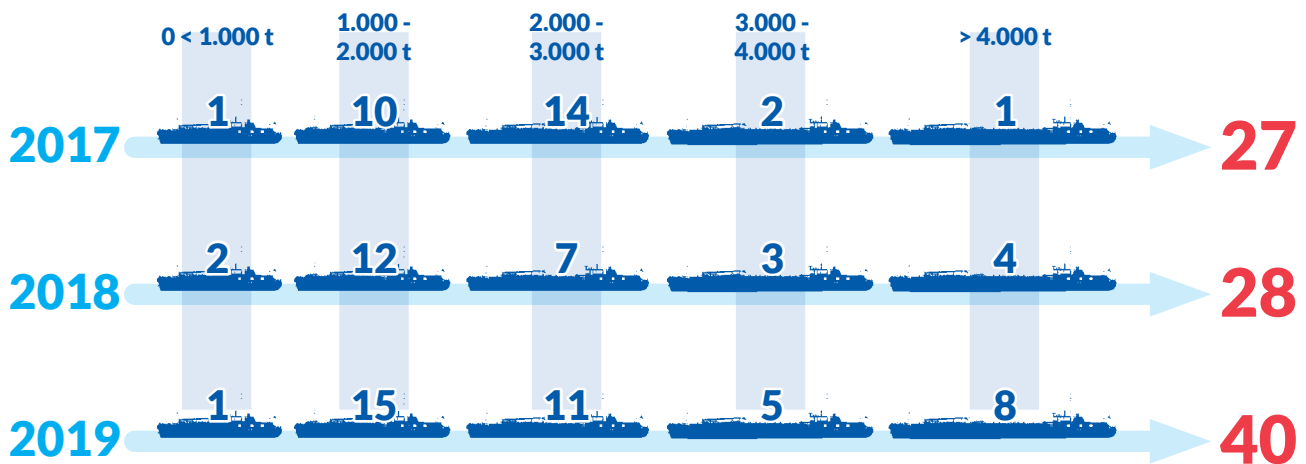
AFBEELDING 13: NIEUWE TANKSCHEPEN OP DE MARKT PER LAND VAN REGISTRATIE
(AANTALLEN, 2011-2019)



Bron: IVR

De nieuwe tankschepen vielen in verschillende grootteklassen, waarvan de meerderheid in de categorie 1.000-2.000 ton (15 schepen) en 2.000-3.000 ton (11 schepen).

TABEL 4: NIEUWE TANKSCHEPEN NAAR LAADVERMOGEN



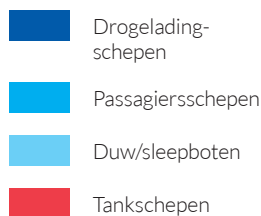
Bronnen: IVR, analyse van de CCR

De meeste nieuwe tankschepen waren 110 meter lang. Achttien van de veertig nieuwe tankers hadden in 2019 deze klassieke lengte. De op één na meest voorkomende lengte is 86 meter (dertien schepen). Er kwamen ook enkele zeer lange schepen bij: zes nieuwe schepen zijn 135 meter lang.

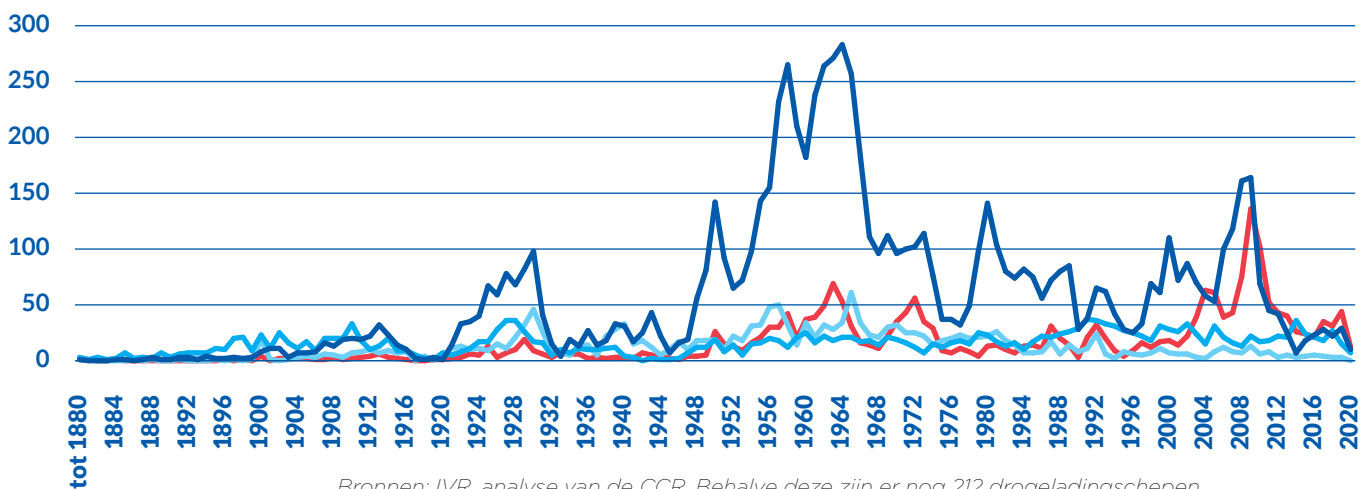
Tussen 2012 en 2019 kwamen er 26 nieuwe duw-, sleep- en duw-sleepboten bij op de Europese markt. In 2019 kwamen er drie nieuwe boten bij, net als in 2018 en in 2017. Een daarvan is de duwboot MS AMBITIOUS, die werd gebouwd voor het Franse bedrijf *Compagnie Fluviale de Transport* (CFT). Deze duwboot is 29,5 meter lang en 11,2 meter breed. De andere twee duwboten werden geregistreerd in Luxemburg (MS OTTO) en in Zwitserland (MS VIKING ORVAR).

LEEFTIJDSTRUCTUUR VAN DE VLOOT

Op basis van gegevens uit de IVR-vlootdatabase werd een overzicht gemaakt van het aantal schepen per bouwjaar in de Rijnsoeverstaten en hieruit kan worden opgemaakt dat de Rijnvloot²² relatief oud is. Ongeveer 80% van de vloot met een bekend bouwjaar werd in de twintigste eeuw gebouwd. Dit geldt voor slechts ongeveer 58% van de tankschepen, maar voor ongeveer 84% van de drogeladingvloot. In de drogeladingvloot kwam er aan het eind van de jaren vijftig en het begin van de jaren zestig een groot aantal schepen bij en in de jaren tachtig, vooral in het begin van de jaren tachtig, volgde nog een kleine golf van nieuwe schepen. Er is zelfs nog een kleine toename van het aantal schepen dat in de jaren twintig van de vorige eeuw is gebouwd. Verder werden veel schepen in de drogeladingvaart en in de tankvaart tijdens de jaren van economische bloei gebouwd tot de economische crisis van 2009. Dit effect is echter niet terug te zien in de vloot van passagiersschepen en duw- en sleepboten.



AFBEELDING 14: INGEBRUIKNAME VAN SCHEPEN IN DE RIJNVLOOT IN DE LOOP DER JAREN



Bronnen: IVR, analyse van de CCR. Behalve deze zijn er nog 212 drogeladingschepen, 69 passagiersschepen, 61 duw/sleepboten en 14 tankschepen met een onbekend bouwjaar.

Dankzij de grote riviercruisevloot (ongeveer 72% van alle schepen) en een kleine, maar zeer nieuwe tankvloot heeft Zwitserland een relatief moderne vloot. Slechts ongeveer 23% van de schepen werd in de twintigste eeuw gebouwd, waardoor Zwitserland de jongste vloot van de Rijnsoeverstaten heeft. Daar tegenover staat Frankrijk, met de oudste vloot van alle Rijnsoeverstaten, waar 94% van alle schepen in de vorige eeuw in de vaart werd genomen. Ongeveer 78% van de Nederlandse vloot, de grootste vloot van de Rijnsoeverstaten, werd voor 2000 gebouwd.²³

Volgens de informatie van het Marktobservatierapport van de Donaucommissie wordt de leeftijdsstructuur van de Donauvloot (de geschatte cijfers zijn voor eind 2017) gekenmerkt door de volgende verhoudingen: ongeveer 72% van de duw- en sleepboten en 16% van de duwbakken is ouder dan 40 jaar; 59% van de duwbakken is ouder dan 35 jaar.

²² Alle schepen van Nederland, België, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland.

²³ Er moet worden opgemerkt dat de totale IVR-database niet alleen actieve schepen bevat, maar deels ook inactieve schepen. Daarom is het begrip 'ingebruikname' gekozen in plaats van leeftijdsstructuur.

CAPACITEIT-MONITORING

De gemiddelde benuttingsgraad van de vloot wordt berekend aan de hand van een model waarin rekening wordt gehouden met de vervoersvraag per goederensegment in de Rijnsoeverstaten (Nederland, Duitsland, Frankrijk, België en Zwitserland), de tonnage van de vloot in de Rijnsoeverstaten en de waterstanden op de Rijn bij de meetpunten van Maxau, Kaub, Keulen en Duisburg. Het percentage van de benuttingsgraad wordt gedefinieerd als de verhouding van de benodigde tonnage van de vloot (afgeleide vraag naar de vloot, gebaseerd op de vervoersvraag) en de beschikbare tonnage van de vloot volgens de Rijnvlootstatistieken uit deel 2 van dit hoofdstuk.

Drogeladingschepen

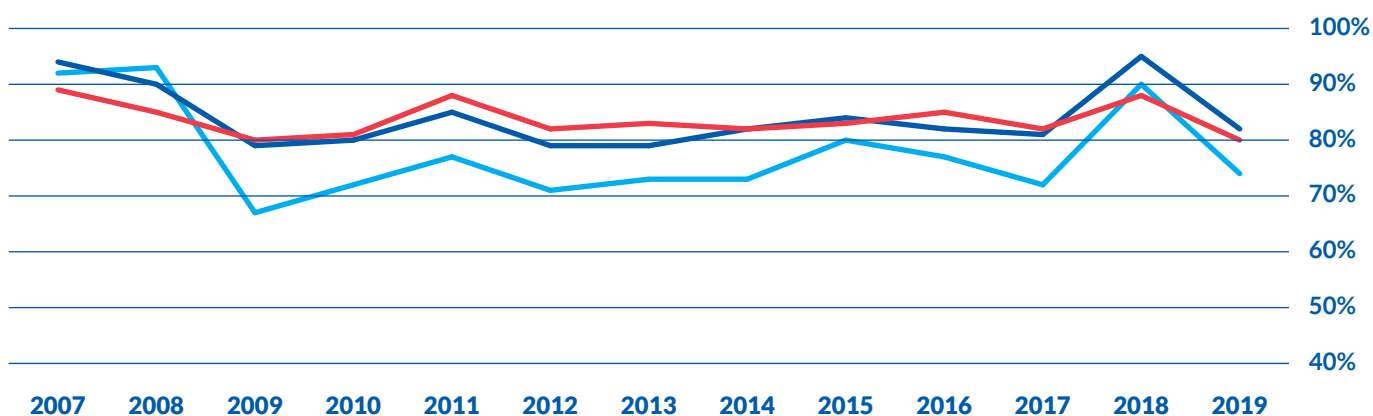
In 2019 daalde de gemiddelde benuttingsgraad van de drogeladingvloot aanzienlijk ten opzichte van 2018. In de bijbehorende grafiek wordt de evolutie van de benuttingsgraad uiteengezet, waarbij de vraag/aanbodverhouding wordt weergegeven voor de verschillende segmenten van de vloot. In 2018 was de benuttingsgraad van de vloot bijzonder hoog. De reden hiervoor is dat de daadwerkelijke beschikbare vlootcapaciteit (door een vermindering van het aanbod) werd beperkt door de periode van laagwater in 2018, aangezien de schepen niet volledig konden worden beladen. Ook moesten meerdere schepen worden ingezet, wat verder bijdroeg aan de hogere totale benuttingsgraad van de vloot in 2018.

Schepen
< 1.000 t

Schepen
1.000 - 2.000 t

Schepen
< 2.000 t

AFBEELDING 15: BENUTTINGSGRAAD VAN DE RIJNVLOOT (DROGELADINGSCHEPEN) DOOR DE TIJD HEEN PER VLOOTSEGMENT



Bron: Panteia op basis van gegevens van de CCR

In 2019 waren de omstandigheden anders. De daadwerkelijke beschikbare vlootcapaciteit was hoger (toename van het aanbod). In combinatie met een lagere vervoersvraag in 2019 (minder kolenvoer door de energietransitie, minder vervoer van ijzererts door de gespannen handelsverhoudingen voor staalproducten) nam de benuttingsgraad van de vloot af.

De gemiddelde benuttingsgraad daalde het sterkst voor schepen met een laadvermogen van meer dan 2.000 ton. De belangrijkste reden hiervoor was de kwetsbaarheid van deze schepen voor extreme wateromstandigheden.

Voor kleine en middelgrote schepen (schepen van de grootteklasse < 1.000 ton en de grootteklasse 1.000 tot 2.000 ton), daalde de benuttingsgraad minder sterk. Deze schepen zijn over het algemeen goed aangepast aan het bevaren van de Nederlandse of Duitse kanalen met aanzienlijke diepgangbeperkingen. Het ongeladen gewicht en de ongeladen diepgang van deze schepen is relatief laag, waardoor ze zelfs onder moeilijke laagwateromstandigheden het ondiepe deel van de Midden-Rijn kunnen passeren. Ook hebben de schepen van deze grootteklassen minder te lijden onder de energietransitie, omdat ze hoofdzakelijk worden ingezet voor het vervoer van landbouwproducten en bouwmaterialen.

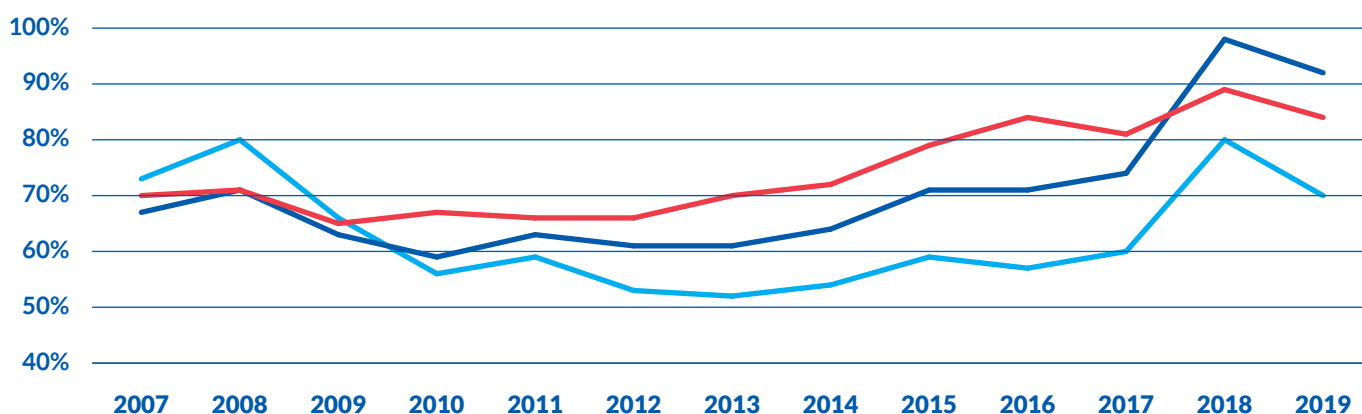
Hoewel de vlootcapaciteit van de drogeladingschepen in 2019 kleiner was dan in 2009, toen de financiële crisis uitbrak, was er nog steeds sprake van overcapaciteit in de drogeladingvloot. Dit is grotendeels te wijten aan een lagere vraag naar drogeladingschepen; de vraag naar drogeladingschepen was in 2019 zelfs kleiner dan tijdens de financiële crisis in 2009 en 2010.

Tankschepen

In 2019 daalde de gemiddelde benuttingsgraad van de tankvloot met negen procentpunten van 85% naar 76%. De belangrijkste reden voor deze daling was het uitblijven van perioden met laagwater in 2019. Het hele jaar waren er tamelijk goede vaaromstandigheden op de Rijn. Het laadvermogen van tankschepen kon maximaal tot vrijwel maximaal worden benut. Dit in tegenstelling tot 2018, toen er gedurende een groot deel van het jaar lage waterstanden heersten, waardoor de benuttingsgraad van de tankvloot zeer hoog kwam te liggen.

Schepen < 1.000 t
Schepen 1.000 - 2.000 t
Schepen < 2.000 t

AFBEELDING 16: BENUTTINGSGRAAD VAN DE RIJNVLOOT (TANKSCHEPEN) DOOR DE TIJD HEEN PER VLOOTSEGMENT



Bron: Panteia op basis van gegevens van de CCR

Desalniettemin was de benuttingsgraad in 2019 vrij hoog, dankzij de grotere vervoersvraag voor aardolieproducten (deels het gevolg van een tijdelijke sluiting van de raffinaderij in Zwitserland) en een relatief klein aanbod. De sloop van enkelwandige tankers, waardoor de capaciteit van de vloot de afgelopen jaren aanzienlijk afnam, leidde tot een relatief klein aanbod in 2019. Als gevolg van alle bovengenoemde factoren nam de benuttingsgraad van alle vlootcategorieën af, maar bleef deze nog steeds op een relatief hoog niveau.





06

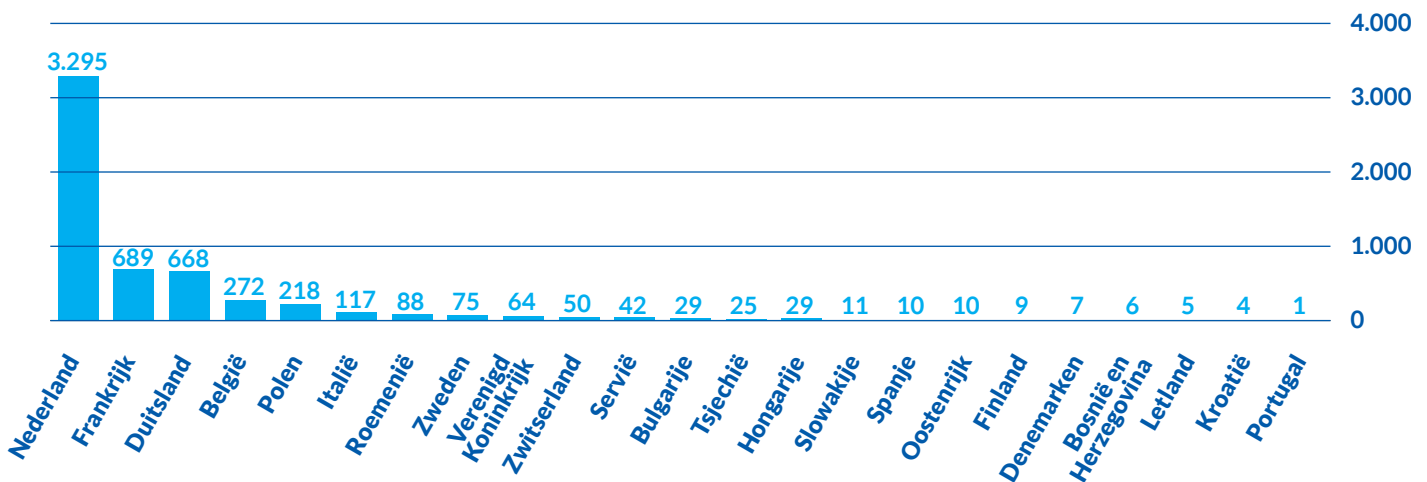
ONDERNEMINGEN, WERKGELEGENHEID, OMZET EN BRUTO- EXPLOITATIE- COËFFICIËNT

- Bij de 5.600 vrachtvervoersbedrijven in de binnenvaart in Europa werkten in 2017 23.291 personen. Dit is iets minder dan het jaar ervoor. 88,5% van deze bedrijven zijn gevestigd in een Rijnsoeverstaat en deze bedrijven hebben 73% van alle werkzame personen in de binnenvaart in Europa in dienst.
- In hetzelfde jaar waren er 21.581 werkzame personen tewerkgesteld bij de 4.000 binnenvaartondernemingen die actief zijn in de passagiersvaart, hetgeen 800 meer is dan het jaar ervoor. 43% van deze ondernemingen is gevestigd in een Rijnsoeverstaat en van alle werknemers in deze branche in Europa werkt 63% bij deze bedrijven.
- Het hoogste netto-omzetcijfer in het binnenvaartvrachtvervoer werd gerealiseerd in Nederland en voor de passagiersvaart in Zwitserland. In beide segmenten ligt het omzetcijfer in de Donaulanden door de bank genomen veel lager, omdat het aandeel in de transportprestatie lager ligt en ook de lonen en prijzen op een lager niveau liggen.

ONDERNEMINGEN EN WERKGELEGENHEID

IN HET GOEDERENVERVOER

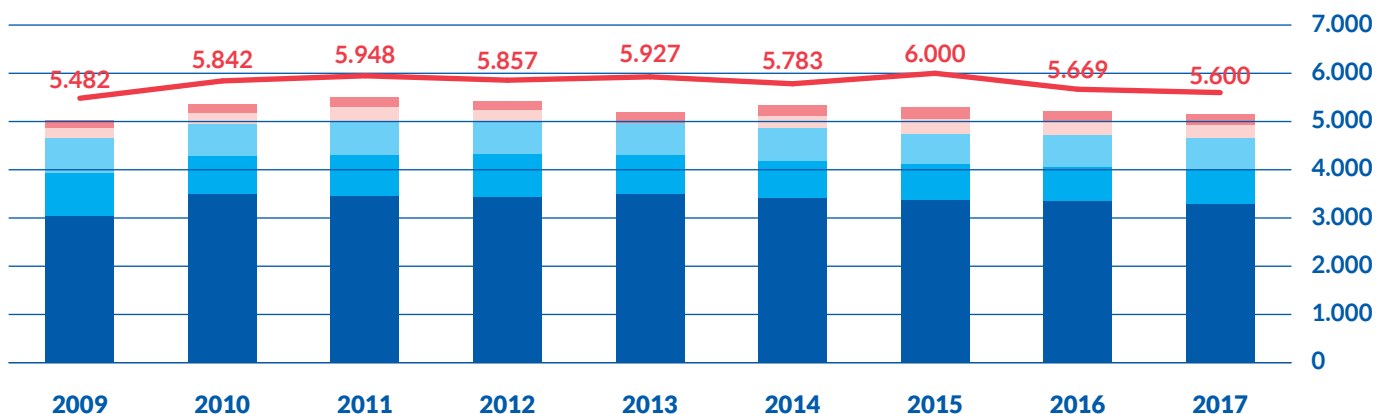
AFBEELDING 1: AANTAL BINNENVAARTONDERNEMINGEN IN HET GOEDERENVERVOER IN EUROPA *



Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en Eidgenössische Steuerverwaltung (Zwitserse belastingdienst)
* Gegevens voor 2017

Volgens gegevens van Eurostat telde Europa (de EU plus Servië en Zwitserland) in 2017²⁴ 5.600 binnenvaartondernemingen, vergeleken met 5.669 in het jaar ervoor. Hiervan was 88,5% geregistreerd in de Rijnsoeverstaten (Nederland, Duitsland, België, Frankrijk en Zwitserland). De landen met het grootste aantal ondernemingen zijn vier Rijnsoeverstaten en Polen, die samen goed zijn voor 92% van alle binnenvaartondernemingen in Europa.

AFBEELDING 2: AANTAL BINNENVAARTONDERNEMINGEN IN HET GOEDERENVERVOER IN EUROPA

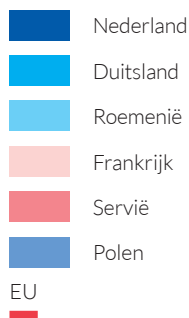
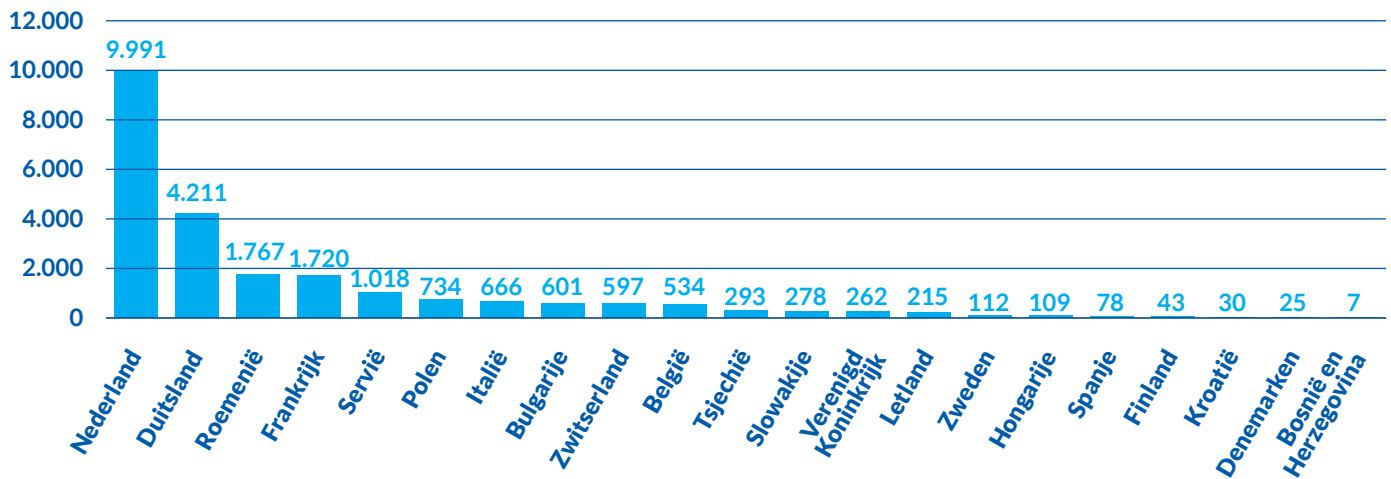


Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en Eidgenössische Steuerverwaltung (Zwitserse belastingdienst). Geen gegevens voor België voor 2013.

²⁴ 2017 was het meest recente jaar in de statistieken van Eurostat over ondernemingen.

Het aantal werkzame personen omvat de zelfstandigen, meewerkende gezinsleden en werknemers. In 2017 bedroeg het totale aantal van deze variabele 23.291, vergeleken met 23.666 in 2016.²⁵ Van deze werkzame personen werkte 73% voor ondernemingen in Rijnsoeverstaten, 17% voor ondernemingen in Donaustaten en 10% voor ondernemingen buiten deze twee regio's.

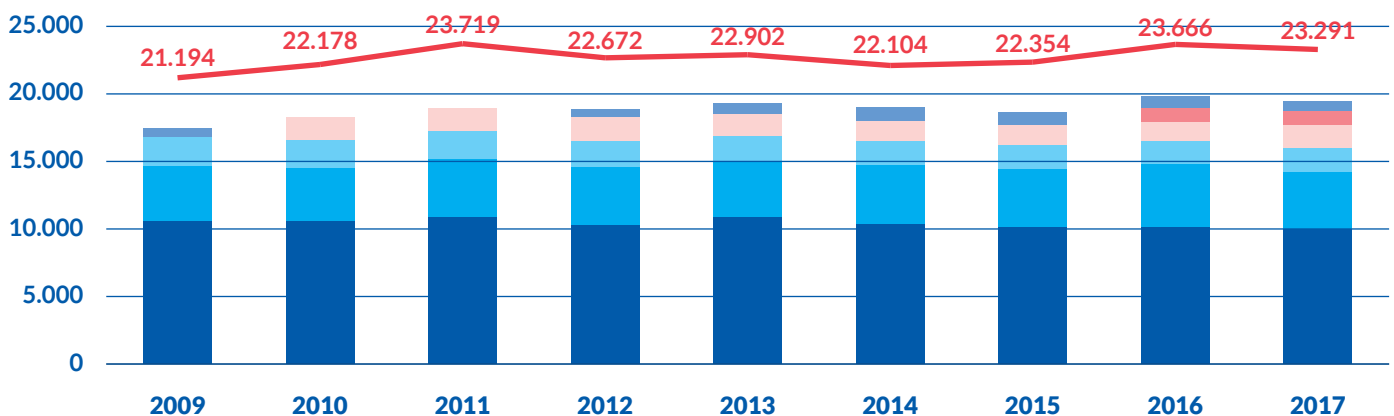
AFBEELDING 3: AANTAL WERKZAME PERSONEN IN HET VRACHTVERVOER IN EUROPA *



Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en Eidgenössische Steuerverwaltung (Zwitserse belastingdienst)
* Gegevens voor 2017

De landen met de grootste werkgelegenheid in het vrachtvervoer in de binnenvaart zijn Nederland, Duitsland, Roemenië, Frankrijk, Servië en Polen. De werkgelegenheid in deze landen is goed voor 83% van alle banen in het vrachtvervoer in 2017.

AFBEELDING 4: AANTAL WERKZAME PERSONEN IN HET VRACHTVERVOER DOOR DE BINNENVAART IN EUROPA *



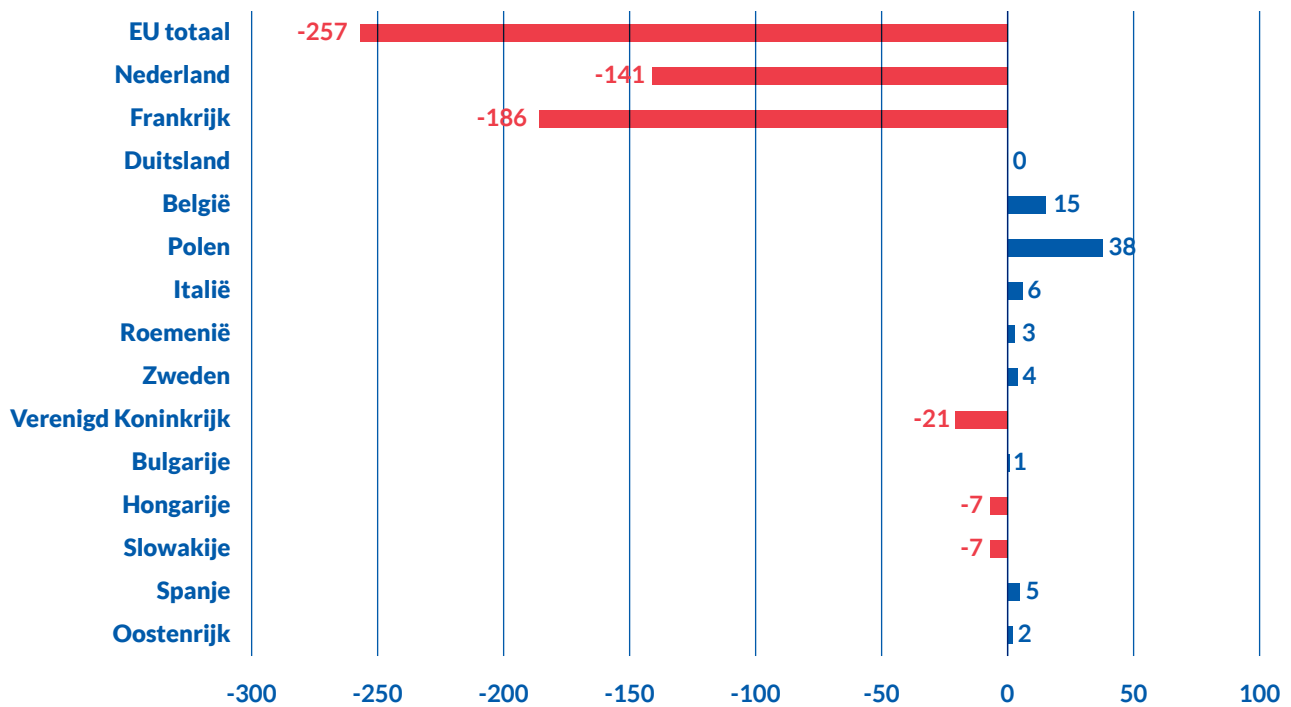
Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en Eidgenössische Steuerverwaltung (Zwitserse belastingdienst)

* Voor Frankrijk zijn de cijfers voor 2013-2015 een schatting als gevolg van ontbrekende gegevens. Voor Polen ontbreken gegevens voor 2010 en 2011 en voor Servië voor 2009-2015.

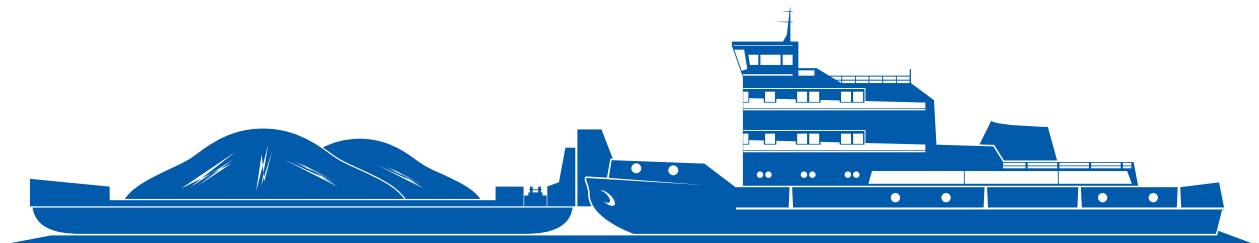
²⁵ De cijfers van nationale instituten zijn vaak hoger dan de cijfers van Eurostat. Dit geldt vooral voor België. Volgens Eurostat werkten er 700 personen in het goederenvervoer en de passagiersvaart in 2017. Volgens de twee socialezekerheidsorganisaties ONSS (werknemers) en INASTI (zelfstandigen) waren dat er 1933. Voor vergelijkingen tussen landen genieten de gegevens van Eurostat echter de voorkeur, aangezien deze geharmoniseerd zijn tussen de landen en dus vergelijkbaar.

Wanneer het aantal binnenvaartondernemingen in 2017 naast de cijfers van 2012 wordt gelegd, kan een afname worden vastgesteld voor Europa als geheel en tevens voor grote binnenvaartlanden als Nederland en Frankrijk. De toename in andere landen weegt niet op tegen de afname in deze twee landen.

AFBEELDING 5: **VERSCHIL IN HET AANTAL BINNENVAARTONDERNEMINGEN IN HET GOEDERENVERVOER IN 2017 TEN OPZICHTE VAN 2012**



Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]

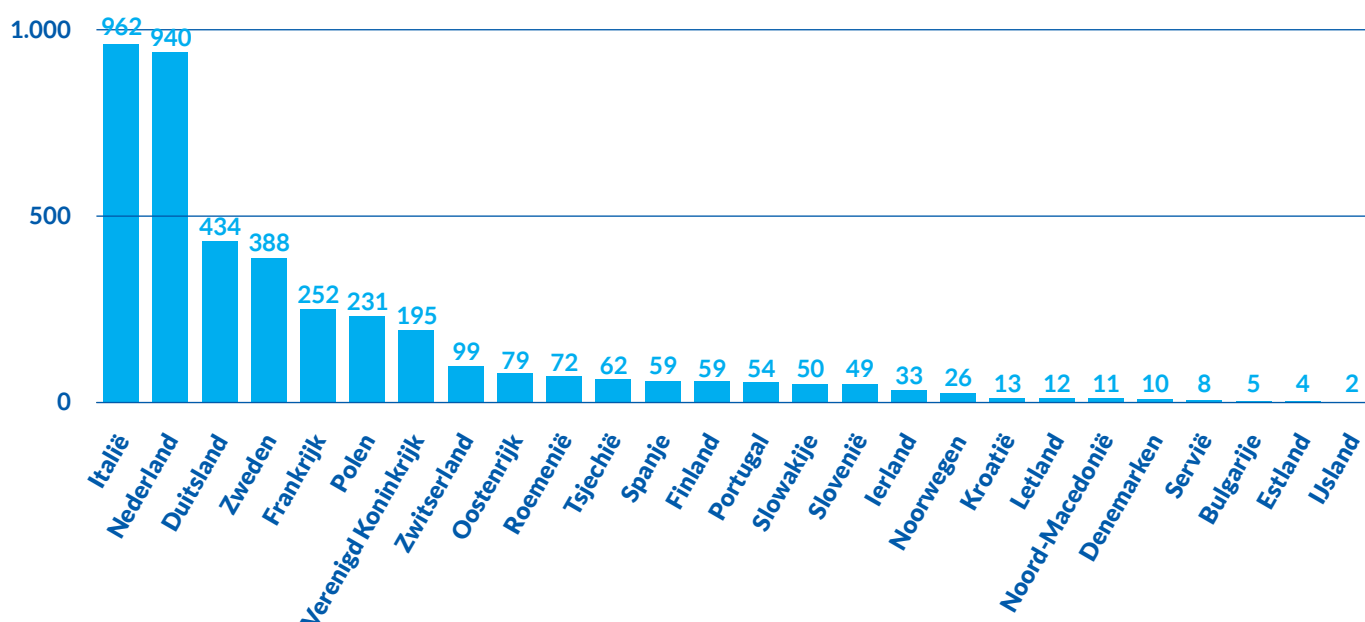


ONDERNEMINGEN EN WERKGELEGENHEID

IN DE PASSAGIERSVAART

De binnenvaartondernemingen in het passagiersvervoer in Europa zijn actief in verschillende segmenten: riviercruises, dagtochten op rivieren, kanalen en meren. Ook veerdiensten voor passagiers maken deel uit van de sector. Italië voert de lijst aan vanwege de vele meren die het land telt en de boten op de kanalen van Venetië. Nederland telt veel dagtochtschepen, veerponten over rivieren en grote en kleine cruiseschepen.

AFBEELDING 6: AANTAL BINNENVAARTONDERNEMINGEN IN HET PASSAGIERSVERVOER IN EUROPA *

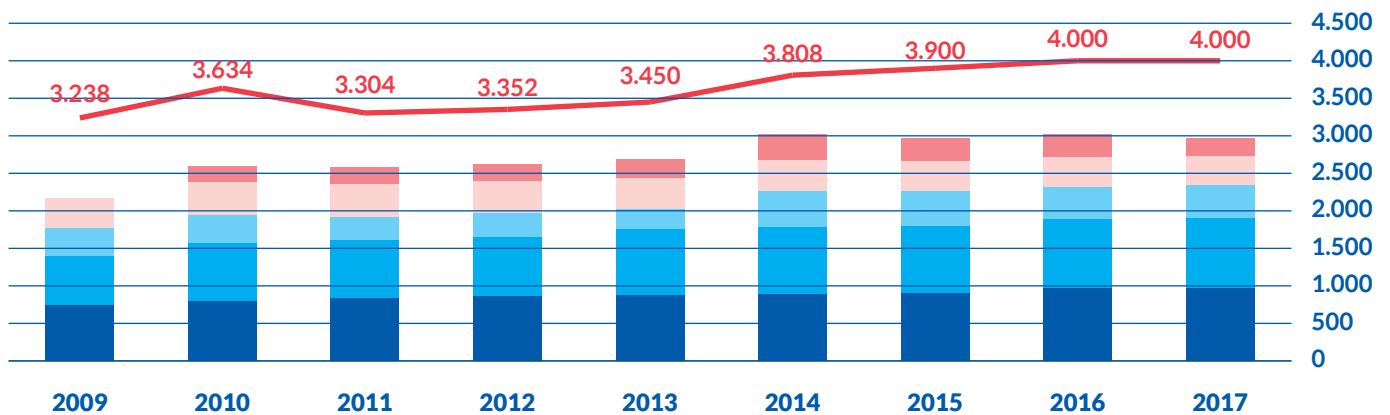


Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en Eidgenössische Steuerverwaltung (Zwitserse belastingdienst)

* Gegevens voor 2017

De evolutie van het aantal passagiersvaartondernemingen vertoont sinds 2009 een stijgende lijn. Er zijn momenteel 4.000 ondernemingen actief op dit gebied, waarvan 74,4% in Italië, Nederland, Duitsland, Zweden en Frankrijk.

AFBEELDING 7: AANTAL BINNENVAARTONDERNEMINGEN IN DE PASSAGIERSVAART IN EUROPA *

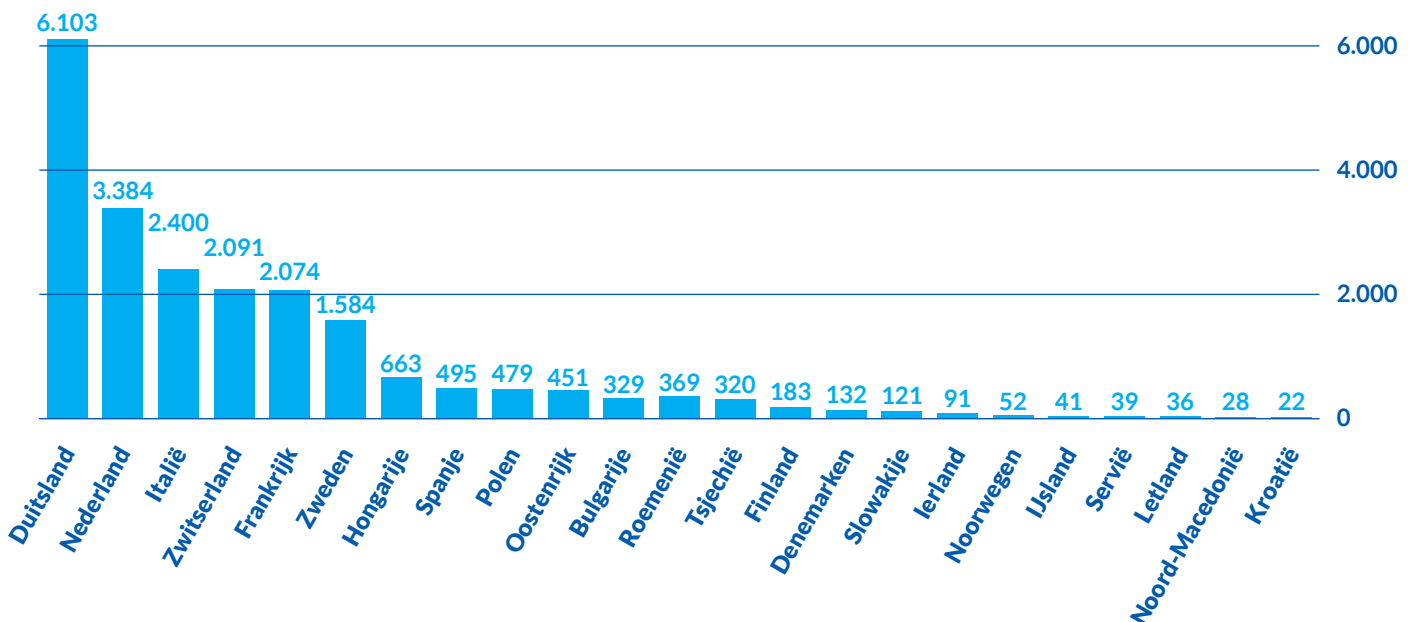


Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], Eidgenössische Steuerverwaltung (Zwitserse belastingdienst), CBS (NL)

* Voor 2009 zijn geen Franse gegevens beschikbaar.

Duitsland staat aan kop wat betreft de werkgelegenheid in de passagiersvaart met meer dan 6.000 werkzame personen. Nederland volgt met meer dan 3.000 personen, gevolgd door Italië, Zwitserland en Frankrijk met elk tussen de 2.000 en 2.500 personen.

AFBEELDING 8: AANTAL WERKZAME PERSONEN IN DE PASSAGIERSVAART IN EUROPA *

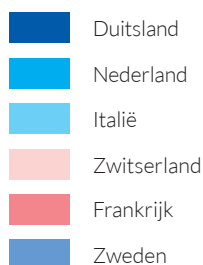
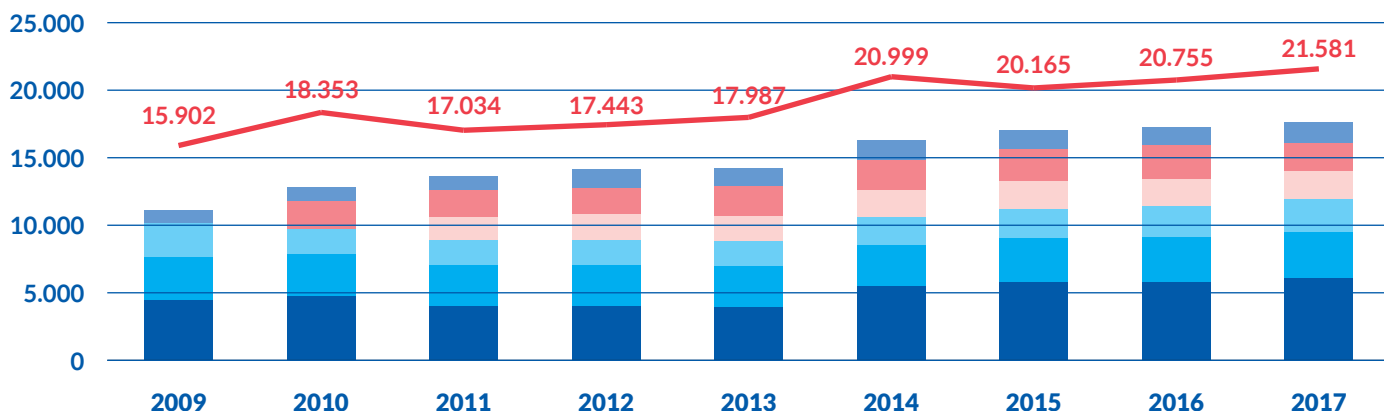


Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en Zwitsers bureau voor de statistiek (CH)

* Gegevens voor 2017

Het totale aantal werkwzame personen in de passagiersvaart in Europa bedraagt 21.581 en is dus iets lager dan het aantal werkwzame personen in het vrachtvervoer in de binnenvaart. Ongeveer 82% van alle personen die werkzaam zijn in de Europese passagiersvaart werkt in Duitsland, Nederland, Italië, Zwitserland, Frankrijk en Zweden.

AFBEELDING 9: ONTWIKKELING VAN HET AANTAL WERKZAME PERSONEN IN DE PASSAGIERSVAART IN EUROPA *



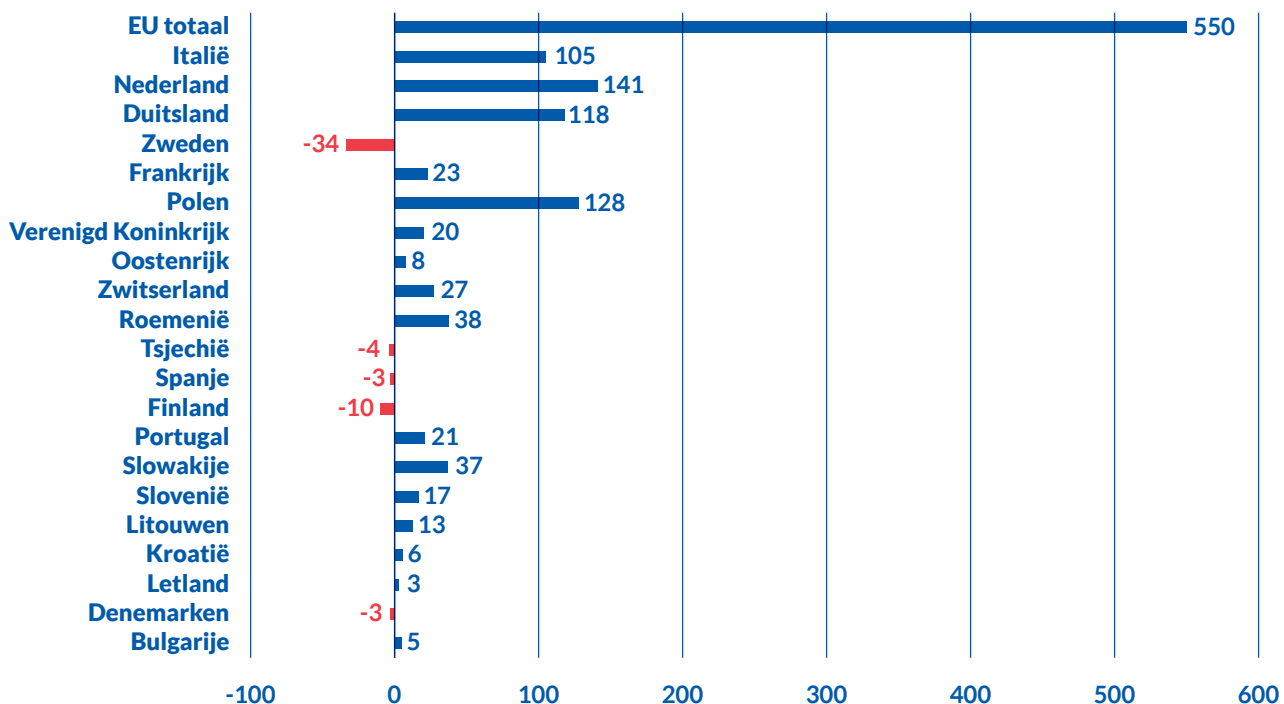
Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], Zwitsers bureau voor de statistiek (CH)

* Geen gegevens voor Frankrijk voor 2009, geen gegevens voor Zwitserland voor 2009 en 2010. Cijfers voor de EU omvatten ook Zwitserland.

In vrijwel alle Europese landen is het aantal ondernemingen in de passagiersvaart sinds 2012 toegenomen. De sterkste groei vond plaats in de landen met de meeste passagiersvaart en Polen.

EU

AFBEELDING 10: VERSCHIL IN HET AANTAL BINNENVAARTONDERNEMINGEN IN DE PASSAGIERSVAART IN 2017 TEN OPZICHTE VAN 2012



Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en Eidgenössische Steuerverwaltung (Zwitserse belastingdienst)

OMZET, EXPLOITATIECOËFFICIËNT, PERSONEELSKOSTEN PER WERKNEMER

Nederland

Duitsland

Frankrijk

Roemenië

Hongarije

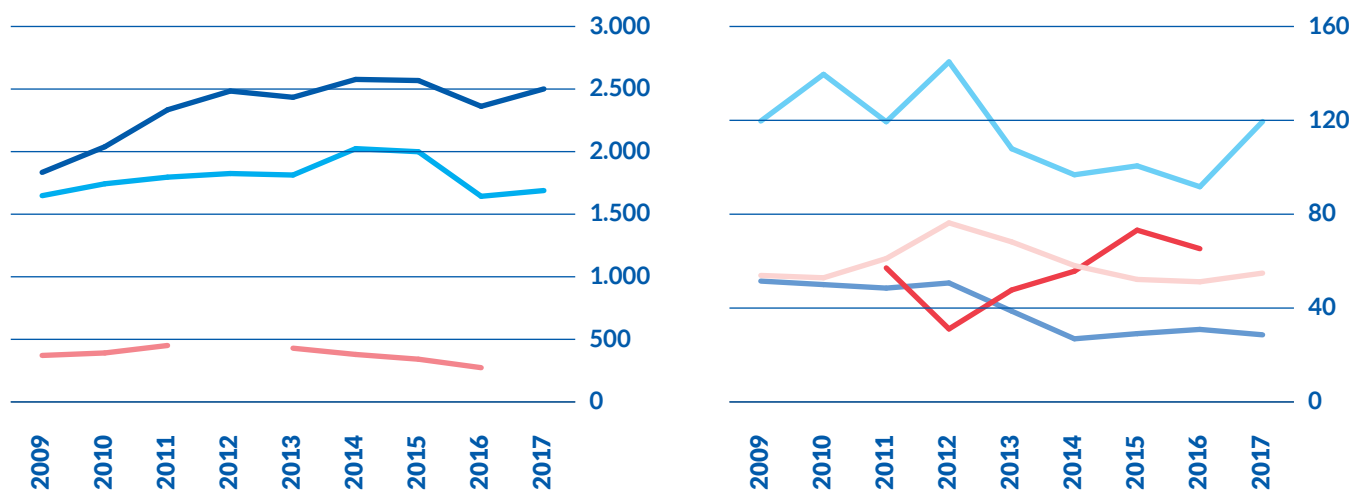
Slowakije

Bulgarije

OMZET EN EXPLOITATIECOËFFICIËNT VAN HET VRACHTVERVOER

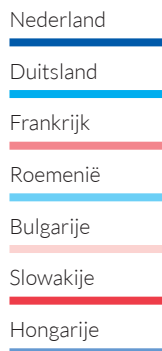
Hoewel de Donaustaten een aandeel van 18% in de vervoersprestatie hebben, is hun aandeel in de EU-omzet veel lager als gevolg van een lager loon- en prijsniveau.

AFBEELDINGEN 11 EN 12: JAARLIJKSE NETTO-OMZET IN HET VRACHTVERVOER (IN MLN. €)



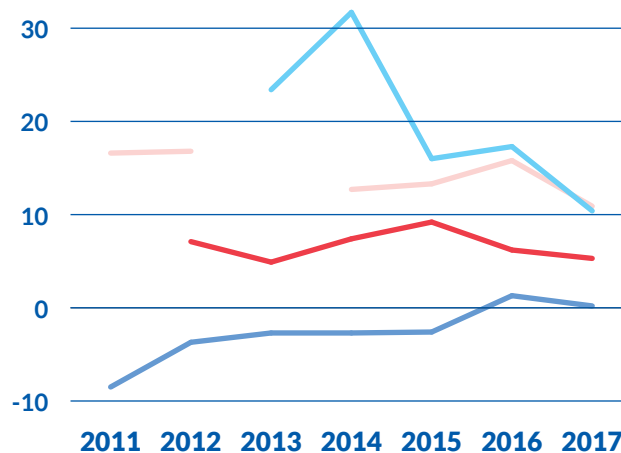
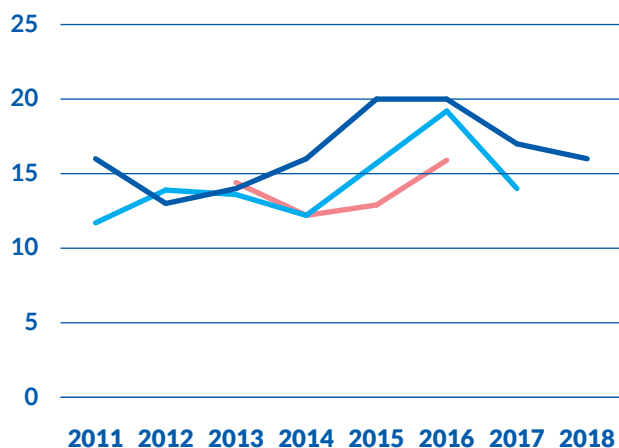
Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), CCR-analyse

De verhouding tussen het bedrijfsresultaat (winst) en de netto-omzet vormt de exploitatiecoëfficiënt, die een indicator is voor de winstgevendheid. Voor Nederland werd deze indicator berekend aan de hand van gegevens van het CBS. Voor overige landen biedt de SBS-database van Eurostat cijfers, maar helaas niet voor alle landen en jaren.



De Nederlandse vrachtsector bereikte in 2015 en 2016 een exploitatiecoëfficiënt van 20%, in 2017 was dit 17% en 16% in 2018. De curves voor Duitsland en Frankrijk liggen onder die van Nederland. Hongarije had tot 2015 een negatieve exploitatiecoëfficiënt. Dit betekent dat het goederenvervoer voor Hongaarse binnenvaartondernemingen tussen 2011 en 2015 gemiddeld een verlies opleverde. In 2016 en 2017 was de exploitatiecoëfficiënt in Hongarije licht positief.

AFBEELDINGEN 13 EN 14: VERHOUDING BEDRIJFSRESULTAAT EN OMZET - EXPLOITATIECOËFFICIËNT - IN HET VRACHTVERVOER (IN %)



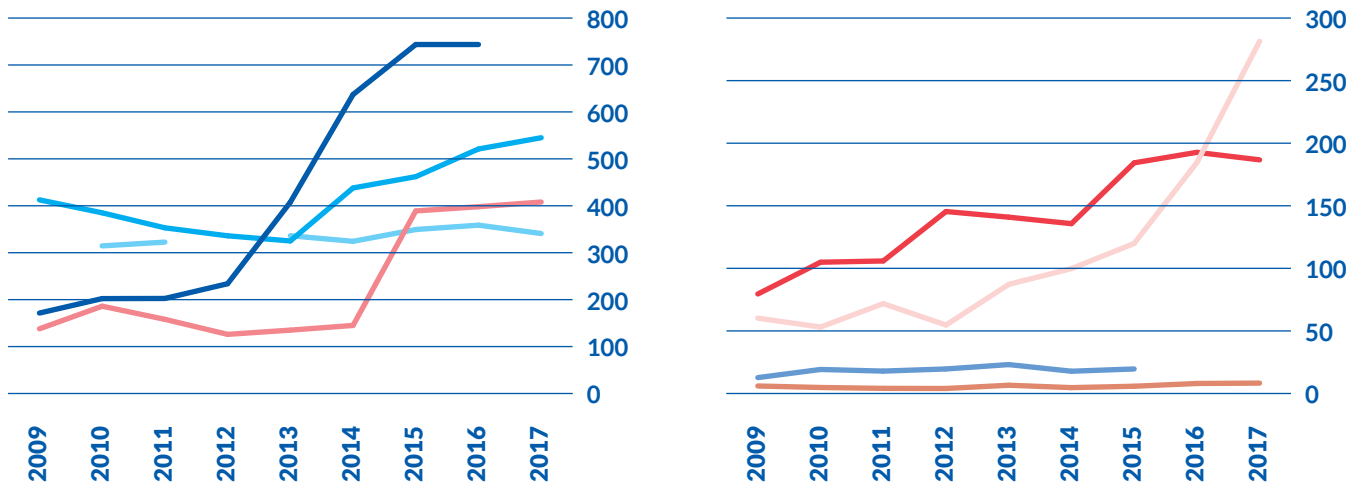
Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], CBS, CCR-analyse. De gegevens voor Nederland werden berekend door het bedrijfsresultaat voor vrachtvervoer en passagiersvaart te delen door de netto-omzet in het vrachtvervoer en de passagiersvaart. Het CBS schat echter dat 92% van de omzet in de Nederlandse binnenvaart voor rekening komt van het vrachtvervoer en 8% van de passagiersvaart. Een opsplitsing van de gegevens tussen het vrachtvervoer en de passagiersvaart is voor Nederland echter niet beschikbaar.

OMZET EN EXPLOITATIECOËFFICIËNT IN DE PASSAGIERSVAART

Wat de passagiersvaart betreft, heeft Zwitserland de hoogste omzet van Europa, gevolgd door Duitsland, Italië en Frankrijk. De gegevens voor Zwitserland zijn ontleend aan de database van de Zwitserse belastingdienst, die gegevens over de omzet en andere financiële gegevens verzamelt voor alle economische sectoren in Zwitserland (via de informatie over de omzetbelasting die in elke sector wordt betaald). Gegevens voor andere Europese landen zijn ontnomen aan de SBS-database van Eurostat (Structural Business Statistics database).

Sinds 2013/2014 nam de omzet in Zwitserland sterk toe. Dit geldt ook voor Duitsland, Italië en het Verenigd Koninkrijk. Er bestaat een sterke correlatie met de vraag naar riviercruises, die gedurende deze jaren ook toenam (zie het hoofdstuk over riviercruises, de afbeelding over het aantal passagiers). Het feit dat ondernemingen in het Verenigd Koninkrijk hun omzet sterk zagen groeien is een weerspiegeling van het feit dat er meer Britse touroperators in de riviercruisesector actief zijn geworden.

AFBEELDINGEN 15 EN 16: JAARLIJKSE NETTO-OMZET IN DE PASSAGIERSVAART
(IN MILJOEN €)



Zwitserland

Duitsland

Italië

Frankrijk

Verenigd Koninkrijk

Zweden

Hongarije

Roemenië

Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], Eidgenössische Steuerverwaltung (Zwitserse belastingdienst), analyse van de CCR

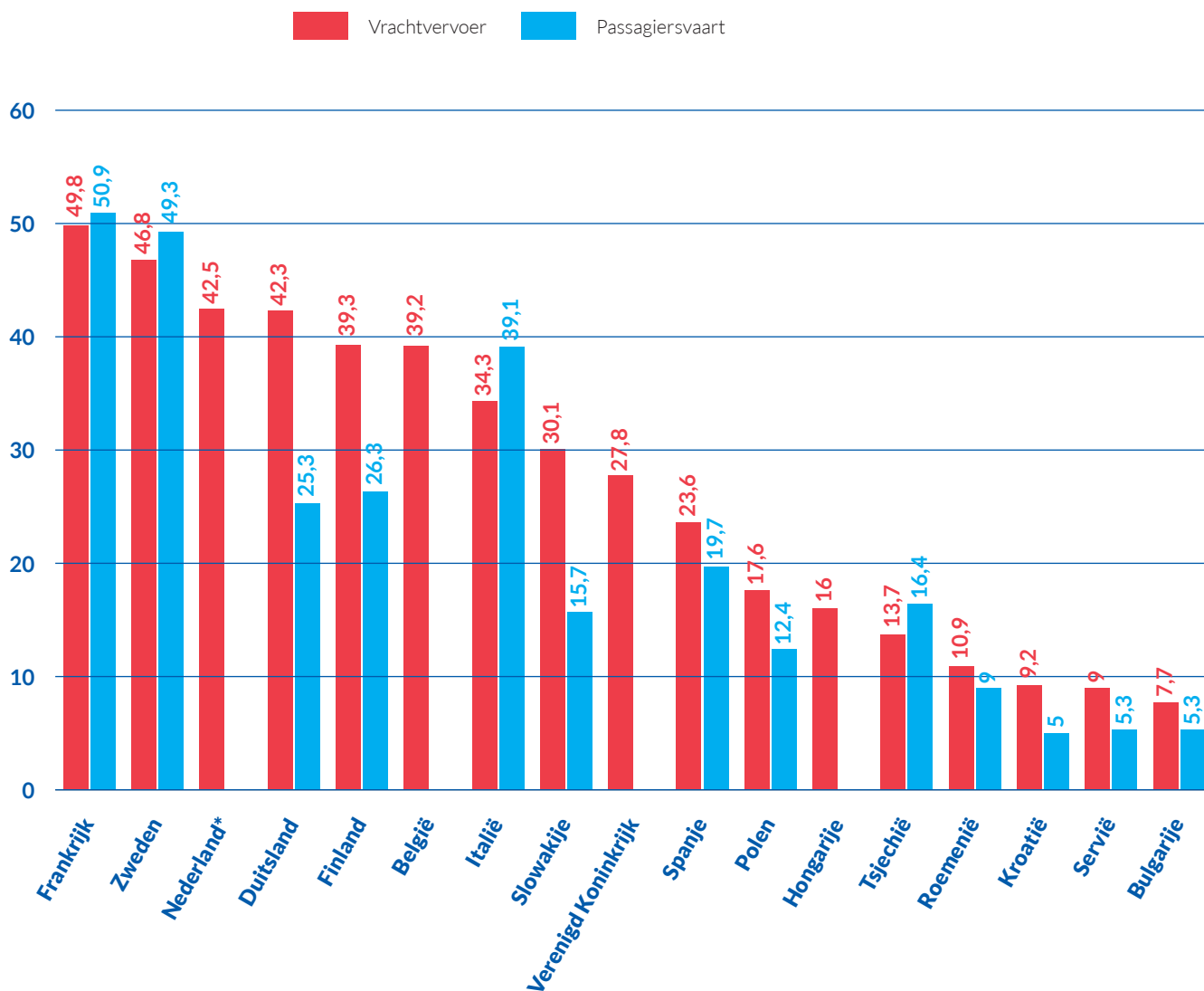
In de Duitse passagiersvaart nam de exploitatiecoëfficiënt sinds 2013 sterk toe en bereikte in 2017 een niveau van 30%.



PERSONEELSKOSTEN PER WERKNEMER

De Donaustaten zijn duidelijk de landen met de laagste personeelskosten per werknemer, dankzij het lagere loon- en prijsniveau ten opzichte van West-Europa. Frankrijk en Zweden hebben de hoogste personeelskosten per werknemer.

AFBEELDING 17: GEMIDDELDE JAARLIJKSE PERSONEELSKOSTEN PER WERKNEMER IN DE BINNENVAART (IN 1.000 € / WERKNEMER, 2017) *



Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], CBS, CCR-analyse

* Voor Nederland heeft het cijfer betrekking op de personeelskosten per werknemer in het vrachtvervoer en de passagiersvaart samen, maar het vrachtvervoer heeft een aandeel van 92% in de totale binnenvaart. De gegevens over de personeelskosten zijn overgenomen van het CBS, aangezien Eurostat geen gegevens over deze indicator publiceert voor Nederland. Er is in de gegevens van het CBS geen opsplitsing beschikbaar tussen het vrachtvervoer en de passagiersvaart.





07

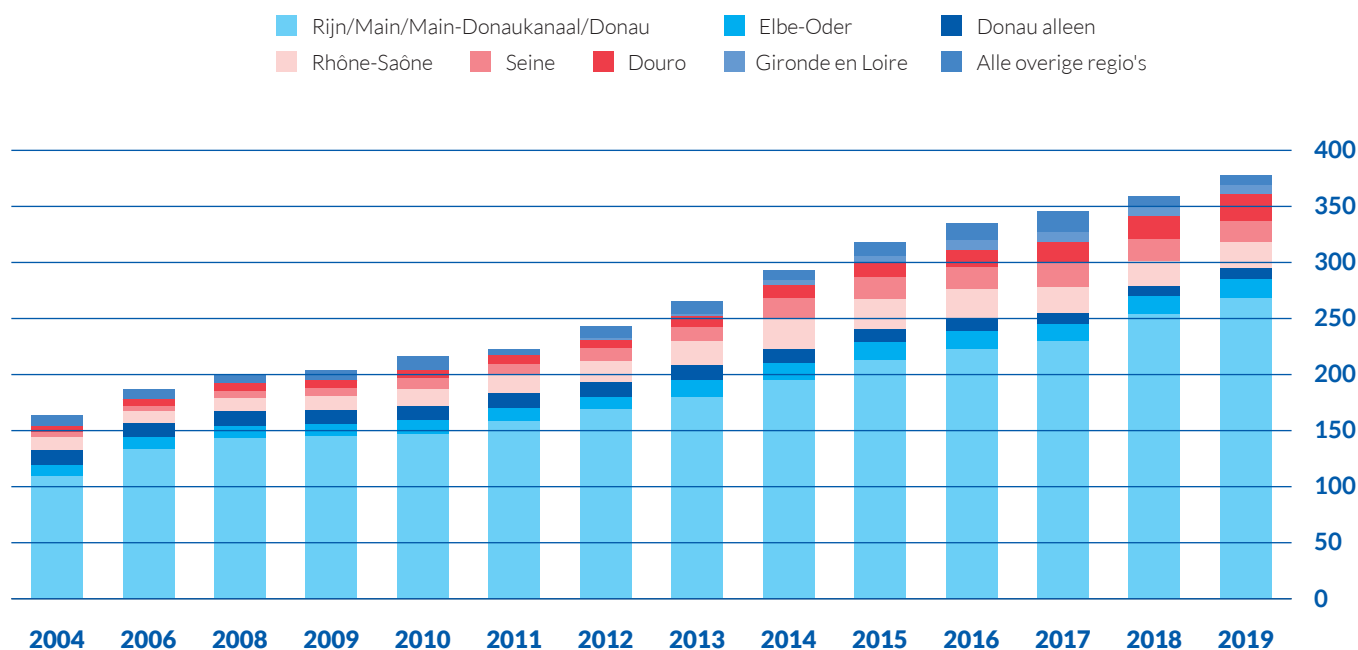
RIVIERCRUISEVAART

- In 2019 is de Europese riviercruisector in vergelijking met 2018 nog verder gegroeid. Er zijn 378 actieve schepen met in totaal 54.814 bedden. Er kwamen negentien nieuwe schepen bij, zodat ook het nieuwbouwpercentage hoog uitvalt.
- Een tweede groei-indicator voor de Europese riviercruisector in 2019 is de toename in de vraag van bijna 10%, die daardoor bij 1,79 miljoen passagiers kwam te liggen (waarvan tussen de 44 tot 49% afkomstig was uit niet-Europese landen).
- De toename van het verkeer van riviercruiseschepen (aantal schepen bij sluizen) is ook een teken van de positieve ontwikkeling in de sector zowel op de Rijn (+24% in vergelijking met 2018) als op de Donau (met +30% voor de Midden-Donau en bijna +35% voor de Beneden-Donau).

VLOOTCIJFERS RIVIERCRUISEVAART²⁶

Europa beschikt op dit moment over de grootste vloot riviercruiseschepen, gevolgd door de Nijl en andere Afrikaanse rivieren. De actieve cruisevloot in Europa vertegenwoordigt meer dan 40% van de wereldwijde actieve cruisevloot. De riviercruisevloot in de EU concentreert zich vooral rond de Centraal-Europese waterwegen²⁷ (nagenoeg 75% van de totale riviercruisevloot in de EU). De riviercruisevloot in Europa²⁸ is sinds 2004 voortdurend gegroeid en bedroeg 378 actieve schepen met 54.814 bedden in 2019 (vergeleken met 359 schepen en 52.078 bedden in 2018).

AFBEELDING 1: AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN IN DE EU PER VAARGEBIED (2004 – 2019)



Bron: Hader, A. (2019), *The River Cruise Fleet*

In het seizoen van 2019 kwamen er negentien volledig nieuwe schepen op de markt. Eén schip keerde terug op de actieve cruisemarkt na een lange stilligperiode. Een ander schip werd uit de database verwijderd.

Het grote aantal nieuwe cruiseschepen in 2019 (bijna het dubbele van 2018) kan worden verklaard door een groeiende vraag van Amerikaanse klanten en een gezonde vraag op de Duitstalige markt. Van deze negentien nieuwe schepen maken veertien schepen deel uit van de vloot die actief is op Centraal-Europese waterwegen.

²⁶ Hader, A. (2019), *The River Cruise Fleet*

²⁷ Rijn, Main, Main-Donaukanaal, Donau, Elbe-Oder

²⁸ De vloot van Europese riviercruiseschepen, zoals gedefinieerd in dit rapport (riviercruiseschepen met meer dan 39 bedden), omvat de vloot van de EU en van Zwitserland.

Een van de nieuwe schepen zal alleen op de Donau gaan varen en vier schepen zullen op de Douro worden ingezet. De nieuwe cruiseschepen die op de Donau zullen varen, hebben meer comfort, een betere energie-efficiëntie en een diepgang van ongeveer 1,8 meter.

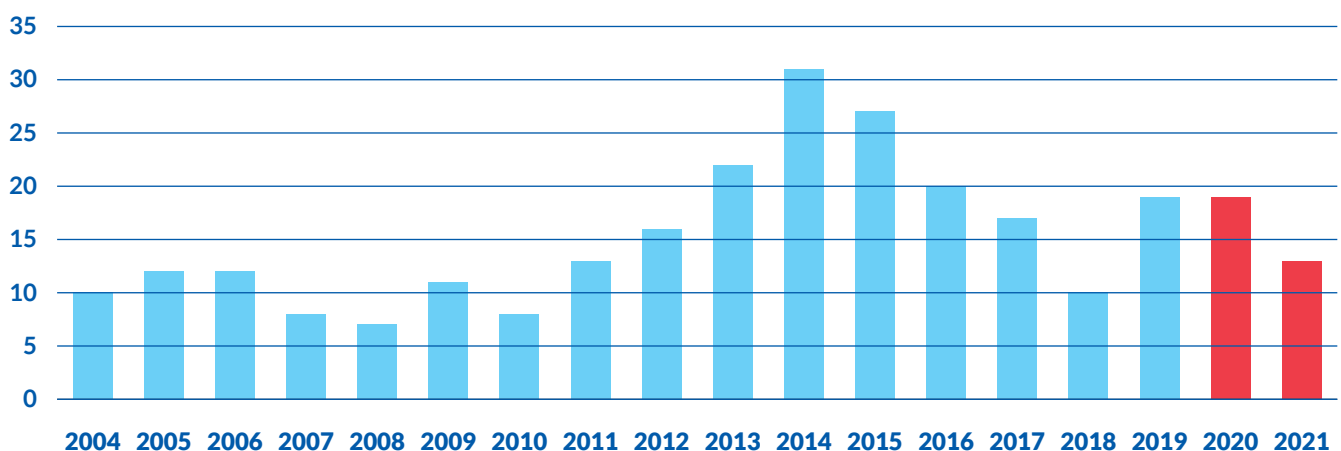
In 2020 zullen naar verwachting nog eens negentien nieuwgebouwde schepen te water worden gelaten: dertien op de Centraal-Europese waterwegen, twee op de Douro en vier op de Seine. Naar verwachting zullen zeven schepen actief worden op de Duitstalige markt. Alles bij elkaar genomen is dit veel meer dan in voorgaande jaren.

Het orderboek voor nieuwe riviercruiseschepen in 2020 dat in dit hoofdstuk wordt behandeld, is van voor de coronacrisis, die de riviercruisevaart in 2020 zwaar trof en ook in 2021 en 2022 ernstige gevolgen zal hebben. Het effect van de coronacrisis op de bouw van nieuwe schepen zal waarschijnlijk in 2021 en 2022 merkbaar worden.

In 2019 kwamen er
19 volledig nieuwe cruiseschepen op de Europese markt.



AFBEELDING 2: AANTAL NIEUWE RIVIERCRUISESCHEPEN VOOR DE EUROPESE MARKT IN 2004-2021 *



Bron: Hader, A. (2019), *The River Cruise Fleet*
* 2020: prognose op basis van orderboeken * 2021: besteld in mei 2020

Afhankelijk van de scheepswerf is de bouw van een riviercruiseschip tot twaalf maanden nodig. Bovendien worden nieuwe riviercruiseschepen gewoonlijk aan het begin van het seizoen of ten laatste in de zomer opgeleverd. Daarom is de bouw van de meeste nieuwe cruiseschepen die voor 2020 werden besteld al voltooid.

Voor het seizoen 2021 zijn veel contracten voor de bouw van nieuwe schepen al getekend, in sommige gevallen is de bouw al begonnen, of zijn in elk geval sommige scheepsonderdelen al in productie genomen. Gezien de sterke economische impact van de coronacrisis op de riviercruisevaart ervaren ondernemingen financiële moeilijkheden en worden er bepaalde risicobeperkende maatregelen genomen. Zo worden contracten uitgesteld of worden er betalingsregelingen voor bepaalde contracten getroffen.

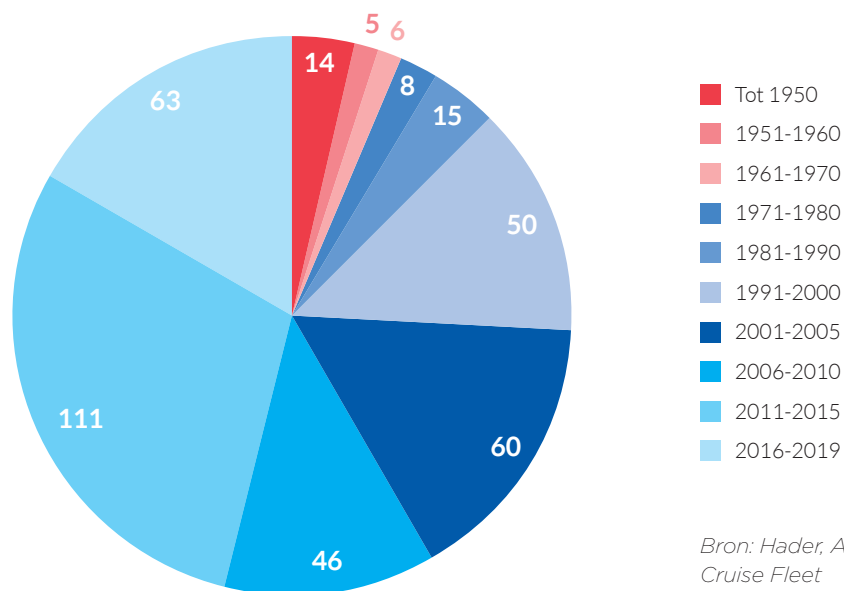
De problemen bestaan niet alleen met bestaande contracten, maar ook het aantal nieuwe orders zal in 2021 en 2022 afnemen. Zo zouden begin 2020 bouwcontracten voor het jaar 2021 moeten worden bevestigd, maar in sommige gevallen is dat niet gebeurd.

Een gelijkaardige situatie deed zich voor in 2016 – na de terroristische aanslagen in Parijs – toen gedurende meerdere maanden minder Amerikaanse toeristen naar Europa kwamen en het aantal nieuwe riviercruiseschepen daalde in 2016, 2017 en 2018. Pas in 2019 en 2020 (prognose) ging dit aantal weer omhoog. Dit voorbeeld doet vermoeden dat de effecten van de coronacrisis op de bouw van nieuwe schepen deels in 2022 zullen worden gevoeld.

Het is mogelijk dat de coronacrisis ertoe zal leiden dat enkele bestaande riviercruiseschepen in 2020 en 2021 van de markt zullen worden gehaald. Sinds 2005 zijn 27 schepen uit de EU-vloot van riviercruiseschepen gehaald, waaronder vijf tijdens de economische crisis van 2009.

Tussen 2006 en 2019 nam de riviercruisevloot in Europa met **220** schepen toe.

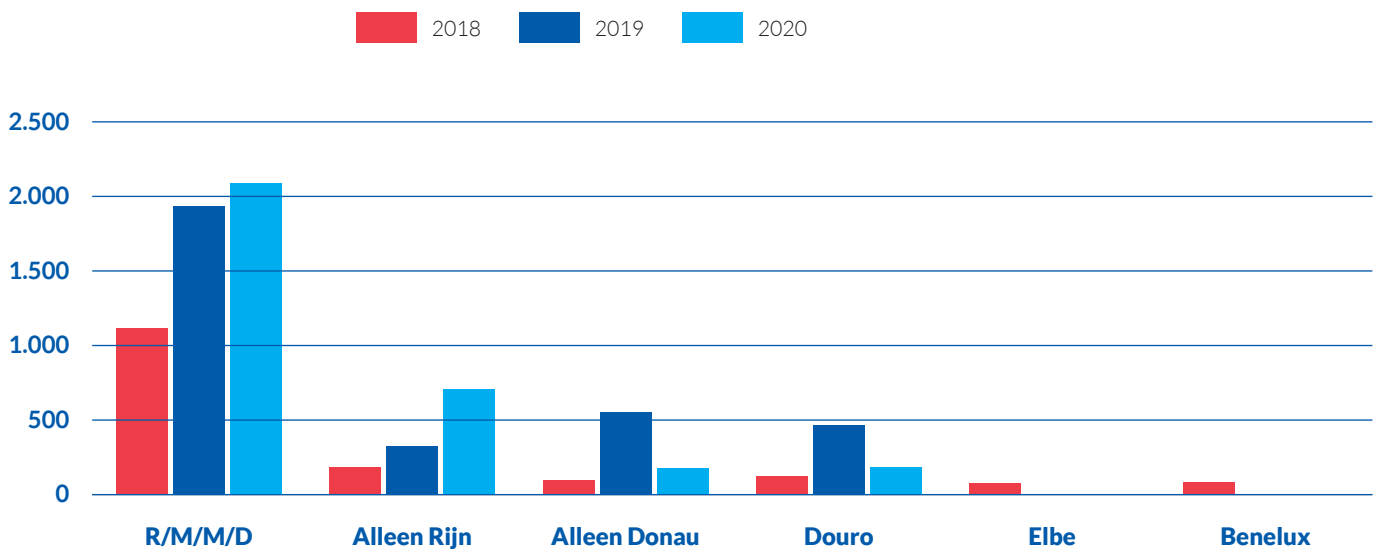
AFBEELDING 3: AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN IN DE EU NAAR BOUWJAAR



Bron: Hader, A. (2019), *The River Cruise Fleet*

In 2019 zorgden de negentien nieuwe schepen voor een extra capaciteit van 3.131 bedden op de riviercruisemarkt in Europa. De netto-toename van de capaciteit in 2019 is echter 2.769 bedden (+5,3%). In 2020 zou de extra capaciteit 3.158 bedden bedragen, aangezien naar verwachting evenveel nieuwe schepen op de markt zullen komen.

AFBEELDING 4: NIEUWE CAPACITEITEN IN DE CRUISEVAART IN 2018, 2019 EN 2020 PER VAARGEBIED (AANTAL BEDDEN) *

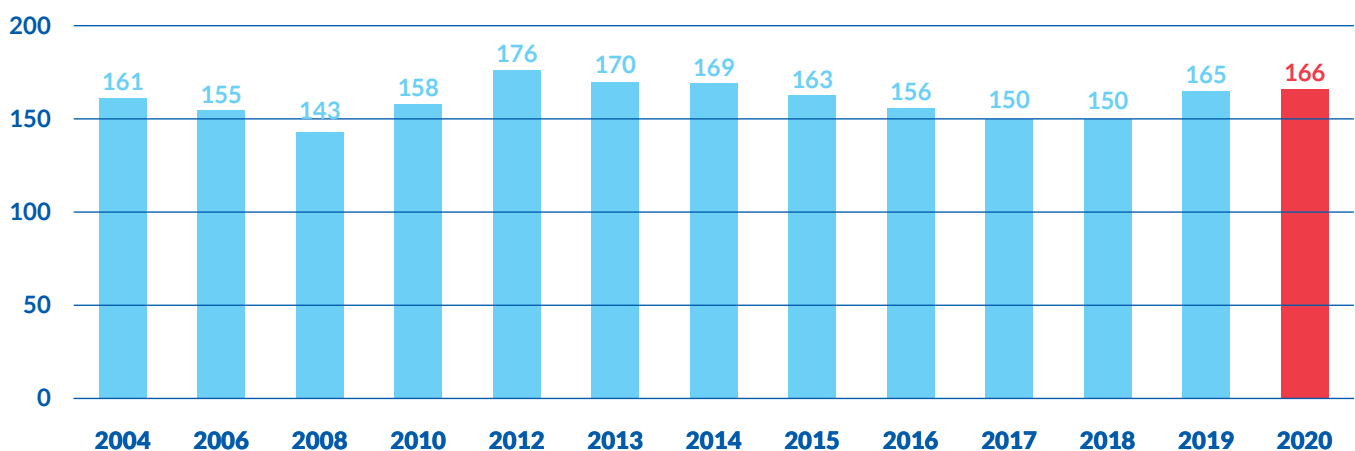


Bron: Hader, A. (2019), *The River Cruise Fleet*

* R/M/M/D = Rijn/Main/Main-Donaukanaal/Donau. De nieuwe bedden op de Donau en in de Benelux in 2018 (181 bedden) zijn het gevolg van het verbouwen of moderniseren van bestaande schepen. De 150 nieuwe bedden op de Rijn in 2019 zijn ook het gevolg van de verbouwing van een bestaand schip. 2020 is een raming op basis van orderboeken.

Wat betreft het aantal nieuwgebouwde schepen, en op basis van orderboeken, lijkt het gemiddelde aantal bedden op nieuwe cruiseschepen weer toe te nemen, na een daling tussen 2014 en 2018. Er kwamen in 2019 inderdaad zeven grote schepen met een grote passagierscapaciteit (190) op de markt en deze varen op de Rijn en het Main-Donaukanaal. Daarnaast werd het grootste riviercruiseschip dat ooit gebouwd is voor Europa, de AMAMAGNA (196 passagiers), in 2019 in gebruik genomen op de Donau.

AFBEELDING 5: GEMIDDELD AANTAL BEDDEN OP NIEUWE RIVIERCRUISESCHEPEN IN EUROPA NAAR BOUWJAAR *

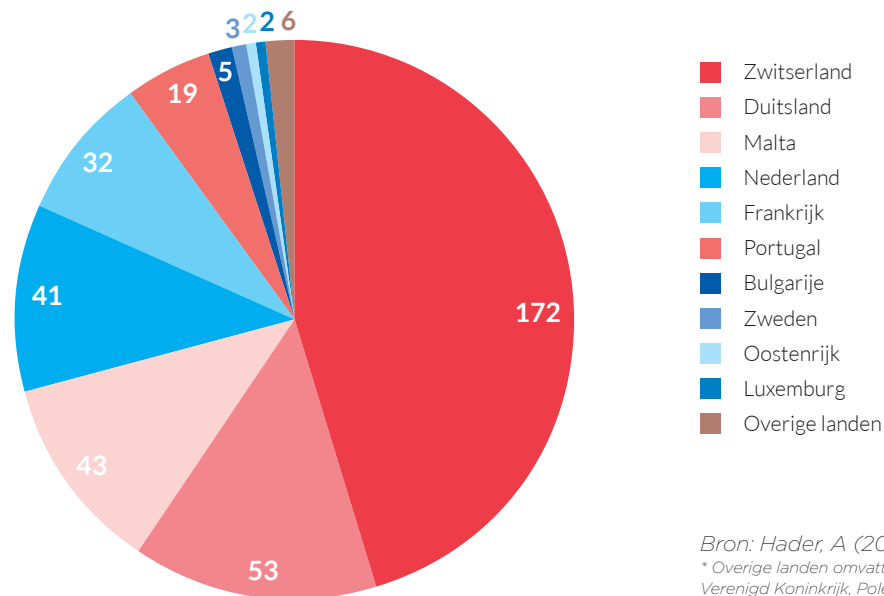


Bron: Hader, A. (2019), *The River Cruise Fleet*

* Cijfer voor 2020 is een prognose.

Zwitserland (172 schepen) is het land met het hoogste aantal geregistreerde riviercruiseschepen. Het heeft ook een groot aandeel op de Rijn en de Donau, evenals op de Rhône-Saône en de Seine. Op de tweede plaats komt Duitsland, met 53 geregistreerde riviercruiseschepen, die vooral actief zijn op de Rijn en Donau. Er zijn ook veel riviercruiseschepen geregistreerd in Malta en Nederland met respectievelijk 43 en 41 schepen.

AFBEELDING 6: IN DE EU GEREGISTREERDE RIVIERCRUISESCHEPEN IN 2019
(AANTAL SCHEPEN) *



Bron: Hader, A (2019)
* Overige landen omvatten België, Tsjechië, Verenigd Koninkrijk, Polen, Oekraïne en Moldavië. In elk land is maar één riviercruiseschip geregistreerd.

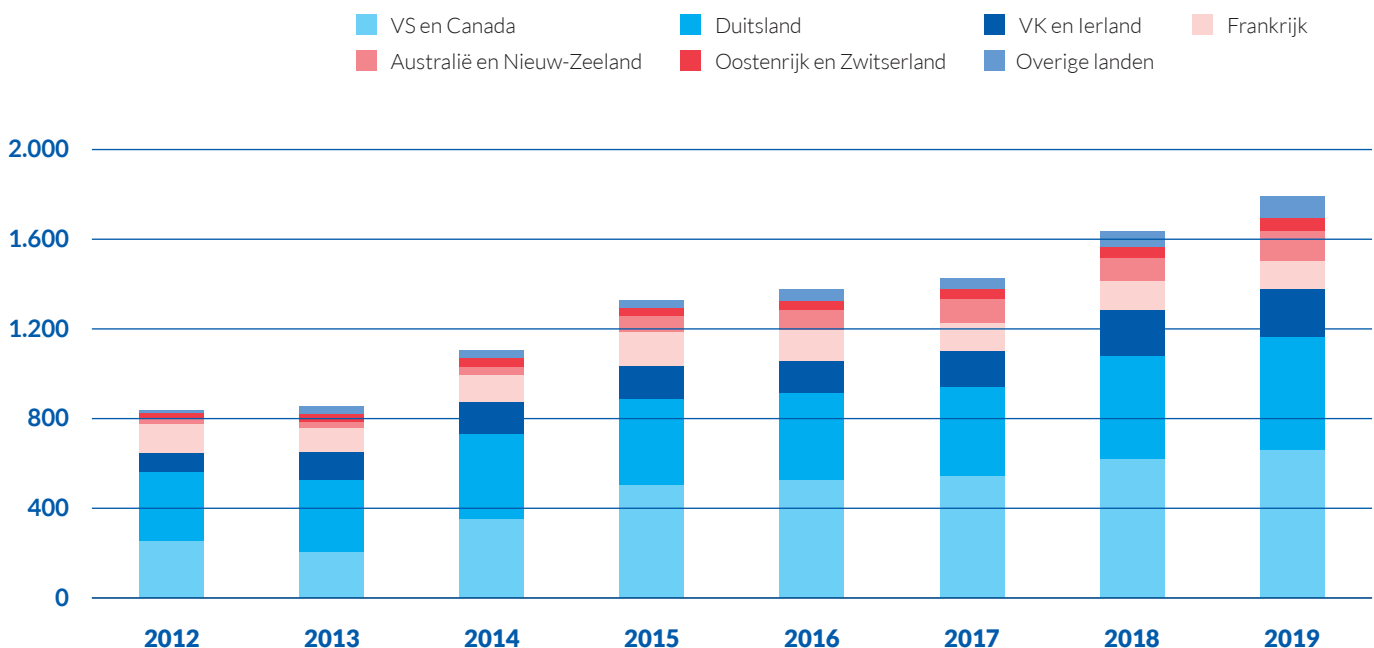
De in Nederland geregistreerde schepen varen vooral op Nederlandse rivieren, de Rijn en het Main-Donaukanaal, terwijl de in Malta geregistreerde schepen vooral actief zijn in het Rijn-Main-Donaugebied en nu en dan in Frankrijk. In Frankrijk staan 32 riviercruiseschepen geregistreerd, die vooral op Franse wateren varen en in het Rijn/Donaugebied. In Portugal staan negentien schepen geregistreerd, die vrijwel uitsluitend op de Douro varen. De regio met het hoogste aantal riviercruiseschepen dat in verschillende landen geregistreerd staat, blijft het Rijn/Donaugebied.

VRAAG NAAR RIVIERCRUISES

Uit de cijfers voor 2019 van SeaConsult en IG River Cruise (de Europese organisatie voor de riviercruisevaart die ongeveer 70% van de actieve exploitanten in Europa vertegenwoordigt) blijkt dat de Europese riviercruisevaart voor de Covid-19-pandemie in een gezonde conditie verkeerde. Het aantal riviercruisepassagiers bleef in 2019 stijgen en bereikte een niveau van 1,79 miljoen passagiers (+9,9%).

Voor de Europese riviercruisemarkt waren in 2019 voor het vijfde jaar op rij Amerikanen uit de VS en Canadezen de grootste groep passagiers met een aandeel van 36,7%, gevolgd door Duitsers (28,3%). Britse en Ierse passagiers (11,8%) kwamen op de derde plaats, gevolgd door passagiers uit Australië en Nieuw-Zeeland (7,5%, een recordgroei van 30% ten opzichte van 2018) en Frankrijk (7,1%). Andere landen vertegenwoordigden 4,4% in 2019, een stijging die voornamelijk te danken is aan een hoger aantal Chinese passagiers op Europese riviercruiseschepen.

AFBEELDING 7: AANTAL PASSAGIERS OP EUROPESE RIVIERCRUISESCHEPEN NAAR NATIONALITEIT (IN 1.000)



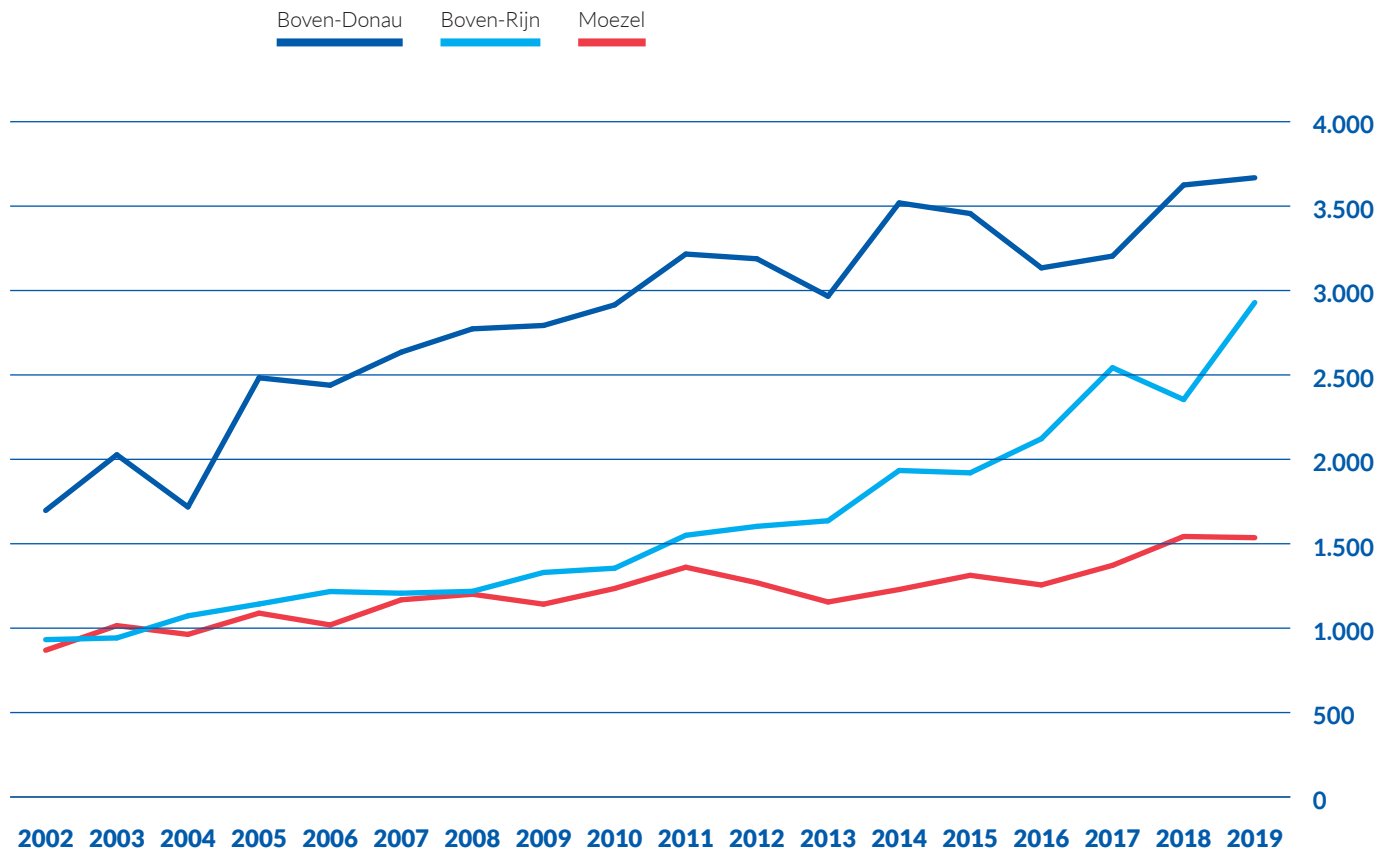
Bronnen: SeaConsult, IG River Cruise (2019), Der Fluss-Kreuzfahrtmarkt 2019

In Duitsland nam het aantal passagiers van riviercruises in 2019 met 9% toe en de ticketinkomsten met 10,5% ten opzichte van 2018, een jaar waarin ook al een sterke groei van de inkomsten uit de boekingen werd geregistreerd (+18%).

De gemiddelde leeftijd van riviercruisepassagiers in Duitsland steeg in 2019; 84,1% van alle Duitse passagiers was ouder dan 56 jaar. Bijna 35% viel in de leeftijdscategorie 56 tot 65 (vergeleken met 26,7% in 2018, toen er een golf jongere passagiers werd geregistreerd). De groep van 26 tot 40 slonk in 2019 tot 3,8% (8,3% in 2018). Ook het aandeel van de groep van 41 tot 55 jaar kromp, van 18,3% in 2018 tot 10,3% in 2019.²⁹

In 2019 passeerden 2929 riviercruiseschepen de sluis van Iffezheim op de Boven-Rijn, een sterke toename van 24% ten opzichte van 2018. Het aantal riviercruiseschepen op de Boven-Donau bij de Duits-Oostenrijkse grens stroomafwaarts vanuit Passau was in 2019 1,2% hoger, met 3668 schepen die de sluis van Jochenstein passeerden.³⁰

AFBEELDING 8: JAARLIJKS AANTAL PASSAGES VAN CRUISESCHEPEN OP EUROPESE RIVIEREN



Bron: Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat

* Totaal aantal hotelschepen stroomopwaarts en stroomafwaarts bij de volgende sluisen: Jochenstein (Donau), Iffezheim (Rijn), Koblenz (Moezel).

²⁹ Bronnen: IG River Cruise / DRV / SeaConsult (2019), Der Fluss-Kreuzfahrtmarkt 2019

³⁰ De statistieken voor de meeste andere Duitse rivieren waren in 2019 niet beschikbaar als gevolg van de afschaffing van tolheffing op Duitse binnenwateren.

Het passagiersvervoer per hotelschip op de Donau bestaat uit twee hoofdcategorieën:

- 1) korte reizen van vijf, zeven of acht dagen op de routes Passau-Wenen-Bratislava-Boedapest-Passau en Wenen-Bratislava-Boedapest, en reizen van en naar de Rijn- en Mainhavens;
- 2) lange reizen van Passau naar Wenen en het Donaustroomgebied met een duur van veertien, vijftien of zestien dagen.

Het aantal riviercruiseschepen voor korte reizen van Passau naar Wenen en Boedapest is veel hoger dan voor de lange reizen, zoals blijkt uit de onderstaande tabel. Korte reizen gaan alleen naar Boedapest en hoeven dus niet de zuidelijke grens van Hongarije met Kroatië en Servië te overschrijden.

TABEL 1: VERKEER VAN RIVIERCRUISESCHEPEN OP DE DONAU IN 2019, AANTAL PASSAGIERS EN TOENAME TEN OPZICHTE VAN 2018 (IN %)

Locatie van gegevensvergaring	Aantal passages	Aantal passagiers
Duits-Oostenrijkse grens	3.668 (+1,2%)	512.500 (+0,94%)
Slowaaks-Hongaarse grens	5.141 (+30%)	720.800 (+31,2%)
Hongaars-Kroatisch-Servische grens	1.017 (+34,9%)	135.040 (+30,3%)

Bron: Marktobservatierapport Donaucommissie. Locaties van gegevensvergaring: Jochenstein (grens DE/AUT), Gabčíkovo (grens SK/HU), Mohács (grens HU/CRO/RS)

De toename van 30% en meer op het gedeelte van de Donau tussen de Slowaaks-Hongaarse grens en de zuidelijke grens van Hongarije met Servië en Kroatië is ook een gevolg van de daling in 2018, toen passagiersschepen met een diepgang van meer dan 1,8 meter hun reis al gedeeltelijk moesten onderbreken in het gebied van de Boven-Donau en passagiers per bus van Wenen naar Bratislava en Boedapest moesten worden vervoerd.³¹

³¹ Bron: Marktobservatierapport Donaucommissie





08

VOORUITZICHTEN

- Verwacht wordt dat de coronacrisis in 2020 een daling van het binnenvaartvrachtvervoer van 20 tot 25% tot gevolg zal hebben. Gegevens voor Donauhavens voor maart-april 2020 tonen een daling van 25-35%. Het passagiersvervoer kwam in de eerste helft van 2020 in vrijwel geheel Europa volledig tot stilstand.
- De energietransitie, en vooral de uitfasering van steenkolen, en een stagnerende of zelf dalende staalproductie in West-Europa, vormen in West-Europa in de komende twintig jaar een grote uitdaging voor de binnenvaart. Wat het Donaugebied betreft, verwacht men een verdere toename in de staalproductie, die samenhangt met het feit dat de staalintensiteit in de Donaulanden nog vrij laag ligt en hier een inhaalslag verwacht wordt.
- Het containervervoer door de binnenvaart is nauw verstrengeld met het maritieme containervervoer en de wereldhandel. Al een aantal jaren is zichtbaar dat de groei in de wereld- en zeehandel afzwakt. Door de huidige coronacrisis zal deze trend nog verder versterkt worden.

DE GEVOLGEN

VAN DE CORONACRISIS OP KORTE TERMIJN³²

In dit gedeelte van het hoofdstuk “Vooruitzichten” wordt rekening gehouden met de laatste informatie die eind mei 2020 beschikbaar was.

De gevolgen van de coronacrisis voor de economie in het algemeen, en meer in het bijzonder voor de transport- en logistieksector, met inbegrip van de binnenvaart (zowel vracht- als passagiersvervoer) zijn zwaarwegend en dat zal voorlopig zo blijven. Er mag vanuit worden gegaan dat het gevolg van de pandemie nog lang na het einde van de crisis merkbaar zal zijn. Op grond van ramingen voor het BBP voor de EU voor 2020 en een vergelijking met de gevolgen van de financiële crisis in 2009, wordt nu verwacht dat het vrachtvervoer minstens 20 à 25% lager zullen uitvallen. Beschikbare havencijfers voor april 2020 lijken deze raming te bevestigen. Het uiteindelijke effect zal echter afhangen van het soort goederen, het soort bedrijf, het land en de regio.³³

Er zijn vier belangrijke aspecten waardoor de binnenvaartvervoersketen geraakt werd en nog steeds de gevolgen van de crisis ondervindt:

- minder vracht op alle niveaus als gevolg van een verminderde of stopgezette industriële productie,
- een substantieel teruglopen van de vervoerde hoeveelheden door grotendeels wegvallen van de vraag,
- een ernstige verstoring van de logistieke stromen door met name controles aan de grenzen, een invoerverbod, te weinig bemanningsleden en het niet beschikbaar zijn van infrastructuur,
- dramatische keldering in het aantal passagiers omdat het toerisme volledig stil is komen te liggen.

Sommige vervoerssegmenten ondervonden meteen enorm zware gevolgen van de crisis. Dit was het geval voor het passagiersvervoer (zowel bij de riviercruises, dagtochten en veerdiensten). Ook bepaalde segmenten van het vrachtvervoer werden vrij snel met de gevolgen geconfronteerd, omdat ze samenhangen met sectoren die meteen getroffen werden door de lockdown-maatregelen (zoals de bouw, automobielsector, mobiliteitssector, enz.). Andere binnenvaartsegmenten werden “met vertraging” getroffen (zoals de tankvaart en het containervervoer). Sommige sectoren die beschouwd worden als van fundamenteel belang voor het overleven van de economie en bevolking, waren minder gevoelig voor de crisis, maar de trends verschillen sterk van het ene gebied naar het andere. Vanaf mei 2020 is er een zekere stabilisering in de vervoersvolumes in de binnenvaart vast te stellen, maar zij liggen nog steeds op een laag niveau. De economische situatie in de sector blijft gespannen. Het is daarentegen wel belangrijk erop te wijzen dat de coronacrisis niet de enige reden is voor de in de binnenvaart waargenomen terugval. Ook seizoeneffecten en de structurele verandering in de energiesector zijn daar debet aan.

³² Bronnen: Informatie van stakeholders, de hier genoemde havens, Seatrade Cruise News, Binnenschiffahrt online, Travel Weekly, ABN AMRO, Franse Vereniging van Binnenvaartondernemingen (EZF), Duits Bondsministerie van verkeer en digitale infrastructuur, DVZ, NPI, de Duitse binnenvaartvereniging (BDB), Centraal Bureau voor de Rijn en Binnenvaart (CBRB), BLN Schuttevaer, Maritime Executive

³³ De precieze gevolgen zullen pas bekend zijn als de havencijfers voor de maanden april, mei en juni beschikbaar zijn.

Bekijkt men de binnenvaartsector in het geheel (goederen- en passagiersvervoer samen), zullen de verliezen sterk afhangen van de duur en intensiteit van de crisis, die nu nog niet voorspeld kunnen worden. De omzetsdaling zou voor het vracht- en passagiersvervoer samen heel goed uit kunnen komen op minstens 2,2 tot 4,4 miljard euro, als men uitgaat van de verschillende scenarioberekeningen op basis van de omzetcijfers van het vracht- en passagiersvervoer in de EU in de binnenvaart.

GEVOLGEN VAN COVID-19 VOOR HET PASSAGIERSVERVOER IN DE BINNENVAART

Riviercruise-sector

De cijfers voor de vraag naar passagiersvervoer voor 2019 tonen aan dat de Europese riviercruise-sector er voor het uitbreken van de Covid-19-pandemie goed voor stond. Dit geldt zowel voor de riviercruises als voor de dagtochtschepen. Voor beide segmenten waren de vooruitzichten voor 2020 optimistisch tot de crisis uitbrak. De crisis pakt rampzalig uit voor de sector, omdat het passagiersvervoer totaal wegviel.

Het Kieler instituut voor de wereldeconomie gaat uit van een vermindering van 90% in toerisme, sport en entertainment. Het Nederlandse Centraal Bureau voor de Rijn en Binnenvaart (CBRB) en BLN Schuttevaer melden voor Nederland een geraamd verlies van 100% voor de passagiersvaart in de eerste helft van 2020.

Deze veronderstellingen worden gestaafd door de ontwikkeling van de cijfers in de eerste helft van 2020. Bedrijven die actief zijn in de riviercruisesector melden een daling van hun omzetcijfer van 90%, naast meerdere tientallen miljoenen euro liquiditeiten die wegvloeien, terwijl aan de andere kant de opbrengsten maar 5% bedroegen van de normale situatie.

Door een geleidelijke versoepeling kan de sector wellicht het hoofd boven water houden, in ieder geval tot er geen restricties meer zijn voor de internationale cruisevaart, als men bedenkt dat ongeveer 40% van de passagiers die in een Europa een riviercruise maakt, afkomstig is uit Europa.

Naar verwachting zal het nationale vervoer van passagiers en dat binnen de EU het eerst weer van start gaan. Dit wordt dan ook zo voorgesteld door de brancheorganisatie *Entreprises fluviales de France* (E2F), die nu alle internationale klanten wegvallen, adviseert om het riviertoeerisme op de korte termijn te richten op nationaal en lokaal toerisme.

Een aantal riviercruise-ondernemingen die actief zijn op de Duitse rivieren zijn inderdaad op 1 juni weer gaan varen. Dit is het geval voor Nicko Cruises, die een eerste cruise lanceerde met het schip nickoVISION voor een cruise van Straubing in Beieren over de Donau en de Rijn naar Düsseldorf. Tot nu toe hebben reisrestricties tot gevolg dat de cruises alleen openstaan voor het nationale toerisme, maar de Europese riviercruise-ondernemingen verwachten dat de restricties half juni verder zullen worden versoepeld. Riviercruise-ondernemingen, waaronder A-Rosa, Phoenix Reisen, Plantours en Scylla, die op dit moment vooral focussen op Duitse en Europese passagiers, hebben laten weten dat zij hun reizen vanaf eind juni weer willen hervatten, terwijl CroisiEuropa van plan is om medio juli langzaam te herstarten.

Op de lange termijn zal de passagiersvaart echter pas echt weer goed kunnen gaan draaien als de overzeese passagiers opnieuw voor een riviercruise naar Europa kunnen komen. Dat dit niet snel het geval zal zijn, hangt samen met twee factoren: potentiële reizigers zijn daar niet zeer toe geneigd (vanwege de gezondheidsrisico's) of het mag simpelweg niet (vluchten die gecancelled zijn, strenge reisrestricties, enz.). Een andere factor die het er allemaal niet beter op maakt, is de gemiddelde leeftijd van de riviercruisepassagiers. Riviercruises zijn immers zeer in trek bij de groep 55-plussers, die nu juist voor het virus een risicogroep vormen. Ook na de crisis zal deze doelgroep minder geneigd zijn om internationaal te reizen, ook al zullen de reisrestricties opgeheven zijn. Volgens de laatste berichten zullen de ondernemingen die voornamelijk internationale reizigers bedienen pas later weer de activiteiten opstarten. AmaWaterways bijvoorbeeld heeft alle cruises gecancelled tot eind juli, terwijl de Viking Riviercruises in Europa tot eind augustus zijn afgezegd.

Verwacht wordt dat niet alleen het jaar 2020 ernstige gevolgen zal ondervinden, maar dat deze ook in 2021 merkbaar zullen zijn, omdat voor cruises die in 2020 vanwege de coronapandemie werden afgezegd gedeeltelijk vouchers werden verstrekt die in 2021 kunnen worden ingelost.

Ondanks de steunmaatregelen in verschillende Europese landen om faillissementen in de passagiersvaart te voorkomen, is het denkbaar dat ondernemingen hierdoor toch ten onder zullen gaan als de reserveringen uitblijven (niet alleen van overzeese, maar ook van Europese toeristen).

Dagtochtexcursies

In Parijs was 61% van alle passagiers op dagtochtschepen in 2017 afkomstig uit het buitenland. In 2014 bedroeg dit slechts 54%. Dit gaat op voor veel regio's in Europa. In Straatsburg, een stad met veel internationale toeristen, daalde het aantal passagiers op de dagtochtschepen van de lokale onderneming, BATORAMA (die in handen is van de Haven van Straatsburg) in maart met 94%. Het cijfer lag niet bij 100%, omdat begin maart een aantal schepen nog voer. Eind mei is BATORAMA weer begonnen met de rondvaarten, maar met een beperkt aantal passagiers. Op de Rhône daalde het aantal passagiers in maart 2020 met 96,4%, terwijl april 2020 in vergelijking met vorig jaar een afname van 100% laat zien.

Veerdiensten

Ook veerdiensten werden ernstig getroffen door de Covid-19-pandemie. De positie en markt van veerdiensten is heel anders dan die van dagtochten. Veerdiensten spelen een belangrijke rol in de regionale mobiliteit van passagiers. Aan de ene kant zijn zij een deel van de binnenvaartsector, maar aan de andere kant moeten zij – als “drijvende bruggen” – gezien worden als een onderdeel van de secundaire weginfrastructuur.

In tegenstelling tot het segment van de dagtochten en de riviercruises vormen veerdiensten een cruciaal onderdeel van de infrastructuur. Daarom moesten de veerponten blijven werken, maar het aantal passagiers liep dramatisch terug: afhankelijk van het soort veerdienst (toeristisch of als onderdeel van het openbaar vervoer) en het soort passagiers (woon-werkverkeer, studenten, voertuigen) waren er naar schatting 60 à 90% minder passagiers. Daar waar mogelijk hebben de veerponten geprobeerd de kosten te reduceren door verbindingen te combineren, minder oversteken te maken buiten de spitsuren of door de openingstijden te beperken.

De komende tijd

Op het moment dat dit rapport ter perse gaat is het nog steeds in veel opzichten onduidelijk wanneer het passagiersvervoer weer op peil zal zijn, met name denkend

aan de restricties in het internationale reisverkeer die nog steeds van kracht zijn. Gevreesd moet worden dat veel ondernemingen deze financiële klap niet zullen overleven.

In de komende maanden zal veel om de vraag draaien hoe de activiteiten op een winstgevende manier weer opgestart kunnen worden, denkend aan de voorzorgsmaatregelen voor de gezondheid aan boord van de schepen, zodat potentiële passagiers daar opnieuw vertrouwen in hebben. Wellicht is het ook niet doenlijk om de activiteiten te herstarten als de restricties met het oog op de gezondheid dusdanig zijn dat de riviercruise-ondernemingen geen winst meer kunnen maken. De sector werkt hard aan een exitstrategie. Op 27 mei van dit jaar kwam de sector met minimumnormen die het mogelijk moeten maken de riviercruises in Europa na de coronacrisis te hervatten³⁴.

IMPACT VAN COVID-19 OP HET BINNENVAARTVRACHTVERVOER

Wat het vrachtvervoer betreft, zijn de hoeveelheden en de vraag sinds het begin van de crisis steeds sterker gedaald. De drie hoofdsegmenten van het goederenvervoer (droge lading, vloeibare lading en containers) zijn niet in dezelfde mate getroffen. Uitgaande van de havencijfers die in april 2020 al beschikbaar waren, blijkt dat – in vergelijking met dezelfde periode in 2019 – het watergebonden vervoer voor de belangrijkste binnenhavens in het westen tussen de 18% en 25% lager lag.³⁵ Gegevens voor een aantal Donauhavens voor maart-april 2020 tonen een daling van 25-35%. Ondanks deze algemene daling werd in maart en april 2020 een significante hoeveelheid graan vervoerd vanuit de havens aan de Midden-Donau. De cijfers liepen eind april weer wat terug, maar niet alle havens kregen door de coronacrisis te kampen met een aanhoudende daling in april 2020 vergeleken met april 2019. Dit is bijvoorbeeld het geval voor RheinCargo (Neuss, Düsseldorf en Keulen).

Droge lading

Het segment van de droge lading kreeg eerder en zwaarder te kampen met de gevolgen van de crisis dan de segmenten vloeibare lading en containers. Bovendien kan hier een sterkere terugloop in de vervoerde hoeveelheden worden vastgesteld, met name in het vervoer van kolen, staal, bouwmaterialen en landbouwproducten, hoewel er ook hier regionale verschillen zijn. Sommige scheepseigenaren die normaliter bepaalde goederen vervoeren, zijn erin geslaagd om op individuele basis over te stappen naar het vervoer van andere goederen.

In Frankrijk bijvoorbeeld kreeg de bouwsector het zwaar te verduren, maar verschillende scheepseigenaren slaagden erin graan te vervoeren in plaats van bouwmaterialen. In het Rijngebied is de vraag naar het vervoer van droge lading sterk teruggelopen, met name omdat in zeehavens zoals Rotterdam de overslagvolumes sterk daalden. In sommige gebieden wordt een verhoging waargenomen, zoals bijvoorbeeld in Duitsland, waar, vooral over de kanalen en de Donau, meer meststoffen en bouwmaterialen vervoerd werden. In Frankrijk was de impact van de crisis sterker aan het begin (-40% minder vrachtvervoer aan het begin, terwijl de cijfers nu – al naar gelang de regio – tussen de -15% en -3% schommelen).

³⁴ Bron: EBU en IG River Cruise: http://www.ebu-uenf.org/wp-content/uploads/River-Cruise-Minimum-Standard-Covid-19_FINAL-VERSION_10_EN.pdf

³⁵ Schweizerische Rheinhäfen, Lyon, Mannheim, Karlsruhe, Straatsburg, Mulhouse-Rhin

a) Landbouwproducten, veevoeders en levensmiddelen

In de havens van Straatsburg, Mannheim en Bazel kan voor april 2020 in vergelijking met april 2019 voor landbouwproducten en granen een daling van 10-11% worden vastgesteld. In maart van dit jaar is ook de aanvoer naar de Schweizerische Rheinhäfen sterk teruggelopen als gevolg van het feit dat de toevoer van goederen uit China en ook verzending vanuit Aziatische regio's stil kwam te liggen of vertraagd werd.

In het grote havenbedrijf *RheinCargo* (havens van Keulen, Neuss en Düsseldorf), werd een stijging geregistreerd in het vervoer van veevoeders.

b) IJzer, staal en non-ferrometalen

Dit marktsegment kreeg alles bij elkaar genomen snel de gevolgen van de crisis te merken, voornamelijk door de sluiting van fabrieken die dit soort goederen verwerken. IJzerertsen, staal en cokeskolen zijn goed voor circa 25% van de totale over de Rijn vervoerde hoeveelheden. Havencijfers voor de maand april van dit jaar bevestigen dat dit segment zwaar getroffen werd door de crisis, met een terugval die varieert (bijvoorbeeld -30% in de Schweizerische Rheinhäfen en -60% in Straatsburg). In Duitsland had het binnenvaartstaalvervoer te lijden onder een teruglopende activiteit in de automobieliindustrie. Daar staat tegenover dat een aantal staalfabrieken in Berlijn/Brandenburg juist melding maakt van een toegenomen vraag naar staalproducten. In de Schweizerische Rheinhäfen was de daling in de staalsector rechtstreeks te wijten aan de lockdown-maatregelen en de sluiting van de automobielfabrieken in Frankrijk en Italië.

c) Zand, stenen, grind en bouwmaterialen

Door de stillegging van grote bouwplaatsen in heel Europa en van fabrieken die daarmee verband houden (zoals de betonfabrieken in Frankrijk), kreeg het segment bouwmaterialen het zwaar te verduren. Dit laat zich goed aflezen in de beschikbare havencijfers. De Schweizerische Rheinhäfen melden voor april 2020 35% minder vervoer in het segment bouwmaterialen dan in 2019.

In Frankrijk werd dit marktsegment geconfronteerd met een plotseling keldering in maart en april toen grote bouwplaatsen werden stilgelegd. De Haropa-havens registreerden een drastische daling van de activiteiten in dit segment, terwijl er de afgelopen jaren juist sprake was van een toename door het project 'Grand Paris Express'. Door het besluit in mei om de bouwwerkzaamheden geleidelijk aan weer op te starten, valt te verwachten dat ook het vervoer van bouwmaterialen weer zal herstellen. *RheinCargo* meldt een daling voor zand, stenen en grind.

In de haven van Straatsburg waren de gevolgen eveneens ernstig. In maart en april 2020 vielen de cijfers circa 30% lager uit. In Duitsland werd voor verschillende gebieden een toegenomen industriële vraag naar bouwmaterialen gemeld, vooral naar cement.

d) Steenkolen

Steenkolen vormen een apart geval. De coronacrisis leidde tot een significante daling in het stroomverbruik en dus ook in het vervoer van kolen naar landen waar elektriciteit met kolen wordt geproduceerd (zoals bijvoorbeeld in Duitsland). Maar afgezien daarvan is er een structurele daling in het vervoer van steenkolen, zoals al vaker in dit rapport genoemd is. Volgens persberichten is de vraag naar kolen voor elektriciteit in Duitsland de afgelopen maanden met 44% gedaald, hetgeen ook het vervoer door de binnenvaart van kolen beïnvloedt.³⁶

³⁶ Bron: Agora Energiewende "Winterstürme und Corona prägen das erste Quartal in der Stromerzeugung"

In Karlsruhe is het vervoer van kolen in april 2020 in vergelijking met 2019 80% lager uitgevallen, hoewel dit ook samenhangt met de vrij lage waterstanden in april van dit jaar. In Mannheim is over dezelfde periode een verlaging van bijna 50% vastgesteld.

Vloeibare lading

In het segment vloeibare lading is de vraag naar stookolie tot nu toe vrij stabiel gebleven. Kijkt men naar het vervoer van brandstoffen en chemische producten, kan er hier en daar een daling worden vastgesteld, al naar gelang het gebied.

a) Aardolieproducten

Het vervoer van aardolieproducten wordt gekenmerkt door langlopende trends (energietransitie), seizoenpatronen (winter: vraag naar stookolie, zomer: vraag naar brandstoffen), de actuele prijzen op de spotmarkt en de verwachte situatie in de toekomst (als men verwacht dat de olieprijs gaan stijgen, leidt dit tot meer vervoer voor de opslag, terwijl het perspectief van lagere prijzen tot minder opslag leidt). Alles bij elkaar genomen bleef de vraag naar stookolie op hetzelfde peil. Aangezien de olieprijs begin 2020 sterk daalde, was er een tijd lang (in maart en april 2020) meer vraag naar binnenvaartvervoer, omdat strategische olieopslag werd aangevuld.

Dit leidde er ook toe dat aardolie in schepen werd opgeslagen (drijvende opslag), zodat men op een later tijdstip kan profiteren van stijgende olieprijs. Toen deze opslagcapaciteiten echter vol raakten en de crisis nog niet ten einde was, daalde de vraag naar vervoer omdat ook de vraag naar aardolieproducten daalde, met name omdat er veel minder gevlogen werd en ook veel minder wegvervoer was. De gevolgen van de coronacrisis voor dit goederensegment hangen dan ook verregaand samen met het feit dat vrijwel overal de vliegtuigen aan de grond bleven staan en ook andere vervoerswijzen door restricties gelimiteerd werden.

b) Chemicaliën en meststoffen

Beschikbare havencijfers wijzen op een afname van het vervoer van chemicaliën in april 2020. Voor de havens van Straatsburg, Mannheim en Bazel bedroeg de daling vrijwel 17%. In Karlsruhe was de krimp groter (-23%). In Duitsland is de geringe vraag naar vervoer van chemische producten voornamelijk te herleiden tot productie verliezen in de automobielenindustrie.

In de *RheinCargo* havengroep is in april 2020 het vervoersvolume voor zout (als onderdeel van chemicaliën) sterk gestegen, hetgeen samenhangt met speciale omstandigheden (installatie van nieuwe opslagfaciliteiten).

Containers

In april en mei zijn er in de Europese zeehavens veel minder containers uit Azië aangekomen. Voor het containersegment is met name deze handelsroute van groot belang. De situatie verschilt echter sterk van de ene regio tot de andere en ook van de ene haven tot de andere. In Duitsland leidde de pandemie tot een forse daling in de hoeveelheden. Deze scherpe daling kan voor een deel worden verklaard door de verminderde activiteit van de automobielenindustrie, maar ook van de modebranche. Sommige operators geven aan dat de situatie zeer volatiel is. Er wordt namelijk ook op gewezen dat het aantal containers en de overslag in de ARA-havens merkbaar gestegen is. Het blijkt inderdaad dat de daling in het containervolume afhangt van het soort product. De aanvoer van containers voor de automobielenindustrie kwam bijvoorbeeld tot een volledige stilstand, terwijl de containervolumes voor de levensmiddelenindustrie slechts een zeer geringe daling lieten zien.

Cijfers van de *RheinCargo* havengroep voor april 2020 laten een sterke daling zien van het watergebonden vervoer van auto's en machines, nadat de autoproductie in Duitsland tot een volledige stilstand was gekomen.

In april 2020 bleef het vervoer van containers in de Schweizerische Rheinhäfen stabiel. De situatie lag echter geheel anders ten aanzien van het vervoer van lege containers. Dit is een essentieel segment om ervoor te kunnen zorgen dat het vervoer tussen het achterland en de zeehavens kan plaatsvinden. Hier is de omvang zowel aan de kant van de invoer als bij de uitvoer teruggelopen.

In Frankrijk meldden de Haropa-havens dat het containervervoer over de Seine met 13,5% daalde. Vanaf medio maart werden de gevolgen van de coronacrisis goed voelbaar. Op de Rhône verminderde het containervervoer (in TEU) in maart 2020 met 73,7%, terwijl dit in april 27,2% bedroeg, steeds in vergelijking met 2019. De haven van Straatsburg boekte in het eerste kwartaal van 2020 een algemene stijging, maar in maart en april van dit jaar werden er minder containers overgeslagen dan in 2019, zij het dat het verschil niet zeer groot was.

Als men de wereldwijde situatie in de zeevaart bekijkt, is er sinds februari 2020 een daling vast te stellen in de overslagvolumes (ten opzichte van de cijfers van de afgelopen jaren). Dit blijkt ook uit de Containeroverslag-index van het RWI, het Leibniz Institute for Economic Research, en van het ISL, het Institute for Shipping Economics and Logistics³⁷. De sterkste daling die ooit werd waargenomen, deed zich voor in februari 2020, met name als gevolg van de situatie in de Chinese havens op dat moment. Vanaf maart was er sprake van een zekere terugkeer naar een normale situatie toen de Chinese havens weer aan de slag gingen, nadat de lockdown-maatregelen werden versoepeld. De rest van de wereld had toen echter nog steeds te kampen met de afkalvende overslag van containers. In april 2020 daalden de cijfers in de Chinese havens weer, omdat de containers die tijdens de crisis “waren blijven staan” al in maart verscheept waren. In de havens van de andere landen bleef de overslag van containers op hetzelfde lage peil hangen als in maart.

Vooruitzichten voor het vrachtvervoer in 2020

Alles bij elkaar genomen is het moeilijk om voorspellingen te doen voor het vrachtvervoer voor de rest van 2020 en om een inschatting te maken van de gevolgen van de crisis voor de economische ontwikkeling van de sector en het consumentengedrag. Op de eerste plaats zal veel afhangen van de duur van de pandemie (en een eventuele tweede golf), niet alleen op nationaal, maar ook op Europees en internationaal niveau. Op de tweede plaats kan gesteld worden dat als het virus in bepaalde andere delen van de wereld buiten Europa ingedamd zal zijn, de economie naar verwachting weer zal aantrekken. Wij zien nu dat in veel Europese landen versoepelingen worden ingevoerd. Het valt te verwachten dat de industriële productie op veel plaatsen zal worden hervat, met in het kielzog daarvan het vervoer in verschillende segmenten.

Conclusies

Voor de binnenvaart zal de ontwikkeling van de vrachtprijzen een extra uitdaging gaan vormen. Een bijkomende factor is hier de overcapaciteit, waardoor de liquiditeitssituatie nog verder onder druk kan komen te staan. Deze overcapaciteit wordt voor een groot deel veroorzaakt door de structurele dalingen waar de sector mee geconfronteerd wordt, zoals die bij het vervoer van steenkolen als gevolg van de energietransitie. De Covid-19-crisis zal deze trend nog verder versterken.

³⁷ <https://www.isl.org/en/containerindex>

Om de economische consequenties van de crisis op te vangen, zullen er verschillende soorten steunmaatregelen getroffen moeten worden. Daarvoor tekenen zich nu al vier soorten maatregelen af:

- Maatregelen ter ondersteuning van binnenvaartondernemingen die nog mogen varen om hun activiteiten voort te zetten. Deze maatregelen zouden gericht moeten zijn op meer flexibiliteit bij de toepassing van de bestaande voorschriften (tewerkstelling, arbeidsomstandigheden, mobiliteit van bemanningsleden) en op de voortzetting van de scheepvaart (ervoor zorgen dat de waterwegen openblijven, bediening van infrastructuur, goede voorwaarden voor de brandstofvoorziening van de schepen, toegang tot zeehavens en grote steden, toegang tot de schepen voor de bemanningsleden, enz.).
- Krachtige en onmiddellijke financiële steunmaatregelen tijdens de crisis om een faillissement van binnenvaartondernemingen te voorkomen en de komende periode voor te bereiden. Er moet gezorgd worden voor een goede coördinatie voor het aanvragen en beschikbaar stellen van dit soort maatregelen, waarvoor ook ondersteuning van de EU-beleidmakers wenselijk is, zodat alle binnenvaartondernemingen en de gehele Europese vloot van dit soort maatregelen kunnen profiteren.
- Creatieve, grootscheepse en ambitieuze maatregelen zodat de binnenvaartsector na de crisis een doorstart kan maken. Deze steunmaatregelen moeten een compensatie bieden voor de verliezen als gevolg van de stillegging van productie, de vraag bevorderen en ook de industriële productie weer op gang brengen. Ook maatregelen om het vertrouwen van klanten terug te winnen, zijn van groot belang, vooral voor de passagiersvaart.
- Communicatiemaatregelen om de zichtbaarheid van de binnenvaart te verhogen en de nadruk te leggen op het fundamentele belang van de binnenvaart tijdens en na de crisis.



VOORUITZICHTEN

OP LANGE TERMIJN VOOR HET BINNENVAARTVRACHTVERVOER

Voor dit deel van het rapport werden verschillende studies en gegevens geanalyseerd. De studie 'Gevolgen grote transities en wereldhandel voor de binnenvaart 2020-2040' die werd verricht door *Royal HaskoningDHV* in december 2019³⁸ beschrijft de langetermijntrends in de binnenvaart, inclusief de vergroeningstendensen. Deze studie bevat de resultaten van op literatuur gebaseerd onderzoek naar de langetermijntrends die van belang zijn voor de vervoersvraag in de binnenvaart. Voor de studie werden ook 25 grote verladers/bevrachters in Nederland ondervraagd (tussen juni en december 2019) die hun visie gaven over de binnenvaart. De ondervraagde personen werden gekozen op grond van het feit dat zij intensief gebruikmaken van de binnenvaart voor hun logistieke aan- en afvoer van grondstoffen en gereede producten.

Er werden nog drie andere omvangrijke studies geanalyseerd: het rapport 'Shipping in an era of digital transformation' (*Scheepvaart in het tijdperk van digitale transformatie*) dat opgesteld werd door de Berenberg Bank en het Hamburg Institute of International Economics uit 2018 (Berenberg Bank/HWWI (2018)), het rapport van de UNCTAD, 'Review of Maritime Transport 2019' (*Overzicht van het zeevervoer in 2019, UNCTAD (2019)*) en het rapport 'Mid-term forecast for Germany in spring 2020, van het Kiel Institute for the World Economy (*Tussentijdse ramingen voor Duitsland voorjaar 2020, dat in maart 2020 verscheen (IfW (2020))*). Verder werd gebruik gemaakt van empirische gegevens van Eurostat en werden er gegevens vergaard van de World Steel Association, het Duitse Verein der Kohlenimporteure, nationale waterwegbeheerders en de Haven van Antwerpen.

Tot slot werd ook nog gekeken naar macro-economische en industriële prognoses van de *Oxford Economics* database, ter vervollediging van de informatie die vergaard werd aan de hand van literatuuronderzoek. Er moet op gewezen worden dat deze prognoses gebaseerd zijn op studies en een database uit de tijd voor de Covid-19-pandemie. De ramingen voor specifieke aspecten kunnen dus nog de invloed ondervinden van deze pandemie, maar de trends op langere termijn zullen naar verwachting geldig blijven, aangezien de impact van de pandemie de verschillende trends alleen maar versterkt. Dit is het geval voor de trend van een regionalisatie van de productie en logistieke ketens, die zich al na de financiële crisis aftekende en vermoedelijk door de Covid-19-pandemie versterkt zal worden.

Landbouwproducten

De vooruitzichten in een notendop: minder productie op grote schaal, meer lokale productie en minder vervoer van landbouwproducten over een lange afstand. Het aantal kleine schepen zal blijven afnemen, maar er zijn mogelijkheden om dit op te vangen, hetzij door te investeren in eigen kleine schepen of door gebruik te maken van kleine schepen die het eigendom zijn van coöperaties.

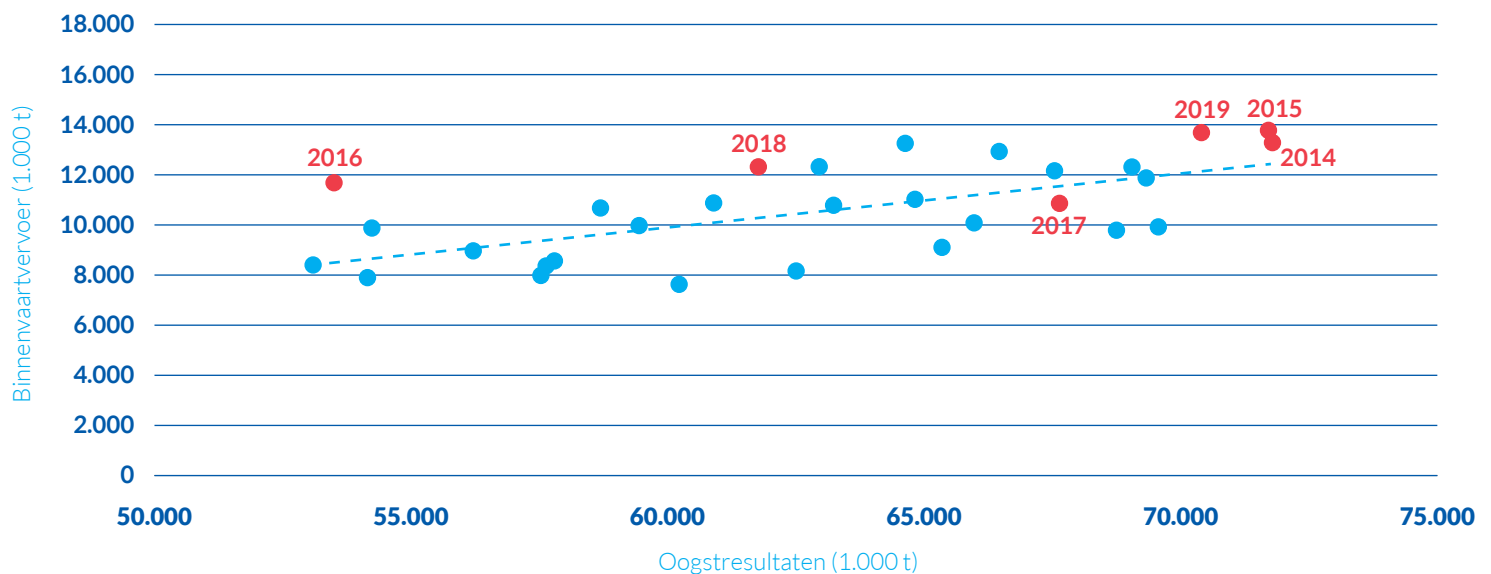
Een empirische analyse van de oogstresultaten en het binnenvaartvervoer van landbouwproducten heeft tussen beide variabelen een sterke correlatie laten zien.

³⁸ Deze studie is verschenen in het Nederlands en de officiële Nederlandse titel is: 'Gevolgen grote transities en wereldhandel voor de binnenvaart 2020-2040'

In Duitsland is het binnenvaartvervoer van landbouwproducten tussen 2008 en 2014 toegenomen, terwijl er daarna een daling intrad en in 2019 de cijfers stabiel zijn gebleven. De belangrijkste redenen voor deze ontwikkeling moeten gezocht worden in wisselende oogstresultaten.

Voor Frankrijk werd een langetermijnrelatie tussen oogstresultaten en binnenvaartvervoer vastgesteld. Het jaar 2019 toonde een op twee na hoogste piek in de oogstresultaten in Frankrijk sinds 1990 en de het op een na hoogste transportvolume van landbouwproducten over Franse waterwegen sinds 1990.

AFBEELDING 1: OOGSTVOLUMES IN FRANKRIJK EN HET VERVOER VAN LANDBOUWPRODUCTEN OVER DE FRANSE WATERWEGEN (1990-2019) MET TRENDLIJN



Bron: CCR-analyse op basis van gegevens van Eurostat [iww_go_atygo] and [apro_cpsh]. Code voor gewassen 1000 = granen, met inbegrip van diverse soorten tarwe, spelt, rogge en haver.

Ramingen op lange termijn voor de in geld uitgedrukte output van de landbouwsector (tegen constante prijzen van 2015) voor de periode 2020-2030 gaan uit van een jaarlijks groeipercentage van 0,61% in Frankrijk, 1,05% in Nederland, 0,66% in Hongarije, maar een jaarlijkse daling van 0,59% in Duitsland.³⁹

Uit de vraaggesprekken die *Royal HaskoningDHV* voerde met grote verladers in het kader van de eerdergenoemde studie, blijkt dat de binnenvaart de voorkeur heeft als het gaat om het vervoer van landbouwproducten en veevoeder over een lange afstand. De periode 2020-2030 wordt echter voor de landbouw gezien als een transitieperiode.

Er wordt namelijk verondersteld dat er een tendens zal zijn naar een kleinschaligere productie op lokaal en regionaal niveau. Deze trend zou kunnen leiden tot minder vervoer van landbouwproducten en veevoeder over een lange afstand. Een andere trend die de door de binnenvaart vervoerde hoeveelheden landbouwproducten negatief zou kunnen beïnvloeden, is de afname in het aantal kleine schepen, omdat uitgerekend graan veelal door kleine schepen wordt vervoerd. Verladers zien vier opties voor het vervoer van kleine hoeveelheden vracht:⁴⁰

³⁹ Bron: Oxford Economics

⁴⁰ Bron: Topsector Logistics / RoyalHaskoningDHV (2019). Gevolgen grote transities en wereldhandel voor de binnenvaart 2020-2040

- 1) de aanschaf van eigen kleine duwbakken en de inzet daarvan met behulp van een duwboot,
- 2) contracten met binnenvaartcoöperaties die zelf over een aantal kleine schepen beschikken,
- 3) omgekeerde modal shift: gebruik van vrachtwagens in plaats van kleine schepen,
- 4) verandering in logistieke oplossingen.

Verladers hebben al gebruik gemaakt van de opties 1 en 2 en hun ervaringen waren door de bank genomen zeer positief. Tot nu toe is een omgekeerde modal shift nog niet vastgesteld, maar dit zou zich in de toekomst wel kunnen voordoen.

Voedingsmiddelen en veevoerders

De vooruitzichten in een notendop: voor West-Europa gaat men ervan uit dat de levensmiddelenproductie zal teruglopen als gevolg van minder veeteelt en dat de productie bovendien eerder lokaal en gedecentraliseerd zal plaatsvinden. Het vervoer van bulkgoederen over langere afstanden zal daardoor eveneens afnemen. Verwacht wordt dat de levensmiddelenproductie van West- naar Oost-Europa zal verschuiven en dat voor oliehoudende zaden de Atlantische handelsroute steeds meer plaats zal maken voor een Oost-Europese handelsroute. De Donau zou voor deze goederenstromen belangrijker kunnen worden, terwijl de hoeveelheden in dit segment in het ARA-Rijn-gebied mogelijkerwijs zullen teruglopen.

De groei van de wereldbevolking leidt tot een grotere vraag naar landbouwproducten, voedingsmiddelen en veevoerders. Verondersteld wordt echter dat deze groei grotendeels zal plaatsvinden in de ontwikkelingslanden. De samenlevingen in West-Europa worden zich steeds meer bewust van het feit dat levensmiddelen en logistieke ketens duurzaam moeten zijn. Dit leidt naar een gericht streven om emissies door vervoer over lange afstanden tegen te gaan.

Voor de West-Europese landen wordt verwacht dat de onderstaande trends de productie van voedingsmiddelen en veevoerders, maar ook de veeteelt in de komende twintig jaar zal beïnvloeden:

- meer lokale, duurzame, kleinschalige en gedecentraliseerde productie van voedingsmiddelen voor menselijke consumptie,
- minder schakels in de logistieke ketens in de levensmiddelensector: productiestappen op meerdere verschillende plaatsen en vervoer over de gehele wereld zullen vermeden worden,
- meer eindproductie op de plaats waar de grondstoffen en eindverbruikers zich bevinden,⁴¹
- meer transparantie over waar de levensmiddelen vandaan komen, hoe zij geproduceerd worden, hoe en in welke hoeveelheden deze vervoerd worden en welke emissies door het vervoer ervan veroorzaakt worden,
- de verspreiding van ziekten leidt tot meer weerstand in de bevolking tegen grootschalige productie.

Via de Nederlandse zeehavens worden vandaag de dag voor de levensmiddelenindustrie grote hoeveelheden oliehoudende zaden en grondstoffen uit Zuid-Amerika en Azië ingevoerd. Deskundigen van grote verladers verwachten dat deze producten gedeeltelijk vervangen zullen worden door vergelijkbare goederenstromen uit Midden- en Oost-Europa. Hoewel in dit laatstgenoemde geval ook de binnenvaart een rol zou kunnen spelen, zou de geografische focus van de vrachtstromen zich verplaatsen en kan er een verschuiving optreden van de ARA-Rijn-as naar de Rijn-Main-Donau-as.

⁴¹ Deze hypothese wordt ook ondersteund door Berenberg Bank/HWWI (2018), UNCTAD (2019) en McKinsey Global Institute (2019).

Een ontwikkeling die eveneens wijst op deze geografische verschuiving (van west naar oost) is dat grote verladers die actief zijn in het segment veevoeder en levensmiddelen verwachten dat in de toekomst veel veeteeltactiviteiten van Nederland naar Polen (kippenfokkerijen), Hongarije en Roemenië verplaatst zouden kunnen worden. De reden is dat Nederland te kampen heeft met een toenemende stikstofuitstoot van de landbouw en veeteelt. De sector wordt bovendien geconfronteerd met sluitingen en fusies van levensmiddelenondernemingen.

IJzerertsen, staal en metalen

De vooruitzichten in een notendop: het vervoer van metalen zal belangrijk blijven in Europa, mede vanwege de uitvoer van kwalitatief hoogstaand staal vanuit Europa naar overzeese groeimarkten. Voor ijzerertsen zijn de vooruitzichten voor de vervoersvraag in West-Europa in zekere zin negatief, omdat er meer staal gerecycled zal worden als gevolg van milieudoelstellingen om de emissies terug te dringen, andere productieprocedures en een hogere verzadiging in de staalvraag. In Oost-Europa is de vraag naar staal minder verzadigd. Daar verwacht men - uitgedrukt in absolute cijfers - een vrij grote groei in de staalproductie en vraag naar ijzererts, omdat de economische ontwikkeling een inhaalslag tot gevolg heeft.

Voor de productie van staal zijn er vandaag de dag twee gangbare technologieën. Bij het oxy-staalproces maakt men gebruik van ijzerertsen. De marktaandelen hiervoor zijn als volgt: 70% in Duitsland, 69% in Frankrijk, 69% in Roemenië en 91% in Oostenrijk. De tweede technologie werkt met elektrische staaovens. In deze ovens wordt schroot gesmolten en gerecycled tot nieuw staal. Deze technologie heeft een marktaandeel van 30% in Duitsland, 31% in Frankrijk, 31% in Roemenië en 9% in Oostenrijk.⁴²

Nu de kringloopeconomie steeds belangrijker zal worden, valt te verwachten dat recycling van metalen en staal (metalen afval en schroot) in Europa voor de productie van staal een grotere rol zal gaan spelen. Uit gesprekken met Nederlandse verladers komt naar voren dat zij rekenen op meer recycling van metalen en staal, naast een dalende trend in de vraag naar staal en een afnemende staalproductie in West-Europa.

De impact van deze trend op het vervoer van ijzerertsen en metalen is uiteenlopend. Voor metalen zijn de vooruitzichten beter dan voor ijzererts, aangezien de vraag naar kwalitatief hoogstaand staal in de ontwikkelingslanden toeneemt. Hierdoor ontstaan in West-Europa nieuwe exportmarkten, ook in tijden van een verzadigd binnenlands staalverbruik. Het vervoer van ijzerertsen zal echter afnemen als er meer staal gerecycled wordt, er productieprocedures worden toegepast die minder emissies veroorzaken en de vraag naar staal in West-Europa terugloopt.

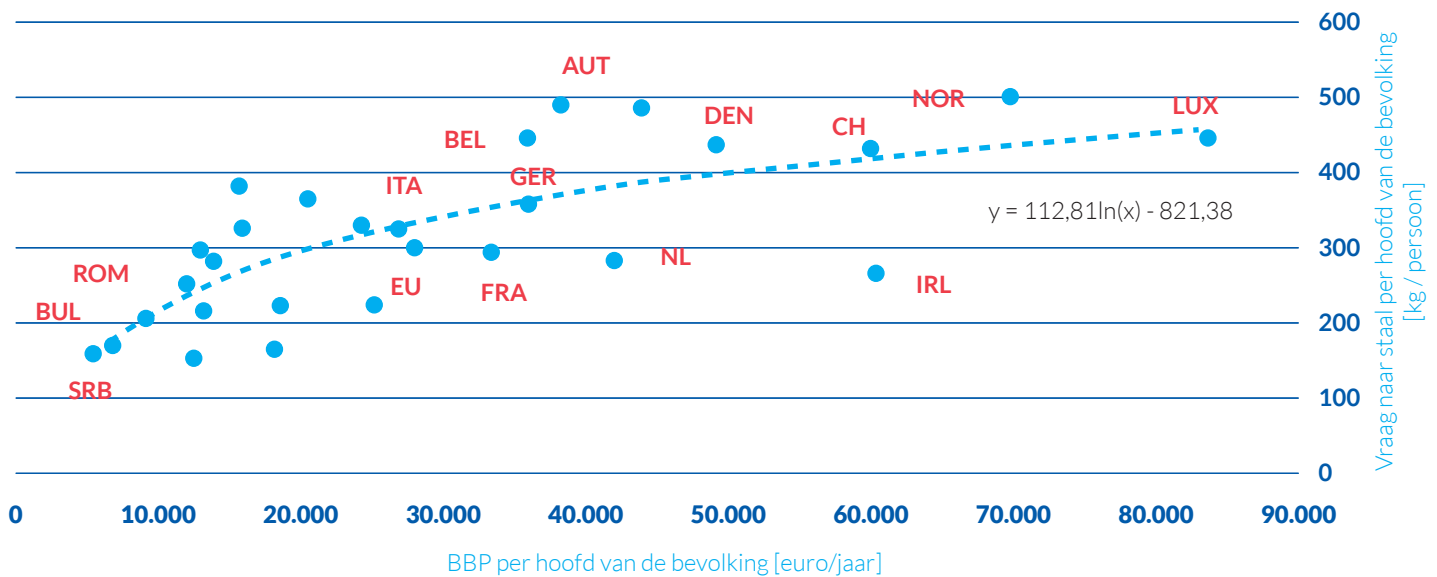
Uitgaande van een empirische analyse laat de volgende afbeelding de relatie zien tussen BBP per hoofd van de bevolking en de vraag naar staal per hoofd van de bevolking voor 27 Europese landen en de EU in totaal. In landen met een hoger BBP per hoofd van de bevolking is in het algemeen ook de vraag naar staal per hoofd van de bevolking hoger (staalproductie plus invoer, min uitvoer, per hoofd van de bevolking).⁴³

De curve laat zien dat de vraag naar staal in hoogontwikkelde landen in het noorden en westen van Europa een verzadigingspunt bereikt. Tot nu toe is de vraag naar staal in Oost-Europese landen vrij laag, maar daar ligt een duidelijk potentieel voor een sterke verhoging op grond van de economische groei en ontwikkeling.

⁴² Bron: World Steel Association (2019), Steel Statistical Yearbook

⁴³ De vraag naar staal per hoofd van de bevolking zoals gedefinieerd door de World Steel Association, wordt afgeleid van het daadwerkelijke staalverbruik. Het daadwerkelijke staalverbruik is gedefinieerd als de productie plus de netto invoer min de netto uitvoer en is een gangbare grootte om de staalvraag uit te drukken.

AFBEELDING 2: BBP EN VRAAG NAAR STAAL PER HOOFD VAN DE BEVOLKING



Bron: CCR-analyse op basis van gegevens van Eurostat [nama_10_pc] en World Steel Association

De landen in West- en Noord-Europa zijn te vinden op het vlakke gedeelte van de curve, hetgeen erop wijst dat een hoger BBP per hoofd van de bevolking leidt tot een lagere toename in de vraag naar staal dan in de landen aan de Midden- en Beneden-Donau (Bulgarije, Roemenië, Servië) die zich op het steile gedeelte van de curve bevinden. In die landen betekent een verhoging van het BBP per hoofd van de bevolking dat een sterke verhoging van de vraag naar staal in absolute cijfers te verwachten valt.

Zand, stenen, grind en bouwmaterialen

De vooruitzichten in een notendop: De vooruitzichten zijn positief, met name in West-Europa. De toename in transport zal vooral te vinden zijn bij vandaag de dag gangbare grondstoffen, waarbij de demografische groei en meer woningbouw positieve factoren zullen zijn. Een sterkere concentratie rond de hoofdwaterwegen ligt in de lijn der verwachtingen. Het stedelijk vervoer van bouwmaterialen door de binnenvaart biedt kansen die voor een deel niet benut zijn, te meer omdat door het inzetten van schepen de externe, negatieve effecten van het wegvervoer kunnen worden verminderd.

Verladers denken dat binnenvaartschepen de voorkeur zullen blijven krijgen voor het vervoer van de diverse soorten zand, stenen, grind en bouwmaterialen. Zij verwachten geen grote modal shift waardoor het marktaandeel van de binnenvaart in dit segment zou afnemen. Er kan echter wel een consolidatieproces worden waargenomen. Door overnames ontstaan grotere entiteiten, zodat in de toekomst ook schaafeffecten een rol zullen gaan spelen. Het aantal kleine beton- en cementfabrieken en zand- en grindbedrijven die langs kleine waterwegen gelegen zijn, zal vermoedelijk afnemen.

De grotere entiteiten die gevormd worden, zijn voornamelijk te vinden langs de hoofdwaterwegen. De vraag naar kleine schepen neemt daardoor af. Het vervoer van zand, stenen en bouwmaterialen over een langere afstand zal echter niet in gevaar komen, omdat de (grotere) zand- en grindbedrijven nu eenmaal naast de waterwegen gelegen zijn. In de komende jaren zullen naar verwachting grotere hoeveelheden zand en grind op de markt komen, omdat er meer gebaggerd zal worden om rivieren meer ruimte te geven. Verder is er veel vraag naar dit soort grondstoffen ter versterking van de dijken.

Volgens voorspellingen van Oxford Economics zullen de bouwactiviteiten in de periode van 2020 tot 2030 toenemen, met een gemiddelde jaarlijkse stijging van 1,4%

in Frankrijk, 1,1% in België, Duitsland en Nederland. Voor de landen in Oost-Europa zijn de demografische ramingen – die een belangrijke basis vormen voor de te verwachten bouwactiviteiten – minder positief dan voor West-Europa. Zo wordt bijvoorbeeld verwacht dat de bevolking in Polen aan het einde van dit decennium 2,4% zal krimpen in vergelijking met 2019, terwijl voor Roemenië zelfs een daling van 8,5% wordt voorspeld. Voor Frankrijk verwacht men een bevolkingstoename van 3,4%, Duitsland 1,1%, België 4,7% en Nederland 5,8%.⁴⁴

Binnenvaartvervoer in stedelijke gebieden die met verkeersopstoppingen te kampen hebben, heeft een duidelijk groeipotentieel, omdat de binnenvaart kan bijdragen aan een duurzamere logistiek voor het vervoer van bouwmaterialen. Dit potentieel is tot nu toe verre van volledig benut, aangezien veel ondernemingen in deze activiteitenbranche niet weten dat de binnenvaart hier een goed alternatief biedt.

Steenkolen

De vooruitzichten in een notendop: voor de komende twintig jaar wordt voor West-Europa een sterke afname van het kolenvoer verwacht, maar daar staan stabiele, of wellicht zelfs groeiende volumes in Oost-Europa tegenover.

Nu veel landen besloten hebben om hun kolengestookte elektriciteitscentrales te sluiten om de klimaatdoelstellingen te halen, zullen de hoeveelheden steenkolen in de komende twintig jaar sterk teruglopen. Duitsland heeft bijvoorbeeld besloten alle kolengestookte centrales geleidelijk aan vanaf 2022 te sluiten. In 2038 moeten alle kolengestookte centrale van het net zijn. Uit cijfers van het Duitse *Verein der Kohlenimporteure* blijkt dat de elektriciteitsproductie in 2018 goed was voor 59,3% van het totale kolenvoer in Duitsland. Voor de staalproductie lag dit bij 39,3% (de rest van de kolen wordt gebruikt voor warmte-energie).

Hoewel de wereldhandel in steenkolen in 2019 met 0,7% toenam tot 1,22 miljard ton, is de invoer van steenkolen in Duitsland (voor alle vervoerswijzen) in 2019 met circa 15% (oftewel 7 mln. ton) duidelijk gedaald. De elektriciteitsproductie met behulp van steenkolen is zelfs met 31% gedaald. Binnen slechts drie jaar is dit vrijwel gehalveerd tot ongeveer 57 terawattuur (TWh). Ook in Frankrijk is de vraag naar steenkolen de afgelopen jaren sterk teruggelopen en voor de volgende tien jaar wordt een verdere afname voorspeld. Voor Bulgarije en Roemenië wordt, als men kijkt naar de prognoses van Oxford Economics, daarentegen gerekend met een toename in de vraag naar steenkolen. Dit resultaat is vergelijkbaar met de bevindingen voor de staalvraag en het vervoer van ijzererts in Oost-Europa.

Chemicaliën en aardolieproducten

De vooruitzichten in een notendop: verwacht wordt dat aardolieproducten in de komende twintig jaar een vast bestanddeel zullen blijven van de energiemix, samen met batterijen, biobrandstoffen en voortstuwingssystemen met andere energiebronnen. Er zijn echter geen grote groeiverwachtingen voor aardolieproducten en er moet dus gerekend worden op een geleidelijke afname. Voor chemicaliën zijn de vooruitzichten eerder gestoeld op groei en voor dit soort producten geldt dat de binnenvaart voor de chemische industrie als vervoerswijze de voorkeur heeft.

Klanten van de **chemische** industrie zijn te vinden in talrijke economische sectoren, maar vooral in de landbouwsector (meststoffen), de plasticindustrie, de automobielenindustrie, de bouw en in de papier- en kartonindustrie. In de gesprekken met deskundigen is als conclusie naar voren gekomen dat de sterke positie van het binnenvaartvervoer voor chemicaliën niet zal veranderen. Andere vervoersmodi worden niet gezien als een haalbaar alternatief voor de binnenvaart, met uitzondering van pijpleidingen. De vooruitzichten voor de chemische productie in de EU wijzen op een gemiddelde jaarlijkse groei van 1,1% in de komende tien jaar.

In dit verband is het belangrijk voor ogen te houden dat **aardolieproducten** een rol spelen als brandstof of als vracht in de vervoerssector.

⁴⁴ Bron: Oxford Economics

TABEL 1: AARDOLIEPRODUCTEN DIE DE ROL VERVULLEN VAN BRANDSTOF OF VRACHT VOOR DE VERSCHILLENDE VERVOERSDRAGERS⁴⁵

Productnaam	Gebruikt als brandstof	Vervoerd als vracht
Benzine, diesel	Wegvervoer	Het vervoer van brandstoffen over een lange afstand vindt voornamelijk plaats door de zeevaart & binnenvaart, pijpleidingen of spoorwegen. Vervoer over een korte afstand wordt meestal verricht door vrachtwagens, die bijvoorbeeld voor het vervoer van benzine en diesel tussen de opslagplaats en tankstations worden ingezet.
Gasolie	Binnenvaart	
Zware olie	Zeevaart	
Kerosine	Luchtvaart	

Bron: CCR

Als het gaat om aardolieproducten als vracht, heeft de binnenvaart een significant aandeel in de modal split, waarbij dit aandeel doorgaans hoger ligt dan het gemiddelde in de binnenvaart. Het modale aandeel van de binnenvaart⁴⁶ voor geraffineerde aardolieproducten ligt in Nederland bijvoorbeeld bij 91% en in Duitsland bij 35%.

Tegen de achtergrond van de energietransitie, loopt de vraag naar aardolieproducten terug en deze zal blijven afnemen. Dit zal ook zijn gevolgen hebben voor het vervoer van aardolieproducten door de binnenvaart. Er wordt vanuit gegaan dat minerale olieproducten de komende twintig jaar een onderdeel zullen blijven vormen van de energiemix, samen met batterijen, biobrandstoffen en systemen die andere energiebronnen gebruiken, en dat andere energiebronnen daar geleidelijk voor in de plaats komen. Vandaag de dag zijn er nog financiële en technische beperkingen die de uitrol van koolstofneutrale technologieën belemmeren, waardoor zij niet op grote schaal ingezet kunnen worden.

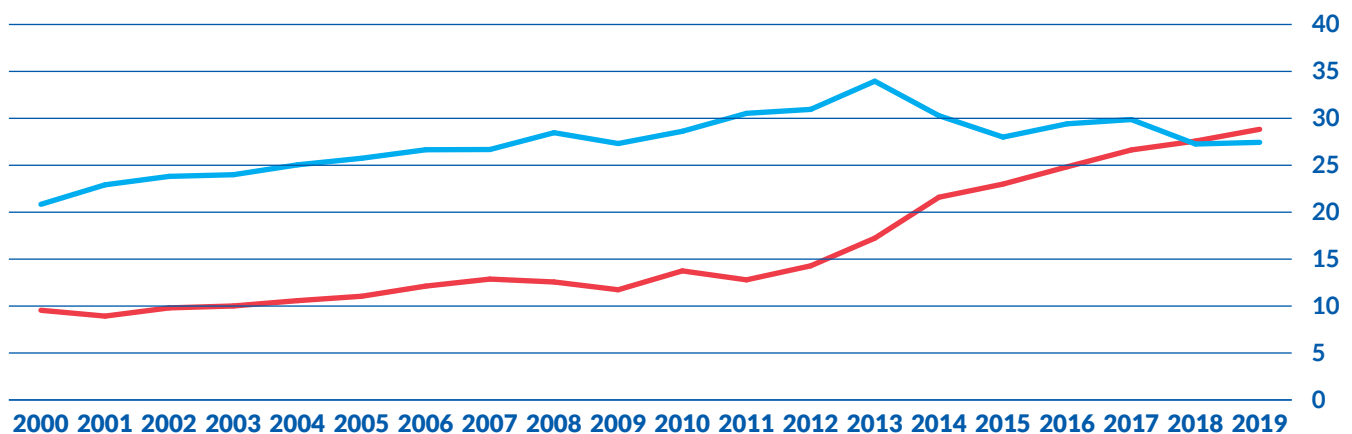
Ook in de binnenvaart wordt er momenteel veel onderzoek gedaan naar scenario's om een emissievrije binnenvaart te bereiken.

Zoals blijkt uit gegevens van de haven van Antwerpen, lopen bij de aardolieproducten de hoeveelheden sinds 2013 achteruit, terwijl chemische producten juist sterk aan het toenemen zijn.

Aardolieproducten

Chemicaliën

AFBEELDING 3: DOOR DE BINNENVAART VERVOERDE HOEVEELHEDEN CHEMICALIËN EN AARDOLIEPRODUCTEN IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN (IN MILJOEN TON)



Bron: Haven van Antwerpen

⁴⁵ Het spoorwegvervoer in Europa is meestal geëlektrificeerd, maar in sommige delen van het netwerk wordt nog steeds diesel gebruikt.

⁴⁶ Binnen de vervoersprestatie door spoor, binnenvaart en wegvervoer.

Containers

De vooruitzichten in een notendop: de wereldhandel en het maritieme containervervoer zijn sinds de financiële crisis in 2009 sterk afgenomen en zullen naar verwachting verder teruglopen. Er zijn tendensen in de richting van meer regionale logistiek en productieketens. Het binnenvaartcontainervervoer zal ook de gevolgen ondervinden van deze afzwakking, aangezien het nauw met de zeehandel verstrengeld is.

De hoge vlucht die het containervervoer wereldwijd nam, begon in de jaren negentig en versnelde na de eeuwwisseling als gevolg van de steeds sterkere, internationale arbeidsverdeling. In de afgelopen twintig jaar lag de groei dan ook lange tijd rond de 5,8% per jaar. In 2018 steeg de zeecontainervervoer slechts 2,6% en voor 2019 ligt dit cijfer naar schatting bij 3,2%.⁴⁷ Naar verwachting zal het jaarlijkse groeicijfer tussen 2019 en 2024 nog lager uitvallen: niet alleen vanwege de coronacrisis, maar ook vanwege een algemene verlangzaming van de internationale handel.

Al voor de coronacrisis vlakke de groei in de internationale handel af. Er konden zelfs teruglopende cijfers worden vastgesteld en ook sinds de financiële crisis in 2008/2009 is het aandeel in het BBP afgenomen. Dit hangt volgens het McKinsey Global Institute (2019) samen met het feit dat het aandeel van de uitvoer in de bruto output van productiewaardeketens voor goederen tussen 2007 en 2017 van 28,1% naar 22,5% terugliep, wat duidt op een afnemende handelsintensiteit van de waardeketens. Een analyse van de UNCTAD (2019) noemt verschillende factoren voor deze ontwikkeling, zoals verstrekkende structurele veranderingen, waaronder minder groei van verticale specialisatie, een wereldwijde fragmentering van de productie, structurele veranderingen met minder uitgaven voor investeringsgoederen ten gunste van meer overheids- en consumentenuitgaven die minder handelsstromen met zich meebrengen en tot slot, meer in het algemeen, veranderingen in de consumptie met minder uitgaven voor goederen en meer voor diensten.

De beschreven trends worden dan nog eens verstrekt door de huidige protectionistische tendensen en de gevolgen van de coronacrisis, zodat het zeer waarschijnlijk is dat er meer regionalisatie komt en gedeeltelijk ook een de-globalisering.⁴⁸ Het Kieler Institut für Weltwirtschaft formuleert het als volgt: *“De huidige coronacrisis laat duidelijk zien wat de risico’s zijn die gepaard gaan met de wijdverspreide, wereldwijde toeleveringsketens die afgestemd zijn op een zo groot mogelijke kostenefficiëntie en een vermindering van redundanties in de verstrengelde waardeketens.”*⁴⁹

Bij dit alles spelen dan ook nog milieuaspecten een rol. Hogere kosten voor zeevervoer vanwege strengere milieuvorschriften kunnen gevolgen hebben voor de vrachtprijzen in de zeevaart. Een voorbeeld hiervoor is de door de IMO (Internationale Zeevaartorganisatie) met ingang van 1 januari 2020 opgelegde, wereldwijde eis dat het zwavelgehalte in brandstoffen niet meer dan 0,5% mag bedragen. Dit zou ertoe kunnen leiden dat de kosten van zeevervoer en dus van de wereldhandel gaan stijgen, hetgeen bijdraagt aan een sterkere regionale productie en logistieke ketens.⁵⁰

Deze trends zijn ook relevant voor het containervervoer over binnenwaterwegen, omdat het binnenvaartcontainervervoer nauw verstrengeld is met het maritieme containervervoer.

⁴⁷ Zie: UNCTAD (2019)







⁴⁸ Zie: Berenberg Bank/HWWI (2018), McKinsey Global Institute (2019) en UNCTAD (2019)

⁴⁹ Kieler Institut für Weltwirtschaft (2020)

⁵⁰ Zie: Berenberg Bank/HWWI (2018) en UNCTAD (2019)

Samenvatting

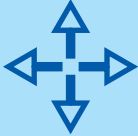



TABEL 2: TRADITIONELE VRACHTSEGMENTEN

Segment	Potentieel	Belangrijkste invloedfactoren	Langtermijntrend voor de binnenvaart
 Chemicaliën	++	Zeer veel innovatie in de Europese chemische industrie	De binnenvaart blijft voor het vervoer van chemicaliën de eerste optie
 Containers	0/+	Lagere groeipercentages in de wereldhandel en het zeevaartvervoer	Groei zet zich voort maar valt lager uit
 Zand, stenen, grind, bouwmaterialen	+	Verladers hebben een voorkeur voor de binnenvaart en de groei in de bouwsector zal in West-Europa (WE) een positieve bijdrage leveren	Bescheiden groei voor de bestaande langeafstandsroutes, hoger potentieel voor groei in stedelijke gebieden
 Metalen en metaalproducten	0/+	Economische groei op opkomende markten leidt tot een hogere vraag naar staal	Het vervoer van metalen en staal zou groei kunnen tonen, zij het beperkt
 Aardolie-producten	0/-	Aardolieproducten zullen in het komende decennium als brandstof een rol blijven spelen, maar een geleidelijke daling tekent zich af	Geleidelijke daling in de meeste gebieden maar positieve uitzonderingen zijn mogelijk
 Veevoeders	WE*: 0/- OE: 0/+	Minder veeteelt in West-Europa als gevolg van de stikstofproblematiek en andere emissies, gedeeltelijke verplaatsing van dit soort activiteiten naar Oost-Europa (OE)	Minder veeteelt in WE leidt tot minder vervoer van veevoeders. Voor OE wordt een stabielere of zelfs positieve ontwikkeling verwacht
 IJzererts	WE: - OE: +	WE) Een zekere verzadiging in de staalvraag en productieprocedures waarvoor minder ijzererts nodig is OE) Groter groeipotentieel voor de vraag naar staal	Het vervoer van ijzererts zal in WE naar verwachting afnemen, terwijl dit een bepaalde periode in OE vermoedelijk zal toenemen
 Steenkolen	WE: - OE: 0/+	Uitfaseren van steenkolen in de energiesector en geleidelijke afname van kolen in de staalnijverheid	Dalend kolenvervoer in WE en op zijn minst stagnatie in OE

Bronnen: CCR, Royal HaskoningDHV

*WE = West-Europa; OE = Oost-Europa

TABEL 3: NIEUWE VRACHTSEGMENTEN

Segment	Potentieel	Belangrijkste invloedfactoren	Langtermijntrend voor de binnenvaart
 Projectcargo, zware goederen en oversized cargo	+	Energietransitie (windmolens), vraag naar elektriciteit (transformers), het vervoer van dit soort cargo door andere vervoerstakken ligt niet voor de hand	De binnenvaart profiteert van de grote laadruimte en haar flexibiliteit voor projectcargo, zware en oversized goederen
 Recycling, kringloop-economie	+	Industriële productie verandert door het feit dat de emissies op grote schaal gereduceerd moeten worden	Door de binnenvaart wordt al veel vracht voor recycling vervoerd en deze activiteit zal naar verwachting toenemen
 Biomassa	+	Energietransitie, meer vraag naar biobrandstoffen, compensatie voor de afname in de productie van veevoeders	De binnenvaart beschikt over een grote capaciteit om dit soort goederen te vervoeren
 Waterstof, batterijen	+	Waterstof kan voor de toekomstige energievoorziening een belangrijke rol gaan spelen, wellicht in combinatie met elektriciteit en batterijen	Trend begint zich net af te tekenen, vervoer wellicht door pijpleidingen of met containers op zee- en binnenvaartschepen (of een combinatie van beide). Groot potentieel vanaf 2030

Bronnen: CCR, Royal HaskoningDHV

■ GLOSSARIUM

AANDEEL VAN DE MODAL SPLIT: het aandeel van de vervoersprestatie van de binnenvaart in de totale vervoersprestatie (binnenvaart, wegvervoer, spoor)

ARA-gebied: Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen

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

BENEDEN-RIJN: deel van de Rijn dat van Bonn (Duitsland) tot aan de Noordzee bij Hoek van Holland, (Nederland) stroomt. In de afbeeldingen voor de traditionele Rijn staat het begrip “Beneden-Rijn” voor het gedeelte van de Beneden-Rijn in Duitsland.

BN (MLD.): miljard

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

CONTAINER EXCHANGE ROUTE (CER): verbindt de containerbedrijven op de Maasvlakte in Nederland met elkaar en maakt het mogelijk de kosten voor de uitwisseling van containers te minimaliseren. Dit netwerk leidt tot een verbetering van het achterland- en overslagproces en versterkt de concurrentiepositie van de haven van Rotterdam als container transshipment hub.

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

DE VRAAG NAAR STAAL PER HOOFD VAN DE BEVOLKING: de productie van staal vermeerderd met de invoer en verminderd met de uitvoer per hoofd van de bevolking.

DIEPGANG VAN EEN SCHIP: afstand tussen de kiel en de waterlijn van het schip

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

ECB: Europese Centrale Bank

EU: Europese Unie

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

FARAG-gebied: Vlissingen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Gent

GEMIDDELDE BENUTTINGSGRAAD (VAN EEN GOEDERENVLOOT): de procentuele verhouding tussen het benodigde tonnage (op basis van de vraag in een bepaald jaar) en het beschikbare tonnage in dat jaar.

IWT: binnenvaart

IWW: binnenwaterwegen

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.

MIO (MLN.): miljoen

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.

OVEREENGEKOMEN LAGE RIVIERSTAND: staat voor een laagwaterstand (lagere drempelwaarde) die specifiek is voor elk meetpunt. De waterstand wordt gemiddeld twintig ijsvrije dagen per jaar niet onderschreden. Dit betekent dat over een referentieperiode van vele tientallen jaren deze waterstand bij het meetpunt gemiddeld 94% van de dagen in een jaar (= op 343 dagen) wordt bereikt of hoger ligt.

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

RUHRGEBIED: het dichtbevolkte stedelijke gebied in West-Duitsland dat het grootste industriegebied in West-Europa is.

TEU: Twenty-foot Equivalent Unit, 20-voet equivalent (eenheid voor containerinhoud)

TKM: tonkilometer (eenheid voor de vervoersprestatie bestaand uit hoeveelheid vervoerde goederen vermenigvuldigd met de vervoersafstand)

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

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

VRACHTVERVOER OVER WATER: laden en lossen in havens waar binnenvaartschepen bij betrokken zijn.



NATIONALE BUREAUS VOOR DE STATISTIEK

Acroniem	Eigenaam	Nederlands	Land
BFS	Bundesamt für Statistik	Federale dienst voor de statistiek	Zwitserland
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
KSH/HCSO	Központi Statisztikai Hivatal	Centraal bureau voor de statistiek van Hongarije	Hongarije
Statistik Austria	Bundesanstalt Statistik Österreich	Federaal bureau voor de statistiek van Oostenrijk	Oostenrijk

BOEKEN, TIJDSCHRIFTARTIKELEN EN STUDIES

Titel in oorsprongstaal	Land
www.agora-energiewende.de/blog/winterstuerme-und-corona-praegen-daserste-quartal-in-der-stromerzeugung/ , abgerufen 28.05.2020: „Winterstürme und Corona prägen das erste Quartal in der Stromerzeugung“	Duitsland
Annual report 2019, Port of Rotterdam Authority	Nederland
Binnenschifffahrt online	Duitsland
BLN Schuttevaer	Nederland
Der Fluss-Kreuzfahrtmarkt 2019, SeaConsult	Duitsland
DVZ	Duitsland
European Economic Forecast of the European Commission, Autumn 2019	EU
Gevolgen grote transitie en wereldhandel voor de binnenvaart 2020-2040, Topsector Logistics / RoyalHaskoningDHV (2019)	Nederland
Mid-term forecast for Germany in spring 2020, the Kiel Institute for the World Economy, March 2020	Duitsland
NPI	Frankrijk
Oil Prices Nose-Dive as OPEC and Russia Fail to Reach a Deal, New York Times 6 th of March 2020	Verenigde Staten
Outlook from April 2020, IMF World Economic Outlook Database	Mondiaal
Review of Maritime Transport 2019, United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) 2019	Mondiaal

Titel in oorsprongstaal	Land
Seatrade Cruise News	Verenigd Koninkrijk
Shipping in an era of digital transformation, the Berenberg Bank and the Hamburg Institute of International Economics 2018	Duitsland
Stakeholder interviews	Europa
The River Cruise Fleet, Hader, A. 2019	Duitsland
Travel Weekly	Verenigd Koninkrijk

OVERIGE BRONNEN

Eigenaam	Nederlands	Land
ABN-AMRO	ABN-AMRO	Nederland
Agencija za upravljanje lukama	Havenbestuur in Belgrado	Servië
Berenberg Bank	Berenberg Bank	Duitsland
Bundesanstalt für Gewässerkunde	Duits Bondsinstituut voor waterhuishouding (BfG)	Duitsland
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	Duits Bondsministerie van verkeer en digitale infrastructuur	Duitsland
Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt (BDB)	Duitse binnenvaartvereniging (BDB)	Duitsland
CCNR/ZKR/CCR	CCR	Europa
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB)	Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB)	Nederland
Container operators on the Rhine	Containeroperators op de Rijn	Europa
Corporation Inland Tanker Barge Owners (CITBO)	Coöperatie van exploitanten van tankschepen voor de binnenvaart (CITBO)	België
De Vlaamse Waterweg	De Vlaamse Waterweg	België
Deutscher Reiseverband (DRV)	Duitse reisvereniging	Duitsland
Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques	Operationeel directoraat-generaal voor mobiliteit en waterwegen	België
Donaukommission	Donaucommissie	Europa
Eidgenössische Steuerverwaltung	Federale belastingdienst	Zwitserland
Entreprises Fluviales de France (E2F)	Franse Vereniging van Binnenvaartondernemingen (E2F)	Frankrijk

Eigenaam	Nederlands	Land
European Barge Inspection Scheme (EBIS)	Europees controlesysteem voor binnenvaartschepen (EBIS)	Europa
European Barge Union (EBU)	Europese Binnenvaart Unie (EBU)	Europa
European Commission	Europese Commissie	EU
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	Directoraat-generaal voor waterwegen en scheepvaart	Duitsland
Hamburgisches WeltWirtschafts Institut (HWWI)	Instituut voor de wereldeconomie in Hamburg (HWWI)	Duitsland
IG RiverCruise	IG RiverCruise	Europa
Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL)	Instituut voor scheepvaarteconomie en logistiek (ISL)	Duitsland
International Sava River Basin Commission	Internationale Commissie van het stroomgebied van de Sava	Europa
ITB – Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren	Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren	België
IVR	IVR	Nederland
Kieler Institut für Weltwirtschaft	Kieler instituut voor de wereldeconomie	Duitsland
Land Niederösterreich	Federale overheid van Neder-Oostenrijk	Oostenrijk
McKinsey Global Institute	McKinsey Global Institute	Mondiaal
Ministerstvo dopravy České republiky	Tsjechisch ministerie van Vervoer	Tsjechische Republiek
National register of Luxembourg	Nationaal register van Luxemburg	Luxemburg
OECD	OESO	Mondiaal
Oxford Economics	Oxford Economics	Mondiaal
Panteia	Panteia	Nederland
PJK International	PJK International	Nederland
Ports mentioned in the report	In het rapport genoemde havens	Europa

Eigenaam	Nederlands	Land
Rijkswaterstaat	Rijkswaterstaat	Nederland
SeaConsult	SeaConsult	Duitsland
Statistikamt Nord	Bureau voor de statistiek van Hamburg en Schleswig-Holstein	Duitsland
The World Steel Association	Wereldstaalorganisatie	Mondiaal
Topsector Logistics	Topsector Logistics	Nederland
United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)	Conferentie van de Verenigde Staten voor handel en ontwikkeling (UNCTAD)	Mondiaal
Verein der Kohlenimporteure	Duitse vereniging van kolenimporteurs	Duitsland
Voies Navigables de France	Franse waterwegbeheerder	Frankrijk
Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat	Duitsland
Wirtschaftsvereinigung Stahl	Duitse vereniging van staalfabrikanten	Duitsland

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)

Tim Bayer (stagiair)

Contact: ccnr@ccr-zkr.org

IN SAMENWERKING MET

Donaucommissie

Moezelcommissie

Savacommissie

EBU

ESO

IVR

Panteia

DESIGN VAN

Agence Press-Agrum.com

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

en Agence Citeasen

<https://www.citeasen.fr>

VERTALING

Laurence Wagner (Frans)

Barbara Vollath-Sommer (Duits)

Pauline De Zinger (Nederlands)

Veronica Schauinger (Engels - revisie)

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

Impressum: September 2020

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



JAARVERSLAG 2020

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

In partnerschap met

