MARKT OBSERVATIE

2007 - 1

Voor de ***Europese binnenvaart***

Centrale Commissie
voor de Rijnvaart

Europese Commissie
Directoraat-generaal
Energie en Vervoer

Marktobservatie nr. 5

Conjunctuurrapport eind 2007

Aansprakelijkheidsbeperking

Het gebruik van kennis, informatie of gegevens die in dit document vermeld staan, geschiedt op eigen risico van de gebruiker. Noch de Europese Gemeenschap, noch de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en haar secretariaat kan op enigerlei wijze aansprakelijk worden gesteld voor het gebruik of voor de consequenties van het gebruik van kennis, informatie of gegevens die in dit document vermeld worden. Deze uitgave vormt geen formele verplichting voor de beide genoemde Commissies.

April 2008

Inhoudsopgave

Algemene inleiding

Hoofdstuk 1: Analyse van de vervoersvraag

1. Algemene economische ontwikkeling in Europa

2. Vooruitzichten voor de vervoersvraag
2.1 Globale ontwikkeling van het vervoer van goederen
2.2 Vervoer van goederen over de binnenwateren
2.2.1 Europese hoofdtransportassen
2.2.2 Regionale en interregionale markten
2.3 Benadering van de vraag naar vervoer per keten
2.3.1 Landbouwsector
2.3.2 Staalsector
2.3.3 Energiesector: kolen
2.3.4 Bouwmaterialen
2.3.5 Containervervoer
2.3.6 Vervoer van goederen uit de aardoliesector
2.3.7 Chemische sector

3. Overslag in de havens
3.1 Zeehavens
3.2 Binnenhavens

Hoofdstuk 2: Analyse van het vervoersaanbod

1. Nieuwe capaciteiten op de markt

2. Donau- en Oost Europese vloten

Hoofdstuk 3: Waterstanden

1. Waterstanden en exploitatiecapaciteiten

2. Waterstanden op de Rijn

3. Waterstanden aan de bovenloop van de Donau

4. Waterstanden op de Elbe

Conclusies en prognoses

Bijlagen

- **Ontwikkeling van de reële groeipercentages van het BBP**
- **Ontwikkeling van het modale aandeel van vervoer over land**
- **Hoofdvervoerstromen van de binnenvaart**
- **Transportomvang over de belangrijkste waterwegen in Europa (in 2006)**

Aanbod scheepsruimte:

- Tabel MO1 : binnenvloten 2001-2006 per scheepscategorie
- Tabel MO2 : binnenvloten stand 31.12.2006 per laadvermogenklasse
- Tabel MO3 : binnenvloten stand 31.12.2006 per bouwjaar
- Tabel MO4 : nieuwbouwschepen eind december 2007

Vraag naar scheepsruimte:

- Tabel MO5 : nationaal goederenvervoer over de waterwegen per staat
- Tabel MO6 : internationaal goederenvervoer over de waterwegen per staat
- Tabel MO7 : totaal goederenvervoer over de waterwegen per staat
- Tabel MO8 : containervervoer over de hoofdtransportassen
- Tabel MO9 : goederenvervoer op de Rijn

Glossarium

Gegevensbronnen

Algemene inleiding

Deze publicatie 2007-1 is voornamelijk gericht op de analyse van de ontwikkeling van de vervoersvraag en –aanbod in 2006. Wat de vraag naar vervoer betreft, is deze analyse gebaseerd op een benadering van het vervoer dat over de 4 hoofdassen van Europa heeft plaatsgevonden. Daarbij werd het vervoer onderverdeeld naar de verschillende goederencategorieën. Er dient meteen op gewezen te worden dat volledige gegevens voor de jaren 2006 en 2007 pas lang na de referentieperiode beschikbaar waren en soms onvolledig. Deze situatie zal zich hopelijk in 2008 verbeteren, als het nieuwe Reglement (EG) nr 1365/2006 over het goederenvervoer van kracht zal worden. Deze verordening heeft het voordeel dat de gegevens op een geharmoniseerde basis ter beschikking zullen worden gesteld, zodat zij beter vergelijkbaar zullen zijn en beter benut kunnen worden.

De benadering van het vervoer per goederencategorieën voor de belangrijkste verbindingen maakt het mogelijk analyses van de diverse industriële branches in de juiste context te plaatsen en op grond van het potentieel ramingen te maken voor de ontwikkeling van de vervoersvraag voor een specifieke industriële sector.

Hierdoor is het tevens mogelijk de ontwikkeling van het modale deel van de binnenvaart in vergelijking met andere vervoerswijzen te volgen. Tegen de huidige achtergrond zijn bij deze exercitie de beste resultaten te verwachten door gebruikmaking van gegevens over containers in de zee- en binnenhavens.

In de onderhavige publicatie wordt het vervoersaanbod zoals gebruikelijk geraamd aan de hand van gegevens over de nationale vloten. Voor de eerste keer is hierbij ook rekening gehouden met gegevens over de meeste vloten van de Donaustaten en staten in Oost-Europa. Daarbij is echter gebleken dat een precieze schatting van de potentiële Europese vloot een zeer moeilijke zaak blijft, aangezien de criteria voor de tellingen niet overal zijn geharmoniseerd. Een echt volledig inzicht in de bestaande capaciteiten in het Europese vaarwegennet zal pas mogelijk zijn als er een gemeenschappelijke grondslag voor de registratie van schepen is ingevoerd.

In afwachting van dit informatie-instrument blijven de cijfers over de nieuwbouw van schepen een belangrijke indicator voor de ontwikkeling van de vervoersvraag, zeker binnen een context waar nog steeds zeer weinig schepen worden gesloopt en verkoop tussen de staten geen gevolgen heeft voor de globale omvang van op de markt beschikbare capaciteiten. Een analyse van kenmerken van in de vaart genomen schepen biedt inzicht in de richting waarin de vloot zich ontwikkelt.

Hoofdstuk 1
Analyse van de vervoersvraag

1 . Algemene economische ontwikkeling in Europa

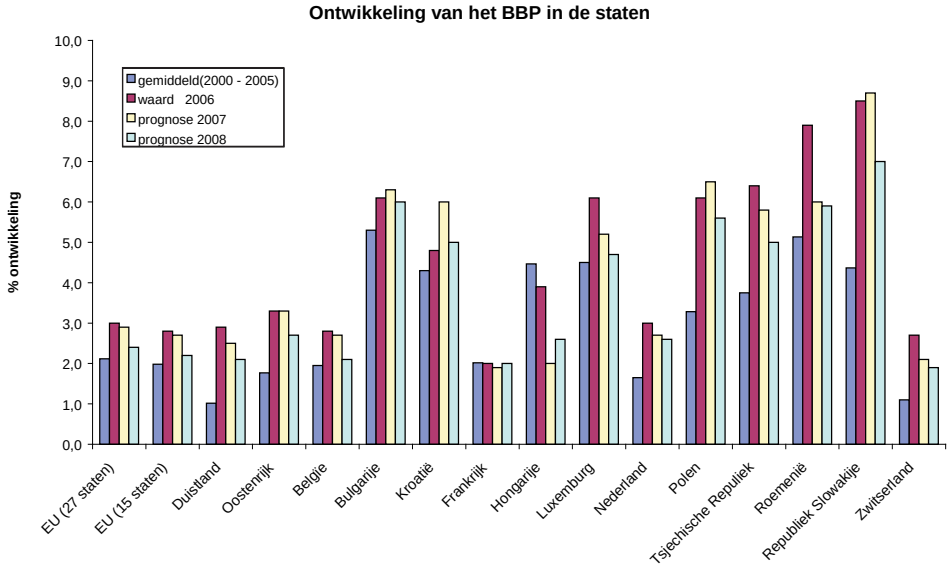
Het is een feit dat de ontwikkeling in alle transportmodaliteiten nauw is verweven met de loop van de economie. Meer economische ontwikkeling (onder verladers) vertaalt zich in een hogere transportvraag. Ondanks een zekere elasticiteit, beweegt de vraag naar transport dus mee met economische groei- of krimp. Wel is te constateren dat transport soms eerder herleeft dan het algehele economisch gemiddelde, en sneller groeit. Het is dus van belang zowel de economische ontwikkeling áls de transportprestaties te beschouwen. En dat op meerdere schaalniveaus en in specifieke sectoren.

De mondiale economische groei bleef in 2007 hoog, ondanks het feit dat de economische groei sinds 2006 in een fase terecht kwam die door een lichte verlangzaming wordt gekenmerkt. Vooral in de Verenigde Staten was deze verlangzaming goed merkbaar. In juli brak daar onrust uit op de financiële markten toen bleek dat er aanzienlijke verliezen waren geleden op goedkope hypotheken. Deze crisis op de woningmarkt had een drukkend effect op de ontwikkeling van het Amerikaanse BBP en op de binnenlandse consumptie (waarin ook de hoge olieprijzen meespeelden). Wel hield de arbeidsmarkt een gewone tot gunstige ontwikkeling, vooral in de eerste helft van het jaar. Ook was er een sterke buitenlandse vraag door de lage dollar.

De opkomende economieën in Zuidoost Azië waren wederom de meest dynamische regio en beleefden een goed jaar, China in het bijzonder. Daar steeg het BBP in het eerste half jaar met 11,5 %. De Chinese productiviteitsstijging is groot en vooral de investeringen en uitvoer groeiden indrukwekkend. In 2007 werd voor het eerst meer naar Europa dan naar de VS uitgevoerd.

De mondiale olieprijs was hoog als gevolg van de grote vraag en de sterke groei van de consumptie, hetgeen resulteerde in een sterke groei van de wereldeconomie (vooral India en China). In november 2007 was de olieprijs op een all time hoogte record. Daar OESO-landen meer focus zijn gaan leggen op biobrandstoffen, hebben de OPEC-landen geen haast gemaakt met nieuwe investeringen. De wereldoliemarkt blijft dus krap, en bovendien afhankelijk van de financiële onrust.

Grafiek nr. 1 :



Ook in de eurozone was de groei boventrendmatig, zeker in de eerste helft van 2007. Voorlopige cijfers geven aan dat de gemiddelde BBP-groei in de EU-27 in 2006 3% bedraagt en 2,9 % in 2007. Binnenlandse vraag, export en investeringen waren motoren van de groei. De groei is een fractie lager dan voorgaande periodes, wat kan worden verklaard uit de hoge koers van de euro, de hoge olieprijs en de achterblijvende Amerikaanse vraag. Het was vooral de Europese dienstensector – en minder de industrie - die stuwend bleef. De uitvoer van het eurogebied nam opnieuw toe (profiterend van de opkomende economieën) en ook het geïnvesteerde kapitaal en de werkgelegenheid stegen. De inflatie in de eurozone liep tegen het einde van het jaar op, gedreven door de olieprijs.
Binnen Europa zijn sterke regionale verschillen waar te nemen. Duidelijk is de nog altijd bovengemiddelde groei in de nieuwe lidstaten, zoals Polen, Slowakije (autoproductie) of de Baltische staten, met indrukwekkende import- en exportstatistieken. De Rijnoeverstaten zagen hun economie ook groeien, zij het in wat mindere mate dan in 2006. In vergelijking met 2006 lag in Frankrijk de groei 0,1% lager, en voor Nederland en Duitsland waren deze percentages respectievelijk 0,3 % en 0,4 %. Duitsland voerde op 1 januari een hoger BTW-tarief in, wat een dempend effect had op de consumptiegroei in het eerste half jaar. Over het geheel genomen echter was 2007 voor Europa weer een economisch gunstig jaar, hoewel niet zo piekend als 2006. Er werd wel weer het niveau van groei bereikt dat het einde van de jaren 90 kenmerkte.

Bronnen: CPB, Eurostat

Algemene kwalitatieve beschouwing

Economieën raken steeds meer verweven. Het worden mondiale netwerkeconomieën die in toenemende mate op kennis en diensten berusten. Toch blijft transport een belangrijke rol spelen. Transport weerspiegelt daarbij de mechanismen die de moderne internationale economie kenmerken: mondialisering, arbeidsdeling, schaalvergroting en specialisatie van productie. Die trends zijn weer mede mogelijk gebleken doordat transportkosten slechts een klein deel van de totale productiekosten uitmaken. Door de container heeft de verre oost nadere aansluiting gevonden bij de West-Europese afzetmarkten. Zeehavens in Europa consolideren zich en blijven uitbreiden, onder invloed van geprognosticeerde groei van de wereldhandel. Daarbij wordt nadrukkelijk geïnvesteerd in de containermarkt. Containermarkten worden beheerst door andere mechanismen dan bijvoorbeeld de bulkmarkten. Waar in het continentale Europese bulkmarkt continuïteit van levering aan vaak een beperkt aantal grote klanten (energiecentrales, hoogovens) voorop staat, kenmerkt de containermarkt zich door complexiteit en gedetailleerd ketenbeheer. Containers bevatten in de regel geen grondstoffen maar half- of eindfabrikaten. In de containermarkt is er een grote concurrentie en efficiënt ketenbeheer en flexibiliteit zijn essentieel. Goederen moeten precies op tijd kunnen worden afgeleverd, omdat productieprocessen steeds nauwkeurig worden afgestemd, vanuit onder meer de wens van verladers om minimale voorraden te hoeven aanhouden. Snelheid is dus van belang, evenals betrouwbaarheid. Vertraging betekent dan direct: schade voor de verlader.

Tegen deze achtergrond moeten de modaliteiten, waaronder de binnenvaart, hun vervoersdiensten aanbieden. Er is stevige (prijs)concurrentie, maar toch zijn er voor transporteurs en modaliteiten wel mogelijkheden om te excelleren. Wil de binnenvaart ook in de toekomst het gateway concept bedienen, moet ze sturen op efficiency en zich richten op de wensen van verladers en zich nog meer spiegelen aan de karakteristieken van de (container)markt. Het enkel bieden van capaciteit is niet voldoende, flexibiliteit en betrouwbaarheid worden steeds belangrijker. De voordelen van de binnenvaart zijn bekend: er is grote capaciteit tegen aantrekkelijke tarieven. Maar er zijn ook nadelen, zoals meer overslag. Met innovatie en investeringen als RIS vergroot de binnenvaartsector zijn kansen. In de containermarkt is men namelijk geïnteresseerd waar elk stukje lading zich op ieder moment bevindt: dat is weer input voor beheer van de operationele activiteiten. Door ook met aspecten als security serieus om te gaan, wordt niet alleen de veiligheid vergroot, maar kan ook een link worden gelegd naar bedrijfseconomische optimalisatie van de verladers. Ook elementen buiten de invloedssfeer van de sector kunnen een bedreiging (blijven) vormen, verminderde bereikbaarheid van binnenhavens of traag verlopende terminalafhandeling in zeehavens. Dit behoeft dan ook blijvende aandacht.

2. Vooruitzichten voor de vervoersvraag

2.1 Globale ontwikkeling van het vervoer van goederen

Zoals beschreven in de voorgaande paragraaf, nam in lijn met de economische voorspoed de wereldhandel over 2006 en 2007 toe. Dit leidde weer tot een toename van het transport, zelfs bij een stijgende olieprijs. De voortdurende uitplaatsing van productie naar gebieden waar arbeid goedkoper is – en niet alleen naar Azië – is de hoofdoorzaak van de transportgroei en dan vooral van het containervervoer. Op het gebied van het containervervoer was China de belangrijkste relatie voor zowel Rotterdam (als één van de belangrijkste transithavens voor inter-Europees vervoer) als Hamburg (respectievelijk 15 en 30% voor 2006). Maar ook exporten náár China groeiden als gevolg van de economische ontwikkeling aldaar (gemiddelde jaarlijkse groei van ca. 20% sinds 1999). De sterke groei van transport is dus het meest evident in de containervaart.
Verdere opening van de wereldmarkten - door het slechten van handelsbarrières - zal de handel en dus aanvoer van containers alleen maar blijven aanwakkeren. Zo gaf het toonaangevende redersverband FEFC (Far Eastern Freight Conference) aan 2007 als een zeer goed jaar te hebben ervaren (18% meer containers vervoerd) en voor 2008 wordt eenzelfde groei verwacht. Ondanks de enorme omzetvolumes bij zeereders, blijkt het voor hen echter niet gemakkelijk om een rendabele exploitatie te realiseren. De markt blijft dan ook in beweging (overnames, fusies, bezuinigingen). Het resultaat is dat door consolidatie en schaalvergroting concentratie plaatsvindt in aanbieders op intercontinentale verbindingen. Relevant bij het beschouwen van de vervoersstromen is dat reders er vanuit strategische redenen vaak voor kiezen om meerdere havens in Europa aan te lopen ('multi porting'), in plaats van standaard één mainport te kiezen. Door de keuze van de aanlanding in Europa, oefenen ze invloed uit op de verdeling van overslag in de Europese zeehavens. Dit op zijn beurt heeft weer effecten op de patronen van intra-Europese distributie.

In potentie leidt de groeiende wereldhandel tot meer vraag naar Europees transport. De geïmporteerde goederen moeten immers hun weg vinden naar het achterland. Ook de binnenvaart, die bij uitstek sterk is in grote stromen, profiteert hier van. De groei van het containervervoer betekent een kans voor de Europese (haven)staten, niet alleen wat betreft het door te voeren volume, maar ook voor value added logistics en daarmee geassocieerde hoogwaardigere werkgelegenheid. De EU ziet transport en logistiek als drager van economische ontwikkeling, welke waar mogelijk gefaciliteerd moeten worden. Echter, niet alleen volumeontwikkeling, ook de externe kosten van bijvoorbeeld vervuiling worden steeds sterker meegenomen in het goederenvervoerbeleid. Modaliteiten die op dit punt sneller voortgang boeken, maken op langere termijn meer kans. Maar de concurrentie in de vervoerssector tot nog toe gaat vooral op kosten en kwaliteit. Wegvervoer is in de regel marktleider op binnenlands – fijnmazig - containervervoer, maar op internationale (lees: langere) verbindingen weet de binnenvaart een sterke marktpositie in te nemen. Dit op voorwaarde uiteraard dat er adequate vaarwegen beschikbaar zijn. De concurrentie tussen weg en binnenvaart manifesteert zich vooral op de middellange afstanden op de stukgoedmarkt. Met geconcentreerde transportassen, zoals het spoor en de binnenvaart die kennen, is de kwetsbaarheid wel een potentiële bedreiging voor de betrouwbaarheid. De weg op zijn beurt kent toenemende congestie in nagenoeg het hele netwerk en ziet daardoor

de economische schade oplopen. Er ontstaat nog steeds capaciteit op het Europese spoor voor het goederenvervoer, in het bijzonder door de vrijgekomen capaciteit op het net als gevolg van de oplevering van hogesnelheidslijnen in het personenvervoer en door verbeterd nationaal verkeersmanage-ment. De soms tekortschietende internationale interoperabiliteit in het spoorgoederenvervoer wordt verbeterd.
Een recente verkeersprognose voor het vervoer in Duitsland tegen 2025 laat zien dat alle modaliteiten profiteren van de voortgaande groei van het goederentransport, maar ook dat deze overwegend bij het wegvervoer terecht komt – en dit ondanks alle maatregelen ter stimulering van spoor en binnenvaart en de toenemende transportafstand. Het spoor groeit echter significant harder dan de binnenvaart. Over het algemeen blijkt uit deze prognose dat het handelsverkeer in volumes tussen de zeehavens (ARA en Noordzee) en het achterland tot in 2025 jaarlijks met gemiddeld 6,3% voor het containervervoer en met 2,4% voor de producten die niet per container worden vervoerd, zou toenemen. Dit verschil tussen de groeicijfers houdt in dat voor de Europese zeehavens de hoeveelheid containerproducten met een gemiddelde van 35,6% in 2004 zal oplopen tot circa 55% in 2025.

Bronnen: Eurostat, haven van Rotterdam, haven van Hamburg

Belangrijkste transportassen van de Europese binnenvaart

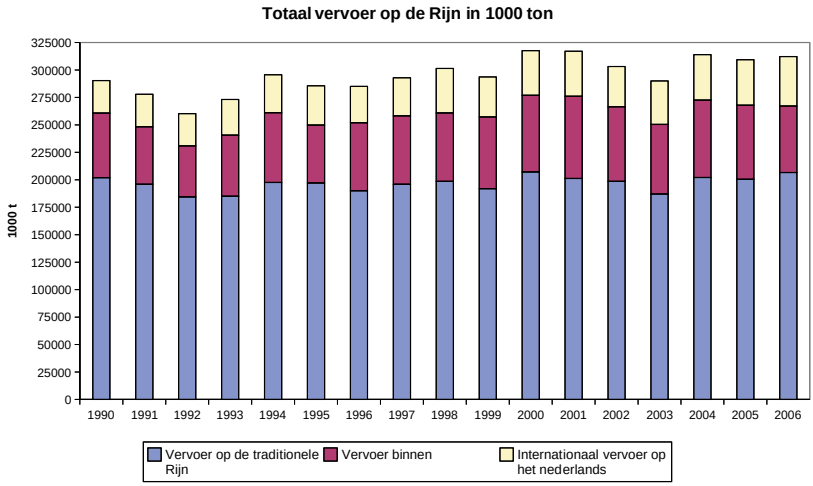
2.2 Vervoer van goederen over de binnenwateren

2.2.1 Europese hoofdtransportassen

In Europa kan een onderscheid worden gemaakt tussen de 4 hoofdvervoerassen die op de onderstaande kaart worden weergegeven :

- de Rijnas neemt meer dan 63 % van het vervoerde volume in Europa voor zijn rekening. Aangezien deze rivier al zeer lang als waterweg in gebruik is, is de groei in het getransporteerde volume tamelijk langzaam, maar wel structureel. Het is een weerspiegeling van de ontwikkeling van industriegebieden die zich lang geleden langs de rivier hebben gevestigd. Alleen de containersector heeft in de afgelopen tien jaar een forse groei doorgemaakt.

Grafiek nr. 2:



- de Noord-Zuid-as tussen Frankrijk, België en Nederland, die ongeveer 15 % van het volume vertegenwoordigt en nu een fase van verdere ontwikkeling doormaakt, zal nog verder in betekenis toenemen als het kanaal Seine-Nord zal worden geopend. De langs deze as tussen Frankrijk, België en Nederland vervoerde goederenstromen, laten hoge groeicijfers zien. Er moet echter wel op worden gewezen dat deze groei tot nu toe kleine volumes betreft, waar echter een omvangrijk potentieel achter schuil gaat.
- de Oost-West-as in Duitsland, die Oost-Europa en de havens aan de Noordzee verbindt met de industrie in het Ruhrgebied, is goed voor iets meer dan 4%. Deze as leeft hoofdzakelijk van de handel tussen het Ruhrgebied en het gebied tussen Berlijn en de Elbe, alsmede van het binnenvaartvervoer naar de Duitse zeehavens.
- de Main-Donau-as vertegenwoordigt ongeveer 10 %. De ontwikkeling die deze as doormaakt, loopt gelijk op met de industriële ontwikkeling in de Donau-

oeverstaten. Als men dan ook nog de lengte van deze as voor ogen houdt, is het duidelijk dat het meeste vervoer eerder interregionaal of internationaal plaatsvindt zonder dat het afgelegde traject systematisch van het ene naar het andere uiteinde van de rivier voert. Op dit aspect zal in de volgende paragraaf nader worden ingegaan.

Deze assen zijn verregaand representatief voor de diverse internationale stromen, met uitzondering van de Oost-West-as, waar een groot gedeelte van het vervoer niet grensoverschrijdend is.
In 2006 is het vervoer over de Noord-Zuid-as en over de Rijn toegenomen, terwijl de over de Oost-West-as en over de gehele Donau getransporteerde volumes terugliepen.

2.2.2 Regionale en interregionale markten

Seinebekken
De positieve ontwikkelingen in het Seinebekken hebben zich in 2006 voortgezet. De overslagvolumes namen met 5,5 % toe. De goederen waarvan de volumes het sterkst gestegen zijn, zijn de gecontaineriseerde goederen en producten voor de bouw en voor openbare werken. Er zijn nog geen volledige cijfers voor 2007 beschikbaar, maar in het licht van de economische context wijst alles op een voortzetting van deze tendens.

België
Vanwege de structuur van het Belgische waterwegennet en de relatief korte afstanden, kan de ontwikkeling van het nationale vervoer in België als leidraad worden genomen voor de positie van deze vervoerswijze in dit land. De toestand van het spoorwegennet in dit land heeft er ongetwijfeld toe bijgedragen dat de binnenvaart de afgelopen jaren op het spoor marktaandelen heeft weten te veroveren. De in 2006 nationaal door de binnenvaart getransporteerde volumes zijn met 6 % gestegen, tegenover slechts 2,7 % voor het internationale vervoer.

Nederland
Meer nog dan in België rechtvaardigt de omvang van het Nederlandse waterwegennet een specifieke analyse. De binnenvaart heeft van oudsher in Nederland een groot marktaandeel. In 2006 daalde het door de binnenvaart getransporteerde volume met bijna 2 %, terwijl het internationale vervoer ongeveer 1 % steeg. Alles bij elkaar genomen komt het neer op een stagnatie van de volumes binnen een toch gunstige economische context en een onverminderd grote overslag in de zeehavens. Bij het landvervoer heeft het spoor in de loop van dit jaar duidelijk meer marktaandeel weten te veroveren, hetgeen zeker voor een groot deel te danken is aan de opening van de “Betuwelijn” in 2007. Deze tendens zal zich ongetwijfeld in de komende jaren voortzetten.

Duitse waterwegennet (zonder de Rijn)
Het vervoer in het gebied van de Elbe had te kampen met de onregelmatige waterstanden. Hier ligt echter een groot potentieel, vooral voor de containersector in relatie tot de zeehavens in Noord-Duitsland, waar de afgehandelde volumes blijven toenemen. Op dit moment weet de binnenvaart daarvan te profiteren, omdat de getransporteerde volumes in deze sector in 2006 aanzienlijk toenamen, maar er bestaan remmende factoren die met de infrastructuur

samenhangen. Dit geldt vooral voor trajecten voor Maagdenburg, terwijl die stad juist het potentieel heeft om in de toekomst een belangrijke hub te gaan vormen.

Boven-Donau en Main-Donau Kanaal
Zowel voor de vervoersuitwisseling tussen de Main en de Donau via het Main-Donau-kanaal, als op de Boven-Donau wordt het jaar 2006 vooral gekenmerkt door een aanhoudende daling van het getransporteerde volume. Deze daling is vooral te wijten aan de ongunstige waterstanden. Vanwege ijsgang en onregelmatige waterstanden was het kanaal lange tijd gestremd. In de zomer waren er lange perioden van laag water. In 2007 lijkt de watervoering beter te zijn, maar op het moment dat deze publicatie verschijnt, zijn de volledige, kwantitatieve gegevens over de volumes nog niet beschikbaar.

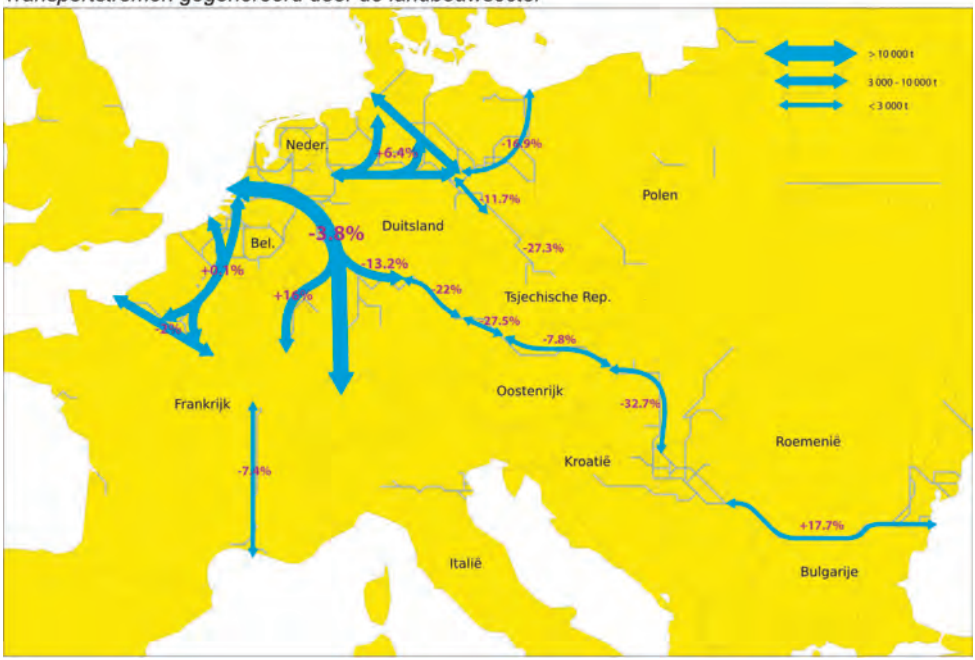
2.3 Benadering van de vraag naar vervoer per keten

Voorafgaande opmerking:
Voor elke door de binnenvaart bediende branche is een kaart opgenomen die een beeld geeft van de situatie van de belangrijkste goederentransportstromen in Europa, samen met de ontwikkelings-percentages van deze stromen in 2006 in vergelijking met 2005.

2.3.1 Landbouwsector

Algemene conjuncturele situatie van de sector
In 2008 wordt een toename van de export van graan verwacht ten gevolge van de zeer geringe voorraden op de wereldmarkt. Deze situatie is ontstaan door slechte oogsten in bepaalde gebieden. In West-Europa was de oogst in 2007 redelijk tevredenstellend en vergelijkbaar met die in 2006. Daarom wordt in 2008 een opleving van de vervoersvraag voor tarwe verwacht.
Het vervoer van levensmiddelen en veevoeder is bijna 6% gestegen. Deze groei is vooral terug te vinden bij die van het vervoer van oliehoudende producten en veevoederkoeken, die samen goed zijn voor 80% van deze markt. De vraag zal zich naar verwachting op korte termijn op een hoog niveau handhaven.

Transportstromen gegenereerd door de landbouwsector



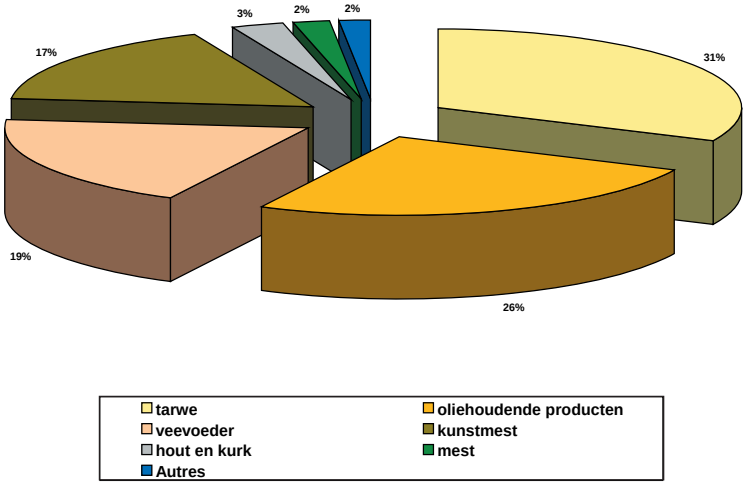
Over een periode van 6 jaar (2000 – 2006), kan men de volgende tendensen vaststellen :

- een relatieve stagnatie van de in West-Europa vervoerde tarwevolumes,
- een drastische afname van het vervoer van meststoffen met –28% voor kunstmest, omdat er steeds minder kunstmest wordt ingezet,
- een daling van 30 % van het vervoer van hout, die conjunctureel zou kunnen zijn nu de grotere volumes die het gevolg waren van stormschade zijn weggewerkt, hoewel tegelijkertijd de aankoop voor het aanleggen van voorraden de vraag opnieuw begint op te voeren (net als de ontwikkeling die zich in 2004 voordeed),
- een stijging van meer dan 6% bij oliehoudende zaden die samenhangt met het gebruik van biobrandstoffen.

De onderstaande grafiek toont de verdeling van de marktaandelen over de verschillende landbouwproducten.

Grafiek nr. 3

Soort producten vervoerd door de binnenvaart in Europa voor de landbouwsector in 2006



Rijn
Het vervoer van meststoffen stagneerde in de eerste helft van 2007, maar daar staat tegenover dat de landbouwproducten een stijging van bijna 1% lieten zien.
Het vervoer van graan vormt ongeveer 80% van deze goederensoort en daalde licht. De daling van 20% in het vervoer van tarwe, dat goed is voor ongeveer de helft van deze categorie, kan door een stijging van rond de 20% in het vervoer van gerst en maïs niet helemaal worden goedgemaakt. Dat er dan toch een toename in het vervoer in deze categorie kan worden vastgesteld, hangt samen met de verdrievoudiging van het transportvolume van hout (dat daarmee op 12% van deze markt komt te liggen).

Noord-Zuid
Op de Noord-Zuid-as ligt het vervoer van producten die met de landbouw samenhangen rond de 11% van het totale vervoer over deze as. Dit cijfer bleef in 2006 ongewijzigd. Voor 2007 zijn de gedetailleerde gegevens nog niet beschikbaar, maar men verwacht een lichte toename van de over deze as getransporteerde volumes.

Donau
Op de Donau is het vervoer van landbouwproducten in alle betrokken staten sterk teruggelopen. Vooral aan de Boven-Donau, waar dit segment in getransporteerd volume juist heel groot is

(40 à 50%), is de daling het sterkst geweest (meer dan 20% minder op de Main-Donau-as).

Elbe
Op de vervoersmarkt van de Elbe is dit soort vervoer eveneens in vergelijking met het vervoer in zijn geheel sterk teruggelopen. Dit is voor het grootste deel te wijten aan de waterstanden, waardoor de verladers minder vertrouwen in het vervoer over de Elbe hebben gekregen. Zij hebben deze markt gedeeltelijk verlaten en zijn uitgeweken naar andere Duitse waterwegen die minder met laagwater te kampen hebben.

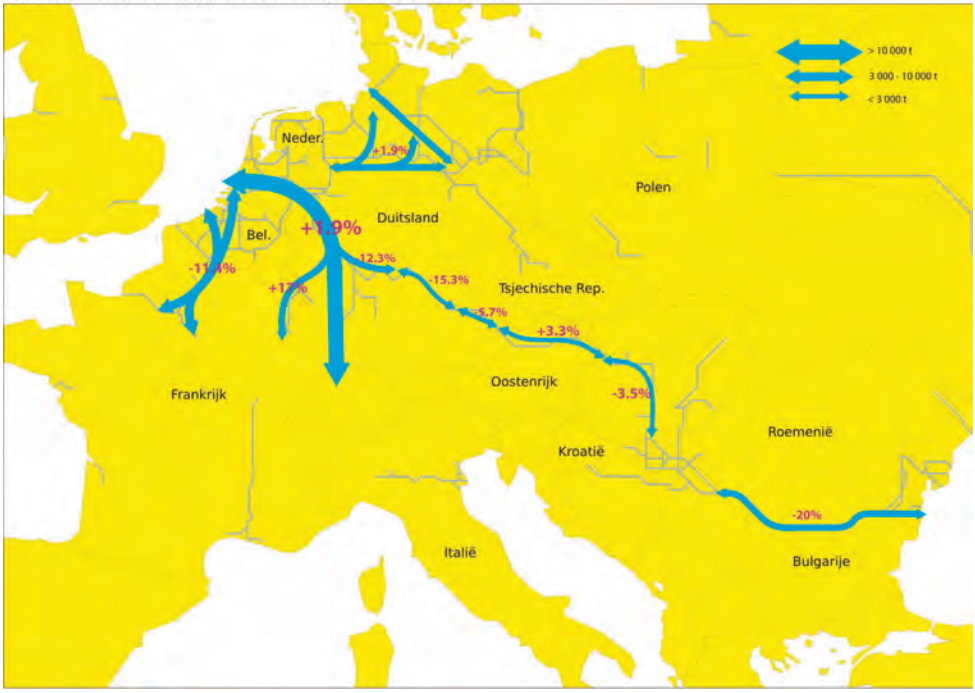
2.3.2 Staalsector

Algemene conjunctuur van de sector
De invoer van staal naar Europa is in de eerst zes maanden van 2007 gestegen om onder andere te kunnen voldoen aan de vraag in de onlangs tot de Europese Unie toegetreden landen. Kenners van deze sector zijn van mening dat er vanaf het derde kwartaal van 2007 een pauze is ingetreden. In eerste instantie werden vooral de voorraden aangesproken, die in de loop van de eerste helft van 2007 te zeer waren gegroeid. Bekijkt men het jaar 2007 in zijn geheel, dan blijkt dat de Duitse staalnijverheid opnieuw een record heeft gevestigd met een productie van ruw staal die 2,5% hoger lag.
Deskundigen van de sector kondigen aan dat nu de voorraden zijn gerationaliseerd, de activiteit in deze sector in 2008 weer op hetzelfde hoge ritme als daarvoor zal komen te liggen, te meer omdat de mondiale en Europese conjunctuur voor deze sector nog steeds gunstig is. In de laatste maanden zijn er echter ook een paar onzekerheden ontstaan die dit optimisme enigszins hebben getemperd.
De opleving van de bouwsector en openbare werken in Europa heeft er zeker toe bijgedragen dat de interne vraag in Europa op een zeker peil bleef. Het moet nog worden bezien wat de vraag in de bouwsector en voor openbare werken in de komende maanden gaat doen, zeker in het licht van de problemen rond de kredietverstrekking. Afgezien daarvan is de Europese staalnijverheid enigszins bevreesd voor de toename van invoer van goedkope producten ten nadele van de Europese productie. Op middellange termijn zou ook het huidige niveau van de euro de uitvoer nadelig kunnen beïnvloeden.

Vervoer door de binnenvaart
In de binnenvaart draait alles uiteindelijk om de vervoersvraag, of het daarbij nu gaat om invoer- of uitvoerstromen. Op de Rijn en de Moezel, waar het vervoer van producten die op één of andere manier met de staalnijverheid te maken hebben toch nog goed zijn voor bijna 25% van het vervoerde volume, kon voor de Rijn een stijging van 1,9% en voor de Moezel van 17% worden vastgesteld. In het eerste semester van 2007 is het vervoer van staalproducten in vergelijking met de eerste helft van 2006 qua volume gemiddeld met 23% gestegen. Het vervoer van ertsen en schroot voor de staalnijverheid steeg daarentegen slechts met 3%. Voor deze twee categorieën goederen is vooral het vervoer stroomopwaarts toegenomen. Dit hangt samen met de invoer, die fors toenam. Als men deze cijfers wat meer onder de loep neemt, blijkt dat het hier vooral gaat om halffabrikaten, zoals plaatstaal. De eerste beschikbare gegevens voor de transporten die in 2007 door de binnenvaart voor haar rekening werden genomen, laten dan ook zien dat de percentages van getransporteerde volumes vanuit de

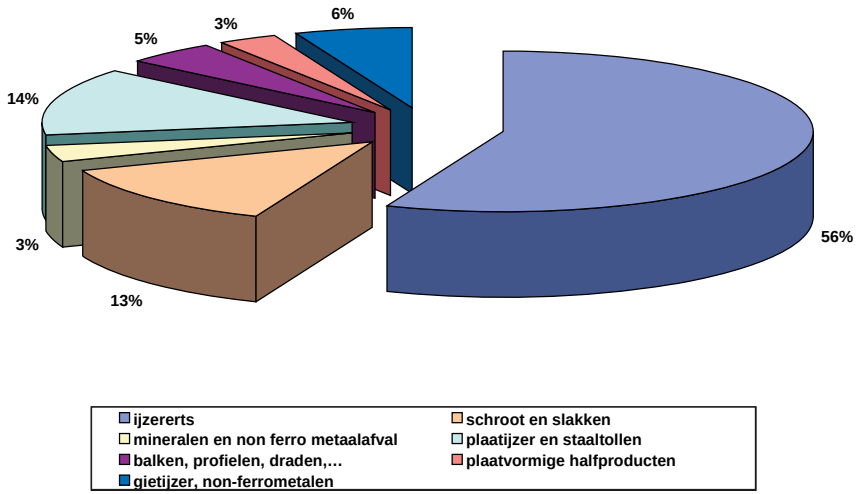
zeehavens fors geklommen zijn (bijvoorbeeld : haven van Antwerpen +11% voor grondstoffen en +24% voor staalproducten). De vraag naar staal ligt wereldwijd nog steeds op een hoog niveau en dat zou moeten betekenen dat de vraag naar vervoer in de Europese binnenvaart zich ook in 2008 zal handhaven.

Transportstromen gegenereerd door de staalnijverheid



Grafiek nr. 4

Verdeling van steenkoolproducten als vervoerd door binnenvaart in Europa in 2006

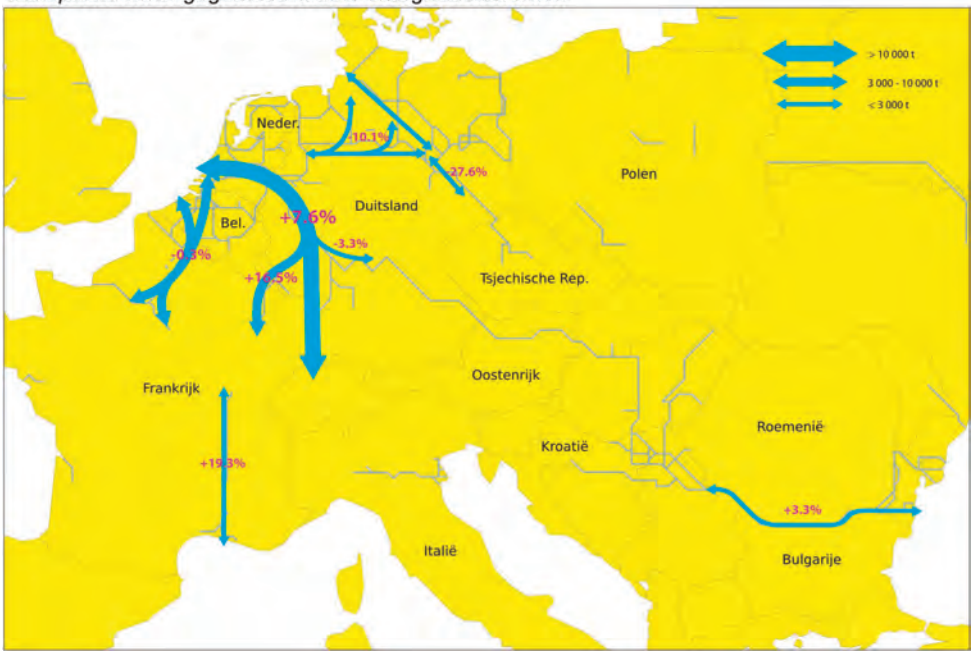


2.3.3 Energiesector: kolen

Van de Rijnoeverstaten - en zelfs van alle EU landen - is Duitsland de meest prominente kolenafnemer. Waar andere landen veelal ook kernenergie of aardgas gebruiken, rust Duitsland zwaar op de kolen voor het opwekken van elektriciteit. Daarnaast is er nog de aanzienlijke staalindustrie, waarmee Duitsland in Europa marktleider is. Hoewel Duitsland zelf ook nog kolen produceert, komt ongeveer tweederde van de kolen voor de Duitse markt via de verschillende zeehavens naar Europa (2006: 46,5 miljoen ton, 2007 circa 43 miljoen ton). Bij de import van kolen kiest Duitsland vanuit strategische redenen voor meerdere leveranciers. Polen en Zuid Afrika waren bijvoorbeeld al belangrijke leveranciers, maar nu groeien Zuid-Amerika en Indonesië ook in het aandeel. Bij de aanlanding van de kolen speelt in principe de hele Hamburg – Le Havre range een rol, maar nadrukkelijk – cijfers 2006 – de havens van Rotterdam (33%) en Amsterdam (24%) en in mindere mate Antwerpen (11%), Duinkerken (12%) en Hamburg (6%). Daarmee is Duitsland de belangrijkste eindbestemming voor kolenstromen (orde van grootte 80%) en de ARA- havens de belangrijkste oorsprong. Rotterdam sloeg in de eerste helft van 2007 1,5 miljoen ton minder kolen om (-11%), te wijten aan de zachte winter en aan onderhoud van een belangrijke elektriciteitscentrale. Vergelijkbare argumenten waren er voor de daling met 8% van het overgeslagen volume in Antwerpen (8,6 miljoen ton), gemeten overigens over het hele jaar. De binnenvaart kreeg dáár 4,8% minder te vervoeren naar het achterland. Toch werd het jaar in Rotterdam, in tegenstelling tot Antwerpen, afgesloten met groeicijfers. De aanvoer steeg met 0,9% zodat in 2007 28 miljoen ton werd overgeslagen. Ook de overslag in Le Havre groeide met 34% tot 2.4 miljoen ton en Amsterdam groeide ook, met 16%. De binnenhaven Duisburg verzette 6,8

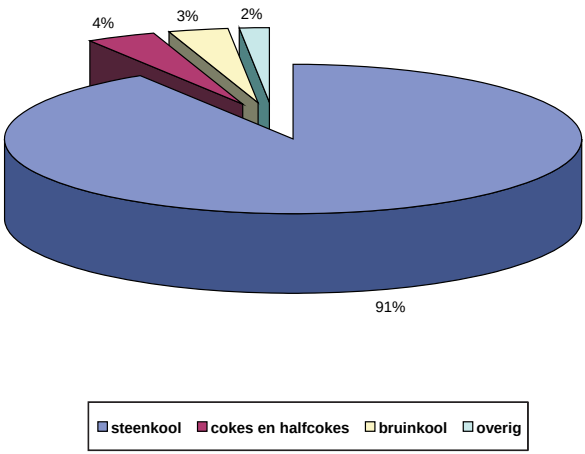
miljoen ton kolen (+19%). De Hamburgse overslag van ertsen, kunstmest en kolen daalde met 2% tot 21,7 miljoen ton, Duinkerken sloeg 5% minder kool om (9,7 miljoen ton).

Transportstromen gegenereerd door energiesector: kolen



Grafiek nr. 5

Verdeling van steenkoolproducten als vervoerd door binnevaart in Europa in 2006



Opmerking: Er moet op worden gewezen dat de door de binnenvaart in West-Europa getransporteerde hoeveelheden kolen tussen 2000 en 2006 meer dan 23% zijn gestegen, terwijl de getransporteerde volumes van andere, afgeleide producten in dezelfde periode circa 20% zijn gedaald.

De importkolen worden onderscheiden naar energiekolen en metallurgische kolen. De energiekolen vormden (2006) de hoofdstroom met zo'n 68%. De binnenvaart verzorgde (2006) 45% van de doorvoer van alle kolen naar het Duitse achterland, waar de bestemmingen vaak direct aan de Rijn zijn gelegen. De Duitse volumes geïmporteerde energiekolen waren in februari en april opvallend minder dan in deze maanden in 2006, echter voor juni en november gold het omgekeerde. Totaal bezien importeerde Duitsland in 2007 2,1% meer kolen. Bij de import per binnenvaart in 2007 speelde laag water soms parten, maar het spoor had te kampen met stakingen in Frankrijk en Duitsland.
Het wereldenergieverbruik neemt toe. Wereldwijd nemen kolen in de energievoorziening 30% (2006) in en er zijn nog kolenvoorraden voor zeker tweehonderd jaar. Op de langere termijn zal naar verwachting de Europese consumptie wel afnemen (nu al wordt biomassa bijgemengd in energiecentrales). Vooralsnog is het perspectief voor de kolenmarkt gunstig: de vraag naar energie blijft stijgen en er ontstaat een grotere afhankelijk van importen vanwege de stapsgewijze sluiting van de Duitse mijnen. Tevens steekt de kolenprijs, ondanks de verhoging ook daarvan, gunstig af bij de zeer sterk gestegen olieprijs. Het bijgevoegde kaartje van Europa geeft de situatie voor 2006 weer.
Bron: Verein Deutsche Kohlenimporteure, haven van Rotterdam, haven van Antwerpen

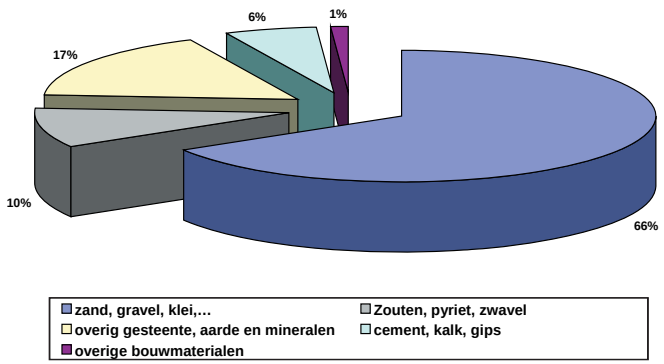
2.3.4 Bouwmaterialen

Algemene conjunctuur van de sector
De ontwikkeling in deze sector is te danken aan de opleving van de bouwsector en de toename van openbare werken. Vooral in Duitsland verwacht men voor 2007 een stijging van de investeringen in deze sectoren van 5%. Aan het einde van 2007 kwamen er daarentegen enkele twijfels op vanwege de internationale en financiële conjunctuur, die rechtstreekse gevolgen voor de opleving in de bouwsector zouden kunnen hebben. Scherpere voorschriften voor de kredietverstrekking zouden inderdaad rampzalige gevolgen voor de bouw van nieuwe woningen kunnen hebben. De vraag naar bouwmaterialen zou daardoor kunnen afzwakken. Hoewel in Duitsland op dit moment de economische situatie solide is, is het nog maar de vraag wat er gaat gebeuren bij openbare werken in andere West-Europese landen, en dan vooral in Frankrijk. De gevolgen van conjuncturele veranderingen zullen echter pas in 2008 merkbaar worden. Hoe de vraag zich in deze sector zal ontwikkelen, valt dus nog te bezien.

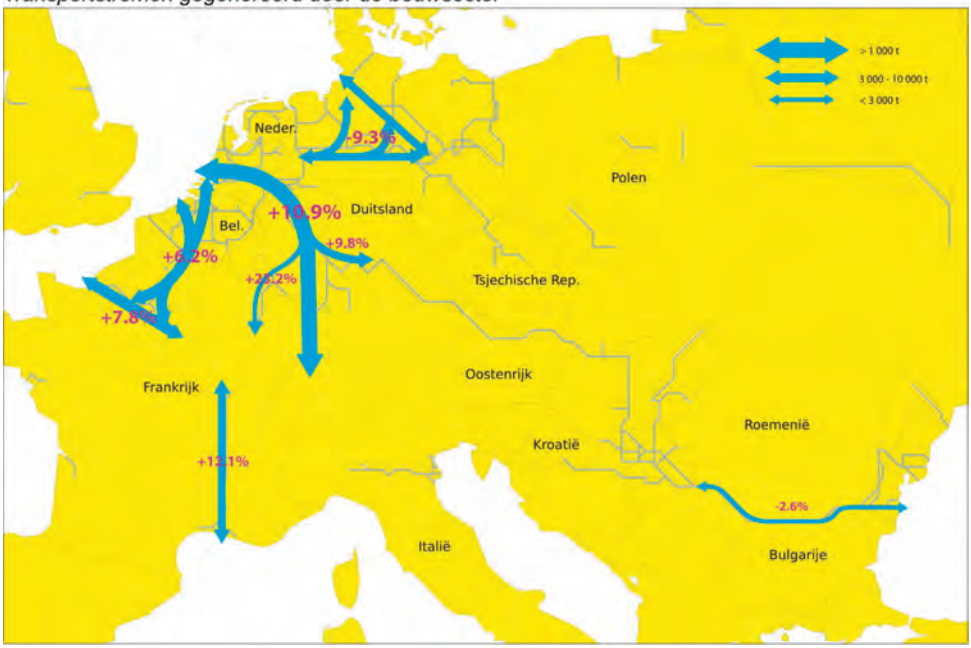
Vervoer door de binnenvaart
In 2006 is het vervoer van goederen voor de bouwsector op de belangrijkste Europese assen aanzienlijk gestegen. De Donau vormt een uitzondering, omdat het vervoer voor deze sector daar relatief gezien stagneerde. Het door dit transportsegment getransporteerde volume is op de Rijn met bijna 11% gestegen en dit na jarenlange teruggang.
De eerste helft van 2007 werd gekenmerkt door een stijging van bijna 5% van het vervoer van bouwmaterialen over de Rijn. Vooral het vervoer van zand, kiezelstenen en cement stroomafwaarts is met 14% toegenomen. Er wordt aan herinnerd dat de sector bouwmaterialen meer dan 20% van het op de Rijn, de Noord-Zuid-as en over het Mittellandkanaal vervoerde volume vormt. In het Seinebekken vormen de goederen in dit segment het leeuwendeel van de in containers vervoerde volumes.

Grafiek nr. 6

Verdeling van bouwmaterialen als vervoerd door de binnenvaart in Europa in 2006



Transportstromen gegenereerd door de bouwsector



2.3.5: Containervervoer

Algemene conjunctuur van de sector
Uniform, robuust, stapelbaar: de container zorgde voor een kleine revolutie toen de eerste exemplaren in 1966 naar Bremen en Rotterdam kwamen. Inmiddels, ruim 40 jaar later, staat de container symbool voor de globalisering en groeit het containervervoer zelfs sneller dan de wereldhandel. Containers kunnen in principe alle producten bevatten; het raakt dus zo ongeveer alle industriële sectoren en markten. Het is wel een veeleisende markt : punctualiteit en flexibiliteit zijn belangrijk. Er is nog een enorme potentie, gelet de economische groei in voornamelijk Zuid-Oost Azië (prognoses: in 2020 verdrievoudiging).
De binnenvaart speelt een belangrijke rol bij de doorvoer van containers naar het achterland (consumentengoederen), en – misschien nog wel wezenlijker - bij de afvoer van halffabrikaten van de centraal Europese industrie richting zeehavens. Tevens zijn er de retourstromen van lege containers. Hoewel de markt dus meerdere aspecten kent, en er ook regionale variaties zijn, is er in 2007 over het algemeen een lichte groei geweest. In Frankrijk zijn 10% meer containers binnenlands vervoerd, vooral in het Seinebekken (+30%). Daar profiteerde men van de groei in de automobielproductie. Straatsburg groeide ook (uitbreiding van de containercapaciteit is gepland), maar in Mulhouse daalde de overslag van containers. Ook de Duitse binnenvaart groeide (1,6% in tkm), maar daalde gemeten in tonnen (-1,4%). Het containervervoer nam af (-0,6% in de eerste twee kwartalen) om in september (laatst beschikbare data) weer met 1,2% te groeien. Ter indicatie: het Duitse spoor vervoerde 20% meer containers in de eerste helft van 2007 ten opzichte van het voorgaande jaar.

Vervoer door de binnenvaart
In 2006 is het vervoer van containers door de binnenvaart op de Rijn en de Noord-Zuid-as bijna met 2% in volume teruggelopen. Deze daling heeft zich op de Rijn in de eerste helft van 2007 voortgezet, ook al is het volume van in containers vervoerde goederen in ton 9% gestegen.
Deze ontwikkeling kan worden verklaard door een toename van het aantal geladen containers (+3%). Het aantal leeg vervoerde containers daalde daarentegen met 9%. Alleen al in de maand juni van 2007 steeg het volume van geladen op de Rijn vervoerde containers met 12%. Deze ontwikkeling hangt tevens samen met het feit dat in de zeehavens voorrang wordt verleend aan de overslag van volle containers. Dat zou natuurlijk tot gevolg kunnen hebben dat in de binnenhavens het aantal lege containers zich gaat ophopen. Het valt niet uit te sluiten dat er dan van andere vervoersmodi over land gebruik zal worden gemaakt om de lege containers naar de zeehavens terug te brengen.
Dit soort vervoer blijft marginaal op de Donau, maar in de Delta is een niewe ontwikkeling gaande.

Bron: VNF, Statistisches Bundesamt

Transportstromen gegenereerd door containers

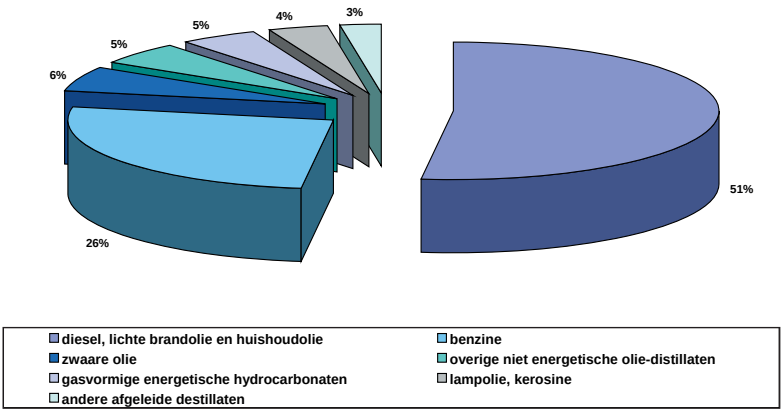
2.3.6 Vervoer van goederen uit de aardoliesector

De oliebevoorrading van raffinaderijen in Noordwest-Europa, maar ook de uitvoer naar bijvoorbeeld de VS, vindt primair plaats via de ARA havens, waarin Rotterdam een marktaandeel van meer dan 50% heeft. In raffinaderijen in Rotterdam en ook bijvoorbeeld Antwerpen en Duitsland wordt ruwe olie tot producten als benzine en diesel verwerkt. De modaliteit binnenvaart (tankvaart) verzorgt een deel van de transporten van de zeehavens naar het achterland, als ook de aanvoer naar de havens vanuit raffinaderijen in het achterland (zoals Duitsland en Frankrijk). In 2006 zijn de goederenvolumes die van de raffinaderijen afkomstig waren en door de binnenvaart zijn vervoerd met ongeveer 1% toegenomen, en dat zelfde geldt voor de Noord-Zuid-as. Op de Donau daarentegen liepen de volumes over de gehele linie gezien terug, hoewel er hier en daar wat nuances aangebracht moeten worden voor de verschillende rivieren. In de loop van het eerste half jaar van 2007 is het vervoer van aardolieproducten op de Rijn met 8% gedaald als gevolg van de stijgende prijzen op de aardoliemarkt, waardoor kopers bevoorrading zolang mogelijk uitstelden. De totale overslag van minerale oliën in Duitsland lag gedurende 2007 ongeveer 10% onder dat van het vorige jaar. Dit kan vooral verklaard worden uit de sterke teruggang van vraag naar lichte stookolie, samenhangend met de milde winter en een mogelijke overgang op andere energiedragers (gas). De getransporteerde volumes van diesel en benzine bleven stabiel. Er waren periodieke oplevingen: zo was de hoge vraag naar brandstoffen vanuit de VS in het tweede kwartaal duidelijk meetbaar. De prijzen van ruwe olie trokken het hele jaar aan en daarmee de inkoopkosten van benzine, diesel en lichte stookolie. Dit is een globale benadering van de aardoliesector die een ander beeld kan geven dan de in de bovenstaande tekst beschreven beoordeling van de markt. In de bovenstaande tekst wordt de ontwikkeling meer in detail beschreven en ook een eerste indruk gegeven van 2007.

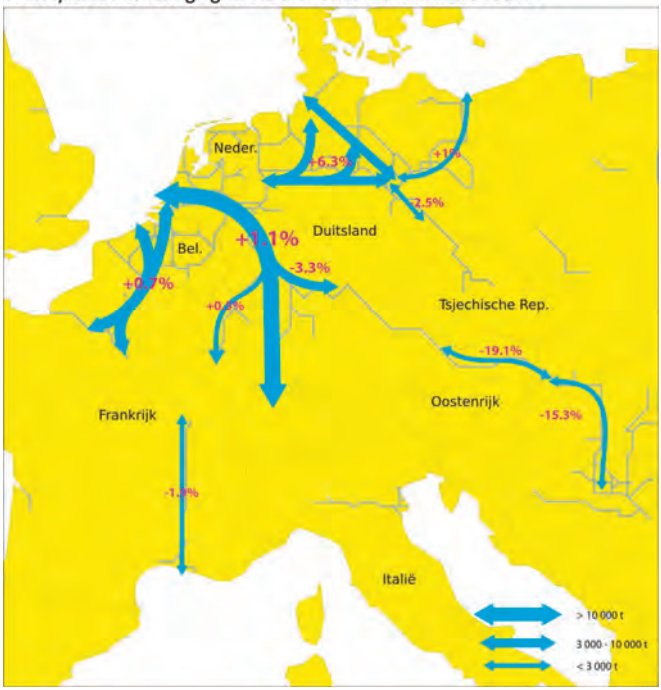
Bron: haven van Rotterdam, haven van Antwerpen, Mineralöl Wirtschaftsverband

Grafiek nr. 7

Verdeling van aardolieproducten als vervoerd door binnevaart in Europa in 2006



Transportstromen gegenereerd door de aardoliesector

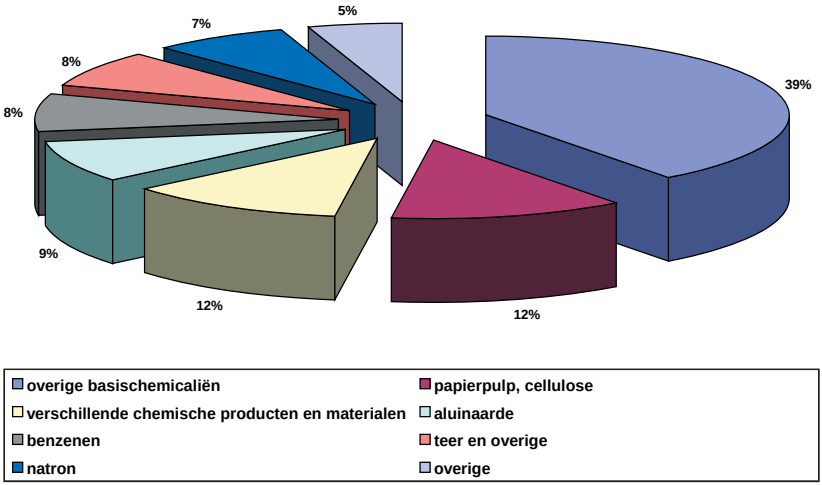


2.3.7 Chemische sector

De vraag naar chemische producten is zowel in Europa als op wereldniveau nog steeds groot. De chemische sector boekte in 2007 zeer goede resultaten. De Europese productie nam circa 5,5% toe. In 2008 zijn de verwachtingen iets voorzichtiger, vooral vanwege het feit dat de algemene economische conjunctuur na alle gebeurtenissen in de financiële sector in de Verenigde Staten van de afgelopen maanden door onzekerheid wordt gekenmerkt.

Grafiek nr. 8

Verdeling van chemische producten als vervoerd door de binnevaart in Europa in 2006



Al in 2006 liet het vervoer van chemische producten een stijging zien : 1,9% op de Rijn en 8,9% op de Noord-Zuid-as. In de eerste zes maanden van 2007 is er in vergelijking met dezelfde periode in 2006 zelfs een stijging van bijna 9% op de Rijn bereikt en van 4% als men de prestaties meet. Deze ontwikkeling is het gevolg van een opleving van de groei in deze sector na een lichte knik in 2006.
Of deze hausse in het getransporteerde volume zich de komende maanden zal voortzetten, hangt af van de algemene economische ontwikkeling in Europa. De sector zelf bevindt zich aan het begin van 2008 in ieder geval eerder in een groeifase.

Transportstromen gegenereerd door de chemische sector

3. Overslag in de havens

3.1: Zeehavens

Door de strategische ligging en diepgang bieden de ARA en Noordzee havens goede toegang tot een dichtbevolkt en intensief consumerend en producerend deel van de Europese markt. De havens in de Hamburg – Le Havre range groeiden in 2006 gemiddeld genomen met 5,5% in overgeslagen tonnage, en met 9,5% in overgeslagen containers (gemeten in TEU). Rotterdam en Antwerpen – graadmeters voor de binnenvaart - bleven in 2006 op beide aspecten echter onder deze (overigens niet gewogen) waarden. Er was ook in 2007 groei over de hele linie van de Europese zeehavens, waarbij de containermarkt ook nu weer de boventoon voerde. De grote zeehavens (Rotterdam, Hamburg en Antwerpen) groeiden in 2007 ten opzichte van 2006 met een indrukwekkende 12% à 14 % voor wat betreft containeroverslag. De onderlinge verhoudingen bleven zo min of meer gelijk. Hamburg is in containervolume de belangrijkste handelspartner van China, Antwerpen van de USA en Singapore. Rotterdam is hiernaast ook sterk in het vervoer binnen Europa, met name naar het VK. In een aantal andere – kleinere – Europese zeehavens is soms een nog sterkere containergroei waargenomen. Hierbij moet worden aangetekend dat een kleinere startwaarde het makkelijker maakt grote groeipercentages te halen, zoals bijvoorbeeld het geval is bij Amsterdam. De grote zeehavens zijn inmiddels meer dan een verkeersknooppunt: het zijn uitgestrekte haven- en industriecomplexen met daaraan gekoppelde handling-activiteiten en bedrijvigheid. Het onderstaande overzicht is gebaseerd op cijfers van de havens in kwestie en geeft aan hoe het containervolume (in TEU) zich heeft ontwikkeld.

	Hamburg	Bremen	Amsterdam	Rotterdam	Antwerpen	Zeebrugge	Duinkerken	Le Havre	Totaal
2000	4248	2737	53	6094	4082	965	148	1464	**19791**
2001	4689	2915	48	6096	4218	876	151	1525	**20518**
2002	5374	2999	45	6506	4777	959	161	1720	**22541**
2003	6138	3191	38	7144	5445	1013	161	1980	**25110**
2004	7003	3469	46	8292	6064	1197	201	2150	**28422**
2005	8088	3735	65	9288	6488	1408	204	2058	**31334**
2006	8862	4450	306	9690	7018	1653	205	2121	**34305**
2007	9890	4912	370	10791	8176	2020	198	2638	**38995**

Bron : haven van Rotterdam

Over een periode van 7 jaar is de overslag van containers in de belangrijkste zeehavens van West-Europa met 73% gestegen. Dit komt overeen met een jaarlijkse groei van gemiddeld 9,6%. Daar staat tegenover dat het door de binnenvaart vervoerd volume in Duitsland niet meer dan 53% toenam en dat ofschoon dit land de kern van het Europese waterwegennet vormt. Het gemiddelde kwam daar niet boven de 7,4% per jaar te liggen. Deze kloof toont aan dat er voor de Europese binnenvaart systematisch marktaandelen verloren gaan.

ROTTERDAM

In 2006 boekte de haven een relatief kleine groei van 1,7% tot 378 miljoen ton, vooral uit de groei van containers (+4,3%) en kolen (+3%), terwijl bijvoorbeeld ertsen en schroot afnamen. Rotterdam heeft met 2007 een bijzonder jaar achter de rug: de haven sloeg als eerste Europese haven meer dan 400 Miljoen ton over en verwerkte meer dan 10 miljoen TEU aan containers. Hoewel de handel met Azië de containerstromen omhoog stuwt, is nog altijd het grootste deel van de lading – in tonnage uitgedrukt - uit Europa afkomstig. Over alle productgroepen genomen is er in 2007 6,4% meer tonnage geladen en gelost, 12% meer containeraanvoer gerealiseerd en 9% meer containerafvoer. De groei zat vooral in het laatste half jaar van 2007. De overslag van plantaardige oliën is gedaald, die van ethanol en biodiesel nam toe. De afvoer van ertsen en schroot groeide. Alleen ruwe olie (-2%) en overig stukgoed (-3,5%) vertoonden een daling. De vooruitzichten voor de haven zijn gunstig: de groei zet naar verwachting de komende jaren door. Met name de containersector ontwikkelt zich sterk. Dat geldt zowel voor het verkeer binnen Europa (shortsea) als tussen continenten (deepsea). Rotterdam loopt tegen de grenzen van zijn capaciteit aan, zowel voor containers als voor droog massagoed. Dit laatste kan mede worden verklaard door de groei in kolenaanvoer naar Duitsland, die weer samenhangt met afbouw van de mijncapaciteit. Er is dus belang bij uitbreiding. Op korte termijn wordt daarom extra capaciteit in gebruik genomen (Euromax en Delta Barge Feeder terminals). Ook voor de langere termijn zijn investeringen aangekondigd: met de geplande aanleg van de Tweede Maasvlakte wordt ingespeeld op de grote vraag naar extra capaciteit. Van de geplande circa 1000 hectare nieuw bedrijfsterrein is ± 625 hectare gereserveerd voor containerterminals, een forse uitbreiding dus. Bij de uitgifte van terreinen voor de Tweede Maasvlakte, die nu in gang is, stuurt de haven aan op een groter aandeel van binnenvaart en spoor.

Bron: haven van Rotterdam

ANTWERPEN

In 2007 is het totale overslagen gewicht met 9% gestegen (bijna de dubbele groei van 2006, toen de totale overslag 167 miljoen ton beliep). In 2007 bedroeg de overslag in totaal 182,9 miljoen ton. Met 8,2 miljoen TEU aan containers, betekende het voor dat belangrijke segment een groei van 14% (in 2006 waren er nog 7 miljoen TEU, in 2005 6,5 miljoen TEU). Hiermee blijft Antwerpen de derde containerhaven van Europa (na Rotterdam en Hamburg). De moderne Deurganckdok (capaciteit 6.4 miljoen TEU) biedt weer ruimte voor verdere groei voor een aantal jaar. De zeezijdige bereikbaarheid van Antwerpen wordt verbeterd door sluisonderhoud en verruiming van de Schelde. De binnenvaart was ook weer in 2007 een belangrijke modaliteit voor de afvoer van goederen vanaf de haven, voornamelijk naar Nederland (44%), maar ook binnen België en naar Duitsland (beiden 24%). Ongeveer éénderde van het Antwerpse containervolume gaat met de binnenvaart naar het achterland. De binnenvaart was overigens vooral actief in de aan- en afvoer van aardolie (2007: 30%), chemische producten (14%) en containers (26%). De containers noteerden daarbij een groei van 9%.

Bron: haven van Antwerpen

HAMBURG

In 2006 groeide de overslag met 7,3% en bereikte Hamburg een overslag van 135 miljoen ton, Het containersegment bereikte dat jaar bijna 8,9 miljoen TEU, een kleine 10% groei. Maar ook 2007 betekende voor Hamburg een eigen record: de totale goederenoverslag bedroeg 140 miljoen ton (4% groei), het containersegment noteerde 9,9 miljoen TEU (+11%). China en India waren daarbij de grote exporteurs, maar ook dichterbij (Oostzee) heeft de haven veel relaties. In tegenstelling tot al deze successen, daalde de droge bulkoverslag in 2007 met 2,4% (ertsen, kunstmest en kolen). Hamburg hoopt volgend jaar door het plafond van 10 miljoen TEU containers te breken en Rotterdam in dat segment ergens in het komende decennium in te halen. De belangrijkste troef zou hierbij zijn dat Hamburg dichter bij de groeilanden in Oost-Europa ligt en sterke banden met het economisch florerende Rusland heeft. Dan moet wel de zeezijdige bereikbaarheid (en diepgang) een impuls krijgen, waar nu de voorbereiding inderdaad voor wordt getroffen. Hamburg ging in 2007 naar de beurs. De opbrengst zal weer input zijn voor onder meer de containeroverslagfaciliteiten. Het spoor is een sterke modaliteit voor de ontlasting van het wegvervoer (18% van de containers in 2007) en daarmee is Hamburg Europa's grootste spoor-hub.

Bron: haven van Hamburg

AMSTERDAM

Voor zeehavens Amsterdam – inclusief Zaanstad, Velzen/IJmuiden en Beverwijk - steeg de overslag van circa 84,4 miljoen ton in 2006 tot circa 85,7 miljoen ton in 2007, een groei van 1,5%. Isoleert men alleen Amsterdam, dan is de groei in 2007 4,6%. De overslag in containers groeide naar 370.000 TEU, een stijging van 21%. Ook het aantal lege containers groeit: de overslag steeg met 109% naar 55.601 TEU. De veelbesproken CERES container terminal is nog niet op de helft van zijn maximale capaciteit (max. 1 miljoen TEU). De overslag van auto's is met 30% gestegen van 214.685 naar 279.000. De groei in overslag in 2006 bedroeg nog ruim 12% (vooral olieproducten) en containers zelfs 370% ten opzichte van 2005.

Bron: Port of Amsterdam

LE HAVRE

De totale overslag in 2006 bedroeg 74,8 miljoen ton, wat een daling inhield van 1,6% vergeleken bij het voorgaande jaar. In 2006 boekte de overslag van containers een groei van 3% vergeleken bij 2005. De binnenvaart naar het achterland nam begin 2006 een aandeel in de modal split van 7%. Met 6,6% groei van de totale overslag tot bijna 80 miljoen ton en een groei van 25% in containers (totaal 2,6 miljoen TEU), was 2007 voor Le Havre een goed jaar. De opening van een containerterminal droeg bij aan de indrukwekkende groeicijfers. Ook de droge bulk (kolen) noteerde een groei van bijna 31%, maar het vervoer van olieproducten (tijdelijke afbouw raffinagecapaciteit) daalde.

Bron: havenbedrijf van le Havre

BREMEN
Bremen, de Duitse autohaven, bereikte ten opzichte van 2006 met 69 miljoen ton 6,3% meer overslag. Bij de containers was er een toename van 10,4% (totaal 4,9 miljoen TEU). De vloeibare bulk (een relatief klein segment overigens) noteerde een forse daling van 32%. In 2006 werd er 65 miljoen ton overgeslagen, een groei van 16% vergeleken bij 2005.

Bron: Bremenports

DUINKERKEN
In 2006 sloeg de haven van Duinkerken 56 miljoen ton over, wat een groei inhield van 6%. Waar er in 2006 nog een lichte groei met 0,5% in de containeroverslag was (205.000 TEU), nam dit – een uitzondering in de Hamburg - Le Havre range – in 2007 af met 4% tot 197.000 TEU. Wel was er in 2007 groei in het totale overgeslagen volume: dit steeg met 1% tot 57 miljoen ton.

Bron: haven van Duinkerken

ZEEBRUGGE
In 2006 werd ruim 39 miljoen ton overgeslagen, gelijkelijk verdeeld over de invoer en de uitvoer. Dit was een groeipercentage van 12% vergeleken bij 2005. De 42,3 miljoen ton aan overgeslagen tonnage in 2007 komt neer op een groei van 7,3%. De totale containeroverslag groeide met 24% tot 2 miljoen TEU in 2007 (in tonnage een groei van 11%). Nieuwe lijnen verklaren de grote groei. De automarkt bleef een belangrijk speerpunt van de haven, de overslag van vloeibare bulk nam af.

Bron: haven van Zeebrugge

WILHELMSHAFEN
Momenteel de derde Duitse haven (2004: 45 miljoen ton per jaar), die een brugfunctie biedt naar ondermeer de Scandinavische landen, de nieuwe Europese lidstaten en de Baltische staten. De te realiseren JadeWeserPort, met een diepgang van 18 m en een forse oppervlakte (170 ha), zal het containervervoer in de regio stimuleren. In 2010 moet de capaciteit op 2,7 miljoen TEU per jaar liggen.

Bron: haven van Wilhelmshafen

De belangrijkste havens in Europa

3.2: Binnenhavens

Bron: websites van de havens, voorlopige gegevens

De binnenhavens op het Europese vasteland vormen een netwerk van regionale, vaak trimodale, overslagpunten. Daarbij bedienen zij meerdere markten. Voor het jaar 2006 vertoonden de binnenhavens uiteenlopende cijfers voor wat betreft overgeslagen tonnage, met uitschieters als Frankfurt met +13% en Basel met -7% ten opzichte van 2005. Ter indicatie van de uitersten in de containeroverslag in 2006 noemen we wederom Frankfurt (+40%) en Mulhouse-Ottmarsheim (-27%). 2007 lijkt over het geheel genomen groei te betekenen. Ontwikkelingen in deelmarkten kunnen de volumestromen nadrukkelijk beïnvloeden. Zo zag Luik in het eerste halfjaar van 2007 8% groei van haar overslag, vooral door de heropleving van de hoogovens. Frankfurt am Main sloeg in 2007 meer kolen, bouwstoffen en gerecycled materiaal over en speciaal de uitvoer van ijzer- en staalschroot steeg, voornamelijk vanwege de vraag uit China. Bazel zag minder olieproducten passeren dan in 2006, maar de totale overslag steeg met 5,3 % (met name door containers). Een uitzondering op de groei was bijvoorbeeld Karlsruhe, waar de overslag in 2007 daalde met 10%, nadat deze in 2006 piekte met meer dan 9%.

Hoewel de groei van het containervervoer op de Rijn achterblijft bij de groei in de zeehavens, zijn er toch veel (voorgenomen) uitbreidingen in de containeroverslagcapaciteit van binnenhavens waarneembaar. In Frankfurt am Main komt er 4000 vierkante meter overslagterrein bij,

waarmee rond 2010 de maximale capaciteit 100.000 TEU is. De nieuwe containerterminal 'Hanse-terminal' (inclusief logistiek centrum) van Maagdenburg kwam in mei 2007 in gebruik. Verwachtingen spreken van 33.000 TEU per jaar overslag. In al deze gevallen echter wordt nadrukkelijk ook op het spoor geleund. Dat de uitbreidingen niet alleen op de Rijn aan de orde zijn, kan worden geïllustreerd aan de hand van de volgende voorbeelden. In Wenen (in 2007 +23% containers, alle modaliteiten tezamen) kan vanaf eind 2008 400.000 TEU worden overgeslagen, zij het vooral tussen spoor en wegvervoer. De bestaande trimodale Wienercont Terminal wordt hiertoe gemoderniseerd. Ook het in 2007 geopende trimodale logistieke centrum in Enns stuwde het containertransport op. Deze containerterminal heeft een maximale capaciteit van 250.000 TEU (in 2006 passeerde in Enns 153.000 TEU, 20% meer dan in 2005).

DUISBURG
Vergeleken met 2005 was er in de haven van Duisburg in 2006 4,2% groei van het overgeslagen tonnage: er werd 51,3 miljoen ton overgeslagen. Ook de groei in containers benaderde dat groeipercentage en kwam in 2006 op 357.000 TEU voor de binnenvaart. Met 55 miljoen ton is de overslag in 2007 met 11% gestegen, waaraan de binnenvaart maar voor 4% bijdroeg. Het spoor (shuttle met Antwerpen) speelt een belangrijke rol bij de ontsluiting van de haven. Kolentransport is voor de haven van wezenlijk belang, maar Duisburg komt ook voor in de top 100 van wereldcontainerhavens, met in 2007 een groei van 14% tot 900.000 TEU, waarvan het merendeel voor rekening van het spoor. In 2007 is een nieuwe containerbrug in gebruik genomen en er worden verdere voorbereidingen gedaan voor forse uitbreiding van containeroverslag-mogelijkheden en logistieke afhandeling.

MANNHEIM
Met bijna 8 miljoen ton betekende 2006 een daling van 1,9% in het overgeslagen tonnage ten opzichte van 2005. Ook de containeroverslag daalde met ruim 12% tot een kleine 120.000 TEU. 2007 daarentegen bracht weer groei voor Mannheim in de overslag (8,3 miljoen ton totaal, een groei van 5% ten opzichte van 2006), maar de containeroverslag in de binnenvaart nam af (-10%), tot 108.066 TEU. Er was een dip merkbaar door het ongeluk bij Keulen (maart 2007), maar er zijn meer structurele oorzaken. Toch zijn de jaarcijfers van 2007 de beste sinds 1988. Er wordt geanticipeerd op de aantrekkende containervaart door een nieuwe containerbrug in gebruik te nemen voor extra overslagcapaciteit. Tevens wordt de kade verlengd en wordt het spoornet met twee spoorlijnen uitgebreid.

KEULEN
De overslag in Keulse haven daalde in 2006 met ruim 4,5% tot 15,6 miljoen ton, terwijl de containeroverslag voor de binnenvaart met 21% toenam tot 114.481 TEU. Over 2007 groeide de overslag met 3.2%, en met 12% voor de containeroverslag. Er wordt ook hier geïnvesteerd in nieuwe containeroverslagcapaciteit. Het spoor is met 18% een zeer wezenlijke modaliteit.

PARIJS
Parijs is met een jaarlijkse overslag van ruim 22 miljoen ton na Duisburg, Europa's grootste binnenhaven. De Parijse containerterminal in Gennevilliers focust op containers. In 2006 werden bijna 80.000 TEU overgeslagen, hetgeen een groei van bijna 10% betekent in vergelijking met 2005. De regio Parijs verwacht een groei van 120% in de komende 15 jaar, in lijn met de forse uitbreiding van de capaciteit in Le Havre. Om die reden wordt de

terminal in Gennevilliers ook uitgebreid. Hoewel Gennevilliers het zwaartepunt van het Parijse containerverkeer moet blijven, wordt ook gewerkt aan een trimodaal netwerk van nieuwe terminals in de periferie.

BAZEL

In de haven van Bazel is in 2006 in de droge lading sector een toename van 5,8% van het vervoerde volume geregistreerd bij de overslag voor de binnenvaart. In het bijzonder heeft de overslag van containers met 88 030 TEU het record van 2004 (85 254 TEU) overtroffen en is de tendens voor de containeroverslag weer stijgend. Daarentegen is de aanvoer van aardolieproducten afgenomen met 17,1%, hetgeen niet alleen terug te voeren is op de olieprijzen, die tot in december bijzonder hoog waren, maar ook op redenen van structurele aard.

Voor de overslag was 2007 ook een goed jaar met een nieuw record voor de containeroverslag (104 366 TEU), dat wil zeggen een toename van 21,3% ten opzichte van 2006. Meer globaal genomen is de overslag van de haven van Bazel met 5,3% toegenomen, en heeft zo 7 108 230 ton bereikt, ondanks het feit dat de vraag naar aardolieproducten met 10% daalde. Deze gunstige resultaten zijn niet alleen toe te schrijven aan een algemeen gunstige economische context maar ook aan de waterstanden die vergeleken bij alle voorgaande jaren zeker niet slecht waren.

Hoofdstuk 2
Analyse van het vervoersaanbod

De beoordeling van de ontwikkeling van het vervoersaanbod op de Europese markt blijft een moeilijke zaak. Metingen berusten hoofdzakelijk op de capaciteiten die op de markt voorhanden zijn en zolang er geen harmonisatie is voor de wijze waarop de tellingen moeten plaatsvinden en de nationale registers worden bijgehouden, zal het lastig blijven. Het aantal eenheden dat gesloopt wordt, is op zich al zeer beperkt en op dit moment niet te achterhalen. Daar staat tegenover dat er wel het één en ander bekend is over transfers van schepen naar buurlanden en de nieuwe schepen die in de loop van het jaar in de vaart werden genomen. Aan de hand van deze gegevens wordt hier zo veel mogelijk geprobeerd een beeld te geven van de huidige, actieve capaciteiten.

Nieuwe capaciteiten op de markt

Het aantal nieuwe schepen dat op de markt is gebracht, ligt in 2007 iets lager dan in 2006. Deze vaststelling moet echter gerelativeerd worden, omdat begin 2008 nog niet alle registers voor wat de nieuwe inschrijvingen aan het einde van 2007 betreft, zijn bijgewerkt.

Verder moet gewezen worden op de administratieve hindernissen om voor de Rijnoeverstaten volledige gegevens te krijgen, hetgeen voor de Donaustaten en de landen in Oost-Europa nog veel moeilijker is. De onderstaande gegevens hebben daarom alleen betrekking op de vloten van West-Europa.

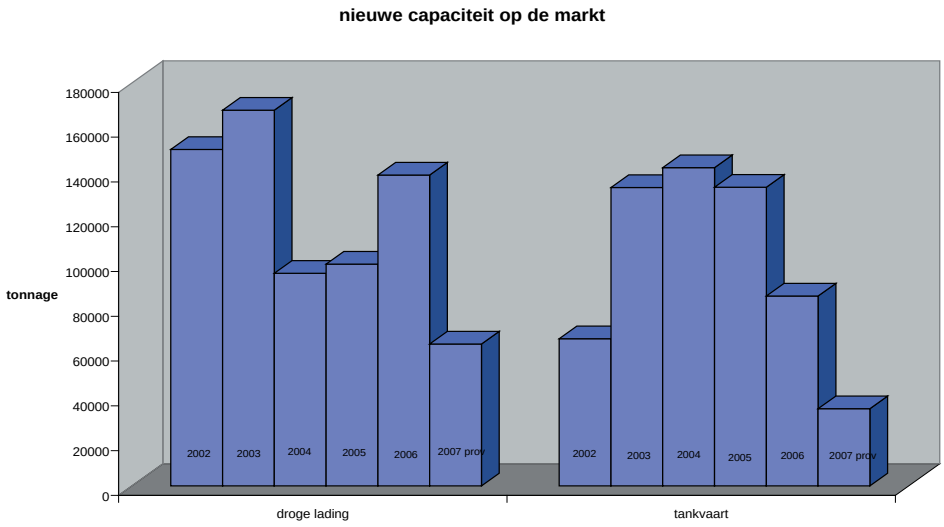
Nieuw laadvermogen op de markt: onderverdeling naar scheepsomvang

Scheepstype	2006		2007 (voorlopig)	
	aantal	% van de capaciteit	aantal	% van de capaciteit
Motorvrachtschepen	**41**	**100%**	**10**	**100%**
0 - 1999 t	5	**5,1%**	1	**3,7%**
2000 - 2999 t	9	**20,7%**	2	**19,2%**
+ 3000 t	25	**74,2%**	6	**77,1%**
onbekend	3	**n.v.t.**	1	**n.v.t.**
Vrachtduwbakken	**25**	**100%**	**13**	**100%**
0 - 1999 t	15	**25,6%**	1	**4,2%**
2000 - 2999 t	6	**61,2%**	10	**76,3%**
+ 3000 t	1	**13,2%**	2	**19,5%**
onbekend	4	**n.v.t.**	0	**n.v.t.**
Motortankschepen	**35**	**100%**	**13**	**100%**
0 - 1999 t	7	**12,7%**	3	**14,7%**
2000 - 2999 t	7	**19,2%**	2	**17,1%**
+ 3000 t	15	**68,1%**	5	**68,2%**
onbekend	6	**n.v.t.**	3	**n.v.t.**

Bron: IVR + nationale bronnen

De IVR heeft gegevens ter beschikking gesteld over de stand van de vloot aan het einde van 2006. Deze gegevens bieden inzicht in de actieve vloten in de meeste Donaustaten en Oost-Europese landen. Daarnaast is er een raming gemaakt voor de droge ladingvaart en voor de tankvaart, die in Nederland respectievelijk meer dan 60% en meer dan 50% van de potentieel in West-Europa beschikbare capaciteit vormen, aangezien er voor Nederland nog geen actuele gegevens beschikbaar zijn.

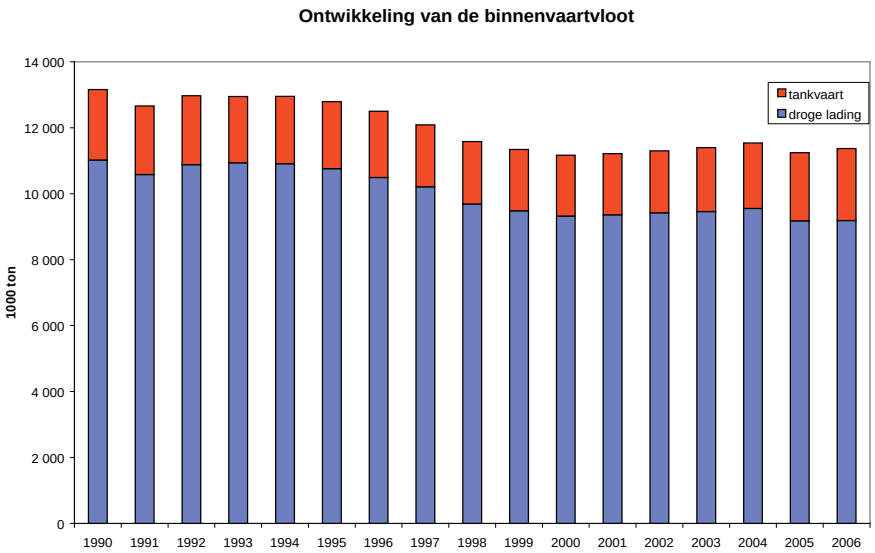
Grafiek nr. 9



Het bedrijfsleven heeft laten weten dat er in 2007 44 nieuwe tankschepen in de vaart zijn genomen. Of deze gegevens precies kloppen kan pas in de volgende publicatie worden bericht, omdat zoals boven reeds gemeld, de administratieve gegevens nog ontbreken.
De schijnbare daling in het aantal nieuwe constructies kan echter nog andere oorzaken dan statistische variaties hebben.
Men mag niet vergeten dat de scheepswerven op volle toeren draaien. Dit blijkt ook uit de levertermijnen. Ook de prijs van nieuwbouw is de afgelopen jaren sterk toegenomen, mede vanwege de stijging van de staalprijs en van het arbeidsloon. Daar komt nog bij dat de rentevoet binnen één jaar ook met 1 % is gestegen. Deze twee laatstgenoemde factoren zullen zeker voor besluiten om te investeren in nieuwe schepen niet zonder gevolgen blijven, zelfs als de markt gunstige perspectieven voor de vraag naar het vervoer van droge lading biedt.

Afgezien van bepaalde statistische afwijkingen, kan men toch vaststellen dat de vloot in West-Europa zich tendentieel uitbreidt. De tankvaart toont de grootste groei met +5% in 2006, tegen +1,3% voor de drogeladingvaart.

Grafiek nr. 10



Opmerking: Deze grafiek heeft tot doel een beeld te geven van de ontwikkeling van de capaciteiten op de markt door de loop der jaren. Gezien het feit dat er voor de Donau- en Tsjechische vloot alleen maar gegevens vanaf 2006 beschikbaar zijn, wordt daar in deze grafiek geen rekening mee gehouden. Deze gegevens kunnen in volgende publicaties wellicht een plaats krijgen, als er op zijn minst voor twee jaar gegevens beschikbaar zijn.

Opmerking: In de statistieken in de bijlage wordt geen rekening gehouden met sleepschepen (chalands). Er zijn op dit moment nog ongeveer 170 sleepschepen in West-Europa in de vaart, die ongeveer 3% van de capaciteit vertegenwoordigen. Hun aantal loopt van jaar tot jaar terug. Ze worden normaal gesproken niet zeer intensief geëxploiteerd, zodat de gevolgen voor het aanbod in zijn totaliteit te verwaarlozen zijn.

Dat de structuur zich in deze richting ontwikkelt, hangt samen met de bouw van steeds grotere eenheden, terwijl in de tankvaart op dit moment geen vergelijkbaar grote oude schepen uit de vaart worden genomen. In de drogeladingvaart neemt de capaciteit toe, maar het aantal schepen neemt af. Deze tendens kan worden verklaard door de verkoop van kleinere eenheden naar derde landen buiten het Rijnstroomgebied en door de assemblage van twee schepen tot één nieuw schip.

Donau- en Oost-Europese vloten

Op grond van de beschikbare gegevens kan de capaciteit in de drogeladingvaart geëvalueerd worden op ongeveer 3% van de Europese capaciteit. Het aandeel van de tankvaart is te verwaarlozen. De Hongaarse en Oostenrijkse vloten zijn echter bij gebrek aan betrouwbare gegevens buiten beschouwing gelaten. Daarom zal een meer gedetailleerde analyse van de structuur en de ontwikkeling van deze vloten pas in volgende publicaties worden gegeven, als deze gegevens kunnen worden aangevuld.

Hoofdstuk 3
Waterstanden

1. Waterstanden en exploitatiecapaciteiten

Een onderzoek van de waterstanden is niet alleen vanuit economisch standpunt van belang, maar ook om een uitspraak te kunnen doen over de theoretische laadcapaciteit. Daarom worden de waarden niet alleen in cm per dag aangegeven, maar ook omgerekend naar mogelijke diepgang. In de onderstaande grafieken worden de gegevens weergegeven die op de peilschaal van Kaub voor de Rijn en die van Hofkirchen voor de Donau zijn afgelezen.

Voor vrachtschepen van verschillende afmetingen kan op deze wijze de laadcapaciteit worden berekend in functie van de inzinking.

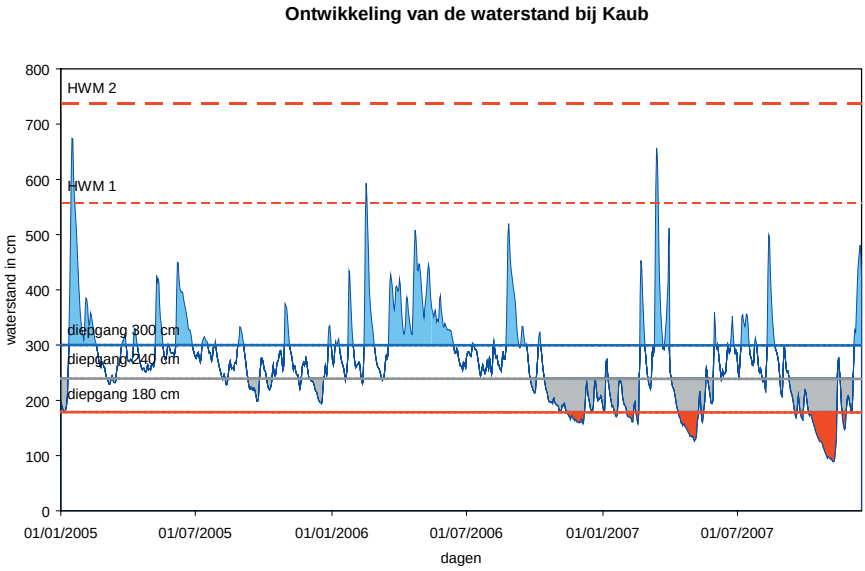
Laadcapaciteit naar afmeting van de schepen	**Diepgang / Vaargeul**				
	1,50m	**2,00m**	**2,50m**	**2,80m**	**3,50m**
L135,00 X B11,45	750t	1 475t	2 225t	2 600t	3 700t
L110,00 X B11,40	600t	1 200t	1 800t	2 100t	3 000t
L85,00 X B9,50	570t	930t	1 350t	1 350t	1 350t
L67,00 X B8,20	420t	670t	1 000t	1 000t	1 000t

L : Lengte
B : Breedte
Bron : VBW (WESKA)

Deze cijfers tonen duidelijk hoe de waterstanden het vervoersaanbod beïnvloeden. De perioden met laagwater zijn met name voor schepen met grote afmetingen nadelig.

2. Waterstanden op de Rijn

Grafiek nr. 11



Bron : Bundesanstalt für Gewässerkunde

Aantal dagen overschrijding van de drempelwaarde voor de diepgang

Diepgang	onder 240	waarvan onder 180
2005	72	0
2006	93	0
2007	201	0

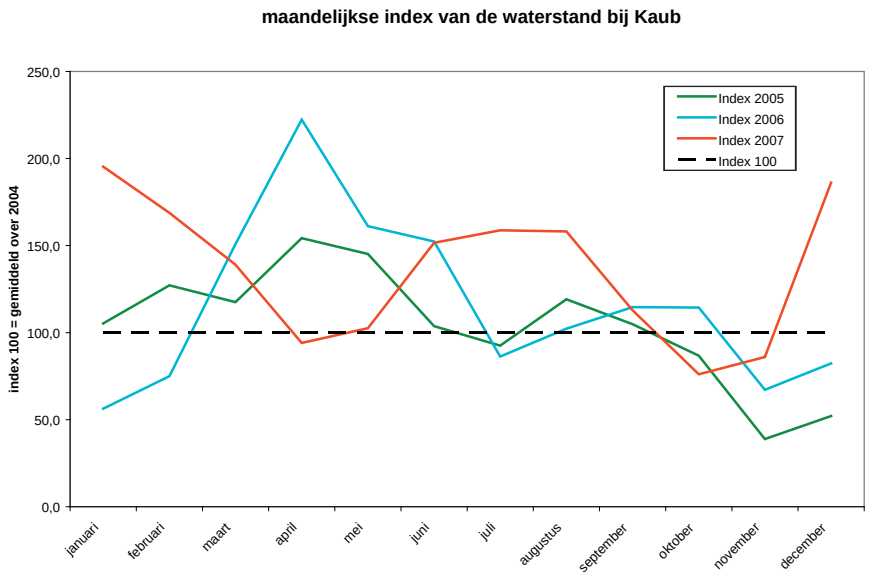
Indexatie van de aan de schaal gemeten waterstanden

Om een vergelijking te kunnen maken van de schommelingen in de waterstanden bij de peilschalen en de vrachtvariaties, moet voor de betrokken waterweg de hoofdpeilschaal worden geïndexeerd. De indexatieberekeningen moeten daarbij echter op de kwartaalwaarden worden gebaseerd. Het jaarlijks gemiddelde voor het jaar 2004 kan als index 100 worden genomen.

Op de schaal van Kaub bedraagt het jaarlijks gemiddelde voor 2004 188 cm. Dit cijfer wordt als index 100 genomen.

De indexwaarden kunnen eveneens in maandelijkse waarden worden uitgedrukt, die daarna met andere variabelen kunnen worden vergeleken.

Grafiek nr.12



Bron: Institut fédéral d'hydrologie, (Bundesanstalt für Gewässerkunde)

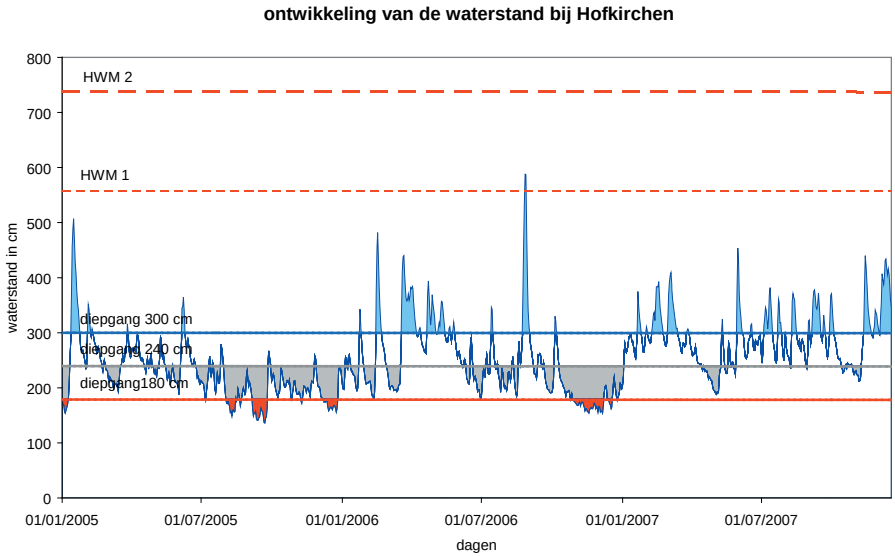
De situatie in 2007

In de eerste helft en aan het einde van de zomer van 2007 was er op de Rijn nagenoeg geen sprake van perioden van laagwater. Er was zelfs een korte periode van hoogwater. Onder deze omstandigheden konden de binnenvaartcapaciteiten tot aan de zomer min of meer optimaal worden benut. In de herfst waren de schommelingen in de waterstanden een stuk groter. De scheepvaart moest op bepaalde trajecten zelfs gedurende enkele dagen worden stilgelegd. Een langere periode van laagwater, die enkele weken aanhield, deed zich daarna weer voor in de maand september. Aan het einde van het jaar was de watervoering juist weer zeer ruim. Over het geheel gezien waren de hydrologische ontwikkelingen in 2007 precies omgekeerd aan die van de voorafgaande jaren, toen zich juist aan het einde van het jaar laagwater voordeed.

3. Waterstanden aan de bovenloop van de Donau

Voor het bestuderen van de waterstanden aan de bovenloop van de Donau is op dezelfde wijze als voor de Rijn te werk gegaan. Er is een index berekend die gebaseerd is op een jaarlijks gemiddelde van het jaar 2004.

Grafiek nr. 13



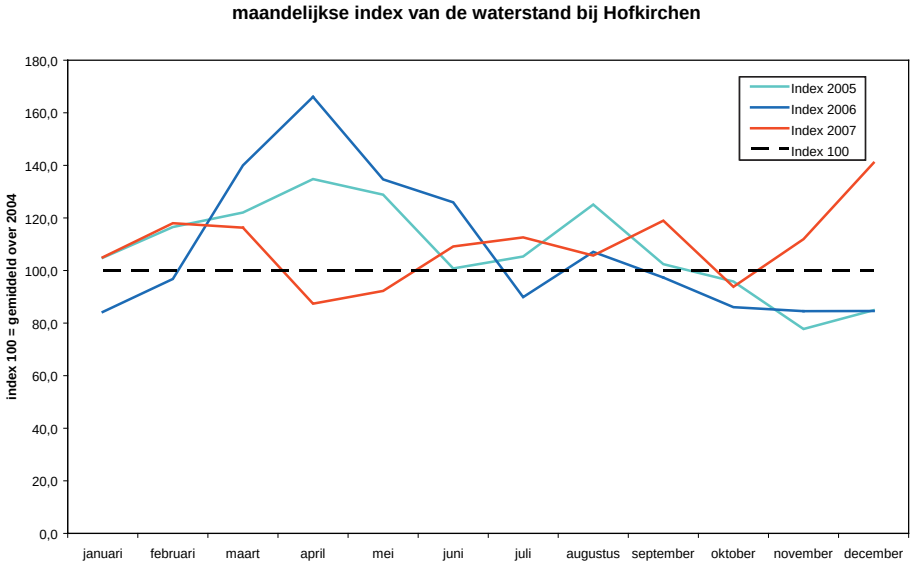
Bron: Institut fédéral d'hydrologie, (Bundesanstalt für Gewässerkunde)

Aantal dagen overschrijding van de drempelwaarde voor de diepgang

Diepgang	onder 240	waarvan onder 180
2005	245	68
2006	206	48
2007	60	0

Aan de bovenloop van de Donau vormen de waterstanden vaak de meest belemmerende factor voor de binnenvaart. Het jaar 2007 wordt gekenmerkt door waterstanden die in vergelijking met 2006, en vooral met 2005, voor de binnenvaart vrij gunstig uitvielen. In 2007 is de diepgang nooit onder de 180 cm komen te liggen en slechts gedurende 20% van het jaar onder de 240 cm. Verder deed zich geen hoogwater met nadelige gevolgen voor de scheepvaart voor.

Grafiek nr. 14



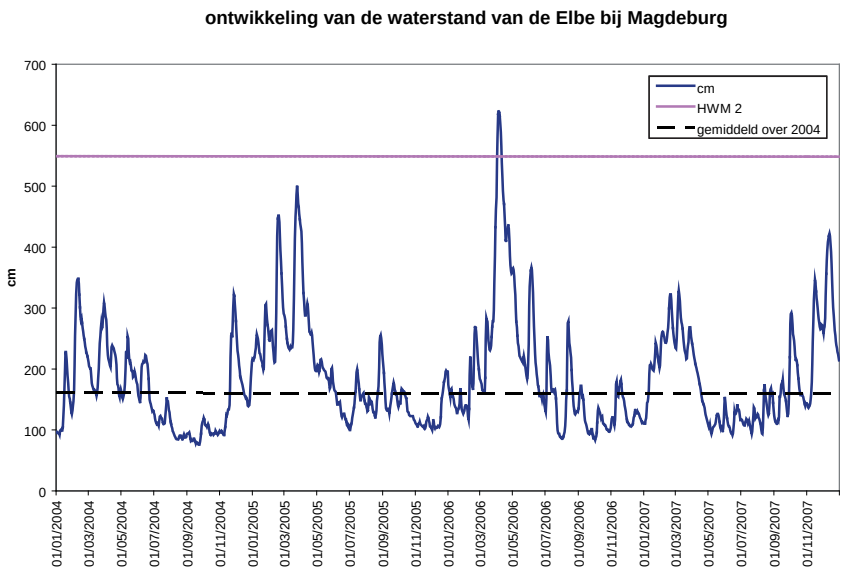
Bron: Bundesanstalt für Gewässerkunde

4. Waterstanden op de Elbe

De Elbe is een rivier waarvan de watervoering rechtstreeks afhangt van de stroomopwaarts gevallen neerslag. In tegenstelling tot de Rijn wordt de rivier niet regelmatig door het smelten van sneeuw en gletsjers in de Alpen gevoed. Het gevolg is dat de waterstanden een nogal sterk schommelend beeld bieden. De waterstanden zijn vaak laag, hetgeen voor de binnenvaart nadelig is. Dit aspect vormt een rem op de ontwikkeling van de binnenvaart. De schippers geven de voorkeur aan transporten over het Mittellandkanaal en het daarmee verbonden waterwegennet, omdat deze voor het vervoer veel meer zekerheden bieden.
De Elbe wordt gekenmerkt door cyclische waterstanden. In de eerste helft van het jaar is er meestal genoeg water, of zelfs te veel, terwijl in de herfst de tendens meestal omgekeerd is.
In 2006 was de watervoering relatief overvloedig, met zelfs een periode van hoogwater, waardoor de scheepvaart 8 dagen lang moest worden stilgelegd. In 2007 daarentegen begon eind mei al een periode van laagwater, die zich in de loop van de tweede helft van het jaar in feite heeft voortgezet.

Opmerking: De Moezel, Main en Neckar worden hier niet nader in detail beschreven, omdat hun waterstanden relatief gezien gelijk oplopen met die van de Rijn, waar zij in uitmonden.

Grafiek nr. 15



Conclusies en prognoses

Hoewel in zijn totaliteit gezien de markt voor vervoer over water in 2006 en 2007 er goed voorstond, met hier en daar significante vooruitgang, moet toch worden vastgesteld dat het marktaandeel zich niet net zo sterk heeft ontwikkeld als bijvoorbeeld dat van het wegvervoer.
Ook het spoor schijnt zich sneller dan de binnenvaart te ontwikkelen en doet dit niet alleen in West-Europa, maar ook in de landen van Midden- en Oost-Europa.
In de meeste segmenten van het vervoer van bulkgoederen, zoals ertsen, kolen, bouwmaterialen en aardolieproducten, is de concurrentiepositie van de binnenvaart zeer sterk. Hier liggen de marktaandelen dicht bij het maximum van wat op grond van de eigenschappen en markten nog haalbaar is. In deze segmenten is alleen nog maar meer mogelijk als de infrastructuur wordt verbeterd, zodat de binnenvaart qua betrouwbaarheid, capaciteit en toegankelijkheid volledig concurrerend wordt.
Voor andere segmenten hangt het ontwikkelingspotentieel van de waterweg op de eerste plaats af van de efficiency van de diensten die langs de gehele betrokken logistieke keten worden aangeboden. Dit geldt zeker voor de agroalimentaire markt, de chemie en het vervoer van containers.

Regionale markten

In 2006 is het vervoer over de Noord-Zuid-as en de Rijn toegenomen, terwijl de over de Oost-West-as en Donau vervoerde volumes in omvang daalden.

Containersector

In dit segment dat voor de binnenvaart van cruciaal belang is, toonden de jaren 2006 en 2007 een stagnatie, ondanks de omvangrijke stijging van de aan- en afvoer in de zeehavens. De opstoppingen bij de terminals, die de interface tussen zee- en binnenvaart vormen, zijn nog niet verholpen. Vooral in Rotterdam zijn de handlingomstandigheden voor de binnenvaart verre van optimaal, zodat er marktaandelen verloren gaan. Het spoor schijnt juist op de goede weg te zijn als het erom gaat de concurrentiepositie te verbeteren, nu er verschillende nieuwe lijnen in gebruik zijn genomen, die een regelmatige dienst met zogenaamde « natte » bestemmingen onderhouden.

Ontwikkeling bij de belangrijkste goederen

De ontwikkeling van het vervoer van de verschillende goederen die door de binnenvaart worden getransporteerd, verschilt van gebied tot gebied. Sommige stromen, zoals het vervoer van grondstoffen voor de staalnijverheid, zijn in heel Europa in 2006 gekrompen. Deze ontwikkeling hangt samen met het voorraadbeleid en de anticipatie van een periode met minder vraag in Europa.
Andere transporten hebben een cyclisch karakter, zoals dat van landbouwproducten, dat echter ook door voorraadbeleid en prijzen op wereldniveau wordt beïnvloed. De daling die in 2006 werd geregistreerd, is dan ook in 2007 door een periode van groei gevolgd.
Aangezien we nu echter een periode van algemene economische groei doormaken, zijn de andere soorten getransporteerde goederen in 2006 qua volume toegenomen. Op grond van de nu beschikbare voorlopige gegevens voor 2007, wordt verwacht dat deze tendens zal zich voortzetten.

Ontwikkeling van de vloot: nieuwe schepen

Ondanks de moeilijkheden die er nog steeds bij de registratie van de vloten bestaan, kan aan de hand van de beschikbare gegevens worden vastgesteld dat de toename van het laadvermogen in West-Europa vooral te vinden is in een groter gemiddeld tonnage per schip. Deze uitbreiding van het gemiddelde laadvermogen is het gevolg van de investeringen die gedaan zijn in de bouw van nieuwe schepen of de verlenging van reeds bestaande schepen. De vergroting van de schepen en het in de vaart nemen van nieuwe schepen gaat in vele gevallen hand in hand met een exploitatievorm die veel intensiever is dan het gemiddelde.
In deze context blijkt uit de beschikbare gegevens voor de drogeladingvaart en ook voor de tankvaart dat er nog steeds krachtig geïnvesteerd wordt. De toename in capaciteiten in de drogeladingvaart lijkt daarbij de ontwikkeling van de vraag te volgen, maar voor de tankvaart is dat nog maar de vraag. In dit segment gaat het op de eerste plaats om een vervanging van een deel van de vloot om aan de huidige en toekomstige technische eisen te kunnen voldoen.

Waterstanden:

In 2006 en 2007 waren de waterstanden niet zeer extreem. Op de Rijn waren de omstandigheden voor het vervoer wat dit betreft tevredenstellend. Op andere waterwegen, zoals de Elbe en de bovenloop van de Donau, vormen de waterstanden en de onregelmatige watervoering een beperkende factor voor de ontwikkeling van de binnenvaart.

Algemene economische conjunctuur en gevolgen voor de vraag in 2008:

De binnenvaart heeft in 2006 en 2007 geprofiteerd van een algemene economische conjunctuur in Europa die tot de meest gunstige kan worden gerekend. Ondanks de onzekerheden als gevolg van de onrust in de Amerikaanse bankensector, is er op dit moment geen sprake van tekenen die zouden wijzen op een verlangzaming van de industriële activiteiten in Europa. Voor de vervoersvraag in 2008 valt dus vooralsnog niets te vrezen.

Bijlagen

Ontwikkeling van de reële groeipercentages van het BBP

Stijging in %	**gemiddelde 2000-2005**	**Ontwikkeling BBP 2006**	**Ontwikkeling BBP 2007**	**Prognose 2008**
EU (27)	2,1%	3,0%	*2,9%*	*2,4%*
EU 15+Zwitserland	2,0%	2,8%	*2,7%*	*2,2%*
Duitsland	1,0%	1,0%	*2,5%*	*2,1%*
Oostenrijk	1,8%	3,3%	*3,3%*	*2,7%*
België	2,0%	2,8%	*2,7%*	*2,1%*
Bulgarije	5,3%	6,1%	*6,3%*	*6,0%*
Kroatië	4,3%	*4,8%*	*6,0%*	*5,0%*
Frankrijk	2,0%	2,0%	*1,9%*	*2,0%*
Hongarije	4,5%	3,9%	*2,0%*	*2,6%*
Luxemburg	4,5%	6,1%	*5,2%*	*4,7%*
Nederland	1,7%	3,0%	*2,7%*	*2,6%*
Polen	3,3%	6,1%	*6,5%*	*5,6%*
Tsjechische Rep.	3,8%	6,4%	*5,8%*	*4,9%*
Roemenië	5,1%	7,9%	*6,0%*	*5,9%*
Slowakije	4,4%	8,5%	*8,7%*	*7,0%*
Zwitserland	1,1%	2,7%	*2,1%*	*1,9%*

Bron: Eurostat
(De cijfers in kleur zijn geraamd)

Ontwikkeling van het modale aandeel van vervoer over land

NSTR	land		België	Bulgarije	Tsjech. Rep.	Duitsland
Totaal	Binnenvaart	1000 t voor 2006	165855	5947	1141	243495
		% / 2004	12,71%	34,98%	-3,22%	3,24%
	Spoor	1000 t voor 2006	62185	21122	97424	346119
		% / 2004	6,38%	NS	9,66%	11,56%
	Wegvervoer	1000 t voor 2006	348525	151581	444610	3103203
		% / 2004	0,51%	NS	-4,60%	5,37%
Totaal		*1000 t voor 2006*	576565	178650	543175	3692817
		% / 2004	4,38%		-2,32%	5,78%

NSTR	land		Frankrijk	Luxemburg	Hongarije	Nederland
Totaal	Binnenvaart	1000 t voor 2006	71448	11395	7327	317853
		% / 2004	6,12%	1,92%	-0,39%	-0,43%
	Spoor	1000 t voor 2006	108332		46778	
		% / 2004	-7,74%	NS	2,66%	NS
	Wegvervoer	1000 t voor 2006	2181717	53016	257424	615303
		% / 2004	5,06%	0,03%	19,03%	0,13%
Totaal		1000 t voor 2006	2361497	64411	311529	933156
		% / 2004	4,42%	NS	15,73%	NS

NSTR	land		Oostenrijk	Polen	Roemenië	Slowakije
Totaal	Binnenvaart	1000 t voor 2006	9183	6609	29274	2252
		% / 2004	1,22%	-9,30%	-2,07%	-17,36%
	Spoor	1000 t voor 2006	85661	156401	51984	52447
		% / 2004	0,08%	-4,42%	-17,18%	7,57%
	Wegvervoer	1000 t voor 2006	358851	897415	336034	181521
		% / 2004	26,63%	22,59%	NS	1,90%
Totaal		1000 t voor 2006	453695	1060425	417292	236220
		% / 2004	20,01%	17,44%	NS	2,43%

Sterke stijging van door de binnenvaart vervoerde volumes

Meer stijging dan het gemiddelde voor het vervoer over land

Bron: EUROSTAT

Hoofdvervoerstromen van de binnenvaart

Riviertrajecten of as	Kaart N°1		Kaart N°2		Kaart N°3	
	Totaal as in T		*Landbouw*		*Staal*	
	Volumes (1000 t)	*%*	*Volumes (1000 t)*	*%*	*Volumes (1000 t)*	*%*
Traditionele Rijn	206660	***3,1***	23030	***-3,8***	46069	***1,9***
Totaal Noord-Zuid	73899	***1,4***	8110	***0,1***	5485	***-11,4***
Waarvan Nederland – België	64784	***0,8***	4274	***-2,5***	5093	***-10,8***
Waarvan Nederland - Frankrijk	3608	***13,4***	2078	***16,2***	312	***-18,3***
Waarvan Frankrijk – België	5507	***2,5***	1758	***-9,0***	80	***-16,9***
As van het Mittellandkanal	22022	***-6,1***	5599	***6,4***	1988	***1,9***
Verbinding Duitsland-Polen	3660	***-14,1***	1957	***-16,9***	177	***-18,3***
Elbe (ten zuiden van Magdeburg)	9480	***-12,1***	2386	***-11,7***	370	***-18,9***
Elbe (boven- en middenloop)	1013	***-24,5***	781	***-27,3***	Ns	***Ns***
Moezel (passage Koblenz)	16170	***15,2***	3398	***16,0***	4452	***17,0***
Main	18811	***-4,0***	4709	***-13,2***	1720	***-12,3***
Main-Donau-kanaal	6240	***-17,9***	3037	***-22,0***	1353	***-15,3***
Duitse Donau	7317	***-19,3***	2956	***-27,5***	1912	***-5,7***
Oostenrijkse Donau	9180	***-1,7***	2508	***-7,8***	3735	***3,3***
Donau in Hongarije-Slowakije	9579	***-11,0***	3357	***-32,7***	3225	***-3,5***
Donau in Kroatië	1509	***4,4***	207	***-35,7***	861	***8,4***
Donau in Roemenië/Bulgarije	35221	***-7,6***	4484	***17,7***	14116	***-20,0***
Seine (bekken)	29969	***5,5***	3837	***-2,0***	668	***21,0***
Rhône	12347	***7,9***	1724	***-7,4***	370	***11,1***
Po *(geen gegevens beschikbaar op dit moment)*						

NS : niet significant

Kaart N°4		Kaart N°5		Kaart N°6		Kaart N°7		Kaart N°8	
Kolen		***Bouw***		***Containers***		***Aardolie***		***Chemie***	
Volumes (1000 t)	***%***	***Volumes (1000 t)***	***%***	***EVP***	***%***	***Volumes (1000 t)***	***%***	***Volumes (1000 t)***	***%***
28343	***7,6***	41337	***10,9***	1973135	***-1,9***	32569	***1,1***	16513	***1,9***
4387	***-0,3***	16071	***6,2***	814925	***-1,7***	16742	***0,7***	7161	***8,9***
3626	***-2,7***	13863	***3,8***	766647	***-2,6***	15538	***0,2***	6858	***11,0***
592	***72,8***	290	***3,5***	9469	***39,4***	36	***38,2***	194	***-31,1***
169	***-48,8***	1918	***28,0***	38809	***10,0***	1168	***6,7***	109	***-5,4***
2772	***-10,1***	4043	***-9,3***	77858	***-8,3***	3012	***6,3***	623	***99,7***
Ns	***Ns***	215	***-23,8***	Ns	***Ns***	1054	***1,0***	189	***-22,7***
2137	***-27,6***	939	***-7,8***	17543	***4,1***	2165	***-2,5***	717	***27,4***
Ns	***Ns***	Ns	***Ns***	36178	***56,3***	Ns		Ns	
5317	***16,5***	1406	***23,2***	940	***-51,5***	1493	***0,5***	73,4	***-10,3***
1824	***-3,3***	4224	***9,8***	Ns	Ns	4247	***-3,3***	1009	***0,4***
Ns	***Ns***	544	***-1,1***	Ns	***-36,3***	197	***-20,6***	Ns	***Ns***
Ns	***Ns***	393	***-10,3***	Ns	Ns	401	***-10,4***	Ns	***Ns***
152	***-14,1***	930	***46,5***	3671	***-21,1***	1621	***-19,1***	Ns	***Ns***
383	***-3,3***	472	***25,8***	Ns	***Ns***	1621	***-15,3***	Ns	***Ns***
2	***NS***	101	***159,0***	Ns	***Ns***	176	***-1,1***	151	***Ns***
4547	***3,3***	11254	***-2,6***	Ns	***Ns***	472	***81,5***	80	***77,8***
789	***-19,1***	22821	***7,8***	143206	***17,8***	642	***36,4***	Ns	***Ns***
1010	***19,3***	5350	***12,1***	61258	***9,8***	1707	***-1,9***	1177	***15,2***

Bron: CCR secretariaat

Transportomvang over de belangrijkste waterwegen in Europa (in 2006)

Riviertrajecten of as	*Volumes (1000 t)*	deel in % van Europese binnenvaart
Rijn totaal	320000	63,5%
Waarvan traditionele Rijn	206660	41,0%
Totaal Noord-Zuid	73899	14,7%
Donau in Roemenië/Bulgarije	35221	7,0%
Seine (bekken)	29969	5,9%
As van het Mittellandkanal	22022	4,4%
Main	18811	3,7%
Moezel (passage Koblenz)	16170	3,2%
Rhône	12347	2,5%
Donau in Hongarije-Slowakije	9579	1,9%
Elbe (ten zuiden van Magdeburg)	9480	1,9%
Oostenrijkse Donau	9180	1,8%
Duitse Donau	7317	1,5%
Main-Donau-kanaal	6240	1,2%
Verbinding Duitsland-Polen	3660	0,7%
Donau in Kroatië	1509	0,3%
Elbe (boven- en middenloop)	1013	0,2%
Po *geen gegevens beschikbaar op dit moment)*		0,0%

Bron: CCR secretariaat

Aanbod aan laadruim:

Tabel MO1 - BINNENVAARTVLOTEN 2003-2006 (synthese)
PER SCHEEPSCATEGORIE

	Motorvrachtschepen			Vrachtduwbakken			Totaal droge lading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
	31.12.2003								
Duitsland	955	1139124	503123	894	855735		**1849**	**1994859**	**503123**
Oostenrijk							**0**	**0**	**0**
België	1099	1024409	507005	200	379695		**1299**	**1404104**	**507005**
Frankrijk	1141	545351	235136	612	609431		**1753**	**1154782**	**235136**
Luxemburg	21	21340	10868	1	2830		**22**	**24170**	**10868**
Nederland	3194	3380582	1570231	800	1427738		**3994**	**4808320**	**1570231**
Zwitserland	12	23369	14210				**12**	**23369**	**14210**
totaal	**6422**	**6134175**	**2840573**	**2507**	**3275429**		**8929**	**9409604**	**2840573**
	31.12.2004								
Duitsland	956	1127341	489114	922	868215		**1878**	**1995556**	**489114**
Oostenrijk	5	7058		54	84807		**59**	**91865**	**0**
België	1113	1046203	522158	223	432111		**1336**	**1478314**	**522158**
Frankrijk	956	506196	183181	465	494245		**1421**	**1000441**	**183181**
Luxemburg	19	19521	9931	1	2830		**20**	**22351**	**9931**
Nederland	3155	3432160	1534350	818	1468427		**3973**	**4900587**	**1534350**
Zwitserland	13	25942	14909	1	1258		**14**	**27200**	**14909**
Polen							**0**	**0**	**0**
Tsjechische Republiek	75			227			**302**	**0**	**0**
Republiek Slowakije	27	13299	20469	204	301139		**231**	**314438**	**20469**
Hongarije	92			360			**452**	**0**	**0**
totaal	**6411**	**6177720**	**2774112**	**3275**	**3653032**		**9686**	**9830752**	**2774112**

	Motorvrachtschepen			Vrachtduwbakken			Totaal droge lading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
	31.12.2005								
Duitsland	937	1115046	483221	915	864366		**1852**	**1979412**	**483221**
Oostenrijk (2004)	5	7058		54	84807		**59**	**91865**	**0**
België	1029	1009258	505767	231	429666		**1260**	**1438924**	**505767**
Frankrijk	917	491114	179878	461	521328		**1378**	**1012442**	**179878**
Luxemburg	17	18679	9524	0	0		**17**	**18679**	**9524**
Nederland	3008	3209011	1566798	781	1374696		**3789**	**4583707**	**1566798**
Zwitserland	15	32107	16899	2	3338		**17**	**35445**	**16899**
Polen							**0**	**0**	**0**
Tsjechische Republiek	66			177			**243**	**0**	**0**
Republiek Slowakije	25	19932		150	222731		**175**	**242663**	**0**
Hongarije	92			360			**452**	**0**	**0**
totaal	**6111**	**5902205**	**2762087**	**3131**	**3500932**		**9242**	**9403137**	**2762087**
	31.12.2006								
Duitsland	902	1080755	495775	901	863287		**1803**	**1944042**	**495775**
Oostenrijk (2004)	5	7058		54	84807		**59**	**91865**	**0**
België	1042	1072502	543816	230	468629		**1272**	**1541131**	**543816**
Frankrijk	892	501391	179027	424	459822		**1316**	**961213**	**179027**
Luxemburg	13	12821	6689	0	0		**13**	**12821**	**6689**
Nederland	3039	3296591	1582804	789	1388295		**3828**	**4684886**	**1582804**
Zwitserland	18	37243	18724	2	3339		**20**	**40582**	**18724**
Polen	40	20146	9571	11	6425		**51**	**26571**	**9571**
Tsjechische Republiek	68	61659	28698	249	123989		**317**	**185648**	**28698**
Republiek Slowakije	20	28390	13073	117	205126		**137**	**233516**	**13073**
Hongarije	92			360			**452**	**0**	**0**
Roemenië	281	342071	1952	601	1072960		**882**	**1415031**	**1952**
Bulgarije	15	10321	12485	153	74893		**168**	**85214**	**12485**
totaal	**6427**	**6470948**	**2892614**	**3891**	**4751572**		**10318**	**11222520**	**2892614**

(De gegevens met betrekking tot de Nederlandse vloot zijn afkomstig van schattingen door het Secretariaat van de CCR).

	Motortankschepen			Tankduwbakken			Totaal tanklading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
	31.12.2003								
Duitsland	336	508502	258021	45	54930		**381**	**563432**	**258021**
Oostenrijk							**0**	**0**	**0**
België	200	242349	114844	6	11838		**206**	**254187**	**114844**
Frankrijk	71	65421	23020	65	91815		**136**	**157236**	**23020**
Luxemburg	19	32481	16760	2	8435		**21**	**40916**	**16760**
Nederland	720	771759	354130	44	75294		**764**	**847053**	**354130**
Zwitserland	31	78036	33144	0	0		**31**	**78036**	**33144**
totaal	**1377**	**1698548**	**799919**	**162**	**242312**		**1539**	**1940860**	**799919**
	31.12.2004								
Duitsland	344	536556	257643	48	58402		**392**	**594958**	**257643**
Oostenrijk	5	5601		15	22055		**20**	**27656**	**0**
België	217	281516	132661	6	11838		**223**	**293354**	**132661**
Frankrijk	35	39234	12990	47	67418		**82**	**106652**	**12990**
Luxemburg	18	30481	15720	2	8435		**20**	**38916**	**15720**
Nederland	746	824283	335545	43	74177		**789**	**898460**	**335545**
Zwitserland	29	72860	33105	0	0		**29**	**72860**	**33105**
Polen							**0**	**0**	**0**
Tsjechische Republiek							**0**	**0**	**0**
Republiek Slowakije							**0**	**0**	**0**
Hongarije							**0**	**0**	**0**
totaal	**1394**	**1790531**	**787664**	**161**	**242325**		**1555**	**2032856**	**787664**

	Motortankschepen			Tankduwbakken			Totaal tanklading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
	31.12.2005								
Duitsland	369	603569	287183	47	54196		**416**	**657765**	**287183**
Oostenrijk (2004)	5	5601		15	22055		**20**	**27656**	**0**
België	*213*	*301523*	*140767*	*5*	*8041*		**218**	**309564**	**140767**
Frankrijk	29	37182	11518	48	70710		**77**	**107892**	**11518**
Luxemburg	18	30481	15720	2	8435		**20**	**38916**	**15720**
Nederland	703	814207	446633	39	68240		**742**	**882447**	**446633**
Zwitserland	34	84099	37356	1	2073		**35**	**86172**	**37356**
Polen							**0**	**0**	**0**
Tsjechische Republiek							**0**	**0**	**0**
Republiek Slowakije	3	4200		42	58478		**45**	**62678**	**0**
Hongarije							**0**	**0**	**0**
totaal	**1374**	**1880862**	**939177**	**199**	**292228**		**1573**	**2173090**	**939177**
	31.12.2006								
Duitsland	375	619646	312577	47	53436		**422**	**673082**	**312577**
Oostenrijk (2004)	5	5601		15	22055		**20**	**27656**	**0**
België	218	316761	147157	5	8049		**223**	**324810**	**147157**
Frankrijk	31	41551	11562	46	72835		**77**	**114386**	**11562**
Luxemburg	16	27754	13838	2	8435		**18**	**36189**	**13838**
Nederland	728	876505	465024	39	68241		**767**	**944746**	**465024**
Zwitserland	36	88395	38822	1	2073		**37**	**90468**	**38822**
Polen	1			2			**3**	**0**	**0**
Tsjechische Republiek	1			0			**1**	**0**	**0**
Republiek Slowakije	3	3669	2041	30	45949		**33**	**49618**	**2041**
Hongarije							**0**	**0**	**0**
Roemenië	9	18040	883	0	0		**9**	**18040**	**883**
Bulgarije	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**1423**	**1997922**	**991904**	**187**	**281073**		**1610**	**2278995**	**991904**

(De gegevens met betrekking tot de Nederlandse vloot zijn afkomstig van schattingen door het Secretariaat van de CCR).

	Sleepboten			Duwboten			Totaal sleep- en duwboten		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
31.12.2003									
Duitsland	148		32556	289		126943	**437**		**159499**
Oostenrijk							**0**		**0**
België	10		2575	102		48252	**112**		**50827**
Frankrijk	24		3572	171		85001	**195**		**88573**
Luxemburg	10		2575	102		48252	**112**		**50827**
Nederland	521		116222	556		232277	**1077**		**348499**
Zwitserland	1		368	5		1947	**6**		**2315**
totaal	**714**		**157868**	**1225**		**542672**	**1939**		**700540**
31.12.2004									
Duitsland	143		29234	300		135723	**443**		**164957**
Oostenrijk				10		9200	**10**		**9200**
België	13		4303	112		52435	**125**		**56738**
Frankrijk	35		5908	239		126901	**274**		**132809**
Luxemburg	0		0	18		15220	**18**		**15220**
Nederland	494		103237	541		224440	**1035**		**327677**
Zwitserland	1		368	5		1947	**6**		**2315**
Polen							**0**		**0**
Tsjechische Republiek				152			**152**		**0**
Republiek Slowakije	1		135	45		46034	**46**		**46169**
Hongarije	56			24			**80**		**0**
totaal	**743**		**143185**	**1446**		**611900**	**2189**		**755085**

	Sleepboten			Duwboten			Totaal sleep- en duwboten		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
31.12.2005									
Duitsland	143		28925	293		133646	**436**		**162571**
Oostenrijk (2004)				10		9200	**10**		**9200**
België	12		2941	107		54511	**119**		**57452**
Frankrijk	35		5908	242		131606	**277**		**137514**
Luxemburg	0		0	18		15220	**18**		**15220**
Nederland	461		91532	500		195665	**961**		**287197**
Zwitserland	1		368	5		1947	**6**		**2315**
Polen							**0**		**0**
Tsjechische Republiek				111			**111**		**0**
Republiek Slowakije	8		6995	39		40234	**47**		**47229**
Hongarije	56			24			**80**		**0**
totaal	**716**		**136669**	**1349**		**582029**	**2065**		**718698**
31.12.2006									
Duitsland	143		28064	303		139410	**446**		**167474**
Oostenrijk (2004)				10		9200	**10**		**9200**
België	0		0	123		57041	**123**		**57041**
Frankrijk	35		5908	242		131606	**277**		**137514**
Luxemburg	0		0	17		14787	**17**		**14787**
Nederland	461		91532	500		195665	**961**		**287197**
Zwitserland	1		368	1		353	**2**		**721**
Polen	0		0	13		3670	**13**		**3670**
Tsjechische Republiek	51		7245	123		13872	**174**		**21117**
Republiek Slowakije	4		5858	33		36184	**37**		**42042**
Hongarije	56			24			**80**		**0**
Roemenië	0		0	31		6997	**31**		**6997**
Bulgarije	0		0	24		28083	**24**		**28083**
totaal	**751**		**138975**	**1444**		**636868**	**2195**		**775843**

(De gegevens met betrekking tot de Nederlandse vloot zijn afkomstig van schattingen door het Secretariaat van de CCR).

Oostenrijk: globale gegevens alleen vanaf 2004 beschikbaar

Frankrijk: vanaf 2004 zijn de gegevens afkomstig van het Ministerie van Transport

Tabel MO2 - BINNENVAARTVLOTEN stand 31.12.2006
PER LAADVERMOGENSKLASSE

	Motorvrachtschepen			Vrachtduwbakken			Totaal droge lading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Duitsland									
tot 249 t	35	4323	2801	71	8618		**106**	**12941**	**2801**
250 - 399 t	51	16422	9820	93	33746		**144**	**50168**	**9820**
400 - 649 t	40	20723	11771	337	148463		**377**	**169186**	**11771**
650 - 999 t	184	153943	69594	83	72831		**267**	**226774**	**69594**
1000 - 1499 t	374	450221	210912	106	131632		**480**	**581853**	**210912**
1500 - 1999 t	123	212175	92891	63	107440		**186**	**319615**	**92891**
2000 - 2499 t	49	107518	45517	57	132702		**106**	**240220**	**45517**
2500 - 2999 t	36	95934	40747	73	201412		**109**	**297346**	**40747**
3000 t en meer	6	19496	8129	7	26443		**13**	**45939**	**8129**
onbekend	4	0	3593	11	0		**15**	**0**	**3593**
totaal	**902**	**1080755**	**495775**	**901**	**863287**		**1803**	**1944042**	**495775**
Oostenrijk (2004)									
tot 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	1	364		1	259		**2**	**623**	**0**
400 - 649 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
650 - 999 t							**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t							**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t							**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	4	6694		53	84548		**57**	**91242**	**0**
2500 - 2999 t							**0**	**0**	**0**
3000 t en meer							**0**	**0**	**0**
onbekend							**0**	**0**	**0**
totaal	**5**	**7058**	**0**	**54**	**84807**		**59**	**91865**	**0**

	Motorvrachtschepen			Vrachtduwbakken			Totaal droge lading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
België									
tot 249 t	4	302	1431	4	743		**8**	**1045**	**1431**
250 - 399 t	271	98302	55050	19	6485		**290**	**104787**	**55050**
400 - 649 t	152	83431	43993	34	17966		**186**	**101397**	**43993**
650 - 999 t	176	141316	74300	9	7594		**185**	**148910**	**74300**
1000 - 1499 t	241	292177	149761	24	30397		**265**	**322574**	**149761**
1500 - 1999 t	69	113847	57893	14	25087		**83**	**138934**	**57893**
2000 - 2499 t	56	124317	58659	22	52709		**78**	**177026**	**58659**
2500 - 2999 t	41	112129	53457	56	157398		**97**	**269527**	**53457**
3000 t en meer	32	106681	49272	48	170250		**80**	**276931**	**49272**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**1042**	**1072502**	**543816**	**230**	**468629**		**1272**	**1541131**	**543816**
Frankrijk									
tot 249 t	2	403	154	0	0		**2**	**403**	**154**
250 - 399 t	543	205591	83389	43	14740		**586**	**220331**	**83389**
400 - 649 t	139	68534	26006	159	79917		**298**	**148451**	**26006**
650 - 999 t	109	91135	32582	93	70415		**202**	**161550**	**32582**
1000 - 1499 t	79	96535	27029	18	22177		**97**	**118712**	**27029**
1500 - 1999 t	11	17955	5057	17	28622		**28**	**46577**	**5057**
2000 - 2499 t	6	13068	2548	21	46437		**27**	**59505**	**2548**
2500 - 2999 t	3	8170	2262	73	197514		**76**	**205684**	**2262**
3000 t en meer	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**892**	**501391**	**179027**	**424**	**459822**		**1316**	**961213**	**179027**
Luxemburg									
tot 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	2	732	582	0	0		**2**	**732**	**582**
400 - 649 t	1	500	368	0	0		**1**	**500**	**368**
650 - 999 t	2	1445	684	0	0		**2**	**1445**	**684**
1000 - 1499 t	7	8557	4348	0	0		**7**	**8557**	**4348**
1500 - 1999 t	1	1587	707	0	0		**1**	**1587**	**707**
2000 - 2499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t en meer	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**13**	**12821**	**6689**	**0**	**0**		**13**	**12821**	**6689**

	Motorvrachtschepen			Vrachtduwbakken			Totaal droge lading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Nederland									
tot 249 t	112	16748	10927	118	13475		**230**	**30223**	**10927**
250 - 399 t	271	90793	45229	31	10249		**302**	**101042**	**45229**
400 - 649 t	500	271115	136185	66	36728		**566**	**307843**	**136185**
650 - 999 t	724	585983	287150	36	30696		**760**	**616679**	**287150**
1000 - 1499 t	672	808463	382101	41	50477		**713**	**858940**	**382101**
1500 - 1999 t	280	474485	219825	50	85066		**330**	**559551**	**219825**
2000 - 2499 t	130	291598	132549	86	194734		**216**	**486332**	**132549**
2500 - 2999 t	112	307502	146011	213	592788		**325**	**900290**	**146011**
3000 t en meer	128	449904	198853	95	374082		**223**	**823986**	**198853**
onbekend	110		23974	53			**163**	**0**	**23974**
totaal	**3039**	**3296591**	**1582804**	**789**	**1388295**		**3828**	**4684886**	**1582804**
Zwitserland									
tot 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	2	682	316	0	0		**2**	**682**	**316**
400 - 649 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
650 - 999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t	1	1178	948	1	1259		**2**	**2437**	**948**
1500 - 1999 t							**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	13	28874	14858	1	2080		**14**	**30954**	**14858**
2500 - 2999 t							**0**	**0**	**0**
3000 t en meer	2	6509	2602	0	0		**2**	**6509**	**2602**
onbekend							**0**	**0**	**0**
totaal	**18**	**37243**	**18724**	**2**	**3339**		**20**	**40582**	**18724**
Hongarije									
tot 249 t							**0**	**0**	**0**
250 - 399 t							**0**	**0**	**0**
400 - 649 t							**0**	**0**	**0**
650 - 999 t							**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t							**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t							**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t							**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t							**0**	**0**	**0**
3000 t en meer	92			360			**452**	**0**	**0**
onbekend							**0**	**0**	**0**
totaal	**92**	**0**	**0**	**360**	**0**		**452**	**0**	**0**

	Motorvrachtschepen			Vrachtduwbakken			Totaal droge lading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Republiek Slowakije									
tot 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
650 - 999 t	8	7228	2067	0	0		**8**	**7228**	**2067**
1000 - 1499 t	3	3816	1736	4	4653		**7**	**8469**	**1736**
1500 - 1999 t	6	11239	6180	113	200473		**119**	**211712**	**6180**
2000 - 2499 t	3	6107	3090	0	0		**3**	**6107**	**3090**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t en meer	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**20**	**28390**	**13073**	**117**	**205126**		**137**	**233516**	**13073**
Roemenië									
tot 249 t	0	0	0	1	233		**1**	**233**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	7	3637	0	5	2409		**12**	**6046**	**0**
650 - 999 t	15	13439	0	12	11655		**27**	**25094**	**0**
1000 - 1499 t	221	249808	746	304	405521		**525**	**655329**	**746**
1500 - 1999 t	38	75187	1206	84	139712		**122**	**214899**	**1206**
2000 - 2499 t	0	0	0	73	152519		**73**	**152519**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	118	340855		**118**	**340855**	**0**
3000 t en meer	0	0	0	4	20056		**4**	**20056**	**0**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**281**	**342071**	**1952**	**601**	**1072960**		**882**	**1415031**	**1952**
Bulgarije									
tot 249 t	6	0	7524	55	101		**61**	**101**	**7524**
250 - 399 t	2	595	330	1	378		**3**	**973**	**330**
400 - 649 t	0	0	0	12	6073		**12**	**6073**	**0**
650 - 999 t	1	930	442	66	51132		**67**	**52062**	**442**
1000 - 1499 t	2	2324	1041	16	17209		**18**	**19533**	**1041**
1500 - 1999 t	4	6472	3148	0	0		**4**	**6472**	**3148**
2000 - 2499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t en meer	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
onbekend	0	0	0	3	0		**3**	**0**	**0**
totaal	**15**	**10321**	**12485**	**153**	**74893**		**168**	**85214**	**12485**

	Motorvrachtschepen			Vrachtduwbakken			Totaal droge lading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Tsjechische Rep.									
tot 249 t	2	161	135	103	11225		**105**	**11386**	**135**
250 - 399 t	0	0	0	22	7727		**22**	**7727**	**0**
400 - 649 t	14	8367	4758	49	26569		**63**	**34936**	**4758**
650 - 999 t	15	11459	5542	18	15248		**33**	**26707**	**5542**
1000 - 1499 t	36	41672	18131	51	63220		**87**	**104892**	**18131**
1500 - 1999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t en meer	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
onbekend	1	0	132	6	0		**7**	**0**	**132**
totaal	**68**	**61659**	**28698**	**249**	**123989**		**317**	**185648**	**28698**
Polen									
tot 249 t	0	0	0	2	0		**2**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	38	18192	8608	3	1462		**41**	**19654**	**8608**
650 - 999 t	1	903	522	4	4963		**5**	**5866**	**522**
1000 - 1499 t	1	1051	441	0	0		**1**	**1051**	**441**
1500 - 1999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t en meer	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
onbekend	0	0	0	2	0		**2**	**0**	**0**
totaal	**40**	**20146**	**9571**	**11**	**6425**		**51**	**26571**	**9571**
Totaal									
tot 249 t	161	21937	22972	354	34395		**515**	**56332**	**22972**
250 - 399 t	1143	413481	194716	210	73584		**1353**	**487065**	**194716**
400 - 649 t	891	474499	231689	665	319587		**1556**	**794086**	**231689**
650 - 999 t	1235	1007781	472883	321	264534		**1556**	**1272315**	**472883**
1000 - 1499 t	1637	1955802	797194	565	726545		**2202**	**2682347**	**797194**
1500 - 1999 t	532	912947	386907	341	586400		**873**	**1499347**	**386907**
2000 - 2499 t	261	578176	257221	313	665729		**574**	**1243905**	**257221**
2500 - 2999 t	192	523735	242477	533	1489967		**725**	**2013702**	**242477**
3000 t en meer	260	582590	258856	514	590831		**774**	**1173421**	**258856**
onbekend	115	0	27699	75	0		**190**	**0**	**27699**
totaal	**6427**	**6470948**	**2892614**	**3891**	**4751572**		**10318**	**11222520**	**2892614**

	Motortankschepen			Tankduwbakken			Totaal tanklading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Duitsland									
tot 249 t	12	514	6967	5	691		**17**	**1205**	**6967**
250 - 399 t	1	337	272	2	782		**3**	**1119**	**272**
400 - 649 t	4	2157	1306	13	6411		**17**	**8568**	**1306**
650 - 999 t	14	11748	6248	8	6773		**22**	**18521**	**6248**
1000 - 1499 t	164	208273	110538	3	4065		**167**	**212338**	**110538**
1500 - 1999 t	69	115957	59429	4	6604		**73**	**122561**	**59429**
2000 - 2499 t	66	146973	68312	9	20259		**75**	**167232**	**68312**
2500 - 2999 t	31	84418	39047	3	7851		**34**	**92269**	**39047**
3000 t en meer	14	49269	20458	0	0		**14**	**49269**	**20458**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**375**	**619646**	**312577**	**47**	**53436**		**422**	**673082**	**312577**
Oostenrijk (2004)									
tot 249 t							**0**	**0**	**0**
250 - 399 t							**0**	**0**	**0**
400 - 649 t							**0**	**0**	**0**
650 - 999 t							**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t							**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t							**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	5	5601		15	22055		**20**	**27656**	**0**
2500 - 2999 t							**0**	**0**	**0**
3000 t en meer							**0**	**0**	**0**
onbekend							**0**	**0**	**0**
totaal	**5**	**5601**		**15**	**22055**		**20**	**27656**	**0**
België									
tot 249 t	32	3470	4127	0	0		**32**	**3470**	**4127**
250 - 399 t	17	5775	3516	0	0		**17**	**5775**	**3516**
400 - 649 t	29	14527	7537	0	0		**29**	**14527**	**7537**
650 - 999 t	11	8668	5062	1	945		**12**	**9613**	**5062**
1000 - 1499 t	50	61643	33683	2	2211		**52**	**63854**	**33683**
1500 - 1999 t	16	28170	13526	1	1970		**17**	**30140**	**13526**
2000 - 2499 t	23	52627	23254	0	0		**23**	**52627**	**23254**
2500 - 2999 t	13	36376	16038	1	2923		**14**	**39299**	**16038**
3000 t en meer	27	105506	40414	0	0		**27**	**105506**	**40414**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**218**	**316762**	**147157**	**5**	**8049**		**223**	**324811**	**147157**

	Motortankschepen			Tankduwbakken			Totaal tanklading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Frankrijk									
tot 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	10	3687	1436	0	0		**10**	**3687**	**1436**
400 - 649 t	5	2347	631	10	4670		**15**	**7017**	**631**
650 - 999 t	1	672	257	10	8092		**11**	**8764**	**257**
1000 - 1499 t	2	2680	801	3	3159		**5**	**5839**	**801**
1500 - 1999 t	2	3299	1249	4	7273		**6**	**10572**	**1249**
2000 - 2499 t	4	9305	4909	8	19357		**12**	**28662**	**4909**
2500 - 2999 t	6	15661	2278	9	24218		**15**	**39879**	**2278**
3000 t en meer	1	3900	0	2	6066		**3**	**9966**	**0**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**31**	**41551**	**11561**	**46**	**72835**		**77**	**114386**	**11561**
Luxemburg									
tot 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
650 - 999 t	1	920	544	0	0		**1**	**920**	**544**
1000 - 1499 t	8	9861	5028	0	0		**8**	**9861**	**5028**
1500 - 1999 t	2	3656	1704	0	0		**2**	**3656**	**1704**
2000 - 2499 t	2	4269	1934	0	0		**2**	**4269**	**1934**
2500 - 2999 t	1	2895	2648	0	0		**1**	**2895**	**2648**
3000 t en meer	2	6153	1980	2	8435		**4**	**14588**	**1980**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**16**	**27754**	**13838**	**2**	**8435**		**18**	**36189**	**13838**
Nederland									
tot 249 t	219	22897	25849	1	79		**220**	**22976**	**25849**
250 - 399 t	25	7981	4599	1	314		**26**	**8295**	**4599**
400 - 649 t	55	28059	15226	3	1425		**58**	**29484**	**15226**
650 - 999 t	53	42655	21086	3	2381		**56**	**45036**	**21086**
1000 - 1499 t	93	116743	60187	5	7101		**98**	**123844**	**60187**
1500 - 1999 t	65	108280	66709	4	6768		**69**	**115048**	**66709**
2000 - 2499 t	69	151215	74035	11	24507		**80**	**175722**	**74035**
2500 - 2999 t	38	105614	53396	7	18392		**45**	**124006**	**53396**
3000 t en meer	75	293060	135586	2	7274		**77**	**300334**	**135586**
onbekend	36	0	8352	2	0		**38**	**0**	**8352**
totaal	**728**	**876504**	**465025**	**39**	**68241**		**767**	**944745**	**465025**

	Motortankschepen			Tankduwbakken			Totaal tanklading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Zwitserland									
tot 249 t	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
650 - 999 t	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t	4	4956	2393	0	0	0	**4**	**4956**	**2393**
1500 - 1999 t	25	60397	26687	1	2073	0	**26**	**62470**	**26687**
2000 - 2499 t							**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t							**0**	**0**	**0**
3000 t en meer	7	23042	9742	0		0	**7**	**23042**	**9742**
onbekend							**0**	**0**	**0**
totaal	**36**	**88395**	**38822**	**1**	**2073**	**0**	**37**	**90468**	**38822**
Hongarije									
tot 249 t							**0**	**0**	**0**
250 - 399 t							**0**	**0**	**0**
400 - 649 t							**0**	**0**	**0**
650 - 999 t							**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t							**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t							**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t							**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t							**0**	**0**	**0**
3000 t en meer							**0**	**0**	**0**
onbekend							**0**	**0**	**0**
totaal	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Republiek Slowakije									
tot 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	1	442	234	0	0		**1**	**442**	**234**
650 - 999 t	0	0	0	2	1782		**2**	**1782**	**0**
1000 - 1499 t	1	1227	736	2	2218		**3**	**3445**	**736**
1500 - 1999 t	0	0	0	26	41949		**26**	**41949**	**0**
2000 - 2499 t	1	2000	1071	0	0		**1**	**2000**	**1071**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t en meer	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**3**	**3669**	**2041**	**30**	**45949**		**33**	**49618**	**2041**

	Motortankschepen			Tankduwbakken			Totaal tanklading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Roemenië									
tot 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
650 - 999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t	8	15544	0	0	0		**8**	**15544**	**0**
2000 - 2499 t	1	2496	883	0	0		**1**	**2496**	**883**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t en meer	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**9**	**18040**	**883**	**0**	**0**		**9**	**18040**	**883**
Bulgarije									
tot 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
650 - 999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t en meer	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**		**0**	**0**	**0**
Tsjechische Rep.									
tot 249 t	1	0	0	0	0		**1**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
650 - 999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t en meer	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**		**1**	**0**	**0**

	Motortankschepen			Tankduwbakken			Totaal tanklading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Polen									
tot 249 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
250 - 399 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
400 - 649 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
650 - 999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1000 - 1499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1500 - 1999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2499 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2500 - 2999 t	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
3000 t en meer	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
onbekend	1	0	0	2	0		**3**	**0**	**0**
totaal	**1**	**0**	**0**	**2**	**0**		**3**	**0**	**0**
Totaal									
tot 249 t	264	26881	36943	6	770		**270**	**27651**	**36943**
250 - 399 t	53	17780	9823	3	1096		**56**	**18876**	**9823**
400 - 649 t	94	47532	24934	26	12506		**120**	**60038**	**24934**
650 - 999 t	80	64663	33197	24	19973		**104**	**84636**	**33197**
1000 - 1499 t	322	405383	213366	15	18754		**337**	**424137**	**213366**
1500 - 1999 t	187	335303	169304	40	66637		**227**	**401940**	**169304**
2000 - 2499 t	171	374486	174398	43	86178		**214**	**460664**	**174398**
2500 - 2999 t	89	244964	113407	20	53384		**109**	**298348**	**113407**
3000 t en meer	126	480930	208180	6	21775		**132**	**502705**	**208180**
onbekend	37	0	8352	4	0		**41**	**0**	**8352**
totaal	**1423**	**1997922**	**991904**	**187**	**281073**		**1610**	**2278995**	**991904**

Tabel MO3 - BINNENVAARTVLOTEN op 31.12.2006
NAAR BOUWJAAR

	Motorvrachtschepen			Vrachtduwbakken			Totaal droge lading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Duitsland									
voor 1930	224	216786	96371	24	8925		**248**	**225711**	**96371**
1930 - 1949	119	120276	56370	10	2658		**129**	**122934**	**56370**
1950 - 1959	206	212996	102104	13	7801		**219**	**220797**	**102104**
1960 - 1969	182	211783	89949	117	86851		**299**	**298634**	**89949**
1970 - 1979	99	167172	83152	128	183543		**227**	**350715**	**83152**
1980 - 1989	45	106492	47901	476	424583		**521**	**531075**	**47901**
1990 - 1999	7	12265	7205	95	124477		**102**	**136742**	**7205**
2000 - 2006	10	27093	12723	6	14141		**16**	**41234**	**12723**
onbekend	10	5892	0	32	10308		**42**	**16200**	**0**
totaal	**902**	**1080755**	**495775**	**901**	**863287**		**1803**	**1944042**	**495775**
Oostenrijk (2004)									
voor 1930							**0**	**0**	**0**
1930 - 1949							**0**	**0**	**0**
1950 - 1959							**0**	**0**	**0**
1960 - 1969							**0**	**0**	**0**
1970 - 1979							**0**	**0**	**0**
1980 - 1989							**0**	**0**	**0**
1990 - 1999							**0**	**0**	**0**
2000 - 2006							**0**	**0**	**0**
onbekend	5	7058		54	84807		**59**	**91865**	**0**
totaal	**5**	**7058**		**54**	**84807**		**59**	**91865**	**0**
België									
voor 1930	101	86031	38999	3	1504		**104**	**87535**	**38999**
1930 - 1949	90	73658	37173	6	3279		**96**	**76937**	**37173**
1950 - 1959	314	230101	122419	2	679		**316**	**230780**	**122419**
1960 - 1969	333	250435	132054	28	37420		**361**	**287855**	**132054**
1970 - 1979	73	124946	58118	22	56060		**95**	**181006**	**58118**
1980 - 1989	41	83950	39545	81	229059		**122**	**313009**	**39545**
1990 - 1999	36	86999	42843	25	53108		**61**	**140107**	**42843**
2000 - 2006	54	136382	72665	63	87520		**117**	**223902**	**72665**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**1042**	**1072502**	**543816**	**230**	**468629**		**1272**	**1541131**	**543816**

	Motorvrachtschepen			Vrachtduwbakken			Totaal droge lading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Frankrijk									
voor 1930	28	19019	7761	10	5294		**38**	**24313**	**7761**
1930 - 1949	111	58793	23252	17	8789		**128**	**67582**	**23252**
1950 - 1959	351	177804	69564	41	28590		**392**	**206394**	**69564**
1960 - 1969	260	137040	57471	106	61639		**366**	**198679**	**57471**
1970 - 1979	12	8403	2100	32	32775		**44**	**41178**	**2100**
1980 - 1989	28	31044	13798	19	21676		**47**	**52720**	**13798**
1990 - 1999	5	7864	3643	86	153993		**91**	**161857**	**3643**
2000 - 2006	8	7780	1159	33	34836		**41**	**42616**	**1159**
onbekend	89	53644	279	80	112230		**169**	**165874**	**279**
totaal	**892**	**501391**	**179027**	**424**	**459822**		**1316**	**961213**	**179027**
Luxemburg									
voor 1930	2	1754	1252	0	0		**2**	**1754**	**1252**
1930 - 1949	3	3862	1735	0	0		**3**	**3862**	**1735**
1950 - 1959	4	3754	1861	0	0		**4**	**3754**	**1861**
1960 - 1969	3	1864	1134	0	0		**3**	**1864**	**1134**
1970 - 1979	1	1587	707	0	0		**1**	**1587**	**707**
1980 - 1989	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1990 - 1999	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**13**	**12821**	**6689**	**0**	**0**		**13**	**12821**	**6689**
Nederland									
voor 1930	508	320903	149769	9	6518		**517**	**327421**	**149769**
1930 - 1949	269	201192	100308	8	4349		**277**	**205541**	**100308**
1950 - 1959	645	555092	279666	7	5976		**652**	**561068**	**279666**
1960 - 1969	864	756661	356388	173	131822		**1037**	**888483**	**356388**
1970 - 1979	225	342564	164984	157	264536		**382**	**607100**	**164984**
1980 - 1989	188	336519	149782	210	497342		**398**	**833861**	**149782**
1990 - 1999	109	254125	136273	106	266429		**215**	**520554**	**136273**
2000 - 2006	206	512011	242725	90	199056		**296**	**711067**	**242725**
onbekend	25	17524	2909	29	12267		**54**	**29791**	**2909**
totaal	**3039**	**3296591**	**1582804**	**789**	**1388295**		**3828**	**4684886**	**1582804**

	Motorvrachtschepen			Vrachtduwbakken			Totaal droge lading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Zwitserland									
voor 1930	2	2881	846	0	0		**2**	**2881**	**846**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1969	2	1551	1117	0	0		**2**	**1551**	**1117**
1970 - 1979	2	3562	1604	0	0		**2**	**3562**	**1604**
1980 - 1989	8	19193	8689	0	0		**8**	**19193**	**8689**
1990 - 1999	1	2625	2160	0	0		**1**	**2625**	**2160**
2000 - 2006	3	7431	4308	2	3339		**5**	**10770**	**4308**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
							0	**0**	**0**
totaal	**18**	**37243**	**18724**	**2**	**3339**		**20**	**40582**	**18724**
Hongarije									
voor 1930							**0**	**0**	**0**
1930 - 1949							**0**	**0**	**0**
1950 - 1959							**0**	**0**	**0**
1960 - 1969							**0**	**0**	**0**
1970 - 1979							**0**	**0**	**0**
1980 - 1989							**0**	**0**	**0**
1990 - 1999							**0**	**0**	**0**
2000 - 2006							**0**	**0**	**0**
onbekend							**0**	**0**	**0**
totaal	**92**	**0**	**0**	**360**	**0**		**452**	**0**	**0**
Republiek Slowakije									
voor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	2	2573	1030	0	0		**2**	**2573**	**1030**
1960 - 1969	11	18565	9571	0	0		**11**	**18565**	**9571**
1970 - 1979	2	1824	1442	12	20841		**14**	**22665**	**1442**
1980 - 1989	0	0	0	99	173389		**99**	**173389**	**0**
1990 - 1999	5	5428	1030	5	9009		**10**	**14437**	**1030**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
onbekend	0	0	0	1	1887		**1**	**1887**	**0**
totaal	**20**	**28390**	**13073**	**117**	**205126**		**137**	**233516**	**13073**

	Motorvrachtschepen			Vrachtduwbakken			Totaal droge lading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Roemenië									
voor 1930	4	3295	596	0	0		**4**	**3295**	**596**
1930 - 1949	1	695	0	0	0		**1**	**695**	**0**
1950 - 1959	1	408	0	0	0		**1**	**408**	**0**
1960 - 1969	32	33448	0	9	10585		**41**	**44033**	**0**
1970 - 1979	32	51076	0	189	270009		**221**	**321085**	**0**
1980 - 1989	198	240755	150	303	587390		**501**	**828145**	**150**
1990 - 1999	13	12394	1206	100	204976		**113**	**217370**	**1206**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**281**	**342071**	**1952**	**601**	**1072960**		**882**	**1415031**	**1952**
Bulgarije									
voor 1930	1	1207	552	3	0		**4**	**1207**	**552**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	3	2652	1997	9	3510		**12**	**6162**	**1997**
1960 - 1969	0	0	0	44	27119		**44**	**27119**	**0**
1970 - 1979	1	1663	662	30	13394		**31**	**15057**	**662**
1980 - 1989	9	4799	9274	44	20265		**53**	**25064**	**9274**
1990 - 1999	0	0	0	20	10605		**20**	**10605**	**0**
2000 - 2006	1	0	0	0	0		**1**	**0**	**0**
onbekend	0	0	0	3	0		**3**	**0**	**0**
totaal	**15**	**10321**	**12485**	**153**	**74893**		**168**	**85214**	**12485**
Tsjechische Rep.									
voor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	1	632	287	2	170		**3**	**802**	**287**
1950 - 1959	5	2376	1792	6	2895		**11**	**5271**	**1792**
1960 - 1969	27	19014	9206	52	15293		**79**	**34307**	**9206**
1970 - 1979	26	30371	11858	40	14027		**66**	**44398**	**11858**
1980 - 1989	3	3385	2232	123	79779		**126**	**83164**	**2232**
1990 - 1999	6	5881	3323	19	10381		**25**	**16262**	**3323**
2000 - 2006	0	0	0	6	1444		**6**	**1444**	**0**
onbekend	0	0	0	1	0		**1**	**0**	**0**
totaal	**68**	**61659**	**28698**	**249**	**123989**		**317**	**185648**	**28698**

	Motorvrachtschepen			Vrachtduwbakken			Totaal droge lading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Polen									
voor 1930	0	0		0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	1	903	522	0	0		**1**	**903**	**522**
1950 - 1959	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1960 - 1969	33	16266	7718	0	0		**33**	**16266**	**7718**
1970 - 1979	3	1479	793	0	0		**3**	**1479**	**793**
1980 - 1989	1	555	296	7	4255		**8**	**4810**	**296**
1990 - 1999	0	0	0	1	837		**1**	**837**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
onbekend	2	943	242	3	1333		**5**	**2276**	**242**
totaal	**40**	**20146**	**9571**	**11**	**6425**		**51**	**26571**	**9571**
Totaal									
voor 1930	870	651876	296146	49	22241		**919**	**674117**	**296146**
1930 - 1949	595	460011	219647	43	19245		**638**	**479256**	**219647**
1950 - 1959	1533	1189307	581550	78	49451		**1611**	**1238758**	**581550**
1960 - 1969	1747	1448638	665095	529	370729		**2276**	**1819367**	**665095**
1970 - 1979	482	750278	332505	610	855185		**1092**	**1605463**	**332505**
1980 - 1989	514	810124	265138	1362	2037738		**1876**	**2847862**	**265138**
1990 - 1999	184	392387	199831	459	837154		**643**	**1229541**	**199831**
2000 - 2006	279	683266	329272	198	336997		**477**	**1020263**	**329272**
onbekend	131	85061	3430	203	222832		**334**	**307893**	**3430**
totaal	**6427**	**6470948**	**2892614**	**3891**	**4751572**		**10318**	**11222520**	**2892614**

	Motortankschepen			Tankduwbakken			Totaal tanklading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Duitsland									
voor 1930	0	0	0	1	383		**1**	**383**	**0**
1930 - 1949	6	12325	3098	0	0		**6**	**12325**	**3098**
1950 - 1959	63	81171	40290	5	3517		**68**	**84688**	**40290**
1960 - 1969	68	90725	43671	5	5757		**73**	**96482**	**43671**
1970 - 1979	145	248007	125559	17	31146		**162**	**279153**	**125559**
1980 - 1989	38	79028	36950	16	10584		**54**	**89612**	**36950**
1990 - 1999	24	48075	26363	3	2049		**27**	**50124**	**26363**
2000 - 2006	29	58776	36646	0	0		**29**	**58776**	**36646**
onbekend	2	1539	0	0	0		**2**	**1539**	**0**
totaal	**375**	**619646**	**312577**	**47**	**53436**		**422**	**673082**	**312577**
Oostenrijk (2004)									
voor 1930							**0**	**0**	**0**
1930 - 1949							**0**	**0**	**0**
1950 - 1959							**0**	**0**	**0**
1960 - 1969							**0**	**0**	**0**
1970 - 1979							**0**	**0**	**0**
1980 - 1989							**0**	**0**	**0**
1990 - 1999							**0**	**0**	**0**
2000 - 2006							**0**	**0**	**0**
onbekend	5	5601		15	22055		**20**	**27656**	**0**
totaal	**5**	**5601**		**15**	**22055**		**20**	**27656**	**0**
België									
voor 1930	11	4613	2558	0	0		**11**	**4613**	**2558**
1930 - 1949	12	4016	2929	0	**0**		**12**	**4016**	**2929**
1950 - 1959	46	36718	19550	0	0		**46**	**36718**	**19550**
1960 - 1969	48	43755	21676	4	5126		**52**	**48881**	**21676**
1970 - 1979	36	71627	33548	1	2923		**37**	**74550**	**33548**
1980 - 1989	24	52124	21015	0	0		**24**	**52124**	**21015**
1990 - 1999	15	21303	11261	0	0		**15**	**21303**	**11261**
2000 - 2006	26	82606	34620	0	0		**26**	**82606**	**34620**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**218**	**316762**	**147157**	**5**	**8049**		**223**	**324811**	**147157**

	Motortankschepen			Tankduwbakken			Totaal tanklading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Frankrijk									
voor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	2	1841	595	0	0		**2**	**1841**	**595**
1950 - 1959	8	6706	2607	6	4434		**14**	**11140**	**2607**
1960 - 1969	7	3719	1613	17	19361		**24**	**23080**	**1613**
1970 - 1979	6	14521	2572	7	13214		**13**	**27735**	**2572**
1980 - 1989	3	6906	4174	0	0		**3**	**6906**	**4174**
1990 - 1999	0	0	0	6	11978		**6**	**11978**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	5	12346		**5**	**12346**	**0**
onbekend	5	7858	0	5	11502		**10**	**19360**	**0**
totaal	**31**	**41551**	**11561**	**46**	**72835**		**77**	**114386**	**11561**
Luxemburg									
voor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	2	3100	1603	0	0		**2**	**3100**	**1603**
1960 - 1969	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1970 - 1979	7	9996	4615	1	3959		**8**	**13955**	**4615**
1980 - 1989	5	11635	5878	1	4476		**6**	**16111**	**5878**
1990 - 1999	2	3023	1742	0	0		**2**	**3023**	**1742**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**16**	**27754**	**13838**	**2**	**8435**		**18**	**36189**	**13838**
Nederland									
voor 1930	16	1745	1482	0	0		**16**	**1745**	**1482**
1930 - 1949	22	5867	3813	0	0		**22**	**5867**	**3813**
1950 - 1959	128	71239	39091	0	0		**128**	**71239**	**39091**
1960 - 1969	202	101334	57326	7	3207		**209**	**104541**	**57326**
1970 - 1979	96	123238	57911	14	27876		**110**	**151114**	**57911**
1980 - 1989	57	93655	52961	7	13749		**64**	**107404**	**52961**
1990 - 1999	76	138522	76127	8	19798		**84**	**158320**	**76127**
2000 - 2006	114	324320	176037	2	2934		**116**	**327254**	**176037**
onbekend	17	16584	277	1	677		**18**	**17261**	**277**
totaal	**728**	**876504**	**465025**	**39**	**68241**		**767**	**944745**	**465025**

	Motortankschepen			Tankduwbakken			Totaal tanklading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Zwitserland									
voor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1969	4	6395	3223	0	0		**4**	**6395**	**3223**
1970 - 1979	6	15526	7000	0	0		**6**	**15526**	**7000**
1980 - 1989	12	32043	12691	0	0		**12**	**32043**	**12691**
1990 - 1999	10	21489	10824	0	0		**10**	**21489**	**10824**
2000 - 2006	4	12942	5084	1	2073		**5**	**15015**	**5084**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
							0	**0**	**0**
totaal	**36**	**88395**	**38822**	**1**	**2073**		**37**	**90468**	**38822**
Hongarije									
voor 1930									
1930 - 1949									
1950 - 1959									
1960 - 1969									
1970 - 1979									
1980 - 1989									
1990 - 1999									
2000 - 2006									
onbekend									
totaal	**0**		**0**	**0**		**0**	**0**	**0**	**0**
Republiek Slowakije									
voor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	1	832		**1**	**832**	**0**
1950 - 1959	0	0	0	1	1049		**1**	**1049**	**0**
1960 - 1969	3	3669	2041	2	2587		**5**	**6256**	**2041**
1970 - 1979	0	0	0	22	34931		**22**	**34931**	**0**
1980 - 1989	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1990 - 1999	0	0	0	4	6550		**4**	**6550**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**3**	**3669**	**2041**	**30**	**45949**		**33**	**49618**	**2041**

	Motortankschepen			Tankduwbakken			Totaal tanklading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Roemenië									
voor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1960 - 1969	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1970 - 1979	1	2496	883	0	0		**1**	**2496**	**883**
1980 - 1989	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1990 - 1999	8	15544	0	0	0		**8**	**15544**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**9**	**18040**	**883**	**0**	**0**		**9**	**18040**	**883**
Bulgarije									
voor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1960 - 1969	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1970 - 1979	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1980 - 1989	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1990 - 1999	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**		**0**	**0**	**0**
Tsjechische Rep.									
voor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1960 - 1969	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1970 - 1979	1	0	0	0	0		**1**	**0**	**0**
1980 - 1989	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1990 - 1999	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
onbekend	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
totaal	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**		**1**	**0**	**0**

	Motortankschepen			Tankduwbakken			Totaal tanklading		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Polen									
voor 1930	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1930 - 1949	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1950 - 1959	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1960 - 1969	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1970 - 1979	1	0	0	0	0		**1**	**0**	**0**
1980 - 1989	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
1990 - 1999	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
2000 - 2006	0	0	0	0	0		**0**	**0**	**0**
onbekend	0	0	0	2	0		**2**	**0**	**0**
totaal	**1**	**0**	**0**	**2**	**0**		**3**	**0**	**0**
Totaal									
voor 1930	27	6358	4040	1	383	0	**28**	**6741**	**4040**
1930 - 1949	42	24049	10435	1	832	0	**43**	**24881**	**10435**
1950 - 1959	251	205329	106364	12	9000	0	**263**	**214329**	**106364**
1960 - 1969	334	258728	133327	35	36038	0	**369**	**294766**	**133327**
1970 - 1979	305	501928	237779	62	114049	0	**367**	**615977**	**237779**
1980 - 1989	137	264837	131802	24	28809	0	**161**	**293646**	**131802**
1990 - 1999	129	239409	120577	22	42448	0	**151**	**281857**	**120577**
2000 - 2006	169	465702	247303	7	15280	0	**176**	**480982**	**247303**
onbekend	29	31582	277	23	34234	0	**52**	**65816**	**277**
totaal	**1423**	**1997922**	**991904**	**187**	**281073**	**0**	**1610**	**2278995**	**991904**

	Sleepboten			Duwboten			Totaal sleep- en duwboten		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Duitsland									
voor 1930	42		9480	19		4401	**61**		**13881**
1930 - 1949	26		4351	23		8580	**49**		**12931**
1950 - 1959	30		6027	18		5314	**48**		**11341**
1960 - 1969	24		4080	82		28740	**106**		**32820**
1970 - 1979	13		2428	57		58854	**70**		**61282**
1980 - 1989	2		705	85		30859	**87**		**31564**
1990 - 1999	2		883	6		2390	**8**		**3273**
2000 - 2006	0		0	1		213	**1**		**213**
onbekend	4		110	12		59	**16**		**169**
totaal	**143**		**28064**	**303**		**139410**	**446**		**167474**
Oostenrijk (2004)									
voor 1930							**0**		**0**
1930 - 1949							**0**		**0**
1950 - 1959							**0**		**0**
1960 - 1969							**0**		**0**
1970 - 1979							**0**		**0**
1980 - 1989							**0**		**0**
1990 - 1999							**0**		**0**
2000 - 2006							**0**		**0**
onbekend				10		9200	**10**		**9200**
totaal				**10**		**9200**	**10**		**9200**
België									
voor 1930	0		0	17		5357	**17**		**5357**
1930 - 1949	0		0	25		7816	**25**		**7816**
1950 - 1959	0		0	24		8009	**24**		**8009**
1960 - 1969	0		0	17		10696	**17**		**10696**
1970 - 1979	0		0	22		11643	**22**		**11643**
1980 - 1989	0		0	6		4013	**6**		**4013**
1990 - 1999	0		0	9		5065	**9**		**5065**
2000 - 2006	0		0	3		4442	**3**		**4442**
onbekend	0		0	0		0	**0**		**0**
totaal	**0**		**0**	**123**		**57041**	**123**		**57041**

	Sleepboten			Duwboten			Totaal sleep- en duwboten		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Frankrijk									
voor 1930	0		0	0		0	**0**		**0**
1930 - 1949	0		0	0		0	**0**		**0**
1950 - 1959	0		0	0		0	**0**		**0**
1960 - 1969	0		0	0		0	**0**		**0**
1970 - 1979	0		0	0		0	**0**		**0**
1980 - 1989	0		0	0		0	**0**		**0**
1990 - 1999	0		0	0		0	**0**		**0**
2000 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
onbekend	35		5908	242		131606	**277**		**137514**
totaal	**35**		**5908**	**242**		**131606**	**277**		**137514**

Frankrijk : indicatief vanaf 31-12-2003

Luxemburg									
voor 1930	0		0	4		1815	**4**		**1815**
1930 - 1949	0		0	3		1699	**3**		**1699**
1950 - 1959	0		0	0		0	**0**		**0**
1960 - 1969	0		0	1		323	**1**		**323**
1970 - 1979	0		0	4		4535	**4**		**4535**
1980 - 1989	0		0	1		1075	**1**		**1075**
1990 - 1999	0		0	4		5340	**4**		**5340**
2000 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
onbekend	0		0	0		0	**0**		**0**
totaal	**0**		**0**	**17**		**14787**	**17**		**14787**
Nederland									
voor 1930	84		6492	82		22479	**166**		**28971**
1930 - 1949	109		14648	110		36163	**219**		**50811**
1950 - 1959	104		20537	89		29596	**193**		**50133**
1960 - 1969	81		14441	74		28639	**155**		**43080**
1970 - 1979	37		18524	64		32138	**101**		**50662**
1980 - 1989	20		11497	42		32312	**62**		**43809**
1990 - 1999	7		3435	10		12126	**17**		**15561**
2000 - 2006	2		480	2		1644	**4**		**2124**
onbekend	17		1478	27		588	**44**		**2066**
totaal	**461**		**91532**	**500**		**195685**	**961**		**287217**

	Sleepboten			Duwboten			Totaal sleep- en duwboten		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Zwitserland									
voor 1930	0		0	0		0	**0**		**0**
1930 - 1949	1		368	1		353	**2**		**721**
1950 - 1969	0		0	0		0	**0**		**0**
1970 - 1979	0		0	0		0	**0**		**0**
1980 - 1989	0		0	0		0	**0**		**0**
1990 - 1999	0		0	0		0	**0**		**0**
2000 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
onbekend	0		0	0		0	**0**		**0**
							0		**0**
totaal	**1**		**368**	**1**		**353**	**2**		**721**
Hongarije									
voor 1930							**0**		**0**
1930 - 1949							**0**		**0**
1950 - 1959							**0**		**0**
1960 - 1969							**0**		**0**
1970 - 1979							**0**		**0**
1980 - 1989							**0**		**0**
1990 - 1999							**0**		**0**
2000 - 2006							**0**		**0**
onbekend	56			24			**80**		**0**
totaal	**56**		**0**	**24**		**0**	**80**		**0**
Republiek Slowakije									
voor 1930	0		0	0		0	**0**		**0**
1930 - 1949	0		0	0		0	**0**		**0**
1950 - 1959	0		0	0		0	**0**		**0**
1960 - 1969	3		4386	1		1058	**4**		**5444**
1970 - 1979	1		1472	11		9910	**12**		**11382**
1980 - 1989	0		0	17		18186	**17**		**18186**
1990 - 1999	0		0	4		7030	**4**		**7030**
2000 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
onbekend	0		0	0		0	**0**		**0**
totaal	**4**		**5858**	**33**		**36184**	**37**		**42042**

	Sleepboten			Duwboten			Totaal sleep- en duwboten		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Roemenië									
voor 1930	0		0	0		0	**0**		**0**
1930 - 1949	0		0	1		0	**1**		**0**
1950 - 1959	0		0	0		0	**0**		**0**
1960 - 1969	0		0	4		3127	**4**		**3127**
1970 - 1979	0		0	7		2106	**7**		**2106**
1980 - 1989	0		0	18		0	**18**		**0**
1990 - 1999	0		0	1		1764	**1**		**1764**
2000 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
onbekend	0		0	0		0	**0**		**0**
totaal	**0**		**0**	**31**		**6997**	**31**		**6997**
Bulgarije									
voor 1930	0		0	0		0	**0**		**0**
1930 - 1949	0		0	0		0	**0**		**0**
1950 - 1959	0		0	0		0	**0**		**0**
1960 - 1969	0		0	3		1514	**3**		**1514**
1970 - 1979	0		0	12		11738	**12**		**11738**
1980 - 1989	0		0	6		7550	**6**		**7550**
1990 - 1999	0		0	3		7281	**3**		**7281**
2000 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
onbekend	0		0	0		0	**0**		**0**
totaal	**0**		**0**	**24**		**28083**	**24**		**28083**
Tsjechische Rep.									
voor 1930	1		99	0		0	**1**		**99**
1930 - 1949	3		488	0		0	**3**		**488**
1950 - 1959	6		1269	0		0	**6**		**1269**
1960 - 1969	8		1211	8		385	**16**		**1596**
1970 - 1979	15		1419	32		3141	**47**		**4560**
1980 - 1989	17		2567	76		9226	**93**		**11793**
1990 - 1999	0		0	6		1099	**6**		**1099**
2000 - 2006	1		192	0		0	**1**		**192**
onbekend	0		0	1		21	**1**		**21**
totaal	**51**		**7245**	**123**		**13872**	**174**		**21117**

	Sleepboten			Duwboten			Totaal sleep- en duwboten		
	Eenh.	Tonnage	Vermogen	Eenh.	Tonnage	Vermogen	**Eenh.**	**Tonnage**	**Vermogen**
	aantal	t	kW	aantal	t	kW	**aantal**	**t**	**kW**
Polen									
voor 1930	0		0	2		588	**2**		**588**
1930 - 1949	0		0	0		0	**0**		**0**
1950 - 1959	0		0	0		0	**0**		**0**
1960 - 1969	0		0	0		0	**0**		**0**
1970 - 1979	0		0	7		1928	**7**		**1928**
1980 - 1989	0		0	2		888	**2**		**888**
1990 - 1999	0		0	0		0	**0**		**0**
2000 - 2006	0		0	0		0	**0**		**0**
onbekend	0		0	2		266	**2**		**266**
totaal	**0**		**0**	**13**		**3670**	**13**		**3670**
Totaal									
voor 1930	127		16071	124		34640	**251**		**50711**
1930 - 1949	139		19855	163		54611	**302**		**74466**
1950 - 1959	140		27833	131		42919	**271**		**70752**
1960 - 1969	116		24118	190		74482	**303**		**97086**
1970 - 1979	66		23843	216		135993	**270**		**148098**
1980 - 1989	39		14769	253		104109	**286**		**111328**
1990 - 1999	9		4318	43		42095	**49**		**39132**
2000 - 2006	3		672	6		6299	**9**		**6971**
onbekend	112		7496	318		141740	**430**		**149236**
totaal	**751**		**138975**	**1444**		**636888**	**2171**		**747780**

Land	*Bron*
Duitsland	Zentrale Binnenschiffsbestandsdatei WSD Süd-West Mainz
Oostenrijk	Bundesministerium für Verkehr,Innovation und Technologie
België	Service public fédéral Mobilité et Transports
Frankrijk	VNFet Ministère des Affaires Etrangères
Luxemburg	Ministère des Transports – Service de la Navigation
Nederland	CBS in een bewerking van het CCR secretariaat
Zwitserland	Rheinschifffahrtsdirektion Basel
Polen	IVR
Tsjechische Republiek	IVR
Republiek Slowakije	Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií
Hongarije	IVR
Roemenië	IVR
Bulgarije	IVR

Tabel MO4 : Nieuwbouwschepen stand eind November 2007

	2002			2003			2004		
Scheepstype	**aantal**	**t**	**kW**	**aantal**	**t**	**kW**	**aantal**	**t**	**kW**
Motorvracht-schepen	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400
Vr.duwbakken	29	37180		28	78156		14	23636	
totaal	**74**	**150294**	**56138**	**62**	**167832**	**41894**	**42**	**94962**	**34400**
Motortanksch.	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236
Tankduwbakken	2	178		1	1800		3	2427	
totaal	**24**	**65726**	**30547**	**46**	**133255**	**50332**	**57**	**142145**	**61236**
Duwboten	2		1276	0		0	1		992
Sleepboten	3		11670	1		279	1		177
totaal	**5**		**12946**	**1**		**279**	**2**		**1169**
Hotelschepen	17		13251	10		7238	5		4021
Dagtochtsch.	9		4834	1		1566	1		662
totaal	**26**		**18085**	**11**		**8804**	**6**		**4683**
	2005			**2006**			**2007 (voorlopig)**		
Scheepstype	**aantal**	**t**	**kW**	**aantal**	**t**	**kW**	**aantal**	**t**	**kW**
Motorvracht-schepen	34	87645	27490	42	115191	28689	9	24545	7040
Vr.duwbakken	12	11401		25	26604		6	12719	
totaal	**46**	**99046**	**27490**	**67**	**141795**	**28689**	**15**	**37264**	**7040**
Motortanksch.	46	130860	43736	35	84808	26396	8	18230	8971
Tankduwbakken	2	2527		0	0		0	0	
totaal	**48**	**133387**	**43736**	**35**	**84808**	**26396**	**8**	**18230**	**8971**
Duwboten	0		0	0		0	0		0
Sleepboten	0		0	0		0	0		0
totaal	**0**		**0**	**0**		**0**	**0**		**0**
Hotelschepen	5		6280	7	1644	4756			
Dagtochtsch.	5		2832	3	1959	2285	1	0	1640
totaal	**10**		**9112**	**10**		**7041**	**1**		**1640**

	totaal 2002 - 2007		
Scheepstype	**aantal**	**t**	**kW**
Motorvracht-schepen	192	501497	195651
Vr.duwbakken	114	189696	0
totaal	**306**	**691193**	**195651**
Motortanksch.	210	570619	221218
Tankduwbakken	8	6932	0
totaal	**218**	**577551**	**221218**
Duwboten	3	0	2268
Sleepboten	5	0	12126
totaal	**8**	**0**	**14394**
Hotelschepen	44	1644	35546
Dagtochtsch.	20	1959	13819
totaal	**64**	**3603**	**49365**

Bron : bestand IVR + nationale registers

Vraag naar laadruimte:

Tabel MO5 - VERVOER (nationaal) VAN GOEDEREN OVER DE WATERWEGEN PER STAAT

		Volume			Prestatie			Verschil tussen 05 en 06	
NST	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
Nr.	goederensoorten								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Zwitserland	Niet opgenomen, betreft vervoer over de binnenmeren							
0	Landbouwproducten								
1	Andere voedingsproducten en veevoeder								
2	Vaste minerale brandstoffen								
3	Aardolieproducten								
4	Ertsen, metaalafval								
5	IJzer, staal en non-ferrometalen								
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen								
7	Meststoffen								
8	Chemische producten								
9	Voertuigen, machines en overige goederen								
	Duitsland	**55210**	**56663**	**57156**	**11297**	**11695**	**11231**	**0,87%**	**-3,97%**
0	Landbouwproducten	1635	2554	2348	521	838	728	**-8,07%**	**-13,13%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	3245	3441	3565	874	1014	974	**3,60%**	**-3,94%**
2	Vaste minerale brandstoffen	7953	7571	7324	1339	1126	1057	**-3,26%**	**-6,13%**
3	Aardolieproducten	14684	14770	14245	2788	2750	2537	**-3,55%**	**-7,75%**
4	Ertsen, metaalafval	3406	3115	3065	892	810	725	**-1,61%**	**-10,49%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	1256	1505	1385	530	616	538	**-7,97%**	**-12,66%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	15210	15657	17397	2780	2944	3013	**11,11%**	**2,34%**
7	Meststoffen	1058	1044	1012	411	403	395	**-3,07%**	**-1,99%**
8	Chemische producten	5207	5262	5297	916	873	998	**0,67%**	**14,32%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	1556	1744	1518	246	321	266	**-12,96%**	**-17,13%**

		Volume			Prestatie			Verschil tussen 05 en 06	
NST Nr.	Land goederensoorten	2004	2005	2006	2004	2005	2006	1000 t	mio TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Oostenrijk	**191**	**356**	**1137**	**33**	**36**	**137**	**219,38%**	**280,56%**
0	Landbouwproducten	4	9	4	1	2	1	**-55,56%**	**-50,00%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	0	2	0	0	0	0	**-100,00%**	
2	Vaste minerale brandstoffen	1	0	1	0	0	0		
3	Aardolieproducten	97	136	601	21	23	125	**341,91%**	**443,48%**
4	Ertsen, metaalafval	0	1	0	0	0	0	**-100,00%**	
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	73	85	91	9	10	11	**7,06%**	**10,00%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	7	111	439	1	0	0	**295,50%**	
7	Meststoffen	8	11	1	1	1	0	**-90,91%**	
8	Chemische producten	0	0	0	0	0	0		
9	Voertuigen, machines en overige goederen	1	1	0	0	0	0		

	België	**35717**	**35409**	**37543**	**3056**	**3060**	**3169**	**6,03%**	**3,56%**
0	Landbouwproducten	480	520	537	43	53	56	**3,27%**	**5,66%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	1237	1013	1286	65	58	74	**26,95%**	**27,59%**
2	Vaste minerale brandstoffen	4229	4241	3742	455	449	409	**-11,77%**	**-8,91%**
3	Aardolieproducten	7861	7453	7478	561	550	550	**0,34%**	**0,00%**
4	Ertsen, metaalafval	1845	1504	1728	202	164	181	**14,89%**	**10,37%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	1460	1282	2192	92	99	202	**70,98%**	**104,04%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	11723	11678	12224	1207	1182	1153	**4,68%**	**-2,45%**
7	Meststoffen	1252	1649	1585	90	102	104	**-3,88%**	**1,96%**
8	Chemische producten	2262	2218	2315	176	188	197	**4,37%**	**4,79%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	3368	3851	4456	165	215	243	**15,71%**	**13,02%**

		Volume			Prestatie			Verschil tussen 05 en 06	
NST Nr.	Land goederensoorten	2004	2005	2006	2004	2005	2006	1000 t	mio TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Bulgarije	**904**	**1876**	**2000**	**40**	**67**	**64**	**6,61%**	**-4,48%**
0	Landbouwproducten	0	1	0	0	0	0		
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	0	0	0	0	0	0		
2	Vaste minerale brandstoffen	31	17	39	5	3	6	**129,41%**	**100,00%**
3	Aardolieproducten	0	0	0	0	0	0		
4	Ertsen, metaalafval	1	0	0	0	0	0		
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	1	0	0	0	0	0		
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	836	1855	1961	34	64	58	**5,71%**	**-9,38%**
7	Meststoffen	0	0	0	0	0	0		
8	Chemische producten	0	0	0	0	0	0		
9	Voertuigen, machines en overige goederen	35	3	0	1	0	0		
	Frankrijk	**27500**	**28936**	**30555**	**4163**	**4640**	**4645**	**5,60%**	**0,11%**
0	Landbouwproducten	2314	2981	2753	589	811	725	**-7,65%**	**-10,60%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	458	461	562	129	130	140	**21,91%**	**7,69%**
2	Vaste minerale brandstoffen	1667	1809	1557	477	539	497	**-13,93%**	**-7,79%**
3	Aardolieproducten	3715	3274	3988	379	358	447	**21,81%**	**24,86%**
4	Ertsen, metaalafval	166	161	180	37	42	48	**11,80%**	**14,29%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	262	246	273	60	59	68	**10,98%**	**15,25%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	16349	17066	18127	1827	1980	1954	**6,22%**	**-1,31%**
7	Meststoffen	57	84	107	19	23	32	**27,38%**	**39,13%**
8	Chemische producten	1052	1035	963	286	260	252	**-6,96%**	**-3,08%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	1460	1819	2045	360	438	482	**12,42%**	**10,05%**

		Volume			Prestatie			Verschil tussen 05 en 06	
NST	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
Nr.	goederensoorten								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Luxemburg	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**		
0	Landbouwproducten	0	0	0	0	0	0		
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	0	0	0	0	0	0		
2	Vaste minerale brandstoffen	0	0	0	0	0	0		
3	Aardolieproducten	0	0	0	0	0	0		
4	Ertsen, metaalafval	0	0	0	0	0	0		
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	0	0	0	0	0	0		
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	0	0	0	0	0	0		
7	Meststoffen	0	0	0	0	0	0		
8	Chemische producten	0	0	0	0	0	0		
9	Voertuigen, machines en overige goederen	0	0	0	0	0	0		
	Hongarije	**39**	**54**	**80**	**5**	**6**	**8**	**48,15%**	**33,33%**
0	Landbouwproducten	2	1	4	0	0	0		
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	0	0	0	0	0	0		
2	Vaste minerale brandstoffen	0	0	0	0	0	0		
3	Aardolieproducten	31	29	22	4	4	3	**-24,14%**	**-25,00%**
4	Ertsen, metaalafval	0	0	0	0	0	0		
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	0	0	2	0	0	0		
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	6	12	40	1	1	4		
7	Meststoffen	0	0	0	0	0	0		
8	Chemische producten	0	0	0	0	0	0		
9	Voertuigen, machines en overige goederen	0	12	12	0	1	1		

		Volume			Prestatie			Verschil tussen 05 en 06	
NST	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
Nr.	goederensoorten								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Nederland	**102924**	**92007**	**90182**	**12590**	**10425**	**10060**	**-1,98%**	**-3,50%**
0	Landbouwproducten	2872	1298	1370	422	176	187	**5,55%**	**6,25%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	7021	6817	6364	878	898	841	**-6,65%**	**-6,35%**
2	Vaste minerale brandstoffen	3731	2732	2721	578	412	402	**-0,40%**	**-2,43%**
3	Aardolieproducten	17913	19407	19702	2138	2300	2264	**1,52%**	**-1,57%**
4	Ertsen, metaalafval	2353	1619	1425	400	240	219	**-11,98%**	**-8,75%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	1247	1064	1271	222	157	189	**19,45%**	**20,38%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	51458	41433	38681	5569	3953	3626	**-6,64%**	**-8,27%**
7	Meststoffen	1595	1271	1049	329	258	217	**-17,47%**	**-15,89%**
8	Chemische producten	5308	5512	4994	731	736	664	**-9,40%**	**-9,78%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	9426	10854	12605	1323	1295	1451	**16,13%**	**12,05%**

	Polen	**23705**	**4466**	**4460**	**243**	**185**	**184**	**-0,13%**	**-0,54%**
0	Landbouwproducten	6	5	2	0	0	0	**-60,00%**	
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	2	5	14	0	0	1	**180,00%**	
2	Vaste minerale brandstoffen	596	682	728	125	121	126	**6,74%**	**4,13%**
3	Aardolieproducten	39	62	15	0	1	0	**-75,81%**	
4	Ertsen, metaalafval	11636	261	106	63	12	1	**-59,39%**	**-91,67%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	1433	71	40	8	6	4	**-43,66%**	**-33,33%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	9908	3004	3207	32	34	41	**6,76%**	**20,59%**
7	Meststoffen	52	52	74	6	1	2	**42,31%**	**100,00%**
8	Chemische producten	14	276	255	4	4	4	**-7,61%**	**0,00%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	19	48	19	5	6	5	**-60,42%**	**-16,67%**

		Volume			Prestatie			Verschil tussen 05 en 06	
NST Nr.	Land goederensoorten	2004	2005	2006	2004	2005	2006	1000 t	mio TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Tsjechische Republiek	**620**	**685**	**418**	**25**	**30**	**15**	**-38,98%**	**-50,00%**
0	Landbouwproducten	4	21	1	0	1	0	**-95,24%**	
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	5	0	1	0	0	0		
2	Vaste minerale brandstoffen	0	0	0	0	0	0		
3	Aardolieproducten	0	0	0	0	0	0		
4	Ertsen, metaalafval	0	1	0	0	1	0		
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	6	0	0	0	0	0		
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	566	643	414	24	28	15	**-35,61%**	**-46,43%**
7	Meststoffen	39	14	1	1	0	0	**-92,86%**	
8	Chemische producten	0	0	1	0	0	0		
9	Voertuigen, machines en overige goederen	0	6	0	0	0	0		

	Roemenië	**24717**	**27335**	**23552**	**4409**	**5117**	**4881**	**-13,84%**	**-4,61%**
0	Landbouwproducten	281	575	653	71	0	200	**13,57%**	
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	51	104	203	10	33	74	**95,19%**	**124,24%**
2	Vaste minerale brandstoffen	1284	1837	2371	230	357	479	**29,07%**	**34,17%**
3	Aardolieproducten	39	23	9	7	5	7	**-60,87%**	**40,00%**
4	Ertsen, metaalafval	11636	13119	9817	2700	3306	2716	**-25,17%**	**-17,85%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	1433	1862	1537	460	438	428	**-17,45%**	**-2,28%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	9908	9332	8580	900	822	829	**-8,06%**	**0,85%**
7	Meststoffen	52	434	287	19	142	109	**-33,87%**	**-23,24%**
8	Chemische producten	14	32	59	3	8	23	**84,38%**	**187,50%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	19	17	36	9	6	16	**111,76%**	**166,67%**

		Volume			Prestatie			Verschil tussen 05 en 06	
NST	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
Nr.	goederensoorten								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Republiek Slowakije	**106**	**103**	**94**	**5**	**5**	**3**	**-8,74%**	**-40,00%**
0	Landbouwproducten	3	9	4	1	0	0	**-55,56%**	
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	0	0	0	0	0	0		
2	Vaste minerale brandstoffen	0	0	0	0	0	0		
3	Aardolieproducten	0	0	0	0	0	0		
4	Ertsen, metaalafval	0	0	0	0	0	0		
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	0	0	0	0	0	0		
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	103	94	90	4	5	3	**-4,26%**	**-40,00%**
7	Meststoffen	0	0	0	0	0	0		
8	Chemische producten	0	0	0	0	0	0		
9	Voertuigen, machines en overige goederen	0	0	0	0	0	0		

	Kroatië		**195**	**189**	**0**	**39**	**39**	**-3,08%**	**0,00%**
0	Landbouwproducten		9	4		0	0	**-55,56%**	
1	Andere voedingsproducten en veevoeder		0	0		0	0		
2	Vaste minerale brandstoffen		0	0		0	0		
3	Aardolieproducten		173	170		38	38	**-1,73%**	**0,00%**
4	Ertsen, metaalafval		0	0		0	0		
5	IJzer, staal en non-ferrometalen		0	0		0	0		
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen		13	15		1	1	**15,38%**	**0,00%**
7	Meststoffen		0	0		0	0		
8	Chemische producten		0	0		0	0		
9	Voertuigen, machines en overige goederen		0	0		0	0		

		Volume			Prestatie			Verschil tussen 05 en 06	
NST Nr.	Land goederensoorten	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
		1000 t			1000000 TKM			%	
0	Landbouwproducten	7602	7975	7678	1649	2078	1898	**-3,72%**	**-8,66%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	12019	11843	11994	1957	2133	2103	**1,28%**	**-1,41%**
2	Vaste minerale brandstoffen	19492	18890	18483	3208	3007	2978	**-2,15%**	**-0,96%**
3	Aardolieproducten	44379	45154	46058	5897	5992	5932	**2,00%**	**-1,00%**
4	Ertsen, metaalafval	19898	19780	16322	4294	4575	3888	**-17,48%**	**-15,02%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	5854	6113	6790	1380	1386	1441	**11,07%**	**3,97%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	109456	100885	101160	12380	11012	10696	**0,27%**	**-2,87%**
7	Meststoffen	4290	4559	4116	875	931	858	**-9,72%**	**-7,84%**
8	Chemische producten	14065	14335	13885	2116	2068	2139	**-3,14%**	**3,43%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	15882	18354	20692	2110	2283	2463	**12,74%**	**7,88%**
	Totaal EU 27	**252937**	**247888**	**247178**	**35866**	**35465**	**34396**	**-0,29%**	**-3,01%**

Tabel MO6 - VERVOER (internationaal) VAN GOEDEREN OVER DE WATERWEGEN PER STAAT

		Volume			Prestatie			Verschil tussen 05 en 06	
NST Nr.	Land goederensoorten	2004	2005	2006	2004	2005	2006	1000 t	mio TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Zwitserland	**7246**	**7259**	**6750**	**51**	**57**	**53**	**-7,01%**	**-7,74%**
0	Landbouwproducten	351	221	299	2	2	3	**35,29%**	**35,00%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	422	404	418	3	3	3	**3,47%**	**3,00%**
2	Vaste minerale brandstoffen	174	98	145	1	1	1	**47,96%**	**47,00%**
3	Aardolieproducten	3380	3607	3028	24	29	24	**-16,05%**	**-16,00%**
4	Ertsen, metaalafval	165	107	157	1	1	1	**46,73%**	**47,00%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	833	753	862	6	6	6	**14,48%**	**6,00%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	478	552	454	3	4	3	**-17,75%**	**-17,75%**
7	Meststoffen	158	185	161	1	2	2	**-12,97%**	**-13,00%**
8	Chemische producten	848	899	774	6	7	6	**-13,90%**	**-14,00%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	437	433	452	3	2	2	**4,39%**	**4,39%**
	Duitsland	**180651**	**180103**	**186339**	**52371**	**52401**	**52745**	**3,46%**	**0,66%**
0	Landbouwproducten	7194	8653	8442	3432	4442	4446	**-2,44%**	**0,09%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	12636	12334	11076	5239	5217	4253	**-10,20%**	**-18,48%**
2	Vaste minerale brandstoffen	26155	26134	28685	7327	7439	7605	**9,76%**	**2,23%**
3	Aardolieproducten	23932	24055	24894	7754	7909	8065	**3,49%**	**1,97%**
4	Ertsen, metaalafval	34751	32731	32899	5904	5491	5440	**0,51%**	**-0,93%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	11694	11705	12444	3514	3320	3506	**6,31%**	**5,60%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	30214	28535	32352	8047	7274	8261	**13,38%**	**13,57%**
7	Meststoffen	5369	5067	4759	2298	2189	2032	**-6,08%**	**-7,17%**
8	Chemische producten	13923	14725	14788	3856	4047	4223	**0,43%**	**4,35%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	14783	16164	16000	5000	5073	4914	**-1,01%**	**-3,13%**

		Volume			Prestatie			Verschil tussen 05 en 06	
NST Nr.	Land goederensoorten	2004	2005	2006	2004	2005	2006	1000 t	mio TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Oostenrijk	**8881**	**8980**	**8046**	**1714**	**1715**	**1700**	**-10,40%**	**-0,87%**
0	Landbouwproducten	692	937	880	124	197	232	**-6,08%**	**17,77%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	828	887	707	198	221	177	**-20,29%**	**-19,91%**
2	Vaste minerale brandstoffen	147	177	151	33	30	33	**-14,69%**	**10,00%**
3	Aardolieproducten	1847	1866	1021	293	253	136	**-45,28%**	**-46,25%**
4	Ertsen, metaalafval	2826	3040	2841	582	631	601	**-6,55%**	**-4,75%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	791	491	803	175	93	190	**63,54%**	**104,30%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	595	524	493	91	87	79	**-5,92%**	**-9,20%**
7	Meststoffen	958	874	916	163	146	176	**4,81%**	**20,55%**
8	Chemische producten	76	62	35	19	17	10	**-43,55%**	**-41,18%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	121	122	199	36	40	66	**63,11%**	**65,00%**

	België	**111436**	**124988**	**128312**	**5336**	**5506**	**5740**	**2,66%**	**4,25%**
0	Landbouwproducten	4922	4533	5082	378	395	458	**12,11%**	**15,95%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	4011	4696	4470	183	214	215	**-4,81%**	**0,47%**
2	Vaste minerale brandstoffen	9430	9187	8870	546	462	481	**-3,45%**	**4,11%**
3	Aardolieproducten	18240	20862	20935	553	602	592	**0,35%**	**-1,66%**
4	Ertsen, metaalafval	8582	8105	6756	588	506	442	**-16,64%**	**-12,65%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	6436	7901	7946	350	382	454	**0,57%**	**18,85%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	26429	28776	30774	1677	1749	1843	**6,94%**	**5,37%**
7	Meststoffen	4271	4450	4662	351	359	372	**4,76%**	**3,62%**
8	Chemische producten	11260	12662	13824	370	384	405	**9,18%**	**5,47%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	17855	23816	24993	340	453	478	**4,94%**	**5,52%**

		Volume			Prestatie			Verschil tussen 05 en 06	
NST Nr.	Land goederensoorten	2004	2005	2006	2004	2005	2006	1000 t	mio TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Bulgarije	**3503**	**3395**	**3947**	**658**	**690**	**721**	**16,26%**	**4,49%**
0	Landbouwproducten	270	144	235	16	17	6	**63,19%**	**-64,71%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	71	118	149	3	5	8	**26,27%**	**60,00%**
2	Vaste minerale brandstoffen	1617	1426	1376	336	318	285	**-3,51%**	**-10,38%**
3	Aardolieproducten	25	114	260	1	5	35	**128,07%**	**600,00%**
4	Ertsen, metaalafval	522	598	563	164	199	182	**-5,85%**	**-8,54%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	657	648	828	90	96	131	**27,78%**	**36,46%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	62	99	355	13	19	54	**258,59%**	**184,21%**
7	Meststoffen	22	19	18	5	3	3	**-5,26%**	**0,00%**
8	Chemische producten	39	32	12	7	7	1	**-62,50%**	**-85,71%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	218	197	151	23	21	16	**-23,35%**	**-23,81%**

	Frankrijk	**39825**	**39411**	**40893**	**4258**	**4266**	**4360**	**3,76%**	**2,20%**
0	Landbouwproducten	5923	5946	6412	790	780	821	**7,84%**	**5,26%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	2868	2823	2892	350	363	357	**2,44%**	**-1,65%**
2	Vaste minerale brandstoffen	4738	4301	4657	280	257	299	**8,28%**	**16,34%**
3	Aardolieproducten	5526	6440	5361	646	753	620	**-16,75%**	**-17,66%**
4	Ertsen, metaalafval	2612	2350	2620	226	219	243	**11,49%**	**10,96%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	2654	2585	2984	409	378	432	**15,44%**	**14,29%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	9359	8859	9892	728	740	824	**11,66%**	**11,35%**
7	Meststoffen	1273	1371	1221	203	193	170	**-10,94%**	**-11,92%**
8	Chemische producten	2155	1941	2019	293	255	269	**4,02%**	**5,49%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	2717	2795	2835	333	328	325	**1,43%**	**-0,91%**

		Volume			Prestatie			Verschil tussen 05 en 06	
NST Nr.	Land goederensoorten	2004	2005	2006	2004	2005	2006	1000 t	mio TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Luxemburg	**11180**	**10377**	**11395**	**368**	**342**	**381**	**9,81%**	**11,40%**
0	Landbouwproducten	1853	1776	2057	69	66	77	**15,82%**	**16,67%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	882	784	1024	33	29	38	**30,61%**	**31,03%**
2	Vaste minerale brandstoffen	4029	3718	3994	148	138	147	**7,42%**	**6,52%**
3	Aardolieproducten	480	547	562	2	3	4	**2,74%**	**33,33%**
4	Ertsen, metaalafval	1554	1307	1609	46	42	48	**23,11%**	**14,29%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	855	826	946	29	27	31	**14,53%**	**14,81%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	1133	1008	870	29	25	26	**-13,69%**	**4,00%**
7	Meststoffen	332	318	250	10	9	7	**-21,38%**	**-22,22%**
8	Chemische producten	50	81	73	2	3	3	**-9,88%**	**0,00%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	12	12	10	0	0	0	**-16,67%**	

	Hongarije	**7317**	**8359**	**7247**	**1899**	**2105**	**1905**	**-13,30%**	**-9,50%**
0	Landbouwproducten	894	1986	1853	173	339	333	**-6,70%**	**-1,77%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	1291	1243	724	271	268	161	**-41,75%**	**-39,93%**
2	Vaste minerale brandstoffen	329	328	272	83	90	81	**-17,07%**	**-10,00%**
3	Aardolieproducten	909	1251	834	136	200	121	**-33,33%**	**-39,50%**
4	Ertsen, metaalafval	1435	1568	1326	513	583	495	**-15,43%**	**-15,09%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	1263	899	1143	366	276	359	**27,14%**	**30,07%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	288	229	287	63	69	98	**25,33%**	**42,03%**
7	Meststoffen	449	333	341	138	98	96	**2,40%**	**-2,04%**
8	Chemische producten	89	119	133	32	44	50	**11,76%**	**13,64%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	370	403	334	124	138	111	**-17,12%**	**-19,57%**

		Volume			Prestatie			Verschil tussen 05 en 06	
NST Nr.	Land goederensoorten	2004	2005	2006	2004	2005	2006	1000 t	mio TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Nederland	**216295**	**225631**	**227671**	**30502**	**31799**	**32250**	**0,90%**	**1,42%**
0	Landbouwproducten	7004	6315	6385	1097	929	952	**1,11%**	**2,48%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	9677	12193	11643	1433	1895	1806	**-4,51%**	**-4,70%**
2	Vaste minerale brandstoffen	26335	24915	25936	3798	3589	3718	**4,10%**	**3,59%**
3	Aardolieproducten	35589	37492	38293	4851	4951	5008	**2,14%**	**1,15%**
4	Ertsen, metaalafval	36344	35194	34272	4530	4706	4617	**-2,62%**	**-1,89%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	10266	10988	10653	1659	1808	1769	**-3,05%**	**-2,16%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	35203	35640	37504	5022	4995	5264	**5,23%**	**5,39%**
7	Meststoffen	4750	4695	4559	837	846	809	**-2,90%**	**-4,37%**
8	Chemische producten	19365	22091	22644	2957	3340	3403	**2,50%**	**1,89%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	31762	36108	35782	4318	4740	4904	**-0,90%**	**3,46%**

	Polen	**2286**	**2701**	**2148**	**127**	**141**	**105**	**-20,47%**	**-25,53%**
0	Landbouwproducten	17	41	51	1	2	3	**24,39%**	**50,00%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	117	123	29	7	7	2	**-76,42%**	**-71,43%**
2	Vaste minerale brandstoffen	843	1092	1055	53	62	52	**-3,39%**	**-16,13%**
3	Aardolieproducten	0	0	0	0	0	0		
4	Ertsen, metaalafval	325	274	261	18	14	13	**-4,74%**	**-7,14%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	366	497	302	23	30	16	**-39,24%**	**-46,67%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	248	329	182	7	8	4	**-44,68%**	**-50,00%**
7	Meststoffen	290	289	197	13	14	10	**-31,83%**	**-28,57%**
8	Chemische producten	53	47	48	2	2	2	**2,13%**	**0,00%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	27	9	23	3	2	3	**155,56%**	**50,00%**

		Volume			Prestatie			Verschil tussen 05 en 06	
NST Nr.	Land goederensoorten	2004	2005	2006	2004	2005	2006	1000 t	mio TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Tsjechische Republiek	**558**	**929**	**721**	**22**	**34**	**29**	**-22,39%**	**-14,71%**
0	Landbouwproducten	22	307	232	1	11	8	**-24,43%**	**-27,27%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	277	354	241	9	10	8	**-31,92%**	**-20,00%**
2	Vaste minerale brandstoffen	19	10	0	0	0	0		
3	Aardolieproducten	0	0	0	0	0	0		
4	Ertsen, metaalafval	1	13	16	0	1	1	**23,08%**	**0,00%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	12	18	33	0	0	1	**83,33%**	
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	58	66	65	2	3	3	**-1,52%**	**0,00%**
7	Meststoffen	95	91	71	6	5	4	**-21,98%**	**-20,00%**
8	Chemische producten	52	44	31	2	2	2	**-29,55%**	**0,00%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	22	26	32	2	2	2	**23,08%**	**0,00%**

	Roemenië	**5177**	**5510**	**5721**	**2546**	**3121**	**3277**	**3,83%**	**5,00%**
0	Landbouwproducten	1291	2155	2681	885	1676	2087	**24,41%**	**24,52%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	115	58	20	83	37	11	**-65,52%**	**-70,27%**
2	Vaste minerale brandstoffen	927	1151	761	246	333	216	**-33,88%**	**-35,14%**
3	Aardolieproducten	59	122	203	18	34	44	**66,39%**	**29,41%**
4	Ertsen, metaalafval	1681	1035	1152	630	446	439	**11,30%**	**-1,57%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	445	382	219	321	291	126	**-42,67%**	**-56,70%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	308	265	359	127	89	134	**35,47%**	**50,56%**
7	Meststoffen	261	199	237	204	137	163	**19,10%**	**18,98%**
8	Chemische producten	4	8	8	2	5	1	**0,00%**	**-80,00%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	86	135	81	30	73	56	**-40,00%**	**-23,29%**

		Volume			Prestatie			Verschil tussen 05 en 06	
NST Nr.	Land goederensoorten	2004	2005	2006	2004	2005	2006	1000 t	mio TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Republiek Slowakije	**2619**	**2247**	**2158**	**86**	**82**	**98**	**-3,96%**	**19,51%**
0	Landbouwproducten	133	154	136	8	11	11	**-11,69%**	**0,00%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	174	145	61	11	10	5	**-57,93%**	**-50,00%**
2	Vaste minerale brandstoffen	46	68	111	4	6	10	**63,24%**	**66,67%**
3	Aardolieproducten	836	634	765	14	14	35	**20,66%**	**150,00%**
4	Ertsen, metaalafval	879	778	574	20	18	10	**-26,22%**	**-44,44%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	146	99	180	16	8	20	**81,82%**	**150,00%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	45	39	55	3	5	1	**41,03%**	**-80,00%**
7	Meststoffen	304	258	234	6	5	5	**-9,30%**	**0,00%**
8	Chemische producten	25	30	26	0	0	0	**-13,33%**	
9	Voertuigen, machines en overige goederen	31	42	16	4	5	1	**-61,90%**	**-80,00%**

	Kroatië		**1251**	**1320**	**0**	**81**	**63**	**5,52%**	**-22,22%**
0	Landbouwproducten		55	12		3	1	**-78,18%**	**-66,67%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder		115	80		11	7	**-30,43%**	**-36,36%**
2	Vaste minerale brandstoffen		102	2		8	0	**-98,04%**	
3	Aardolieproducten		6	5		0	0	**-16,67%**	
4	Ertsen, metaalafval		721	769		42	41	**6,66%**	**-2,38%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen		73	92		5	5	**26,03%**	**0,00%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen		26	86		1	0	**230,77%**	
7	Meststoffen		132	113		9	8	**-14,39%**	**-11,11%**
8	Chemische producten		13	151		1	0		
9	Voertuigen, machines en overige goederen		8	10		1	1	**25,00%**	**0,00%**

		Volume			Prestatie			Verschil tussen 05 en 06	
NST Nr.	Land goederensoorten	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
		1000 t			1000000 TKM			%	
0	Landbouwproducten	12393	13261	12916	6974	8866	9432	**-2,60%**	**6,38%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	12893	14336	13416	7821	8277	7041	**-6,42%**	**-14,93%**
2	Vaste minerale brandstoffen	28157	26756	27712	12854	12723	12929	**3,57%**	**1,62%**
3	Aardolieproducten	37283	40067	40196	14268	14723	14659	**0,32%**	**-0,43%**
4	Ertsen, metaalafval	39380	37485	36699	13222	12853	12533	**-2,10%**	**-2,49%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	13084	13763	13763	6951	6710	7037	**0,00%**	**4,87%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	43806	44176	48721	15809	15063	16594	**10,29%**	**10,16%**
7	Meststoffen	6977	6977	6580	4234	4006	3846	**-5,69%**	**-3,99%**
8	Chemische producten	20684	22683	23369	7541	8106	8370	**3,02%**	**3,26%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	25574	31540	32137	10214	10876	10876	**1,89%**	**0,00%**
	Totaal EU 27	**240231**	**251044**	**255509**	**99888**	**102203**	**103317**	**1,78%**	**1,09%**

Tabel MO7 - VERVOER (totaal) VAN GOEDEREN OVER DE WATERWEGEN PER STAAT

		Volume		Prestatie				Verschil tussen 05 en 06	
NST Nr.	Land goederensoorten	2004	2005	2006	2004	2005	2006	1000 t	mio TKM
		1000 t		1000000 TKM				%	
	Zwitserland	**7246**	**7259**	**6750**	**51**	**57**	**53**	**-7,01%**	**-7,74%**
0	Landbouwproducten	351	221	299	2	2	3	**35,29%**	**35,00%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	422	404	418	3	3	3	**3,47%**	**3,00%**
2	Vaste minerale brandstoffen	174	98	145	1	1	1	**47,96%**	**47,00%**
3	Aardolieproducten	3380	3607	3028	24	29	24	**-16,05%**	**-16,00%**
4	Ertsen, metaalafval	165	107	157	1	1	1	**46,73%**	**47,00%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	833	753	862	6	6	6	**14,48%**	**6,00%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	478	552	454	3	4	3	**-17,75%**	**-17,75%**
7	Meststoffen	158	185	161	1	2	2	**-12,97%**	**-13,00%**
8	Chemische producten	848	899	774	6	7	6	**-13,90%**	**-14,00%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	437	433	452	3	2	2	**4,39%**	**4,39%**
	Duitsland	**235861**	**236767**	**243495**	**63669**	**64096**	**63975**	**2,84%**	**-0,19%**
0	Landbouwproducten	8829	11207	10791	3953	5280	5174	**-3,71%**	**-2,01%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	15881	15775	14641	6114	6231	5227	**-7,19%**	**-16,11%**
2	Vaste minerale brandstoffen	34109	33705	36009	8665	8565	8662	**6,84%**	**1,13%**
3	Aardolieproducten	38618	38825	39138	10542	10659	10602	**0,81%**	**-0,53%**
4	Ertsen, metaalafval	38157	35846	35964	6797	6301	6164	**0,33%**	**-2,17%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	12950	13210	13828	4044	3936	4044	**4,68%**	**2,74%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	45423	44192	49750	10827	10219	11273	**12,58%**	**10,31%**
7	Meststoffen	6427	6111	5771	2709	2591	2427	**-5,56%**	**-6,33%**
8	Chemische producten	19129	19987	20085	4772	4920	5222	**0,49%**	**6,14%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	16338	17909	17518	5246	5394	5180	**-2,18%**	**-3,97%**

		Volume		Prestatie				Verschil tussen 05 en 06	
NST	Land	2004	2005	2006	2004	2005	2006	1000 t	mio TKM
Nr.	goederensoorten								
		1000 t		1000000 TKM				%	
	Oostenrijk	**9072**	**9336**	**9183**	**1747**	**1753**	**1837**	**-1,64%**	**4,79%**
0	Landbouwproducten	696	945	884	124	199	232	**-6,46%**	**16,58%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	828	889	707	198	221	177	**-20,47%**	**-19,91%**
2	Vaste minerale brandstoffen	148	177	153	33	30	34	**-13,56%**	**13,33%**
3	Aardolieproducten	1944	2004	1622	315	277	260	**-19,06%**	**-6,14%**
4	Ertsen, metaalafval	2827	3041	2841	582	631	602	**-6,58%**	**-4,60%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	863	575	894	184	103	201	**55,48%**	**95,15%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	602	635	930	92	87	79	**46,46%**	**-9,20%**
7	Meststoffen	966	885	918	164	148	176	**3,73%**	**18,92%**
8	Chemische producten	76	62	35	19	17	10	**-43,55%**	**-41,18%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	122	123	199	36	40	66	**61,79%**	**65,00%**

	België	**147151**	**160397**	**165855**	**8392**	**8566**	**8909**	**3,40%**	**4,00%**
0	Landbouwproducten	5402	5053	5619	422	448	514	**11,20%**	**14,73%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	5249	5709	5756	248	272	289	**0,82%**	**6,25%**
2	Vaste minerale brandstoffen	13658	13430	12612	1001	910	890	**-6,09%**	**-2,20%**
3	Aardolieproducten	26101	28314	28413	1113	1152	1142	**0,35%**	**-0,87%**
4	Ertsen, metaalafval	10427	9609	8485	789	671	622	**-11,70%**	**-7,30%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	7896	9182	10137	442	482	657	**10,40%**	**36,31%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	38152	40454	42998	2884	2930	2996	**6,29%**	**2,25%**
7	Meststoffen	5522	6100	6247	441	461	476	**2,41%**	**3,25%**
8	Chemische producten	13522	14880	16139	546	572	602	**8,46%**	**5,24%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	21222	27666	29449	506	668	721	**6,44%**	**7,93%**

		Volume		Prestatie				Verschil tussen 05 en 06	
NST	Land	2004	2005	2006	2004	2005	2006	1000 t	mio TKM
Nr.	goederensoorten								
		1000 t		1000000 TKM				%	
	Bulgarije	**4406**	**5270**	**5947**	**697**	**757**	**785**	**12,85%**	**3,70%**
0	Landbouwproducten	270	146	235	16	17	6	**60,96%**	**-64,71%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	71	118	149	3	5	8	**26,27%**	**60,00%**
2	Vaste minerale brandstoffen	1647	1441	1416	340	321	291	**-1,73%**	**-9,35%**
3	Aardolieproducten	25	114	260	1	5	35	**128,07%**	**600,00%**
4	Ertsen, metaalafval	523	598	563	163	199	181	**-5,85%**	**-9,05%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	657	648	828	90	96	132	**27,78%**	**37,50%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	898	1954	2315	48	83	112	**18,47%**	**34,94%**
7	Meststoffen	22	19	18	5	3	3	**-5,26%**	**0,00%**
8	Chemische producten	39	32	12	7	7	1	**-62,50%**	**-85,71%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	254	200	151	24	21	16	**-24,50%**	**-23,81%**

	Frankrijk	**67325**	**68347**	**71448**	**8420**	**8905**	**9005**	**4,54%**	**1,12%**
0	Landbouwproducten	8237	8927	9165	1378	1590	1547	**2,67%**	**-2,70%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	3326	3285	3454	479	494	497	**5,14%**	**0,61%**
2	Vaste minerale brandstoffen	6405	6110	6215	757	796	796	**1,72%**	**0,00%**
3	Aardolieproducten	9240	9714	9349	1025	1111	1066	**-3,76%**	**-4,05%**
4	Ertsen, metaalafval	2778	2511	2800	263	261	291	**11,51%**	**11,49%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	2916	2831	3256	469	436	501	**15,01%**	**14,91%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	25708	25925	28018	2555	2720	2779	**8,07%**	**2,17%**
7	Meststoffen	1331	1455	1328	222	216	202	**-8,73%**	**-6,48%**
8	Chemische producten	3207	2975	2982	579	515	520	**0,24%**	**0,97%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	4177	4614	4881	693	766	806	**5,79%**	**5,22%**

		Volume			Prestatie			Verschil tussen 05 en 06	
NST	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
Nr.	goederensoorten								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Luxemburg	**11180**	**10377**	**11395**	**370**	**342**	**381**	**9,81%**	**11,40%**
0	Landbouwproducten	1853	1776	2057	69	66	77	**15,82%**	**16,67%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	882	784	1024	33	29	38	**30,61%**	**31,03%**
2	Vaste minerale brandstoffen	4029	3718	3994	149	138	148	**7,42%**	**7,25%**
3	Aardolieproducten	480	547	562	2	3	4	**2,74%**	**33,33%**
4	Ertsen, metaalafval	1554	1307	1609	47	42	48	**23,11%**	**14,29%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	855	826	946	29	27	31	**14,53%**	**14,81%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	1133	1008	870	29	25	25	**-13,69%**	**0,00%**
7	Meststoffen	332	318	251	10	9	7	**-21,07%**	**-22,22%**
8	Chemische producten	50	81	72	2	3	3	**-11,11%**	**0,00%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	12	12	10	0	0	0	**-16,67%**	
	Hongarije	**7356**	**8413**	**7327**	**1904**	**2110**	**1913**	**-12,91%**	**-9,34%**
0	Landbouwproducten	896	1987	1857	173	339	332	**-6,54%**	**-2,06%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	1292	1243	724	271	268	161	**-41,75%**	**-39,93%**
2	Vaste minerale brandstoffen	328	328	272	83	90	81	**-17,07%**	**-10,00%**
3	Aardolieproducten	940	1279	855	140	204	124	**-33,15%**	**-39,22%**
4	Ertsen, metaalafval	1435	1568	1326	514	582	495	**-15,43%**	**-14,95%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	1263	899	1146	365	276	359	**27,47%**	**30,07%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	294	242	327	64	70	103	**35,12%**	**47,14%**
7	Meststoffen	449	333	341	138	98	96	**2,40%**	**-2,04%**
8	Chemische producten	89	119	133	32	44	50	**11,76%**	**13,64%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	370	415	346	124	139	112	**-16,63%**	**-19,42%**

		Volume			Prestatie			Verschil tussen 05 en 06	
NST	Land	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
Nr.	goederensoorten								
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Nederland	**319219**	**317639**	**317853**	**43092**	**42225**	**42311**	**0,07%**	**0,20%**
0	Landbouwproducten	9876	7613	7755	1519	1105	1139	**1,87%**	**3,08%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	16698	19009	18007	2311	2794	2647	**-5,27%**	**-5,26%**
2	Vaste minerale brandstoffen	30067	27647	28658	4376	4001	4121	**3,66%**	**3,00%**
3	Aardolieproducten	53503	56899	57995	6989	7250	7272	**1,93%**	**0,30%**
4	Ertsen, metaalafval	38695	36813	35697	4930	4945	4836	**-3,03%**	**-2,20%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	11513	12052	11924	1881	1966	1958	**-1,06%**	**-0,41%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	86661	77073	76184	10591	8948	8891	**-1,15%**	**-0,64%**
7	Meststoffen	6345	5967	5608	1166	1104	1025	**-6,02%**	**-7,16%**
8	Chemische producten	24673	27603	27638	3688	4076	4067	**0,13%**	**-0,22%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	41188	46963	48387	5641	6036	6355	**3,03%**	**5,28%**

	Polen	**7297**	**7166**	**6609**	**370**	**327**	**289**	**-7,77%**	**-11,62%**
0	Landbouwproducten	23	46	52	1	2	3	**13,04%**	**50,00%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	119	128	44	7	7	3	**-65,63%**	**-57,14%**
2	Vaste minerale brandstoffen	1440	1774	1783	177	182	180	**0,51%**	**-1,10%**
3	Aardolieproducten	39	62	14	0	1	0	**-77,42%**	
4	Ertsen, metaalafval	817	535	367	81	26	13	**-31,40%**	**-50,00%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	482	568	343	30	37	21	**-39,61%**	**-43,24%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	3539	3332	3389	38	41	44	**1,71%**	**7,32%**
7	Meststoffen	519	342	271	20	16	11	**-20,76%**	**-31,25%**
8	Chemische producten	275	322	304	7	7	6	**-5,59%**	**-14,29%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	44	57	42	9	8	8	**-26,32%**	**0,00%**

		Volume		Prestatie				Verschil tussen 05 en 06	
NST Nr.	Land goederensoorten	2004	2005	2006	2004	2005	2006	1000 t	mio TKM
		1000 t		1000000 TKM				%	
	Tsjechische Republiek	**1179**	**1613**	**1141**	**48**	**64**	**44**	**-29,26%**	**-31,25%**
0	Landbouwproducten	27	329	234	1	11	8	**-28,88%**	**-27,27%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	283	353	241	9	10	8	**-31,73%**	**-20,00%**
2	Vaste minerale brandstoffen	19	10	0	0	0	0		
3	Aardolieproducten	0	0	0	0	0	0		
4	Ertsen, metaalafval	1	14	16	0	2	1	**14,29%**	**-50,00%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	18	18	33	0	0	0	**83,33%**	
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	623	708	481	27	31	18	**-32,06%**	**-41,94%**
7	Meststoffen	134	105	72	7	6	4	**-31,43%**	**-33,33%**
8	Chemische producten	52	44	32	2	2	2	**-27,27%**	**0,00%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	22	32	32	2	2	3	**0,00%**	**50,00%**

	Roemenië	**29893**	**32845**	**29274**	**6955**	**8436**	**8157**	**-10,87%**	**-3,31%**
0	Landbouwproducten	1572	2731	3335	956	1873	2286	**22,12%**	**22,05%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	165	162	222	93	70	85	**37,04%**	**21,43%**
2	Vaste minerale brandstoffen	2211	2988	3131	476	690	696	**4,79%**	**0,87%**
3	Aardolieproducten	98	146	212	25	39	50	**45,21%**	**28,21%**
4	Ertsen, metaalafval	13316	14154	10969	3330	3753	3155	**-22,50%**	**-15,93%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	1879	2243	1756	781	729	554	**-21,71%**	**-24,01%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	10216	9596	8939	1028	911	963	**-6,85%**	**5,71%**
7	Meststoffen	312	633	525	223	279	272	**-17,06%**	**-2,51%**
8	Chemische producten	18	40	68	4	13	24	**70,00%**	**84,62%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	106	152	117	39	79	72	**-23,03%**	**-8,86%**

		Volume			Prestatie			Verschil tussen 05 en 06	
NST Nr.	Land goederensoorten	2004	2005	2006	2004	2005	2006	1000 t	mio TKM
		1000 t			1000000 TKM			%	
	Republiek Slowakije	**2725**	**2350**	**2252**	**91**	**88**	**106**	**-4,17%**	**20,45%**
0	Landbouwproducten	136	164	140	9	12	11	**-14,63%**	**-8,33%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	174	145	61	11	10	5	**-57,93%**	**-50,00%**
2	Vaste minerale brandstoffen	46	68	111	4	6	10	**63,24%**	**66,67%**
3	Aardolieproducten	836	634	765	14	14	35	**20,66%**	**150,00%**
4	Ertsen, metaalafval	879	777	574	20	18	10	**-26,13%**	**-44,44%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	146	99	180	16	8	20	**81,82%**	**150,00%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	148	133	145	7	10	9	**9,02%**	**-10,00%**
7	Meststoffen	304	258	234	6	5	5	**-9,30%**	**0,00%**
8	Chemische producten	25	30	26	0	0	0	**-13,33%**	**#DIV/0!**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	31	42	16	4	5	1	**-61,90%**	**-80,00%**
	Kroatië		**1446**	**1509**		**119**	**116**	**4,36%**	**-2,52%**
0	Landbouwproducten		65	15		4	1	**-76,92%**	**-75,00%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder		115	80		11	7	**-30,43%**	**-36,36%**
2	Vaste minerale brandstoffen		102	2		8	0	**-98,04%**	
3	Aardolieproducten		178	177		38	38	**-0,56%**	**0,00%**
4	Ertsen, metaalafval		721	769		41	41	**6,66%**	**0,00%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen		73	92		5	5	**26,03%**	**0,00%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen		39	101		1	5	**158,97%**	**400,00%**
7	Meststoffen		132	112		9	8	**-15,15%**	**-11,11%**
8	Chemische producten		13	151		1	10		
9	Voertuigen, machines en overige goederen		8	10		1	1	**25,00%**	**0,00%**

		Volume			Prestatie			Verschil tussen 05 en 06	
NST Nr.	Land goederensoorten	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**1000 t**	**mio TKM**
		1000 t			1000000 TKM			%	
0	Landbouwproducten	19995	21236	20594	8623	10944	11330	**-3,02%**	**3,53%**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	24912	26180	25411	9777	10410	9144	**-2,94%**	**-12,16%**
2	Vaste minerale brandstoffen	47649	45646	46195	16063	15730	15906	**1,20%**	**1,12%**
3	Aardolieproducten	81661	85221	86255	20165	20715	20591	**1,21%**	**-0,60%**
4	Ertsen, metaalafval	59278	57265	53021	17515	17429	16420	**-7,41%**	**-5,79%**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	18938	19876	21059	8330	8096	8477	**5,95%**	**4,71%**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	153262	145060	149880	28189	26075	27290	**3,32%**	**4,66%**
7	Meststoffen	11268	11410	10696	5109	4936	4705	**-6,26%**	**-4,68%**
8	Chemische producten	34749	37018	37254	9658	10175	10509	**0,64%**	**3,28%**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	41457	49894	52829	12324	13158	13340	**5,88%**	**1,38%**
	Totaal EU 27	**493169**	**498806**	**503194**	**135753**	**137668**	**137712**	**0,88%**	**0,03%**

Tabel MO8 : containervervoer over de hoofdtransportassen

Containervervoer op de Rijn (TEU)
(van de Nederlandse grens tot Basel)

	Totaal	Rijn - stroomafwaarts			Rijn -- stroomopwaarts		
		Totaal	leeg	beladen	Totaal	leeg	beladen
Totaal voor de Rijn							
Rheinfelden Emmerich							
2003	1541996	806501	119078	687423	735495	405396	330099
2004	1810669	957730	122601	835129	852939	489520	363419
2005	1960870	1025033	164259	860774	935837	536631	399206
2006	1935023	999765	109888	889877	935258	531729	403529
	-1,32%	**-2,47%**	**-33,10%**	**3,38%**	**-0,06%**	**-0,91%**	**1,08%**
Boven-Rijn							
Rheinfelden Strasbourg							
2003	191520	94122	12561	81561	97398	55871	41527
2004	211926	108702	10440	98262	103224	59939	43285
2005	200346	106106	11697	94409	94240	50637	43603
2006	212934	113179	14608	98571	99755	51035	48720
	6,28%	**6,67%**	**24,89%**	**4,41%**	**5,85%**	**0,79%**	**11,74%**
Strasbourg Neuburgweier							
2003	238171	122526	13520	109006	115645	68974	46671
2004	291488	155710	12524	143186	135778	85372	50406
2005	272092	144547	13598	130949	127545	75277	52268
2006	263573	140608	17647	122961	122965	66927	56038
	-3,13%	**-2,73%**	**29,78%**	**-6,10%**	**-3,59%**	**-11,09%**	**7,21%**
Neuburgweier Mannheim							
2003	659638	344219	28293	315926	315419	200356	115063
2004	804327	424978	26749	398229	379349	251620	127729
2005	826591	428997	38740	390257	397594	260807	136787
2006	809905	412291	35753	376538	397614	261109	136505
	-2,02%	**-3,89%**	**-7,71%**	**-3,52%**	**0,01%**	**0,12%**	**-0,21%**
Midden-Rijn							
Mannheim Bingen							
2003	861153	446949	41005	405944	414204	232784	181420
2004	1043002	551059	45002	506057	491943	289128	202815
2005	1092998	575468	85004	490464	517530	304494	213036
2006	1051485	532874	47705	485169	518611	306729	211882
	-3,80%	**-7,40%**	**-43,88%**	**-1,08%**	**0,21%**	**0,73%**	**-0,54%**

Bingen Lülsdorf							
2003	929011	490904	45938	444966	438107	246487	191620
2004	1149006	612931	50789	562142	536075	316625	219450
2005	1230759	646390	91203	555187	584369	353477	230892
2006	1172605	600549	52483	548066	572056	344205	227851
	-4,73%	**-7,09%**	**-42,45%**	**-1,28%**	**-2,11%**	**-2,62%**	**-1,32%**

	Totaal	**Rijn - stroomafwaarts**			**Rijn - stroomopwaarts**		
		Totaal	**leeg**	**beladen**	**Totaal**	**leeg**	**beladen**
Beneden-Rijn							
Lulsdorf Orsoy							
2003	1414998	738026	96592	641434	676972	365096	311876
2004	1686072	888651	100939	787712	797421	450111	347310
2005	1847298	969068	145651	823417	878230	498795	379435
2006	1806059	933077	85656	847421	872982	492189	380793
	-2,23%	**-3,71%**	**-41,19%**	**2,92%**	**-0,60%**	**-1,32%**	**0,36%**
Orsoy Emmerich							
2003	1485675	772369	103117	669252	713306	384474	328832
2004	1745474	912949	105183	807766	832525	470112	362413
2005	1885195	972788	127207	845581	912407	517699	394708
2006	1876188	968057	94828	873229	908131	507914	400217
	-0,48%	**-0,49%**	**-25,45%**	**3,27%**	**-0,47%**	**-1,89%**	**1,40%**

Bron: St BA, Wiesbaden

Noord – Zuid vervoer (TEU)

Noord – Zuid vervoer	Totaal	Ingaand			Uitgaand		
		Totaal	leeg	beladen	Totaal	leeg	beladen
België / Nederland							
04	720378	376957			343421		
05	833200	466649			366551		
06	**814708**	**433210**			**381298**		
Ontwikkeling (2006 / 2005)	**-2,22%**	**-7,17%**			**4,02%**		
Frankrijk / België							
04	32050	14787	10089	4698	17263	3509	13754
05	35292	16181	10913	5268	19111	3470	15641
06	**38809**	**17441**	**9587**	**7854**	**21368**	**5986**	**15382**
Ontwikkeling (2006 / 2005)	**9,97%**	**7,79%**	**-12,15%**	**49,09%**	**11,81%**	**72,51%**	**-1,66%**
Frankrijk / Nederland							
04	4498	1949	911	1038	2549	814	1735
05	4785	2349	1040	1309	2436	789	1647
06	**8493**	**4596**	**807**	**3789**	**3897**	**2070**	**1827**
Ontwikkeling (2006 / 2005)	**77,49%**	**95,66%**	**-22,40%**	**189,46%**	**59,98%**	**162,36%**	**10,93%**
Totaal 04	756926	393693			363233		
Totaal 05	873277	485179			388098		
Totaal 06	862010	455247			406563		
Ontwikkeling (2006 / 2005)	**-1,29%**	**-6,17%**			**4,76%**		

Bron: CBS, VNF

Containervervoer nationaal (TEU)

	Totaal	leeg	beladen
Nederland			
04	706289		
05	745981		
06	816234		
Ontwikkeling (2006 / 2005)	**+9,3%**		
Duitsland			
04	171812	68832	102980
05	203709	97521	106188
06	182076	80488	101588
Ontwikkeling (2006 / 2005)	**-10,6%**	**-17,5%**	**-4,3%**
Frankrijk			
(Stroomgebied Rhône) 04	46412	-	-
05	55807	-	-
06	61258		
Ontwikkeling (2006 / 2005)	**9,8%**	-	-
(Stroomgebied Seine) 04	86358	-	-
05	121584	-	-
06	143206		
Ontwikkeling (2006 / 2005)	**17,8%**	-	-
(Kanalen in het Noorden) 04	58146	-	-
05	61709	-	-
06	69751		
Ontwikkeling (2006 / 2005)	**13,0%**	-	-

Bron: St BA, CBS, VNF

Tabel MO9 : goederenvervoer op de Rijn

		1000 ton						Verschil tussen 05 en 06		
N°	Relatie	2005			2006				%	
NST	goederensoorten									
		opvaart	afvaart	totaal	opvaart	afvaart	totaal	**opvaart**	**afvaart**	**totaal**
	RHEINFELDEN-STRASBOURG	**9169**	**4293**	**13462**	**9454**	**4825**	**14278**	**3,11**	**12,38**	**6,06**
0	Landbouwproducten	238	72	**310**	334	77	**411**	**40,67**	**7,09**	**32,87**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	545	17	**562**	519	15	**534**	**-4,83**	**-10,77**	**-5,01**
2	Vaste minerale brandstoffen	206	7	**212**	251	8	**259**	**21,88**	**19,66**	**21,81**
3	Aardolieproducten	3811	194	**4004**	3649	182	**3832**	**-4,24**	**-5,83**	**-4,31**
4	Ertsen, metaalafval	117	19	**136**	179	32	**211**	**52,68**	**67,10**	**54,72**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	698	64	**761**	808	75	**883**	**15,89**	**17,32**	**16,01**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	1178	1507	**2685**	1144	1946	**3090**	**-2,86**	**29,12**	**15,09**
7	Meststoffen	181	14	**195**	184	5	**189**	**1,40**	**-62,55**	**-3,25**
8	Chemische producten	120	87	**207**	108	28	**136**	**-10,03**	**-67,77**	**-34,23**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	1035	1181	**2216**	1135	1239	**2374**	**9,65**	**4,92**	**7,13**
99	andere transporten	1042	1132	**2173**	1143	1217	**2360**	**9,77**	**7,52**	**8,60**
	STRASBOURG-NEUBURGWEIER	**12463**	**14246**	**26709**	**11666**	**14998**	**26664**	**-6,39**	**5,28**	**-0,17**
0	Landbouwproducten	366	1472	**1838**	429	1330	**1759**	**17,34**	**-9,63**	**-4,26**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	836	430	**1266**	798	435	**1233**	**-4,50**	**1,21**	**-2,56**
2	Vaste minerale brandstoffen	264	8	**272**	325	12	**337**	**23,01**	**56,07**	**23,94**
3	Aardolieproducten	5070	1128	**6198**	4101	1254	**5355**	**-19,12**	**11,19**	**-13,61**
4	Ertsen, metaalafval	1685	170	**1855**	1689	247	**1936**	**0,25**	**45,49**	**4,40**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	861	697	**1558**	998	502	**1499**	**15,92**	**-28,06**	**-3,76**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	672	8396	**9068**	583	9355	**9939**	**-13,26**	**11,43**	**9,60**
7	Meststoffen	457	66	**523**	455	52	**507**	**-0,39**	**-21,06**	**-3,00**
8	Chemische producten	916	214	**1130**	905	217	**1122**	**-1,22**	**1,75**	**-0,66**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	1336	1666	**3002**	1383	1592	**2976**	**3,51**	**-4,40**	**-0,88**
99	andere transporten	1334	1585	**2919**	1381	1549	**2930**	**3,50**	**-2,30**	**0,35**

		1000 ton						Verschil tussen 05 en 06		
N°	Relatie	2005			2006				%	
NST	goederensoorten									
		opvaart	afvaart	totaal	opvaart	afvaart	totaal	**opvaart**	**afvaart**	**totaal**
	NEUBURGWEIER-MANNHEIM	**28620**	**26562**	**55182**	**28289**	**27419**	**55709**	**-1,16**	**3,23**	**0,95**
0	Landbouwproducten	486	1634	**2120**	688	1495	**2183**	**41,63**	**-8,51**	**2,98**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	1774	893	**2667**	1666	955	**2621**	**-6,11**	**6,98**	**-1,73**
2	Vaste minerale brandstoffen	5761	18	**5779**	5058	38	**5096**	**-12,20**	**110,95**	**-11,82**
3	Aardolieproducten	9149	3620	**12769**	8471	3875	**12347**	**-7,41**	**7,06**	**-3,31**
4	Ertsen, metaalafval	1764	459	**2223**	1763	431	**2194**	**-0,04**	**-6,05**	**-1,28**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	1131	700	**1831**	1367	502	**1869**	**20,90**	**-28,27**	**2,09**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	1662	12281	**13943**	1920	13302	**15222**	**15,58**	**8,31**	**9,18**
7	Meststoffen	950	598	**1549**	938	587	**1525**	**-1,30**	**-1,94**	**-1,55**
8	Chemische producten	3284	1265	**4549**	3811	1299	**5110**	**16,05**	**2,67**	**12,33**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	2659	5094	**7754**	2606	4936	**7542**	**-2,00**	**-3,11**	**-2,73**
99	andere transporten	2633	4765	**7399**	2576	4645	**7221**	**-2,19**	**-2,52**	**-2,40**
	MANNHEIM-BINGEN	**40058**	**27978**	**68036**	**38812**	**28102**	**66914**	**-3,11**	**0,45**	**-1,65**
0	Landbouwproducten	520	3432	**3953**	750	3062	**3812**	**44,07**	**-10,78**	**-3,56**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	4109	1832	**5941**	3496	1550	**5046**	**-14,92**	**-15,41**	**-15,07**
2	Vaste minerale brandstoffen	7448	35	**7483**	6857	37	**6894**	**-7,94**	**5,72**	**-7,87**
3	Aardolieproducten	12069	3047	**15116**	11472	3216	**14688**	**-4,95**	**5,56**	**-2,83**
4	Ertsen, metaalafval	2460	568	**3028**	2258	504	**2763**	**-8,20**	**-11,16**	**-8,76**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	1524	1065	**2588**	1804	814	**2618**	**18,42**	**-23,56**	**1,15**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	2548	9023	**11572**	2404	10170	**12575**	**-5,65**	**12,71**	**8,67**
7	Meststoffen	1393	1177	**2570**	1396	1205	**2600**	**0,18**	**2,35**	**1,17**
8	Chemische producten	4278	1266	**5544**	4843	1323	**6166**	**13,21**	**4,51**	**11,22**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	3708	6532	**10240**	3532	6220	**9752**	**-4,76**	**-4,77**	**-4,77**
99	andere transporten	3663	6160	**9823**	3478	5884	**9362**	**-5,03**	**-4,49**	**-4,69**

		1000 ton						Verschil tussen 05 en 06		
N°	Relatie	2005			2006				%	
NST	goederensoorten									
		opvaart	afvaart	totaal	opvaart	afvaart	totaal	**opvaart**	**afvaart**	**totaal**
	BINGEN-LULSDORF	**50028**	**31811**	**81838**	**49807**	**33114**	**82922**	**-0,44**	**4,10**	**1,32**
0	Landbouwproducten	465	5177	**5643**	703	4945	**5648**	**51,15**	**-4,49**	**0,10**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	3746	2487	**6233**	3080	2368	**5448**	**-17,78**	**-4,78**	**-12,59**
2	Vaste minerale brandstoffen	11901	108	**12009**	11877	147	**12024**	**-0,20**	**35,79**	**0,12**
3	Aardolieproducten	14652	2392	**17044**	14030	2514	**16544**	**-4,25**	**5,11**	**-2,94**
4	Ertsen, metaalafval	4164	637	**4801**	4209	751	**4960**	**1,07**	**17,94**	**3,31**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	1895	2692	**4586**	2155	2738	**4893**	**13,71**	**1,72**	**6,67**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	3275	8587	**11862**	3414	10077	**13491**	**4,24**	**17,34**	**13,73**
7	Meststoffen	1654	1068	**2723**	1625	1140	**2765**	**-1,77**	**6,69**	**1,55**
8	Chemische producten	4228	1247	**5475**	4864	1316	**6180**	**15,02**	**5,57**	**12,87**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	4046	7415	**11462**	3851	7119	**10970**	**-4,82**	**-4,00**	**-4,29**
99	andere transporten	3995	7036	**11031**	3794	6775	**10569**	**-5,02**	**-3,71**	**-4,19**

	LULSDORF-ORSOY	**107565**	**51282**	**158846**	**109259**	**53886**	**163146**	**1,58**	**5,08**	**2,71**
0	Landbouwproducten	779	5309	**6087**	1040	5083	**6124**	**33,60**	**-4,25**	**0,59**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	5127	3390	**8517**	4580	3257	**7837**	**-10,67**	**-3,92**	**-7,99**
2	Vaste minerale brandstoffen	22158	471	**22629**	23891	590	**24481**	**7,82**	**25,40**	**8,18**
3	Aardolieproducten	21730	5396	**27126**	20847	5913	**26760**	**-4,06**	**9,57**	**-1,35**
4	Ertsen, metaalafval	30113	1536	**31649**	30244	1684	**31929**	**0,44**	**9,63**	**0,88**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	4400	5886	**10286**	4797	5988	**10785**	**9,03**	**1,72**	**4,85**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	7194	10601	**17796**	7522	13196	**20718**	**4,56**	**24,47**	**16,42**
7	Meststoffen	1792	1147	**2939**	1713	1217	**2929**	**-4,43**	**6,12**	**-0,32**
8	Chemische producten	8013	5573	**13586**	8607	5408	**14015**	**7,41**	**-2,96**	**3,16**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	6258	11973	**18231**	6018	11551	**17570**	**-3,83**	**-3,52**	**-3,63**
99	andere transporten	6024	10999	**17023**	5754	10771	**16525**	**-4,47**	**-2,07**	**-2,92**

		1000 ton						Verschil tussen 05 en 06		
N°	Relatie	2005			2006				%	
NST	goederensoorten									
		opvaart	afvaart	totaal	opvaart	afvaart	totaal	**opvaart**	**afvaart**	**totaal**
	ORSOY-EMMERICH	**107031**	**57434**	**164465**	**110615**	**61382**	**171997**	**3,35**	**6,87**	**4,58**
0	Landbouwproducten	915	5434	**6349**	1183	5212	**6395**	**29,22**	**-4,08**	**0,72**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	6024	3647	**9671**	5587	3512	**9099**	**-7,25**	**-3,70**	**-5,92**
2	Vaste minerale brandstoffen	23949	586	**24535**	26428	661	**27089**	**10,35**	**12,72**	**10,41**
3	Aardolieproducten	18305	3826	**22131**	18631	4411	**23042**	**1,78**	**15,30**	**4,12**
4	Ertsen, metaalafval	30039	1365	**31404**	30037	1419	**31456**	**-0,01**	**3,96**	**0,17**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	4506	5503	**10009**	5040	5620	**10660**	**11,84**	**2,13**	**6,50**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	7401	18615	**26017**	7489	22398	**29887**	**1,18**	**20,32**	**14,88**
7	Meststoffen	2077	1374	**3451**	2029	1370	**3400**	**-2,29**	**-0,29**	**-1,49**
8	Chemische producten	7348	4952	**12300**	7888	4771	**12659**	**7,34**	**-3,65**	**2,92**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	6466	12131	**18597**	6303	12007	**18310**	**-2,52**	**-1,02**	**-1,54**
99	andere transporten	6223	11373	**17596**	6008	11292	**17301**	**-3,45**	**-0,71**	**-1,68**
	RHEINFELDEN-EMMERICH	**123798**	**76681**	**200479**	**126562**	**80097**	**206659**	**2,23**	**4,45**	**3,08**
0	Landbouwproducten	1312	6861	**8173**	1404	6215	**7619**	**7,01**	**-9,42**	**-6,78**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	6821	4668	**11489**	6509	4704	**11213**	**-4,57**	**0,77**	**-2,40**
2	Vaste minerale brandstoffen	25679	666	**26345**	27562	780	**28342**	**7,33**	**17,12**	**7,58**
3	Aardolieproducten	24794	7407	**32201**	24645	7924	**32569**	**-0,60**	**6,98**	**1,14**
4	Ertsen, metaalafval	31503	1938	**33441**	31528	2165	**33693**	**0,08**	**11,71**	**0,75**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	5208	6579	**11787**	5776	6600	**12376**	**10,91**	**0,32**	**5,00**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	9923	27348	**37271**	10083	31254	**41337**	**1,61**	**14,28**	**10,91**
7	Meststoffen	2509	1772	**4281**	2432	1765	**4197**	**-3,07**	**-0,40**	**-1,96**
8	Chemische producten	9481	6718	**16199**	10207	6307	**16514**	**7,66**	**-6,12**	**1,94**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	6568	12724	**19292**	6416	12383	**18799**	**-2,31**	**-2,68**	**-2,56**
99	andere transporten	6316	11686	**18002**	6101	11542	**17643**	**-3,40**	**-1,23**	**-1,99**

		1000000 TKM						Verschil tussen 05 en 06		
N°	Relatie	2005			2006				%	
NST	goederensoorten									
		opvaart	afvaart	totaal	opvaart	afvaart	totaal	**opvaart**	**afvaart**	**totaal**
	RHEINFELDEN-STRASBOURG	**363**	**107**	**470**	**389**	**112**	**501**	**7,12**	**5,31**	**6,71**
0	Landbouwproducten	12	3	**15**	14	4	**18**	**10,86**	**29,94**	**14,67**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	21	1	**22**	20	0	**21**	**-5,39**	**-17,57**	**-5,69**
2	Vaste minerale brandstoffen	8	0	**8**	10	5	**15**	**21,92**	**1856,72**	**79,07**
3	Aardolieproducten	201	11	**212**	216	6	**222**	**7,59**	**-50,28**	**4,55**
4	Ertsen, metaalafval	5	1	**5**	7	1	**8**	**50,89**	**58,01**	**51,87**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	28	2	**31**	32	6	**38**	**15,07**	**141,50**	**25,17**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	36	37	**74**	33	40	**73**	**-8,99**	**7,24**	**-0,75**
7	Meststoffen	7	0	**7**	7	0	**7**	**2,15**	**-100,00**	**-3,61**
8	Chemische producten	5	5	**9**	5	2	**7**	**4,96**	**-55,83**	**-25,23**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	40	46	**86**	45	48	**93**	**12,21**	**4,38**	**8,02**
99	andere transporten	41	44	**85**	45	47	**92**	**9,17**	**7,75**	**8,44**
	STRASBOURG-NEUBURGWEIER	**691**	**688**	**1379**	**651**	**722**	**1373**	**-5,73**	**4,86**	**-0,45**
0	Landbouwproducten	18	73	**91**	24	66	**90**	**32,30**	**-9,33**	**-1,10**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	47	21	**68**	44	21	**66**	**-4,68**	**1,01**	**-2,92**
2	Vaste minerale brandstoffen	15	0	**16**	19	1	**20**	**23,04**	**54,76**	**23,92**
3	Aardolieproducten	282	54	**336**	230	60	**291**	**-18,28**	**12,14**	**-13,41**
4	Ertsen, metaalafval	96	7	**102**	96	7	**103**	**0,21**	**5,48**	**0,56**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	49	40	**89**	57	29	**86**	**16,11**	**-27,79**	**-3,48**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	36	386	**421**	30	434	**464**	**-16,44**	**12,52**	**10,06**
7	Meststoffen	24	3	**28**	24	3	**27**	**-0,43**	**-22,90**	**-3,18**
8	Chemische producten	48	11	**59**	47	11	**58**	**-1,14**	**-3,83**	**-1,65**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	76	94	**170**	79	91	**170**	**4,12**	**-3,34**	**0,00**
99	andere transporten	76	89	**165**	79	88	**167**	**4,13**	**-1,07**	**1,33**
	NEUBURGWEIER-MANNHEIM	**1326**	**1514**	**2840**	**1318**	**1588**	**2905**	**-0,67**	**4,88**	**2,29**
0	Landbouwproducten	28	125	**154**	38	114	**151**	**32,23**	**-9,25**	**-1,56**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	78	38	**116**	76	38	**114**	**-2,56**	**-0,38**	**-1,84**
2	Vaste minerale brandstoffen	138	1	**139**	140	1	**141**	**1,20**	**20,20**	**1,38**
3	Aardolieproducten	487	266	**752**	451	285	**736**	**-7,44**	**7,39**	**-2,21**
4	Ertsen, metaalafval	133	15	**148**	133	15	**148**	**-0,12**	**3,66**	**0,26**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	79	57	**135**	94	41	**134**	**18,92**	**-28,60**	**-1,02**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	66	710	**777**	65	793	**857**	**-2,70**	**11,63**	**10,40**
7	Meststoffen	43	10	**53**	43	9	**51**	**-0,79**	**-11,26**	**-2,78**
8	Chemische producten	110	25	**135**	116	32	**148**	**5,39**	**28,20**	**9,62**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	164	267	**431**	164	260	**424**	**0,03**	**-2,65**	**-1,63**
99	andere transporten	164	250	**413**	164	246	**409**	**-0,19**	**-1,53**	**-1,00**

		1000000 TKM						Verschil tussen 05 en 06		
N°	Relatie	2005			2006				%	
NST	goederensoorten									
		opvaart	afvaart	totaal	opvaart	afvaart	totaal	**opvaart**	**afvaart**	**totaal**
	MANNHEIM-BINGEN	**2857**	**2029**	**4887**	**2790**	**2072**	**4862**	**-2,34**	**2,09**	**-0,50**
0	Landbouwproducten	43	206	**249**	62	184	**247**	**44,55**	**-10,46**	**-0,91**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	217	102	**319**	190	91	**281**	**-12,45**	**-10,14**	**-11,71**
2	Vaste minerale brandstoffen	584	2	**586**	524	2	**526**	**-10,34**	**35,03**	**-10,20**
3	Aardolieproducten	882	239	**1120**	827	257	**1084**	**-6,18**	**7,69**	**-3,22**
4	Ertsen, metaalafval	151	45	**196**	144	41	**185**	**-4,72**	**-8,18**	**-5,51**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	128	64	**192**	152	46	**198**	**18,77**	**-27,41**	**3,37**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	152	681	**832**	149	770	**918**	**-1,94**	**13,08**	**10,35**
7	Meststoffen	99	70	**169**	97	71	**168**	**-1,56**	**1,74**	**-0,19**
8	Chemische producten	323	107	**429**	375	113	**488**	**16,33**	**5,53**	**13,65**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	278	516	**794**	269	496	**765**	**-3,33**	**-3,81**	**-3,64**
99	andere transporten	275	484	**759**	265	468	**733**	**-3,64**	**-3,41**	**-3,49**
	BINGEN-LULSDORF	**6079**	**3731**	**9810**	**5978**	**3826**	**9804**	**-1,66**	**2,56**	**-0,06**
0	Landbouwproducten	59	589	**648**	91	550	**641**	**54,53**	**-6,61**	**-1,05**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	512	292	**804**	420	267	**687**	**-17,89**	**-8,77**	**-14,57**
2	Vaste minerale brandstoffen	1350	9	**1359**	1311	12	**1323**	**-2,90**	**40,28**	**-2,62**
3	Aardolieproducten	1825	316	**2141**	1731	329	**2061**	**-5,13**	**4,12**	**-3,77**
4	Ertsen, metaalafval	443	72	**514**	435	76	**512**	**-1,67**	**6,77**	**-0,50**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	218	244	**462**	254	236	**490**	**16,80**	**-3,65**	**5,98**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	378	974	**1353**	385	1148	**1533**	**1,70**	**17,82**	**13,31**
7	Meststoffen	204	144	**348**	202	153	**356**	**-0,65**	**6,51**	**2,32**
8	Chemische producten	572	167	**739**	655	176	**832**	**14,62**	**5,54**	**12,56**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	520	923	**1442**	493	878	**1371**	**-5,11**	**-4,85**	**-4,95**
99	andere transporten	513	873	**1386**	486	833	**1319**	**-5,34**	**-4,58**	**-4,86**
	LULSDORF-ORSOY	**7356**	**4658**	**12013**	**7411**	**4914**	**12325**	**0,75**	**5,50**	**2,59**
0	Landbouwproducten	65	625	**690**	95	599	**694**	**46,41**	**-4,17**	**0,61**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	540	328	**868**	460	309	**769**	**-14,82**	**-5,91**	**-11,45**
2	Vaste minerale brandstoffen	1629	23	**1652**	1633	28	**1661**	**0,21**	**25,52**	**0,56**
3	Aardolieproducten	1914	441	**2355**	1899	499	**2397**	**-0,81**	**13,15**	**1,80**
4	Ertsen, metaalafval	812	88	**900**	825	103	**928**	**1,64**	**17,05**	**3,15**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	291	357	**648**	326	368	**694**	**11,86**	**3,25**	**7,12**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	602	1065	**1667**	622	1314	**1936**	**3,31**	**23,33**	**16,10**
7	Meststoffen	212	131	**343**	207	139	**347**	**-2,04**	**6,39**	**1,18**
8	Chemische producten	699	467	**1167**	779	464	**1243**	**11,35**	**-0,66**	**6,54**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	591	1133	**1724**	565	1091	**1656**	**-4,33**	**-3,73**	**-3,93**
99	andere transporten	581	1060	**1641**	554	1030	**1584**	**-4,55**	**-2,85**	**-3,45**

		1000000 TKM						Verschil tussen 05 en 06		
N°	Relatie	2005			2006				%	
NST	goederensoorten									
		opvaart	afvaart	totaal	opvaart	afvaart	totaal	**opvaart**	**afvaart**	**totaal**
	ORSOY-EMMERICH	**7417**	**3697**	**11114**	**7650**	**3949**	**11599**	**3,14**	**6,80**	**4,36**
0	Landbouwproducten	61	370	**432**	81	358	**439**	**32,32**	**-3,41**	**1,65**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	393	204	**597**	357	189	**546**	**-9,17**	**-7,27**	**-8,52**
2	Vaste minerale brandstoffen	1676	37	**1713**	1837	41	**1878**	**9,61**	**11,51**	**9,65**
3	Aardolieproducten	1269	237	**1506**	1292	283	**1575**	**1,77**	**19,83**	**4,61**
4	Ertsen, metaalafval	2147	94	**2240**	2152	98	**2250**	**0,25**	**5,05**	**0,45**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	308	388	**696**	342	397	**740**	**11,06**	**2,43**	**6,26**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	469	1093	**1562**	477	1333	**1810**	**1,80**	**21,96**	**15,91**
7	Meststoffen	138	89	**228**	135	90	**225**	**-2,10**	**0,82**	**-0,96**
8	Chemische producten	503	329	**832**	539	313	**851**	**7,10**	**-4,86**	**2,38**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	453	857	**1310**	438	846	**1284**	**-3,38**	**-1,29**	**-2,01**
99	andere transporten	436	803	**1239**	418	795	**1213**	**-4,24**	**-1,02**	**-2,15**

	RHEINFELDEN-EMMERICH	**26089**	**16424**	**42513**	**26187**	**17183**	**43369**	**0,37**	**4,62**	**2,01**
0	Landbouwproducten	287	1991	2278	405	1874	2279	**40,98**	**-5,85**	**0,05**
1	Andere voedingsproducten en veevoeder	1808	986	2794	1568	916	2484	**-13,27**	**-7,12**	**-11,10**
2	Vaste minerale brandstoffen	5400	72	5473	5472	92	5564	**1,33**	**26,91**	**1,67**
3	Aardolieproducten	6860	1563	8423	6646	1719	8366	**-3,12**	**10,03**	**-0,68**
4	Ertsen, metaalafval	3786	320	4106	3793	343	4135	**0,17**	**6,95**	**0,70**
5	IJzer, staal en non-ferrometalen	1101	1152	2253	1258	1123	2380	**14,19**	**-2,54**	**5,64**
6	Ruwe mineralen en -fabrikaten; bouwmaterialen	1739	4946	6686	1760	5831	7591	**1,21**	**17,89**	**13,55**
7	Meststoffen	727	448	1175	716	465	1182	**-1,43**	**3,88**	**0,59**
8	Chemische producten	2259	1110	3369	2516	1111	3626	**11,38**	**0,02**	**7,63**
9	Voertuigen, machines en overige goederen	2122	3835	5957	2054	3709	5763	**-3,23**	**-3,28**	**-3,26**
99	andere transporten	2086	3603	5688	2010	3506	5516	**-3,63**	**-2,67**	**-3,02**

Glossarium

ARA – havens: Afkorting voor de drie grootste Europese havens: Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen.

Bergvaart: vaart stroomopwaarts

Binnenvaart: Vervoer van goederen of personen aan boord van een schip dat voor het vervoer in de binnenvaart op een bepaald waterwegennet is bestemd.

Binnenwateren: In het binnenland gelegen wateren die door schepen met een draagvermogen van tenminste 50 t bij normale belading kunnen worden bevaren. Tot de binnenwateren worden ook bevaarbare rivieren, meren en kanalen gerekend.

Dalvaart: vaart stroomafwaarts;

Diepgang: hoogte van het gedeelte van het schip onder water; de diepgang hangt dus af van de belading van het schip.

Drogeladinglaadruimte: is van toepassing bij het vervoer van droge bulkgoederen.

Laadruimte: Ruimte die het grootste gedeelte van een handelsschip vormt, waar de getransporteerde goederen zijn ondergebracht.

Overslag: Omladen van goederen van een vervoersmiddel op een ander.

Prestatie: verwijst naar de transportprestatie in het goederenvervoer. De transportprestatie wordt gemeten in ton per kilometer.

Rivier-/zeevervoer: Vervoer van goederen aan boord van een binnenvaart- of zeeschip (zeeschip dat voor het varen op binnenwateren is geconcipieerd), dat geheel of gedeeltelijk op binnenwateren plaatsvindt.

Schip/schip- overslag: Lossen van een vracht van een zeevrachtschip en het laden van deze vracht op een ander zeevrachtschip, zelfs indien de vracht voordat het verder vervoerd wordt een bepaalde tijd aan wal opgeslagen is geweest.

Stroomafwaarts: Deel van de waterweg tussen het in aanmerking genomen punt en de riviermonding of de samenvloeiing met andere waterwegen.

Stroomopwaarts: Deel van de waterweg tussen het in aanmerking genomen punt en de bron.

Tanklaadruimte: is van toepassing bij het vervoer van tankladingen.

Tonkilometer (tkm): Maateenheid voor het meten van de transportprestatie, die overeenkomt met het vervoer van een ton goederen per binnenvaartschip over een afstand van 1 km. Wordt verkregen door vermenigvuldiging van de vervoerde hoeveelheid in ton met de afgelegde afstand in km.

Transport- of laadruimteaanbod: bestaat uit het totale laadvermogen van de beschikbare vloot en wordt uitgedrukt in ton.

Twintig-voet-equivalent-eenheid (TEU). Uniforme maateenheid voor de telling van containers uitgaande van hun afmetingen en ter beschrijving van de capaciteiten van containerschepen of terminals. Een 20-voet ISO-container (20 voet lang en 8 voet breed) komt overeen met 1 TEU.

Vracht: kan zowel naar de vervoerde goederen als naar de vrachtprijs verwijzen.

Waterstand: Niveau van het water in een rivier of kanaal, uitgedrukt in cm.

Resultaat: met het begrip resultaat wordt in deze publicatie beoogd in de vorm van een indexcijfer de activiteit van de binnenvaart te definiëren, waarbij een gegeven vraag en de gebruikelijke vrachtprijzen op de markt in aanmerking worden genomen.

Gegevensbronnen

Internationale Organisaties
EUROSTAT
CEMT
DONAUCOMMISSIE
MOEZELCOMMISSIE

Nationale overheidsinstanties
Statistisches Bundesamt (Duitsland)
WSD Süd-West (Duitsland)
WSD-OST(Duitsland)
Bundesanstalt für Gewässerkunde (Duitsland)
Bundesamt für Güterverkehr (Duitsland)
CBS (Nederland)
Voies Navigables de France (Frankrijk)
Statistic Austria (Oostenrijk)
Via Donau (Oostenrijk)
Institut National Statistique (België)
Service public fédéral Mobilité et Transports (België)

Instituten en consultants
Institut pour le Transport par Batellerie (België)
NEA Consulting
P J K International b. v.
Planco

Binnenvaartorganisaties
IVR (Nederland)
CBRB (Nederland)
EBU
ESO
VBW

Verenigingen
Mineralölwirtschaftsverband
BDI
CEFIC
Fédération Française de l'Acier
Fertilizer Industrie Association
Hauptverband der deutschen Bauindustrie
International Iron and Steel Institute
Verein der deutschen Kohleimporteure
Stahl Online

Havens
Haven van Antwerpen
Haven van Rotterdam
Haven van Amsterdam

Met deelneming van

Deskundigen
H. FEIERABEND (RF CONSULTING GmbH)
H. SPITZER (EBU)
H. VELDMAN (OEB)
H. GIERKE (BAG)

Europese Commissie
H. DIETER (Administrator)

Lay-out
Bitfactory
Willem Buytewechstraat 40
3024 BN Rotterdam NL

Secretariaat CCR
H. VAN DER WERF (Projectleider)
H. WEBER (Administrator)
Mevr. GEROLT (Secretariaat)
H. LAUGEL (Drukkerij)

Contactadres: jp.weber@ccr-zkr.org

Impressum: April 2008

Uitgegeven door het Secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.
Secretariaat: 2, place de la République F67082 STRAATSBURG cedex – www.ccr-zkr.org