CCR
CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Europese Commissie

JAARVERSLAG 2021

EUROPESE BINNENVAART
MARKTOBSERVATIE

AANSPRAKELIJKHEIDSBEPERKING

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

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

September 2021

VOORWOORD

Bruno Georges
Secretaris-Generaal van de CCR

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft het genoegen u hier het rapport van de Europese marktobservatie van de binnenvaart 2021 te presenteren, dat de belangrijkste ontwikkelingen in de Europese binnenvaart in 2020 analyseert. Ook dit jaar wil ik de Europese Commissie heel hartelijk danken voor de waardevolle samenwerking en ondersteuning bij onze werkzaamheden voor de marktobservatie.

In overeenstemming met het doel om alle stakeholders in de binnenvaart informatie voor de besluitvorming te verstrekken, behandelt dit rapport een ruim scala aan onderwerpen: van macro-economische omstandigheden, ontwikkelingstendensen voor de verschillende goederensegmenten en stroomgebieden, het binnenvaartvervoer in havens, bedrijfsomstandigheden die verband houden met de waterstanden en de vrachtprijzen, de structuur en ontwikkeling van de vloot van binnenvaartschepen, werkgelegenheidscijfers, het aantal bedrijven en de totale omzet, tot aan gegevens over de riviercruises. Afgezien van een gedeelte met macro-economische vooruitzichten voor de belangrijkste binnenvaartmarktsegmenten op korte en lange termijn, bevat dit jaarrapport ook een statistische bijlage, met een schat aan gegevens voor aanvullende, meer gedetailleerde analyses.

Helaas valt het in dit jaarrapport niet te vermijden dat de nadruk ligt op de dramatische Covid-pandemie, die nog niet voorbij is. Hoewel de huidige inentingscampagnes hoop voor de toekomst bieden, hebben de ernstige problemen voor de volksgezondheid door het Coronavirus de economische indicatoren voor 2020 sterk onder druk gezet en de binnenvaart is daar niet van verschoond gebleven. De daling van het BBP in de EU in 2020 is zelfs hoger uitgevallen dan tijdens de financiële crisis in 2009. Daar komt nog bij dat de vertragingen in de vaccinatie en ook de bedreigingen van nieuwe Covid-varianten voor alle economische sectoren opnieuw onzekerheden met zich meebrengen. Hoe het herstel precies gaat verlopen valt nog te bezien. De ramingen voor het BBP voor 2021 en 2022 wijzen op herstel met een verwachte groei van 4,4% in 2021 en 4,0% in 2022.

Zowel het vrachtvervoer als het passagiersvervoer hadden te lijden onder de pandemie en de beleids- en gezondheidsmaatregelen die werden getroffen. Met name het binnenvaartpassagiersvervoer kreeg het zeer zwaar te verduren en liep veel schade op, niet alleen aan de kant van de vraag, maar ook wat de vloot en de toelevering betreft. Ik wil daarom hier de vurige wens uitspreken dat de gehele sector zich snel en volledig zal herstellen, met actieve ondersteuning van alle bij de binnenvaart betrokken partijen.

Net als in het verleden is het rapport dat hier voor u ligt het resultaat van een zeer nauwe samenwerking met veel personen en instanties, zowel publiek als privaat. Zoals in eerdere jaren hebben wij gebruik kunnen maken van statistische data en marktgegevens van de Donau-, Moezel- en Savacommissie voor hun respectieve stroomgebieden. Even belangrijk was onze samenwerking met Eurostat en de nationale bureaus voor de statistiek, havens, nationale en regionale vaarwegbeheerders en vakorganisaties, waaronder met name de EBU (Europese Binnenvaartunie), de ESO (Europese Schippers Organisatie) en de CITBO (Corporation of Inland Tanker Barge Owners). Alleen dankzij deze constructieve samenwerking met alle stakeholders en hun waardevolle input en expertise zijn wij erin geslaagd om binnen de gestelde termijnen en op een efficiënte wijze alle gegevens bijeen te brengen die van belang zijn voor dit jaarrapport.

Last but not least wil ik hier de aandacht vestigen op de volgende pagina, waar u een bericht vindt van mijn homoloog bij de Donaucommissie, de heer Manfred Seitz. Ook deze keer is het rapport in nauwe samenwerking met de Donaucommissie tot stand gebracht en kon de samenwerking nog verder worden uitgediept. De Donaucommissie verstrekt ons elk jaar een gedetailleerd marktrapport met zeer waardevolle gegevens en informatie over het vracht- en passagiersvervoer over de verschillende gedeelten van de Donau. Wij zijn de Donaucommissie daar zeer erkentelijk voor en stellen het zeer op prijs dat de directeur-generaal van de Donaucommissie bereid was een voorwoord voor dit jaarrapport te schrijven.

In de hoop dat de pandemie en de druk van de coronacrisis op het economische leven snel tot het verleden zullen gaan behoren en de Europese binnenvaart binnenkort weer al haar activiteiten kan hervatten, wens ik u veel leesgenoegen met dit jaarrapport.

CCR
CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART

Het is een eer voor mij om een kort voorwoord te schrijven bij het Marktobservatierapport 2021 voor de Europese binnenvaartsector dat wordt uitgebracht door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) als gezamenlijk project met de Europese Commissie.

De samenwerking tussen de Donaucommissie (DC) en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) op het gebied van de marktobservatie is sinds de ondertekening van de administratieve overeenkomst tussen de DC en het Directoraat-Generaal voor Mobiliteit en Transport van de Europese Commissie in 2015 een vast gegeven. Op basis van deze overeenkomst is er door beide secretariaten in 2017 een gemeenschappelijke methodologie tot stand gebracht, die daarna dankzij bilaterale besprekingen nog verder kon worden uitgewerkt.

Het secretariaat van de DC levert de CCR vier rapporten per jaar waarin een gedetailleerd beeld wordt gegeven van de structuur en ontwikkelingen op de binnenvaartmarkt in het Donaugebied en waarmee dus een bijdrage wordt geleverd aan de algemene Europese marktobservatie die door de CCR wordt gecoördineerd.

De DC hecht veel waarde aan de taak van de marktobservatie om in een vroeg stadium de economische context voor de activiteiten van de binnenvaart in het Donaugebied te kunnen monitoren, alsmede de concurrentiepositie van de sector ten opzichte van andere vervoerstakken te kunnen meten en specifiek aandacht te besteden aan de nauwe verstrengeling tussen vaaromstandigheden en de marktprestatie. Onze kwartaalrapporten en het uiteindelijke jaarrapport dat op de website van de Donaucommissie geplaatst wordt, vinden veel gehoor in de binnenvaartsector en bij overheden. Zij vormen belangrijke input voor de commerciële activiteiten en beleidsvorming.

Medio maart 2020 werd de markt voor het vrachtvervoer over de Donau zwaar getroffen door de Covid-19-pandemie. In alle Donaulanden liepen de economische activiteiten sterk terug en de belangrijkste segmenten van het vervoer over de Donau laten dan ook een forse daling in vraag en aanbod zien. De grootste klappen vielen in de sector van de passagiersvaart, zeker als men bedenkt dat er in 2019 zowel voor de Boven-Donau als in de Donauriviermonding met meer dan 190 hotelschepen die op de Donau actief waren, recordcijfers werden bereikt.

De markt voor vrachtvervoer in 2021 – en ook nog daarna - zal waarschijnlijk ook de invloed ondervinden van de invoerquota voor staal in de EU-landen, alsmede de aangekondigde invoering van een CO2-belasting aan de grenzen die geheven zal worden op de invoer van metallurgische, chemische, aardolieproducten en brandstoffen naar de EU.

Net als in 2020 mag ervan worden uitgegaan dat het vrachtvervoer over de Donau in 2021 toch in zekere zin stabiel blijft dankzij het vervoer van graan dat grotendeels van de havens aan de Midden-Donau naar de zeehavens, en vooral naar Constanţa wordt vervoerd. De graanvoorraden die werden aangelegd na de oogst in 2020 in de Donaulanden en de tevredenstellende hoeveelheden die in 2021 werden geoogst, zullen naar verwachting ertoe bijdragen dat de resultaten geen grote afwijkingen zullen tonen. Het vervoer van veevoeder en chemische producten (meststoffen), alsmede aardolieproducten zal vermoedelijk eveneens stabiel blijven.

De prognoses voor het passagiersvervoer over de Donau gaan uit van een mogelijk herstel van de meeste activiteiten in 2022. Dit zal vooral, en voornamelijk, afhangen van de maatregelen die in de verschillende landen met betrekking tot de pandemie worden getroffen. Als de nationale en plaatselijke restricties worden versoepeld, zouden zowel de cruisevaart als de plaatselijke vervoerslijndiensten in 2021 ook weer in zekere mate de activiteiten kunnen hervatten. Kijkt men naar de uitdagingen waar de binnenvaart mee geconfronteerd wordt als gevolg van de Europese Green Deal en de Duurzaamheids- en Slimme mobiliteitsstrategie, dan zal uitgebreid en accurate informatie over het Europese binnenvaartvervoer steeds belangrijker worden en een voorwaarde zijn om het ambitieuze doel te bereiken van een significante modal shift ten gunste van de binnenvaart. Daarom vormt dit gemeenschappelijke marktobservatierapport voor mijn gevoel een hoeksteen voor succesvolle toekomstige beleidsmaatregelen in de lijn met het actieplan voor het binnenvaartvervoer, NAIADES 2021-2027.

Het secretariaat van de Donaucommissie is zeer ingenomen met de samenwerking met de CCR op het gebied van de marktobservatie, die wij zien als een zeer succesvol en complementair initiatief, zowel wat de kwaliteit van de marktanalyse betreft als de prognoses voor ontwikkeling, waar de Donaucommissie dan ook graag haar volle ondersteuning aan zal blijven verlenen.

Manfred Seitz
Directeur-Generaal van het secretariaat

Kiel
Lübeck
Hamburg
Bremen
Amsterdam
Rotterdam
Nijmegen
Hannover
Münster
Maagdenburg
Londen
Duisburg
Antwerpen
Duinkerke
Brussel
Rijsel
Keulen
Luik
Koblenz
Valenciennes
Frankfurt am Main
Le Havre
Luxemburg
Trier
Rouen
Mannheim
Metz
Neurenberg
Stuttgart
Regensburg
Parijs
Straatsburg
Bazel
Chalon-
sur-Saône
Lyon
Mantua
Venetië
Ferrara
Marseille

Szczecin
Berlijn
Dresden
Praag
Linz
Wenen
Bratislava
Boedapest
Belgrado
Ruse
Constanţa

00 SAMENVATTING P.10

01 MACRO-ECONOMISCHE CONTEXT EN VOORUITZICHTEN P.14

02 VRACHTVERVOER IN DE BINNENVAART P.20

Vervoer in Europa en per land **P.22**

Vervoer in de belangrijkste Europese stroomgebieden **P.26**

- Rijnstroomgebied P.28
- Donaubekken P.33

Containervervoer per land in Europa **P.37**

Binnenvaart en andere vervoersmodi **P.39**

03 WATERSTANDEN EN VRACHTPRIJZEN P.42

Waterstanden en beschikbare diepte voor de scheepvaart bij de meetpunten langs de Rijn en Donau **P.44**

Vrachtprijzen in het Rijnstroomgebied **P.46**

- Vrachtprijzen voor droge lading in het Rijnstroomgebied P.46
- Vrachtprijzen voor vloeibare lading in het Rijnstroomgebied P.48

Vrachtprijzen in het FARAG-gebied **P.49**

Vrachtprijzen in het Donaubekken **P.51**

04 OVERSLAG VAN GOEDEREN IN HAVENS P.52

Grootste Europese zeehavens **P.54**

- Rotterdam P.55
- Antwerpen P.56
- North Sea Port P.58
- Hamburg P.59
- Constanța P.61

Belangrijkste Europese binnenhavens **P.62**

- Rijnhavens P.62
- Nederlandse havens P.64
- Franse en Belgische havens P.66
- Donauhavens P.68
- Savahavens P.70

OVERZICHT

05 **GOEDERENVLOOT** P.72

Vlootomvang per macroregio en land in Europa **P.74**

Ontwikkeling van de Rijnvloot **P.76**

- Drogeladingvloot in de Rijnoeverstaten P.76
- Tankvloot in de Rijnoeverstaten P.78

Ontwikkeling van de Donauvloot en de goederenvloot in overige Europese landen **P.80**

- Drogeladingschepen in het Donaubekken P.80
- Tankvloot in het Donaubekken P.81
- Goederenvloot in overige Europese landen P.81

Bouw van nieuwe schepen **P.82**

Leeftijdsstructuur van de Rijnvloot **P.86**

Capaciteit-monitoring **P.88**

- Drogeladingschepen P.88
- Tankschepen P.89

06 **ONDERNEMINGEN, WERKGELEGENHEID, OMZET** P.92

Ondernemingen en werkgelegenheid in het goederenvervoer **P.94**

Ondernemingen en werkgelegenheid in de passagiersvaart **P.96**

Omzet **P.98**

- Omzet in het goederenvervoer in de binnenvaart P.98
- Omzet in de passagiersvaart P.99

07 **PASSAGIERSVAART** P.100

Riviercruisevloot **P.102**

Vraag naar riviercruises **P.105**

Case study met betrekking tot de activiteiten van dagtochtschepen in Straatsburg **P.110**

08 **VOORUITBLIK VOOR HET BINNENVAARTVRACHTVERVOER** P.112

Vooruitblik op korte termijn **P.114**

Vooruitzichten op lange termijn **P.119**

SAMENVATTING

Het jaar 2020 wordt gekenmerkt door een uitzonderlijke economische crisis. Lockdowns, beperkingen van de individuele reismogelijkheden en social distancing hebben het economisch gedrag van de samenleving in een ongeëvenaarde omvang beïnvloed. Het reële bbp[1] kromp in de EU in 2020 met 6%, oftewel meer dan tijdens de financiële crisis in 2009 (-4%).

De gevolgen van de pandemie voor de economische activiteit waren merkbaar in de gehele vervoerssector en de binnenvaart vormt zeker geen uitzondering daarop. Het binnenvaartvrachtvervoer bleek echter veerkrachtiger dan in vroegere crisissituaties, waarschijnlijk omdat de economische activiteit niet in alle economische sectoren even sterk terugliep:[2] Procentueel gezien daalde het vervoer van goederen over de Rijn in 2020 met 8,4%, terwijl in 2009 de afname 18,3% bedroeg.

Een voorbeeld voor deze veerkracht vormt het containervervoer. In 2020 werd 15 miljoen ton over de Rijn vervoerd, hetgeen slechts weinig minder was dan in 2019 (15,2 miljoen ton). Alle vrachtsegmenten die samenhangen met de staalnijverheid (die samen goed zijn voor 25% van het vervoer over de Rijn) kregen echter met een sterke krimp te kampen (ijzerertsen: -14,2%; metalen: -14,6%). Het transport van zand, stenen, grind liep met 8,4% terug. Het vervoer van landbouwproducten was een positieve uitzondering, want daar toonde het vrachtvervoer over de Rijn in 2020 een toename (+10,7%).

Dat de binnenvaart zich tijdens de pandemie zich wist te weren, blijkt niet alleen uit de cijfers voor de Rijn, maar ook als men het vervoer over water bekijkt in verschillende Europese zeehavens waarvan het achterland nauw verstrengeld is met het Rijnstroomgebied:

- In de haven van Rotterdam werd een vrachtoverslag van en naar de binnenvaart geregistreerd van 149,7 miljoen ton (-2%);
- In de haven van Antwerpen waren de resultaten voor de binnenvaart vrijwel hetzelfde als in 2019 (101 miljoen ton in 2020 tegenover 101,3 miljoen ton in 2019);
- In de North Sea Port (Gent, Terneuzen, Borsele, Vlissingen) waren de cijfers voor de binnenvaart 55 miljoen ton, hetgeen overeenkomt met een lichte daling van 6%.

De ontwikkeling van de transport- of vrachtprijzen in 2020 hield in het algemeen gelijke tred met de vraag: na een daling in de eerste helft van het jaar, herstelden zich de vrachtprijzen voor droge lading op de Rijn in de tweede helft van het jaar. De vrachtprijzen voor vloeibare lading werden beïnvloed door de daling van de olieprijzen in maart, die in april en mei een tijdelijke opleving van het vervoer bewerkstelligden. Het gevolg was dat de vrachtprijzen voor gasolie en aanverwante producten tijdelijk een stuk hoger kwamen te liggen. Dit effect ebde echter weg en in de tweede helft van het jaar kwamen de vrachtprijzen uiteindelijk uit op een veel lager prijsniveau.

[1] Het reële bruto binnenlands product (reëel bbp) is een voor inflatie gecorrigeerde maatstaf voor de waarde van alle goederen en diensten die in een bepaald jaar door een economie geproduceerd worden (uitgedrukt in basisprijzen op jaarbasis).
[2] De crisis van 2009 was eerder een "klassieke" economische crisis met een sterke daling van de industriële activiteit, terwijl de crisis in 2020 eerder verliezen opleverden in de service- en toeristensector, hetgeen minder gevolgen heeft voor het vrachtvervoer.

Voor het vrachtvervoer wordt alles bij elkaar genomen gerekend op herstel in 2021-2024, omdat de industriële productie in de belangrijkste markten die gebruik maken van de binnenvaart (staal en chemische producten, raffinaderijen, de vraag naar aardolieproducten en de bouw) naar verwachting weer zal aantrekken. Wel gaat men ervan uit dat de economische activiteit tot eind 2022 nog onder het niveau van eind 2019 zal blijven.

Als gevolg van de pandemie (afstand houden, reisbeperkingen, etc.) kwam de passagiersvaart in maart 2020 volledig stil te liggen. Het hele jaar golden er strenge restricties.

Het aantal cruiseschepen dat de sluis van Iffezheim in de Rijn passeerde daalde van 2929 in 2019 naar 534 in 2020 (-82%). Op andere Europese rivieren waar veel cruises plaatsvinden, was de daling minstens zo dramatisch: voor de Donau bij de Duits-Oostenrijkse grens liep het aantal cruiseschepen dat de grens passeerde terug van 3668 naar 324 (-91%). Voor de Moezel was het beeld niet veel beter: bij de sluis van Koblenz liep het cijfer terug van 1536 passerende schepen naar 469 (-70%).

En ook het passagierssegment van de dagtochten kreeg het zwaar te verduren door de crisis in 2020. In Straatsburg is het aantal passagiers bijvoorbeeld met 80% gedaald in 2020 in vergelijking met 2019.

Voor de vooruitzichten voor het passagiersvervoer in 2021 en daarna zijn drie scenario's denkbaar:

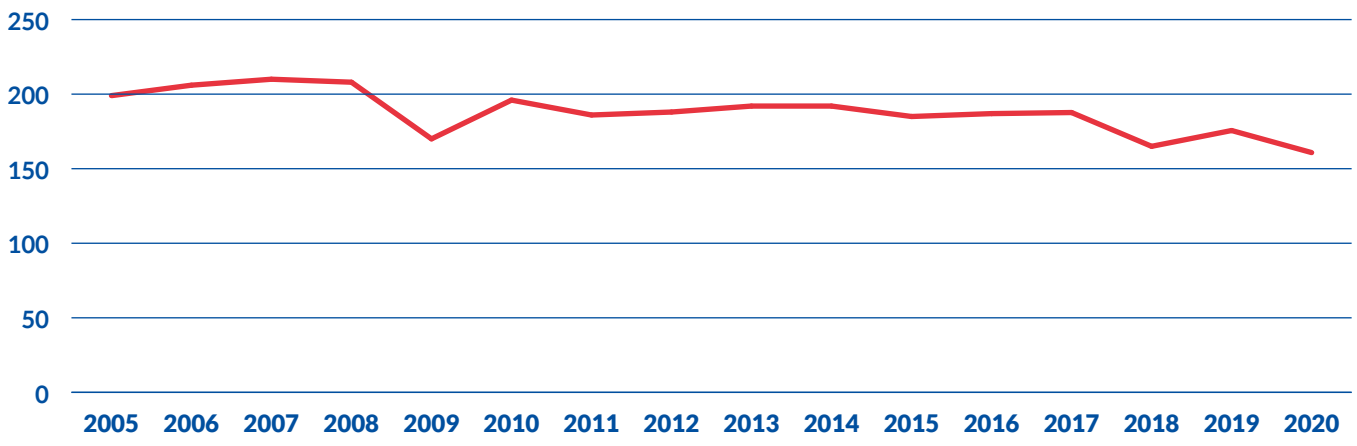
1) de quarantainevoorschriften worden in alle landen opgeheven;

2) de quarantainemaatregelen worden in bepaalde landen gehandhaafd of slechts gedeeltelijk versoepeld;

3) voor het passagiersvervoer blijven beperkingen gelden.

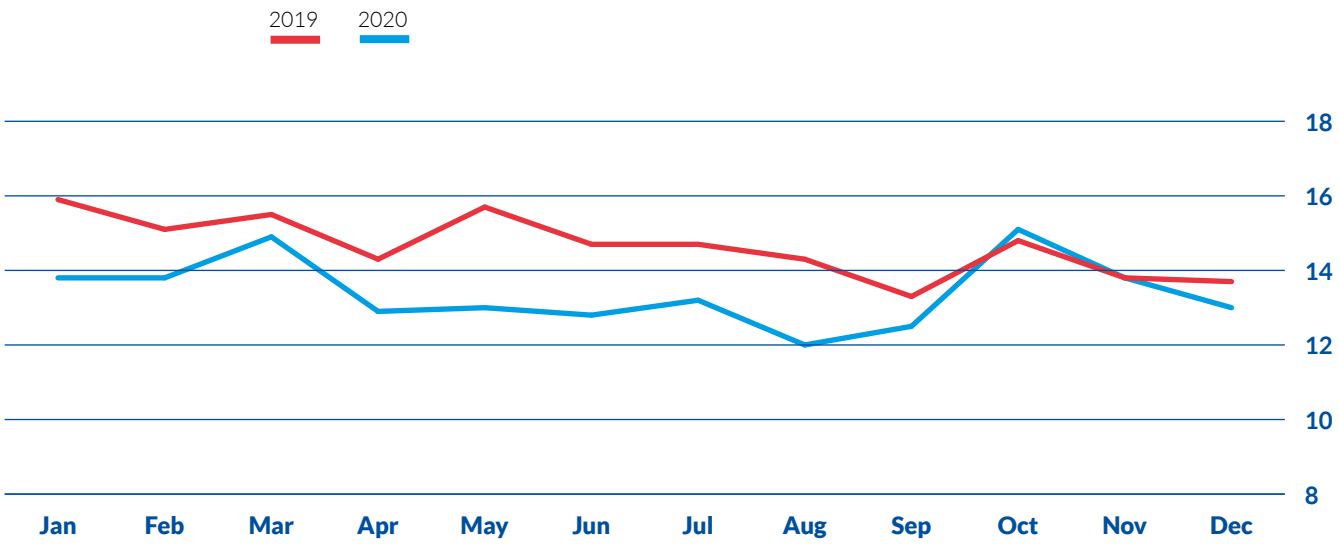
Welk van deze scenario's het uiteindelijk gaat worden, zal voornamelijk afhangen van de situatie rond de pandemie aan het einde van 2021 en in 2022. Zelfs als alle restricties worden opgeheven, is het waarschijnlijk dat de pandemie in het segment van de binnenvaartcruises nog enige tijd voelbaar zal zijn, met name omdat belangrijke potentiële klanten van de andere kant van de oceaan liever geen risico aangaan.

AFBEELDING 1: **VRACHTVERVOER OVER DE TRADITIONELE RIJN** (IN MILJOEN TON)



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

AFBEELDING 2: **VRACHTVERVOER OVER DE TRADITIONELE RIJN IN 2020 VERGELEKEN MET 2019** (IN MILJOEN TON)



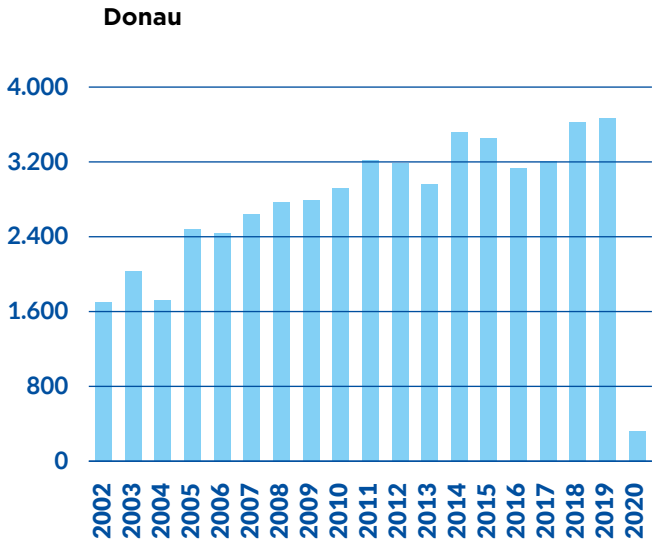
Bron: analyse van de CCR op basis van cijfers van Destatis

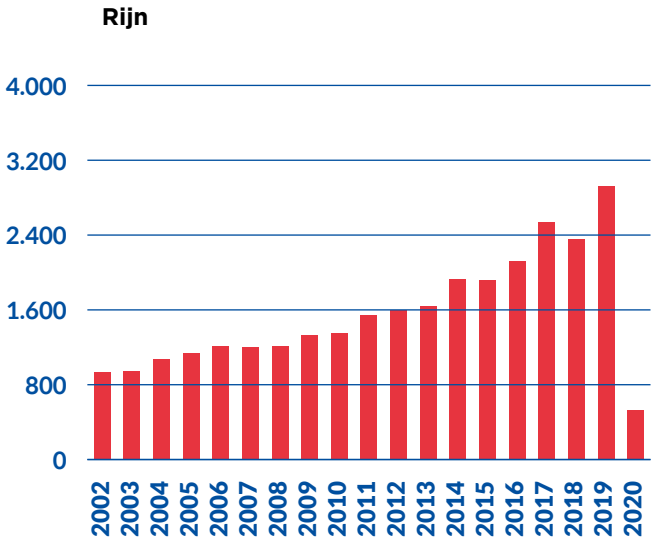
TABEL 1: **TOTALE HOEVEELHEID OVER DE TRADITIONELE RIJN VERVOERDE GOEDEREN NAAR GROOTSTE GOEDERENSEGMENTEN**

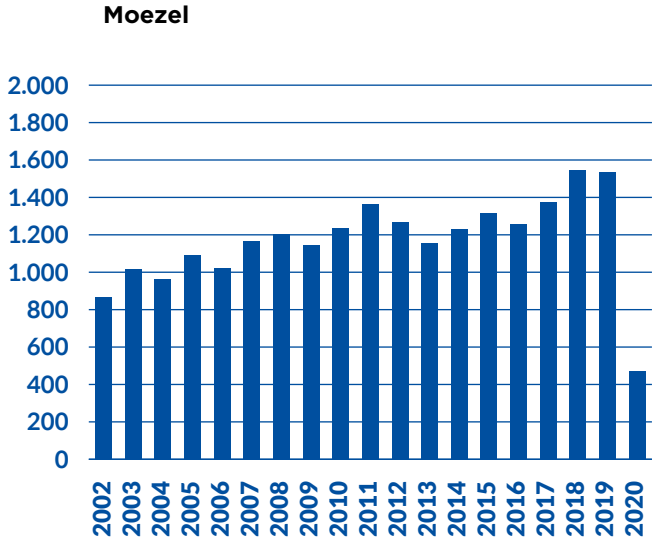
Goederensegment	2019	2020	2020/2019 in %
Traditionele Rijn in totaal	174,1	160,0	-8,5
Aardolieproducten	30,0	27,6	-8,0
Zand, stenen, grind	28,6	26,2	-8,4
Chemische producten	20,1	19,3	-3,7
IJzererts	21,6	18,5	-14,2
Agribulk, levensmiddelen	15,7	17,4	+10,7
Steenkolen	22,4	17,1	-23,8
Goederen in containers	15,2	15,0	-1,4
Metalen	9,3	8,0	-14,6

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

AFBEELDINGEN 3, 4 EN 5: **JAARLIJKS AANTAL CRUISESCHEPEN OP DE DONAU, RIJN EN MOEZEL**







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

01

MACRO-ECONOMISCHE CONTEXT EN VOORUITZICHTEN

- **De aanhoudende Covid-pandemie is nog steeds van invloed op de economische indicatoren. Eventuele vertragingen in de vaccinatiecampagnes en de bedreiging van nieuwe varianten leiden tot een onzekerheid die in alle sectoren merkbaar is.**
- **Het BBP daalde in de EU in 2020 met 6,1%. Dit is een sterkere daling dan wat een jaar geleden voorspeld werd.**
- **De ramingen voor het BBP voor 2021 en 2022 wijzen op een herstel met een verwachte groei van 4,4% in 2021 en 4,0% in 2022, maar hoe het herstel precies gaat verlopen werpt nog veel vraagtekens op.**
- **De aardolieprijs veerde tegen het einde van 2020 weer op, maar ook de prijzen voor ijzererts lieten tussen 2020 en 2021 een stijging zien met 26% stegen als gevolg van het economisch herstel in China.**

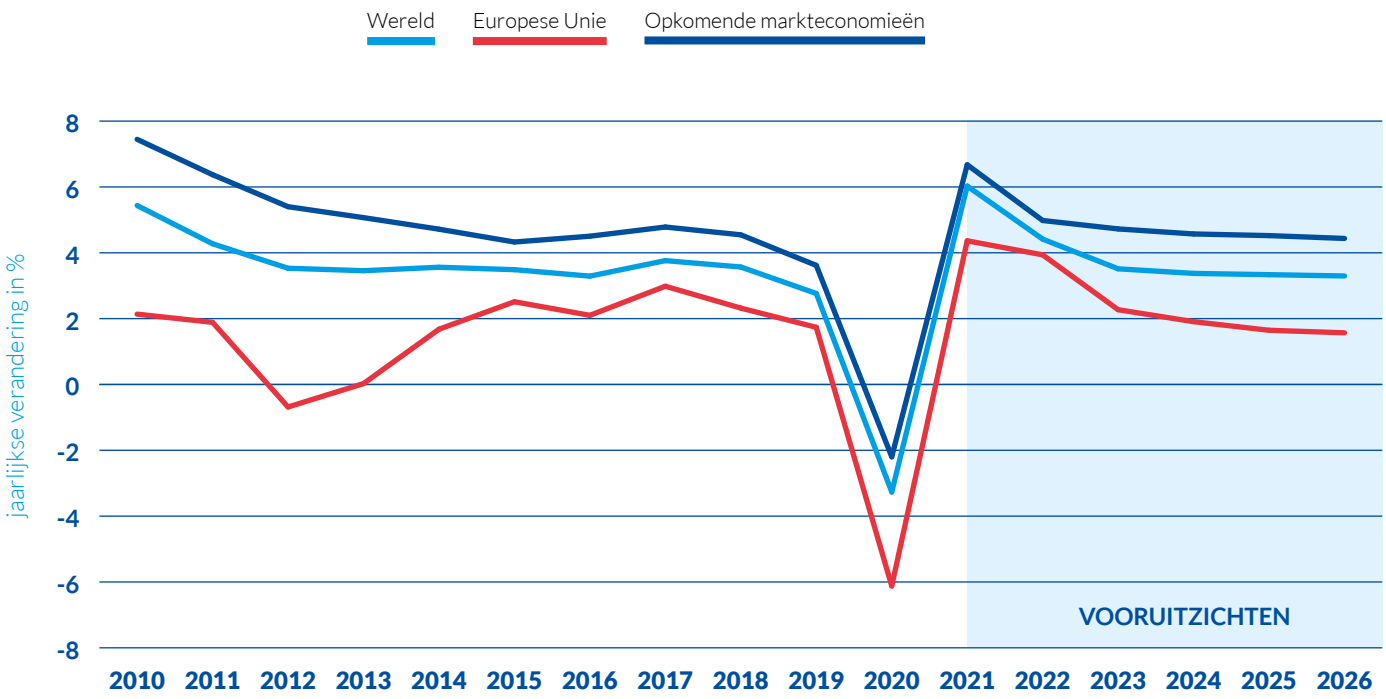
In 2020 is het BBP in de EU met **6,1%** gekrompen. Prognoses wijzen erop dat het BBP zich in 2021 en 2022 zal herstellen met een groei van **4,4 %** in 2021 en **4,0%** in 2022. Er blijft echter een grote onzekerheid over het verloop van dit herstel.

Bruto Binnenlands Product (BBP): vooruitzichten

- In 2020 had de Covid-pandemie de hele wereld in haar greep. De gevolgen waren enorm, niet alleen voor het dagelijks leven van iedereen, maar ook voor de activiteiten in de verschillende economische sectoren. De wereldwijde productie is fors teruggelopen omdat zowel in de industrielanden als in de ontwikkelingslanden de hele samenleving meerdere malen op slot ging. De wereldeconomie is met -3% gekrompen en het BBP van de EU liet een nog sterkere krimp zien (-6%).
- Als gevolg van de heropening van de economie vóór de tweede golf van besmettingen in 2020 is het BBP minder sterk gedaald dan oorspronkelijk was gemeld in het door het Internationaal Monetair Fonds (IMF) gepubliceerde rapport *World Economic Outlook* (WEO)[1] van oktober 2020. Volgens het WEO-rapport van april 2021 zal de economie in de wereld dit jaar met 6% groeien, gevolgd door een minder uitgesproken groei van 4,4% in 2022.
- Cruciale punten die het economisch herstel in het gedrang kunnen brengen en aldus vertragen of zelfs in economisch opzicht sporen kunnen achterlaten, zijn eventuele knelpunten en het opduiken van nieuwe, mogelijk gevaarlijkere virusmutaties. Daarom zijn de voorspellingen met meer onzekerheid omgeven dan gebruikelijk.
- Een bepalende factor in het herstelproces lijkt de rol van de overheid te zijn. Zo zijn de vooruitzichten voor de Amerikaanse economie naar boven toe herzien als reactie op de enorme steunpakketten die de regering-Biden heeft vrijgemaakt om de gezondheidszorg meer armslag te bieden en de economie weer op gang te helpen.
- Omgekeerd lijkt het erop dat de economische crisis in Europa nog lang zal aanhouden. Deels is dit te wijten aan de problemen die in het begin van dit jaar bij de uitrol van de vaccinatiecampagne zijn ontstaan, maar deels ook aan het uitblijven van vergelijkbare steunmaatregelen. Hierdoor laten de VS de EU steeds verder achter zich in het economisch herstel.[2] Daar komt bij dat de economie op verschillende momenten is stilgelegd en herstart in verband met de hiervoor beschreven problemen, met als gevolg dat ieder land een andere weg naar herstel is ingeslagen.

[1] *Beschikbaar via de volgende link: World Economic Outlook, October 2020: A Long and Difficult Ascent (imf.org)*
[2] *Financial Times, beschikbaar via de volgende link: https://www.ft.com/content/0e9396cf-13b2-4034-ab09-c2366c264f91 (voor het laatst geraadpleegd op 6.5.2021)*

AFBEELDING 1: **GROEIPERCENTAGE VAN HET BBP, CONSTANTE PRIJZEN**



Bron: IMF World Economic Outlook Database, vooruitzichten van april 2021: World Economic Outlook Database, April 2021 (imf.org)

Handelsbelemmeringen

Naar verwachting zal de wereldhandel met 8,4% toenemen. Het toerisme staat daarentegen nog wel enige tijd onder druk, gezien de aanhoudende onzekerheid over de ontwikkeling van de pandemie. Protectionistische tendensen die al vóór de pandemie bestonden, kunnen het herstel van de wereldeconomie in de weg staan.

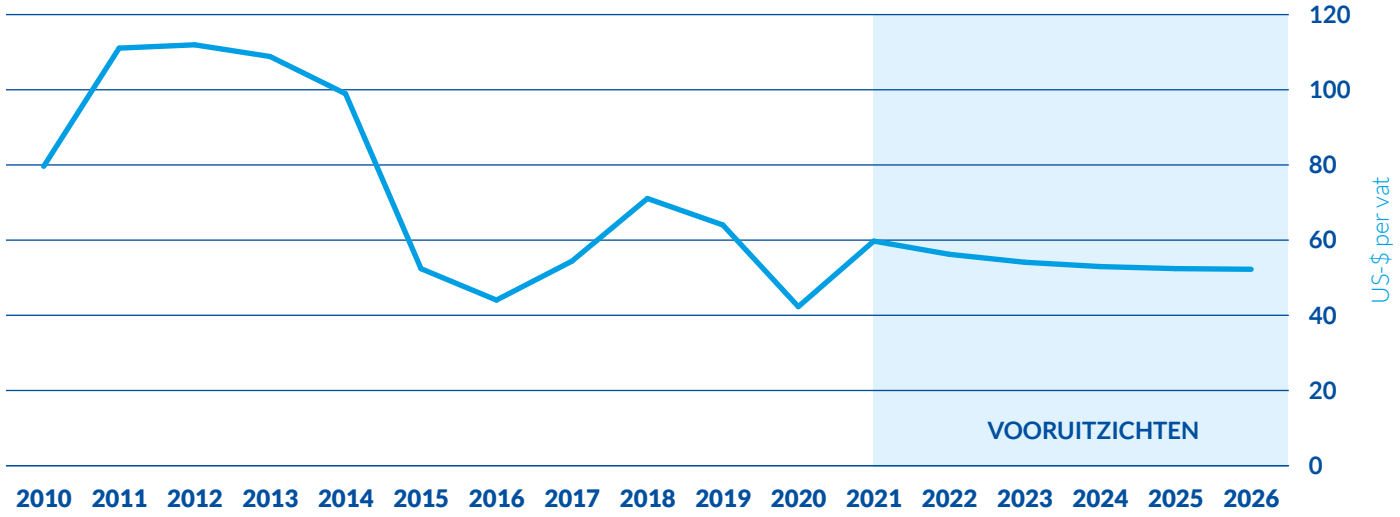
Grondstofprijzen en productie in aanverwante bedrijfstakken

- In 2020 zakte de vraag naar olie als gevolg van de binnenlandse en internationale reisbeperkingen. Nadat het vaccinatieprogramma goed van start was gegaan, steeg de olieprijs in 2021 met 41% ten opzichte van 2020. De voorspellingen op basis van de termijnmarkt voor olie wijzen echter erop dat de prijsstijging een rebound-effect is en dat de olieprijs in de komende jaren weer zal dalen, uiteindelijk naar 52 US-dollars per vat in 2026.[3]

- Bovendien zorgden de problemen rond de vaccinatiecampagnes en de tweede golf van besmettingen ervoor dat er aan het begin van het jaar 2021 minder vraag naar olie was. Dit maakt duidelijk in wat voor een moeilijk vaarwater deze sectoren verkeerden. In de komende jaren zal de olieprijs naar verwachting zo laag blijven. Dit weerspiegelt ook de verwachtingen dat het BBP voor de meeste landen tot 2024 ruim beneden het niveau van voor de pandemie zal blijven. Mocht het herstel van de economische activiteiten sneller verlopen en krachtiger uitvallen dan momenteel wordt aangenomen, dan zal de olieprijs zonder twijfel een stijgende lijn vertonen.

[3] *Internationaal Monetair Fonds, World Economic Outlook Database, april 2021*

AFBEELDING 2: **RUWE OLIE** (AARDOLIEPRODUCTEN)**, DATED BRENT, LIGHT BLEND 38 API, FOB VK, US-$ PER VAT**



Bron: IMF World Economic Outlook Database, vooruitzichten van april 2021

- De prijzen voor metalen zijn sinds 2017 gestegen en deze trend heeft in 2021 een verdere acceleratie getoond. Deze stijging werd gedragen door een sterk toegenomen vraag naar basismetalen op wereldniveau en door de gunstige gevolgen van de opverende Chinese economie. De prijs voor ijzererts tussen 2020 en 2021 steeg met maar liefst 26%. Deze stijgende trend wordt voortgezet en is voornamelijk toe te schrijven aan het herstel van de staalindustrie in China die tegenwoordig het grootste deel van de wereldwijde staalproductie voor haar rekening neemt. Naar verwachting zullen de prijzen voor metaal en ijzererts in de komende jaren op een vergelijkbaar hoog niveau blijven, zoals ook in 2021 kon worden vastgesteld. Het aandeel van de Europese Unie in de wereldwijde productie van staal neemt verder af, terwijl het aandeel van China steeds groter wordt.

- In 2020 was er sprake van een algemene prijsstijging van levensmiddelen. Met name voor graan en plantaardige oliën was de prijsstijging het sterkst. Deze trend van vorig jaar werd veroorzaakt door verschillende factoren, waaronder de slechte oogst in Europa en in het Great Plains-gebied van de VS. Ook de grote vraag uit China en een exportquotum dat is ingesteld door Rusland, één van de grootste producenten van tarwe wereldwijd, om de uitvoer van tarwe af te remmen, speelden hierbij een grote rol. Door de geringere oogst in Europa stegen niet alleen de prijzen, maar werd in 2021 ook minder graan over de Europese binnenwateren vervoerd (zie het hoofdstuk 8).

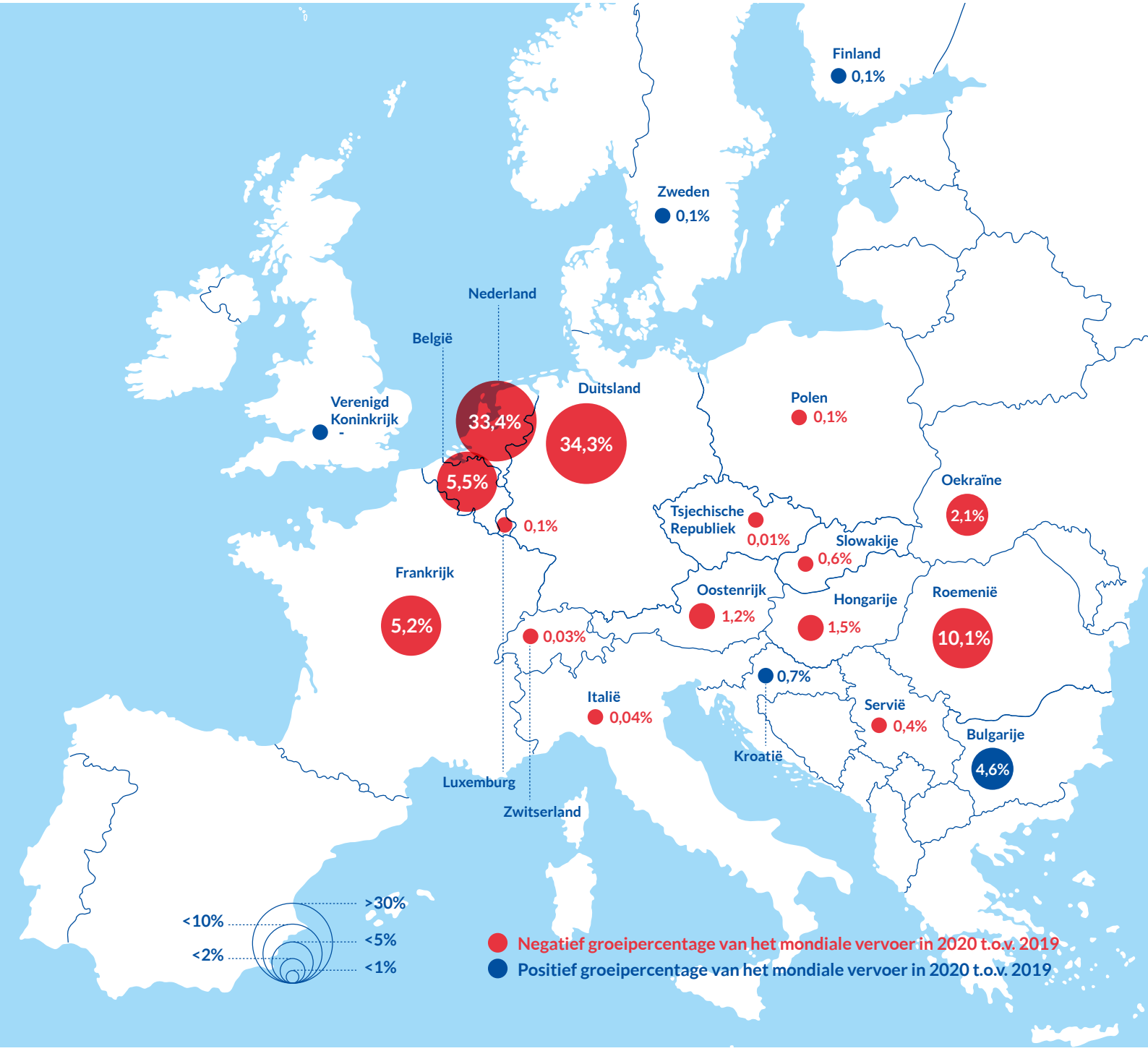
02

VRACHTVERVOER IN DE BINNENVAART

- De binnenvaartvervoersprestatie in de EU-27 (zonder het Verenigd Koninkrijk) bedroeg in 2020 131,7 miljard TKM, oftewel 8,2% minder dan in 2019. Als men de vervoersprestatie van de drie niet-EU-landen optelt – Zwitserland, Servië en Oekraïne – komt men voor 2020 op een vervoersprestatie van 135,1 miljard ton (-8,4% vergeleken met 2019).
- De vervoersprestatie over de traditionele Rijn daalde in 2020 met 10%, terwijl dit 15% was in het laagwaterjaar 2018 en eveneens 15% in 2009, het jaar van de financiële crisis. Het enige segment dat hogere cijfers wist te behalen was het segment van de landbouwproducten. Het containervervoer bleef vrijwel hetzelfde.
- Ondanks de dalende cijfers bij het vervoer van ijzerertsen, metalen en steenkolen, is de vervoersprestatie op de Donau in 2020 slechts met 1,4% afgenomen, dankzij een krachtige stijging in het vervoer van landbouwproducten.

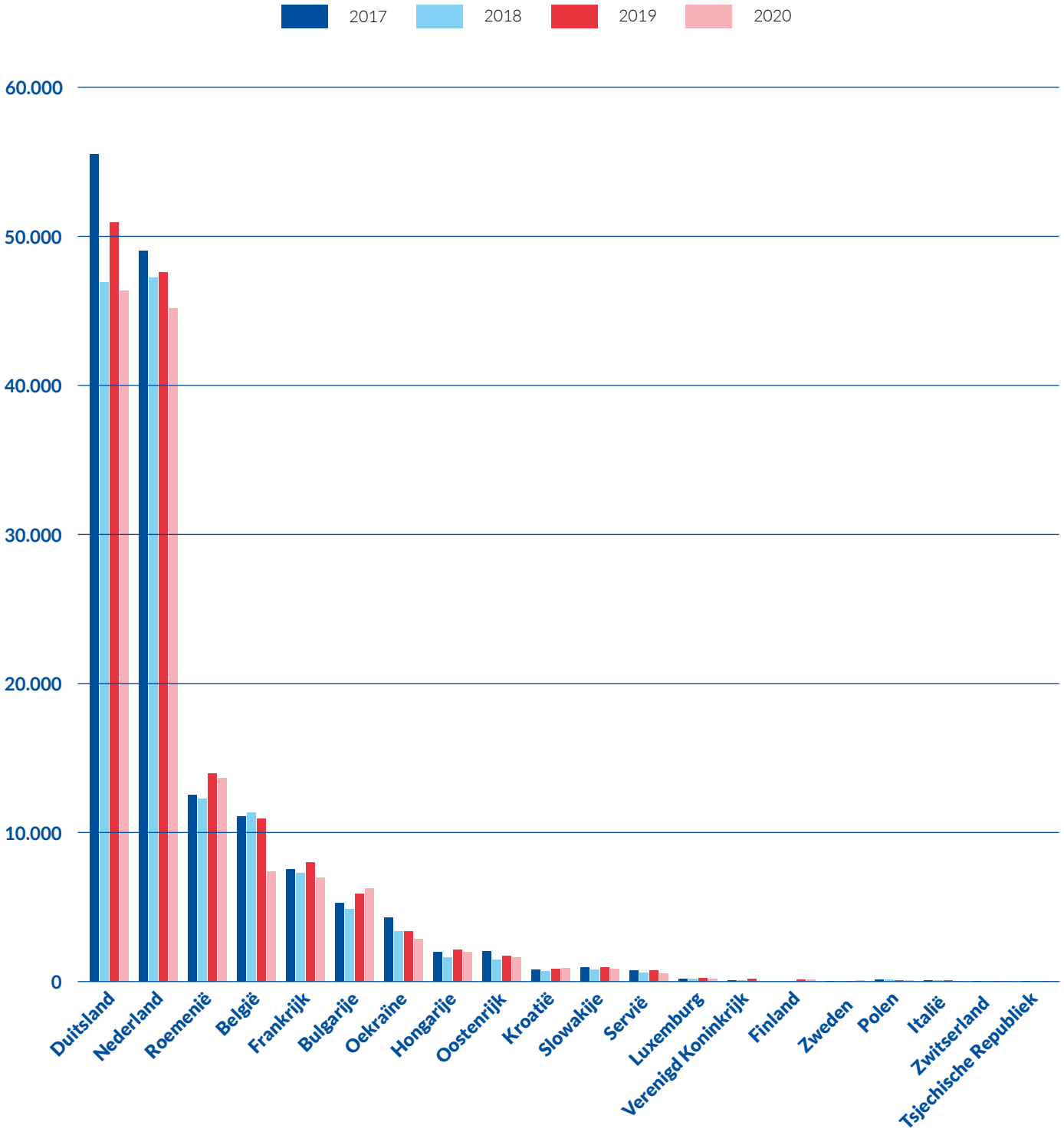
VERVOER IN EUROPA
EN PER LAND

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



Bronnen: Eurostat [iww_go_atygo], OESO (Servië, Zwitserland, Oekraïne)
Voor het Verenigd Koninkrijk is door een vertraging van de publicatie van de gegevens het aandeel in 2020 niet beschikbaar.

AFBEELDING 1: **VERVOERSPRESTATIE BINNENVAART IN 2017, 2018, 2019 EN 2020 IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENVAARTLANDEN** (IN MILJOEN TKM)

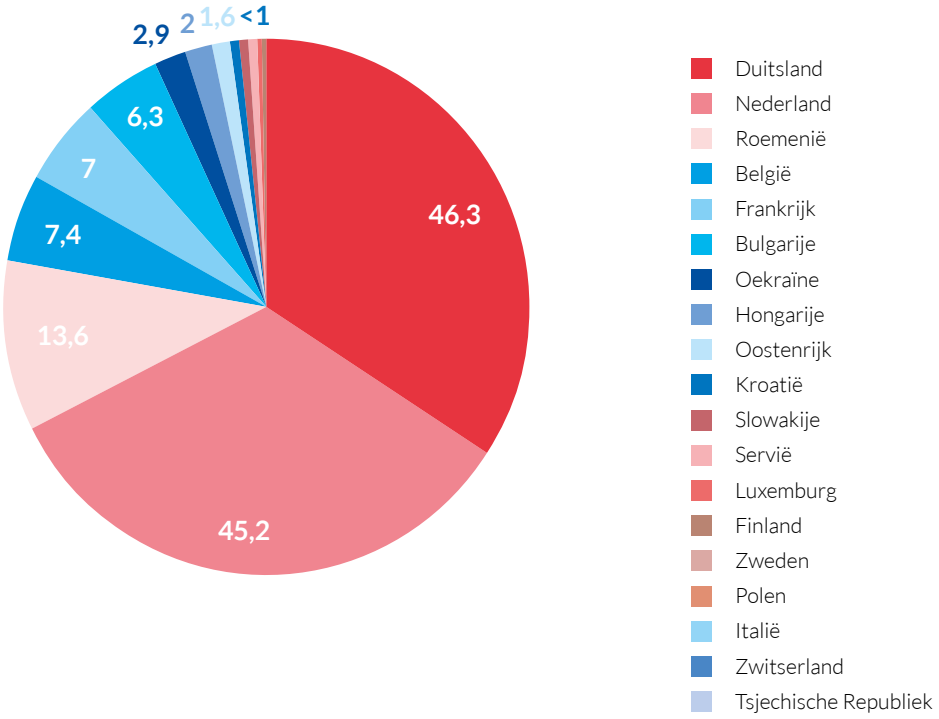


Bronnen: Eurostat [iww_go_atygo], OESO (Servië, Zwitserland, Oekraïne)
Voor het Verenigd Koninkrijk is door een vertraging van de publicatie van de gegevens de waarde voor 2020 niet beschikbaar.

Het jaarrapport behandelt voor de eerste keer ook Oekraïne. De belangrijkste bevaarbare rivieren van de Oekraïne zijn de Dnjepr, de Zuidelijke Boeg en de Donau. Kijkt men naar de ligging van de rivieren is te zien dat maar een betrekkelijk kort gedeelte van de Donau over Oekraïens grondgebied stroomt en wel als grensrivier in het uiterste zuidwesten van het land (grens met Roemenië). Dwars door het hart van Oekraïne stromen de Dnjepr en de Zuidelijke Boeg. Alle drie de rivieren stromen van noord naar zuid en monden uit in de Zwarte Zee.

Voor de totale vervoersprestatie waren de Rijnoeverstaten (België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Zwitserland) samen goed voor 78,6% van de totale vervoersprestatie door de binnenvaart in de EU-27, plus Zwitserland, Servië en Oekraïne. De Donaulanden hadden een aandeel van 19,1% (zonder Oekraïne) en 21,2% (met inbegrip van Oekraïne).

AFBEELDING 2: **JAARLIJKSE VERVOERSPRESTATIE DOOR DE BINNENVAART IN EUROPESE LANDEN** (IN MILJARD TKM IN 2020) *

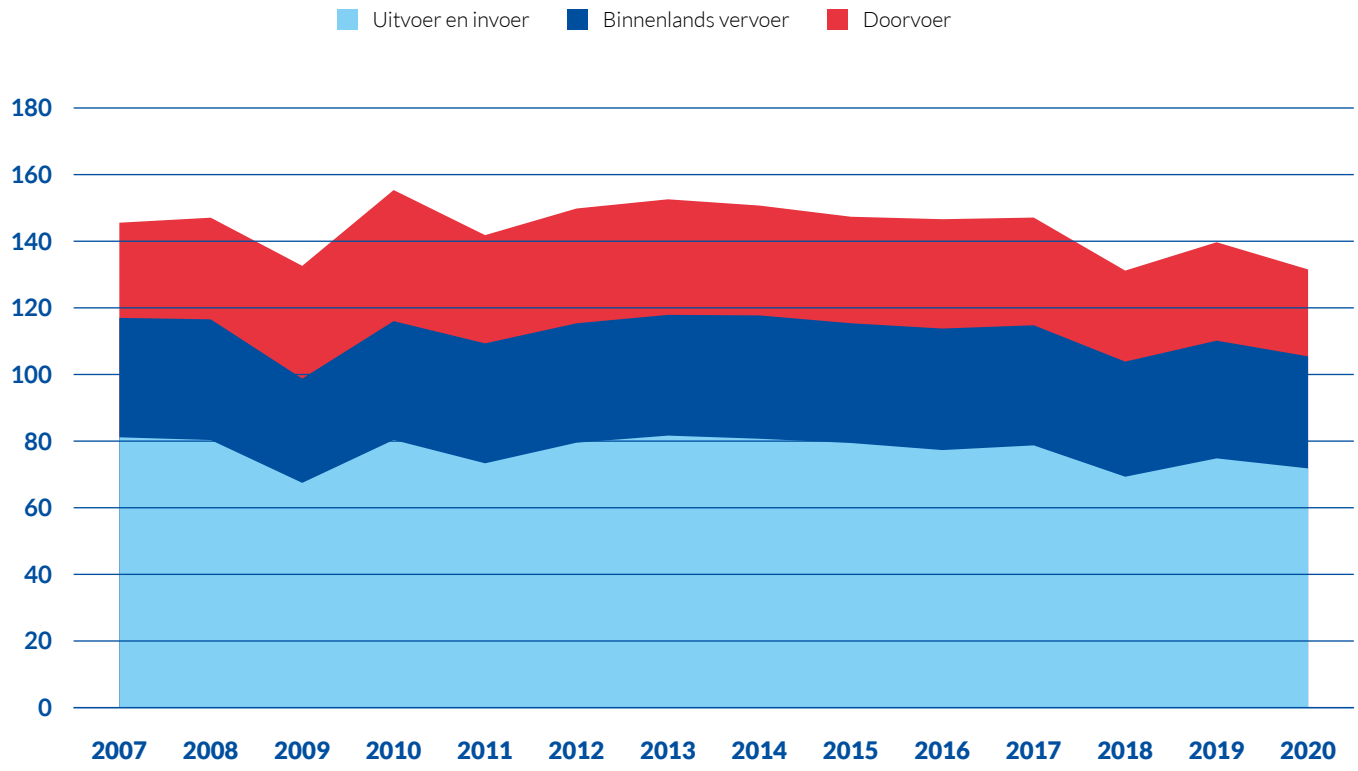


Bronnen: Eurostat [iww_go_atygo] en OESO
** Gegevens voor het VK voor 2020 zijn niet beschikbaar.*

Van de totale vervoersprestatie van de binnenvaart in Europa in 2020, die rond 132 miljard TKM bedroeg, bestond 74,4% uit vervoer dat op een of andere wijze een nationale grens overschreed, dus in de vorm van export, import of doorvoer. Kijkt men naar de afzonderlijke vervoersstromen, dan kan worden vastgesteld dat 19,8% in 2020 uit doorvoer bestond, terwijl de uitvoer- en invoer elk een aandeel hadden van 27,3%.

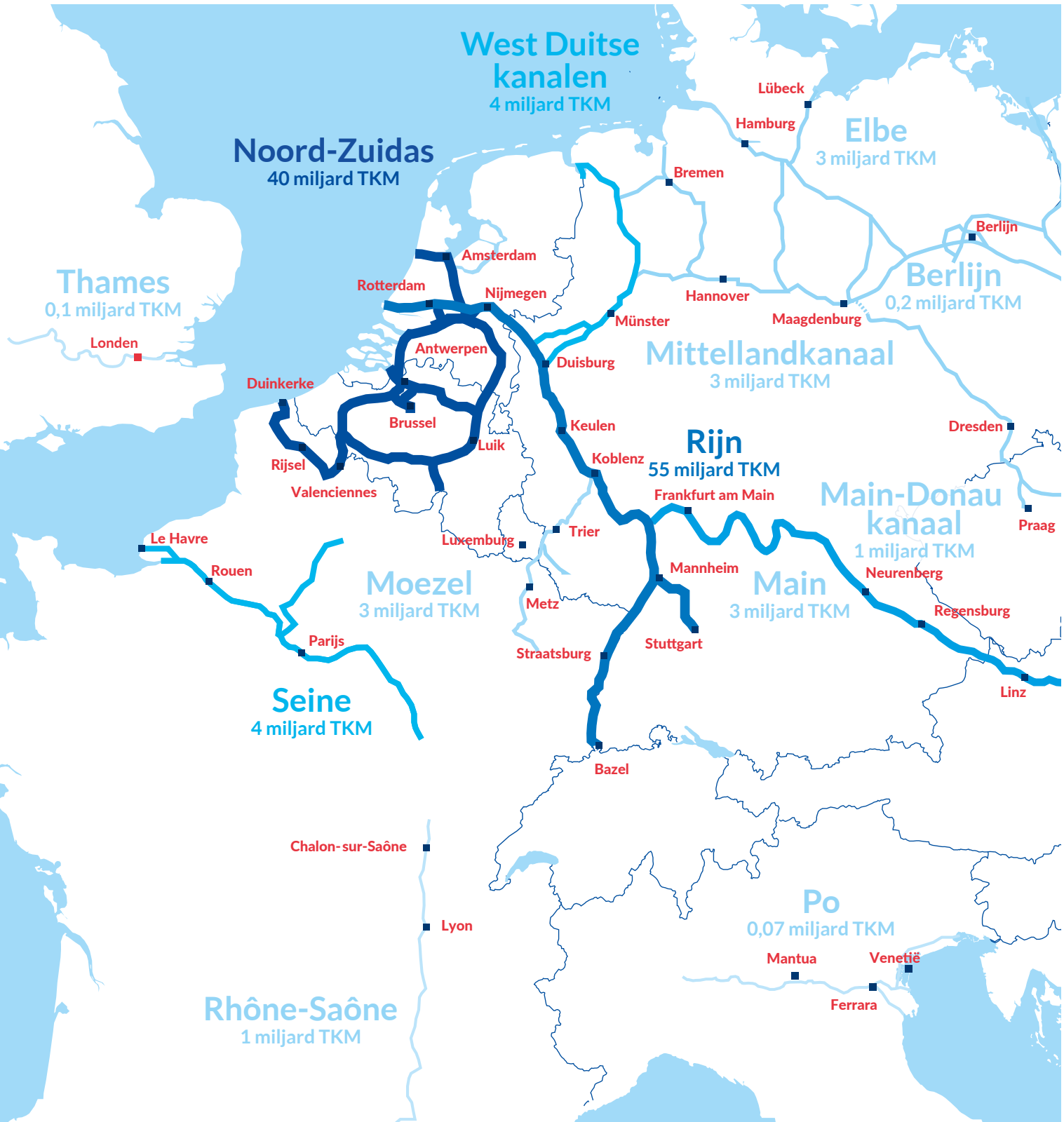
De binnenvaart is met name van belang voor bepaalde corridors. De huidige marktkenmerken laten zien dat voor grensoverschrijdend vervoer binnen de Rijn-Alpen-corridor de binnenvaart in vergelijking met de andere vervoersmodi een aandeel heeft van 54%. Voor de Noordzee-Middellandse-Zeecorridor bedraagt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

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



Bron: Eurostat [iww_go_atygo]
** EU-27 volgens de lidstaten in 2020*

VERVOER
IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE STROOMGEBIEDEN



VERVOERSPRESTATIE IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE STROOMGEBIEDEN
(IN MILJARD TKM)

- 60
- 40
- 20
- 4
- 3
- 1

Bron: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis, VNF, Eurostat

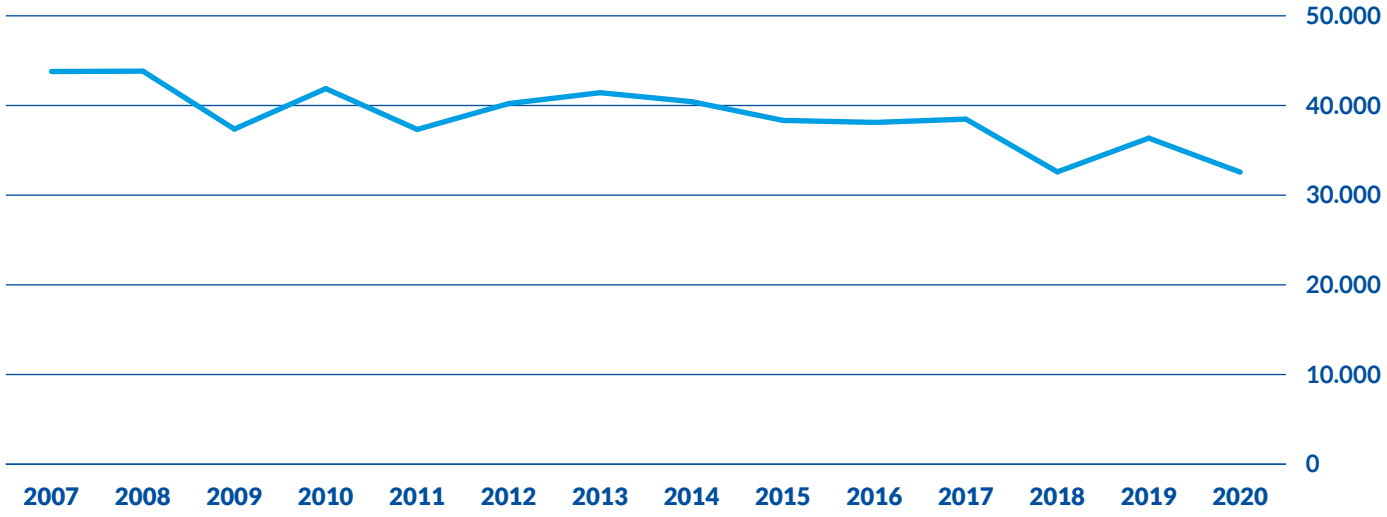
RIJNSTROOMGEBIED

De vervoersprestatie op de traditionele Rijn is in 2020 met **10%** gedaald. In het extreme laagwaterjaar 2018 en in 2009, het jaar van de financiële crisis, daalde de vervoersprestatie met 15%. Alleen het segment landbouwproducten liet in 2020 hogere cijfers zien. Het containervervoer bleef nagenoeg gelijk.

Vervoersvolume en vervoersprestatie op de traditionele Rijn

Het goederenvervoer over de traditionele Rijn (van Bazel tot de Duits-Nederlandse grens) bedroeg in 2020 160 miljoen ton. Dit is 8,4% minder dan in 2019.
De vervoersprestatie op de traditionele Rijn bedroeg 32,6 miljard TKM, wat neerkomt op een daling van 10% in vergelijking met 2019. Het totale vervoersvolume en de vervoersprestatie op de traditionele Rijn worden berekend door het Duitse bureau voor de statistiek Destatis op basis van gegevens die verstrekt worden door havens en schippers (zie glossarium).

AFBEELDING 4: **VERVOERSPRESTATIE OP DE TRADITIONELE RIJN** (IN MILJOEN TKM)



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

Het vervoer over de Rijn bij bepaalde meetpunten

Naast gegevens over het totale goederenvervoer op de traditionele Rijn (160 miljoen ton) worden ook gegevens over het vrachtvervoer bij bepaalde meetpunten (sluizen en grensposten) verzameld. De gegevens over de relevante volumes hebben alleen betrekking op de vervoerde hoeveelheden goederen die zijn geregistreerd bij deze specifieke punten. Daarbij wordt uitgegaan van een geografische aanpak die een soort statische momentopname biedt.[4]

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de meetpunten in het Rijnstroomgebied waarvan gebruik wordt gemaakt bij de berekeningen van de Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat.

TABEL 1: **MEETPUNTEN VOOR HET VRACHTVERVOER IN HET RIJNSTROOMGEBIED EN VERANDERINGSPERCENTAGE 2020/2019**

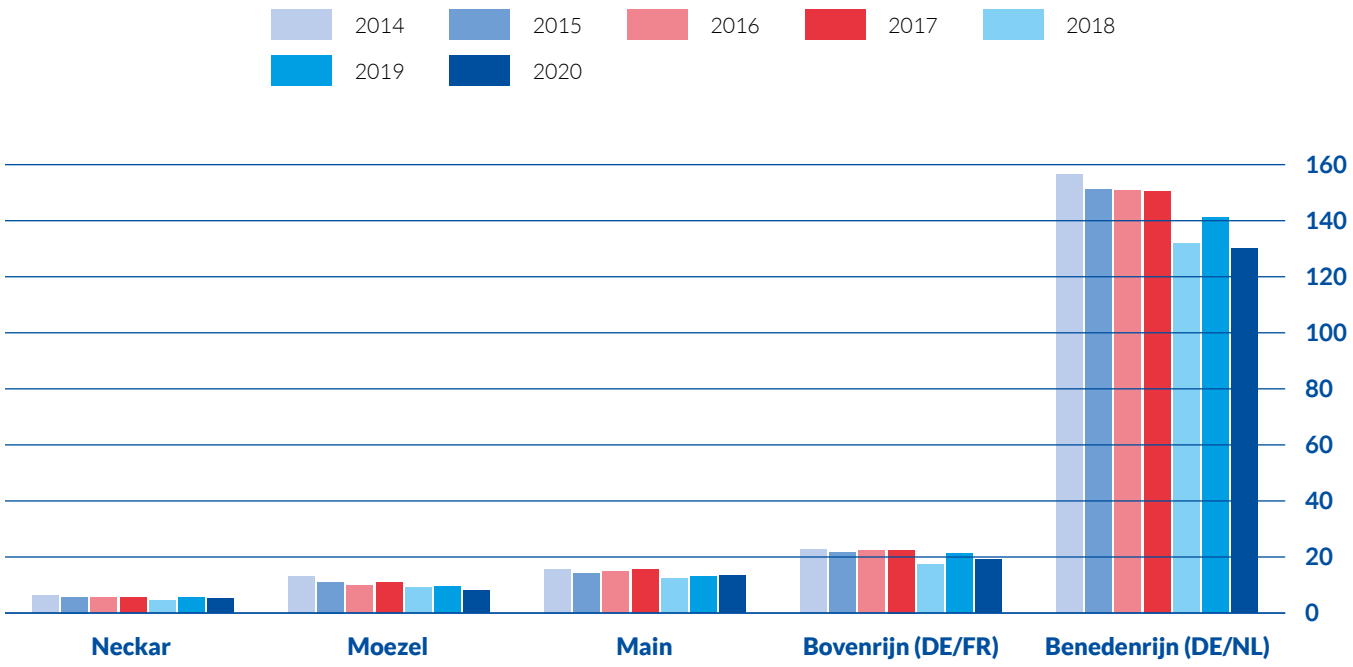
Gedeelte / zijrivier van de Rijn	Meetpunt	Naam van het meetpunt	Vervoersvolume in 2020 in mln. ton	Verandering-spercentage 2020/2019
Benedenrijn	Grens Duitsland/ Nederland	Emmerich	130,0	-7,9%
Bovenrijn	Grens Duitsland/ Frankrijk	Sluis bij Iffezheim	19,2	-9,9%
Main	Samenvloeiing van Main en Rijn	Sluis bij Mainz-Kostheim	13,5	+2,3%
Moezel	Samenvloeiing van Moezel en Rijn	Sluis bij Koblenz	8,1	-14,5%
Neckar	Samenvloeiing van Neckar en Rijn	Sluis bij Mannheim-Feudenheim	5,1	-5,6%

Bron: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van de Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat

De totale hoeveelheid goederen die over de Moezel vervoerd werd, daalde met 14,5% (sluis bij Koblenz), hetgeen voornamelijk te wijten was aan de drastische afname van het steenkolenvervoer in 2020 (met 39,6%). Een positieve ontwikkeling binnen het vervoer op de Moezel is de toename van het containervervoer dat 12,7% bedroeg en van 22.290 TEU in 2019 naar 25.521 in 2020 steeg.[5] Ten opzichte van 2015, toen de TEU-cijfers voor de Moezel bij 16.896 TEU lagen, nam het containervervoer over de Moezel in slechts vijf jaar tijd met 51% toe. Bekijkt men het vrachtvervoer over de Moezel in het geheel, weegt deze toename van het containervervoer echter niet op tegen de daling van de traditionele vrachtsegmenten (steenkolen, ijzererts).

[4] De gegevens voor deze meetpunten zijn verstrekt door de Duitse vaarwegbeheerders. Deze werkwijze met meetpunten heeft als voordeel dat het niet gebaseerd is op ramingen zoals de methode van Destatis, waarbij het vervoer over de Rijn wordt berekend aan de hand van een schatting. Daarbij worden veronderstellingen gehanteerd voor de laad- en losplaatsen voor vracht waar niet voldoende gegevens van schippers en havens beschikbaar zijn. Hoewel deze ramingen de werkelijke cijfers dicht benaderen, kunnen ze een enigszins onnauwkeurig beeld geven. Daartegenover staat dat de methode van de Duitse vaarwegbeheerders (het gebruik van meet- en grenspunten) ook niet perfect is. Deze methode meet namelijk het goederenvervoer alleen op één specifiek punt langs een rivier, terwijl de Destatis-methode voor bepaalde rivieren cijfers over elke vervoersactiviteit berekent (zie beschrijving in het glossarium).
[5] Bron: Moezelcommissie (2021), rapport "Verkehrszahlen Mosel"

AFBEELDING 5: **VRACHTVERVOER BIJ DE VERSCHILLENDE MEETPUNTEN LANGS DE RIJN EN ZIJN ZIJRIVIEREN PER JAAR** (IN MILJOEN TON)



Bron: Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat en de Moezelcommissie

Het aantal geladen schepen op de benedenloop van de Rijn, het drukste gedeelte van de Rijn qua vrachtvervoer, bedroeg in 2020 100.000 schepen. Dit komt neer op een daling van 3,5% ten opzichte van 2019. De gemiddelde vracht die door een schip werd vervoerd bij het passeren van de Duits-Nederlandse grens bedroeg in 2020 1.300 ton per geladen schip, vergeleken met 1362 ton in 2019.

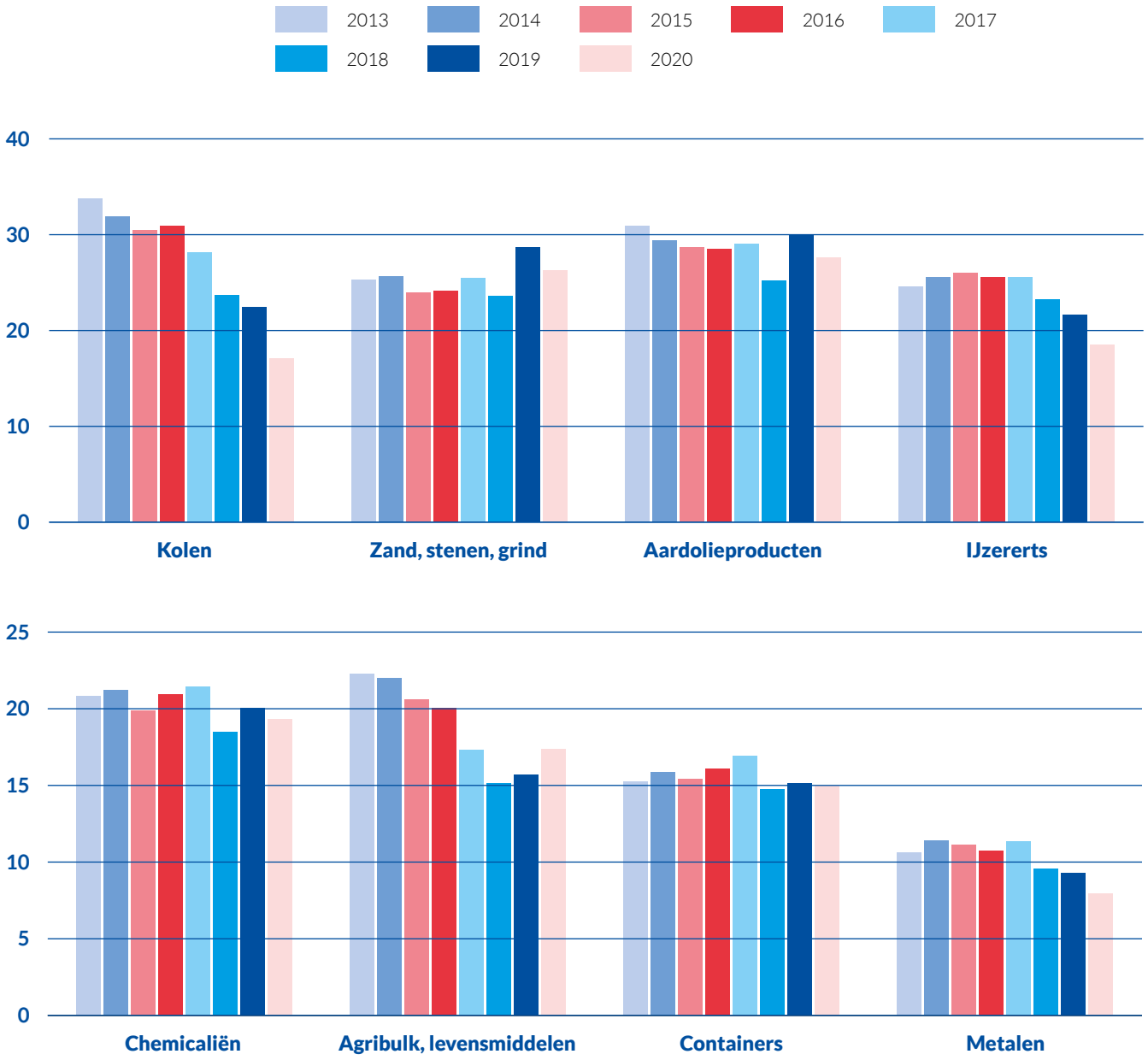
Vervoer over de Rijn per goederensegment

Een belangrijke trend per goederensegment in de binnenvaart op de Rijn betreft het uitfaseren van steenkolen in de energiesector en het daarmee samenhangende inzakken van de vraag naar kolenvervoer. Deze daling zette zich voort in 2020. Van de over de Rijn vervoerde hoeveelheden kolen die uit het buitenland geïmporteerd worden, wordt ongeveer de helft in de energiesector gebruikt. De andere helft van de geïmporteerde steenkolen is voor de productie van staal bestemd. Wanneer men deze voor de staalproductie bestemde steenkolen afzonderlijk bekijkt, valt op dat alle goederensegmenten die verband houden met de staalnijverheid samen goed zijn voor circa 25% van het goederenvervoer over de Rijn.

Na de groeivertraging van de wereldhandel die in 2017 begon en het laagwaterjaar 2018 kreeg het staalgerelateerde vervoer het daarna ook nog zwaar te verduren door factoren die een negatieve invloed hadden op het macro-economische klimaat. Door de coronacrisis in 2020 werden er aanzienlijk minder auto's gebouwd en ook minder staal geproduceerd, wat leidde tot een significante daling van de vraag naar vervoer van dit soort goederen. Samen met de energietransitie verklaart dit waarom het vervoer van de segmenten steenkool (-23,8%), ijzererts (-14,2%) en metalen (-14,6%) over de Rijn het sterkst daalde.

Het enige segment dat een positief resultaat vertoonde, was het segment agribulk en levensmiddelen (+10,7%) dat nauw samenhangt met de oogstresultaten. Het vervoer van deze producten steeg dan ook dankzij een beter oogstjaar voor graan in Europa. De hoeveelheid in containers vervoerde goederen (nettogewicht) bedroeg 15,0 miljoen ton en lag dus bijna op hetzelfde niveau als in 2019 (15,2 miljoen ton). Uitgedrukt in TEU lag dit cijfer in 2020 bij 1,967 miljoen TEU ten opzichte van 2,041 miljoen ton in 2019 (-3,6%).

AFBEELDINGEN 6 EN 7: **HOEVEELHEID OVER DE TRADITIONELE RIJN VERVOERDE GOEDEREN PER TYPE GOEDEREN** (IN MILJOEN TON) *



Bron: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis
** Voor containers nettogewicht*

TABEL 2: **HOEVEELHEID OVER DE TRADITIONELE RIJN VERVOERDE GOEDEREN IN TOTAAL EN PER BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENT** (IN MILJOEN TON) **EN VERANDERINGSPERCENTAGE 2020/2019**

Goederensegment	2019	2020	2020/2019 in %
Traditionele Rijn in totaal	174,1	160,0	-8,4
Aardolieproducten	30,0	27,6	-8,0
Zand, stenen, grind	28,6	26,2	-8,4
Chemicaliën	20,1	19,3	-3,7
IJzererts	21,6	18,5	-14,2
Agribulk, levensmiddelen	15,7	17,4	+10,7
Kolen	22,4	17,1	-23,8
Goederen in containers	15,2	15,0	-1,4
Metalen	9,3	8,0	-14,6

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

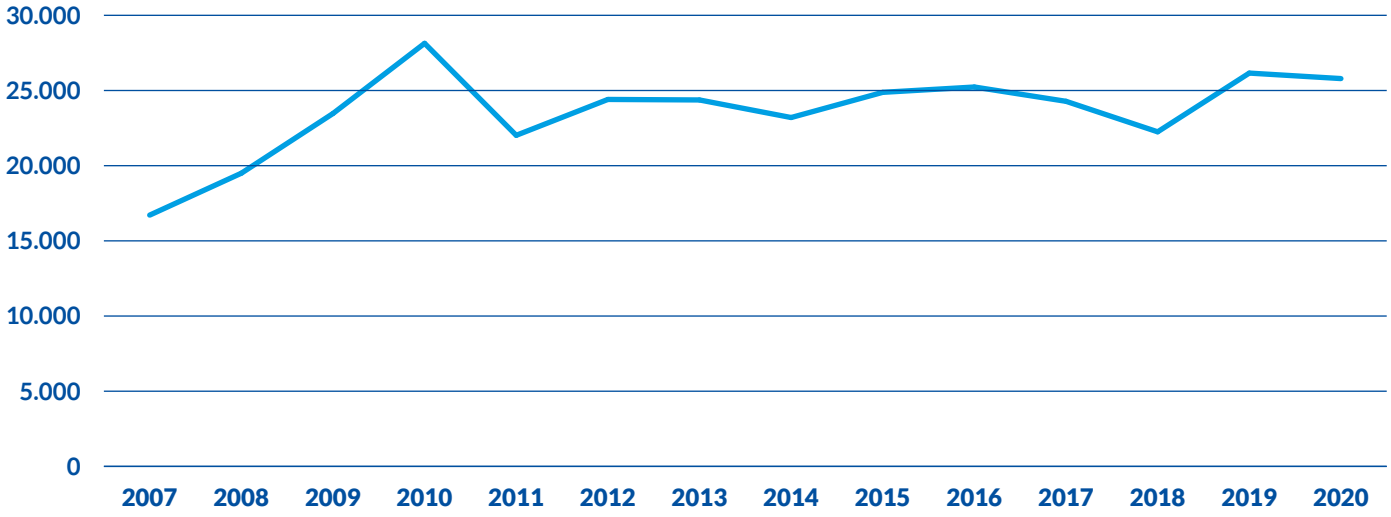
DONAUBEKKEN

Ondanks dat er in 2020 minder ijzerertsen, metalen en steenkolen werden vervoerd, is de vervoersprestatie op de Donau met slechts **1,4%** gedaald. Dit was mogelijk dankzij een sterke toename van het vervoer van landbouwproducten.

Vervoersvolume en vervoersprestatie op de Donau

Het goederenvervoer over het hele bevaarbare deel van de Donau tussen Kelheim (Duitsland) en de Zwarte Zee ligt tussen de 36 en 40 miljoen ton per jaar.[6]
De vervoersprestatie op de Donau (Donaustaten van de EU plus Servië) bedroeg in 2020 25,8 miljoen TKM, oftewel 1,4% minder dan in 2019.

AFBEELDING 8: **VERVOERSPRESTATIE VOOR OVER DE DONAU VERVOERDE GOEDEREN** (IN MILJOEN TKM) *



Bronnen: Eurostat [IWW_GO_ATYGO] en OESO (Servië)
** Vervoersprestatie van de binnenvaart in alle EU-Donaustaten plus Servië*

Het vervoer over de Donau bij bepaalde meetpunten

Het systeem voor de inzameling en verwerking van de statistische gegevens over het vrachtvervoer over de Donau bij bepaalde meetpunten is vergelijkbaar met het systeem dat in het Rijnstroomgebied wordt gehanteerd. De vaarwegbeheerders verzamelen gegevens bij bepaalde grensposten of meetpunten die in de onderstaande tabel voor de Donau worden aangegeven.

[6] *Bron: viadonau, verschillende jaarlijkse rapporten beschikbaar via de volgende link: https://www.viadonau.org/newsroom/publikationen/broschueren (voor het laatst geraadpleegd op 3 juni 2021)*

TABEL 3: **MEETPUNTEN VOOR HET VRACHTVERVOER OP DE DONAU EN VERANDERINGSPERCENTAGE 2020/2019**

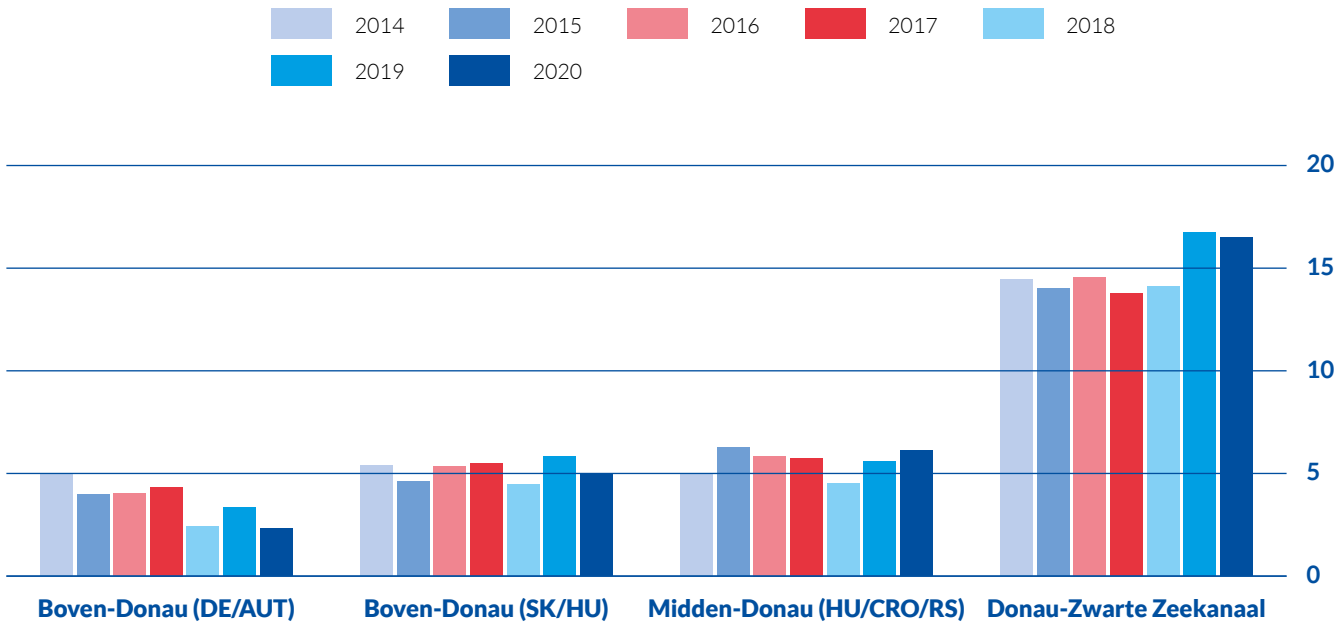
Gedeelte van de Donau	Meetpunt	Naam van het meetpunt	Vervoersvolume in 2020 in mln. ton	Veranderings-percentage 2020/2019
Boven-Donau	Grens Duitsland/ Oostenrijk	Sluis bij Jochenstein	2,3	-30,0%
Boven-Donau	Grens Slowakije/ Hongarije	Sluis bij Gabčíkovo	5,0	-14,2%
Midden-Donau	Grens Hongarije/ Kroatië/Servië	Mohács	6,1	+9,5%

Bron: Marktobservatierapport van de Donaucommissie

Op de Donau, en met name op de Beneden- en Midden-Donau, komt een veel groter aandeel van het vervoer voor rekening van duwstellen dan op de Rijn. Voor de Midden-Donau lag het aandeel van met duwstellen vervoerde goederen in het totale goederenvervoer in 2020 bij 75,7% ten opzichte van 79,5% in 2019 en 78,7% in 2018.

Naast de meetpunten langs de Donau worden ook jaarlijkse cijfers gegeven voor het Donau-Zwarte Zeekanaal. Dit kanaal loopt van Cernavodă, aan de Donau, naar Constanța (zuidelijke arm) en naar Năvodari (noordelijke arm), aan de Zwarte Zee. In 2020 was het vervoersvolume op dit kanaal goed voor 16,5 miljoen ton (wat neerkomt op een daling van slechts 1,4% in vergelijking met 2019).

AFBEELDING 9: **VRACHTVERVOER BIJ DE VERSCHILLENDE MEETPUNTEN LANGS DE DONAU EN OVER HET DONAU-ZWARTE ZEEKANAAL PER JAAR** (IN MILJOEN TON)



Bron: Donaucommissie, verschillende jaarlijkse marktobservatierapporten

Het Sulinakanaal is een andere aangelegde waterweg in Roemenië. Het vormt een verbinding tussen de Donau en de Zwarte Zee. Op het Sulinakanaal nemen zeeschepen het leeuwendeel van het vrachtvervoer voor hun rekening. In 2020 bedroeg de hoeveelheid goederen die over dit kanaal werd vervoerd 4,55 miljoen ton.

TABEL 4: **VRACHTVERVOER OVER HET SULINAKANAAL PER RICHTING IN MILJOEN TON**

Richting / Jaar	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Donau ➡ Zwarte Zee	3,24	3,26	3,25	3,61	3,67	4,33	2,87
Zwarte Zee ➡ Donau	0,42	0,58	0,51	0,70	0,77	1,16	1,67
Totaal vervoer	3,67	3,85	3,76	4,31	4,44	5,49	4,55

Bron: marktobservatierapport van de Donaucommissie

Het totale binnenvaartvervoer in de Roemeense havens bedroeg in 2020 27,307 miljoen ton (-4,1% ten opzichte van 2019). Dit cijfer omvat de door de binnenvaart vervoerde hoeveelheden goederen die in de haven van Constanța werden overgeslagen, wat neerkomt op 14,5 miljoen ton.

Vervoer over de Donau per goederensegment

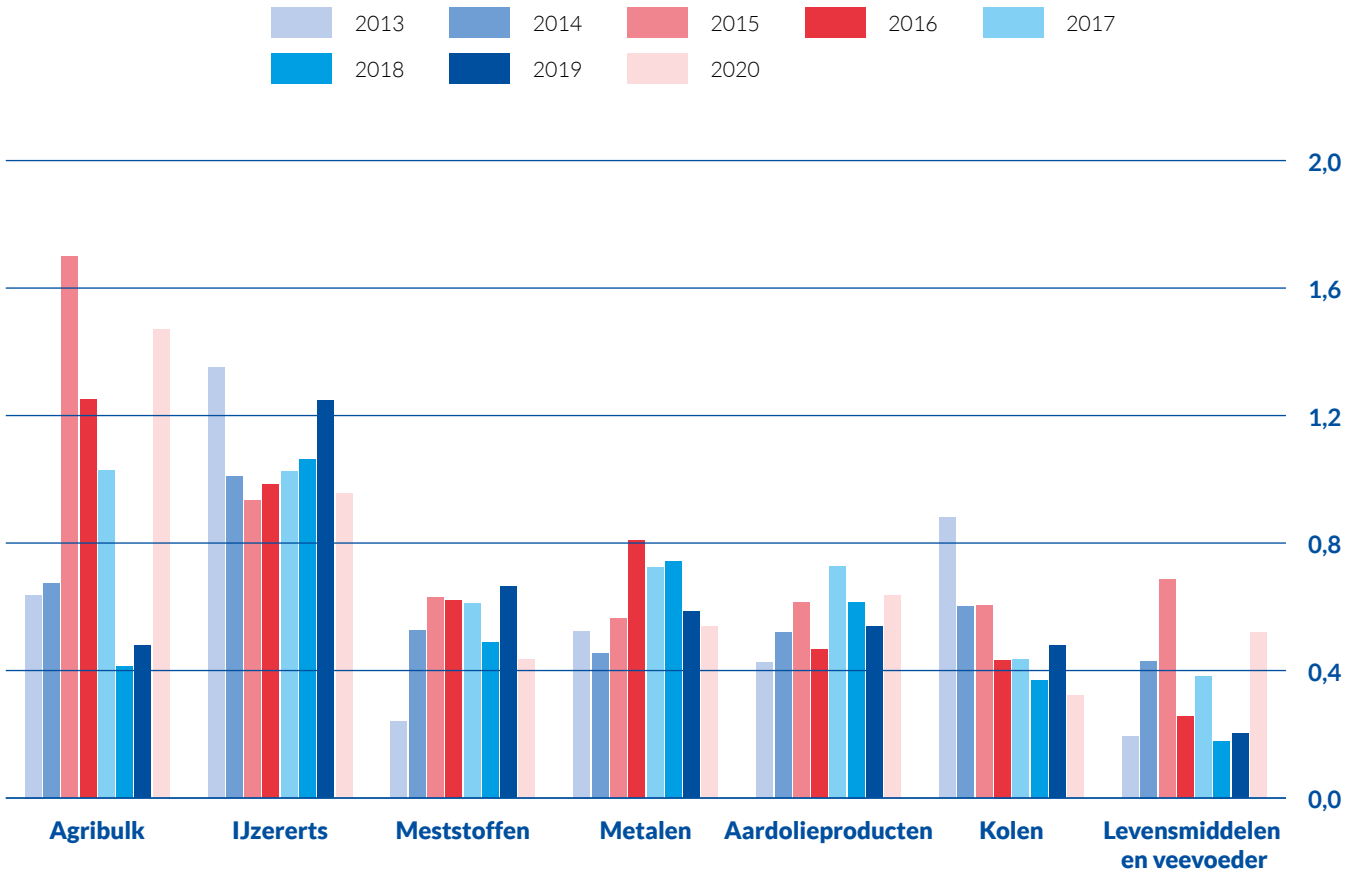
De vervoersvolumes van ijzerertsen, metalen, metaalproducten en cokeskolen zijn samen goed voor 45-55% van alle over de Donau vervoerde goederen.[7] Zowel het vervoer van ijzererts als metalen vertoonde al tussen 2014 en 2019 op de Donau een stijgende lijn ondanks de lage waterstanden en de macro-economische hindernissen. De redenen voor deze stijging waren het algemene gunstige macro-economische klimaat in veel Donaulanden en met name de groei van de staalproductie in de meeste van deze landen tussen 2014 en 2019.[8]

In 2020 liep de vraag naar grondstoffen voor de metaalverwerkende industrie en voor metaalproducten echter terug. Hierdoor kwamen de activiteiten in dit marktsegment tijdelijk stil te liggen. Andere belangrijke factoren voor deze daling waren de verlaging van de invoerquota op metalen naar de EU en de herverdeling van de toeleveringsstromen als gevolg van de invoering van nieuwe douanerechten in de internationale handel. Pas eind 2020 lieten de indicatoren voor het staalvervoer door de binnenvaart op de Donau een stabiel beeld zien.

Het segment landbouwproducten zorgde voor stabiliteit in het binnenvaartvervoer op de Donau: grote hoeveelheden graan werden vervoerd vanuit de havens aan de middenloop van de Donau naar de havens in het mondingsgebied van de Donau (Constanța). Over het hele jaar genomen is het transport van aardolieproducten en producten afkomstig van chemische fabrieken over de Donau vrij stabiel gebleven.

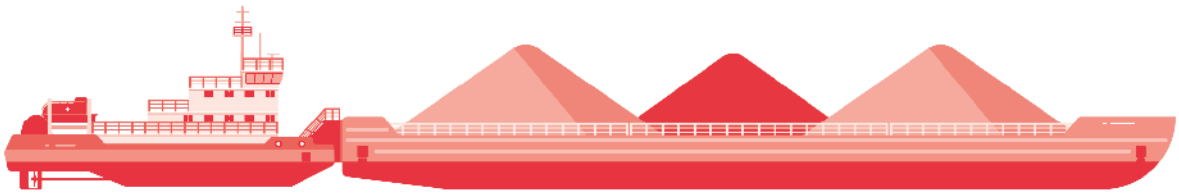
[7] Bron: CCR / EG: Marktverslag 2014-2019 (2021), Belangrijkste kenmerken en tendensen van de Europese binnenvaart, blz. 9
[8] Staalproductie in Roemenië nam tussen 2014 en 2019 met 9,2% toe, in Hongarije met 53,6% en in Servië met 231%. Bron: CCR / EG: Marktverslag 2014-2019 (2021), blz. 58

AFBEELDING 10: **OVER DE MIDDEN-DONAU VERVOERDE GOEDEREN** (IN MILJOEN TON) *



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

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



CONTAINERVERVOER
PER LAND IN EUROPA

Geografische structuur

Van de totale binnenvaartvervoersprestatie voor containers (TKM) in Europa vindt 99,99% plaats in de zes Rijnoeverstaten (Nederland, België, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland en Luxemburg). Op de Donau is containervervoer nog steeds zeer marginaal.

Gehele EU

In de hele EU-27 werden in 2020 door de binnenvaart 6,8 miljoen TEU vervoerd en 56,5 mln. ton goederen in containers. Dit komt neer op een stijging van 2% (gebaseerd op TEU) ten opzichte van 2019 en een daling van 3% (uitgedrukt in ton).

Met 56,5 miljoen ton goederen was het containervervoer goed voor 11,3% van het totale binnenvaartvervoer in de EU. Het containervervoer volgt een opwaartse trend, zoals uit de volgende cijfers voor dit segment blijkt: 9,0% (2015), 9,9% (2018), 10,4% (2019), 11,3% (2020).

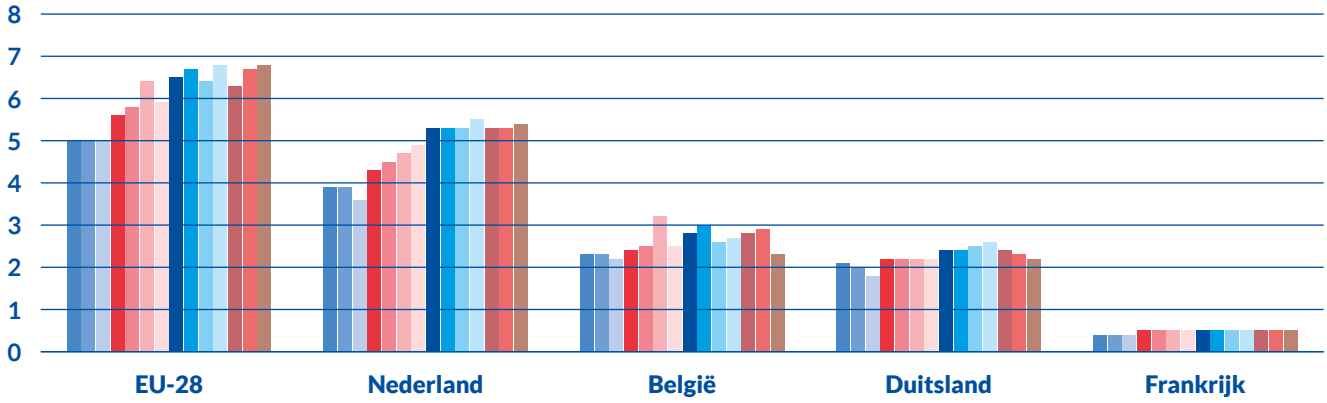
Rijnoeverstaten

Kijkt men naar de afzonderlijke landen, dan kan worden vastgesteld dat, uitgedrukt in TEU, het containervervoer in Nederland met 1% is gestegen en in Frankrijk met 6%, terwijl dit cijfer voor België en Duitsland met respectievelijk 1% en 4% terugliep.

In Nederland werd in 2020 48,6 miljoen ton goederen in containers vervoerd (dit staat gelijk aan 13,9% van het totale vervoer door de binnenvaart in Nederland). In België bedroeg dit 19,9 mln. ton (12,7% van het totale binnenvaartvervoer in België), 19,6 mln. ton in Duitsland (oftewel 10,4%) en 3,0 mln. ton in Frankrijk (5,4% van het totale binnenvaartvervoer in Frankrijk).

Luxemburg is het land waar het containervervoer vanaf 2014 een hoge vlucht heeft genomen, omdat er steeds meer containers over de Moezel worden vervoerd. Op het gedeelte van de Moezel dat in Luxemburg gelegen is, werden in 2020 17.436 TEU vervoerd en 0,180 miljoen ton goederen in containers. Dit is weer een forse toename in vergelijking met 2019 (+51% voor TEU en +43% in ton). Deze cijfers zijn bijzonder relevant gezien het feit dat er vóór 2014 in Luxemburg nauwelijks sprake was van enig containervervoer.

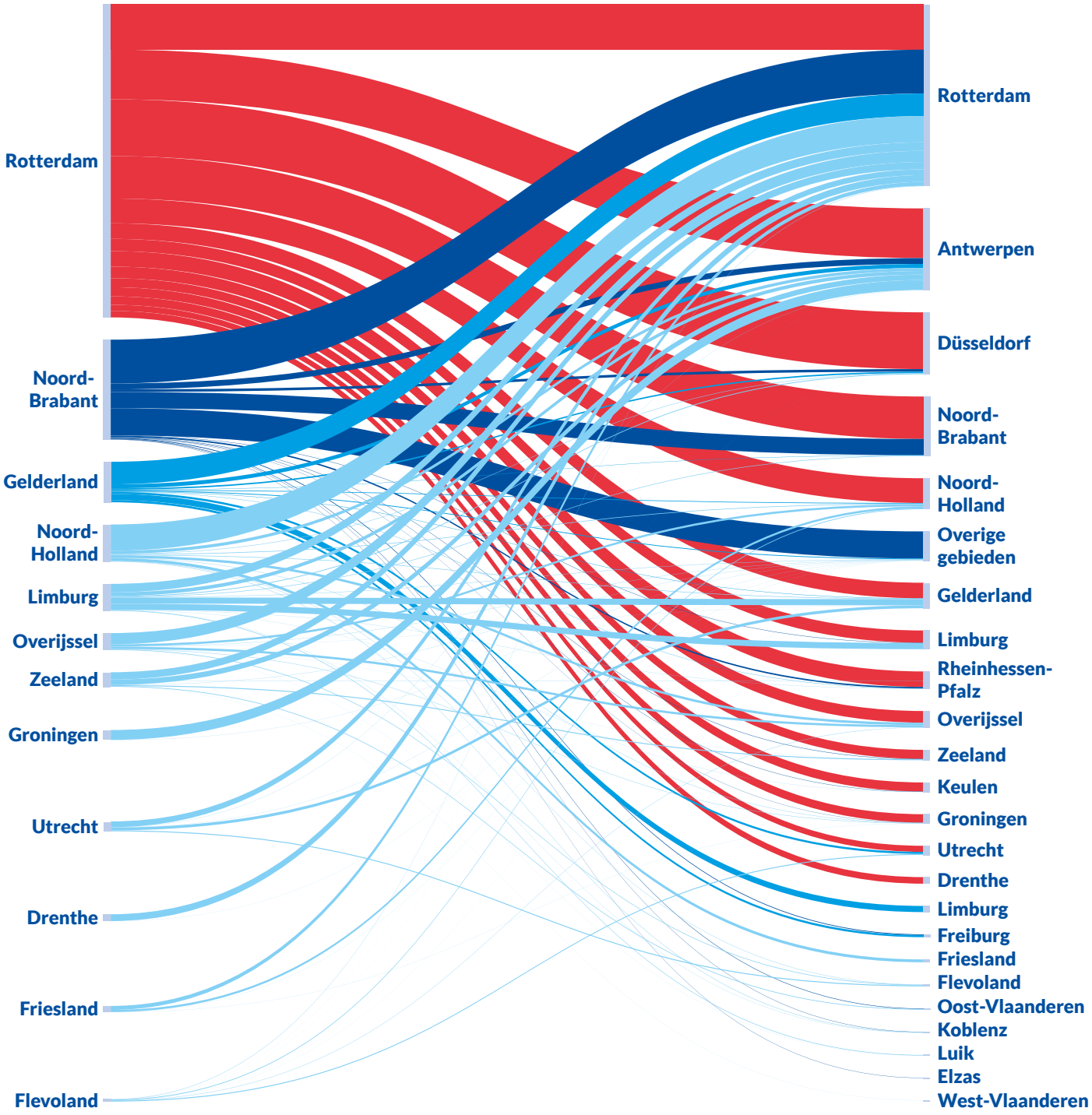
AFBEELDING 11: **CONTAINERVERVOER PER LAND IN EUROPA** (IN MILJOEN TEU) *



Bron: Eurostat [iww_go_actygo]

** De cijfers voor de landen kunnen niet worden opgeteld. Dan zouden er namelijk containers dubbel worden geteld. Bij de berekening van de totale waarde voor de EU-27 is rekening gehouden met het grensoverschrijdend vervoer van containers.*

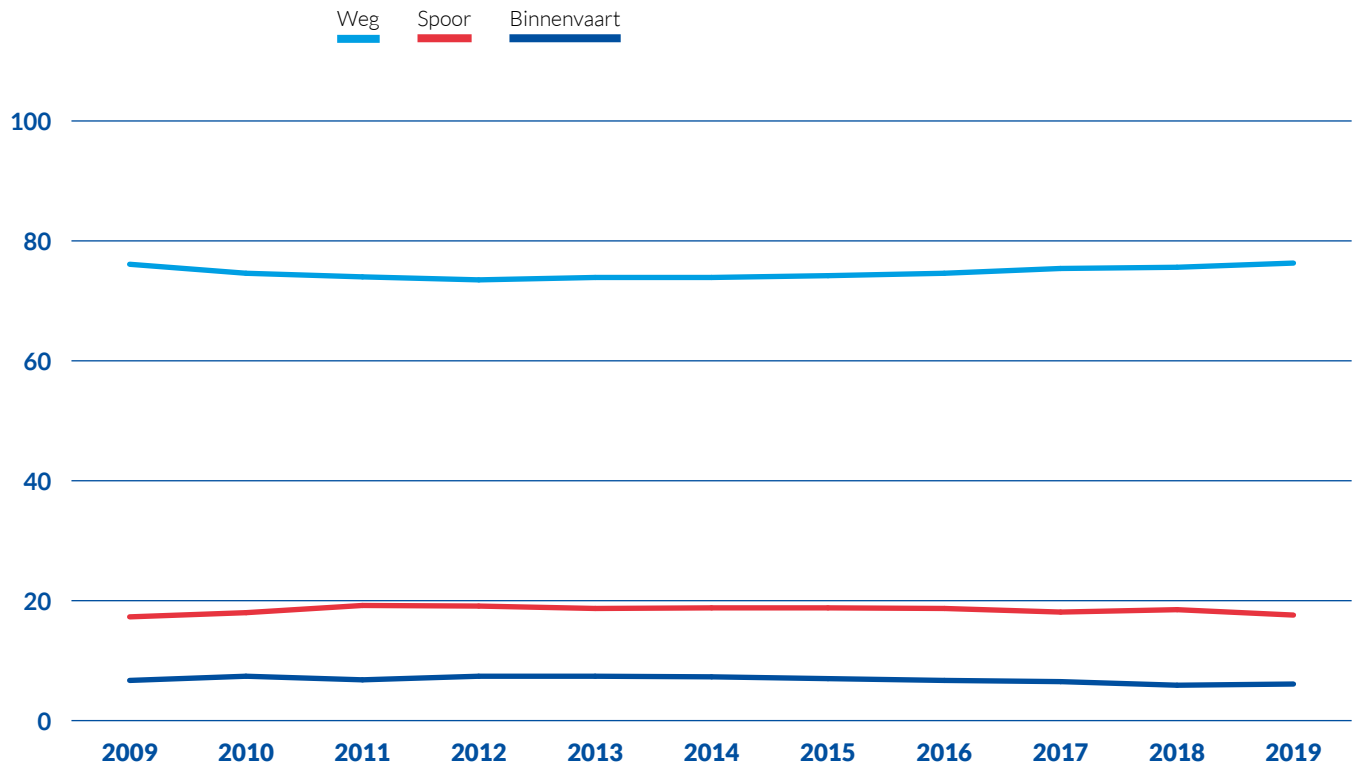
AFBEELDING 12: **VERVOERSSTROMEN** (TEU) **VOOR CONTAINERS VANUIT REGIO'S VAN LADING IN NEDERLAND NAAR REGIO'S VAN LOSSING** (NUTS 2)



Bron: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van het CBS

BINNENVAART
EN ANDERE VERVOERSMODI

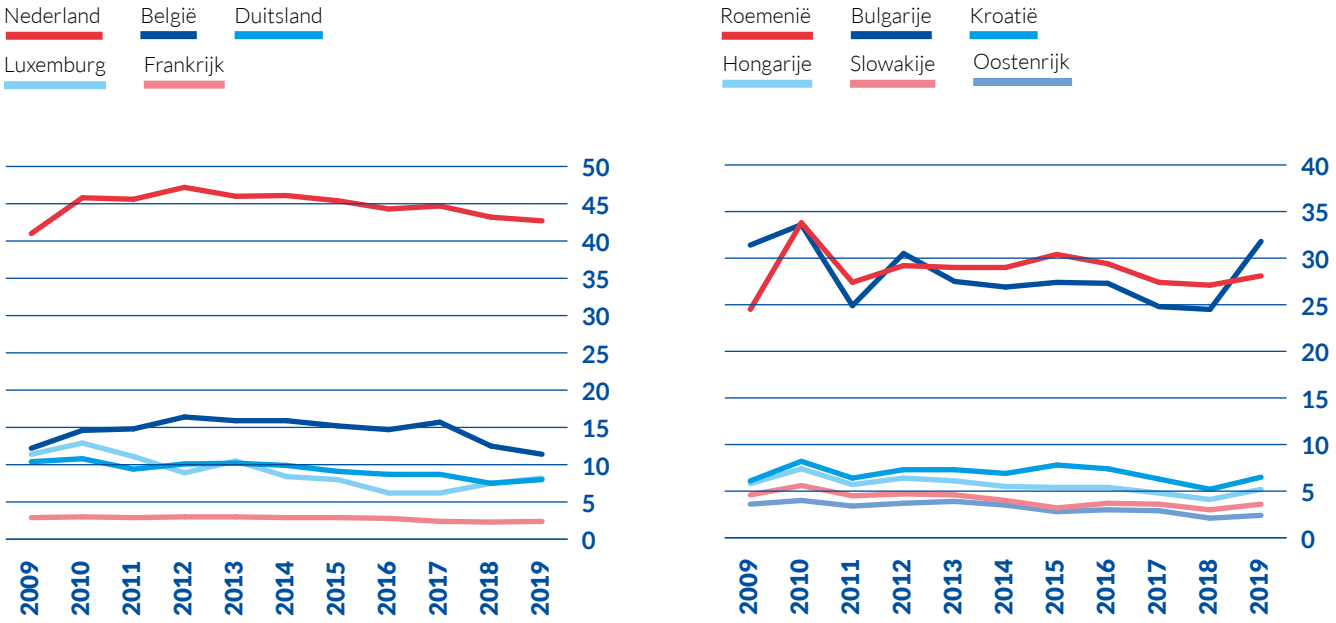
AFBEELDING 13: **AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VAN DE VERVOERSWIJZEN OVER LAND IN DE EU-27** (IN %) **2009-2019**



Bron: Eurostat [tran_hv_frmod]

Voor de drie vervoerswijzen over land is het aandeel in de modal split in de afgelopen tien jaar min of meer gelijk gebleven. Het aandeel van de binnenvaart op het niveau van de EU-27 in de modal split lag in 2019 bij 6,1% en loopt dus ver achter op het wegvervoer (76,3%) en het vervoer per spoor (17,6%). Het aandeel in de modal split van de binnenvaart bleef dus in die periode op een vergelijkbaar niveau, terwijl het aandeel van het wegvervoer toenam ten koste van het spoorvervoer. Aangezien veel landen van de EU geen binnenwateren hebben, dient het totale aandeel van de modal split door de binnenvaart op EU-niveau niet te worden gebruikt als prestatie-indicator voor het succes van de binnenvaart in de EU. Beter geschikt als graadmeter voor de resultaten van de binnenvaart in de vervoersmarkt is de evolutie van het aandeel van de binnenvaart in de modal split in landen die een voldoende dicht netwerk van vaarwegen hebben, zoals Nederland, België of Duitsland, of waar de binnenvaart vanouds een grote rol speelt in het vervoer van goederen, zoals bijvoorbeeld in veel Donaulanden.

AFBEELDINGEN 14 EN 15: **EVOLUTIE VAN HET AANDEEL IN DE MODAL SPLIT DOOR DE BINNENVAART VOOR DE RIJNOEVERSTATEN EN DE DONAULANDEN** (IN %, OP BASIS VAN TONKILOMETER) *



Bron: Eurostat [tran_hv_frmod]
** Aandeel van de vervoersprestatie van de binnenvaart in de totale vervoersprestatie (binnenvaart + weg + spoor). Voor België zijn de cijfers voor 2018 een schatting.*

Als men naar het aandeel binnenvaart in de modal split van het goederenvervoer kijkt, ziet men uiteenlopende trends in de EU-landen. In Nederland is het aandeel in de modal split tussen 2009 en 2012 gestegen naar 47,2%. Dit aandeel nam in de daaropvolgende jaren af en kwam in 2019 op 42,7% te liggen. Deze neergaande trend heeft deels te maken met de laagwaterperiodes in 2015, 2017 en 2018 en ook met het feit dat het vervoer van steenkolen sinds 2015 sterk is teruggelopen. Een dergelijke neerwaartse trend is ook goed zichtbaar wanneer men kijkt naar België en Duitsland. In Luxemburg is het aandeel in de modal split door de binnenvaart de afgelopen jaren gestegen. Voor de landen in het stroomgebied van de Donau laten zowel Roemenië als Bulgarije een hoog aandeel in de modal split zien. In 2019 bedroeg dit intermodale aandeel van de binnenvaart respectievelijk 28,1% en 31,8%. Voor Bulgarije was het de eerste keer sinds 2012 dat het aandeel van de binnenvaart in de modal split hoger lag dan 30%, wat neerkomt op een forse stijging van 7,3 procentpunten ten opzichte van 2018.

03

WATERSTANDEN EN VRACHTPRIJZEN

- **De waterstanden en vaaromstandigheden op de Rijn en Donau waren in 2020 iets slechter dan in 2019, maar beter dan in 2018.**
- **Voor de meeste goederengroepen zijn de vrachtprijzen in 2020 gedaald, hoewel er uitzonderingen zijn zoals voor bouwmaterialen op de Rijn en agribulk op de Donau.**
- **De afgelopen tien jaar tonen de jaarlijkse gemiddelde vrachtprijzen voor droge en vloeibare lading in het Rijnstroomgebied een opwaartse trend.**

WATERSTANDEN

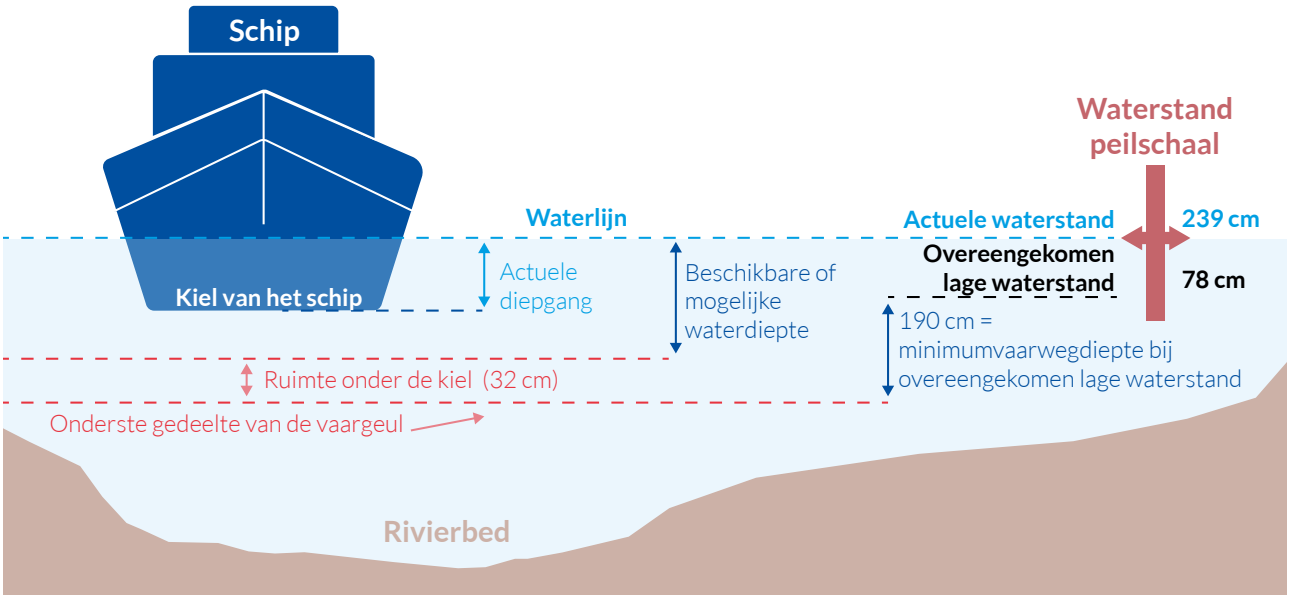
EN BESCHIKBARE DIEPTE VOOR DE SCHEEPVAART BIJ DE MEETPUNTEN LANGS DE RIJN EN DONAU

De waterstanden en vaaromstandigheden waren in 2020 veel problematischer dan in 2019, maar wel gunstiger dan in 2018. In 2020 daalden de vrachtprijzen voor de meeste goederensegmenten, hoewel er enkele uitzonderingen waren zoals bouwmaterialen op de Rijn en agribulk op de Donau.

De beschikbare diepte voor de scheepvaart bij een bepaald meetpunt wordt berekend met de volgende formule:[9] mogelijke of beschikbare diepte = minimumvaarwegdiepte + (actuele waterstand – overeengekomen lage waterstand) – ruimte onder de kiel.

Als de actuele waterstand gelijk is aan de overeengekomen lage waterstand (waaruit blijkt dat de waterstand zeer laag is), dan is het verschil (actuele waterstand – overeengekomen lage waterstand) nul. In dit geval is de mogelijke diepte van een schip nog steeds gelijk aan de minimumvaarwegdiepte min de ruimte onder de kiel (zie illustratie).

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



In deze illustratie is als datum voor het bepalen van de beschikbare of mogelijke diepgang 3 september 2020 gekozen, toen het werkelijke waterpeil gemiddeld 239 cm bedroeg.

[9] *Voor de formule, zie: SVS Aktuell, dec. 2018/jan. 2019, pagina 7 en 8, beschikbaar via de volgende link: http://www.svs-ch.ch/sites/default/files/svs-aktuell/winter_2018.pdf*

Tabel 1 toont de resultaten van een analyse van de dagelijkse gegevens voor de meetpunten langs de Rijn en de Donau voor de jaren 2018, 2019 en 2020. Uit de onderstaande tabel blijkt dat bij Kaub een beschikbare waterdiepte werd bereikt die ten minste gelijkwaardig is aan de minimumvaarwegdiepte van 1,90 m:

- In 2018: op 63,5% van de dagen in een jaar
- In 2019: op 98,3% van de dagen in een jaar
- In 2020: op 87,3% van de dagen in een jaar

Het feit dat het "behaalde percentage" in 2018 en 2020 lager was dan het doelpercentage van 95% is het gevolg van de uitzonderlijke laagwaterperiodes in die beide jaren.

Duisburg-Ruhrort aan de benedenloop van de Rijn biedt over het algemeen hogere waterstanden en grotere vaarwegdieptes en mogelijke waterdieptes, omdat de morfologische kenmerken van de Rijn bij dit meetpunt anders zijn. Dit vertaalt zich in een grotere streefdiepte (2,80 m), maar alleen in 2019 kon dit doel op ten minste 95% van alle dagen worden bereikt.

Vergelijkbare berekeningen kunnen ook voor de Donau worden uitgevoerd.
Twee meetpunten aan de bovenloop van de Oostenrijkse Donau zijn hiervoor in aanmerking genomen: Kienstock (122 km ten oosten van Linz en 90 km ten westen van Wenen) en Wildungsmauer (250 km ten oosten van Linz en 38 km ten oosten van Wenen). Voor beide meetpunten wordt een waterdiepte van 2,50 m nagestreefd.

In 2019 waren de vaaromstandigheden bij alle vier meetpunten gunstiger in vergelijking met het extreme laagwaterjaar 2018. Omdat de zomer van 2020 opnieuw gekenmerkt werd door extreme hitte en droogte, wat gepaard ging met lage waterstanden, was er een betrekkelijk grote afname te zien.

TABEL 1: **BEHAALDE MINIMUMVAARWEGDIEPTE ALS MOGELIJKE DIEPTE IN 2018-2020**
(IN % VAN ALLE DAGEN IN EEN JAAR)

Meetpunt	Minimumvaarwegdiepte onder OLR*	2018	2019	2020
Kaub (Middenrijn)	190 cm	63,5%	98,3%	87,3%
Duisburg Ruhrort (Benedenrijn)	280 cm	62,3%	95,3%	83,6%
Kienstock (Boven-Donau)	250 cm	50,4%	63,3%	57,4%
Wildungsmauer (Boven-Donau)	250 cm	43,3%	53,4%	46,2%

Bronnen: berekening van de CCR op basis van gegevens van de Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat, verstrekt door het Duitse federale bureau voor hydrologie (BfG) en de Federale overheid Neder-Oostenrijk
** OLR: Overeengekomen Lage Rivierstand*

De percentages voor de twee meetpunten aan het Oostenrijkse gedeelte van de Donau komen in grote lijnen overeen met de informatie die door de Donaucommissie is verstrekt over de vaaromstandigheden op de Donau in 2020. Volgens het marktobservatierapport voor de Donau werd alleen in maart een toereikende vaarwaterdiepte bereikt, zodat de vrachtschepen beladen konden worden bij een waterdiepte van 250-270 cm. Dit niveau werd in de overige maanden niet gehaald.

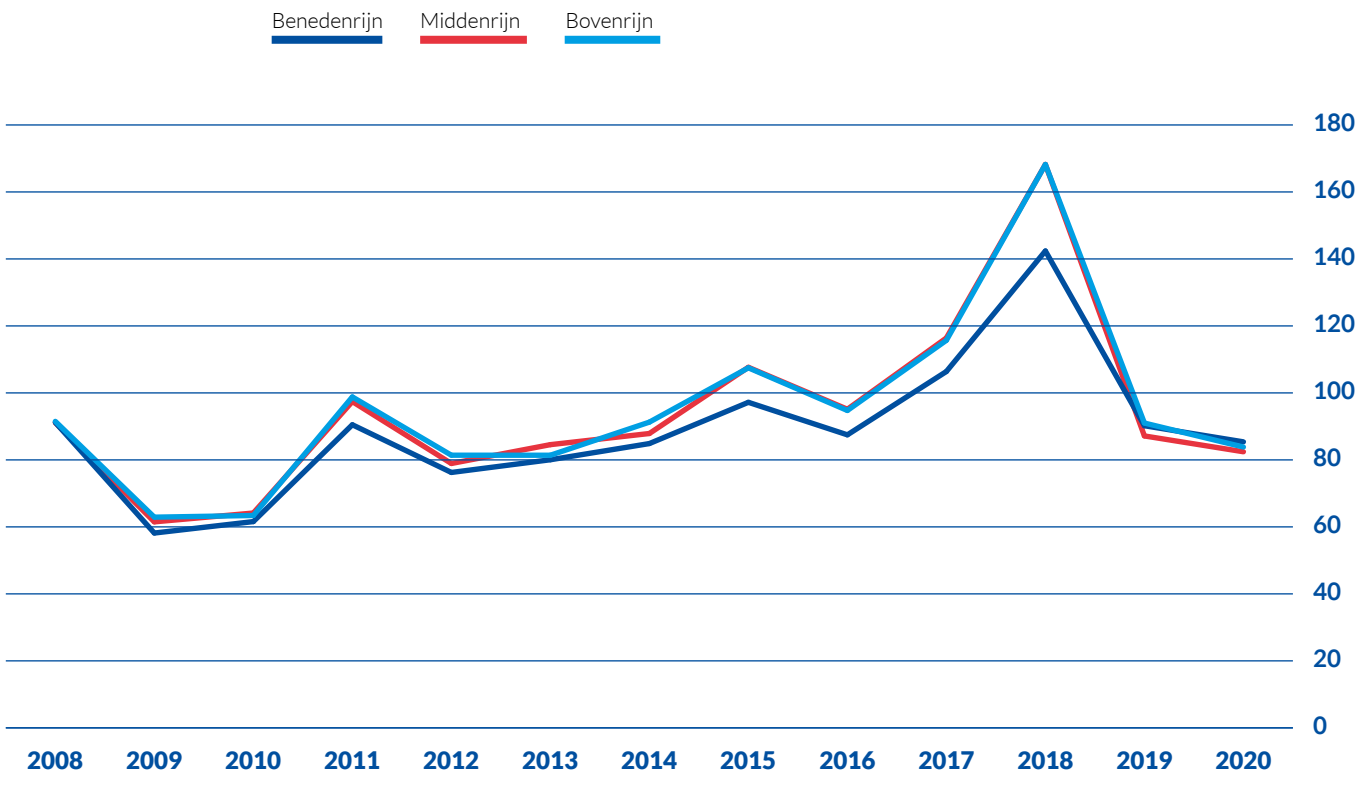
VRACHTPRIJZEN
IN HET RIJNSTROOMGEBIED

VRACHTPRIJZEN VOOR DROGE LADING IN HET RIJNSTROOMGEBIED

In 2020 bleven de vrachtprijzen voor het vervoer van droge lading in het Rijnstroomgebied onder het niveau van 2019, met uitzondering van de vrachtprijzen voor het segment bouwmaterialen. In de tweede helft van 2020 kon er een herstel van de prijzen op de Beneden- en Middenrijn worden vastgesteld terwijl er op de Bovenrijn geen sprake was van herstel.

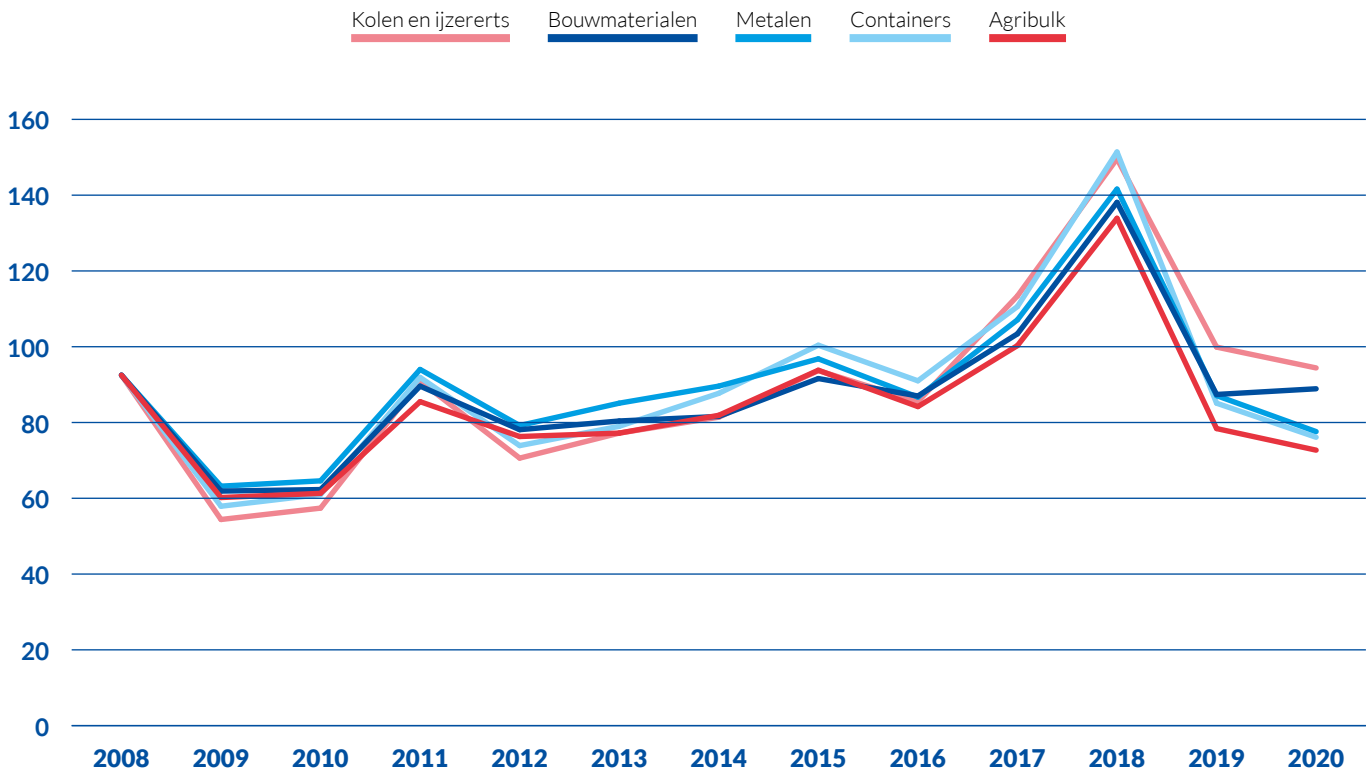
Bekijkt men de tendens op lange termijn, dan kan worden vastgesteld dat de vrachtprijzen voor het vervoer van droge lading in het Rijnstroomgebied over de gehele linie stijgen, waarbij de uitschieter van 2018 echter een opmerkelijke uitzondering vormt. Dit was vooral het gevolg van zeer hoge vrachtprijzen door de laagwaterperiode in dat jaar.

AFBEELDING 2: **PANTEIA VRACHTPRIJSINDEX VOOR HET VERVOER VAN DROGE LADING IN HET RIJNSTROOMGEBIED** (INDEX 2015 = 100)



Bron: Panteia

AFBEELDING 3: **PANTEIA VRACHTPRIJSINDEX VOOR HET VERVOER VAN DROGE LADING NAAR GOEDERENSEGMENT** (INDEX 2015 = 100)



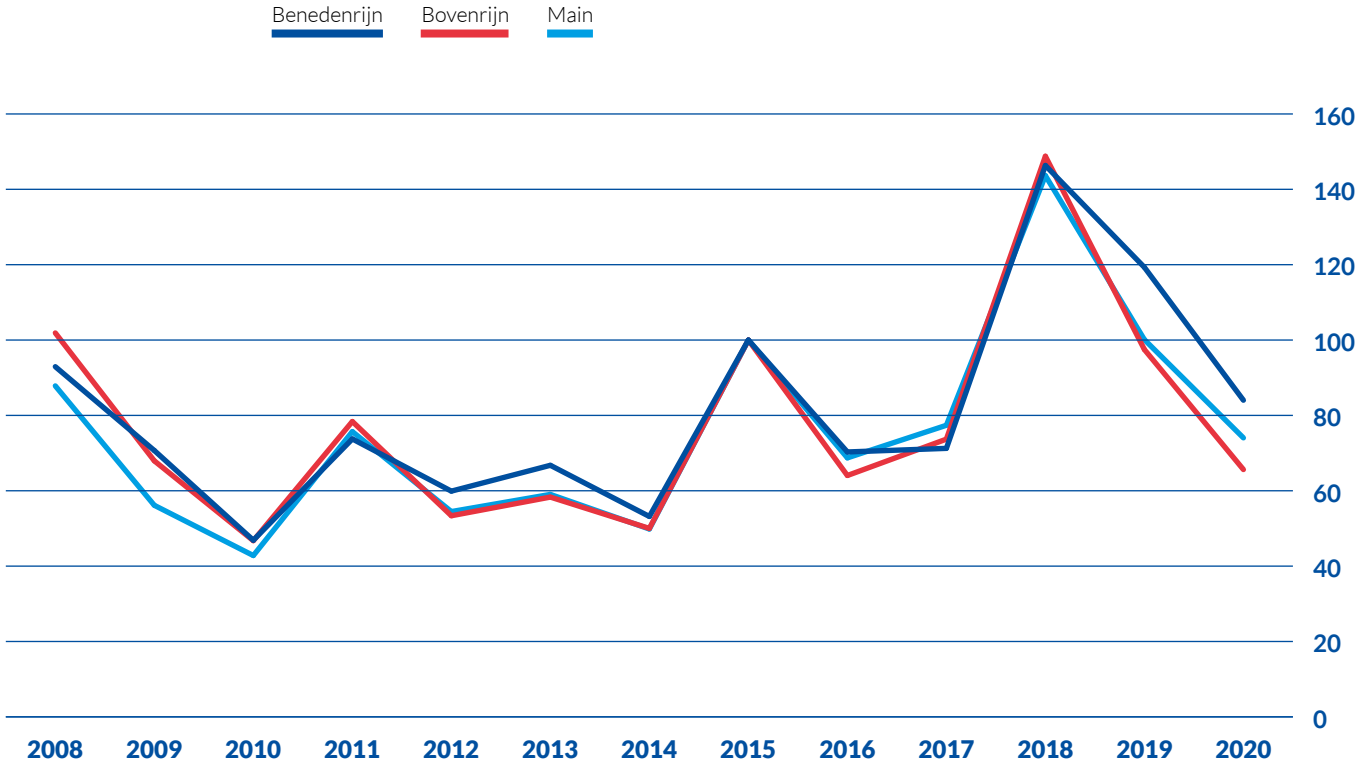
Bron: Panteia

Wanneer een onderscheid wordt gemaakt tussen de verschillende soorten goederensegmenten blijkt dat de vrachtprijzen voor het vervoer van droge lading in de hele eerste helft van 2020 ten opzichte van 2019 sterk zijn gedaald. Pas in het derde kwartaal van 2020 was er sprake van een opleving. Het goederensegment metalen liet de sterkste daling zien. Dit was gedeeltelijk te wijten aan een lagere vervoersvraag als gevolg van de verminderde activiteit in de automobielindustrie. In het laatste kwartaal van 2020 begon dit segment de eerste tekenen van herstel te vertonen. Ook voor steenkool en ijzererts was de vraag naar vervoer in de eerste zes maanden van dat jaar extreem zwak, maar in oktober 2020 trokken de tarieven enigszins aan.

VRACHTPRIJZEN VOOR VLOEIBARE LADING IN HET RIJNSTROOMGEBIED

In afbeelding 4 wordt de ontwikkeling van de vrachtprijzen voor vloeibare lading weergegeven en daaruit blijkt dat de vrachtprijzen voor het vervoer van gasolie in het Rijnstroomgebied al sinds 2020 een licht stijgende trend vertonen. Uitschieters in positieve zin waren de laagwaterperiodes van 2011, 2015 en 2018. Als gevolg van de coronapandemie kwam er echter een einde aan deze stijgende lijn. Dit geldt voor alle drie gedeelten van de Rijn (Beneden-, Midden-, Bovenrijn). De ontwikkeling van de vrachtprijzen voor het vervoer van benzine op de Rijn lijkt veel op die voor gasolie.

AFBEELDING 4: **PJK-VRACHTPRIJSINDEX VOOR HET VERVOER VAN VLOEIBARE LADING IN HET RIJNSTROOMGEBIED** (INDEX 2015 = 100)



Bron: berekening van de CCR op basis van PJK International

VRACHTPRIJZEN
IN HET FARAG-GEBIED [10]

Voor het vervoer van vloeibare lading binnen het meer uitgebreide ARA-gebied werd een analyse gemaakt van een dataset met de vrachtprijzen op de spotmarkt, verstrekt door de tankercoöperatie CITBO.[11] Binnen de gegevens over de spotmarkt waren de marktaandelen van de verschillende productgroepen als volgt:

- gasolie en gasoliebestanddelen: aandeel van 55% in 2020 (50% in 2019, 47% in 2018)
- benzine en benzinebestanddelen: aandeel van 21% in 2020 (26% in 2019 en 35% in 2018)
- biodiesel: aandeel van 17,6% in 2020 (15% in 2019 en 11% in 2018)
- chemicaliën: aandeel van 5,4% in 2020 (9% in 2019 en 8% in 2018)
- zware en overige producten: aandeel van 1,1% in 2020 (1% in 2019 en 2018)

Wat betreft alle vloeibare lading die in de onderzochte periode (januari tot december 2020) werd vervoerd, werd 36% geladen in Antwerpen, 34% in Rotterdam, 9% in Vlissingen, 7% in Amsterdam en 16% in alle overige havens. Wat de loshavens betreft, werd circa 27% van de lading gelost in Antwerpen, 18% in Rotterdam en 13% in Amsterdam. De rest werd gelost in andere gebieden, met name in België, Nederland, Duitsland en Zwitserland. De loshavens zijn over het algemeen verspreid over een veel groter geografisch gebied dan de laadhavens. Dit gaat hand in hand met de logistieke kant van aardolieproducten (deze producten zijn vaak afkomstig uit het FARAG-gebied en de vraagzijde van de markt alsook consumenten zijn vaak te vinden in het aangrenzende achterland maar ook verder weg).

Er werd een vrachtprijsindex berekend voor gasolie en gasoliebestanddelen, benzine en benzinebestanddelen en biodiesel, gebaseerd op de vrachtprijzen op de spotmarkt.[12] De vrachtprijzen voor deze drie goederensegmenten kenden in 2020 nogal uiteenlopende trends:

- **Gasolie en gasoliebestanddelen:** in april 2020 bereikte het tarief een recordhoogte. Dit valt te verklaren door het feit dat de olie- en gasolieprijzen aan het begin van de pandemie sterk daalden. De daling van de prijs leidde tot een grotere vraag naar aardolie voor de opslag, zodat men op een later tijdstip kan profiteren van stijgende olieprijzen. De daaruit voortvloeiende grotere vraag naar vervoer heeft gedurende een korte periode de vrachtprijzen voor gasolie en gasoliebestanddelen aangejaagd. Toen de depots echter tot de rand toe gevuld waren, namen deze extra vervoersactiviteiten af, waarna de vrachttarieven daalden tot onder het niveau van voor de pandemie.
- **Benzine en benzinebestanddelen:** dit segment liet heel 2020 een zeer stabiele ontwikkeling zien.

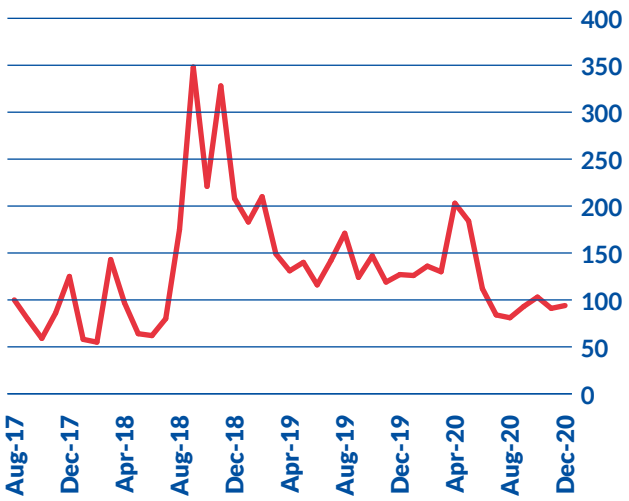
[10] Vlissingen, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Gent, Terneuzen
[11] https://citbo.com/
[12] Er waren onvoldoende gegevens beschikbaar om een vrachtprijsindex voor het vervoer van chemicaliën samen te stellen. Hetzelfde geldt voor de time charter-tarieven.

- **Biodiesel:** in april 2020 was er sprake van een duidelijke piek. Hier geldt hetzelfde als voor gasolie en gasoliebestanddelen. De vrachtprijs vertoonde in 2020 in grote lijnen een neerwaartse trend.

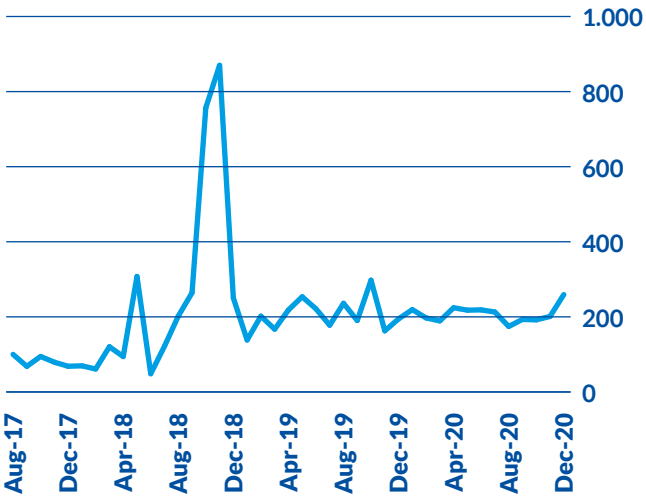
Benzine en benzinebestanddelen kenden de hoogste gemiddelde vrachtprijzen op de spotmarkt in absolute waarden (€/ton), aangezien de vervoersafstanden daarvoor gemiddeld relatief lang zijn en om zo de hogere kosten in absolute cijfers te compenseren (meer brandstofverbruik, enz.). De reisduur voor het vervoeren van benzine en benzinebestanddelen bedroeg gemiddeld 21 uur, vergeleken met 15 uur voor het transport van gasolie en gasoliebestanddelen. In 2020 was biodiesel het goederensegment met de hoogste gemiddelde reisduur, die neerkomt op 25 uur.

AFBEELDINGEN 5, 6 EN 7: **CITBO-VRACHTPRIJSINDEX VOOR VLOEIBARE GOEDERENSEGMENTEN** (INDEX AUGUSTUS 2017=100)

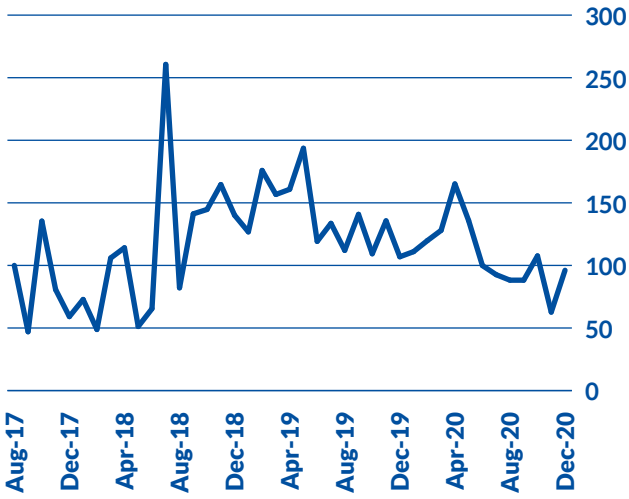
Gasolie en bestanddelen



Benzine en bestanddelen



Biodiesel

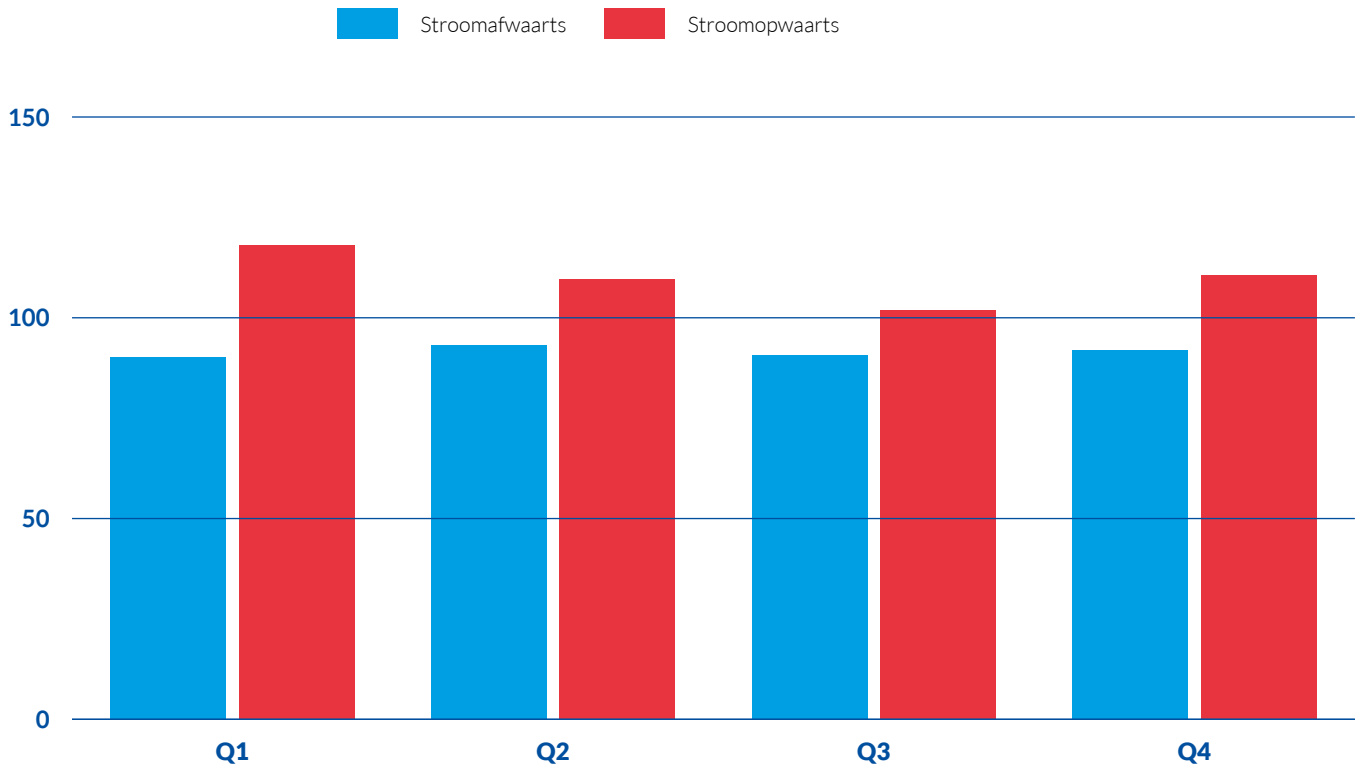


Bron: analyse van de CCR op basis van vrachtprijzen op de spotmarkt van CITBO

VRACHTPRIJZEN
IN HET DONAUBEKKEN

De vrachtprijzen, die weliswaar gedeeltelijk afhangen van de brandstofprijs, werden voornamelijk bepaald door de vraag naar vervoer. De vrachtprijzen voor vervoer stroomopwaarts daalden in 2020 gemiddeld met 8%, terwijl de vervoersprijzen voor het vervoer stroomafwaarts met 10% stegen. Deze trends hangen nauw samen met de ontwikkeling van het vrachtvervoer. Het segment ijzererts, dat stroomopwaarts over de Donau wordt vervoerd, kreeg te maken met een afnemende vraag als gevolg van de daling van de activiteit in de automobielindustrie, maar kon tegen het einde van het jaar, om precies te zijn in het vierde kwartaal, weer enigszins toenemen. Voor het vervoer stroomafwaarts vormen landbouwproducten het grootste goederensegment dat in dat jaar een stijgende lijn vertoonde, zoals blijkt uit de vrachtprijsindex voor vervoer stroomafwaarts.

AFBEELDING 8: **VRACHTPRIJSINDEX 2020 PER KWARTAAL – DONAU**
(INDEX KW4 2019 = 100)



Bron: Marktobservatierapport van de Donaucommissie

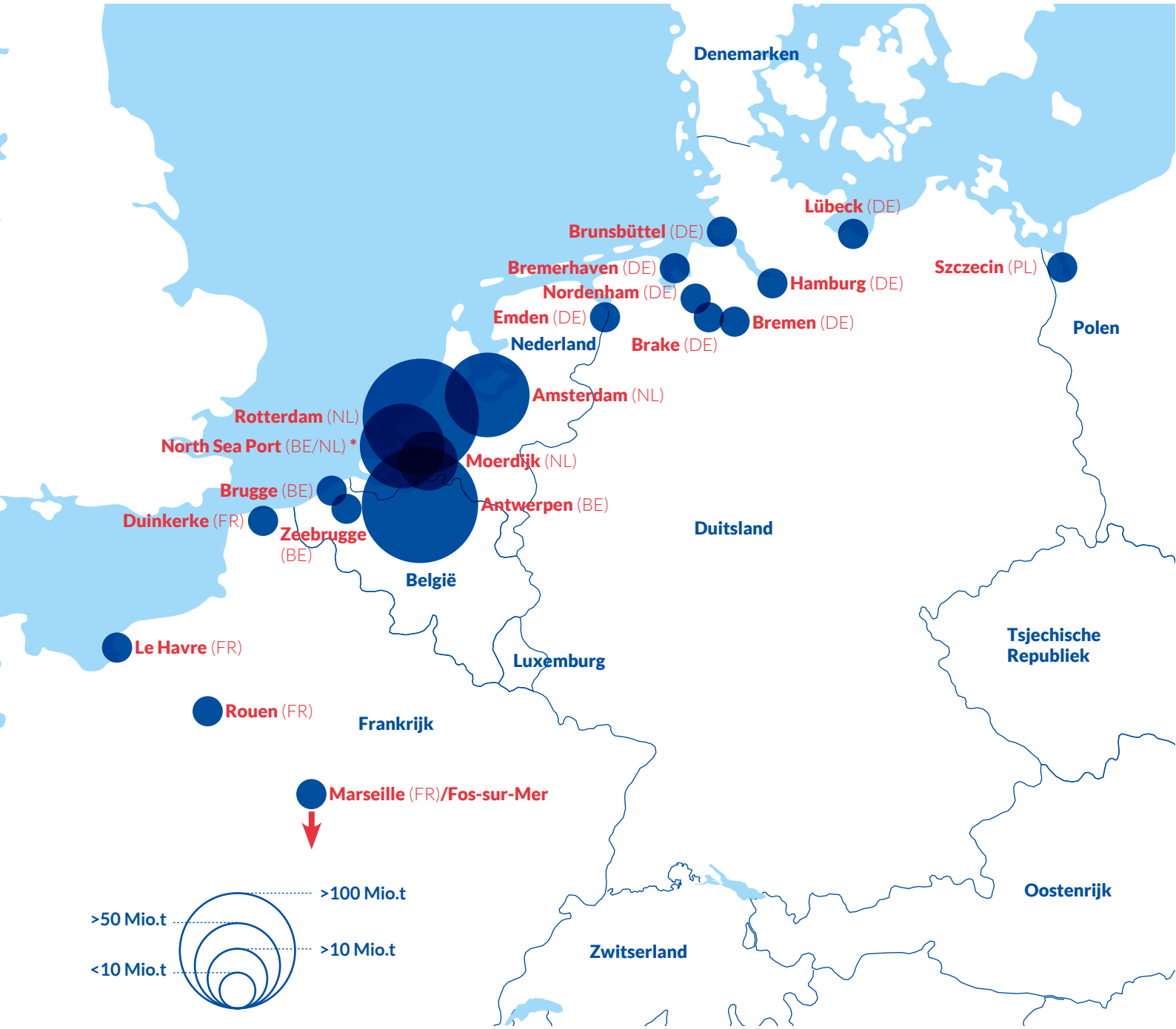
MEDU 8947375
45G1
2.9m
9'6"
CAUTION
HIGH TRAILER
45G1
2.9m
9'6"

04

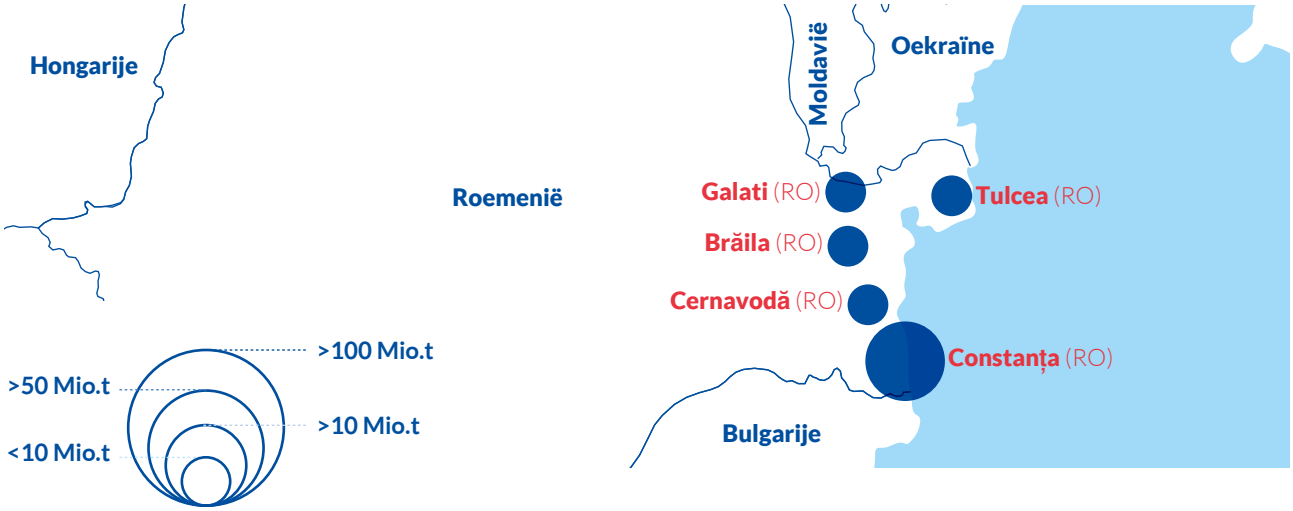
OVERSLAG VAN GOEDEREN IN HAVENS

- **In de meeste zee- en binnenhavens is het vrachtvervoer door de binnenvaart in 2020 afgenomen.**
- **De ontwikkeling viel minder negatief uit in de zeehavens, zoals blijkt uit de cijfers voor Rotterdam (-2%), de North Sea Port (-6,1%), Hamburg (-6,1%) en Constanţa (-2%). In de haven van Antwerpen slaagde de binnenvaart er zelfs in de hoeveelheden te handhaven.**
- **In diverse grote Rijn- en Donauhavens lag de daling gemiddeld bij 8%, voornamelijk als gevolg van de pandemie. De grootste Europese binnenhaven, Duisburg, registreerde een afname van 11,3% in het binnenvaartvervoer. De op een na grootste Europese binnenhaven, Parijs, stelde een daling vast van 9,7%.**

DE GROOTSTE
EUROPESE ZEEHAVENS



Bron: havenstatistieken, Eurostat [iww_go_aport], CBS
** Voor de meeste havens: gegevens van 2019; Moerdijk: gegevens van 2018; Szczecin, Zeebrugge, Brugge: gegevens van 2016*

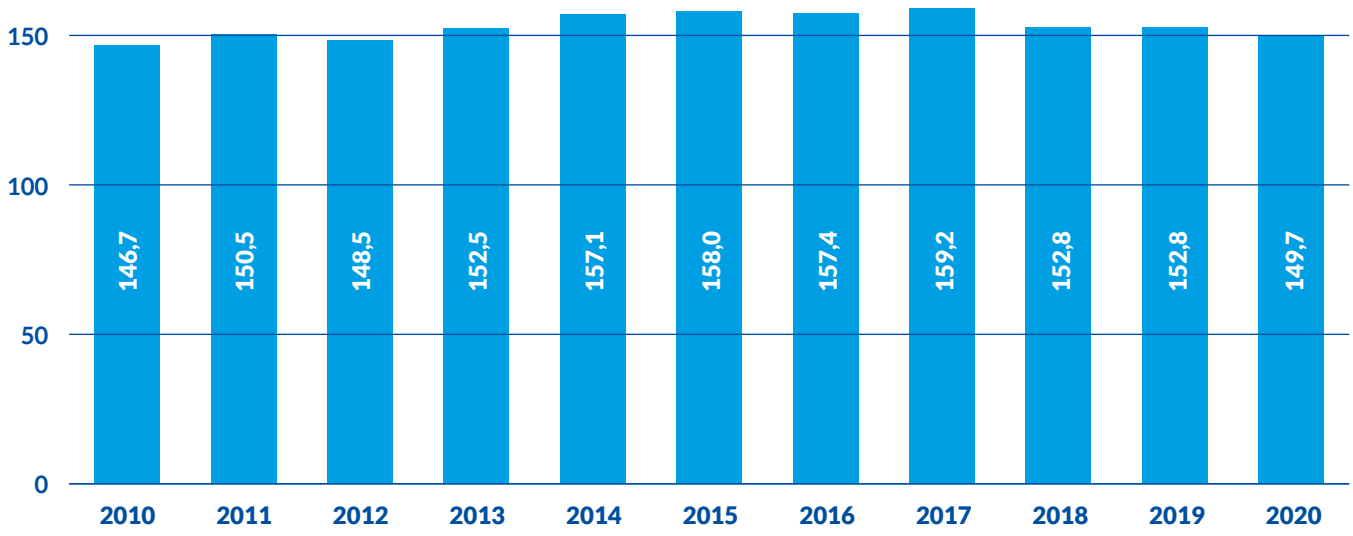


Bron: Romanian national Institute of Statistics

ROTTERDAM

Rotterdam, de grootste Europese zeehaven, blijft marktleider in het gebied tussen Hamburg en Le Havre qua totale maritieme overslag met een marktaandeel van 36,6%, gevolgd door Antwerpen (19,4%), Hamburg (10,6%) en Amsterdam (8%).[13] Het volume geladen of geloste goederen in de haven van Rotterdam nam in 2020 met 2% af tot 149,7 miljoen ton (ten opzichte van 152,8 miljoen ton in 2019). Het segment vloeibare lading groeide met 15% terwijl het segment droge lading met 14% kromp. Het containervervoer nam met 5% af. Zoals ook in voorgaande jaren is te zien, blijft uitgaand vervoer een belangrijke rol spelen in de haven (bijna 70%). In 2020 deden 92.552 binnenvaartschepen de haven van Rotterdam aan.

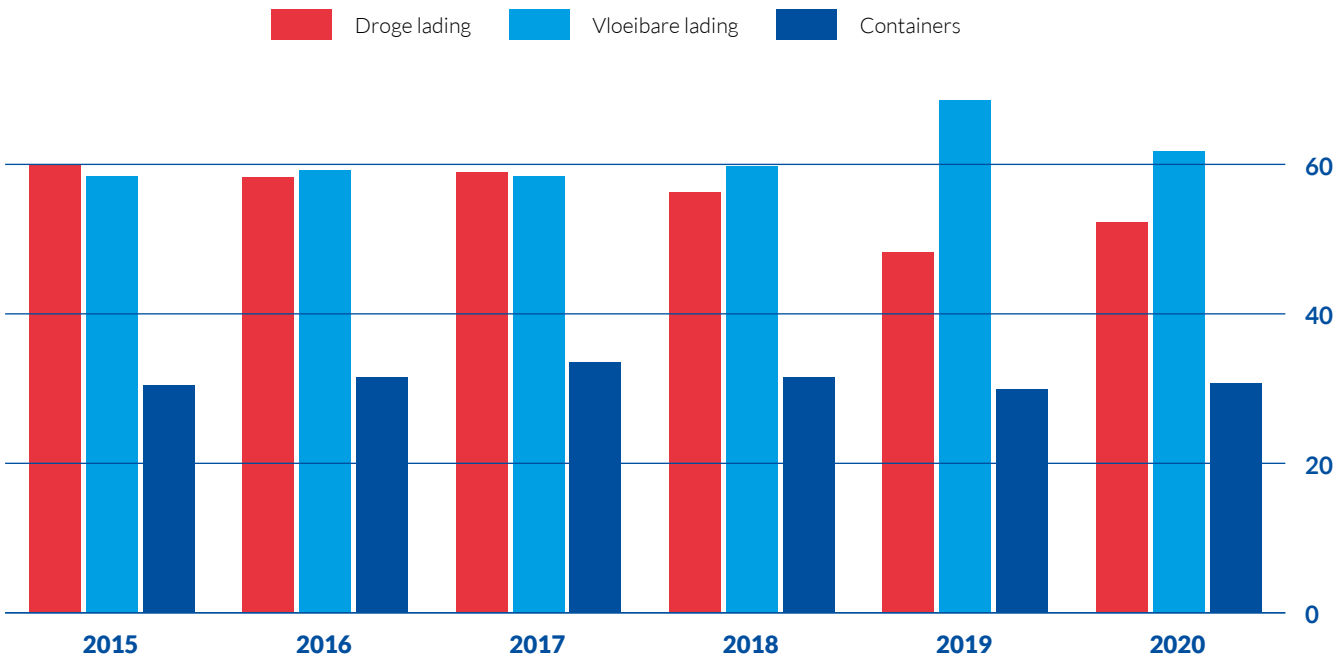
AFBEELDING 1: **BINNENVAARTVERVOER IN DE ZEEHAVEN VAN ROTTERDAM** (IN MILJOEN TON)



Bron: Port of Rotterdam aan de hand van cijfers van het CBS

[13] *Port of Rotterdam, jaarverslag 2020: PDF - Quick Web Preview (portofrotterdam.com)*

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



Bron: Port of Rotterdam aan de hand van cijfers van het CBS
** Bij deze berekening is geen rekening gehouden met de algemene lading. In 2020 kwam het vervoerde volume voor algemene lading neer op 4,9 miljoen ton.*

ANTWERPEN

In 2020 deden 56.583 binnenvaartschepen de haven van **Antwerpen** aan (ten opzichte van 56.585 in 2019). Het binnenvaartvervoer in de haven van Antwerpen bleef in 2020 stabiel met een volume van 101 miljoen ton (vergeleken met 101,3 in 2019). De invoer nam licht toe, terwijl de uitvoer enigszins afnam. In totaal groeide het gehele binnenvaartvervoer in de haven ten opzichte van 2010 met 15%.

De modal split voor de totale maritieme overslag (met uitzondering van industrieel vervoer) zag er in 2020 als volgt uit: 45% wegvervoer, 47,3% binnenvaart en 7,7% spoorwegvervoer (vergeleken met de volgende cijfers in 2019: 47% wegvervoer, 44,7% binnenvaart en 8,4% spoorwegvervoer).

Net zoals in 2019 bestonden de belangrijkste marktsegmenten van het binnenvaartvervoer in de haven uit aardolieproducten, chemische producten en containers. De eerste twee zijn goed voor meer dan de helft van het totale binnenvaartvervoer in de haven. Containers komen onmiddellijk daarna met een aandeel van 25% van het totale binnenvaartvervoer.

Ondanks de Covid-pandemie nam de invoer van aardolieproducten in 2020 met 28,5% toe in vergelijking met 2019, terwijl de invoer van metaalproducten (-22,4%), meststoffen (-5,7%), chemische stoffen (-4,1%) en ruwe mineralen en bouwmaterialen (-12,5%) afnam. Wat de uitvoer betreft, zag de situatie er heel anders uit; het segment ruwe mineralen en bouwmaterialen kende hier een sterke groei (+55,4%) en de uitvoer van aardolieproducten daalde licht. De uitvoer van metaalproducten nam echter ook sterk af (-29,9%).

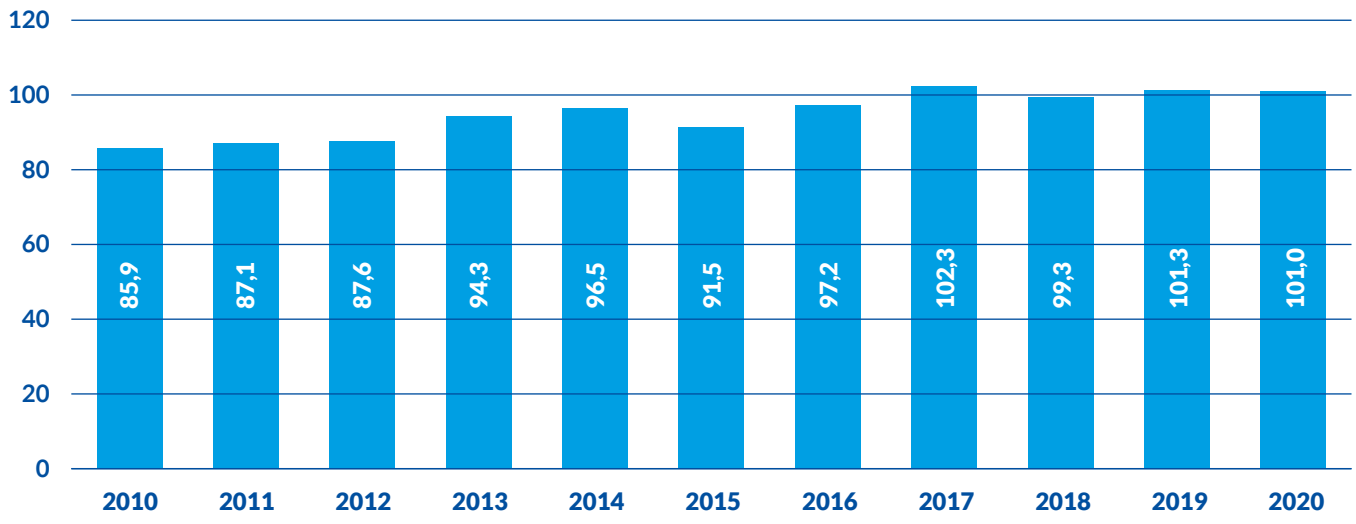
De overwegend positieve resultaten voor aardolieproducten kunnen worden verklaard door de enkele uitzonderlijk goede maanden voor het vervoer van dergelijke goederen van en naar de haven (in maart, november en december 2020). De belangrijkste factor voor deze positieve resultaten waren de dalende olieprijzen.

Door de bank genomen krimpt het segment vaste brandstoffen al sinds 2010 als gevolg van de energietransitie. Hoewel in 2017 een recordhoogte werd genoteerd, zijn de volumes voor metaalproducten sindsdien afgenomen en werd in 2020 het grootste verlies van alle goederensegmenten opgetekend (-29%). Dit negatieve resultaat kan enerzijds worden verklaard door handelsbeperkingen (in het bijzonder invoerquota), die sinds het derde kwartaal van 2019 tot grote afnames van de maritieme volumes hebben geleid. De Covid-crisis kwam daar nog bovenop en zette de vraag verder onder druk, vooral in de auto-industrie, hetgeen in dit segment voor een scherpe daling van het vervoer zorgde.

Wat betreft bouwmaterialen zijn de hoeveelheden sinds 2015 gegroeid. Voor dit segment was 2020 vrij uitzonderlijk aangezien er buitengewoon goede resultaten werden behaald (februari 2020), maar ook uiterst lage (december 2020). Over het algemeen was de eerste helft van 2020 redelijk positief, terwijl de tweede helft van het jaar stabieler was ten opzichte van andere jaren.

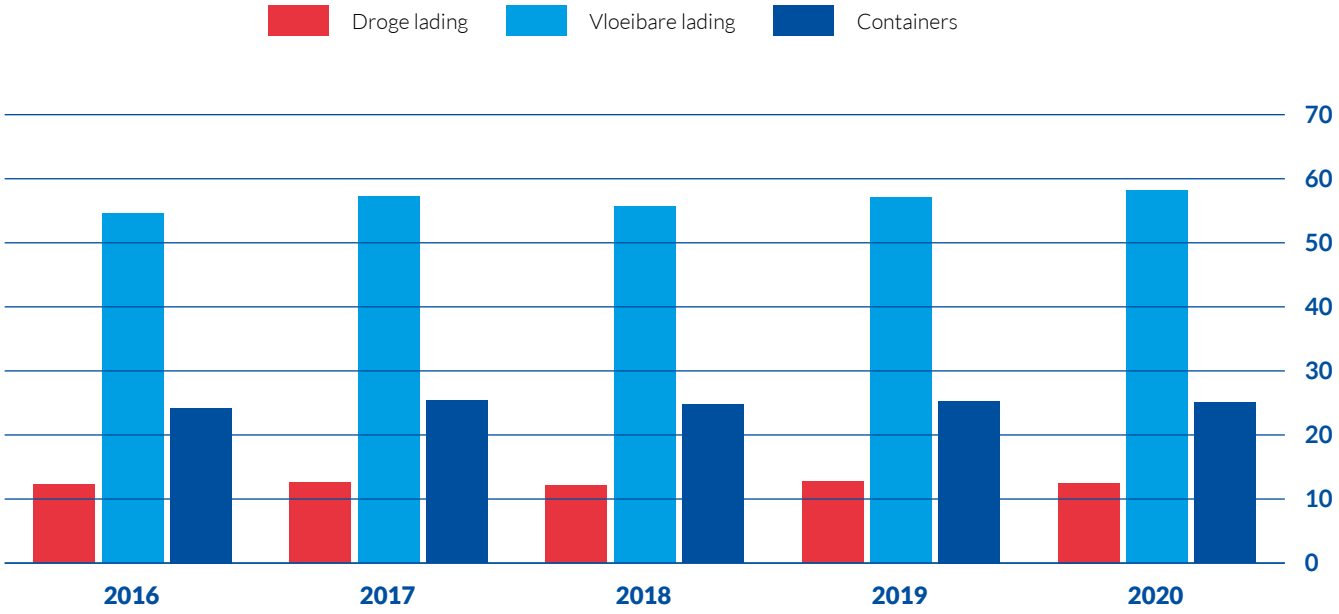
Het containervervoer bleef in 2020 constant vergeleken met 2019, maar volgt over het algemeen een opwaartse trend.

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



Bron: Port of Antwerp

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



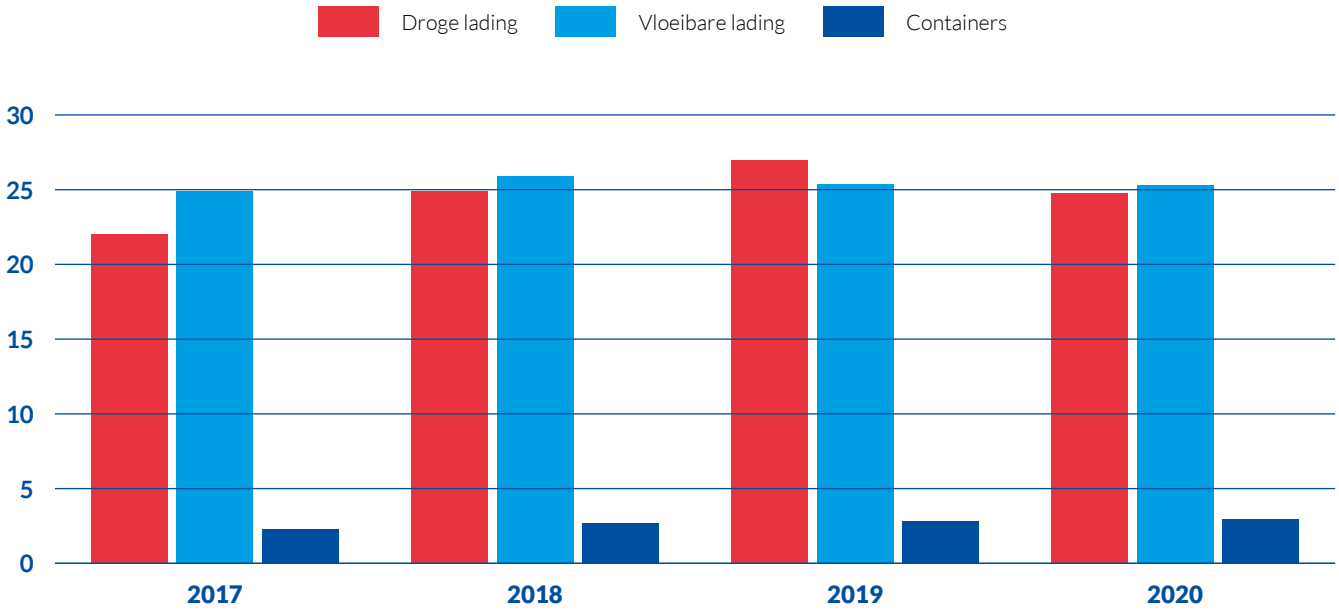
Bron: Port of Antwerp
** Bij deze berekening is geen rekening gehouden met het vervoer van RoRo-, conventionele en overige, niet nader gespecifieerde goederen (in 2020 bedroeg het vervoersvolume voor deze drie goederensegmenten 5,1 miljoen ton, waarvan het segment conventionele goederen het grootste deel voor zijn rekening nam).*

NORTH SEA PORT

In de **North Sea Port (Gent, Terneuzen, Borsele, Vlissingen)** bedroeg het totale binnenvaartvervoer in 2020 54,95 miljoen ton, een krimp van -6,1% vergeleken met 2019, hetgeen vooral te wijten is aan de Covid-pandemie. In 2020 deden 41.446 binnenvaartschepen de haven aan (ten opzichte van 47.000 in 2019). Terwijl in normale omstandigheden de evolutie van de zeevaart en de binnenvaart gelijkloopt, kan nu worden opgemerkt dat de binnenvaart minder zwaar werd getroffen dan de zeevaart (-11% vergeleken met 2019). De zeevaart had eveneens te kampen met de gevolgen van Brexit.

Wat betreft het binnenvaartvervoer in de haven kende het segment droge lading een kleine daling (-0,5%), vooral als gevolg van kleinere hoeveelheden mineralen en bouwmaterialen aan het begin van de Covid-crisis door de eerste lockdown, die duurde van maart tot mei 2020. Tijdens deze periode lag de bouwsector inderdaad stil. In het segment vloeibare lading was de krimp groter (-8,4%), wat vooral te wijten is aan de afname van vloeibare aardolieproducten. Dit is een indirect gevolg van de Covid-crisis, die zijn weerslag had op de mobiliteit en dus het gebruik van vloeibare aardolieproducten. Het containervervoer nam met 4,3% toe. Vermeldenswaardig is verder dat het vervoer van conventionele goederen met 39% terugliep. Dit was grotendeels het gevolg van een afname van producten van de metaalverwerkende industrie. De staalindustrie werd dan ook sterk getroffen door de crisis.

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



Bron: North Sea Port
** Bij deze berekening is geen rekening gehouden met het vervoer van RoRo- en conventionele goederen (in 2020 bedroeg het vervoersvolume voor deze twee goederensegmenten 1,99 miljoen ton, waarvan het segment conventionele goederen het grootste deel voor zijn rekening nam).*

HAMBURG

De vervoerde volumes door de binnenvaart in de haven van **Hamburg** namen in 2020 met 6,1% af (8,3 miljoen ton), vergeleken met 2019 (8,9 miljoen ton). Dit resultaat is voornamelijk het gevolg van de sterke afname van de uitvoervolumes (-23,5%), terwijl de invoervolumes toenamen (+13,6%). Uiteraard staan ook deze cijfers in verband met de Covid-pandemie.

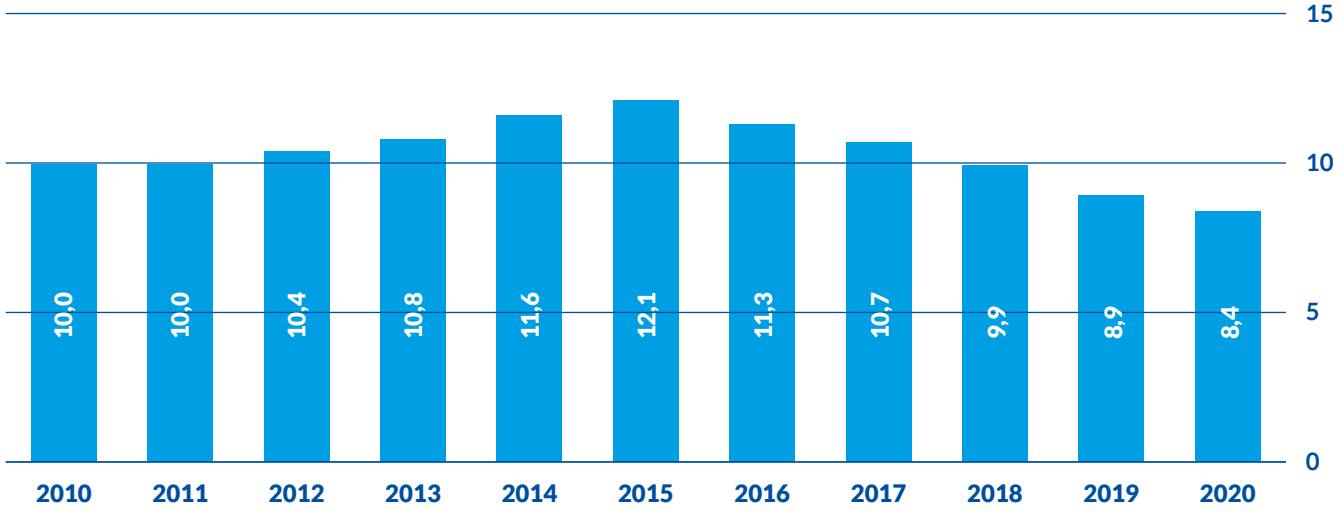
Door de bank genomen had het segment vloeibare lading het meest te lijden onder de pandemie, met een daling van 23,4% van de vervoersvolumes die in 2019 werden geregistreerd. Deze daling kan worden verklaard door de lagere vervoersvolumes voor cokes en aardolieproducten (-24,3%). Dit marktsegment werd in veel regio's in Europa zwaar getroffen.

Het segment droge lading bleef tamelijk stabiel, maar had al in 2019 negatieve resultaten geboekt, vooral het kolenvervoer. Dit hangt samen met de energietransitie in Duitsland waarbij steeds minder steenkolen wordt gebruikt voor de elektriciteitsopwekking. In 2020 zette de neerwaartse trend voor het kolenvervoer door (-63,1%). Deze afname lijkt te zijn gecompenseerd door een toename van het vervoer van bouwmaterialen (+16,4%) en secundaire grondstoffen en afval (+38,4%). Al met al vertonen zowel de drogeladingvaart als de tankvaart sinds 2015 een neerwaartse lijn.

De situatie is wat rooskleuriger voor het containervervoer. Dit segment groeide met 8,9% en dit percentage neemt sinds 2015 gestaag toe.

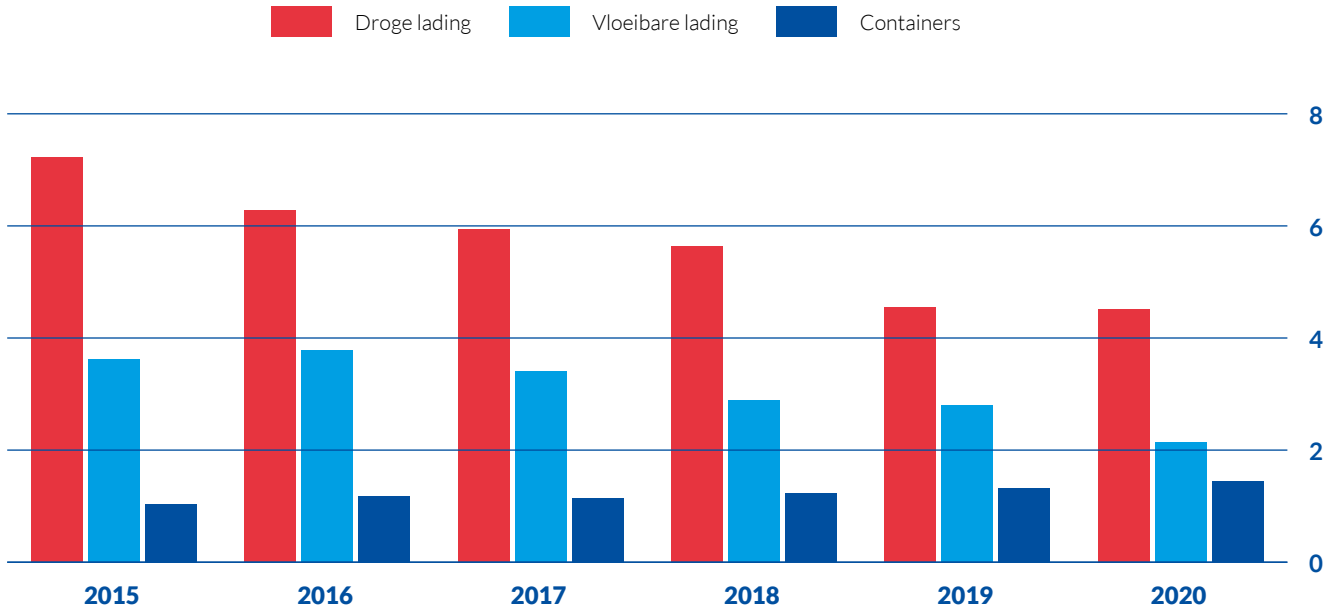
In 2020 bedroeg het vervoer naar het achterland 92 miljoen ton goederen. Met een aandeel van 50,7% ligt het spoorwegvervoer voor op het wegvervoer (40,3%) en de binnenvaart (9%).

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



Bron: Bureau voor de statistiek van Hamburg

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



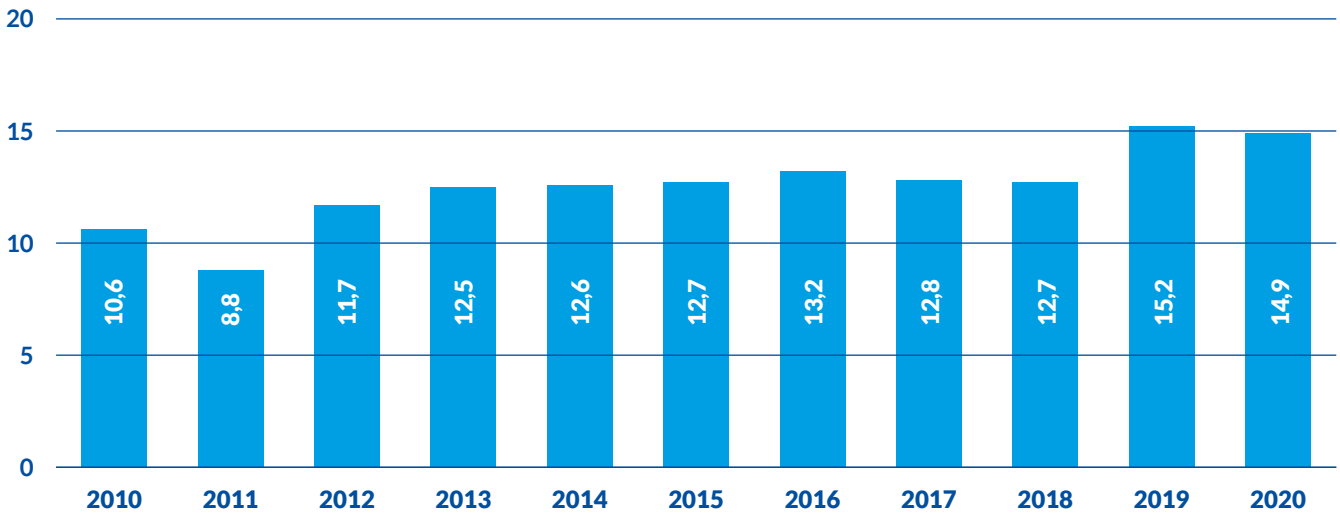
Bron: Bureau voor de statistiek van Hamburg
** Bij deze berekening is geen rekening gehouden met algemene lading (in 2020 bedroeg het vervoersvolume voor dit segment 0,3 miljoen ton).*

CONSTANŢA

In **Constanța** deden in 2020 10.344 binnenvaartschepen de haven aan (ten opzichte van 10.395 in 2019). De binnenvaart nam met bijna 2% af tot 14,9 miljoen ton.

In de haven van Constanța wordt vooral droge lading vervoerd, met een aandeel van ruim 90% van alle vervoerde goederen. De volumes voor droge lading kenden een kleine groei ten opzichte van 2019 terwijl de vloeibare lading met 27,3% kromp. Containers, Ro/Ro en algemene lading bedroegen in 2020 330 duizend ton, waarbij algemene lading het leeuwendeel voor zijn rekening neemt. Het containervervoer in de haven van Constanța is beperkt en is sinds 2010 constant afgenomen.

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



Bronnen: Haven van Constanța/Roemeens bureau voor de statistiek

In 2020 nam het vrachtvervoer over binnenwateren in de meeste zeehavens en binnenhavens af. De trend was minder scherp in de zeehavens, zoals uit de resultaten voor Rotterdam (-2%), de North Sea Port (-6,1%), Hamburg (-6,1%) en Constanţa (-2%) blijkt. In de haven van Antwerpen bleef het binnenvaartvervoer zelfs gelijk.

BELANGRIJKSTE
EUROPESE BINNENHAVENS

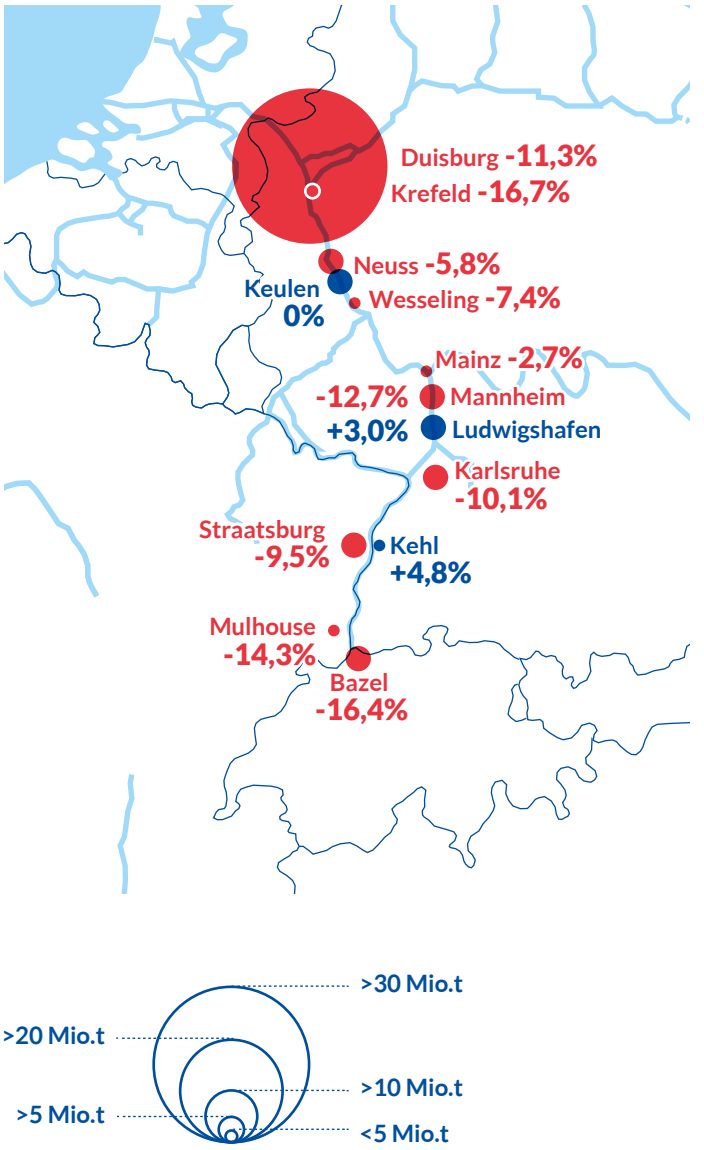
RIJNHAVENS

TABEL 1: **BINNENVAARTVERVOER IN BELANGRIJKE RIJNHAVENS** (IN MILJOEN TON) **EN VERANDERINGSPERCENTAGE 2020/2019**

	2017	2018	2019	2020	2020/2019
Duisburg	52,2	48,1	47,8	42,4	-11,3%
Keulen	10,7	8,9	9,1	9,1	0%
Mannheim	9,7	7,5	7,9	6,9	-12,7%
Straatsburg	8,0	5,9	7,5	6,8	-9,5%
Neuss	8,0	7,6	6,9	6,5	-5,8%
Karlsruhe	7,2	6,4	6,9	6,2	-10,1%
Ludwigshafen	5,6	6,1	6,6	6,8	+3,0%
Bazel	5,8	4,7	6,1	5,1	-16,4%
Mulhouse	4,8	4,4	4,9	4,2	-14,3%
Kehl	3,5	3,9	4,2	4,4	+4,8%
Mainz	2,9	3,2	3,7	3,6	-2,7%
Krefeld	3,4	3,3	3,6	3,0	-16,7%
Wesseling	2,6	2,0	2,7	2,5	-7,4%
Totaal	124,4	112,1	118,1	108,5	-8,0%

Bron: Destatis. Port de Strasbourg, Schweizerische Rheinhäfen, Port de Mulhouse. Het 'totaal' heeft alleen betrekking op de havens in de tabel, niet op alle Rijnhavens.

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (IN MILJOEN TON)



Negatief groeipercentage van het vervoer in 2020 t.o.v. 2019

Positief groeipercentage van het vervoer in 2020 t.o.v. 2019

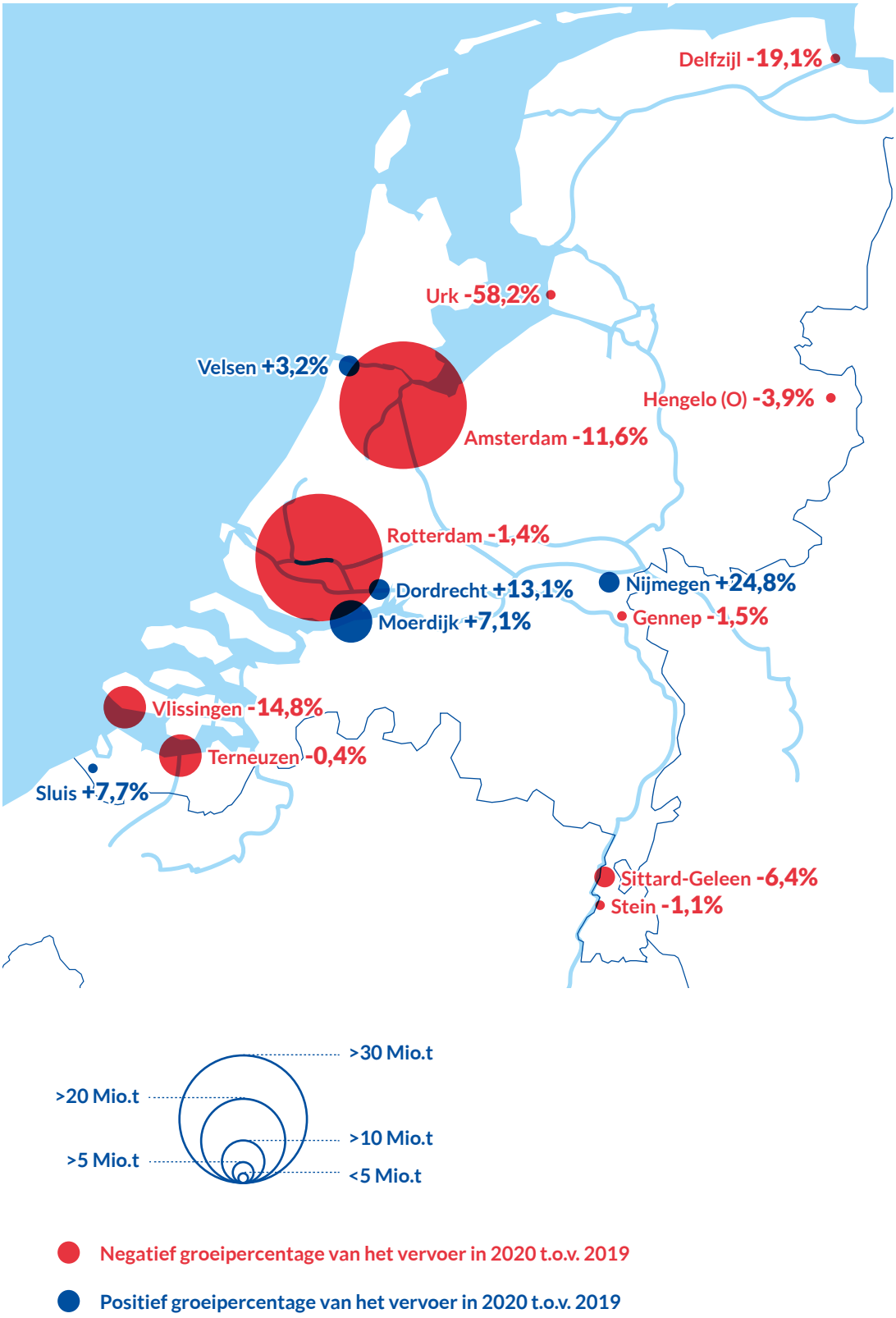
NEDERLANDSE HAVENS

TABEL 2: **BINNENVAARTVERVOER IN BELANGRIJKE NEDERLANDSE HAVENS** (IN MILJOEN TON) **EN VERANDERINGSPERCENTAGE 2020/2019**

	2017	2018	2019	2020	2020/2019
Rotterdam	159,2	152,8	152,8	150,6	-1,4%
Amsterdam	58,4	60,1	60,0	53,1	-11,6%
Vlissingen	13,4	15,3	19,9	17,0	-14,8%
Terneuzen	14,1	14,1	14,4	14,3	-0,4%
Moerdijk	9,5	10,2	10,2	10,9	+7,1%
Sittard-Geleen	4,2	6,3	6,8	6,4	-6,4%
Velsen	4,8	4,6	6,4	6,6	+3,2%
Urk	3,7	5,1	6,0	2,5	-58,2%
Dordrecht	4,7	5,3	5,7	6,4	+13,1%
Delfzijl	5,6	6,4	5,2	4,2	-19,1%
Nijmegen	2,4	2,8	4,1	5,1	+24,8%
Hengelo (O)	4,5	3,6	4,0	3,8	-3,9%
Gennep	3,5	3,7	3,2	3,2	-1,5%
Stein	3,6	3,6	3,1	3,1	-1,1%
Sluis	3,4	3,3	2,8	3,0	+7,7%

Bron: CBS

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (IN MILJOEN TON)



Negatief groeipercentage van het vervoer in 2020 t.o.v. 2019

Positief groeipercentage van het vervoer in 2020 t.o.v. 2019

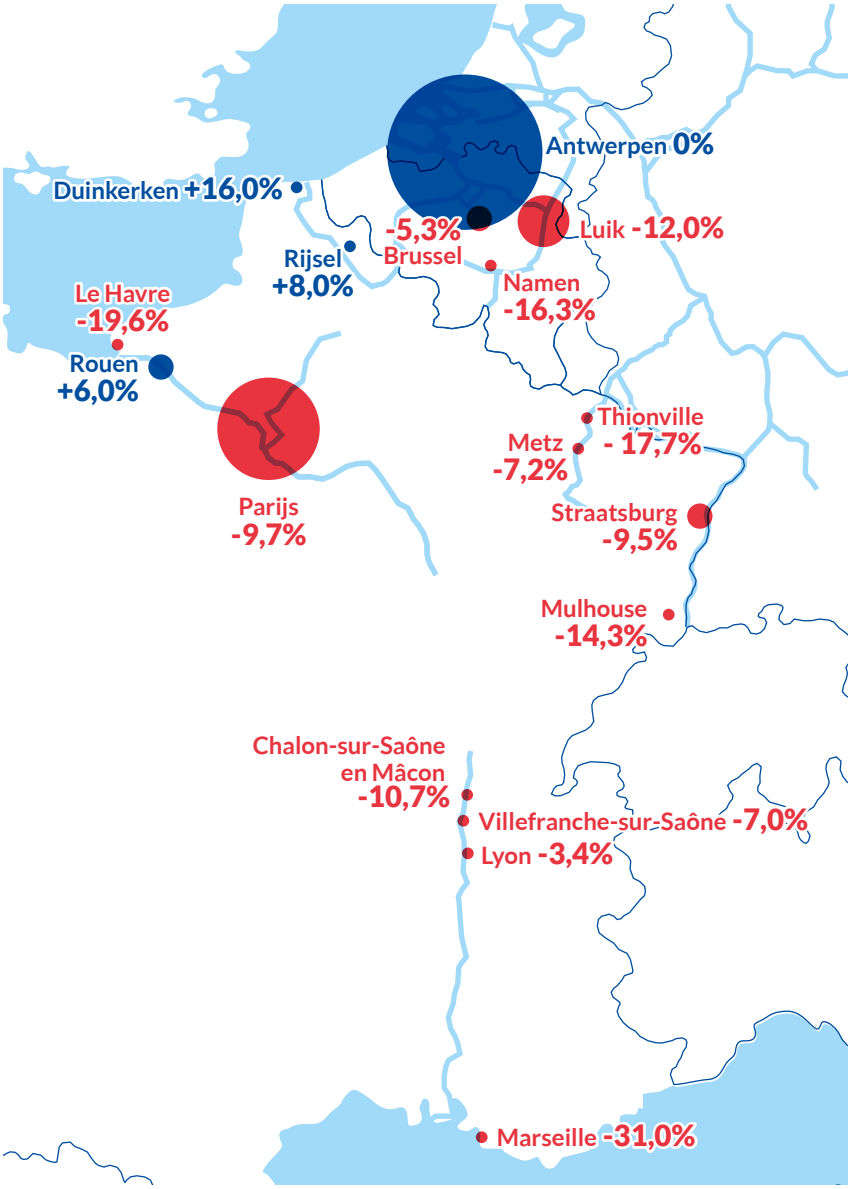
FRANSE EN BELGISCHE HAVENS

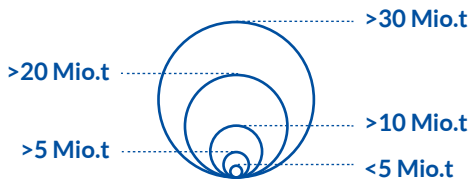
TABEL 3: **BINNENVAARTVERVOER IN BELANGRIJKE FRANSE EN BELGISCHE HAVENS** (IN MILJOEN TON) **EN VERANDERINGSPERCENTAGE 2020/2019**

	2018	2019	2020	2020/2019
Antwerpen	99,3	101,3	101,0	0%
Parijs	22,1	25,3	22,8	-9,7%
Luik	16,0	16,0	13,9	-12,0%
Straatsburg	5,9	7,5	6,8	-9,5%
Rouen	4,8	5,5	5,9	+6,0%
Brussel	5,2	5,2	4,9	-5,3%
Mulhouse	4,4	4,9	4,2	-14,3%
Namen	5,1	4,6	3,8	-16,3%
Le Havre	3,2	3,4	2,7	-19,6%
Marseille	2,5	2,8	2,0	-31,0%
Duinkerken	2,4	2,5	2,9	+16,0%
Metz	1,9	2,2	2,0	-7,2%
Rijsel	1,8	1,9	2,0	+8,0%
Lyon	1,4	1,1	1,0	-3,4%
Villefranche-sur-Saône	0,8	0,8	0,8	-7,0%
Chalon-sur-Saône en Mâcon	0,8	0,8	0,7	-10,7%
Thionville	0,6	0,7	0,6	- 17.7%
Totaal	178,2	186,5	178,0	-4,5%

Bronnen: Ministère de la Transition écologique, Voies Navigables de France, Ports de Paris, Port de Liège, Port de Strasbourg, Port de Mulhouse, Port de Bruxelles, Port de Namur, Nouveau port de Metz, Port de Lille, Port de Dunkerque. Het 'totaal' heeft alleen betrekking op de havens in de tabel, niet op alle Franse en Belgische havens.

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (IN MILJOEN TON)





Negatief groeipercentage van het vervoer in 2020 t.o.v. 2019

Positief groeipercentage van het vervoer in 2020 t.o.v. 2019

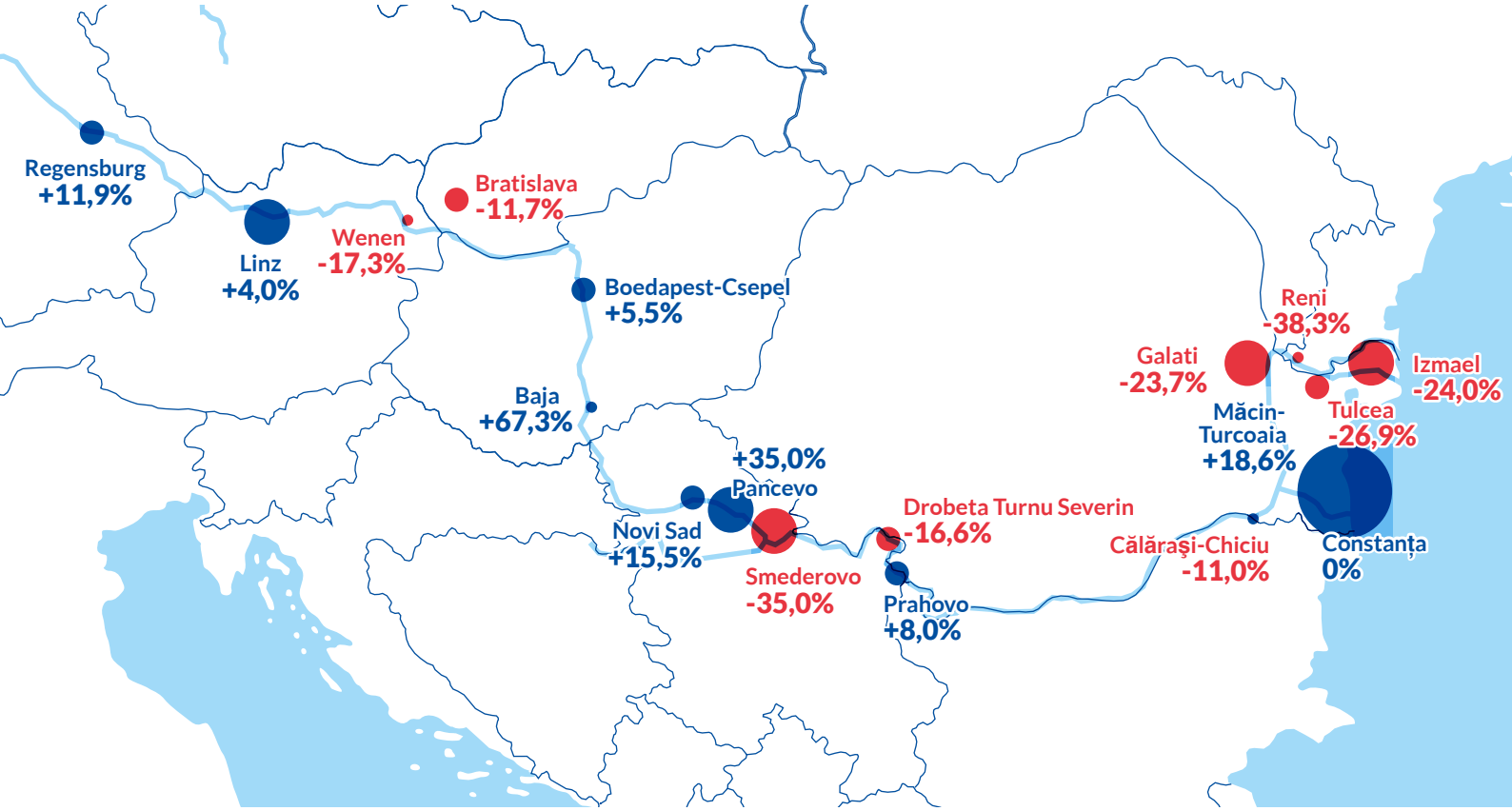
DONAUHAVENS

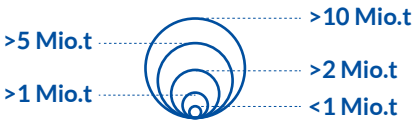
TABEL 4: **BINNENVAARTVERVOER IN BELANGRIJKE DONAUHAVENS** (IN MILJOEN TON) **EN VERANDERINGSPERCENTAGE 2020/2019**

	2017	2018	2019	2020	2020/2019
Constanţa	12,1	12,1	14,5	14,5	0%
Galati	6,3	6,4	5,9	4,5	-23,7%
Izmael	5,1	4,7	4,3	3,2	-24,0%
Smederovo	3,2	3,6	4,0	2,6	-35,0%
Linz	4,2	3,2	3,4	3,4	+4,0%
Bratislava	2,1	1,5	1,7	1,5	-11,7%
Tulcea	1,3	1,7	1,6	1,2	-26,9%
Pancevo	1,1	1,4	1,5	2,0	+35,0%
Novi Sad	1,2	1,0	1,4	1,6	+15,5%
Regensburg	1,5	1,1	1,3	1,5	+11,9%
Reni	1,1	1,3	1,3	0,8	-38,3%
Wenen	1,1	1,0	1,2	0,8	-17,3%
Drobeta Turnu Severin	1,2	1,1	1,2	1,0	-16,6%
Călăraşi-Chiciu	0,7	0,7	1,1	0,9	-11,0%
Prahovo	0,9	1,0	1,1	1,2	+8,0%
Boedapest-Csepel	1,1	0,9	1,1	1,2	+5,5%
Măcin-Turcoaia	0,8	0,8	0,9	1,2	+18,6%
Baja	0,6	0,3	0,5	0,8	+67,3%
Totaal	45,6	43,8	48,0	43,9	-8,5%

Bronnen: Marktobservatierapport van de Donaucommissie, Roemeens instituut voor de statistiek, Centraal bureau voor de statistiek van Hongarije, Havenbestuur van Servië. Het 'totaal' heeft alleen betrekking op de havens in de tabel, niet op alle Donauhavens.

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (IN MILJOEN TON)





Negatief groeipercentage van het vervoer in 2020 t.o.v. 2019

Positief groeipercentage van het vervoer in 2020 t.o.v. 2019

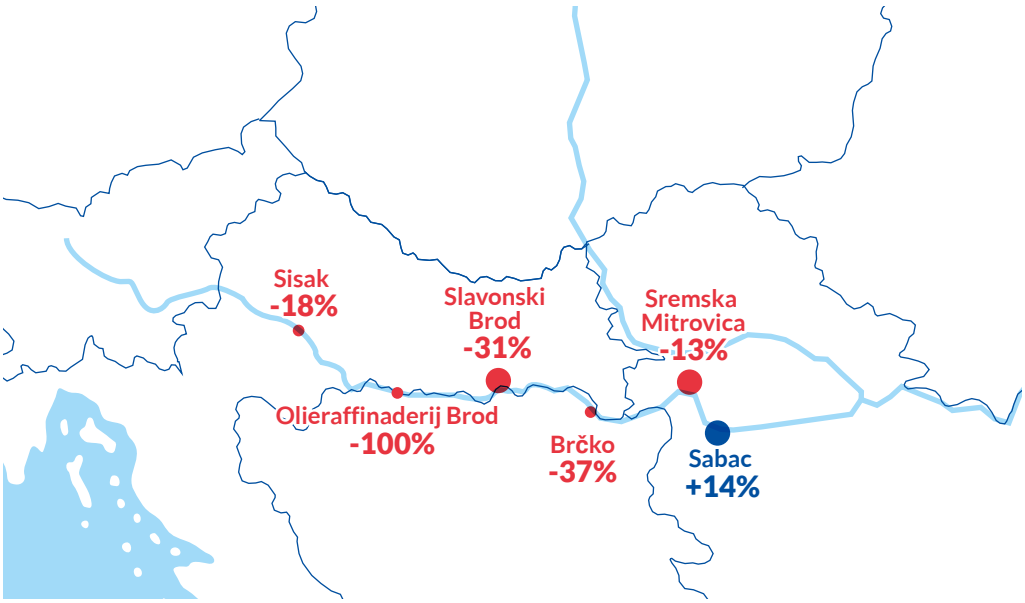
SAVAHAVENS

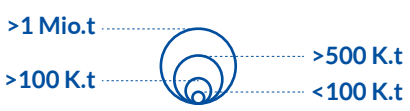
TABEL 5: **BINNENVAARTVERVOER IN DE BELANGRIJKSTE SAVAHAVENS** (IN DUIZEND TON) **EN VERANDERINGSPERCENTAGE 2020/2019***

	2017	2018	2019	2020	2020/2019
Overige havens (Servië)	-	682	949	2000	+111%
Sremska Mitrovica (Servië)	189	234	560	486	-13%
Slavonski Brod (Kroatië)	117	131	199	138	-31%
Sabac (Servië)	170	149	149	170	14%
Brčko (Bosnië en Herzegovina - BaH)	136	98	103	65	-37%
Sisak (Kroatië)	60	66	67	55	-18%
Olieraffinaderij Brod (BaH)	9,7	29	8,1	0	-100%
Totaal	682	1390	2035	2914	+43%

Bron: Internationale Commissie van het stroomgebied van de Sava
** In 2015 vroeg de haven van Šamac in Bosnië en Herzegovina het faillissement aan, daarom zijn er sindsdien geen overslaggegevens geregistreerd. Sinds 2018 en 2019 worden er gegevens voor kleinere overslaglocaties in Servië verzameld, hetgeen de toename van de overslag van goederen in Servië in die jaren verklaart.*

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (IN DUIZEND TON)





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

05

GOEDERENVLOOT

- De vloot van binnenvaartschepen in Europa telt bijna 10.000 vaartuigen die geregistreerd zijn in de Rijnoeverstaten, 3.500 die geregistreerd zijn in de Donaulanden en 2.300 in andere Europese landen.
- In 2020 zijn er 27 nieuwe drogeladingschepen en 54 nieuwe tankschepen bij de vloten in West-Europa bijgekomen. Het herstel in de nieuwbouw-activiteiten zette zowel voor de drogeladingschepen als voor de tankers door.
- De tankvloot is het vlootsegment dat in de Rijnoeverstaten over de jongste schepen beschikt. 52% van alle tankers is na de eeuwwisseling gebouwd, terwijl dit aandeel voor de drogeladingschepen 16% is en voor de passagiersschepen 29%.

VLOOTOMVANG
PER MACROREGIO EN LAND IN EUROPA

De goederenvloot van Europa bestaat uit bijna 10.000 schepen die geregistreerd staan in Rijnoeverstaten, 3.500 in de Donaulanden en 2.300 in overige Europese landen.

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

	Drogeladingschepen	Tankschepen	Duw- en sleepboten	
RIJNVLOOT	6.942	1.435	1.353	9.749
DONAUVLOOT	2.652	204	642	3.498
OVERIGE LANDEN*	1.561	26#	727	2.314
	11.155	1.665	2.722	15.542

Bronnen: 1) Rijnoeverstaten: VNF (Frankrijk), CBS/Rijkswaterstaat (Nederland), ITB (België), Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat, Nationaal register van Luxemburg, Schweizerische Rheinhäfen. 2) Donaulanden: Donaucommissie. 3) Overige landen: Eurostat [iww_eq_loadcap], [iww_eq_age], Tsjechische ministerie van Vervoer, Pools bureau voor de statistiek, Bureau voor de statistiek van Litouwen.
**Overige landen = Polen, Tsjechië, Italië, Verenigd Koninkrijk, Finland, Litouwen*
 # omvat 9 tankschepen in Polen, 1 in Tsjechië en 16 in Litouwen, maar een onbekend aantal in de overige landen

De volgende afbeeldingen tonen het aantal drogelading- en tankschepen bij elkaar (motorvrachtschepen en duwbakken) en het aantal duw- en sleepboten per land in Europa. Het betreft de meest recente gegevens. Voor Nederland, België, Frankrijk, Zwitserland en Luxemburg zijn dit gegevens voor 2020 en voor alle overige landen voor 2019, met uitzondering van Italië (2018), het VK (2018) en Servië (2017).

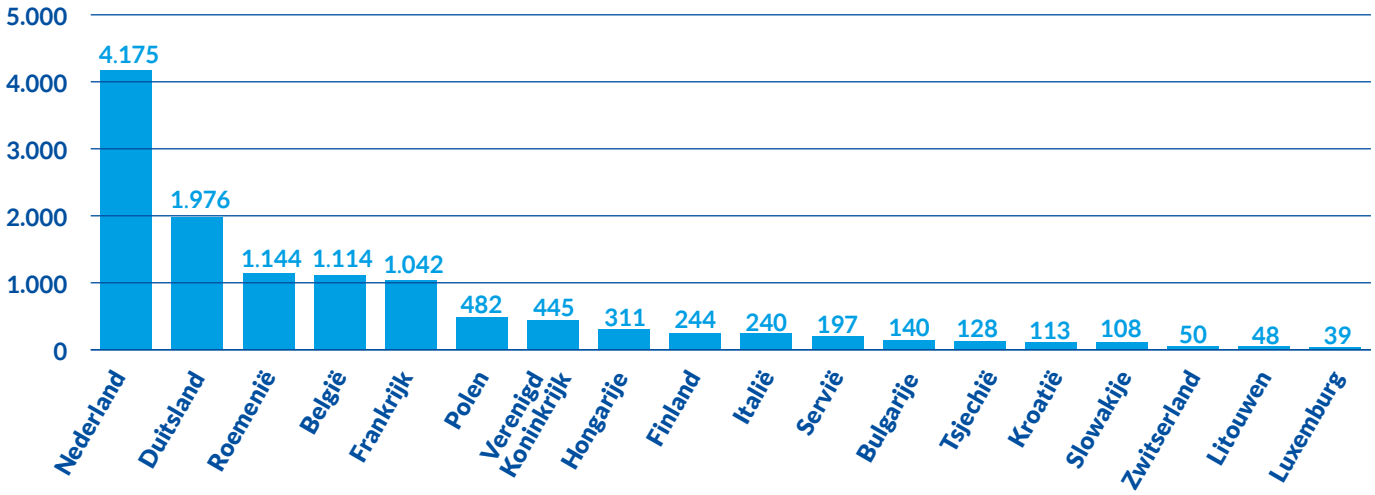
Voor België en Luxemburg zijn geen Eurostat-gegevens over de vloot beschikbaar, daarom zijn nationale vlootgegevens van de waterwegeninstanties en nationale vlootregisters gebruikt. Voor Nederland zijn ook nationale vlootgegevens van Rijkswaterstaat gebruikt, aangezien deze bron betrouwbaarder lijkt.[14]

[14] Uit een vergelijking tussen nationale vlootgegevens en Eurostatgegevens voor Nederland blijkt dat de cijfers van Eurostat veel hoger liggen, waarschijnlijk omdat zich in de database van Eurostat ook inactieve schepen bevinden. De nationale vlootgegevens voor Nederland komen van Rijkswaterstaat en het CBS en vertegenwoordigen de actieve vloot (zie deel 'Drogeladingvloot in de Rijnoeverstaten').

Voor overige landen (zoals Frankrijk, Duitsland, Tsjechië, Litouwen) komen de nationale vlootgegevens precies overeen met die van Eurostat [iww_eq_loadcap].

Voor Donaulanden en andere landen in Europa is de vlootdatabase van Eurostat [iww_eq_loadcap] gebruikt.

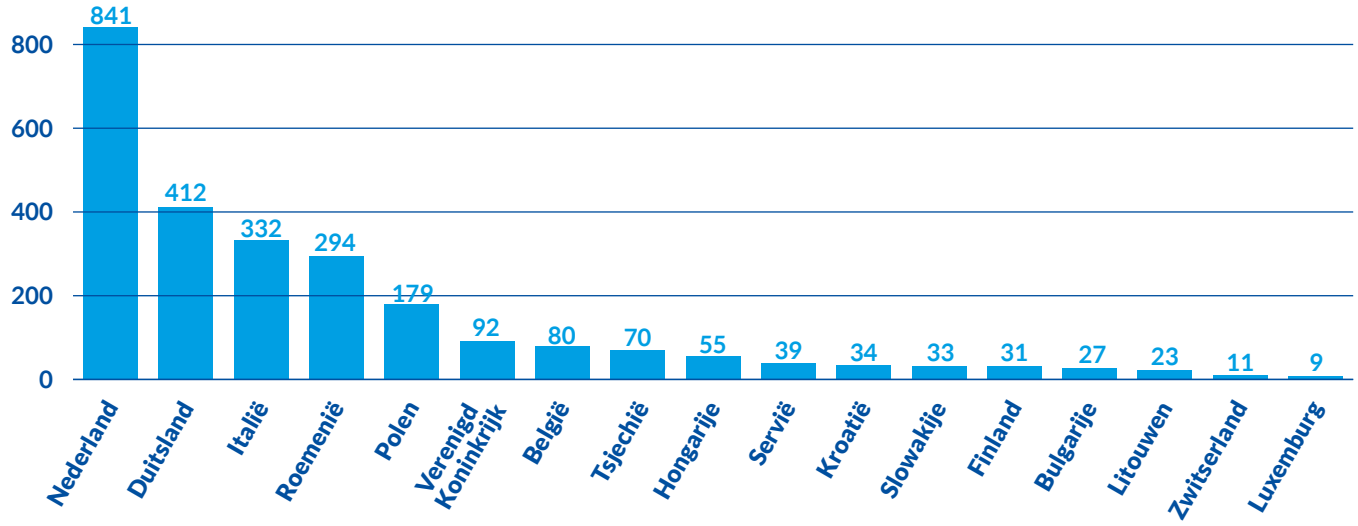
AFBEELDING 1: **AANTAL DROGELADINGSCHEPEN EN TANKSCHEPEN PER LAND IN EUROPA**



Bronnen: Eurostat [iww_eq_loadcap] en nationale bronnen voor de Rijnoeverstaten

De gegevens voor het aantal duw- en sleepboten per land zijn ontleend aan de vlootdatabase van Eurostat, met uitzondering van België en Luxemburg (voor beide landen waren geen Eurostatgegevens beschikbaar, dus zijn gegevens van nationale waterwegeninstanties gebruikt).

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



Bronnen: Eurostat [iww_eq_age] en ITB (België), scheepsregister van Luxemburg

II ONTWIKKELING
VAN DE RIJNVLOOT

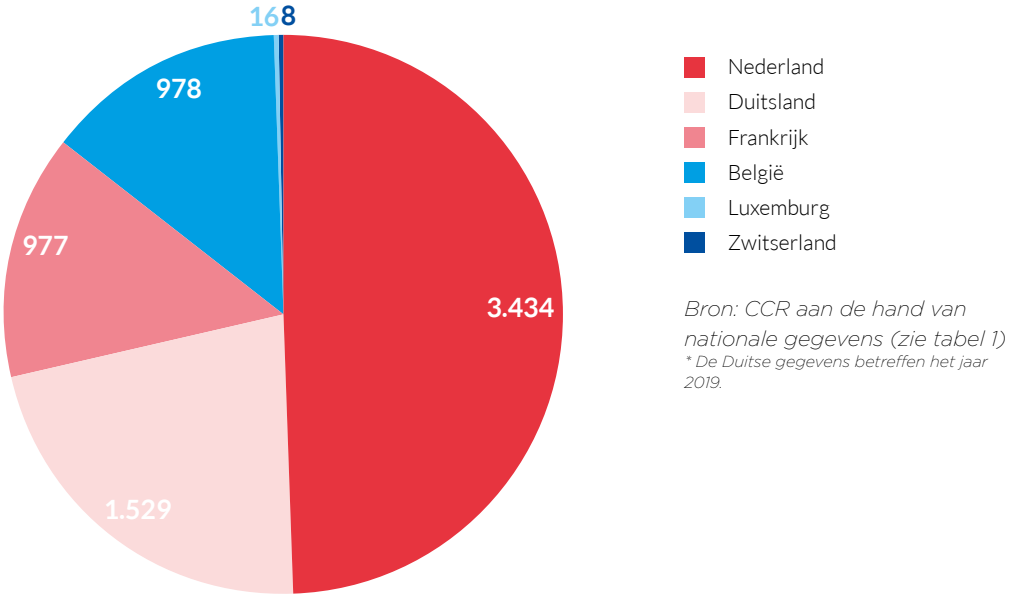
DROGELADINGVLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN

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

Ongeveer 50% van alle drogeladingschepen in de Rijnoeverstaten (motorvrachtschepen en duwbakken, zonder duw- en sleepboten) staat in Nederland geregistreerd. De gegevens voor de Nederlandse vloot omvatten de binnenvaartschepen die in Nederland geregistreerd zijn en hier in 2020 actief waren.[15]

De vlootgegevens voor andere Rijnoeverstaten betreffen ook overwegend actieve schepen en worden geleverd door de Belgische, Duitse, Franse en Zwitserse waterwegeninstanties en door het scheepsregister van Luxemburg. Het totale aantal drogeladingschepen in de Rijnoeverstaten bedroeg in 2020 volgens deze bronnen 6942 schepen, ten opzichte van 7012 in 2019.

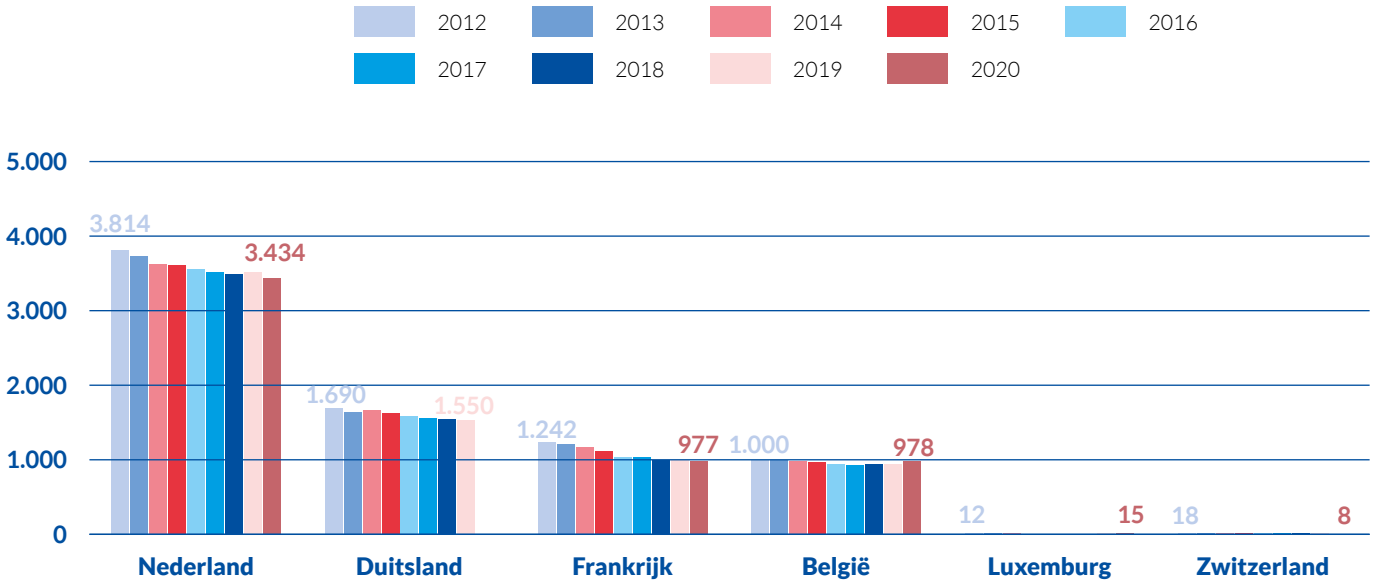
AFBEELDING 3: **AANTAL DROGELADINGSCHEPEN IN DE RIJNOEVERSTATEN IN 2020***



Bron: CCR aan de hand van nationale gegevens (zie tabel 1)
** De Duitse gegevens betreffen het jaar 2019.*

[15] *Het Bureau voor de Statistiek van Nederland (CBS) ontvangt ruwe gegevens over de actieve vloot in Nederland van Rijkswaterstaat en geeft deze door aan de CCR. Het gaat hier om schepen die daadwerkelijk in bedrijf zijn, aangezien ze in 2020 in Nederland meetpunten zijn gepasseerd.*

AFBEELDING 4: **AANTAL DROGELADINGSCHEPEN PER RIJNOEVERSTAAT ***



Bron: CCR aan de hand van nationale gegevens
** De Duitse vlootgegevens voor 2020 waren nog niet beschikbaar.*

Het gemiddelde laadvermogen van een schip in de Rijnvloot lag in 2020 rond de 1.500 ton, een stijging van 1.090 ton in 2005. Het totale laadvermogen van de vloot bleef sinds 2008 vrijwel gelijk en bedroeg in 2020 10,5 miljoen ton.

Kleine schepen worden meestal gedefinieerd als schepen met een laadvermogen van minder dan 1500 ton. Volgens deze definitie waren de vloten van België, Nederland, Frankrijk en Duitsland in 2020[16] als volgt samengesteld:

TABEL 2: **SAMENSTELLING VAN DE DROGELADINGVLOOT** (MOTORVRACHTSCHEPEN EN DUWBAKKEN) **PER RIJNOEVERSTAAT**

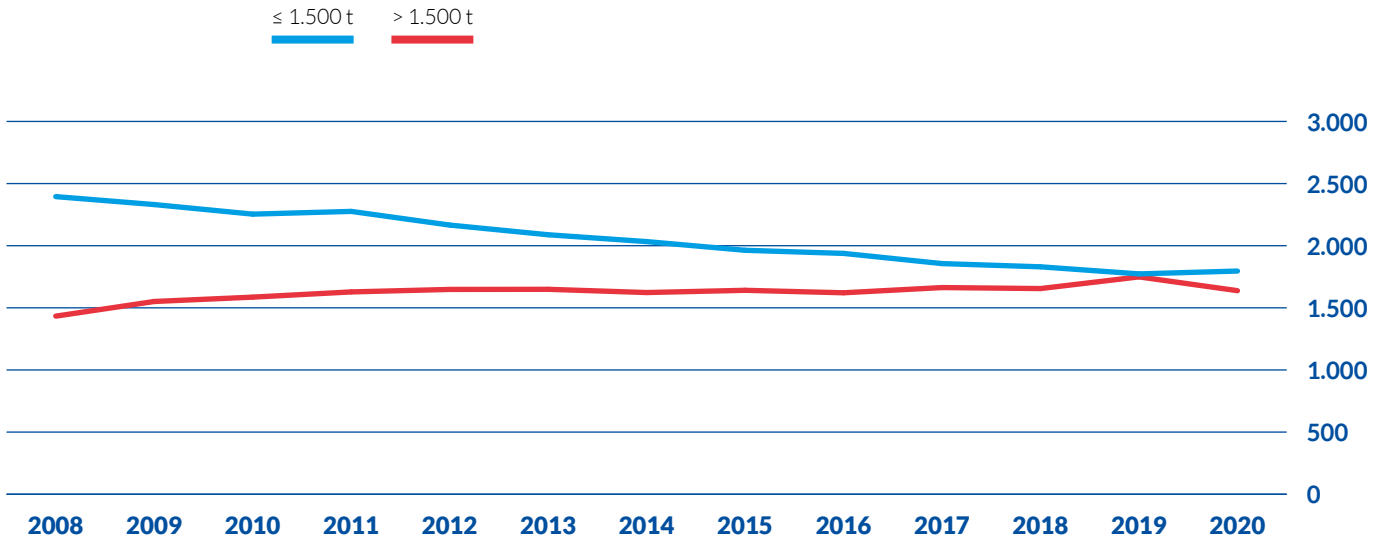
Vloot	Kleine schepen (≤ 1.500 t)	Alle drogeladingschepen	Aandeel kleine schepen
Nederlandse	1.796	3.434	52%
Duitse *	1.097	1.525	72%
Franse	761	977	78%
Belgische	537	978	55%

Bronnen: CBS/Rijkswaterstaat, Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat, ITB/Belgisch Instituut voor de binnenwateren, VNF
** De Duitse gegevens zijn voor 2019.*

[16] *De Duitse gegevens zijn voor 2019.*

Er wordt vaak gesteld dat het aantal kleine schepen in de binnenvaart afneemt. Langetermijngegevens bevestigen deze stelling, zoals blijkt uit de volgende afbeelding. Binnen de Nederlandse vloot nam het aantal schepen met een laadvermogen tot 1.500 ton af van 2.395 in 2008 tot 1.796 in 2020. Dit komt neer op een afname van 25%, wat betekent dat één op de vier kleine Nederlandse drogeladingschepen die in 2008 actief waren, in 2020 niet meer in bedrijf waren.

AFBEELDING 5: **AANTAL DROGELADINGSCHEPEN IN DE NEDERLANDSE VLOOT PER GROOTTEKLASSE**



Bronnen: CBS aan de hand van gegevens van Rijkswaterstaat, analyse van de CCR

TANKVLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN

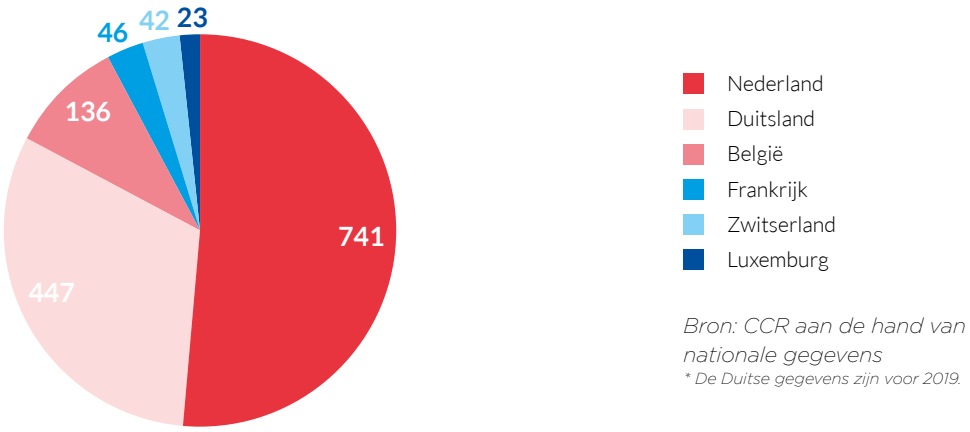
Het aandeel van de Nederlandse vloot binnen de totale tankvloot van de Rijnoeverstaten bedraagt 52%. Zwitserland en Luxemburg hebben een relatief groot aantal tankers.

De tankvloot kan vergeleken bij de drogeladingvloot als jonge vloot worden beschouwd.[17] Zo zijn in de Zwitserse tankvloot dertig van de 42 schepen na 2.000 gebouwd (een aandeel van 71%). In de Belgische tankvloot is dit het geval voor 69% van alle tankschepen en in de Duitse vloot geldt dit voor 59% van de tankers. De reden voor deze leeftijdsstructuur is de overgang van enkelwandige naar dubbelwandige schepen. Hierdoor werd er aanzienlijk geïnvesteerd in nieuwe schepen en verdwenen oudere schepen geleidelijk van de markt.

Wat aantallen betreft is het totale aantal tankschepen sinds 2012 afgenomen, aangezien het aantal schepen dat uit de vaart genomen werd, hoger was dan het aantal nieuwe dubbelwandige schepen dat op de markt kwam.

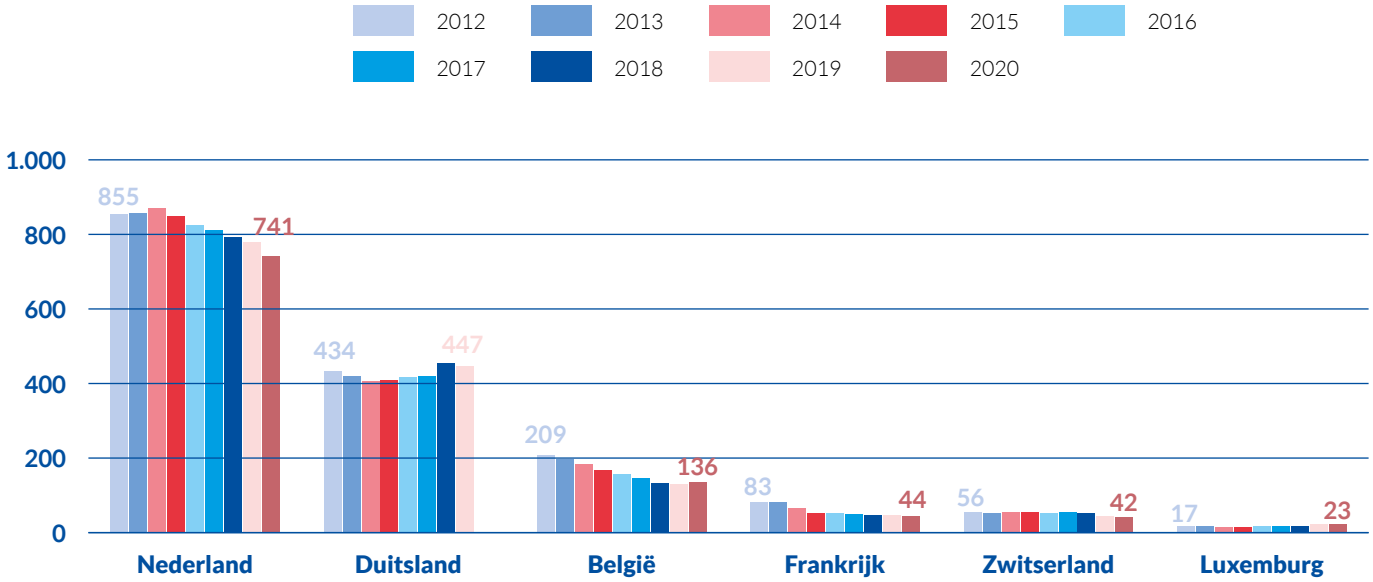
[17] *De percentages zijn berekend aan de hand van vlootgegevens van nationale waterweginstanties.*

AFBEELDING 6: **AANTAL TANKSCHEPEN IN DE RIJNOEVERSTATEN IN 2020 ***



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

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



Bron: CCR aan de hand van nationale gegevens
** De Duitse vlootgegevens voor 2020 waren nog niet beschikbaar.*

In januari 2021 waren volgens EBIS, het Europese Binnenvaart Inspectie Systeem, van het totale aantal van 1433 tankschepen in de Rijnoeverstaten 1199 ADN-tankschepen.[18] Hiervan waren 1170 tankschepen dubbelwandig en 29 enkelwandig. Het verschil tussen het totale aantal tankschepen en de ADN-tankschepen kan worden verklaard door het bestaan van tankschepen die geen gevaarlijke goederen vervoeren (maar bijv. plantaardige olie, cement of drinkwater voor zeeschepen in zeehavens).

Volgens de EBIS-database waren er begin 2021 ook tien LNG-dual fuel tankschepen op de Europese binnenwateren actief. Een jaar eerder waren dat er nog negen.

[18] Het Europese Binnenvaart Inspectie Systeem (EBIS) is ontwikkeld door bedrijven in de aardolie- en chemische industrie als deel van hun toezeggingen om de veiligheid van de tankvaart te verbeteren.

II ONTWIKKELING
VAN DE DONAUVLOOT EN DE GOEDERENVLOOT IN OVERIGE EUROPESE LANDEN

DROGELADINGSCHEPEN IN HET DONAUBEKKEN

Volgens de statistieken van de Donaucommissie (met informatie op basis van enquêtes onder rederijen in de lidstaten van de Donaucommissie) bestond de Donauvloot aan het eind van 2017[19] uit circa 400 duwboten, 242 sleepboten, 409 motorvrachtschepen en ongeveer 2100 duwbakken. Meer dan 70% van het totale vervoersvolume komt voor rekening van duwstellen, samengesteld zoals in onderstaande tabel weergegeven, afhankelijk van de vaarwegklasse en vaaromstandigheden.

TABEL 3: **TYPE DROGELADINGVAART OP DE DONAU** (AANDEEL IN HET TOTALE VERVOER IN %)

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

Bron: Marktobservatierapport van de Donaucommissie

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

[19] *Voor latere jaren waren er geen gegevens beschikbaar voor de Donauvloot waarmee een onderscheid zou kunnen worden gemaakt tussen drogelading- en tankschepen.*

TANKVLOOT IN HET DONAUBEKKEN

Volgens de statistieken van de Donaucommissie (met informatie op basis van enquêtes onder rederijen in de lidstaten van de Donaucommissie) waren er aan het eind van 2017 74 motortankschepen en 128 tankschepen zonder eigen voortstuwing, met een totaal laadvermogen van circa 0,22 mln. ton.[20]

GOEDERENVLOOT IN OVERIGE EUROPESE LANDEN

Eurostat verstrekt statistische gegevens over de binnenvaartvloten van Polen, Tsjechië, Finland en Litouwen. Gegevens voor Italië worden beïnvloed door twee structurele breuken. De laatste beschikbare gegevens voor Italië (2018) geven aan dat er 240 motorschepen, 164 duwbakken en 332 duw- en sleepboten zijn.

In Polen is het aantal motorschepen en duwbakken de afgelopen jaren afgenomen van 607 in 2016 tot 482 in 2019. Het aantal duw- en sleepboten is de afgelopen jaren ook kleiner geworden (2017: 219 duw- en sleepboten, 2019: 179 duw- en sleepboten).

[20] *De vlootgegevens voor 2017 waren de meest recente gegevens van de Donaucommissie.*

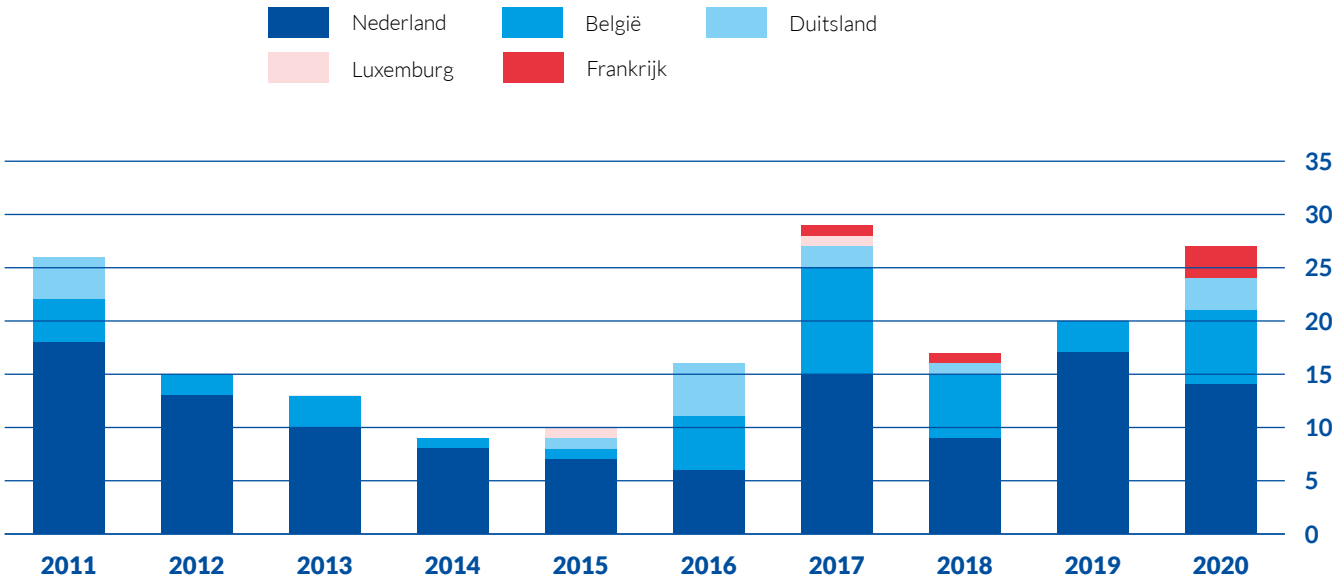
BOUW VAN NIEUWE SCHEPEN

In 2020 kwamen er in de vloten van West-Europa **27** nieuwe drogeladingschepen en **54** nieuwe tankschepen bij. Het herstel in de nieuwbouwactiviteit zet zich voort voor zowel drogelading- als tankschepen.

In 2020 vertoonde de vraag naar nieuwe schepen een stijgende lijn. Ten opzichte van 2019 nam de groei toe met zeven nieuwe drogeladingschepen. Het aantal nieuwe tankschepen nam toe met veertien (40 in 2019; 54 in 2020). Er kan een sterke toename van de capaciteit van de nieuwe tankschepen worden vastgesteld.

Het merendeel van de nieuwe drogeladingschepen die in 2020 op de markt kwamen, werd in Nederland geregistreerd (14 van de 27), gevolgd door België met zeven en drie in zowel Duitsland als Frankrijk.

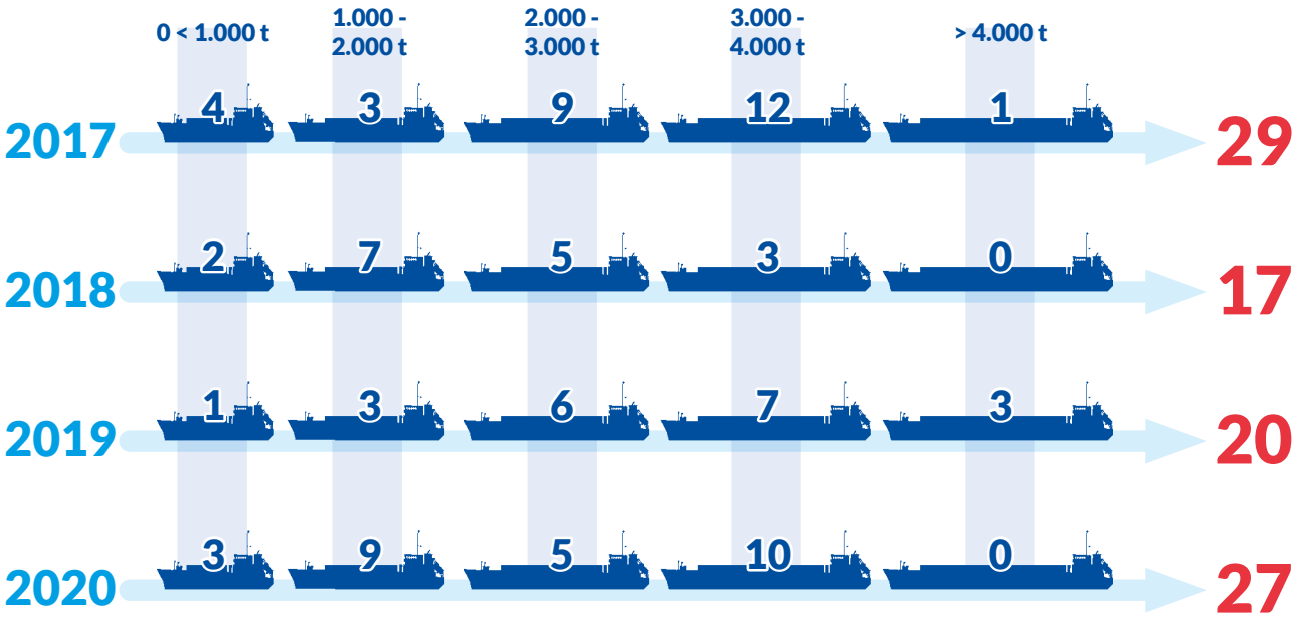
AFBEELDING 8: **NIEUWE DROGELADINGSCHEPEN OP DE MARKT PER LAND VAN REGISTRATIE** (AANTALLEN, 2011-2020)



Bron: IVR

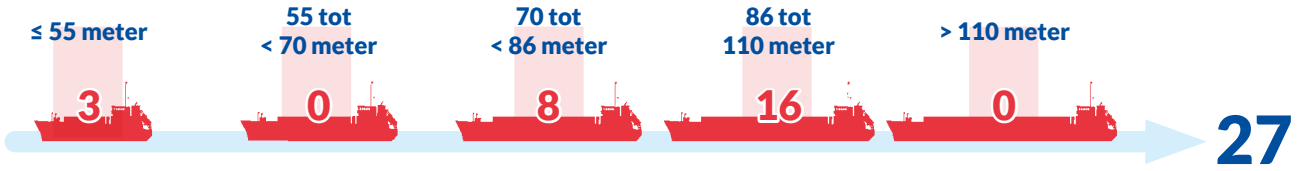
Een groot deel van de nieuwgebouwde drogeladingschepen heeft een laadvermogen van meer dan 3.000 ton. Tien van de 27 schepen vallen in de categorie 3.000-4.000 ton. Het gemiddelde laadvermogen van de nieuwgebouwde drogeladingschepen in 2020 bedraagt 2.474 ton, terwijl dat in 2019 nog 3.256 ton was.

TABEL 4: **NIEUWE DROGELADINGSCHEPEN NAAR LAADVERMOGEN**



Bron: IVR. Ter informatie: voor twee nieuwe schepen werd het laadvermogen deels geschat als gevolg van aanvankelijk ontbrekende cijfers.

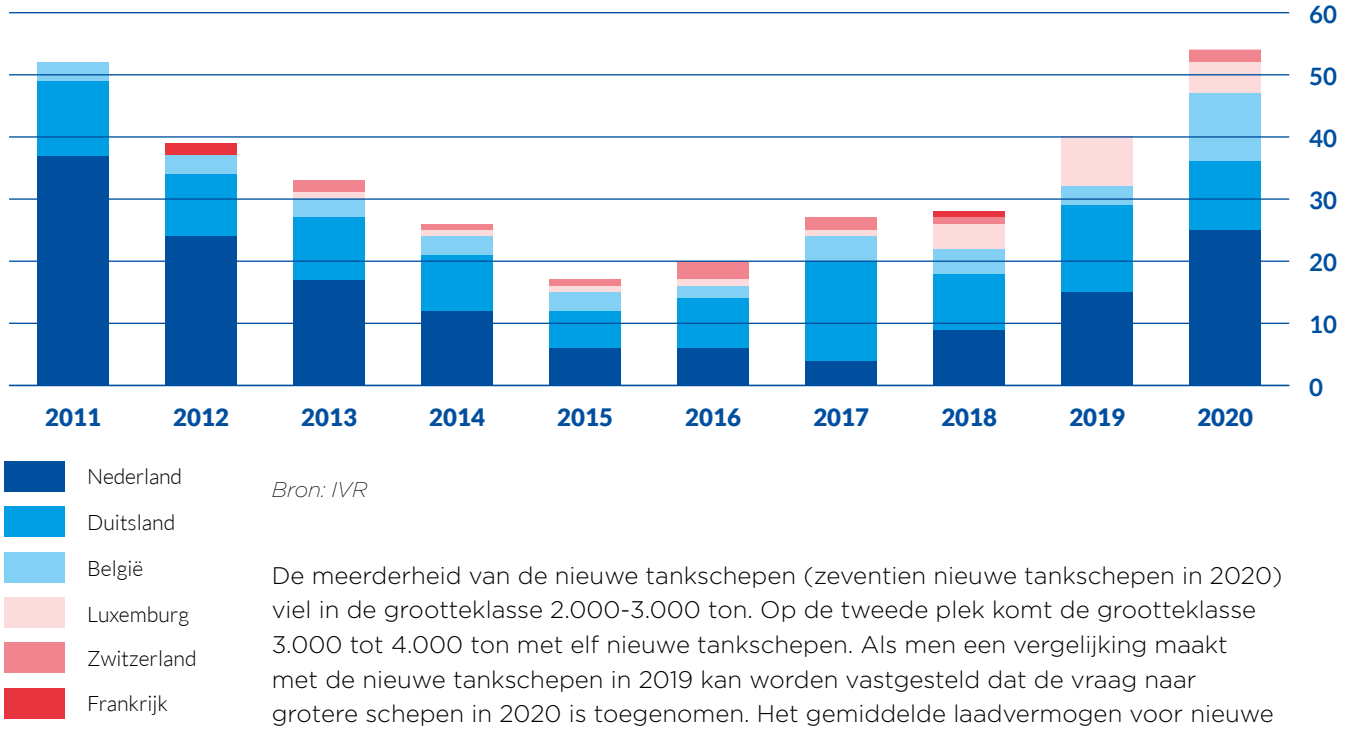
TABEL 5: **NIEUWE DROGELADINGSCHEPEN IN 2020 NAAR LENGTE**



Bron: IVR, analyse van de CCR

Volgens de IVR-database zijn er in 2020 54 nieuwe tankschepen in de vaart genomen. Naast de 25 nieuwe die in Nederland werden geregistreerd, werden er elf in Duitsland, elf in België, vier in Luxemburg en twee in Zwitserland geregistreerd.

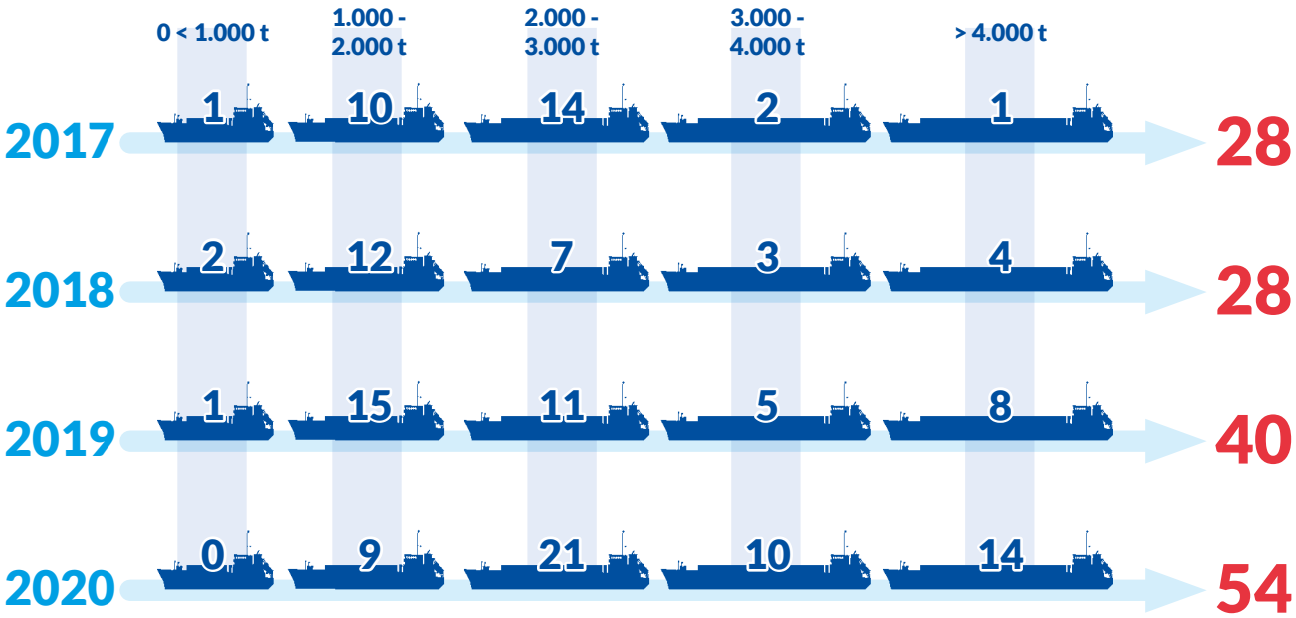
AFBEELDING 9: **NIEUWE TANKSCHEPEN OP DE MARKT PER LAND VAN REGISTRATIE** (AANTALLEN, 2011-2020)



Bron: IVR

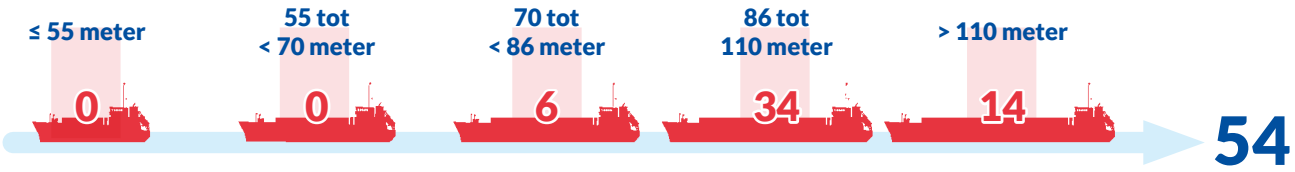
De meerderheid van de nieuwe tankschepen (zeventien nieuwe tankschepen in 2020) viel in de grootteklasse 2.000-3.000 ton. Op de tweede plek komt de grootteklasse 3.000 tot 4.000 ton met elf nieuwe tankschepen. Als men een vergelijking maakt met de nieuwe tankschepen in 2019 kan worden vastgesteld dat de vraag naar grotere schepen in 2020 is toegenomen. Het gemiddelde laadvermogen voor nieuwe tankschepen bedroeg 3.793 ton in 2020 en 3.103 ton in 2019.

TABEL 6: **NIEUWE TANKSCHEPEN NAAR LAADVERMOGEN**



Bronnen: IVR, analyse van de CCR. Ter informatie: voor één nieuw schip werd het laadvermogen deels geschat als gevolg van een aanvankelijk ontbrekende waarde.

TABEL 7: **NIEUWE TANKSCHEPEN IN 2020 NAAR LENGTE**

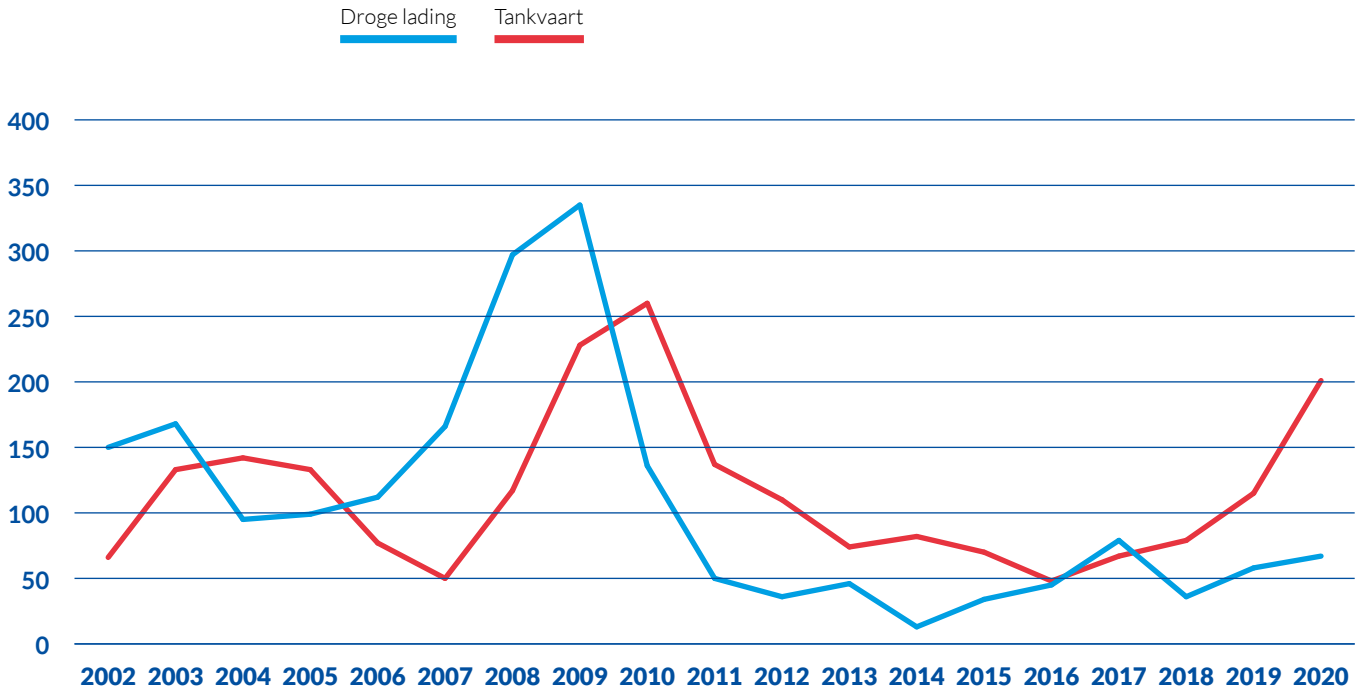


Bronnen: IVR, analyse van de CCR

In de categorie duw- en sleepboten werden slechts twee nieuwe schepen geregistreerd in Nederland. De ene is de duwboot PIETER VAN DER WEES en de tweede is de TENACIOUS.

Afbeelding 10 toont het nieuwe laadvermogen op de markt per jaar en onderverdeeld in drogelading- en tankschepen. Na een lange neerwaartse trend na de financiële crisis laten beide segmenten de afgelopen jaren een stijging zien. Voor het laadvermogen van tankschepen werd een grotere groei in de nieuwbouwactiviteit waargenomen. Deze kan worden verklaard door de gunstigere vervoersvraag in de tankvaart dan in de drogeladingsector.

AFBEELDING 10: **NIEUWE CAPACITEIT OP DE MARKT IN DE DROGELADING- EN TANKVAART** (LAADVERMOGEN IN 1000 TON)



Bron: IVR

LEEFTIJDSSTRUCTUUR
VAN DE RIJNVLOOT (IVR[21])

De tankvloot is het jongste vlootsegment in de Rijnoeverstaten. **52%** van alle tankschepen is in de 21ste eeuw gebouwd, terwijl dit voor 16% van de drogeladingschepen en 29% van de passagiersschepen geldt.

Volgens de IVR-database telt Nederland het grootste aantal schepen van de Rijnvloot in vrijwel elke scheepscategorie.

Duw- en sleepboten

Duw- en sleepboten zijn voor het grootste deel in de 20ste eeuw gebouwd, waarbij Nederland het leeuwendeel voor zijn rekening neemt. In de 21ste eeuw telde Nederland alleen zeventig van de 102 nieuwe duw- en sleepboten.

Ongeveer 69% (1.144 op een totaal van 1.649[22]) van alle duw- en sleepboten in de Rijnvloot zijn in Nederland geregistreerd, gevolgd door een aandeel van 19% voor Duitsland en 9% voor België.

Tankschepen

Zo'n 53% van de gehele tankvloot van de Rijnoeverstaten staat in Nederland geregistreerd. Hiervan is 47% in de 20ste eeuw gebouwd en de overige 53% in de 21ste eeuw. Opmerkelijk daarbij is dat dit aandeel van 53% vrijwel exact overeenkomt met het percentage volgens de nationale vlootgegevens, waar het aandeel van de Nederlandse vloot binnen de totale tankvloot van de Rijnoeverstaten 52% is.

Op de tweede plek komt Duitsland met 25% van de tankschepen waarvan ongeveer 45% in de 20ste eeuw en 55% in de 21ste eeuw werd gebouwd. (volgens de nationale vlootgegevens is dit laatstgenoemde aandeel 59%).

In Luxemburg, waar ongeveer 5% van de tankschepen geregistreerd staat, is 80% van de vloot na het begin van deze eeuw gebouwd.

De Rijnoeverstaten beschikken dus over een relatief nieuwe tankvloot, met twee pieken in de nieuwbouwactiviteit in de afgelopen twintig jaar (een eerste piek rond de financiële crisis (2008-2009) en een tweede, kleinere piek in de afgelopen jaren 2019/2020).

Drogeladingvloot

De vloot van drogeladingschepen blijft de oudste van alle categorieën. In deze vloot is namelijk 84% in de vorige eeuw gebouwd en 16% na de eeuwwisseling.

[21] De database van de IVR bevat actieve, maar soms ook inactieve schepen.
[22] Dit aantal duw- en sleepboten in de Rijnoeverstaten is hoger dan het totale aantal duw- en sleepboten in de Rijnoeverstaten (zie tabel 1). Dit is het gevolg van enkele inactieve schepen in de IVR-database.

Van de drogeladingvloot staat 51% in Nederland geregistreerd. Duitsland en België volgen met respectievelijk 22% en 16%. Deze cijfers, die gebaseerd zijn op de gegevensbank van de IVR, komen ongeveer overeen met de percentages uit de nationale gegevensbanken. Volgens deze gegevens staat 49% van de drogeladingvloot van de Rijnoeverstaten in Nederland geregistreerd, 22% in Duitsland en 14% in België.

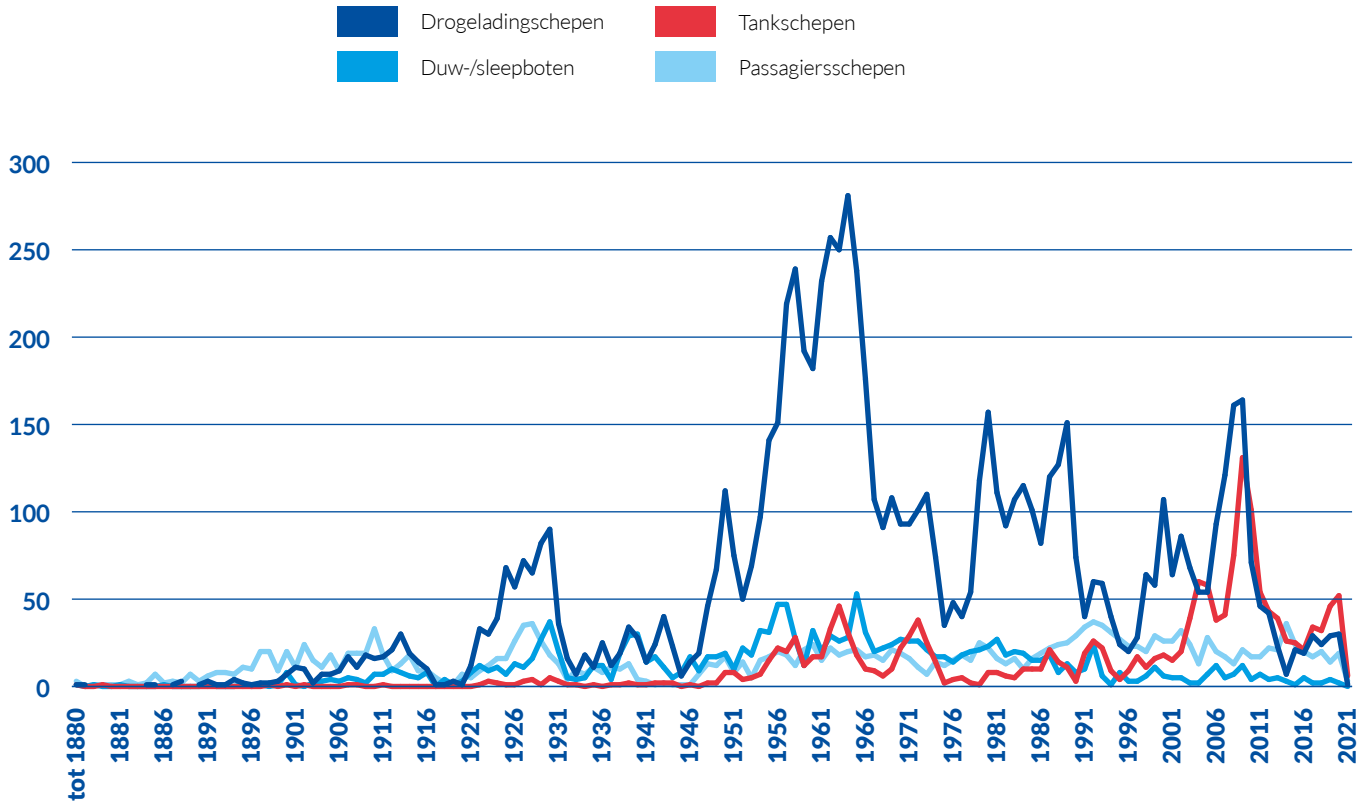
In Frankrijk werd 98% van de drogeladingschepen in de vorige eeuw gebouwd, waardoor het de oudste vloot is van alle Rijnoeverstaten. In Zwitserland en Nederland is dit percentage 76%.

Passagiersvloot

In de Rijnoeverstaten zijn er in totaal 2213 schepen, waarvan 71% voor 2000 op de markt kwam.

Koplopers in deze categorie blijven Nederland en Duitsland met respectievelijk 53% en 33% van alle schepen. Zwitserland komt op de derde plaats met een aandeel van 9%, wat neerkomt op ongeveer tweehonderd passagiersschepen.

AFBEELDING 11: **INGEBRUIKNAME VAN SCHEPEN IN DE RIJNVLOOT IN DE LOOP DER JAREN AANTAL BINNENVAARTSCHEPEN**



Bronnen: IVR, analyse van de CCR. Verder zijn er nog zestig drogeladingschepen, vijftig passagiersschepen, dertig duw-/sleepboten en twee tankschepen met een onbekend bouwjaar.

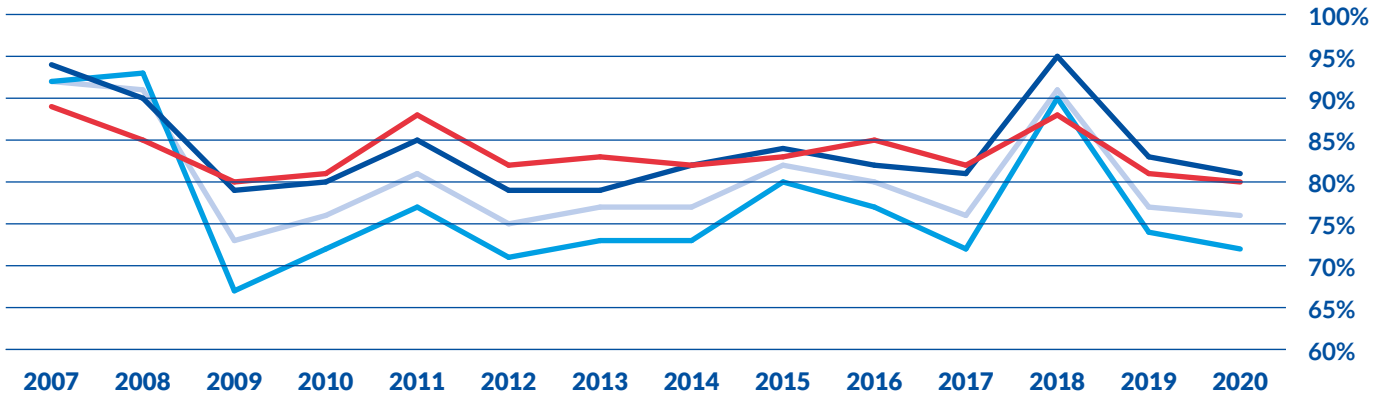
II CAPACITEIT-MONITORING

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

DROGELADINGSCHEPEN

In 2020 daalde de benuttingsgraad van de drogeladingvloot in West-Europa voor schepen met een laadvermogen van 1.000 ton of meer. Dit hield verband met de daling van de vraag als gevolg van de Covid-crisis. De bijbehorende grafiek toont de ontwikkeling van de benuttingsgraad voor de verschillende vlootsegmenten. Voor schepen met een laadvermogen van minder dan 1.000 ton bleef de benuttingsgraad op een hoger niveau dan voor de overige vlootsegmenten.

AFBEELDING 12: **TIJDREEKS VOOR DE BENUTTINGSGRAAD VAN DE RIJNVLOOT** (DROGELADINGSCHEPEN) **PER VLOOTSEGMENT**



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

Dit kan worden verklaard door het feit dat het aantal kleine schepen afneemt als gevolg van de strengere vereisten voor schepen en een gebrek aan nieuw gebouwde schepen. Tegelijkertijd nemen kleine schepen een relatief groot marktaandeel in binnen de binnenlandse binnenvaart, gezien het feit dat zij het minst werden getroffen door de Covid-crisis. In Nederland nam het binnenlandse of nationale vrachtvolume toe met een halve procent (+1 miljoen ton). In België nam dit met 7% toe (+2 miljoen ton). Dit staat tegenover een daling in Duitsland van 4% (-2 miljoen ton) en in Frankrijk (-15%, -5 miljoen ton). Door de bank genomen krompen de binnenlandse volumes met ongeveer vier miljoen ton.

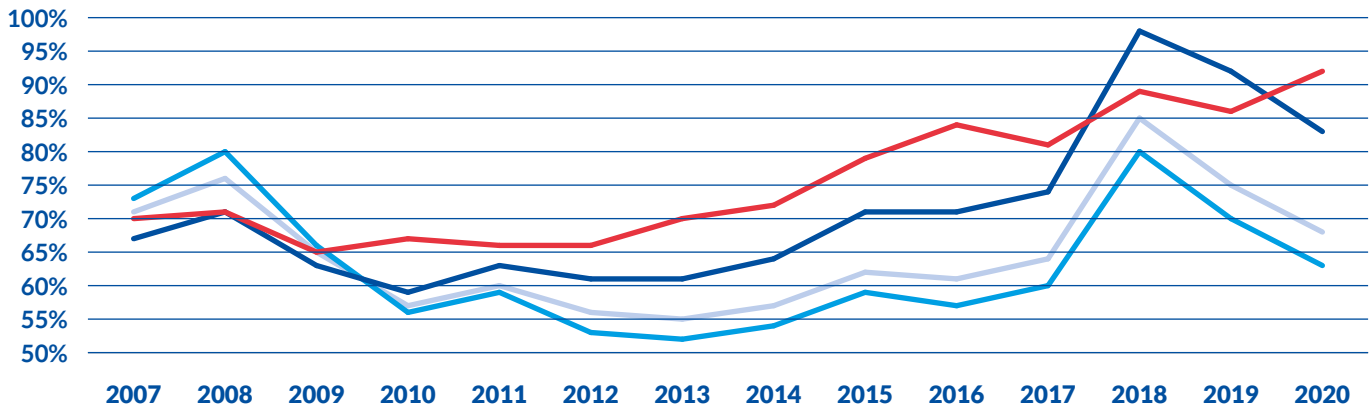
Het internationale vervoer werd veel zwaarder getroffen, vooral op de Rijn. In Nederland liep het internationale vervoer terug met 5% (oftewel 10 miljoen ton); in Duitsland bedroeg het verlies ongeveer 8% (-12 miljoen ton). De teruggang was vooral te zien in de staalindustrie en betrof zowel de levering van grondstoffen als van halffabricaten.

Wat de structurele trends in de drogeladingvaart betreft, kan worden vastgesteld dat er nog steeds veel overcapaciteit is. Deze overcapaciteit is hoofdzakelijk waar te nemen in de categorie van de grootste schepen. Volgens onze schatting betreft het tweehonderd schepen van meer dan tweeduizend ton.

TANKSCHEPEN

In 2020 liep de benuttingsgraad sterk terug van 75% in 2019 naar 68% in 2020. Deze daling vond plaats voor schepen groter dan duizend ton; voor kleinere tankschepen (die 19% van de tankvloot in de Rijnoeverstaten uitmaken) die in specifieke marktsegmenten worden ingezet (cementtankers en spijsoliën) en waarvan het aantal steeds verder afneemt, blijft de benuttingsgraad verder stijgen.

AFBEELDING 13: **TIJDREEKS VOOR BENUTTINGSGRAAD VAN DE RIJNVLOOT** (TANKSCHEPEN) **PER VLOOTSEGMENT**



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

Grotere schepen (> 1.000 ton) kenden een veel lagere benuttingsgraad als gevolg van Covid en de hierdoor dalende vraag naar motorbrandstoffen in het bijzonder (paraffine, benzine en diesel). Opmerkelijk is dat in de eerste maanden na de uitbraak van de Covid er nog een groeiende vraag naar tankschepen was. Producten die in Duitsland en Zwitserland werden geraffineerd, moesten naar de zeehavens worden vervoerd doordat de vraag op de binnenlandse markten inzakte (door minder activiteiten in het wegvervoer en bijgevolg minder vraag naar brandstof). Zonder deze tijdelijke piek in de vraag zou de teruggang van de benuttingsgraad nog groter zijn geweest. Een andere factor die meespeelde was dat de tankvaart in 2020 de wind in de rug kreeg door kritieke wateromstandigheden op de Bovenrijn, waardoor de maximale vlootcapaciteiten niet konden worden benut. Dit ondersteunde het niveau van de verhouding tussen vraag en aanbod en het dreef de benuttingsgraad enigszins op.

De lagere vraag stond in contrast met een toename van het laadvermogen. Het laadvermogen van de tankvloot in West-Europa groeide in 2020 met 2,6% (ten opzichte van een daling van 1,6% in de drogeladingsector). Deze groei vond vrijwel uitsluitend plaats in het segment van de grote schepen; de marktsegmenten van schepen kleiner dan duizend ton en tussen duizend en tweeduizend ton zagen het laadvermogen slinken.

Voor 2020 wordt de overcapaciteit in de tankvaart geschat op 133 schepen. Voor 2021 verwacht men een enigszins grotere vraag dankzij versoepelingen van de Covid-maatregelen, maar dit zal nog niet tot een structurele verbetering van de marktomstandigheden leiden. Op de lange termijn lijkt de overcapaciteit af te nemen, maar de energietransitie zal ook van de tankvaart aanpassingen vereisen.

tex
tex

© Lycée Emile Mathis

06

ONDERNEMINGEN, WERKGELEGENHEID, OMZET

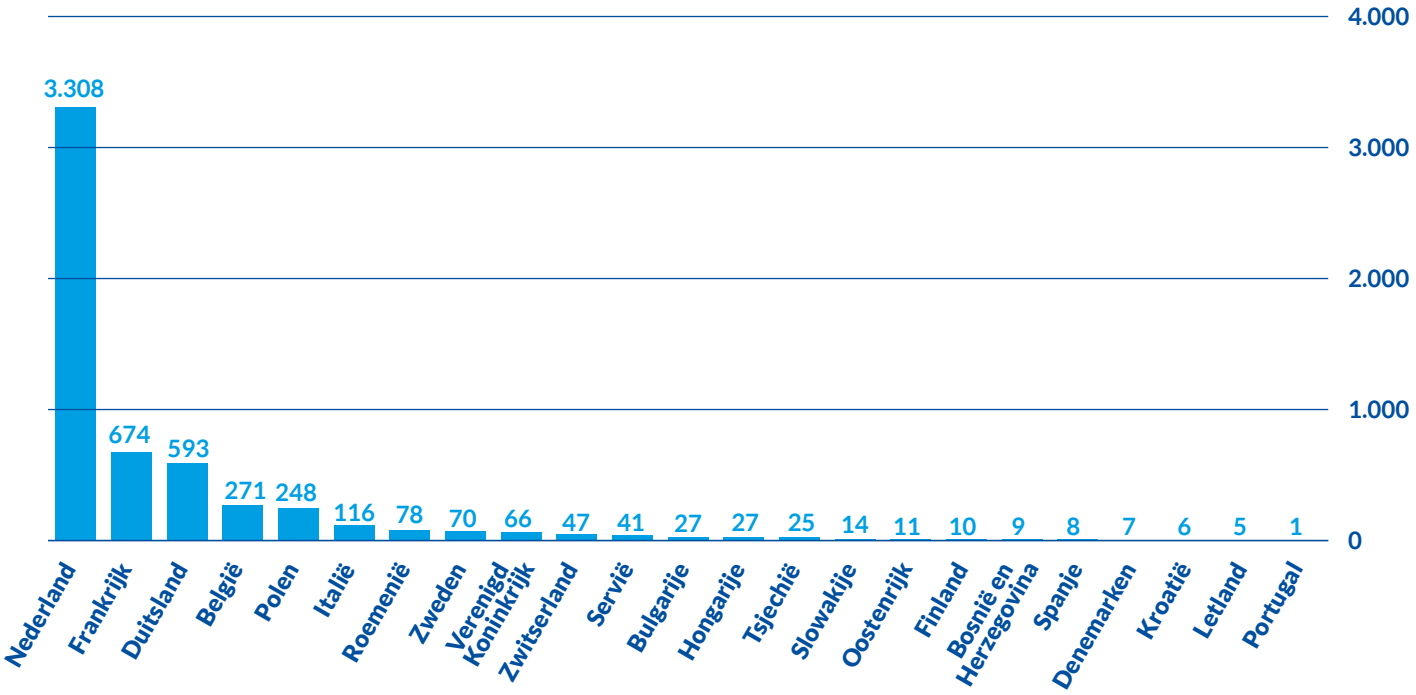
- **Nederland, Duitsland en Frankrijk zijn de landen met het grootste aantal ondernemingen en de grootste werkgelegenheid in het binnenvaartvrachtvervoer. Voor de passagiersvaart staan Nederland, Duitsland, Italië en Zweden bovenaan de ranglijst.**
- **In 2018 waren er 5.662 vrachtondernemingen actief in Europa (EU plus Servië en Zwitserland), die 22.902 werknemers in dienst hadden. In hetzelfde jaar waren er in Europa 4.028 ondernemingen actief in de passagiersvaart, met 23.000 werknemers.**
- **Financieel gezien wordt de meeste omzet in het binnenvaartvrachtvervoer gerealiseerd in de Rijnoeverstaten. Neemt men het passagiersvervoer erbij, toont het beeld geografisch gezien een grotere spreiding. Nederland had het hoogste netto omzetcijfer in het vrachtvervoer, terwijl Zwitserland het hoogste netto omzetcijfer toonde voor het passagiersvervoer.**

ONDERNEMINGEN
EN WERKGELEGENHEID IN HET GOEDERENVERVOER

Nederland, Duitsland en Frankrijk hebben het grootste aantal ondernemingen en de hoogste werkgelegenheid in de binnenvaart. Voor de passagiersvaart zijn Nederland, Duitsland, Italië en Zweden koplopers.

In 2018[23] waren er volgens Eurostat 5.662 binnenvaartondernemingen in het goederenvervoer actief in Europa (EU plus Bosnië-Herzegovina, Servië en Zwitserland). Hiervan stond 86,4% in Rijnoeverstaten geregistreerd (Nederland, Duitsland, België, Frankrijk en Zwitserland). De landen met het grootste aantal ondernemingen zijn de vier grootste Rijnoeverstaten en Polen, die samen goed zijn voor 90% van alle ondernemingen in Europa.

AFBEELDING 1: **AANTAL BINNENVAARTONDERNEMINGEN IN HET GOEDERENVERVOER IN EUROPA***

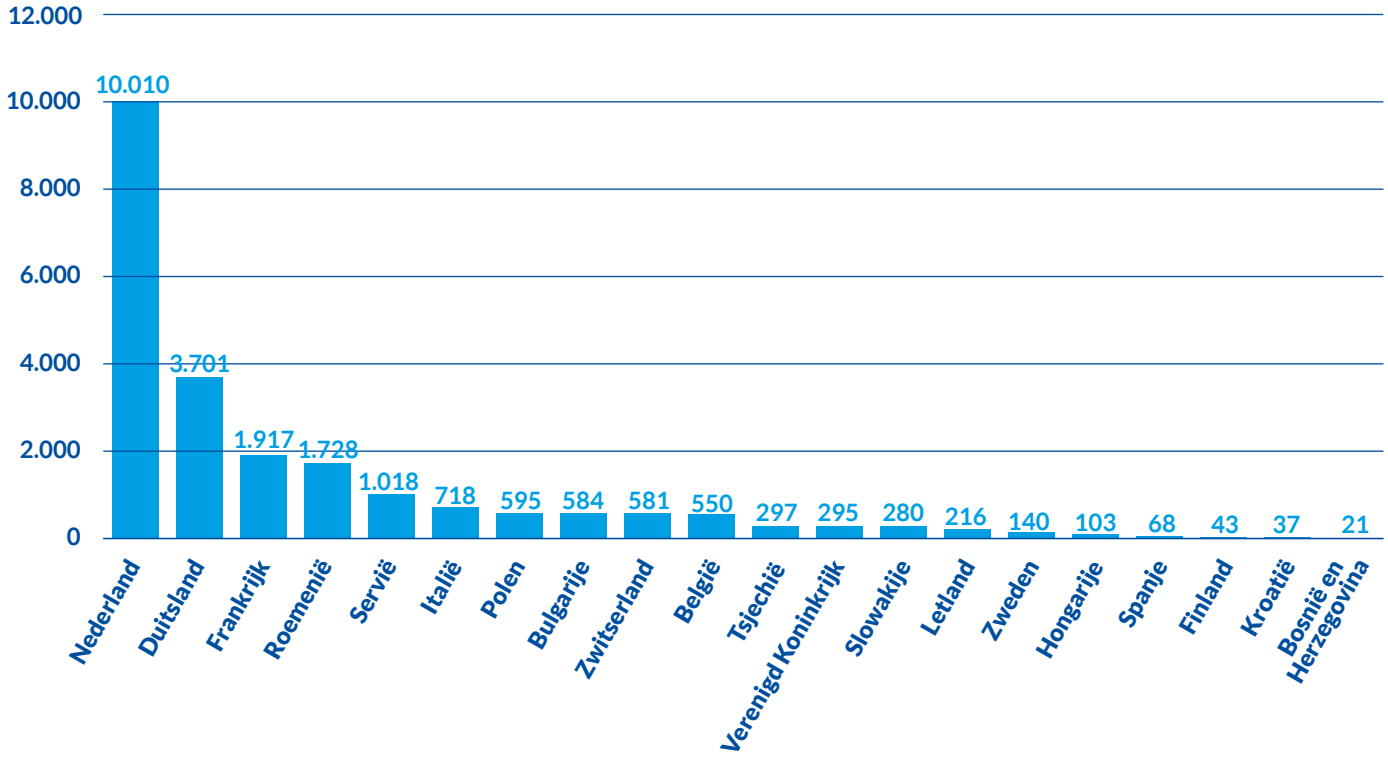


Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en federale dienst voor de statistiek (Zwitserland)
**Gegevens voor 2018*

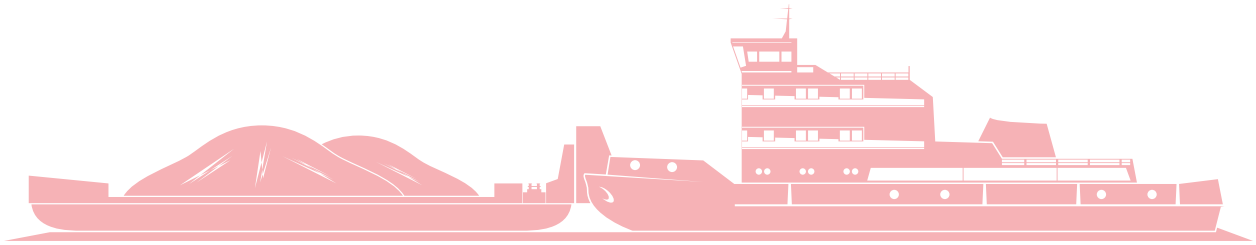
[23] *2018 was het meest recente jaar voor Eurostat-statistieken over ondernemingen.*

Het aantal werkzame personen omvat zelfstandigen, meewerkende familieleden en werknemers. In 2018 bedroeg het totale aantal 22.902.[24] Van deze werkzame personen werkt 73% voor een onderneming in een Rijnoeverstaat, 17% voor een onderneming in een Donauland en 10% voor ondernemingen buiten het Rijnstroomgebied en het Donaubekken.

AFBEELDING 2: **AANTAL WERKZAME PERSONEN IN HET VRACHTVERVOER IN EUROPA***



Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]
** Gegevens voor 2018*

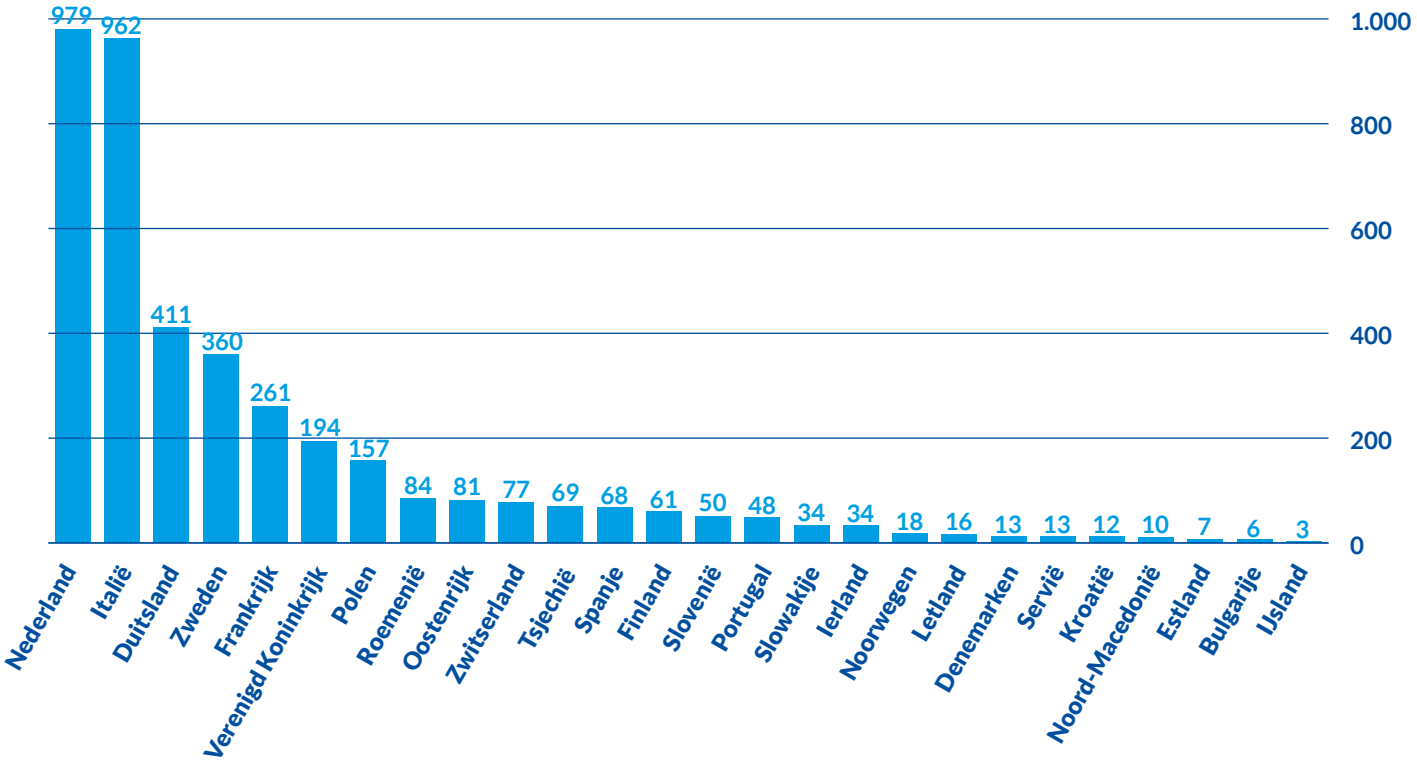


[24] *De cijfers van nationale instanties zijn vaak hoger dan de cijfers van Eurostat. Voor vergelijkingen tussen landen geniet Eurostat de voorkeur als bron, aangezien deze gegevens geharmoniseerd zijn voor alle landen en dus vergelijkbaar zijn.*

ONDERNEMINGEN
EN WERKGELEGENHEID IN DE PASSAGIERSVAART

Passagiersvaartondernemingen in Europa zijn actief in verschillende segmenten: riviercruises, dagexcursies op rivieren, kanalen en meren. Veerbootdiensten maken ook deel uit van de sector. De positie van Italië is te danken aan zowel het grote aantal meren in het land als aan de kanaalboten in Venetië. Nederland kent veel dagexcursies in de passagiersvaart, veerboten op rivieren en grote en kleine riviercruiseschepen.

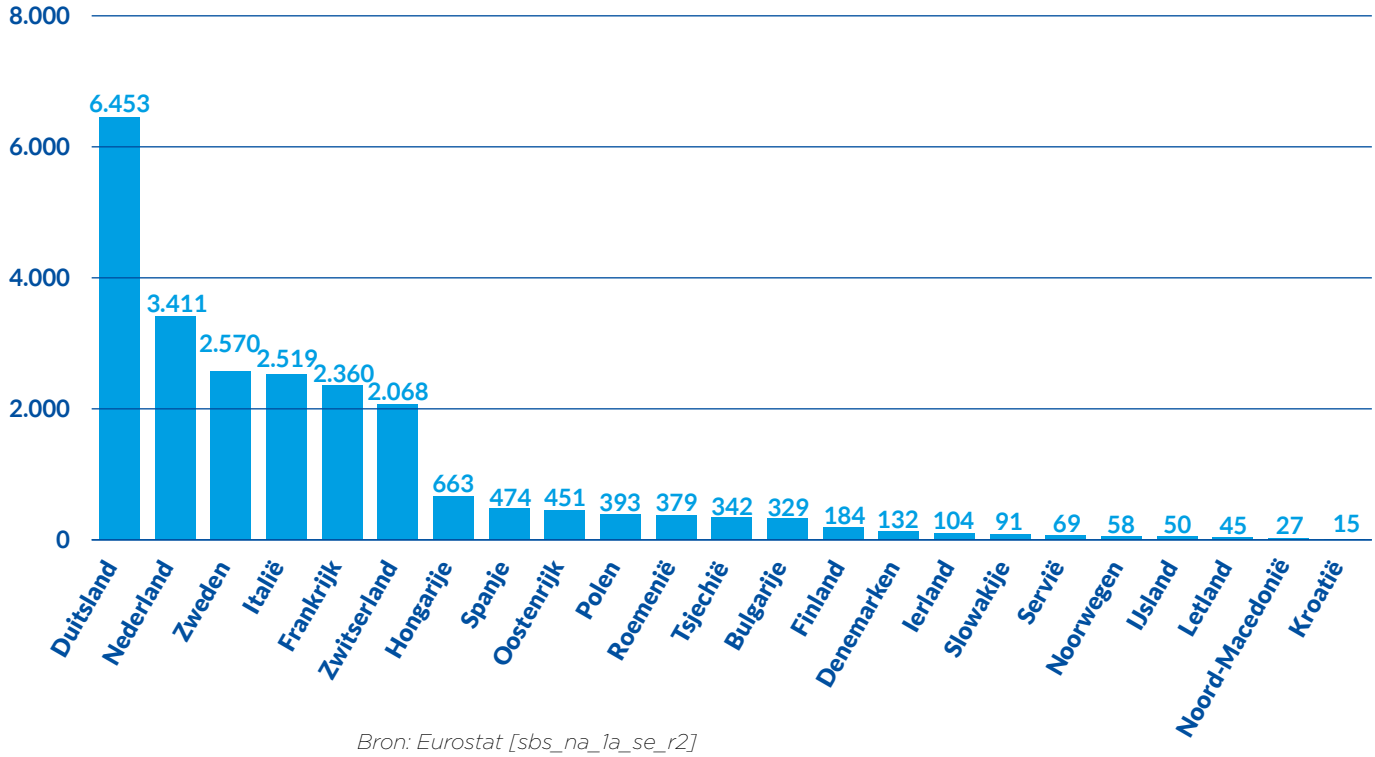
AFBEELDING 3: **AANTAL BINNENVAARTONDERNEMINGEN IN HET PASSAGIERSVERVOER IN EUROPA ***



Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en federale dienst voor de statistiek (CH)
** Gegevens voor 2018*

Duitsland voert de lijst aan wat betreft de werkgelegenheid in de passagiersvaart met meer dan 6.000 werkzame personen. Nederland volgt met meer dan 3.000 personen, gevolgd door Zweden, Italië, Zwitserland en Frankrijk met elk tussen de 2.000 en 2.500 werkzame personen. De positie van Zweden kan worden verklaard door het hoge aantal meren, kanalen en rivieren in het land.

AFBEELDING 4: **AANTAL WERKZAME PERSONEN IN DE PASSAGIERSVAART IN EUROPA***



Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2]
**Gegevens voor 2018. Gegevens voor het VK ontbreken.*

Het totale aantal personen dat werkzaam is in de Europese passagiersvaart kwam in 2018 neer op 23.187 en was daarmee hoger dan de werkgelegenheid in het goederenvervoer in de binnenvaart. Ongeveer 82% van alle personen die werkzaam zijn in de passagiersvaart in de EU werken in Duitsland, Nederland, Zweden, Italië, Frankrijk en Zwitserland.

II OMZET

De omzet in het goederenvervoer in de binnenvaart wordt voornamelijk gegenereerd in de Rijnoeverstaten. Binnen de passagiersvaart is de omzet geografisch gezien meer gediversifieerd.

OMZET IN HET GOEDERENVERVOER IN DE BINNENVAART

Aan de hand van de 'structural business statistics' van Eurostat (SBS), de bedrijvendatabase van het Centraal Bureau voor de Statistiek van Nederland (CBS) en de database van de Zwitserse belastingdienst kan de jaarlijkse financiële netto-omzet van het goederenvervoer in de Rijnoeverstaten als volgt worden vastgesteld:

TABEL 1: **NETTO-OMZET IN HET GOEDERENVERVOER IN DE RIJNOEVERSTATEN**

	Netto-omzet in miljard euro*
Nederlandse bedrijven	3,359
Duitse bedrijven	1,493
Franse bedrijven	0,397
Belgische bedrijven	0,181
Zwitserse bedrijven	0,156
Rijnoeverstaten	5,586

Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], Centraal Bureau voor de Statistiek (NL) en Eidgenössische Steuerverwaltung (CH)
** Cijfers zijn voor 2018 behalve voor Zwitserland (2017). Het cijfer voor NL is een schatting op basis van informatie van het CBS dat 92% van de totale omzet in de binnenvaart voor rekening komt van het goederenvervoer. De waarde voor Zwitserland werd omgezet in euro's met de gemiddelde wisselkoers van 2017 van EUR/CHF = 1,117[25].*

Binnenvaartondernemingen in het goederenvervoer in de Rijnoeverstaten behaalden in 2018 een omzet van 5.586 miljard euro. De omzet in de Donaulanden bedroeg 290,9 miljoen euro in 2018, volgens de SBS-database van Eurostat.

[25] *https://www.centralbank.ie/statistics/interest-rates-exchange-rates/exchange-rates*

OMZET IN DE PASSAGIERSVAART

In de passagiersvaart heeft Zwitserland de hoogste omzet in Europa met 884,2 miljoen euro in 2017.[26] Hierna volgen het Verenigd Koninkrijk (572,4 miljoen euro), Duitsland (518,4 miljoen euro), Italië (436,4 miljoen euro), Zweden (406,3 miljoen euro) en Frankrijk (353,3 miljoen euro). Al deze cijfers zijn voor 2018. Voor Nederland kan de omzet in 2018 worden geschat op 292 miljoen euro.[27]

Alle gegevens over de omzet in de passagiersvaart zijn ontleend aan de SBS-database van Eurostat (Structural Business Statistics database), behalve voor Zwitserland, waarvoor de gegevens van de Zwitserse belastingdienst komen en Nederland (bron: CBS).

[26] Bron: Eidgenössische Steuerverwaltung (Zwitserse belastingdienst). Dit is het meest recente jaar waarvoor gegevens beschikbaar zijn.
[27] Het CBS schat dat 8% van de totale omzet in de Nederlandse binnenvaart wordt behaald in de passagiersvaart.

RIVER CLOUD II
REGINA R

07

PASSAGIERSVAART

- In 2020 had het Europese riviercruiseseizoen te kampen met de Covid-pandemie, die ernstige consequenties had voor het hele segment van de riviercruises, niet alleen aan de vraagkant maar ook aan de kant van de vloot en het aanbod.
- Ondanks de crisis is het aantal riviercruiseschepen in Europa gegroeid tot 397, met negentien nieuwgebouwde schepen (hetzelfde aantal nieuwe schepen als in 2019). In de komende jaren wordt echter verwacht dat de nieuwbouwtrend zal afvlakken, hetgeen ook de scheepswerven te merken zullen krijgen.
- Als rechtstreeks gevolg van de pandemie is het aantal reizen van cruiseschepen op de Donau met 91% gedaald, op de Rijn met 82% en met 70% op de Moezel.
- Het aantal passagiers op dagtochtschepen in Europa toont eenzelfde beeld van een drastische daling. In Straatsburg werd in 2020 een afname van 79% vastgesteld.

II RIVIERCRUISEVLOOT[28]

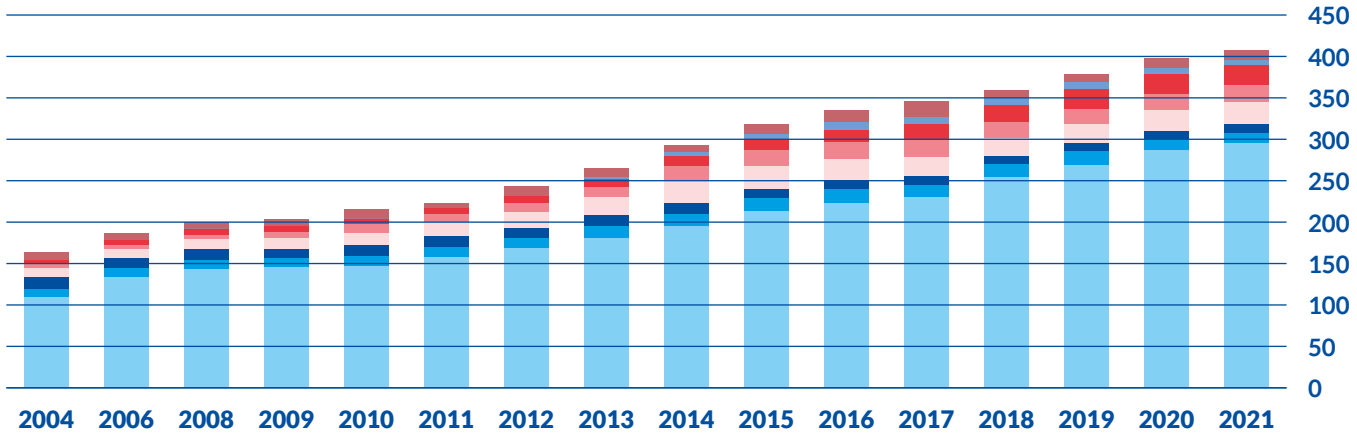
Het seizoen 2020 voor de riviercruises werd gekenmerkt door de Covid-pandemie, die de riviercruisebranche zwaar trof, en dan niet alleen wat de vraag betreft, maar ook voor de hele toeleveringskant. Veel schepen werden voor een heel jaar "stilgelegd". Sommige operators hebben zelfs hun oudste en minst rendabele schepen verkocht. In de hoop dat het seizoen in 2021 beter zou worden, werd toch in 2020 vastgehouden aan de opdrachten voor de nieuwbouw van schepen. In de komende jaren wordt echter een afnemende tendens verwacht in de bouw van nieuwe cruiseschepen, hetgeen ook de scheepswerven zal treffen.

In 2020 bleef de vloot riviercruiseschepen het grootst in het EU-gebied,[29] gevolgd door de Nijl en andere Afrikaanse rivieren. De Europese vloot is sinds 2005 ononderbroken in omvang toegenomen. In bijna twintig jaar groeide de vloot met 150%, met een recordcijfer tussen 2013 en 2015 (toen Viking River Cruises sterk investeerde in nieuwe riviercruiseschepen). Tot op heden zijn het vooral Amerikaanse en Europese passagiers die de groei van de Europese vloot aanjagen, terwijl het aantal Chinese gasten ook voor de Coronacrisis een sterke toename liet zien.

Kijkt men naar het aantal schepen, dan is de actieve vloot riviercruiseschepen in Europa goed voor meer dan 40% van de vloot die wereldwijd actief is in het segment van de riviercruises.[30] De vloot voor riviercruises in het EU-gebied is vooral geconcentreerd rond de waterwegen in Midden-Europa,[31] waar het aandeel bijna 75% bedraagt van de totale vloot van riviercruiseschepen in de EU als men uitgaat van het aantal schepen.

In 2020 lag het aantal riviercruiseschepen in Europa bij 397. Samen komt dat neer op 57.940 bedden (vergeleken met 378 actieve schepen in 2019 met 54.814 bedden).

AFBEELDING 1: **AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN IN DE EU PER VAARGEBIED** (2004 – 2021)*



Bron: Hader, A. (maart 2021), The River Cruise Fleet
**2021: op basis van de orderportefeuille in maart 2021*

[28] *Hader, A. (maart 2021), The River Cruise Fleet*
[29] *De EU-riviercruisevloot zoals gedefinieerd in dit rapport (cruiseschepen met meer dan 39 bedden) omvat de vloot in de EU en in Zwitserland.*
[30] *Zonder de zeegaande riviercruiseschepen*
[31] *Rijn, Main, Main-Donaukanaal, Donau, Elbe-Oder*

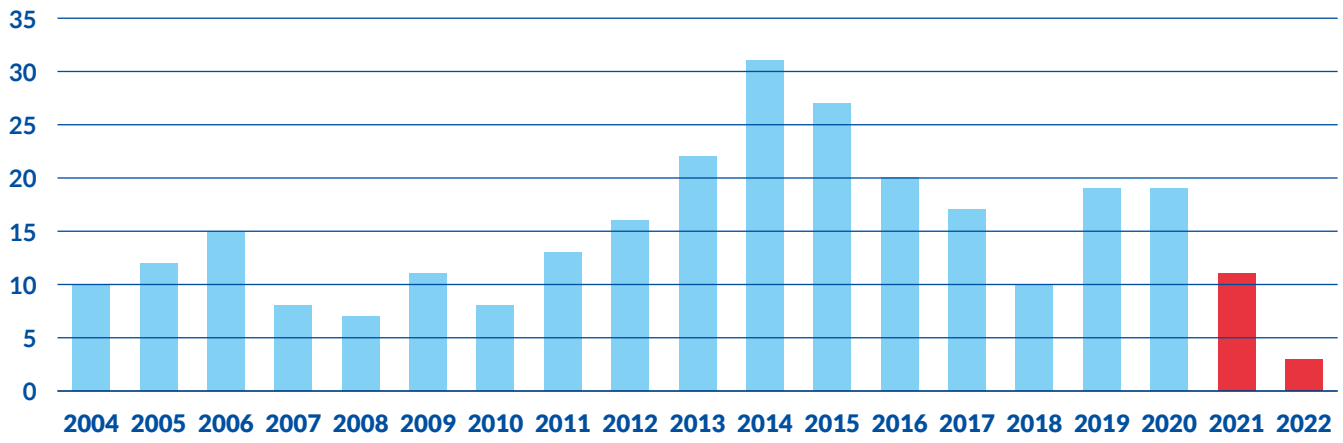
In het seizoen 2020 werd de bouw van negentien nieuwe schepen in opdracht gegeven, net als in 2019. Eén ouder schip (gebouwd in 1955) werd volledig uit de vaart gehaald, aangezien het geen dienst meer deed. Van deze negentien nieuwe schepen, zijn er twaalf bijgekomen bij de vloot die op de waterwegen in Midden-Europa vaart, één ging naar de Donau, twee naar de Douro en vier worden op de Seine ingezet. Zeven van deze nieuwe schepen zijn actief op de Duitssprekende riviercruisemarkt, waardoor dit aantal in vergelijking met eerdere jaren toegenomen is.

Alle schepen die gepland stonden voor 2020 waren al klaar of vergevorderd toen in maart 2020 de Covid-19-pandemie toesloeg. Sommige schepen werden volgens plan opgeleverd, andere met vertraging. In dezelfde periode stonden al verschillende schepen op stapel met een oplevering in 2021. Het is moeilijk om een precies cijfer te geven voor het aantal annuleringen in 2021. Wel kan worden vastgesteld dat in sommige gevallen de datum van oplevering werd uitgesteld en dat het aantal contracten dat ondertekend werd voor de nieuwbouw van schepen sinds 2020 zeer klein is.

Elf nieuwe schepen zullen in 2021 op de markt komen en zij zullen naar verwachting in de volgende gebieden gaan varen: acht op de waterwegen in Midden-Europa, twee op de Donau en één op de Rhône. In 2021 zal er ook nog een schip terugkeren naar de markt na een omvangrijke verbouwing en twee schepen worden uit de vaart genomen, omdat zij niet meer ingezet zullen worden.

De dalende trend in de nieuwbouw zal zich vermoedelijk in 2022 voortzetten, omdat er nu slechts één te bouwen schip in opdracht gegeven is, en één of twee schepen waarvan de bouw werd uitgesteld. Dit is een rechtstreeks gevolg van de Covid-19-pandemie. Het is bovendien zeer onwaarschijnlijk dat een overzeese reisoperator in de nabije toekomst nieuwe capaciteiten zal bestellen. De meeste ondernemingen hebben weliswaar in het eerste Covid-seizoen het hoofd boven water weten te houden, maar in 2021 zal het voor veel operators erop of eronder zijn. De orderportefeuille van de meeste scheepswerven die cruiseschepen bouwen, is voor de nabije toekomst nog leeg.

AFBEELDING 2: **NIEUWE RIVIERCRUISESCHEPEN VOOR DE EUROPESE MARKT 2004-2022** (AANTAL CRUISESCHEPEN)*

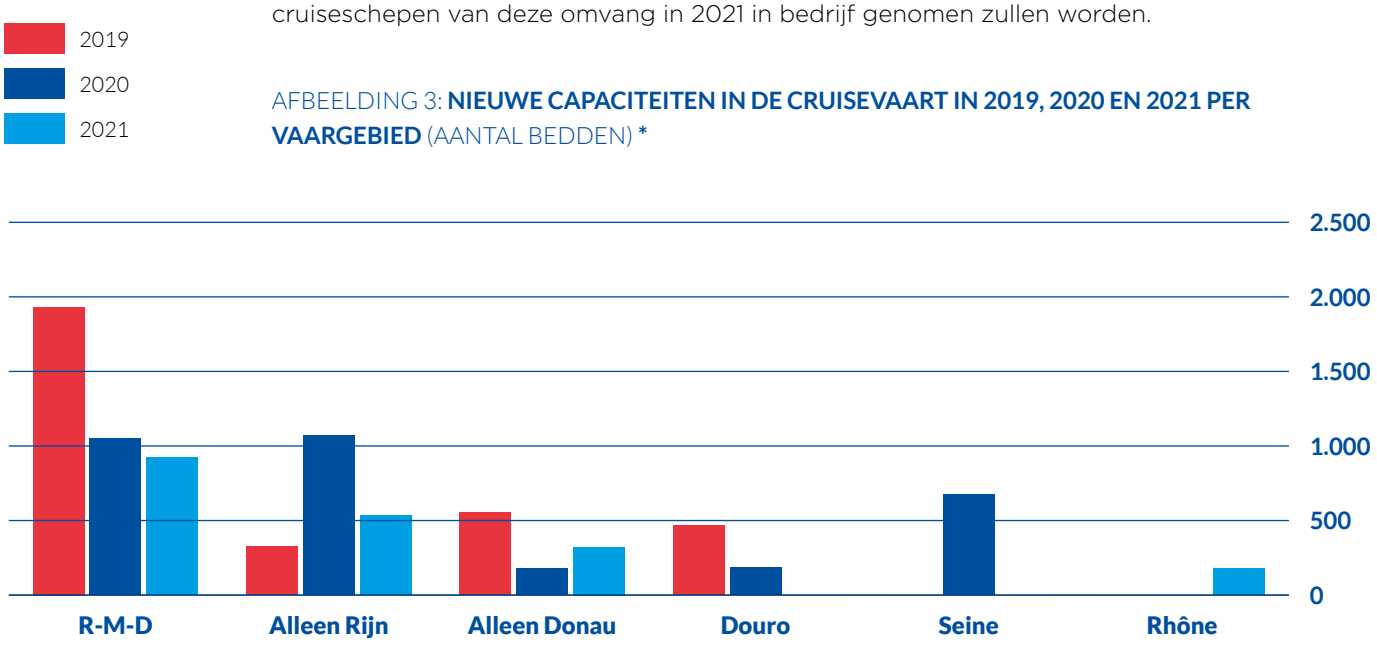


Bron: Hader, A. (maart 2021), The River Cruise Fleet
** 2021 en 2022: op basis van de orderportefeuille in maart 2021*

De negentien nieuwe schepen die in 2020 werden opgeleverd, zijn goed voor 3.155 bedden extra (in vergelijking met 3.131 bedden in 2019) in de Europese riviercruisemarkt. Dit komt overeen met een netto toename van de capaciteit met 5,6%. In 2021 zal de extra capaciteit van de elf nieuwe schepen die op de markt komen naar verwachting tegen de tweeduizend bedden zijn.

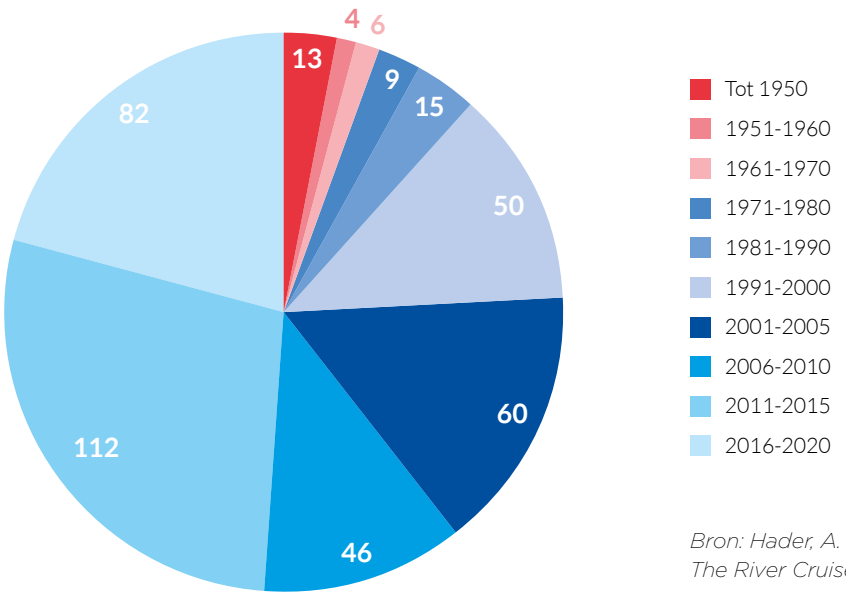
Het gemiddelde aantal bedden in 2020 van de nieuwe riviercruiseschepen was 166. Het aantal neemt toe, na een daling tussen 2014 en 2018. In 2019 kwamen er zeven grote cruiseschepen op de markt die plaats bieden aan betrekkelijk veel passagiers (190 bedden). In 2020 waren dat er nog eens drie. Verwacht wordt dat er vier cruiseschepen van deze omvang in 2021 in bedrijf genomen zullen worden.

AFBEELDING 3: **NIEUWE CAPACITEITEN IN DE CRUISEVAART IN 2019, 2020 EN 2021 PER VAARGEBIED** (AANTAL BEDDEN) *



Bron: Hader, A. (maart 2021), The River Cruise Fleet
**R-M-D= Rijn/Main/Main-Donaukanaal/Donau*
In 2019 kwamen er bovendien 150 bedden bij voor de Rijnvaart na de verbouwing van een bestaand schip. 2021: gebaseerd op de orderportefeuilles in maart 2021.

AFBEELDING 4: **AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN IN DE EU NAAR BOUWJAAR**



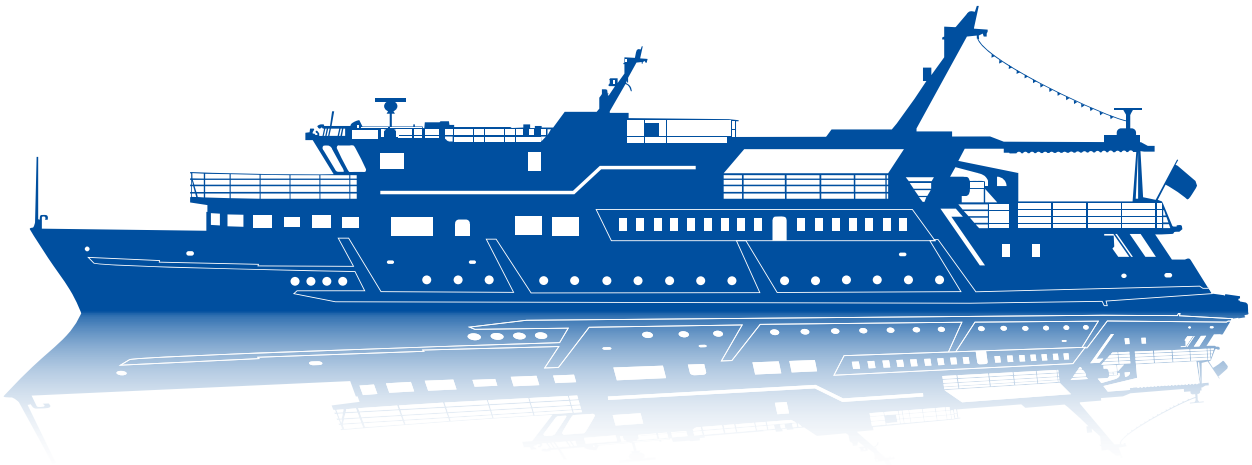
Bron: Hader, A. (maart 2021), The River Cruise Fleet

VRAAG
NAAR RIVIERCRUISES

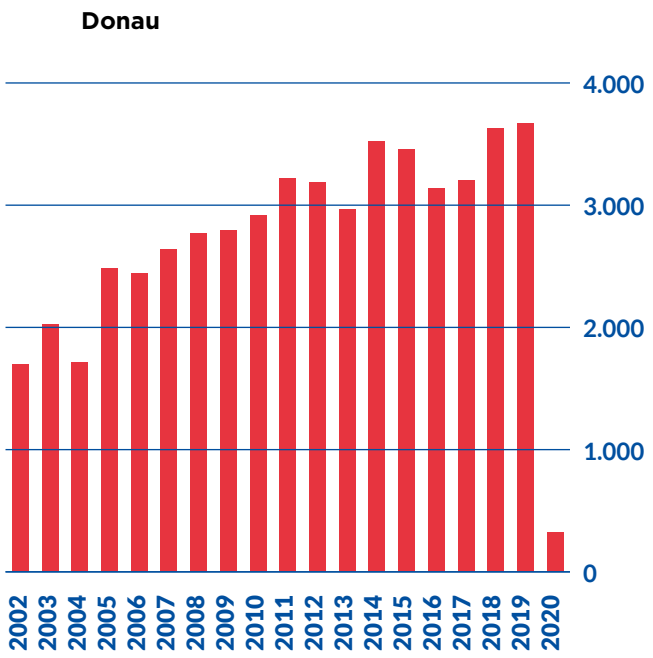
In 2020 werd in het aantal cruiseschepen dat op de Donau, Rijn en Moezel vaart een daling vastgesteld van 91% (Donau), 82% (Rijn) en 70% (Moezel).

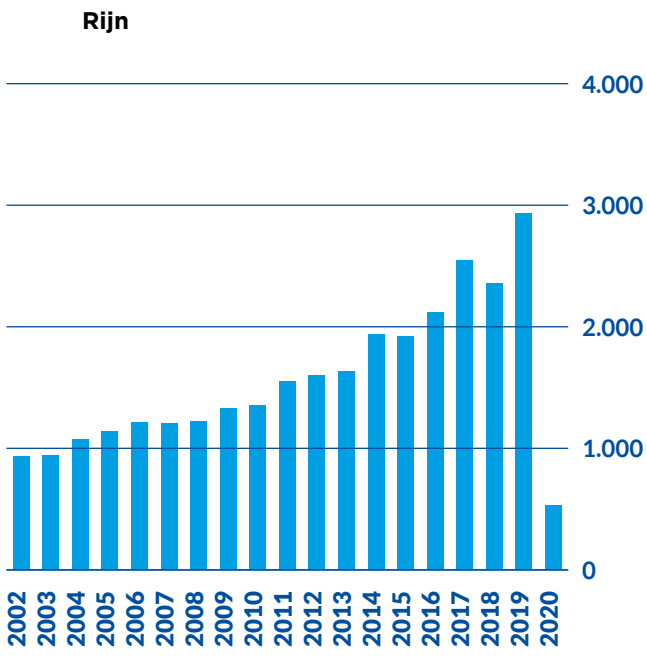
In 2020 hebben 124.800 passagiers een riviercruise op de Europese binnenwateren ondernomen, wat in vergelijking met 2019 (1,79 miljoen passagiers) neerkomt op een daling van 93%. Als gevolg van de strenge reisrestricties in 2020 liep het aantal passagiers afkomstig uit de VS, in het pre-coronatijdperk de grootste groep passagiers, enorm terug; hun aandeel is gedaald van 36,7% van de 1,79 miljoen passagiers in 2019 tot slechts 0,11% van de eerder genoemde 124.800 passagiers. Wat de nationaliteit van reizigers betreft, waren Duitsers in 2020 de grootste groep passagiers met een aandeel van 78% van alle cruisepassagiers. Overige reizigers kwamen uit Zwitserland (6,4%) en Oostenrijk (5,9%).

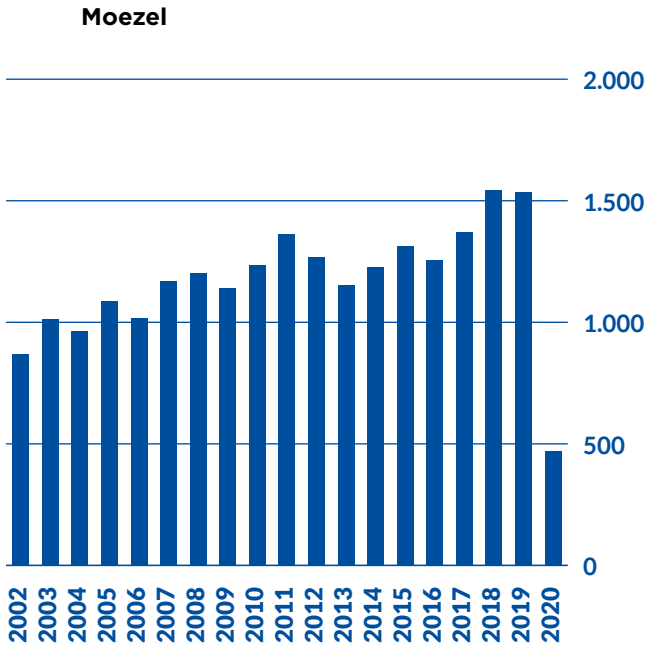
De jaarlijkse cijfers van riviercruiseschepen die op de Rijn, Donau en Moezel varen, laten in 2020 een dramatische daling zien. De afbeeldingen 5, 6 en 7 laten duidelijk een breuk zien in het aantal schepen dat de drie sluizen passeerde: Iffezheim op de Bovenrijn, Jochenstein in de Boven-Donau (Duits-Oostenrijkse grens) en de sluis bij Koblenz in de Moezel. In vergelijking met 2019 komt de daling voor de Moezel bij de sluis bij Koblenz neer op -69,5%. Voor de Rijn bij de sluis van Iffezheim is dit -81,8%. Voor de Donau bedroeg de daling -91% ten opzichte van het jaar ervoor.



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







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

In het pre-Coronatijdperk kon voor alle drie genoemde rivieren een positieve trend worden vastgesteld. Als gevolg van de strenge lockdown-maatregelen die begin 2020 werden opgelegd, is de economische activiteit vrijwel geheel stil komen te liggen met alleen een kleine hervatting van de activiteiten in de tweede helft van 2020 toen de lockdown versoepeld werd.

De onderstaande tabellen tonen de cijfers voor het aantal schepen en passagiers die de Duits-Oostenrijkse, Slowaaks-Hongaarse en Hongaarse-Kroatische-Servische grenzen passeerden.

De meeste cruises op de Donau zijn korte reizen van vijf, zeven of acht dagen op de routes Passau-Wenen-Bratislava-Boedapest-Passau en Wenen-Bratislava-Boedapest, naast cruises van en naar Rijn- en Mainhavens. De cijfers voor de Donaucruises zijn daarom het hoogst tussen Wenen en Boedapest. Deze cijfers over de verkeersstromen zijn afkomstig van tellingen bij de Slowaaks-Hongaarse grens (Gabčíkovo), die precies tussen de twee genoemde steden ligt.

Cruiseschepen die vanuit Passau naar de Donaumonding varen, zijn meestal veertien, vijftien of zestien dagen onderweg en ook getalsmatig gaat het dan om minder reizen dan de kortere cruises tussen Passau en Wenen of Boedapest. Het aantal cruises van twee weken wordt vastgesteld op basis van tellingen bij de grenspost van Mohács in Zuid-Hongarije.

TABEL 1: **AANTAL PASSERENDE CRUISESCHEPEN BIJ DE DUITS-OOSTENRIJKSE GRENS** (SLUIS VAN JOCHENSTEIN) **EN AANTAL PASSAGIERS**

Jaar	Aantal passerende schepen	Aantal passagiers
2015	3.456	473.800
2016	3.134	430.000
2017	3.204	414.153
2018	3.625	507.665
2019	3.668	512.500
2020	324	25.160

Bronnen: Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat en Donaucommissie

TABEL 2: **AANTAL PASSERENDE CRUISESCHEPEN BIJ DE SLOWAAKS-HONGAARSE GRENS** (SLUIS VAN GABČÍKOVO) **EN AANTAL PASSAGIERS**

Jaar	Aantal passerende schepen	Aantal passagiers
2015	3.702	534.000
2016	3.946	564.700
2017	4.210	595.500
2018	3.945	548.800
2019	5.141	720.800
2020	557	56.100

Bron: Donaucommissie

TABEL 3: **AANTAL PASSERENDE CRUISESCHEPEN BIJ DE HONGAARSE-KROATISCHE-SERVISCHE GRENS** (MOHÁCS) **EN AANTAL PASSAGIERS**

Jaar	Aantal passerende schepen	Aantal passagiers
2015	667	83.000
2016	693	86.900
2017	707	97.700
2018	754	103.600
2019	1.017	135.040
2020	58	5.141

Bron: Donaucommissie

Vooruitzichten voor de riviercruises

Gezien de aanhoudende reisbeperkingen wordt verwacht dat de passagiers uit overzeese gebieden nog niet zo snel in 2021 naar de EU zullen reizen. Operators hebben daarom hun aanbod aangepast door meer reizen te organiseren voor Europese gasten op eigen grondgebied. Veel schepen die normaliter met overzeese toeristen varen, zullen vermoedelijk in 2021 worden stilgelegd.

De voorspellingen gaan uit van een mogelijk herstel van de activiteiten in 2022. In hoeverre de cruiseschepen op de Europese rivieren hun reizen weer zullen hervatten, zal vooral afhangen van de ontwikkelingen rond de pandemie. Er zijn wat dit betreft drie mogelijke scenario's:[32]

1) volledige opheffing van de quarantaine in alle landen;

2) alleen een versoepeling of behoud van quarantainemaatregelen in sommige landen;

3) handhaving van restricties voor het passagiersvervoer.

In het eerste geval zouden de cruises weer plaats kunnen vinden. In welke omvang zou dan vooral afhangen van de vraag aan de kant van de klanten. Aangezien klanten gedeeltelijk geconfronteerd werden met een lager inkomen en men zich ook nog zorgen maakt over de veiligheid en gezondheid (vooral op belangrijke markten zoals Amerikaanse klanten uit de VS) is het eerder onwaarschijnlijk dat de vraag hoog zal zijn. Het totale aantal toeristen dat vervoerd kan worden, zal ook significant lager uitvallen vanwege de gezondheidsvoorschriften aan boord van de schepen en mogelijke beperkingen als het gaat om excursies aan land. De scenario's 2 en 3 zouden cruises over langere afstanden bemoeilijken, of zelf onmogelijk maken.

De pandemie heeft ook andere gebieden in de wereld getroffen. In de VS kan worden vastgesteld dat de operators hun riviercruises aanpassen om meer nationale gasten aan te trekken. In Zuidoost-Azië heeft de passagiersvaart op de rivieren ook te kampen gekregen met een tekort aan overzeese toeristen, behalve op de Jangtse, omdat in China het leven weer min of meer "back to normal" is. De "pauze" in de uitbreiding van de vloot vanwege de pandemie is blijkbaar ook voorbij en er staan verschillende nieuwe schepen op stapel.

[32] *Bron: marktobservatierapport van de Donaucommissie 2020*

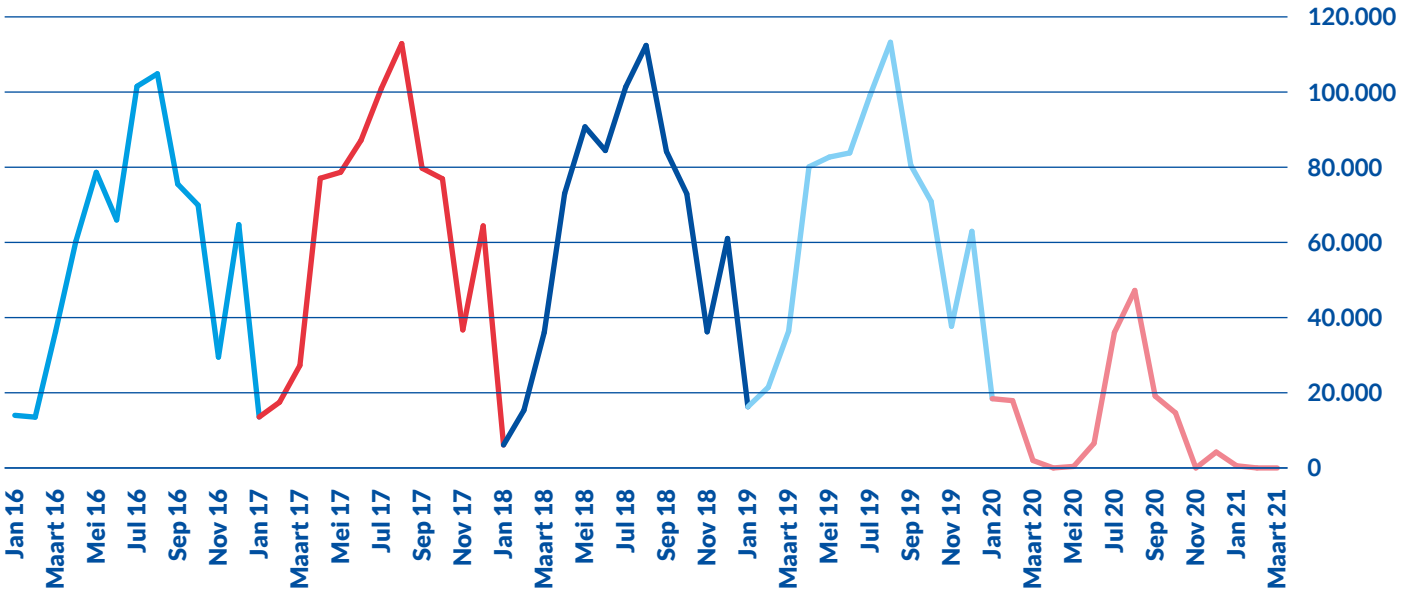
CASE STUDY

MET BETREKKING TOT DE ACTIVITEITEN VAN DAGTOCHTSCHEPEN IN STRAATSBURG

Het aantal passagiers op dagtochtschepen in Straatsburg daalde in 2020 met **79%**.

Als case study voor dit marktsegment zijn de dagtochtschepen in Straatsburg (BATORAMA) onder de loep genomen. Het cijfer voor het aantal passagiers per maand is afkomstig uit de database van de haven van Straatsburg.

AFBEELDING 8: **AANTAL PASSAGIERS OP DAGTOCHTSCHEPEN IN STRAATSBURG** (BATORAMA)



Bronnen: gegevens van de Port Autonome de Strasbourg, analyse van de CCR

Het aantal passagiers neemt toe als het zomerseizoen voortschrijdt en bereikt in de waargenomen periode steeds een piek in augustus. Vervolgens dalen de cijfers weer in het najaar. Normaliter stopt de neerwaartse trend elk jaar weer in december als de kerstvakantie aanbreekt en veel toeristen de kerstmarkt in Straatsburg bezoeken. De curve bereikt daarna het absolute jaarlijkse minimum in januari.

Tussen 2016 en 2019 kan een duidelijke seizoensgebonden trend worden vastgesteld, met daarnaast een geleidelijke jaarlijkse toename in het aantal passagiers dat een excursie maakt aan boord van de dagtochtschepen van BATORAMA.

TABEL 4: **JAARLIJKS AANTAL PASSAGIERS OP DE DAGTOCHTSCHEPEN VAN BATORAMA EN JAARLIJKS WIJZIGINGSPERCENTAGE**

Jaar	Aantal passagiers	Verandering in %
2016	714.713	-
2017	772.852	+8,1
2018	773.888	+0,1
2019	785.144	+1,5
2020	166.535	-78,8

Bronnen: BATORAMA/Haven van Straatsburg, analyse van de CCR

De grafiek toont duidelijk het significante en ernstige gevolg van de Covid-pandemie op het aantal passagiers in 2020. Vergeleken met 2019 daalde het aantal passagiers met bijna 80%. In april en november 2020 (de maanden met de strenge lockdownmaatregelen tijdens de eerste en tweede golf in Europa) werden er helemaal geen passagiers geteld aan boord van de BATORAMA-schepen. In augustus 2020 kon een zekere opleving worden vastgesteld, maar het is goed zichtbaar dat de cijfers een stuk lager zijn dan in eerdere jaren.

In 2021 zal de pandemie waarschijnlijk nog steeds gevolgen hebben voor de dagtochten. Ook in de eerste maanden van 2021 is het aantal passagiers laag gebleven, ongeacht de bovengenoemde seizoenseffecten. Hoe de cijfers zich in de toekomst zullen ontwikkelen, zal nauw samenhangen met het aantal inentingen en de mogelijkheden om de reisbeperkingen te versoepelen.

© Cécile Baret

08

VOORUITBLIK VOOR HET BINNENVAART-VRACHTVERVOER

- **De huidige structuur in het binnenvaartvervoer leunt sterk op traditionele marktsegmenten, zoals de staalnijverheid, de landbouw, levensmiddelen en het chemische segment.**
- **Voor het vervoer dat samenhangt met de staalnijverheid en de chemische industrie wordt voor 2021 en 2022 herstel verwacht. Wat de landbouwproducten betreft zal de vraag naar vervoer in 2021 en waarschijnlijk gedeeltelijk ook in 2022 lager uitvallen, omdat de oogst in 2021 tegenviel.**
- **Het containervervoer zal geconfronteerd worden met minder gunstigere macro-economische randvoorwaarden op de middellange en lange termijn, aangezien de wereldgoederenhandel naar verwachting structureel zal afzwakken in het kielzog van aanhoudende trends zoals de digitalisering en groei van de dienstensector.**

VOORUITBLIK
OP KORTE TERMIJN

Het vervoer door de binnenvaart hangt in zijn huidige structuur af van traditionele marktsegmenten, die qua hoeveelheden de pijler vormen waar de binnenvaart op rust. Voorbeelden hiervoor zijn de staalnijverheid, het landbouw- en levensmiddelensegment, alsmede het segment van de chemische producten.

Het segment ijzerertsen en staal

Op de Rijn hangt circa 25% van het gehele vrachtvervoer samen met de staalproductie (ijzerertsen, schroot, cokeskolen, metalen, metaalproducten). Op de Donau is dat aandeel nog groter, voor de Midden-Donau ligt dit aandeel zelfs bij 45 à 55%.[33]

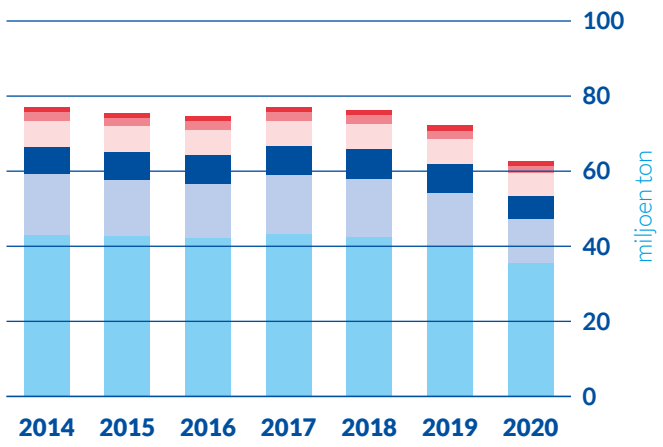
De staalproductie in de Rijnoeverstaten was vrij stabiel in de jaren 2014 tot 2018, maar liep terug in 2019 en 2020 als gevolg van de handelsbelemmeringen en de dalende trend in de automobielproductie. Dit werkte door in het vervoer van ijzerertsen over de Rijn (zie de onderstaande cijfers).

Volgens de Duitse staalvereniging (*Wirtschaftsvereinigung Stahl*) bedroeg het modale aandeel van de binnenvaart in de logistiek voor de Duitse staalindustrie in 2019 30,5%. In 2018 was dit gedaald naar 28,8% als gevolg van de lage waterstanden. In de jaren ervoor was het modale aandeel 31,3% (2017) en 30,6% (2016).[34] Alles bij elkaar genomen wijzen deze cijfers er niet op dat het verlies van modale aandelen de belangrijkste reden zou zijn voor het verminderde vervoer van ijzerertsen over de Rijn. De afname lijkt eerder veroorzaakt te zijn door de bovengenoemde macro-economische factoren.

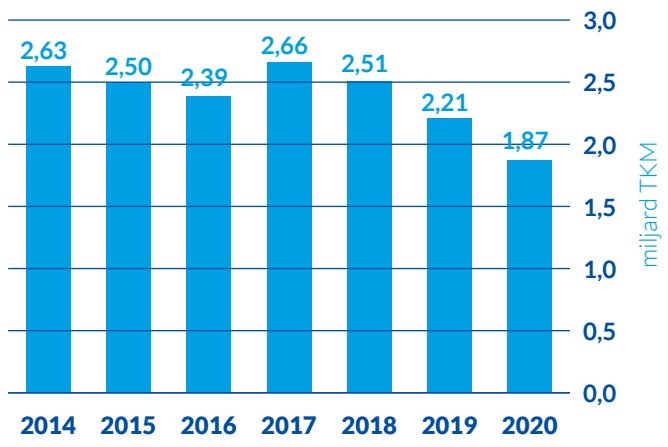
Duitsland
Frankrijk
België
Nederland
Luxemburg
Zwitserland

AFBEELDINGEN 1 EN 2: **STAALPRODUCTIE IN DE RIJNOEVERSTATEN EN VERVOER VAN IJZERERTSEN OVER DE TRADITIONELE RIJN**

Staalproductie in de Rijnoeverstaten



Vervoer van ijzererts over de traditionele Rijn



Bronnen: World Steel Association, Eurofer, Destatis, analyse van de CCR

[33] *Zie: CCR / EC (2021), Marktrapport 2014-2019, beschikbaar via de volgende link: https://www.ccr-zkr.org/files/documents/ompublicationssp/Market-report-2014-2019_Web.pdf*
[34] *Bron: Wirtschaftsvereinigung Stahl*

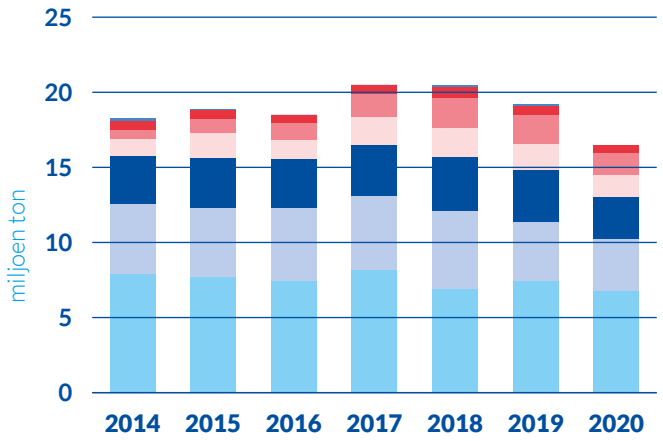
Tussen 2014 en 2020 volgde de totale staalproductie in de Donaulanden een met de Rijnoeverstaten vergelijkbare trend. In tegenstelling tot het Rijngebied is het vervoer van ijzerertsen echter gestegen. Dit kan verklaard worden door het feit dat in Donaulanden waar de staalindustrie veel gebruik maakt van de binnenvaart (Roemenië, Hongarije en Servië), de staalproductie tussen 2014 en 2019 is toegenomen: met 9% in Roemenië, 54% in Hongarije en zelfs 231% in Servië.

Het vervoer van ijzerertsen over de Beneden-Donau (Roemenië en Bulgarije) is niet alleen een weerspiegeling van de vraag naar ijzerertsen in Roemenië en Bulgarije, maar hangt ook samen met de ijzerertsen die nodig zijn in aan de Midden-Donau gelegen landen zoals Hongarije en Servië. De ijzerertsen worden namelijk vanaf de Zwarte Zee stroomopwaarts over de Donau naar deze twee landen vervoerd. Een deel van de vervoersprestatie voor ijzerertsen die vastgesteld wordt in Roemenië en Bulgarije, is dus bestemd voor het gebied rond de Midden-Donau.

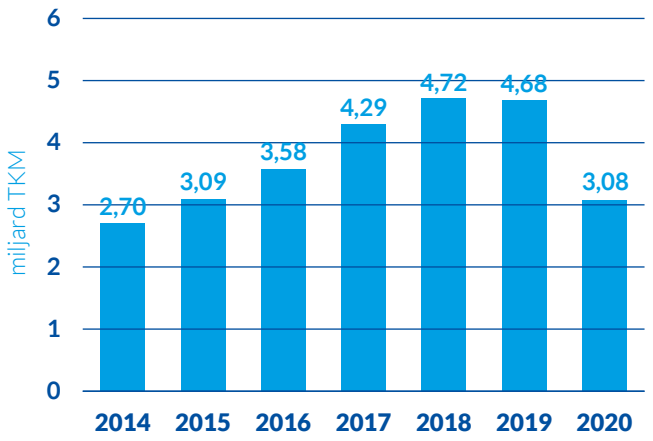
Oostenrijk
Slowakije
Roemenië
Hongarije
Servië
Bulgarije
Kroatië

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

Staalproductie in de Donaulanden



Vervoer van ijzerertsen over de Beneden-Donau *



Bronnen: World Steel Association, Eurofer, Eurostat [IWW_GO_ATYGO]
** Beneden-Donau = Roemenië en Bulgarije*

Verwacht wordt dat het vervoer voor de staalnijverheid en de chemische industrie in 2021 en 2022 zal herstellen. Voor landbouwproducten zullen de oogstresultaten in 2021 vermoedelijk de vervoersvraag in 2021 en gedeeltelijk ook in 2022 dempen.

Vooruitblik voor het staalsegment

Volgens de Europese Staalfederatie Eurofer is het zichtbare staalverbruik (vraag naar staal) in 2020 aanzienlijk onder druk komen te staan vanwege de Corona-pandemie, die een daling van 11,1% veroorzaakte. Voor 2021 wordt een herstel van +11,7% verwacht. Voor 2022 wordt een bescheiden groei van +4,9% voorspeld, hetgeen een terugkeer naar het peil van voor de Corona-crisis zou inhouden. De stijging hangt samen met de grotere vraag vanuit de staalverwerkende sectoren.[35]

De World Steel Association voorspelt in haar prognoses voor de korte termijn die in april 2021 verschenen dat de staalproductie in de Europese Unie in 2021 weer zal aantrekken. De genoemde cijfers zijn +10,2% voor 2021 en 4,8% voor 2022.[36]

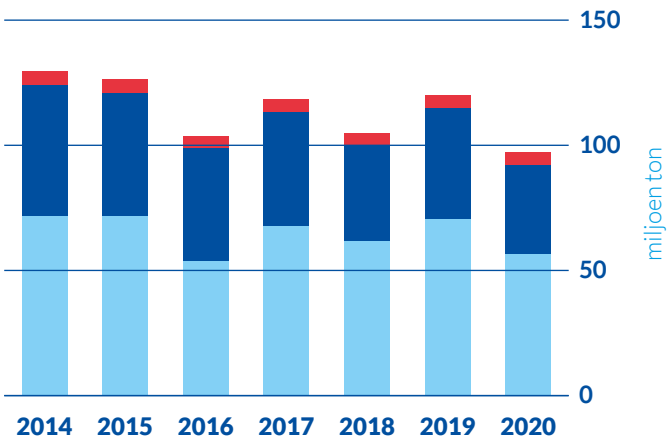
Landbouwproducten en levensmiddelen

Landbouwproducten en levensmiddelen zijn goed voor een aandeel van 9% in de Rijnvaart en 16% in de Donauvaart. Zoals reeds genoemd in hoofdstuk 1 zijn de oogsten in Europa (en in de VS) in 2020 vrij slecht uitgevallen, hetgeen ook bevestigd wordt door de Eurostat-cijfers over de graanoogst. Het vervoer van landbouwproducten in een bepaald jaar hangt echter voor een deel af van de oogstresultaten in het jaar ervoor. Dit is dan ook de verklaring voor de hoge vervoersprestatie in de Donaulanden.

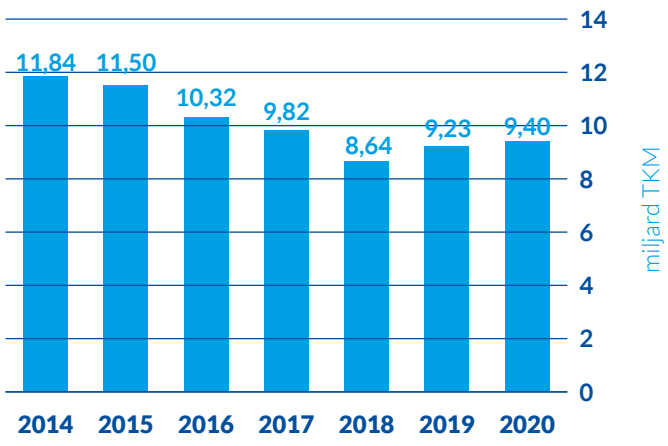
Frankrijk
Duitsland
Nederland, België en Zwitserland

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

Graanoogst in de Rijnoeverstaten



Vervoer van landbouwproducten in de Rijnoeverstaten

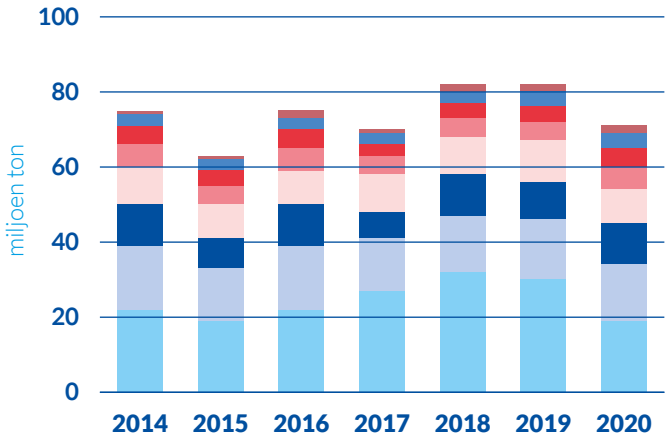


Bron: Eurostat [APRO_CPSH1] en [IWW_GO_ATYGO]

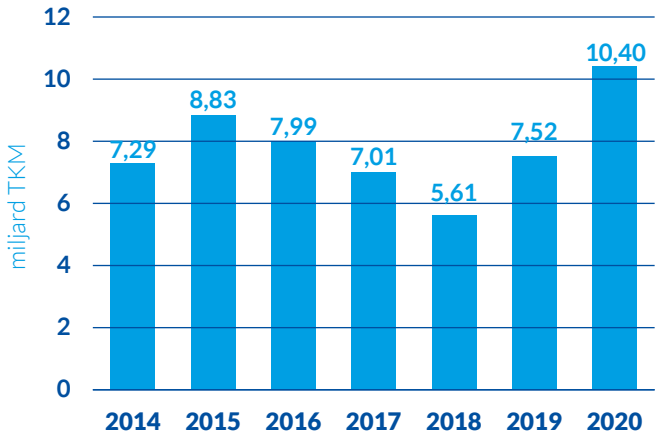
[35] *Bron: Economic and steel market outlook 2021-2022. Mei 2021. Beschikbaar via de volgende link: https://www.eurofer.eu/publications/economic-market-outlook/economic-and-steel-market-outlook-2021-2022-second-quarter/ (voor het laatst geraadpleegd op 6.5.2021)*
[36] *Bron: World Steel Association Short Range Outlook, april 2021. Beschikbaar via de volgende link: https://www.worldsteel.org/steel-by-topic/statistics/short-range-outlook.html (voor het laatst geraadpleegd op 6.5.2021)*

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

Graanoogst in de Donaulanden



Vervoer van landbouwproducten in de Donaulanden



Bron: Eurostat [APRO_CPSH1] en [IWW_GO_ATYGO]

Vooruitzichten voor het agri-foodsegment

Het vervoer van landbouwproducten is gecorreleerd aan de graanoogsten. Dit is met name in Frankrijk goed zichtbaar, waar de lange tijdreeksen voor beide variabelen een positieve lineaire trendcurve[37] opleveren, maar het geldt ook voor andere Rijnoeverstaten en Donaulanden.

Omdat de oogst wordt opgeslagen, is de omvang van de productie in een bepaald jaar van invloed op het transportvolume in het daaropvolgende jaar. De slechte oogstresultaten in 2020 zullen daarom negatief doorwerken in het vervoer van landbouwproducten in 2021.

De marktobservatie van de Donaucommissie voorspelt voor de graanmarkt (tarwe, gerst en maïs) een dalende trend in de transportvolumes voor het seizoen 2020/2021, die te wijten is aan de gevolgen van de droogte in het voorjaar en in de zomer in de zuidoostelijke Donaulanden.

Chemische producten

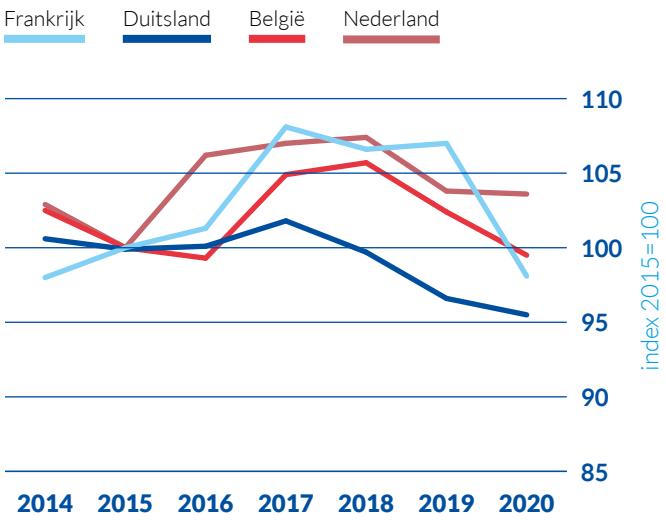
Het aandeel van chemische producten in het totale goederenvervoer over de Donau en de Rijn bedroeg in 2019 respectievelijk 10,8% en 11,8%.

De vervoersprestatie voor chemische producten is in de Rijnoeverstaten de afgelopen vijf jaar min of meer gelijk gebleven, met een duidelijke inzinking in 2018 als gevolg van de lage waterstanden. Wat de Donaulanden betreft, zijn de hoeveelheden chemische substanties die over de Donau vervoerd worden kleiner dan over de Rijn. De cijfers tonen echter een positieve trend, zij het met wat schommelingen. Met name tussen 2019 en 2020 kan een significante stijging van 39% worden vastgesteld in het vervoer van chemische producten over de Donau.

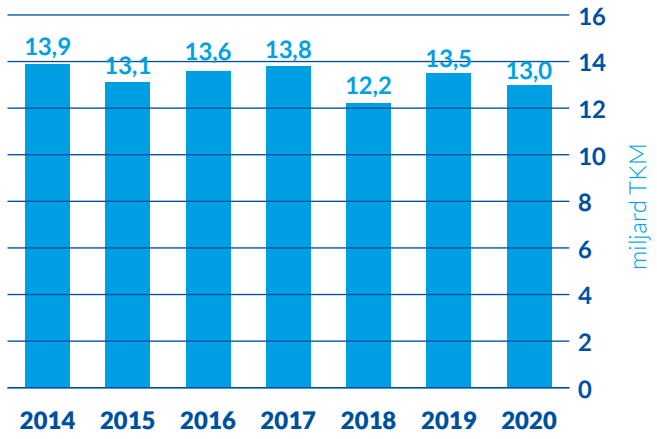
[37] *Zie EC/CCR, Jaarlijks rapport marktobservatie 2020, hoofdstuk vooruitzichten.*

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

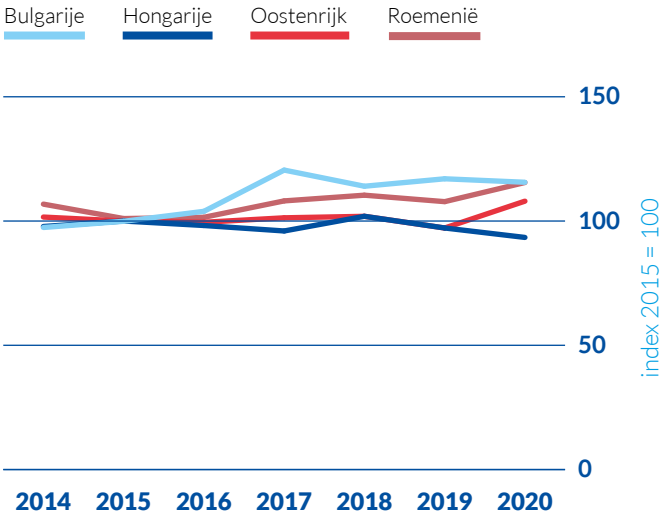
Index van chemische producten in de Rijnoeverstaten



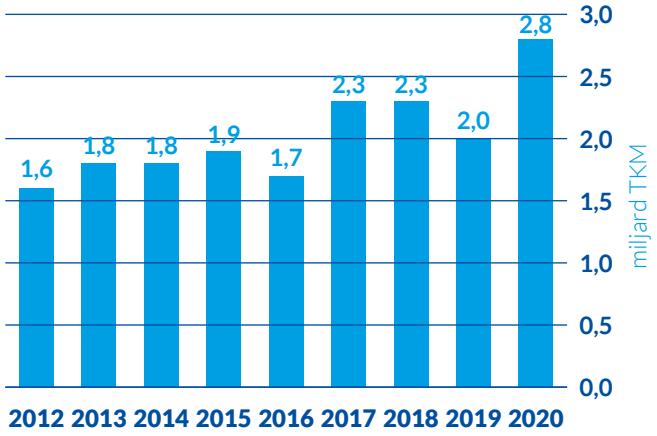
Vervoer van chemische producten in de Rijnoeverstaten



Index van de chemische productie in de Donaulanden



Vervoer van chemische producten in de Donaulanden



Bron: Eurostat [STS_INPR_A], [IWW_GO_ATYGO]
** Er zijn geen gegevens beschikbaar voor Bosnië-Herzegovina, Kroatië, Servië en Slowakije.*

Vooruitzichten voor het chemiesegment

Volgens de economische prognoses van de CEFIC voor de Europese chemische industrie voor 2021,[38] zal de output van de chemische industrie in 2021 met 3% groeien en met 2% in 2022. Voor de langere termijn zijn de economische vooruitzichten echter gekenmerkt door veel onzekerheden, mede in het licht van de pandemie en de gevolgen daarvan.

[38] Beschikbaar via de volgende link: https://cefic.org/media-corner/newsroom/new-eu-chemicals-industry-data-reveals-green-shoots-of-recovery-but-long-term-outlook-remains-uncertain-and-stronger-eu-industrial-policy-is-needed-to-enable-large-scale-green-deal-investments (voor het laatst geraadpleegd op 6.5.2021)

VOORUITZICHTEN
OP LANGE TERMIJN

TABEL 1: **TRADITIONELE VRACHTSEGMENTEN**

Segment	Potentieel	Belangrijkste invloedfactoren	Langetermijntrend voor de binnenvaart
Chemicaliën	++	Sterke mate van innovatie in de chemische industrie in Europa.	Binnenvaart blijft de vervoersmodus voor chemicaliën die de voorkeur heeft.
Containers	+	Afnemende groei in de wereldhandel in goederen en de daarmee samenhangende zeehandel (vanwege groeiende tertiaire sector en meer digitalisering).	De groei bij de langeafstands-routes houdt aan maar met lagere groeipercentages; groter potentieel voor stedelijk containervervoer.
Zand, stenen, bouw-materialen	+	Binnenvaart heeft de voorkeur van de verladers en de groei in de bouwsector zal in West-Europa (WE) positief uitvallen.	Gematigde groei bij de bestaande langeafstandsroutes, maar ballingsgebieden hebben een groot potentieel.
Metalen en metaal-producten	0/+	Economische groei van opkomende markten leidt tot een grotere vraag naar staal.	Metalen en het vervoer van staal kunnen een toename tonen, zij het in beperkte mate.
Aardolie-producten	0/-	In de komende tien jaar zullen er nog steeds aardolieproducten nodig zijn als brandstof, maar een geleidelijke daling is al ingezet.	Geleidelijke daling in de meeste gebieden, maar uitzonderingen daarop zijn mogelijk.
Veevoeders	WE*: 0/- OE: 0/+	Minder veeteelt in West-Europa vanwege de stikstofproblematiek en andere emissies, verschuiving van dit soort activiteiten naar Oost-Europa (OE).	Daling in het vervoer van veevoeder vanwege minder veeteelt in WE. Voor OE wordt een eerder gelijkblijvende of positieve ontwikkeling verwacht.
IJzererts	WE: - OE: +	WE) Een zekere verzadiging in de vraag naar staal en minder gebruik van ijzerertsen bij de staalproductie. OE) Groter groeipotentieel in de vraag naar staal.	Het vervoer van ijzerertsen zal in WE naar verwachting afnemen, terwijl het bepaalde tijd in OE vermoedelijk zal toenemen.

Segment	Potentieel	Belangrijkste invloedfactoren	Langetermijntrend voor de binnenvaart
Steenkolen	WE: - OE: 0/+	Uitfasering van steenkolen in de energiesector en geleidelijke afname van het gebruik van steenkolen in de staalindustrie.	Afnemend vervoer van steenkolen in WE, op zijn minst stagnatie in OE.

Bron: CCNR, Royal HaskoningDHV
**WE = West-Europa; OE = Oost-Europa*

TABEL 2: **NIEUWE VRACHTSEGMENTEN**

Segment	Potentieel	Belangrijkste invloedfactoren	Langetermijntrend voor de binnenvaart
Project cargo, zware en oversized cargo	+	Energietransitie (windmolens), vraag naar elektriciteit (omvormers), knelpunten in het vervoer van dit soort vracht door andere vervoersdragers.	De binnenvaart profiteert van haar grote laadruimte voor projectcargo, zware en oversized cargo en haar flexibiliteit.
Recycling, kringloop-economie	+	De industrie in Europa moet energie-efficiënter worden en productie-vormen met veel emissies terugdringen. Bovendien is de beschikbaarheid van basismaterialen in Europa beperkt en de prijzen daarvan zullen wereldwijd toenemen vanwege de grotere vraag vanuit opkomende markten.	De binnenvaart is al actief in het vervoer van gerecycled materiaal en zal naar verwachting deze activiteit verhogen.
Biomassa	+	Energietransitie, meer vraag naar biobrandstoffen, compensatie voor de daling bij de veevoederproductie.	De binnenvaart heeft grote capaciteiten om deze goederen te vervoeren.
Waterstof, methanol, synthetische brandstoffen	+	In het toekomstige energiesysteem kunnen deze brandstoffen een belangrijk element vormen, wellicht in combinatie met elektriciteit en batterijen.	Begin van een trend, transport is ook mogelijk via pijpleidingen of containers op zee- en binnenvaartschepen (of door een combinatie van beide). Groot potentieel vanaf 2030.

Bronnen: CCNR, Royal HaskoningDHV

STATISTISCHE BIJLAGE

TABEL 1: **JAARLIJKSE VERVOERSHOEVEELHEDEN OVER DE TRADITIONELE RIJN PER VRACHTSEGMENT** (IN MILJOEN TON)

	1	2	3	4	5	6	7
Jaar	**Droge lading**	**Vloeibare lading**	**Containers***	**Containers #**	**Stukgoed**	**Overige goederen**	**Totaal****
2009	97,724	41,201	13,334	16,710	8,551	6,179	170,364
2010	114,615	44,947	16,008	20,031	10,298	6,209	196,100
2011	107,780	39,013	15,704	19,652	13,761	5,520	185,725
2012	108,048	41,740	14,707	18,653	14,865	4,827	188,133
2013	112,213	43,021	15,256	19,279	14,183	3,756	192,452
2014	111,622	42,281	15,838	20,152	14,499	3,759	192,313
2015	106,342	40,695	15,431	19,758	14,111	3,686	184,593
2016	106,194	41,877	16,062	20,475	13,556	3,792	185,894
2017	104,966	43,206	16,924	21,609	12,943	3,680	186,404
2018	93,840	39,584	14,736	18,951	8,757	3,103	164,235
2019	97,486	45,411	15,162	19,192	7,753	4,305	174,146
2020	87,678	42,591	14,955	18,819	6,952	3,611	159,651

Bron: Destatis
** Gewicht van de lading in containers*
 # Gewicht van de lading in containers plus gewicht van de laadunit (container box)
*** Totaal = 1+2+4+5+6*

TABEL 2: **JAARLIJKSE VERVOERSHOEVEELHEDEN OVER DE TRADITIONELE RIJN NAAR BELANGRIJKSTE GEODERENSEGMENTEN** (IN MILJOEN TON)

	1	2	3	4	5	6	7
Jaar	**Steenkolen**	**Zand, stenen, grind**	**IJzerertsen**	**Landbouw- en voedings-producten**	**Metalen**	**Aardolie-producten**	**Chemicaliën**
2012	30,221	23,736	23,152	19,562	11,613	33,201	22,834
2013	33,766	25,280	24,608	22,262	10,621	30,919	20,807
2014	31,851	25,613	25,541	21,993	11,407	29,378	21,240

	1	2	3	4	5	6	7
Jaar	Steenkolen	Zand, stenen, grind	IJzerertsen	Landbouw- en voedings-producten	Metalen	Aardolie-producten	Chemicaliën
2015	30,453	23,994	25,993	20,603	11,138	28,681	19,883
2016	30,923	24,109	25,600	20,057	10,727	28,466	20,942
2017	28,150	25,510	25,520	17,320	11,340	29,000	21,450
2018	23,690	23,584	23,251	15,116	9,577	25,167	18,492
2019	22,430	28,650	21,611	15,690	9,306	29,958	20,070
2020	17,100	26,240	18,550	17,370	7,950	27,570	19,320

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

TABELLEN 3 - 7: RIJNVLOOT [39]

TABEL 3: **AANTAL DROGELADINGSCHEPEN** (MOTORVRACHTSCHEPEN EN DUWBAKKEN)

	1	2	3	4	5	6	7
Jaar	Nederland	Duitsland	Frankrijk	België	Luxemburg	Zwitserland	Totaal
2012	3.814	1.690	1.242	1.000	12	18	7.776
2013	3.737	1.645	1.211	997	12	16	7.618
2014	3.626	1.665	1.163	983	13	14	7.464
2015	3.604	1.620	1.114	962	9	14	7.323
2016	3.559	1.585	1.037	935	7	13	7.136
2017	3.519	1.564	1.036	925	6	11	7.061
2018	3.485	1.545	993	940	8	10	6.981
2019	3.522	1.525	996	939	16	10	7.008
2020	3.434	n.d.	977	978	15	8	n.d.

[39] *In de Rijnoeverstaten geregistreerde schepen*

TABEL 4: **AANTAL SCHEPEN VOOR VLOEIBARE LADING** (MOTORVRACHTSCHEPEN EN BAKKEN)

	1	2	3	4	5	6	7
Jaar	**Nederland**	**Duitsland**	**Frankrijk**	**België**	**Luxemburg**	**Zwitserland**	**Totaal**
2012	855	434	83	209	56	17	1.654
2013	857	419	81	196	53	17	1.623
2014	871	406	67	184	56	16	1.600
2015	849	409	53	168	56	16	1.551
2016	824	418	51	158	51	18	1.520
2017	811	419	50	146	55	17	1.498
2018	794	455	48	133	51	17	1.498
2019	780	447	46	131	43	23	1.470
2020	741	n.d.	44	136	42	23	n.d.

TABEL 5: **AANTAL DUW- EN SLEEPBOTEN**

	1	2	3	4	5	6	7
Jaar	**Nederland**	**Duitsland**	**Frankrijk**	**België**	**Luxemburg**	**Zwitserland**	**Totaal**
2012	n.d.	423	n.d.	77	10	7	n.d.
2013	851	423	n.d.	78	10	6	n.d.
2014	833	413	n.d.	80	10	9	n.d.
2015	821	411	n.d.	76	9	8	n.d.
2016	820	416	n.d.	85	10	10	n.d.
2017	838	414	n.d.	78	10	9	n.d.
2018	806	418	n.d.	76	10	10	n.d.
2019	841	412	n.d.	72	10	11	n.d.
2020	n.d.	n.d.	n.d.	80	10	11	n.d.

TABEL 6: **DROGELADINGVLOOT IN DE RIJNVAART NAAR LAADCAPACITEIT 2015-2020**

2015	Nederland	Duitsland	Frankrijk	België	Zwitserland	Luxemburg	Totaal
< 1.000 t	1.346	757	789	385	3	7	3.287
1.000 t -2.000 t	971	589	170	275	4	2	2.011
2.000 t - 3.000 t	793	251	137	154	3	0	1.338
> 3.000 t	494	16	18	148	2	0	678
Totaal	3.604	1.613	1.114	962	12	9	7.314

2016	Nederland	Duitsland	Frankrijk	België	Zwitserland	Luxemburg	Totaal
< 1.000 t	1.323	753	725	359	3	5	3.168
1.000 t -2.000 t	972	574	166	272	3	2	1.989
2.000 t - 3.000 t	772	233	126	155	5	0	1.291
> 3.000 t	492	20	20	148	2	0	682
Totaal	3.559	1.580	1.037	934	13	7	7.130

2017	Nederland	Duitsland	Frankrijk	België	Zwitserland	Luxemburg	Totaal
< 1.000 t	1.257	747	710	341	3	6	3.064
1.000 t -2.000 t	956	565	173	267	3	2	1.966
2.000 t - 3.000 t	792	221	132	160	4	0	1.309
> 3.000 t	514	22	21	157	2	0	716
Totaal	3.519	1.555	1.036	925	12	8	7.055

2018	Nederland	Duitsland	Frankrijk	België	Zwitserland	Luxemburg	Totaal
< 1.000 t	1.241	740	666	343	3	6	2.999
1.000 t -2.000 t	955	563	181	266	2	2	1.969
2.000 t - 3.000 t	773	219	126	164	3	0	1.285
> 3.000 t	516	23	20	167	2	0	728
Totaal	3.485	1.545	993	940	10	8	6.981

2019	Nederland	Duitsland	Frankrijk	België	Zwitserland	Luxemburg	Totaal
< 1.000 t	1.183	736	657	330	3	6	2.915
1.000 t -2.000 t	961	540	187	270	2	6	1.966
2.000 t - 3.000 t	876	224	134	165	3	3	1.405
> 3.000 t	502	25	18	174	2	0	721
Totaal	3.522	1.525	996	939	10	15	7.007

2020	Nederland	Duitsland	Frankrijk	België	Zwitserland	Luxemburg	Totaal
< 1.000 t	1.186	n.d.	618	337	2	6	n.d.
1.000 t -2.000 t	988	n.d.	195	276	3	6	n.d.
2.000 t - 3.000 t	775	n.d.	146	171	2	3	n.d.
> 3.000 t	485	n.d.	18	194	1	0	n.d.
Totaal	3.434	n.d.	977	978	8	15	n.d.

TABEL 7: **TANKVLOOT IN DE RIJNVAART NAAR LAADCAPACITEIT 2015-2020**

2015	Nederland	Duitsland	België	Frankrijk	Zwitserland	Luxemburg	Totaal
< 1.000 t	247	15	55	8	0	0	325
1.000 t -2.000 t	219	201	39	17	16	11	503
2.000 t - 3.000 t	156	132	36	25	25	2	376
> 3.000 t	227	15	38	3	14	3	300
Totaal	849	363	168	53	55	16	1.504

2016	Nederland	Duitsland	België	Frankrijk	Zwitserland	Luxemburg	Totaal
< 1.000 t	236	22	46	9	0	0	313
1.000 t -2.000 t	206	201	35	14	10	12	478
2.000 t - 3.000 t	157	132	37	25	27	2	380
> 3.000 t	225	17	40	3	14	4	303
Totaal	824	372	158	51	51	18	1.474

2017	Nederland	Duitsland	België	Frankrijk	Zwitserland	Luxemburg	Totaal
< 1.000 t	241	23	47	8	0	0	319
1.000 t -2.000 t	199	200	28	13	6	12	458
2.000 t - 3.000 t	151	134	30	27	35	2	379
> 3.000 t	220	18	38	2	14	4	296
Totaal	811	375	143	50	55	18	1.452

2018	Nederland	Duitsland	België	Frankrijk	Zwitserland	Luxemburg	Totaal
< 1.000 t	238	51	38	9	2	0	338
1.000 t -2.000 t	189	201	29	14	6	13	452
2.000 t - 3.000 t	150	138	27	23	29	1	368
> 3.000 t	217	20	39	2	14	4	296
Totaal	794	410	133	48	51	18	1.454

2019	Nederland	Duitsland	België	Frankrijk	Zwitserland	Luxemburg	Totaal
< 1.000 t	221	46	39	7	0	0	313
1.000 t -2.000 t	194	199	26	15	0	7	441
2.000 t - 3.000 t	143	140	24	22	29	2	360
> 3.000 t	222	19	42	2	14	3	302
Totaal	780	404	131	46	43	12	1.416

2020	Nederland	Duitsland	België	Frankrijk	Zwitserland	Luxemburg	Totaal
< 1.000 t	174	n.d.	34	8	0	0	n.d.
1.000 t -2.000 t	186	n.d.	27	15	3	7	n.d.
2.000 t - 3.000 t	156	n.d.	24	19	27	2	n.d.
> 3.000 t	225	n.d.	51	2	12	3	n.d.
Totaal	741	n.d.	136	44	42	12	n.d.

Bron: analyse van de CCR met gegevens van CBS/Rijkswaterstaat; WSV; ITB; VNF; Swiss Rhine ports, scheepsregister Luxemburg en Eurostat [iww_eq_age].
n.d. = momenteel geen gegevens beschikbaar (currently no data available)

GLOSSARIUM

ARA-gebied: Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen

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

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

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

BN (MLD.): miljard

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

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

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

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

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

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

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

DRAAGVERMOGEN (deadweight tonnage, DWT): het maximale laadvermogen van een schip, met inbegrip van de lading, brandstof, drinkwater, ballastwater, provisie, passagiers en bemanning aan boord van het schip.

EU: Europese Unie

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

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

GEGEVENS OVER DE RIJNVAART (DESTATIS): de berekening is gebaseerd op de informatie die door schippers aan de havens is verstrekt. Na aankomst in de haven informeert de schipper de haven die vervolgens deze informatie doorstuurt naar het relevante regionale bureau voor de statistiek. Op zijn beurt stuurt dit regionale bureau de informatie door naar het hoofdkantoor van het Duitse bureau voor de statistiek in Wiesbaden. Wat de afgelegde afstand betreft, worden voor alle vervoerde goederen de haven van herkomst en de haven van bestemming in aanmerking genomen.
Om de afgelegde afstand te kunnen berekenen, hebben de schippers de mogelijkheid gemarkeerde punten of oriëntatiepunten aan te geven die zij tijdens de reis zijn tegengekomen. Als er één of meer van deze oriëntatiepunten worden aangegeven, kan Destatis de kortste route vaststellen waarin deze gemarkeerde punten voorkomen. Als er geen oriëntatiepunten zijn, wordt uitgegaan van de kortste route in kilometers.

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

HET EUROPESE BINNENVAART INSPECTIE SYSTEEM (EBIS): is ontwikkeld door bedrijven in de aardolie- en chemische industrie als deel van hun toezeggingen om de veiligheid van de tankvaart te verbeteren.

IWT: binnenvaart

IWW: binnenwaterwegen

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

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

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

MIO (MLN.): miljoen

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

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

OMZET: bruto omzet na aftrek van omzetbelasting

OOST-WESTAS: West-Duitse kanalen, Mittellandkanaal, Berlijn, Oost-Duitsland, Polen

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

REËLE BRUTO BINNENLANDS PRODUCT (Reële BBP): een aan de inflatie aangepaste maatstaf voor de waarde van alle in een economie geproduceerde goederen en diensten gedurende een bepaald jaar (uitgedrukt in prijzen van het basisjaar)

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

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

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

TEU: Twintig voet equivalent (standaardmaat voor containers)

TKM: Ton-kilometer (eenheid voor het meten van de vervoersprestatie die de hoeveelheid vervoerde goederen weergeeft (gemeten in ton) vermenigvuldigd met de vervoersafstand (gemeten in km)).

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

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

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

NATIONALE BUREAUS VOOR DE STATISTIEK

Acroniem	Naam in de eigen taal	Naam in het Nederlands	Land
BFS	Bundesamt für Statistik	Federale dienst voor de statistiek	Zwitserland
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Centraal Bureau voor de Statistiek	Nederland
Destatis	Statistisches Bundesamt	Duits bureau voor de statistiek	Duitsland
GUS	Główny Urząd Statystyczny	Bureau voor de statistiek van Polen	Polen
INSSE	Institutul National de Statistica	Nationaal instituut voor de statistiek	Roemenië
KSH/ HCSO	Központi Statisztikai Hivatal	Centraal bureau voor de statistiek van Hongarije	Hongarije
Lietuvos statistika	Lietuvos statistika	Bureau voor de statistiek van Litouwen	Litouwen
РзС	Републички завод за статистику Србије	Bureau voor de statistiek van Servië	Servië

BOEKEN, TIJDSCHRIFTARTIKELEN EN STUDIES

Titel in oorsprongstaal	Land
CCNR / EC, Market Report 2014-2019 (2021), Main features and trends of the European Inland Waterway Transport sector: https://www.ccr-zkr.org/files/documents/ompublicationssp/Market-report-2014-2019_Web.pdf	Europa
CCNR / EC, Annual market observation report 2020, outlook chapter	Europa
CEFIC, Economic Outlook 2021 for the European chemical industry: https://cefic.org/media-corner/newsroom/new-eu-chemicals-industry-data-reveals-green-shoots-of-recovery-but-long-term-outlook-remains-uncertain-and-stronger-eu-industrial-policy-is-needed-to-enable-large-scale-green-deal-investments	Europa
Central Bank of Ireland: https://www.centralbank.ie/statistics/interest-rates-exchange-rates/exchange-rates	Ireland
Danube Commission, Market Observation reports	Europa
Eurofer, Economic and steel market outlook 2021-2022. May 2021: https://www.eurofer.eu/publications/economic-market-outlook/economic-and-steel-market-outlook-2021-2022-second-quarter/	Europa
Hader, A. (March 2021), The River Cruise Fleet	Europa

Titel in oorsprongstaal	Land
IMF, World Economic Outlook Database: - World Economic Outlook, October 2020: A Long and Difficult Ascent - Download WEO Data: April 2021 Edition	Mondiaal
Moselle Commission (2021), report "Verkehrszahlen Mosel"	Europa
SVS Aktuell, Dec. 2018/Jan. 2019, pages 7 and 8: http://www.svs-ch.ch/sites/default/files/svs-aktuell/winter_2018.pdf	Zwitserland
The Financial Times: https://www.ft.com/content/0e9396cf-13b2-4034-ab09-c2366c264f91	Verenigde Staten
World Steel Association Short Range Outlook, April 2021: https://www.worldsteel.org/steel-by-topic/statistics/short-range-outlook.html	Mondiaal

ANDERE BRONNEN

Oorspronkelijke naam	Naam in het Nederlands	Land
Agencija za upravljanje lukama	Havenbestuur in Belgrado	Servië
BATORAMA	BATORAMA	Frankrijk
Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)	Bondsagentschap voor de hydrologie	Duitsland
CCNR/ZKR/CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)	Europa
Corporation Inland Tanker Barge Owners (CITBO)	Coöperatie van exploitanten van tankschepen voor de binnenvaart (CITBO)	België
De Vlaamse Waterweg	De Vlaamse Waterweg	België
Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques	Operationeel directoraat-generaal voor mobiliteit en waterwegen	België
Donaukommission	Donaucommissie	Europa
Eidgenössische Steuerverwaltung	Federale belastingdienst	Zwitserland
European Barge Inspection Scheme (EBIS)	Europees Binnenvaart Inspectie Systeem (EBIS)	Europa
European Commission	Europese Commissie	EU
European Steel Association (Eurofer)	Europese Staalfederatie (Eurofer)	Europa
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
International Monetary Fund (IMF)	Internationaal Monetair Fonds (IMF)	Mondiaal
International Sava River Basin Commission	Internationale Commissie van het stroomgebied van de Sava	Europa
ITB – Institut pour le Transport par Batellerie/ Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren	Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren	België

Oorspronkelijke naam	Naam in het Nederlands	Land
Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa (IVR)	Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa (IVR)	Nederland
Land Niederösterreich	Federale overheid van Neder-Oostenrijk	Oostenrijk
Ministère de la transition écologique	Ministerie van Ecologische en Solidaire Transitie	Frankrijk
Ministerstvo dopravy České republiky	Tsjechisch ministerie van Vervoer	Tsjechische Republiek
Moselle Commission	Moezelcommissie	Europa
National fleet data	Gegevens over de nationale vloten	Europa
National fleet register of Luxembourg	Nationaal vlootregister van Luxemburg	Luxemburg
Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO)	Mondiaal
Office fédéral des transports (OFT)	Zwitserse federale overheidsdienst voor vervoer	Zwitserland
Panteia	Panteia	Nederland
PJK International (Insights Global)	PJK International (Insights Global)	Nederland
Ports mentioned in the report	In het rapport genoemde havens	Europa
Rijkswaterstaat	Rijkswaterstaat	Nederland
Royal HaskoningDHV	Royal HaskoningDHV	Nederland
Statistikamt Nord	Bureau voor de statistiek van Hamburg en Schleswig-Holstein	Duitsland
SeaConsult	SeaConsult	Duitsland
Voies Navigables de France (VNF)	Franse waterwegbeheerder	Frankrijk
Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat	Duitsland
Wirtschaftsvereinigung Stahl	Duitse vereniging van staalfabrikanten	Duitsland
World Steel Association	Wereldstaalorganisatie	Mondiaal

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

BIJDRAGEN

SECRETARIAAT VAN DE CCR
Norbert Kriedel (econoom)
Laure Roux (projectcoördinatie)
Athanasia Zarkou (junior econoom)
Lucie Fahrner (communicatie)
Sarah Meissner (projectmedewerker)
Marco Ferrari (stagiair)
Contact : ccnr@ccr-zkr.org

IN SAMENWERKING MET

Donaucommissie
Moezelcommissie
Savacommissie
EBU
ESO
IVR
CITBO

DESIGN VAN

Agence Press-Agrum.com
https://www.press-agrum.com
en Agence Citeasen
https://www.citeasen.fr

VERTALING

Laurence Wagner (Frans)
Barbara Vollath-Sommer (Duits)
Pauline de Zinger (Nederlands)
Veronica Schauinger-Horne (Engels - revisie)

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

Impressum: September 2021

Uitgegeven door het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)
2, place de la République - CS 10023 - 67082 Strasbourg Cedex - France
https://www.ccr-zkr.org - ccnr@ccr-zkr.org
ISSN 2070-674X

JAARVERSLAG

2021

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

In partnerschap met de