

JAARRAPPORT 2026

EUROPESE BINNENVAART
MARKTOBSERVATIE

CCR
CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Europese Commissie

AANSPRAKELIJKHEIDSBEPERKING

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

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

Oktober 2026

VOORWOORD



Hester Duursema
Secretaris-generaal
Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)

2025: Varen in woelige tijden

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft het grote genoegen u hierbij de editie 2026 van haar *Jaarlijkse Marktobservatierapport* te presenteren, dat ook deze keer weer in nauwe samenwerking met de Europese Commissie tot stand is gebracht.

In 2025 werd de veerkracht van de binnenvaartsector opnieuw op de proef gesteld door een toenemend complexe economische en geopolitieke context. De groei van het BBP bleef weliswaar vrij solide, maar de economische omstandigheden in Europa werden onzekerder, en dat was met name ook het geval in industriële sectoren die sterk leunen op transport door de binnenvaart. Tegen het einde van het jaar liepen de spanningen in het Midden-Oosten op en door de stijgende prijzen voor ruwe aardolie en aardgas liepen de kosten op, met meer onzekerheid voor de Europese industrie en vervoersmarkten als gevolg.

Tegen deze achtergrond daalden de over de Rijn vervoerde hoeveelheden in het algemeen, met slechts weinig vrachtsegmenten waar groei geboekt werd. Het vrachtvervoer over de Donau liep ook terug, maar het segment van de riviercruises heeft juist zijn positieve trend voortgezet. De scheepvaartomstandigheden zijn er ook niet echt beter op geworden, want beide rivieren hadden in 2025 met meer laagwaterdagen te kampen dan in 2024. Al deze ontwikkelingen wijzen erop dat de inspanningen om de concurrentiekracht en flexibiliteit van de binnenvaart te verhogen voortgezet moeten worden. Dit is vooral van belang als men denkt aan de belangrijke bijdrage van deze sector aan het concurrentievermogen in Europa, de duurzaamheid en de stabiliteit binnen de leverketens. Een wezenlijk aspect van deze veerkracht veronderstelt een gedegen inzicht in de markt.

Nieuwe inzichten in de marktontwikkelingen

Het rapport van dit jaar biedt niet alleen een analyse van de marktontwikkelingen, maar introduceert ook nieuwe analytische tools waardoor men een beter zicht krijgt op de factoren die in deze sector een rol spelen. In 2025 werden de vrachtprijzen bijvoorbeeld aangepast om rekening te houden met de stijgende kosten. Uit de analyse bleek dat de operationele kosten de afgelopen jaren sneller stegen dan de vrachtprijzen. Als gevolg daarvan is de winstmarge onder druk komen te staan, behalve tijdens de laagwaterperiodes.

Het rapport biedt voor de eerste keer ook econometrische modellen die laten zien wat de belangrijkste invloedfactoren zijn voor de transportvraag van aardolieproducten en ijzerertsen over de Rijn. Belangrijke langetermijntrends werden bevestigd, met inbegrip van de structurele daling in het vervoer van aardolie als gevolg van de energietransitie. Deze modellen bieden ondersteuning voor de strategische besluitvorming doordat zij betere informatie leveren.

Het is belangrijk om te weten welke kant de marktontwikkelingen op gaan, maar het is net zo belangrijk om vast te stellen dat deze sector over een opmerkelijke gave beschikt om zich aan te passen. Dit bredere perspectief wordt nader beschreven in het begeleidende voorwoord van de IVR (Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa), dat de hedendaagse transitie in een ruimere historische context plaatst.

Een woord van dank

Ik wil graag alle partners die aan deze publicatie hebben bijgedragen, danken voor al hun input die de totstandkoming van dit rapport mogelijk heeft gemaakt: de Donau-, Moezel- en Savacommissie, de CITBO (Corporation Inland Tanker Barge Owners), de EBU (Europese Binnenvaart Unie), de ESO (Europese Schippers Organisatie), Rijkswaterstaat, de IVR, de heer Arnulf Hader, Eurostat, Destatis, de nationale bureaus voor de statistiek, havens en vaarwegbeheerders, en de talrijke andere stakeholders.

Een speciaal woord van dank geldt mevrouw Frouwke de Vries, secretaris-generaal van de IVR, voor de jarenlange, zeer gewaardeerde samenwerking en voor het voorwoord dat zij geschreven heeft voor deze editie van het rapport. Ik wil ook graag mijn grote waardering uitspreken voor al mijn collega's van het CCR-secretariaat, die met veel toewijding en expertise de complexe gegevens weten om te zetten in een waardevol, gedegen inzicht in de markt.

De CCR blijft zich inzetten voor het ondersteunen van een binnenvaartsector die veerkrachtig, concurrentieel en duurzaam is. Wij gaan ervan uit dat het *Jaarlijkse rapport van de marktobservatie* 2026 ook nu weer een waardevolle referentie blijft voor beleidsmakers, industriële stakeholders en alle partijen die beroepsmatig betrokken zijn bij de binnenvaart.

CCR
CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Het is zowel een genoegen als een eer voor mij om een bijdrage te leveren aan het voorwoord bij het jaarrapport van de Marktobservatie van de CCR, dat in nauwe samenwerking met de EC tot stand is gekomen. Van jaar tot jaar levert deze publicatie waardevolle inzichten in de ontwikkeling van de Europese binnenvaart en biedt het rapport beleidsvormers, professionals uit het bedrijfsleven, onderzoekers en andere stakeholders een veelomvattend overzicht van de trends, uitdagingen en kansen die onze sector uitmaken.

Het schrijven van dit voorwoord biedt ook een gelegenheid om stil te staan bij de langjarige relatie tussen de CCR en de IVR. Onze organisaties hebben een gedeeld verleden dat meer dan een eeuw beslaat. De IVR werd opgericht in Frankfurt am Main in 1877 en wij bereiden ons nu voor op de naderende belangrijke mijlpaal van haar 150-jarig bestaan, dat wij in 2027 zullen vieren.

Toen de IVR zich in 1947 hervestigde in Rotterdam, aarzelde de CCR niet om de vernieuwde vereniging te steunen en te beschermen. De oorspronkelijke leden waren Nederlandse, Franse, Zwitserse en Belgische organisaties en het was onder auspiciën van de CCR dat de vereniging in deze vroege jaren zich verder wist te ontwikkelen.

Vandaag de dag zijn onze leden afkomstig uit dertien verschillende Europese landen en vertegenwoordigen zij elk onderdeel van de Europese binnenvaart, waarbij de geest van de internationale samenwerking nog steeds even belangrijk is. Ons gedeelde verleden, dat terug te vinden is in de historische stukken waar de IVR over beschikt, biedt een waardevol perspectief nu de binnenvaart opnieuw een tijdperk van transformatie tegemoet gaat.

Het Europese scheepsregister dat de IVR sinds 1879 bijhoudt, biedt een beeld van de uitzonderlijke ontwikkeling van de binnenvaart en laat ook zien hoe innovatie het concurrentievermogen en de weerbaarheid van de sector steeds weer wist te bevorderen.

De hele discussie over duurzaamheid en transitie wekt tegenwoordig nogal eens wat weerstand op of onzekerheid. Maar met bijna 82% van de vloot die in 1926 met “nul emissies” wist te varen, herinnert de geschiedenis ons eraan dat onze sector met veel succes al eerder enorme transformaties heeft doorgemaakt. De binnenvaartbranche heeft al meerdere keren haar weerbaarheid, pragmatisme en innovatieve wendbaarheid weten aan te tonen.

De uitdagingen waar we vandaag de dag mee geconfronteerd worden zijn ongetwijfeld een zware dobber. De wereldwijde geopolitieke ontwikkelingen hebben directe en onmiddellijke consequenties voor onze bedrijfstak. De handelsroutes verschuiven, het economisch vertrouwen staat onder druk en de logistieke ketens worden steeds fragieler. Tegelijkertijd verwacht men dat de binnenvaart vaart zet achter de transitie naar klimaatneutraliteit, met behoud van haar rol als één van de meest duurzame vrachtvervoerders.

Al deze uitdagingen onder één noemer brengen vereist een collectieve verantwoordelijkheid. We investeren in digitalisering en slimme infrastructuur, maar mogen niet vergeten dat het onderhoud en de modernisering van de fysieke waterweginfrastructuur in Europa minstens net zo dringend zijn. Dat neemt niet weg dat ik er nog steeds van overtuigd ben dat de huidige innovaties een kans bieden, niet alleen om de positie van de binnenvaart te behouden, maar ook om deze nog verder uit te bouwen. Net zoals de stoomschepen en later de verbrandingsmotoren de sector meer dan een eeuw geleden getransformeerd hebben, kunnen de huidige technologische innovaties van de binnenvaart opnieuw een transportoplossing maken die nog aantrekkelijker en competitiever zal zijn.

Het is een illusie om te denken dat innovatie genoeg is om deze klus te klaren. Het vergt samenwerking in de hele waardeketen. Alleen door er gezamenlijk de schouders onder te zetten, scheppen we de voorwaarden voor een succesvolle en bestendige transitie. De IVR hoopt daaraan bij te dragen door de verschillende partijen in onze sector bijeen te brengen en te verbinden.

Tot slot wil ik graag mijn welgemeende waardering uitspreken voor de secretaris-generaal en het secretariaat van de CCR voor de uitstekende samenwerking die de relatie tussen onze instellingen al tientallen jarenlang kenmerkt. Ik ben ervan overtuigd dat wij op basis van dit fundament onze samenwerking kunnen voortzetten om ervoor te zorgen dat de Europese binnenvaartsector weerbaar blijft, innovatief en goed gepositioneerd om de uitdagingen en kansen van de toekomst aan te gaan.



Frouwke de Vries
Secretaris-generaal van de Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa


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
Constanța

OVERZICHT

00 **SAMENVATTING** P.10

01 **MACRO-ECONOMISCHE CONTEXT EN VOORUITZICHTEN** P.14

02 **VRACHTVERVOER IN DE BINNENVAART** P.22

Vervoer in Europa en per land **P.24**

Vervoersprestatie in de belangrijkste Europese stroomgebieden **P.28**

- Rijnstroomgebied P.30
- Donaustroomgebied P.40

Containervervoer per land in Europa **P.43**

- Geheel Europa en geografische structuur P.43
- Rijnoeverstaten P.43
- Donaulanden P.44

Binnenvaart en andere vervoersmodi **P.45**

03 **WATERSTANDEN EN VRACHTPRIJZEN** P.48

Waterstanden, voor de scheepvaart beschikbare dieptes en vaaromstandigheden **P.50**

Aantal kritische laagwaterdagen voor meetpunten langs de Rijn en de Donau **P.53**

- Meetpunten langs de Rijn P.53
- Meetpunten langs de Donau P.58

Vrachtprijzen in het Rijnstroomgebied **P.60**

- Vrachtprijzen voor het vervoer van vloeibare lading in het Rijnstroomgebied P.60
- CBS-vrachtprijsindex in het Rijnstroomgebied P.65

CITBO-vrachtprijsindex voor de tankvaart in het FARAG-gebied **P.68**

04 **BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN HAVENS** P.70

Grootste Europese zeehavens **P.72**

- Rotterdam P.73
- Antwerp-Bruges P.75
- North Sea Port P.76
- Constanța P.78
- Hamburg P.79

Belangrijkste Europese binnen- en zeehavens **P.81**

- Traditionele Rijnhavens P.81
- Havens in Duitsland buiten de Rijn P.82
- Nederlandse havens P.83
- Franse en Belgische havens P.84
- Donauhavens P.85
- Savahavens P.86

05 **GOEDERENVLOOT** P.88

Vlootomvang per macro-regio en land in Europa **P.90**
Ontwikkeling van de Rijnvloot **P.92**
- Drogeladingvloot in de Rijnoeverstaten P.92
- Tankvloot in de Rijnoeverstaten P.94

Ontwikkeling van de Donauvloot **P.97**
- Drogeladingvloot in het Donaustroomgebied P.97
- Tankvloot in het Donaustroomgebied P.97

Bouw van nieuwe schepen **P.98**
- In de Rijnoeverstaten P.98
- In de Donaulanden P.102

Leeftijdsstructuur van vrachtschepen in de Rijn- en Donauvloot **P.103**
Capaciteitsmonitoring **P.105**
- Drogeladingschepen P.105
- Tankschepen P.106

Innovatieve ontwikkelingen in de binnenvaartvloot die bijdragen aan de verlaging van emissies **P.108**

06 **PASSAGIERSVAART** P.112

Rivercruisevloot en vraag **P.114**
- Riviercruisevloot P.114
- Vraag naar riviercruises P.116

Vloot van passagiersschepen voor dagexcursies en vraag **P.123**
- Vloot van passagiersschepen voor dagexcursies P.123
- Vraag naar dagexcursies P.124

Leeftijdsstructuur van passagiersschepen in de Rijnvloot **P.125**

07 **ONDERNEMINGEN, WERKGELEGENHEID, OMZET EN PERSONEELSKOSTEN** P.126

Ondernemingen en werkgelegenheid in het goederenvervoer **P.129**
Ondernemingen en werkgelegenheid in de passagiersvaart **P.132**
Omzet in het goederenvervoer in de binnenvaart en in de passagiersvaart **P.134**

08 **VOORUITBLIK VOOR HET BINNENVAARTVRACHTVERVOER EN DE PASSAGIERSVAART** P.140

Vooruitblik op korte termijn voor de binnenvaartmarkten in de Rijnoever- en Donaulanden **P.142**
Vooruitzichten op lange termijn voor de binnenvaartmarkten in de Rijnoever- en Donaulanden op basis van de productie **P.159**

Gedetailleerde gegevens met betrekking tot de uitgaven voor infrastructuur voor ieder afzonderlijk land zijn tevens beschikbaar op de website van de marktobservatie en kunt u vinden door op deze QR-code te klikken.

II SAMENVATTING

In 2025 bleek de wereldwijde economie vrij veerkrachtig te zijn met een resultaat dat beter uitviel dan oorspronkelijk verwacht werd. Het BBP steeg met 3,4% en de inflatie lag rond de 4,1%, wat de consumentenvraag op peil hield. Het economisch herstel was echter niet overal hetzelfde en in de Europese Unie (EU) was de groei met 1,6% zeer bescheiden. Daar staat tegenover dat de wereldwijde handelsvolumes in 2025 met 5,1% toenamen, dankzij een vrij sterke uitvoer in technologiesectoren en van ondernemingen die in het licht van de aangekondigde verhoging van de douanerechten en hogere prijzen nog snel hun importen verzorgden; de Europese binnenvaart stond echter onverminderd onder druk en had te kampen met een vrij zwak economisch klimaat in Europa, vooral vanwege de geringere industriële activiteiten en een grotere onzekerheid rond het handelsbeleid.

De grondstofmarkten boden in de eerste helft van 2025 vrij gunstige voorwaarden voor de binnenvaart, met name dankzij de lagere gemiddelde energieprijzen. Vanaf augustus 2025 en daarna leidden de onderbrekingen in de scheepsroutes in het Midden-Oosten tot scherpe prijsstijgingen voor olie en gas. Deze ontwikkelingen wijzen op een grotere volatiliteit en hogere operationele kosten voor de vervoersoperators en voor industriële sectoren die sterk afhangen van de binnenvaart, dus vooral de chemische industrie en maakindustrie.

In 2025 werden er over de waterwegen van de EU-27 458,4 miljoen ton goederen vervoerd (dat is 3,2% minder dan in 2024). De binnenvaartvervoersprestatie lag bij 118,0 miljard TKM (-3,0%). Kijkt men naar de binnenvaart in Europa (dat wil zeggen, EU-27 plus Zwitserland, Servië, Republiek Moldavië en Oekraïne), dan stelt men een daling in de vervoersprestatie voor vracht vast van 3,3% in vergelijking met 2024, wat overeenkomt met 122,7 miljard TKM.

In 2025 lag het vrachtvervoer over de gehele Rijn (van Bazel tot de Noordzee) bij 281,9 miljoen ton, wat neerkomt op een kleine daling van 0,9% in vergelijking met 2024. Het vervoer over de traditionele Rijn daalde met 1,9%, terwijl dat over de Beneden-Rijn in Nederland 1,3% lager uitviel. Deze enigszins lagere cijfers weerspiegelen een zwakkere industriële vraag en ook de meerdere laagwaterperiodes in het voorjaar van 2025. Deze algehele krimp is terug te vinden in diverse belangrijke productsegmenten op de Rijn, zoals tegenvallende cijfers voor aardolieproducten (-2,9%), chemicaliën (-2,0%) en ijzerertsen (-14,4%), terwijl er groei werd waargenomen bij kolen (+8,1%), metalen (+1,6%) en agribulk (+1,4%). Het vervoer van containers bleef stabiel (-0,3%).

Het internationale vervoer van containers bleef zwak als gevolg van de geringe groei in de overslag van maritieme containers, waar de geopolitieke instabiliteit debet aan was, samen met de aanhoudende congestie in de zeehavens en de langetermijneffecten van eerdere laagwaterperioden, terwijl het binnenlandse vervoer van containers ondanks dit alles in Nederland toenam.

Het vrachtvervoer over de Donau nam af in 2025 vanwege de slechtere economische omstandigheden, ongunstige waterstanden en de aanhoudende Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne, met meer aanvallen op Oekraïense haveninfrastructuur, schade aan logistieke voorzieningen, schepen en daardoor grote risico's voor de scheepvaart en het personeel. Maatregelen in het kader van het EU-Oekraïne-initiatief, de "Solidariteitscorridors over de Donau", droegen nog steeds bij aan de stabilisatie van de handelsstromen over de Donau. In Gabčíkovo, het meest representatieve meetpunt aan de Slowaaks-Hongaarse grens, registreerde men voor het transport

van levensmiddelen, veevoeder en ijzerertsen een lager transportvolume dan in 2024. Voor aardolieproducten, metalen en meststoffen werden echter grotere hoeveelheden waargenomen.

De hydrologische omstandigheden vormden één van de grootste operationele uitdagingen voor de binnenvaart in 2025. De waterstanden in de Rijn waren minder gunstig dan in 2024, want er waren verschillende periodes met laag water, vooral in het voorjaar van 2025. Hoewel de omstandigheden niet zo slecht waren als in 2018 en 2022, toen er sprake was van extreem laag water, hadden de lage waterstanden toch telkens weer tot gevolg dat de laadcapaciteit van de schepen beperkt was en de vervoersefficiency afnam. In 2025 vielen de waterstanden bij alle meetpunten langs de Donau nog slechter uit dan in eerdere jaren.

De vrachtprijzen in de tankvaart op de Rijn bleven in 2025 structureel hoog. Hoewel de brandstofkosten grote delen van het jaar nog meevielen, hebben de langetermijnkosten de markt onverminderd onder druk gezet. De personeelskosten waren ook nog steeds zeer hoog vanwege het tekort aan vakkrachten, terwijl reparatie- en onderhoudskosten, verzekeringspremies en kapitaalkosten in vergelijking met de niveaus van voor de coronapandemie aanzienlijk stegen. Op de markt voor droge lading was de situatie een nog grotere uitdaging, omdat de in het licht van de kosten aangepaste vrachtprijzen in 2024 en 2025 toch onder de bodemprijzen kwamen te liggen. Alles bij elkaar genomen wijst de analyse op een zeer beperkte evolutie in het inkomen in de binnenvaart, en dan vooral in het drogeladingsegment.

De overslag van lading in de grote zeehavens was een weerspiegeling van het gemengde macro-economische landschap. De overslag in de haven van Rotterdam bedroeg 141,6 miljoen ton in 2025, wat neerkomt op een lichte daling van 0,2%. De Port of Antwerp-Bruges registreerde een verlaging naar 98,7 miljoen ton (-3,2%), wat samenhing met minder vervoer van vloeibare en droge lading door de geringere productie in de Europese chemiesector. De North Sea Port nam een daling waar van 4,3%, naar 61,5 miljoen ton in 2025. In het Donaustroomgebied liep de overslag in de haven van Constanța sterk terug (-23,8% in 2025), wat neerkomt op 13,1 miljoen ton. De belangrijkste reden hiervoor was dat er een normalisatie optrad in de transitstromen toen de Oekraïense zeehavens hun activiteiten hervatten. Tot slot kon worden vastgesteld dat de totale overslag in de belangrijkste havens langs de traditionele Rijn in 2025 4,3% daalde.

De Europese binnenvaartvloot telde 13.263 schepen, waarvan er 8.992 geregistreerd staan in de Rijnregio en 3.376 in het Donaustroomgebied. De Rijnvaartvloot voor droge lading is iets kleiner geworden qua aantal schepen – 6.224 schepen in 2024 – maar de laadcapaciteit ligt onverminderd bij 10,0 miljoen ton. De vloot voor vloeibare lading groeide naar 1.477 schepen met een totale capaciteit van bijna 4,0 miljoen ton, wat een bevestiging is van de structurele trend naar grotere tankschepen. De nieuwbouwactiviteiten trokken aan in 2025. Er kwamen 87 nieuwe vrachtschepen op de markt, met inbegrip van een opmerkelijk groot aantal nieuwe tankers (in totaal 67) en 18 drogeladingschepen.

De Europese riviercruisesector deed het ook in 2025 zeer goed. In het seizoen van 2025 reisden er 1,5 miljoen passagiers over de Europese rivieren (een plus van 8,0% in vergelijking met 2024), wat goed was voor een bruto verkoop van tickets van 3,7 miljard euro (een stijging van 5%). Er werden 14 nieuw schepen in de vaart genomen, waardoor de actieve riviercruisevloot steeg tot 420 schepen.

De vooruitzichten voor deze sector zijn zeer positief, zowel aan de aanbodkant – met een sterke orderportefeuille van 17 nieuwe schepen die naar verwachting in 2026 opgeleverd zullen worden – als aan de kant van de vraag, waar men nog meer groei verwacht van het aantal passagiers en de omzet. Het passagierssegment van de dagtochten speelde ook nog steeds een belangrijke rol in Europa, met bijzonder veel passagiers in Frankrijk, Nederland, Italië en in het Donaugebied.

De gegevens met betrekking tot de ondernemingen en de werkgelegenheid laten voor het segment van het vrachtvervoer en passagiersvervoer verschillende trends zien. In 2024 waren er 5.477 actieve binnenvaartvrachtbedrijven in Europa, waarvan 86% in de Rijnoeverstaten geregistreerd zijn. Het totaal aantal bedrijven dat vracht transporteert, daalde met 9,5% sinds 2011 en de werkgelegenheid in de sector verminderde met 5,6% tot 23.183 personen. Omgekeerd zette de al jaren waargenomen groei in het passagiersvervoer voort: het aantal ondernemingen steeg sinds 2011 met 44,5%. In 2024 telde men 5.103 ondernemingen. De werkgelegenheid in de passagiersvaart heeft zich hersteld van de coronapandemie en ligt nu bij 29.055 te werk gestelde personen.

Op de korte termijn worden de vooruitzichten voor de binnenvaartmarkten gedempt door de economische en handelsrealiteiten. De vraag naar staal toonde tekenen van een zekere stabilisatie in 2025, hoewel de onlangs ontwikkelde econometrische modellen in het licht van de industriële activiteiten en de waterstanden slechts wijzen op een beperkt herstel in het vervoer van ijzerertsen in de komende jaren. Ook voor het vervoer van aardolieproducten bevestigen de resultaten van de modellen de voortzetting van de structurele daling vanwege de energietransitie, waarbij de vraag naar vervoer in de toekomst gevoelig zal blijven voor de waterstanden en de eventuele impulsen voor opslag. De chemische industrie verwacht een uitdagend jaar voor 2026, nu de capaciteitsbenutting op een historisch laag niveau ligt (70-72%). Het herstel in het containervervoer wordt bedreigd door het onvoorspelbare conflict in het Midden-Oosten, wat ertoe leidde dat de algemene voorspellingen voor de wereldhandel voor 2026 naar beneden werden bijgesteld. In de komende decennia zal het vervoer op langere termijn sterk bepaald worden door de voortschrijdende energietransitie en decarbonisatie-inspanningen in Europa.

Kijkt men vooruit naar 2026 dan zal de algemene groei bescheiden blijven en ergens tussen 2,9 en 3,1% liggen, nu de geopolitieke spanningen en dan vooral het conflict in het Midden-Oosten, de energiemarkten nog steeds verstoren en de handel onzekerder maken. Deze ontwikkelingen zullen vermoedelijk de industriële productie en de vervoersvraag onder druk zetten, wat meer onzekerheid voor de binnenvaart op zal leveren. Tegelijkertijd zijn er bepaalde sectoren, zoals het vervoer van containers en chemicaliën, waar tekenen voor een stabilisatie zijn waar te nemen, terwijl het vervoer van landbouwproducten wellicht zal weten te profiteren van de exportvraag. Ondanks alles wordt de binnenvaart nog steeds geconfronteerd met structurele uitdagingen, zoals meer periodes met laagwater als gevolg van de klimaatverandering, de voortschrijdende energietransitie en meer concurrentie van andere vervoersdragers. Het jaarrapport voor 2026 biedt een gedetailleerd overzicht van deze ontwikkelingen en de implicaties daarvan voor de toekomst van de binnenvaart in Europa.







01

MACRO-ECONOMISCHE CONTEXT EN VOORUITZICHTEN

- Dankzij een vrij gunstig financieel klimaat en forse investeringen in technologie bleef de algemene economische situatie In 2025 veerkrachtig, met een wereldwijde groei van het BBP van 3,4%. In de EU viel de economische groei eerder bescheiden uit (+1,6%) en de OESO voorspelt voor 2026 een gematigde wereldwijde groei van het BBP van 2,9%, terwijl de voorspellingen van het IMF voor 2026 uitgaan van een algemene groei van het BBP van 3,1%.
- De handelsvolumes namen wereldwijd gezien in 2025 met 5,1% toe. Dat neemt niet weg dat de leverketens nog steeds structurele veranderingen ondergingen, die het gevolg zijn van een sterkere fragmentering van de handel, politieke onzekerheid en geopolitieke spanningen die de internationale handelsstromen beïnvloeden.
- De grondstoffenmarkten bleven in 2025 meestal vrij gunstig, met lagere aardolieprijzen waardoor de vervoerskosten afnamen. Tegen het einde van het jaar hebben de stijgende energieprijzen en de verstoringen als gevolg van het conflict in het Midden-Oosten de situatie voor de binnenvaart echter volatieler gemaakt, wat vooral de chemische sector en de be- en verwerkende industrie trof.

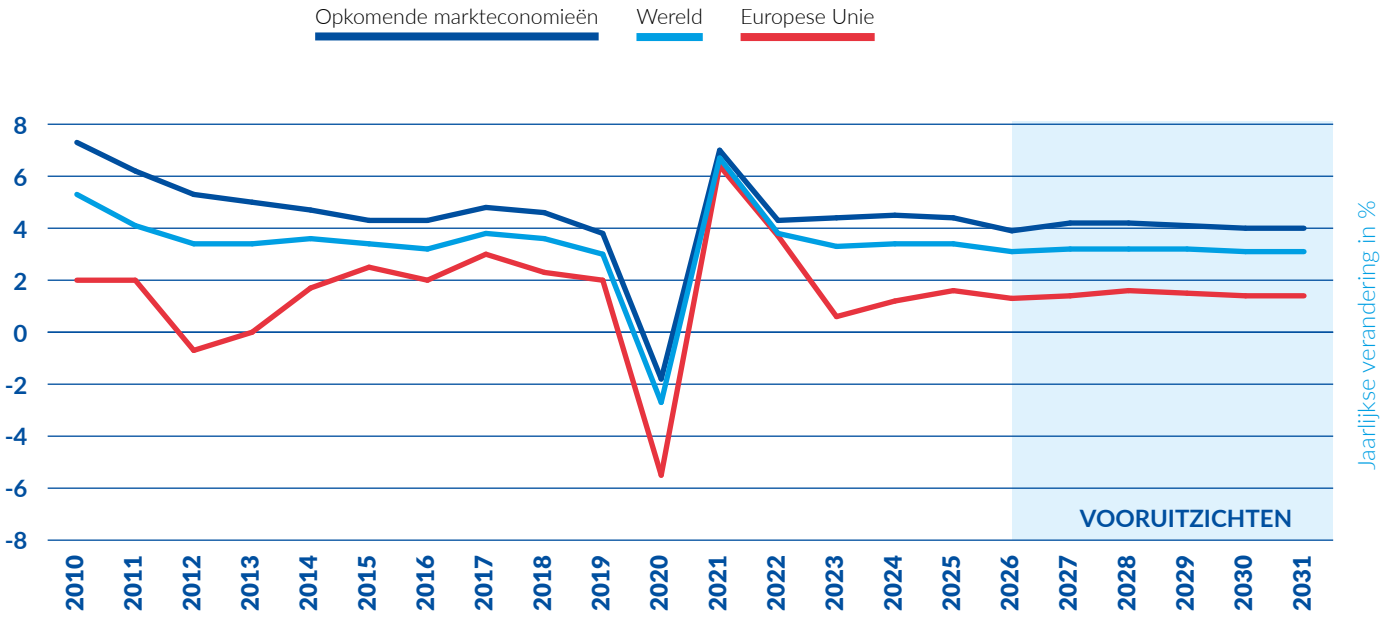
Economisch overzicht

Dit hoofdstuk is gebaseerd op recente analyses uit de *World Economic Outlook* van het Internationaal Monetair Fonds (IMF) van april 2026, aangevuld met de *Economic Outlook* van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) *van maart 2026,* de *Global Trade Update van* de Conferentie van de Verenigde Naties voor Handel en Ontwikkeling (UNCTAD) *van maart 2026* en de *Economische Voorjaarsprognoses 2026* van de EC, en biedt een overzicht van de macro-economische context en de gevolgen daarvan voor de binnenvaart.

In 2025 was de wereldeconomie over de gehele linie gezien veerkrachtig en waren de resultaten beter dan aanvankelijk verwacht. De wereldwijde BBP-groei bedroeg in 2025 +3,4%, een resultaat dat werd ondersteund door gunstige financiële omstandigheden, fiscale tegemoetkomingen in belangrijke economieën en forse investeringen in technologie. Tegelijkertijd bleef de wereldwijde inflatie grotendeels ongewijzigd, met een jaarpercentage van 4,1%, wat wereldwijd enige stabiliteit bood voor de koopkracht van huishoudens. Het economisch herstel bleef echter ongelijk verdeeld over de verschillende regio's. In de EU was het macro-economische klimaat gematigder. De EU noteerde in 2025 een economische groei van 1,6% en de eurozone slechts 1,4%, terwijl de consumentenprijzen in de eurozone met 2,1% stegen. In gebieden die bijzonder relevant zijn voor de Rijnvaart, zoals Duitsland, was de groei zwak met 0,2%. Deze werd geremd door een zwakke industriële activiteit en aanhoudende problemen in de verwerkende industrie. Nederland deed het iets beter met een reële BBP-groei van 1,9% in 2025. België noteerde in datzelfde jaar een bescheiden groei van 1,0%.

Volgens zowel het IMF als de OESO zal de wereldwijde groei in 2026 naar verwachting afvlakken. De OESO verwacht dat de wereldwijde BBP-groei in 2026 zal afnemen tot 2,9%, en het IMF voorspelt een wereldwijde BBP-groei van 3,1%. Beide instellingen noemen dezelfde belangrijkste oorzaken voor deze neerwaartse bijstelling van de wereldwijde vooruitzichten: de onvoorspelbare aard van het conflict in het Midden-Oosten en de daaruit voortvloeiende verstoringen op de energiemarkten. Verwacht wordt dat hogere energieprijzen de bedrijfskosten zullen opdrijven en de vraag zullen drukken. Bijgevolg verwacht de OESO dat de totale inflatie in de G20 in 2026 toch nog zal stijgen tot 4,0%, terwijl het IMF eveneens voorspelt dat de wereldwijde consumentenprijzen zullen stijgen met 4,4%. Bovendien zal de BBP-groei in de EU volgens de economische prognose van de EC naar verwachting afvlakken tot 1,1% in 2026 (0,9% in de eurozone), na een groei van 1,5% in 2025. Daarnaast zal de inflatie in de EU volgens de EC in 2026 naar verwachting stijgen tot 3,1%, alvorens in 2027 af te nemen tot 2,4%.

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



Bron: IMF World Economic Outlook Database, vooruitzichten van april 2026

Handel

Het wereldwijde handelsvolume kende in 2025 een groei van 5,1%[1]. Deze sterke stijging werd deels aangedreven door een hogere uitvoer in de technologiesector en door bedrijven die hun invoer aan het begin van het jaar vervroegden in afwachting van nieuwe tarieven en hogere prijzen. Deze situatie zette zich voort tot begin 2026, waarbij de OESO meldde dat de wereldwijde exportorders in de verwerkende industrie hun hoogste niveau sinds november 2021 bereikten.

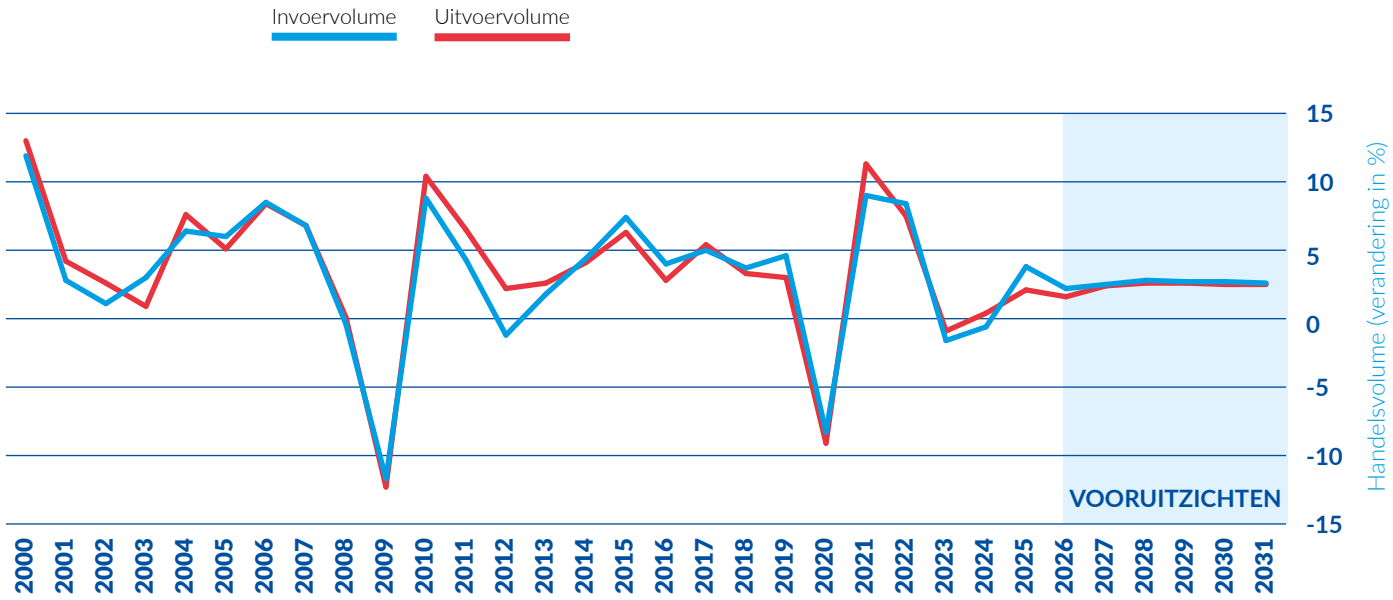
Ondanks deze groei zetten de veranderingen in de mondiale toeleveringsketens zich gedurende heel 2025 voort. De internationale handelsstromen ondergingen een heroriëntatie, met verschuivingen in handelsrelaties en een toenemende fragmentatie van de markten. Voor de Europese binnenvaart betekende de algemene toename van de wereldwijde handelsvolumes weliswaar een steun voor het containervervoer naar het achterland, maar de structurele verschuivingen in de toeleveringsketens en de zwakke binnenlandse vraag in belangrijke Europese economieën leidden ertoe dat de industriële goederenstromen beperkt bleven.

Volgens de Global Trade Update van de UNCTAD worden de structurele verschuivingen in de wereldhandel aangedreven door een overgang van niet-discriminerend handelsbeleid naar gedifferentieerde integratie en bilaterale overeenkomsten. Grote economieën maken in toenemende mate gebruik van unilaterale maatregelen, zoals exportbeperkingen, om doelstellingen op het gebied van industriebeleid en prioriteiten op het gebied van nationale veiligheid te bevorderen. Deze situatie heeft de onzekerheid op het gebied van het handelsbeleid vergroot. Voor bedrijven brengt dit hogere kosten met zich mee, terwijl de markttoegang voor producenten en investeerders een stuk onvoorspelbaarder wordt.

[1] *Bron: Internationaal Monetair Fonds (IMF), World Economic Outlook 2026, hoofdstuk 1, beschikbaar op de website van het IMF*

Deze situatie wordt versterkt door veranderende tariefregelingen en verstoringen in de wereldwijde logistiek. Met name het aanhoudende conflict in het Midden-Oosten vormt een ernstige bedreiging voor de wereldwijde toeleveringsketens. Als de scheepvaart door de Straat van Hormuz vrijwel geheel tot stilstand zou komen, zou dat volgens de OESO en het Internationaal Energieagentschap gevolgen hebben voor ongeveer 25% van de wereldwijde handel in olie over zee en bijna 20% van de wereldwijde handel in vloeibaar aardgas.

AFBEELDING 2: **GROEIPERCENTAGE VAN INVOER- EN UITVOERVOLUMES**

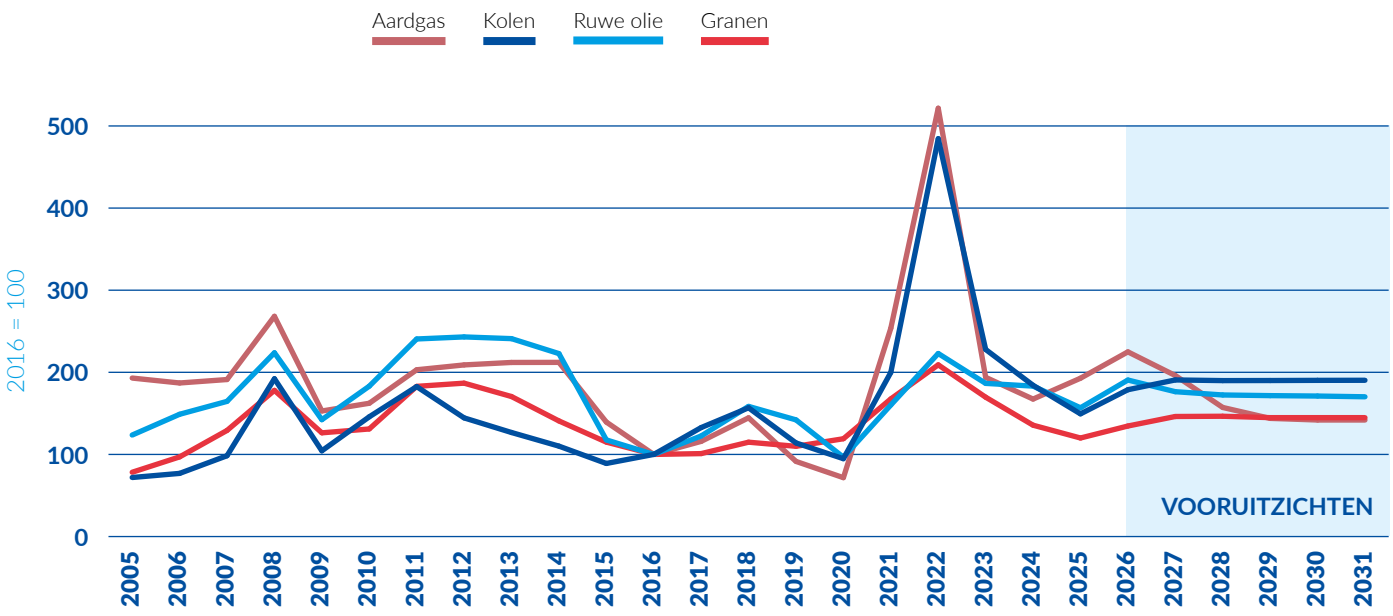


Bron: IMF World Economic Outlook Database, vooruitzichten van april 2026

Grondstofprijzen

Gedurende het grootste deel van 2025 boden de grondstoffenmarkten een gunstig klimaat voor de binnenvaart en voor de markt die deze bedient. De eerste maanden zorgden inderdaad voor een aanzienlijke verlichting voor de scheepsexploitanten door lagere brandstof- en exploitatiekosten. Tegen het einde van het jaar stegen de energieprijzen (met name die van ruwe olie en aardgas) echter, en raakten de wereldwijde toeleveringsketens opnieuw verstoord. Deze ontwikkelingen aan het einde van het jaar maakten een deel van de eerdere kostenverlichting ongedaan. Dit leidde tot hogere en minder voorspelbare bedrijfskosten, met name voor de Europese chemische en verwerkende industrieën die afhankelijk zijn van de binnenvaart.

AFBEELDING 3: **INDEXCIJFERS VAN GRONDSTOFPRIJZEN** (2016 = 100)



Bron: IMF World Economic Outlook Database, vooruitzichten van april 2026

Ruwe olie

De prijzen voor ruwe olie waren gedurende het grootste deel van 2025 over het algemeen laag, met een jaargemiddelde van 67,74 Amerikaanse dollar per vat, wat neerkomt op een daling van 14,4% ten opzichte van het jaar 2024. Deze daling betekende een aanzienlijke verlichting voor exploitanten in de binnenvaart doordat hun brandstofkosten daalden. Deze periode van verlichting werd echter in de tweede helft van het jaar abrupt onderbroken. Tussen augustus 2025 en maart 2026 schoten de prijzen voor ruwe olie met 57,6% omhoog en kwamen uiteindelijk bij 105,8 Amerikaanse dollar per vat te liggen, omdat militaire conflicten in het Midden-Oosten de scheepvaart door de Straat van Hormuz verstoorden en cruciale wereldwijde scheepvaartroutes dreigden weg te vallen.

Gas en steenkool

De aardgasprijzen volgden een vergelijkbare ontwikkeling als die van olie; na een relatief stabiele periode schoten de prijzen eind 2025 omhoog als gevolg van verstoringen in het aanbod. Vanaf augustus 2025 stegen de prijzen op het Europese handelsplatform Title Transfer Facility (TTF) met 61%. In Azië kenden de markten voor vloeibaar aardgas (LNG) een nog sterkere stijging: vanaf augustus 2025 stegen de prijzen met 80,6% als gevolg van de verstoringen in het Midden-Oosten. Daarentegen stegen de prijzen op de Henry Hub in de Verenigde Staten slechts licht, met 4,9% tot 3 Amerikaanse dollar per miljoen BTU (Britse thermische eenheden), grotendeels omdat de exportfaciliteiten al bijna op maximale capaciteit draaiden, waardoor binnenlands gas niet naar internationale markten werd omgeleid.

Landbouwgrondstoffen en levensmiddelen

De landbouwgrondstoffen lieten in 2025 een gemengd beeld zien. In de eerste helft van het jaar bleven de voedselprijzen zwak, waarbij de graanprijzen daalden tot historische dieptepunten. De bredere prijsindex voor voedsel en dranken van het IMF steeg echter vanaf augustus 2025 met 4,7%, voornamelijk als gevolg van stijgende voedselprijzen die de dalingen in de kosten van dranken compenseerden. De graanprijzen begonnen tegen het einde van het jaar weer te klimmen als gevolg van opkomende zorgen over het weer in belangrijke productieregio's. Vooruitkijkend wordt verwacht dat de voedselprijzen, in tegenstelling tot de drankprijzen, in 2026 met 6,0% zullen stijgen.

Inschatting van de economische toestand - consumentenvertrouwen

Het consumentenvertrouwen geeft een indicatie van de ontwikkelingen in de consumptie en het spaargedrag van huishoudens. Een waarde boven de 100 in de Economische Vertrouwensindex (ESI, Economic Sentiment Indicator) duidt op een toename van het vertrouwen van consumenten in de toekomstige economische situatie en wijst erop dat consumenten meer geneigd zijn geld uit te geven. Waarden onder de 100 duiden op een pessimistische houding ten aanzien van toekomstige economische ontwikkelingen, wat mogelijk leidt tot een neiging om meer te sparen en minder te consumeren. Het consumentenvertrouwen heeft invloed op het containervervoer: een hoog consumentenvertrouwen leidt tot meer containervervoer.

In 2025 toonde de ESI voor de EU over het gehele jaar gezien een traject van geleidelijk herstel, beginnend bij 95,8 in januari en oplopend tot 97,1 in december. Hoewel de index onder de langetermijnbasislijn van 100 bleef, lieten de gestage toenames van maand tot maand – met name in het laatste kwartaal – zien dat het vertrouwen in de lidstaten toenam. Tegen het einde van 2025 volgde de eurozone (20 landen) een vergelijkbare trend en sloot het jaar af op 96,7, wat een stapsgewijze toename van het vertrouwen in de industrie- en dienstensector weerspiegelde. Voor het eerste kwartaal van 2026 bereikte de EU-27-indicator in januari een piek van 99,0, waarna deze in april terugliep tot 93,5. Deze minder optimistische stemming kan worden toegeschreven aan de economische onzekerheid in verband met de aanhoudende geopolitieke conflicten en de verwachte prijsstijgingen in diverse economische sectoren.

Belangrijkste gevolgen voor de rijn- en donauvaart in het kort

Over het geheel genomen bood het macro-economische klimaat in 2025 een gemengd maar over het algemeen positief beeld voor de Rijn- en Donauscheepvaart. Later in het jaar verslechterden de omstandigheden. De binnenvaartsector profiteerde van de daling van de gemiddelde prijzen voor ruwe olie met 14,4%, waardoor de brandstofkosten gedurende grote delen van het jaar lager uitvielen. Ondanks een groei van 5,1% van het wereldwijde handelsvolume, liep het containervervoer op de Europese binnenwateren in 2025 qua tonnage en TKM juist iets terug. Toch steeg het containerverkeer gemeten in TEU licht, wat hoofdzakelijk te danken was aan de ontwikkelingen in Nederland. Wel had de sector in deze periode te maken met nogal wat uitdagingen. De zwakke economische prestaties van Duitsland (BBP-groei van 0,2%) beperkten de vraag naar traditioneel industrieel bulkvervoer over de traditionele Rijn. Daarentegen profiteerde de Nederlandse Rijnregio van de iets sterkere economische bedrijvigheid in Nederland (+1,9%) en de meer gematigde groei in België (+1,0%), wat bijdroeg aan een stabielere vervoersactiviteit. Tegen het einde van het jaar 2025 zorgden de plotselinge stijgingen van de aardgasprijzen, in combinatie met

hernieuwde verstoringen in de toeleveringsketens, voor hogere operationele kosten en moeilijkere omstandigheden, met name voor de Europese chemische en verwerkende industrieën - sectoren die traditioneel gezien juist veel door de binnenvaart laten vervoeren. Vooruitkijkend naar 2026 blijven de vooruitzichten voor de binnenvaart onzeker en sterk afhankelijk van de nieuwe economische en handelsrealiteiten.







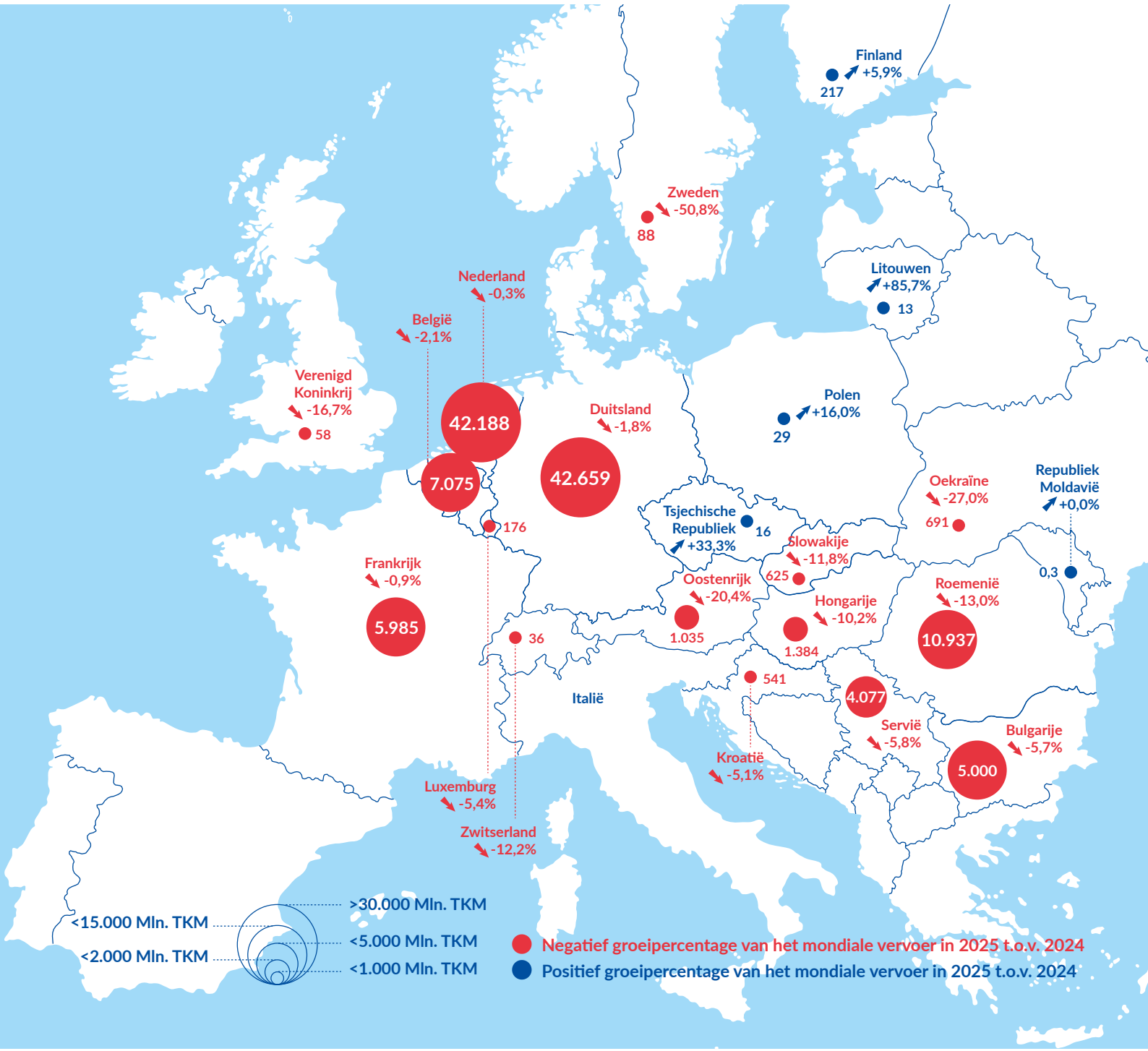
02

VRACHTVERVOER IN DE BINNENVAART

- De hoeveelheid vracht die door de binnenvaart in Europa vervoerd werd (EU-27 plus Zwitserland, Servië, Oekraïne en de Republiek Moldavië) bedroeg in 2025 122,7 miljard TKM, wat overeenkomt met een afname van 3,3% ten opzichte van 2024. De Rijnoeverstaten zijn goed voor 80,0% van de totale vervoersprestatie, terwijl de Donaulanden (met inbegrip van Oekraïne) uitkomen op 19,8%.
- In 2025 lag het vrachtvervoer over de gehele Rijn bij 281,9 miljoen ton, hetgeen een afname is van 0,9% in vergelijking met 2024. In de meeste vrachtsegmenten werd er qua hoeveelheid minder vervoerd, hoewel kolen (+8,1%), metalen (+1,6%) en landbouwproducten (+1,4%) juist een stijging toonden.
- Op de Donau daalde de hoeveelheid in 2025 getransporteerde vracht vanwege de slechtere economische omstandigheden, de ongunstige waterstanden en de aanhoudende impact van de oorlog in Oekraïne. Het vervoer van landbouwproducten, levensmiddelen en ijzerertsen viel aanzienlijk lager uit.

II VERVOER IN EUROPA
EN PER LAND

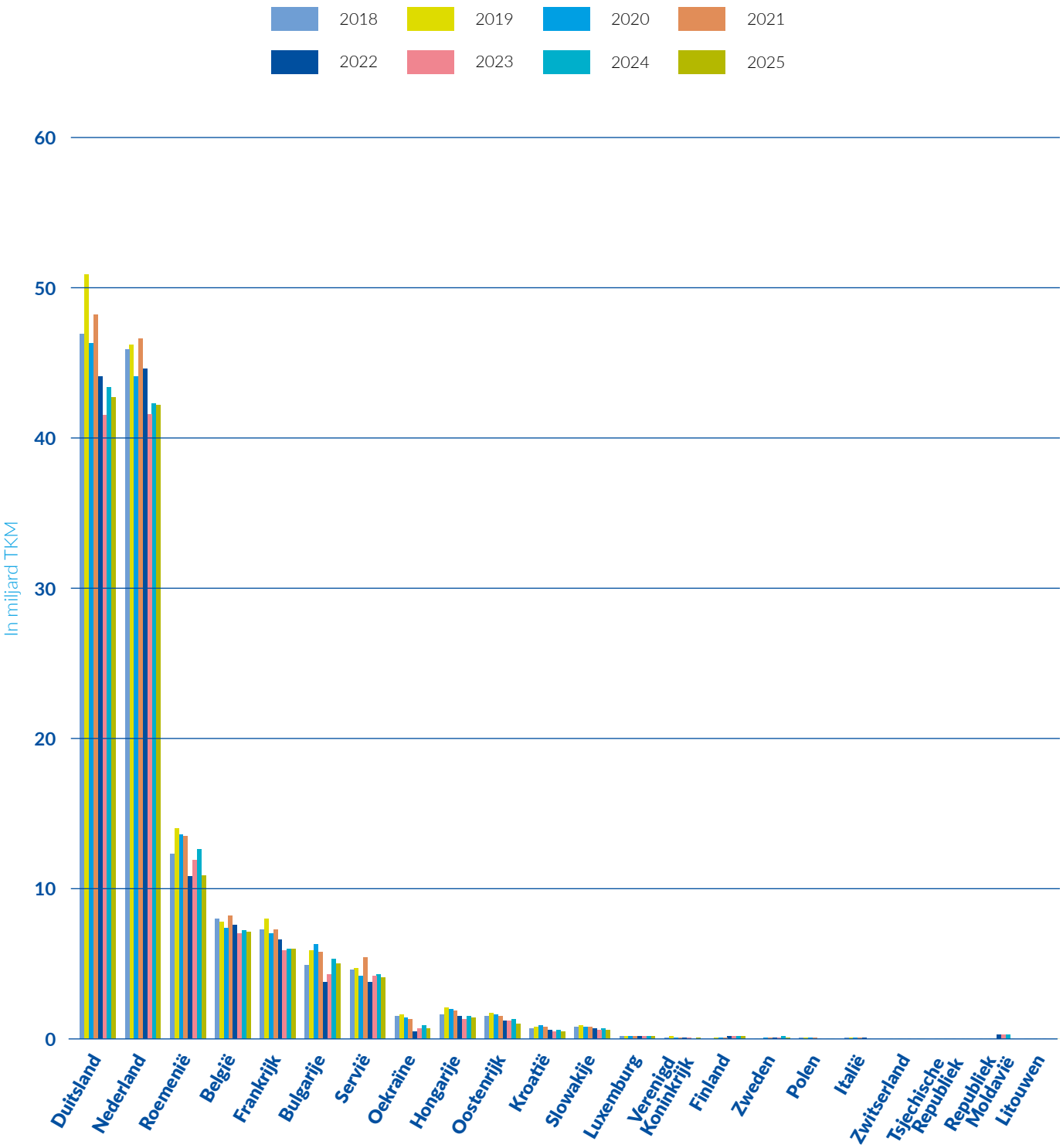
VERVOERSPRESTATIE IN DE BINNENVAART OP HET NATIONALE GRONDGEBIED VAN ELK LAND IN EUROPA – VERGELIJKING TUSSEN 2024 EN 2025 (IN MILJOEN TKM) *



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

** Voor Italië is het aandeel van de vervoersprestatie van de binnenvaart in Europa in 2025 niet beschikbaar.*

AFBEELDING 1: **VERVOERSPRESTATIE BINNENVAART TUSSEN 2018 EN 2025 IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENVAARTLANDEN** (IN MILJARD TKM) *



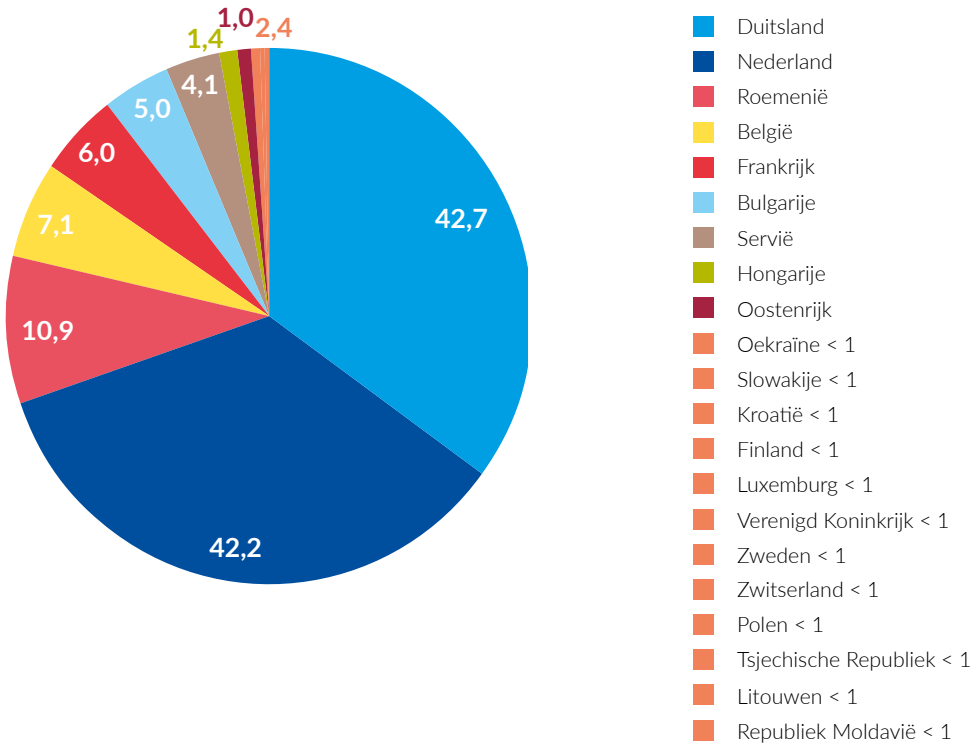
Bronnen: Eurostat [iww_go_atygo] (voor de meeste landen) en [iww_go_qnave] (Servië), OESO (Zwitserland, Oekraïne en Republiek Moldavië), Britse ministerie van Verkeer (VK)

** Voor Italië (2025) en Finland (2018) zijn de cijfers niet beschikbaar.*

Opmerking: in het VK rekent men het niet-zeegaande vervoer dat plaatsvindt op alle binnenwateren en het zeegaande vervoer dat vanaf zee over binnenwateren vaart eveneens tot de binnenvaart. In de bovenstaande afbeelding is met het oog op de vergelijkbaarheid in het licht van de methodologie die door Eurostat wordt gebruikt, alleen rekening gehouden met de vervoersprestatie die samenhangt met het vervoer dat geheel en al op binnenwateren verricht wordt (wat neerkomt op 58 miljoen TKM in 2025). Daar staat tegenover dat men moet weten dat het grootste gedeelte van de binnenvaartactiviteiten in het VK bestaat uit zeegaand vervoer dat over binnenwateren vaart (dit vervoer is goed voor bijna 1,1 miljard TKM in 2025). Alles bij elkaar genomen levert dit voor het VK in 2025 een binnenvaartvervoersprestatie op van bijna 1,2 miljard TKM.

In 2025 daalden de vervoerprestaties van het goederenvervoer in de binnenvaart voor Europa (EU-27 plus Zwitserland, Servië, Oekraïne en de Republiek Moldavië) met 3,3% ten opzichte van 2024 tot 122,7 miljard TKM. De Rijnoeverstaten (België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Zwitserland) waren samen goed voor 80,0% van de totale vervoersprestatie in de binnenvaart in de EU-27, plus Zwitserland, Servië, Oekraïne en de Republiek Moldavië. Het aandeel van de Donaulanden was 19,8%.

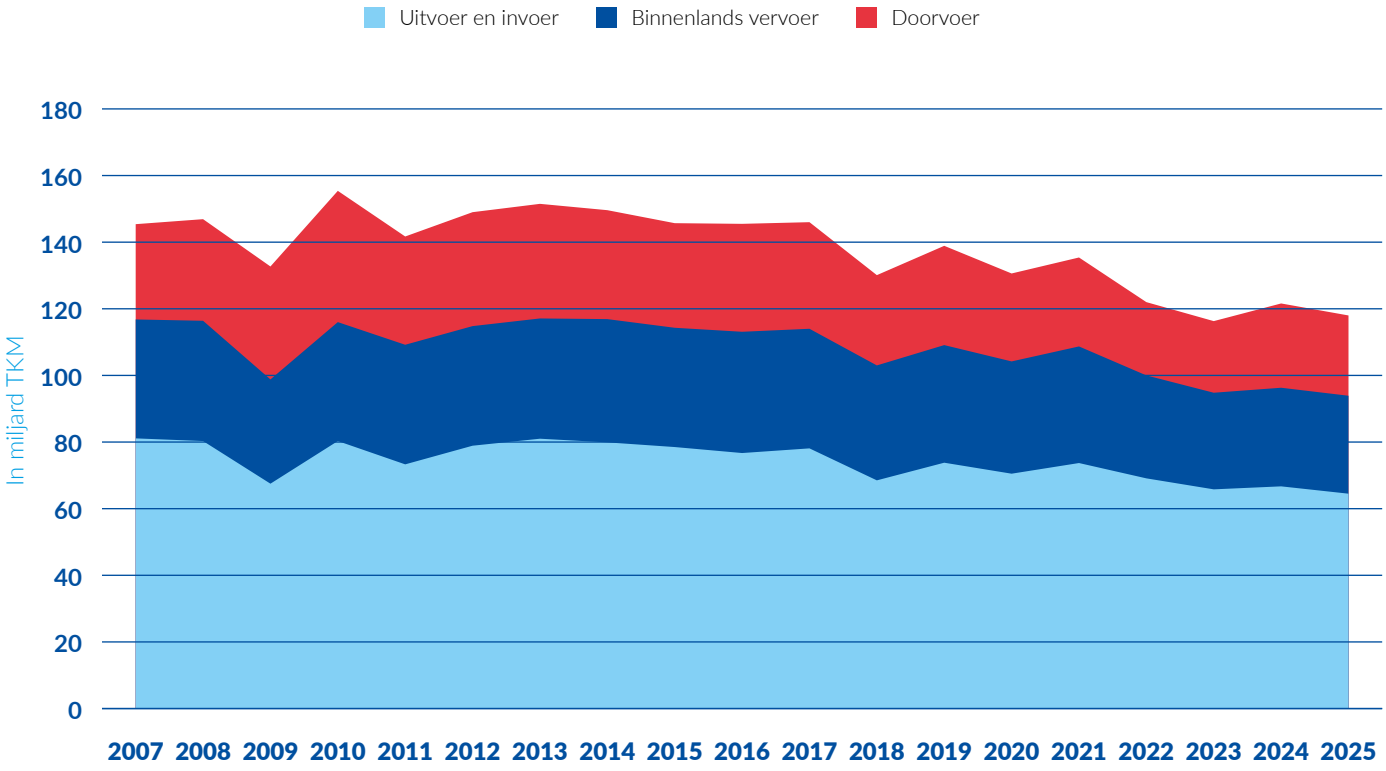
AFBEELDING 2: **VERVOERSPRESTATIE DOOR DE BINNENVAART IN EUROPESE LANDEN IN 2025** (IN MILJARD TKM) *



Bronnen: Eurostat [iww_go_atygo] (voor de meeste landen) en [iww_go_qnave] (Servië), OESO (Zwitserland, Oekraïne en Republiek Moldavië)
** Voor 2025 zijn voor Italië zijn geen gegevens beschikbaar.*

In 2025 werd 458,4 miljoen ton goederen over de waterwegen van de EU-27 vervoerd (-3,2% vergeleken met 2024). Van de totale vervoersprestatie door de binnenvaart in de EU-27 in 2025, die ongeveer 117,97 miljard TKM bedroeg, oftewel een daling van 3,0% vergeleken met 2024 (alleen de EU-27), bestond 75,1% uit vervoer dat op de een of andere manier een grens passeerde - in de vorm van export, import of doorvoer. Kijkt men naar de afzonderlijke vervoersstromen, dan kan worden vastgesteld dat 20,4% uit doorvoer bestond, terwijl de uitvoer- en invoerstromen een aandeel van respectievelijk 28,7% en 26,0% hadden.

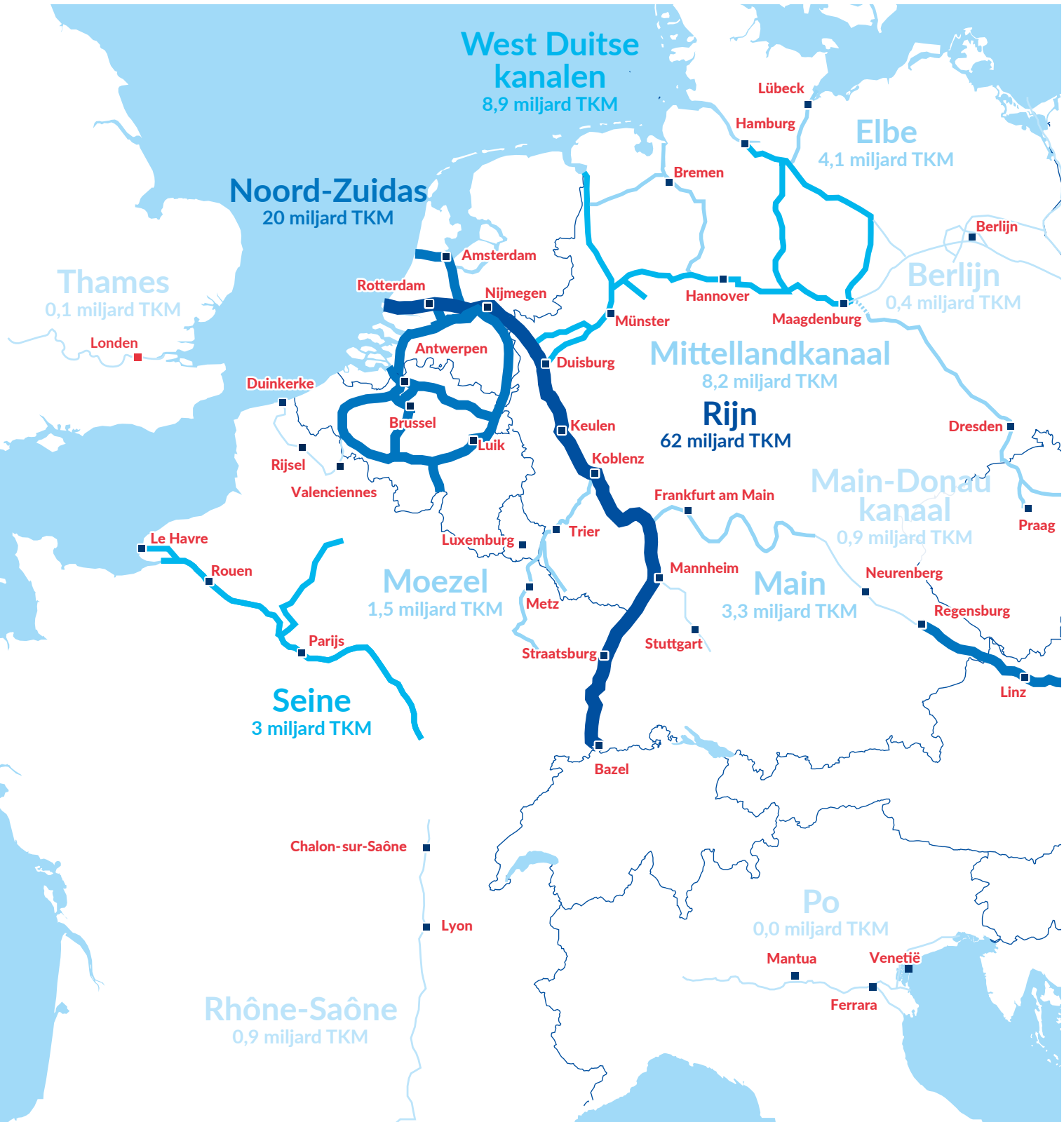
AFBEELDING 3: **JAARLIJKSE VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART IN DE EU-27** (IN MILJARD TKM) *



Bron: Eurostat [iww_go_atygo]
** EU-27 volgens de lidstaten in 2025*



VERVOERSPRESTATIE
IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE STROOMGEBIEDEN



VERVOERSPRESTATIE IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE STROOMGEBIEDEN

(IN MILJARD TKM)



Bronnen: analyse van de CCR op basis van gegevens van Destatis, Voies navigables de France (VNF), Eurostat [iww_go_atygo], Britse ministerie van Verkeer.



RIJNSTROOMGEBIED



Hoeveelheid vervoerde goederen op de gehele Rijn:

281,9 miljoen ton in 2025

Groeipercentage 2025/2024:

-0,9%

Bronnen: Destatis (Emmerich), Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse federale overheid (WSV), Moezelcommissie, VNF, Schweizerische Rheinhäfen

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

In eerdere uitgaven werd in dit hoofdstuk enkel verslag gedaan van de vervoersvolumes op de traditionele Rijn, namelijk de Rijn van Bazel tot de Duits-Nederlandse grens. Vanaf 2024 is het mogelijk om ook de transportvolumes op de gehele Rijn, van Bazel tot de Noordzee, in kaart te brengen. Bovendien werden in 2024 gedetailleerdere gegevens van VNF over de delen van de Oberrhein opgenomen met betrekking tot het verkeer tussen Franse Rijnhavens en tussen Zwitserse en Franse Rijnhavens voor de jaren vanaf 2014[2].

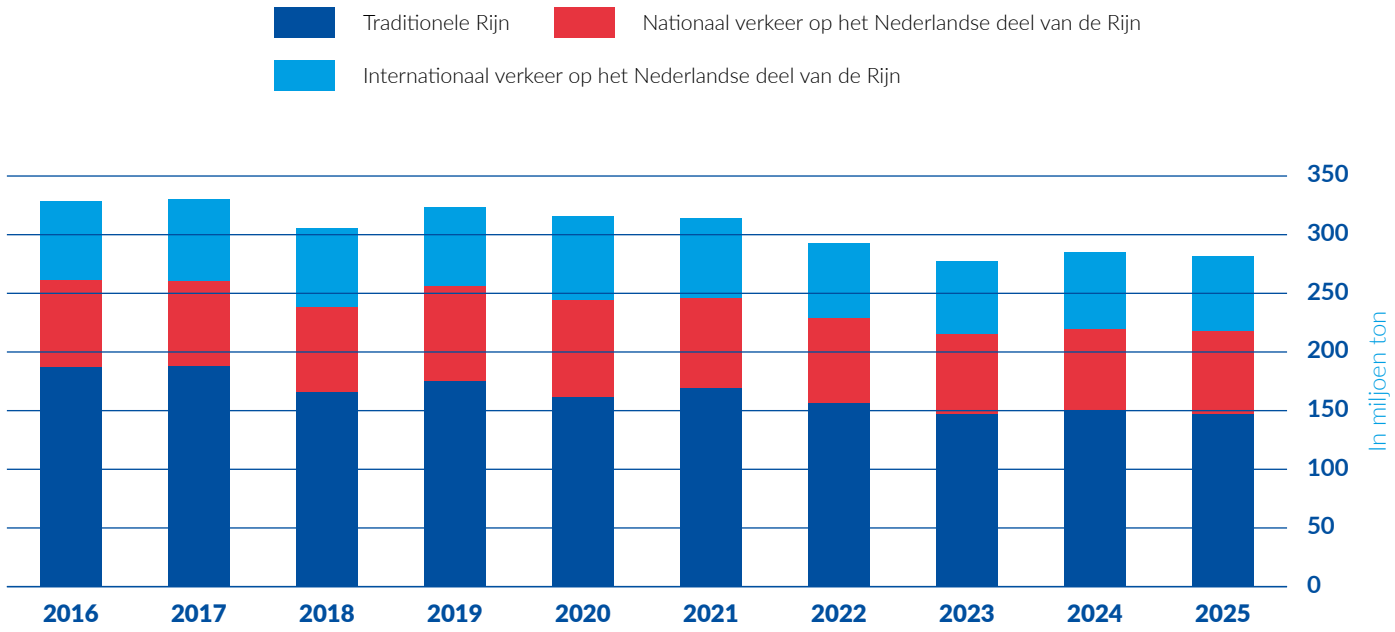
Het goederenvervoer over de hele Rijn (van Bazel tot de Noordzee) kwam neer op 281,9 miljoen ton in 2025, vergeleken met 284,6 miljoen ton in 2024. Het resultaat in 2025 was 0,9% lager dan in 2024.

- Voor de traditionele Rijn (van Bazel tot de Duits-Nederlandse grens) lag het cijfer in 2025 bij 147,3 miljoen ton, vergeleken met 150,2 miljoen ton in 2024 en 146,8 miljoen ton in 2023; het resultaat in 2025 lag daarmee 1,9% lager dan dat in 2024.
- De Rijn in Nederland (van de Duits-Nederlandse grens tot de Noordzee, met inbegrip van de verbinding met Antwerpen via de Rijn-Scheldeverbinding[3]) boekte een resultaat van 230,8 miljoen ton, terwijl dit in 2024 234,0 miljoen ton bedroeg. Het resultaat in 2025 was 1,4% minder dan in 2024.

Om het totale volume te berekenen van alle over de gehele Rijn vervoerde goederen werden maatregelen getroffen om een dubbel telling van de over beide gedeelten vervoerde hoeveelheden te voorkomen. De reden daarvoor is dat de hoeveelheden voor deze twee gedeelten niet simpelweg bij elkaar opgeteld kunnen worden, omdat bepaalde hoeveelheden over beide gedeelten vervoerd worden.

[2] Ongeveer 25% van het totale binnenvaartvervoer in Frankrijk vindt plaats op de Franse Rijn.
[3] In de berekening opgenomen waterwegen: Waal, Hollands Diep, Boven-Merwede, Oude Maas, Dordtsche Kil, Beneden Merwede, Lek, Nieuwe Maas, Noord, Nieuwe Merwede, Nieuwe Waterweg, Amsterdam-Rijnkanaal, Rijn-Schelde-Verbinding, Hartelkanaal, IJssel.

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

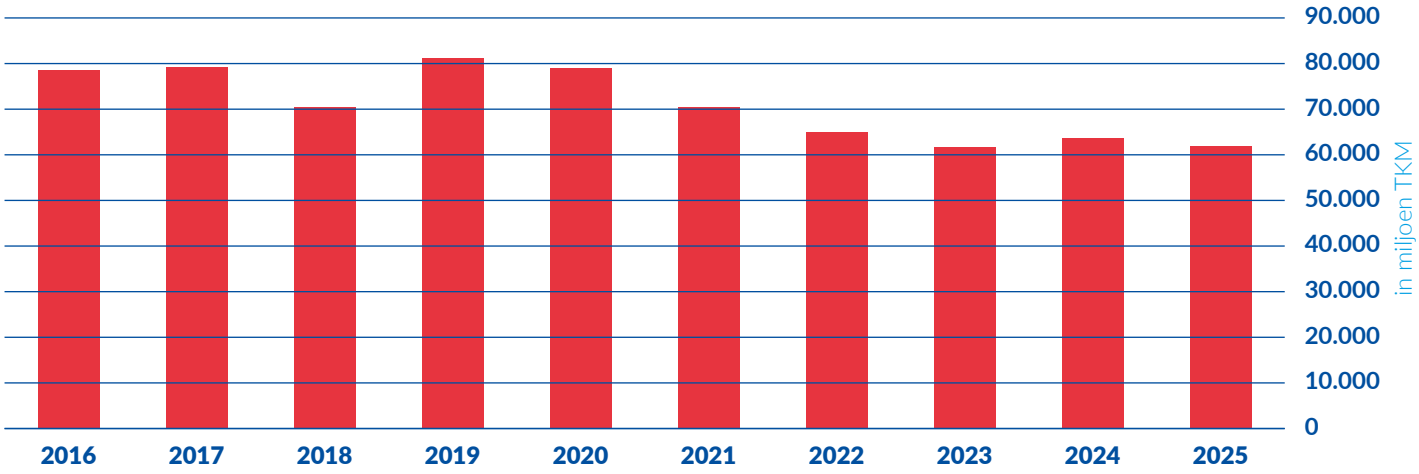


Bronnen: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis, VNF (gegevens voor de traditionele Rijn) en Rijkswaterstaat (gegevens voor de Rijn in Nederland)

** Er wordt op gewezen dat de gegevens voor de traditionele Rijn al het vrachtvervoer op de Rijn in Duitsland weergeven, evenals meer gedetailleerde gegevens voor de delen van de Oberrhein die het verkeer tussen Franse Rijnhavens en tussen Zwitserse en Franse Rijnhavens weergeven. Opgemerkt moet worden dat deze laatste minder dan 1% van alle vervoersvolumes op de hele Rijn vertegenwoordigen.*

De dalende trend die voor de traditionele Rijn wordt waargenomen, kan worden toegeschreven aan een combinatie van factoren: 1) de daling van de Duitse industriële productie sinds 2018; 2) terugkerende periodes van laagwater (met name in 2015, 2018 en 2022); 3) een zekere de-industrialisering in de nasleep van de financiële crisis van 2008/2009.

AFBEELDING 5: **VERVOERSPRESTATIE** (IN MILJOEN TKM) **OP DE GEHELE RIJN**



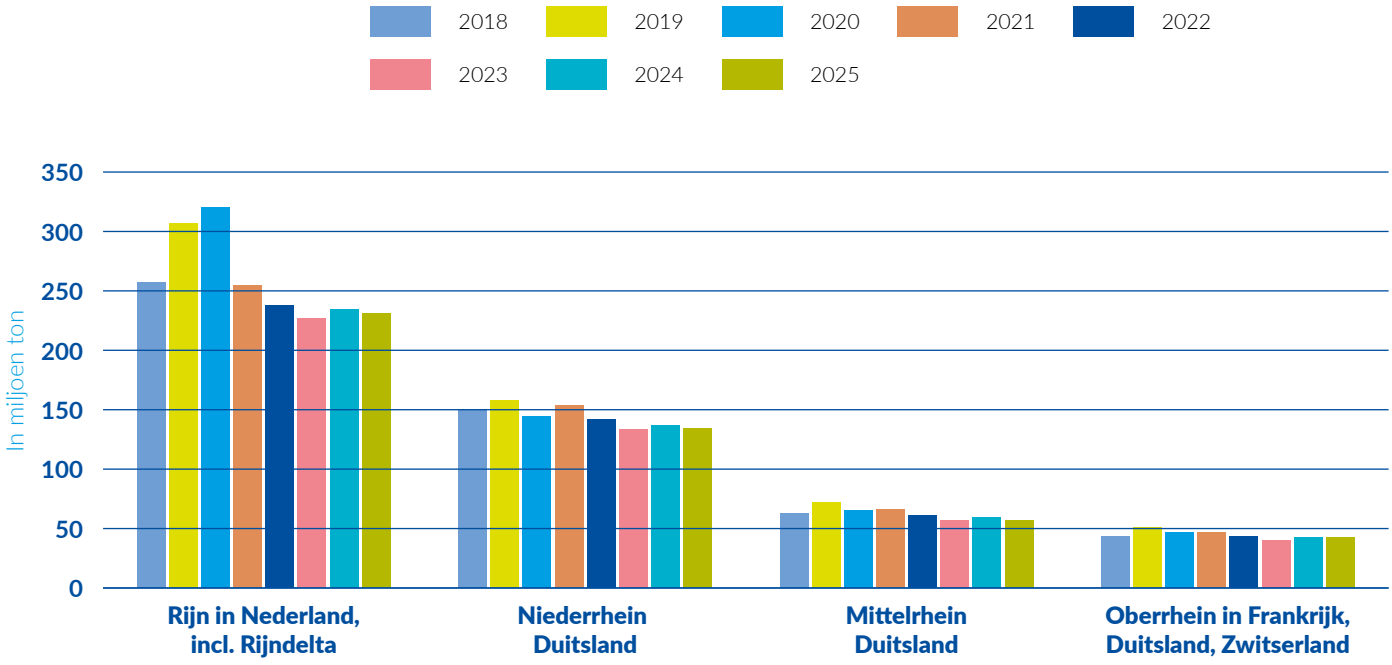
Bronnen: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis, VNF (gegevens voor de traditionele Rijn) en Rijkswaterstaat (gegevens voor de Rijn in Nederland)

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

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

- het fijnmazige rivierennetwerk in Nederland en vervoer tussen havens (Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam, North Sea Port), met grote knooppunten voor de aardolie- en chemische industrie en een groot aantal containerterminals;
- een belangrijk industrieel knooppunt voor staal en aardolie langs de Niederrhein in Duitsland;
- grote diepgang op de Rijn in Nederland.

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



Bronnen: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis (voor de Nieder-, Mittel- en Oberrhein in Duitsland), VNF (voor de Oberrhein in Frankrijk en Zwitserland) en Rijkswaterstaat (gegevens voor de Rijn in Nederland)

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

Vervoer over de Rijn per goederensegment

Wat betreft de totale hoeveelheid vrachtvervoer voor de gehele Rijn, namen de drie segmenten aardolieproducten, chemicaliën en zand, stenen en grind de grootste hoeveelheden voor hun rekening.

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



Bronnen: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis, VNF en Rijkswaterstaat
** Gehele Rijn = Rijn van Rheinfelden (CH) tot de Noordzee (inclusief de verbinding met Antwerpen via de Rijn-Scheldeverbinding)*
*** Voor containers: nettogewicht van de goederen in de containers*

De volgende tabel bevat een overzicht van de belangrijkste indicatoren/ invloedfactoren die een rol spelen als men wil verklaren hoe het goederenvervoer over de Rijn zich in bepaalde goederensegmenten ontwikkeld heeft.

Goederensegment	Indicator/invloedfactor	Toe- of afname van de indicatoren/beïnvloedende factoren (2025/2024)
Vervoer van aardolieproducten	Langlopende trend, seizoenseffecten, verwachte gasolieprijs, waterstanden	De meerjarige trend voor de traditionele Rijn laat een daling zien van 0,7% per jaar. Waterstanden: meer dagen met laagwater in 2025 dan in 2024; wintertemperaturen in januari en februari boven het langjarig gemiddelde; een toenemende backwardation[4] gedurende het hele jaar, wat leidt tot minder opslag en transport.
Vervoer van chemicaliën	Chemische productie, waterstanden	DE: -3,4%; FR: -3,4%, NL: -4,8%; BE: -2,4%. Waterstand: meer dagen met laagwater in 2025 ten opzichte van 2024
Vervoer van zand, stenen en grind	Activiteiten bouwsector, waterstanden	DE: -2,0%; FR: -3,7%, NL: +1,5%; BE: +0,1%. Waterstanden: meer dagen met laagwater in 2025 dan in 2024.
Vervoer van ijzererts en metalen	Staalproductie, waterstanden	DE: -9,0%. Waterstanden: meer dagen met laagwater in 2025 ten opzichte van 2024.
Containervervoer	Overslag maritieme containers, met name in Rotterdam en Antwerpen, waterstanden, inefficiëntie in logistiek	Het brutogewicht van de in containers door de zeevaart in de haven van Rotterdam overgeslagen goederen lag in KW1-KW3 2025 1,9% lager dan in KW1-KW3 2024; in de haven van Antwerpen was dit in 2025 0,7% meer dan in 2024. Waterstanden: meer dagen met laagwater in 2025 ten opzichte van 2024; congestie in de belangrijke Europese containerhavens in 2025, die bovendien door stakingen werd verslechterd.
Vervoer van steenkool	Het gebruik van antraciet in de staalnijverheid (61%), in de elektriciteitssector (34%) en voor warmteopwekking (5%), kolenprijzen, waterstanden	Het gebruik van antraciet voor de opwekking van elektriciteit steeg in Duitsland met 10,9%, het gebruik in de staalnijverheid daalde met 7,7%, het gebruik voor warmteopwekking steeg met 2,2%; de invoerprijzen voor steenkool lagen 19,5% lager in 2025 dan in 2024 en 32,8% lager dan in 2023.
Vervoer van agribulk en levensmiddelen	Oogstresultaten in Frankrijk en Duitsland, waterstanden, handel	Uitstekende oogsten in Frankrijk. Waterstand: meer dagen met laagwater in 2025 vergeleken met 2024. Handel: toegenomen export vanuit Frankrijk naar de EU en derde landen.

Bronnen: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Eurostat [sts_inpr_q] Productie van chemicaliën en chemische productie, [apro_cpsh1] Productie van de belangrijkste graansoorten, [sts_copr_a] Activiteiten in de bouwsector, [mar_qg_qm_pwhc] Brutogewicht van de goederen in containers die in elke haven werden overgeslagen, en op basis van gegevens verstrekt door de Duitse vereniging van staalfabrikanten, de Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat (WSV), het Duitse federale instantie voor hydrologie (BfG), Duitse meteorologische dienst (temperatuurgegevens), Investing.com Londen (gasolie-spreads), Duitse werkgroep voor energiebalansen (steenkoolstatistieken), Vereniging van Duitse kolenimporteurs (VDKI) (over het aandeel van kolen dat in verschillende sectoren wordt gebruikt), Destatis (steenkoolprijzen), VNF.

[4] *Backwardation is een marktsituatie waarin de termijnprijzen lager liggen dan de huidige prijzen, zodat er minder neiging is om de goederen op te slaan.*

Het aardoliesegment wordt beïnvloed door een combinatie van factoren (zie ook hoofdstuk 8, vooruitblik op korte termijn). Naast de waterstanden, ondervindt het vervoer van deze producten de invloed van een langlopende negatieve trend die zich voordoet op de traditionele Rijn. Andere belangrijke beïnvloedende factoren zijn seizoensgebonden effecten met betrekking tot de vraag naar stookolie (in de herfst en winter) en de prijsverwachtingen voor gasolie die een rol spelen in de neiging om aardolieproducten op te slaan (wat leidt tot meer of minder opslag in het achterland van de Rijn en de vraag naar vervoer in het kielzog daarvan).

In 2025 hebben al deze factoren ertoe bijgedragen dat het vervoer van aardolieproducten daalde:

- meer dagen met laag water (met name in het voorjaar van 2025) leidden tot een fysieke beperking van het vervoer;
- de temperaturen tijdens de winter lagen boven het gemiddelde (vergeleken met de referentieperiode 2003-2025), waardoor er in de winter minder vraag was naar stookolie;
- de actuele gasolieprijzen lagen hoger dan de termijnprijzen (termijnmarkt voor gasolie in Londen), met een opwaartse beweging ('backwardation') voor het gehele jaar en dus minder aansporing om stookolie in het achterland op te slaan.

In vergelijking met de traditionele Rijn wordt het vervoer op de Nederlandse Rijn in de ARA-regio[5] ook beïnvloed door aanvullende factoren: 1) het bunkeren van zeeschepen door binnenvaartschepen, 2) het mengen van brandstof voor export naar overzeese bestemmingen via de ARA-zeehavens[6]. Deze activiteiten hebben een positief effect op de negatieve trend op de traditionele Rijn.

Twee andere goederensegmenten in het Rijnvervoer worden beïnvloed door langetermijntrends of -factoren: ijzererts (zie hoofdstuk 8, vooruitblik op korte termijn) en containers.

- Het transport van ijzererts werd negatief beïnvloed door de financiële crisis van 2008/2009, en de volumes liggen sinds deze crisis systematisch lager (-25%). De crisis lijkt als katalysator voor de-industrialisatie te hebben gefungeerd.
- De dalende trend die de afgelopen jaren bij het containervervoer is waargenomen, wordt aangedreven door verschillende invloedfactoren.

De redenen voor de sterke stijging van het vervoer van kolen in 2025 zijn een daling van de elektriciteitsproductie uit windenergie op het land (-5%), biomassa (-4%) en waterkracht (-24%) in Duitsland in 2025, in combinatie met lage kolenprijzen[7]. De sterke daling van de elektriciteitsproductie uit waterkracht was het gevolg van klimatologische factoren (droogte). Antraciet moest deze dalingen compenseren, waardoor het aandeel ervan in de bruto-elektriciteitsproductie met 11% toenam. Dit heeft geleid tot aanzienlijk meer vervoer van kolen, waar ook de dalende kolenprijzen positief aan bijdroegen, ondanks de afname van het kolengebruik in de staalproductie.

[5] ARA = Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen
[6] De reden voor deze activiteit is een onevenwicht tussen de productie van brandstoffen door raffinaderijen en de vraag naar brandstoffen in West-Europa. Als gevolg van de langdurige daling van de vraag naar brandstoffen in Europa richt de productie van raffinaderijen zich steeds meer op export naar overzeese bestemmingen. Voor de raffinaderijen in het Nederlandse en Duitse Rijngebied is een toename van het vervoer naar de ARA-havens waarneembaar.
[7] Bron: AG Energiebilanzen e.V. (Duitse werkgroep voor energiebalansen)

Kijkt men naar de landbouwproducten, dan kan er ten opzichte van 2024 een scherpe stijging (30%) vastgesteld worden bij het vervoer van landbouwproducten bij de sluis van Gambsheim in de Oberrhein. Deze stijging was met name te danken aan de uitstekende oogsten en een opleving van de uitvoer naar de Europese Unie en derde landen. Deze trend bevestigt in feite de strategische rol van het binnenvaartvervoer voor de graansector[8]. Voor de gehele Rijn was de stijging van het vervoer van landbouwproducten en levensmiddelen alles bij elkaar genomen echter slechts marginaal.

Containervervoer op de Rijn

Het containervervoer op de Rijn wordt beïnvloed door een combinatie van invloedfactoren. Een belangrijke factor is de maritieme containeroverslag in de zeehavens (met name Rotterdam en Antwerpen). Een tweede factor is de logistieke efficiency van de binnenvaart, die met name verband houdt met de overslag van binnenvaartschepen in zeehavens, en een derde factor is het effect van laagwater.

Maritieme containeroverslag in de ARA-havens: bijvoorbeeld de haven van Rotterdam, waar het brutogewicht van de in de haven overgeslagen goederen in containers, na een forse daling in 2022, de afgelopen drie jaar (2023, 2024 en 2025) stagneerde. In de eerste drie kwartalen van 2025 was er slechts een lichte daling van 1,9% ten opzichte van KW1-KW3 2024 (uitgedrukt in ton)[9]. Dit hangt vooral samen met de daling en stagnatie in de overslag van containers als gevolg van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne, omdat daardoor de energieprijzen in Europa stegen, de koopkracht terugliep, en dus ook de particuliere consumptie afzwakte. Aangezien containers veel consumptiegoederen vervoeren, heeft dit gevolgen voor de volumes.

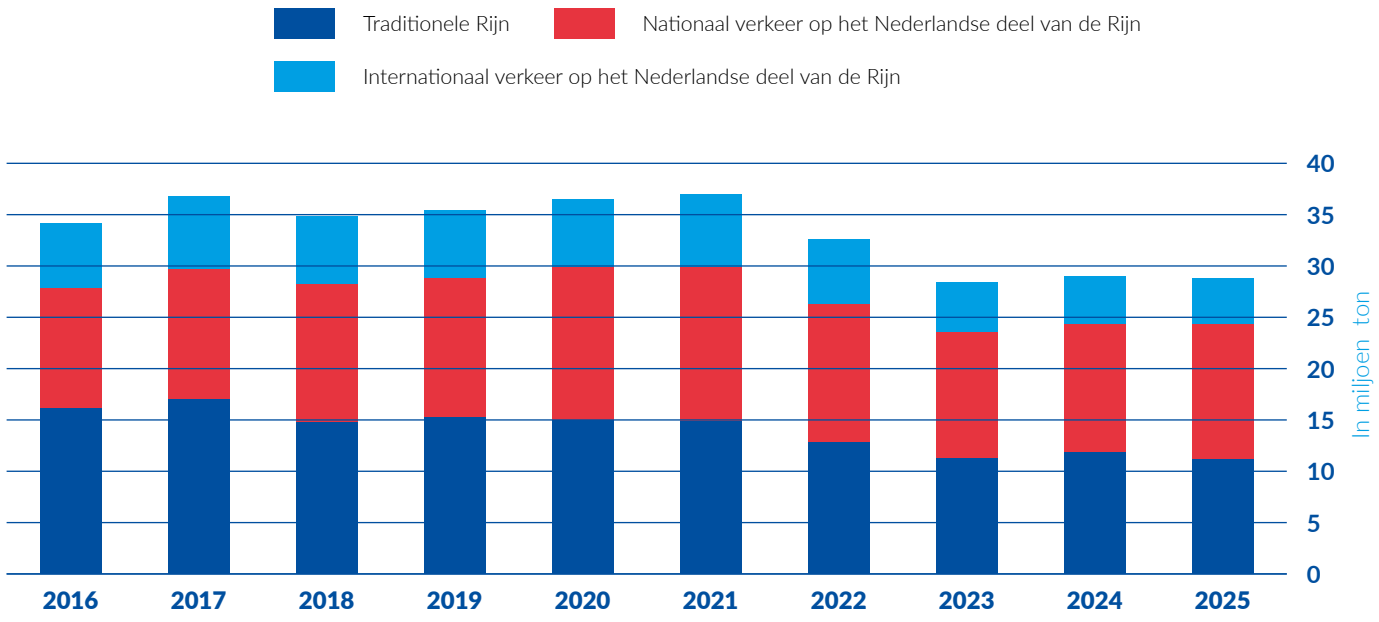
Blijvend effect van laagwater: vergelijkt men de overslag van zeecontainers in de haven van Rotterdam en het containervervoer over de traditionele Rijn (beide reeksen in ton), dan valt op dat de nauwe correlatie tussen deze beide variabelen in het derde en vierde kwartaal van 2018 doorbroken werd. In deze zes maanden was er een lang aanhoudende periode van laagwater, die significant negatieve gevolgen had voor het containervervoer over de Rijn. Ook in 2022 laten de gegevens voor de Rijn en die voor de zeevaart door de laagwaterperiode opnieuw een afwijkende trend zien. Deze gegevens wijzen erop dat bepaalde ernstige laagwaterperiodes een effect op lange termijn hebben, omdat er een modal shift naar de spoorwegen optreedt.

Logistieke efficiency: congestie en lange wachttijden bij de afhandeling van binnenvaartschepen in containerterminals in zeehavens vormen een structureel probleem. De oorzaak hiervan is dat er voorrang wordt gegeven aan de steeds groter wordende zeeschepen. Dit gaat ten laste van de betrouwbaarheid en de concurrentiepositie van het containervervoer door de binnenvaart[10].

Het resultaat in 2025, gemeten in miljoen ton, voor het containervervoer over de gehele Rijn (van Bazel tot de Noordzee) bedroeg 28,9 miljoen ton, hetgeen neerkomt op min of meer gelijkblijvende cijfers (-0,3%). De resultaten variëren afhankelijk van het desbetreffende gedeelte van de Rijn: op de traditionele Rijn lag het containervervoer 4,4% lager dan in 2024. Op het Nederlandse deel van de Rijn kon een verhoging van 4,7% van het nationale containervervoer, worden vastgesteld, wat een bevestiging is van de opwaartse trend van het nationale containervervoer in Nederland. Het internationale vervoer dat uitsluitend gebruikmaakt van het Nederlandse deel van de Rijn liep daarentegen met 3,6% terug.

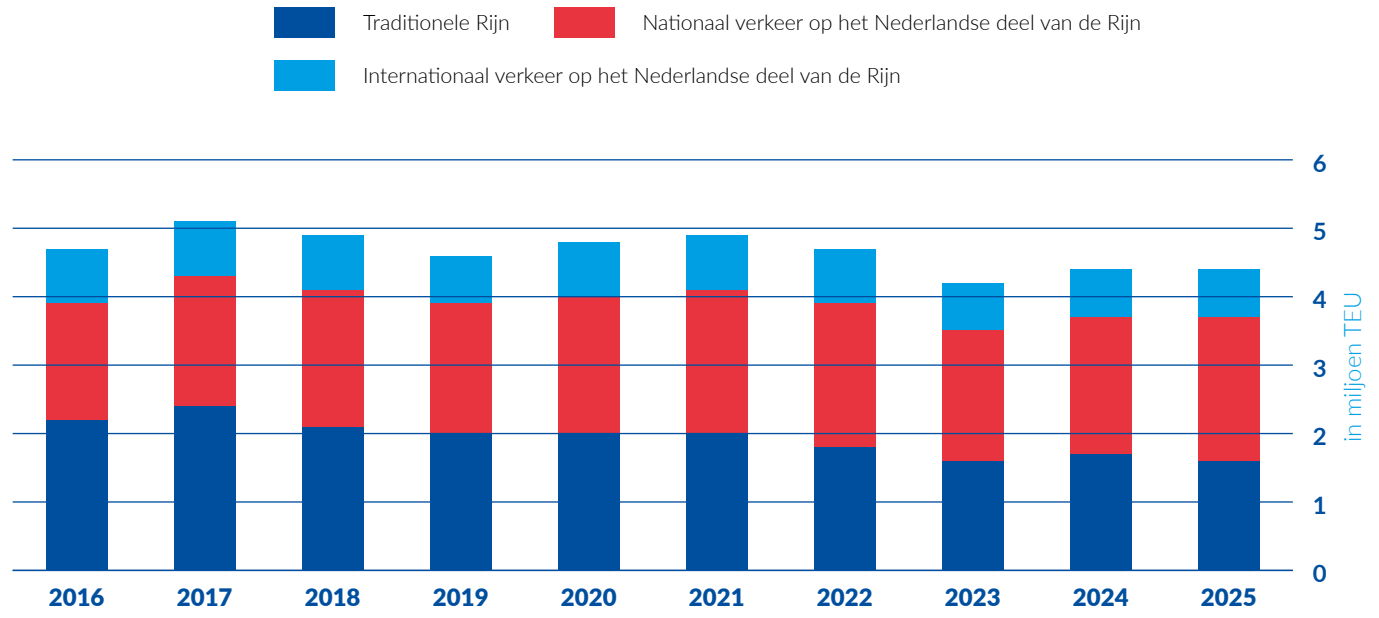
[8] Bron: Voies Navigables de France (VNF), En 2025, envolée des trafics céréaliers (+30 %) et record inédit des croisières sur le Rhin (artikel van 28 april 2026, voor het laatst geraadpleegd op 4 mei 2026), beschikbaar op de website van VNF.
[9] Bron: Eurostat [mar_qg_qm_pwhc], brutogewicht van de goederen in containers die in elke haven werden overgeslagen, beschikbaar op de website van de Eurostat
[10] Bron: R. Luman R. (ING), "Scheepvaart ziet de stroom veranderen" (artikel van 22 april 2026, voor het laatst geraadpleegd op 29 april 2026), beschikbaar op de website van ING

AFBEELDING 8: **CONTAINERVERVOER OP DE TRADITIONELE RIJN EN DE RIJN IN NEDERLAND** (IN MILJOEN TON, NETTO-GEWICHT VAN DE GOEDEREN IN CONTAINERS)**, 2014-2025 ***



Bronnen: analyse van de CCR op basis van gegevens van Destatis, VNF en Rijkswaterstaat
** Traditionele Rijn = de Rijn vanaf Rheinfelden (CH) tot de Duits-Nederlandse grens; Rijn in Nederland = de Rijn vanaf de Duits-Nederlandse grens tot de Noordzee (inclusief de verbinding met Antwerpen via de Rijn-Scheldeverbinding) Er wordt op gewezen dat de gegevens voor de traditionele Rijn al het vrachtvervoer op de Rijn in Duitsland weergeven, evenals meer gedetailleerde gegevens voor de delen van de Oberrhein, die het verkeer tussen Franse Rijnhavens en tussen Zwitserse en Franse Rijnhavens weergeven.*

AFBEELDING 9: **CONTAINERVERVOER OP DE TRADITIONELE RIJN EN DE RIJN IN NEDERLAND** (IN MILJOEN TEU)**, 2014-2025 ***



Bronnen: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis, VNF (enkel voor de periode 2020-2024) en Rijkswaterstaat
** Traditionele Rijn = de Rijn vanaf Rheinfelden (CH) tot de Duits-Nederlandse grens; Rijn in Nederland = de Rijn vanaf de Duits-Nederlandse grens tot de Noordzee (inclusief de verbinding met Antwerpen via de Rijn-Scheldeverbinding)*



DONAUSTROOMGEBIED

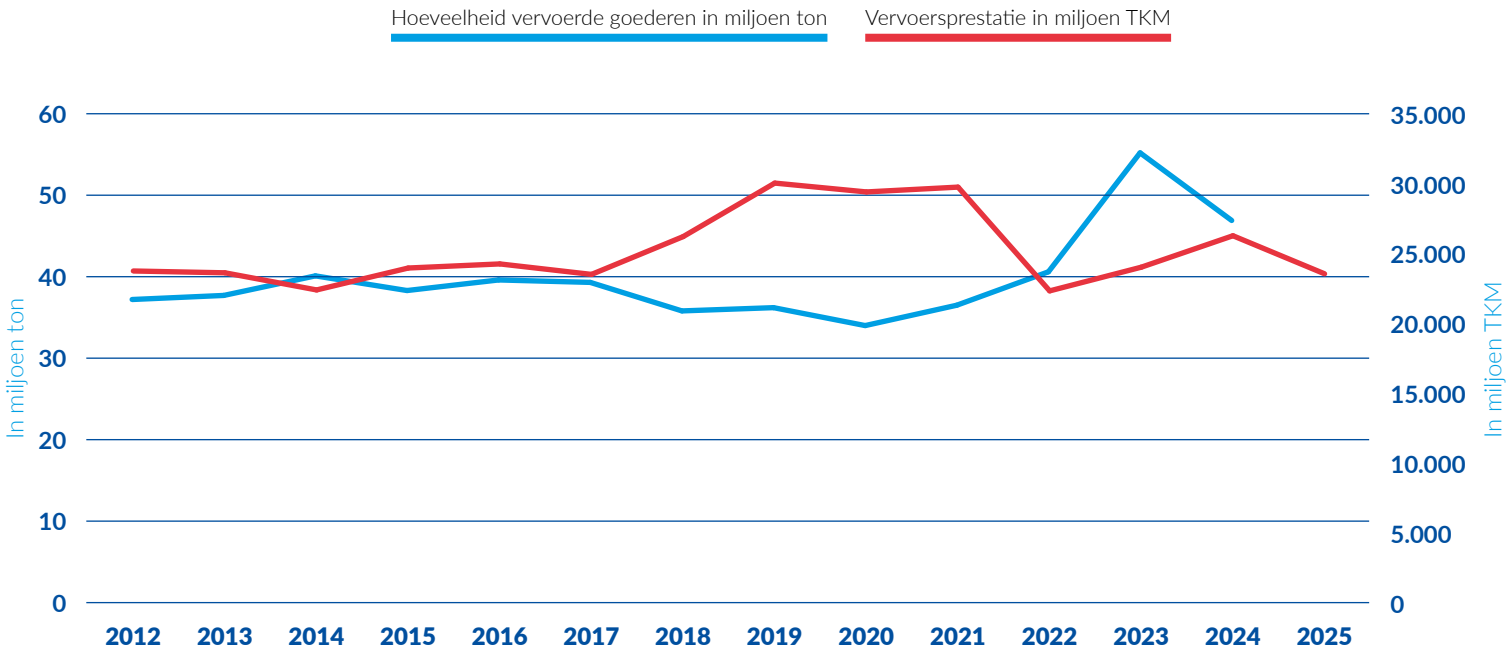


Bron: Marktobservatierapport van de Donaucommissie

Vervoersvolume en vervoersprestatie op de Donau

Het goederenvervoer over het gehele bevaarbare deel van de Donau tussen Kelheim (Duitsland) en de Zwarte Zee (via het Donau-Zwarte Zeekanaal en het Sulinakanaal) is sinds 2020 toegenomen en bedroeg in 2023 55,2 miljoen ton. Aan de basis van deze stijging lag vooral de uitzonderlijke toename van de hoeveelheden goederen die door de binnenvaart in Oekraïne werden vervoerd, met name de export via de Oekraïense Donauhavens. Ten opzichte van 2023 was er in 2024 sprake van een daling van 15%, tot 46,9 miljoen ton. Deze afname hangt voornamelijk samen met de hervatting van de activiteiten in de Oekraïense havens. De vervoersprestatie op de Donau (Donaustaten van de EU plus Servië) kwam in 2025 neer op 23,6 miljard TKM, een daling van 10,4% ten opzichte van 2024.

AFBEELDING 10: **HOEVEELHEID VERVOERDE GOEDEREN** (IN MILJOEN TON) **EN VERVOERSPRESTATIE** (IN MILJOEN TKM) **OP DE DONAU** *



Bronnen: voor de vervoersvolumes - viadonau, jaarlijkse rapporten over de Donauvaart; voor de vervoersprestatie – Eurostat [iww_go_atygo] en [iww_go_qnave] (Servië)
** Vervoersprestatie in de binnenvaart in alle Donaustaten van de EU*

In het jaar 2025 bleef de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne van invloed op het goederen- en passagiersvervoer op de Donau. Rusland heeft in 2025 steeds weer zijn systematische aanvallen op de Oekraïense haveninfrastructuur langs de Donau en de aangrenzende regio's geïntensiveerd. Sinds januari, toen de eerste aanval op de regio rond de haven van Izmajil plaatsvond, heeft Rusland elke maand luchtaanvallen uitgevoerd op de Oekraïense haveninfrastructuur langs de Donau en aangrenzende faciliteiten. Deze aanvallen leidden tot de vernietiging van overslagfaciliteiten, energie- en vervoersinfrastructuur, graansilo's, opslagplaatsen en kantoorgebouwen. Bovendien liepen diverse schepen onder buitenlandse vlag schade op tijdens het laden en lossen.

De door Rusland uitgevoerde lucht- en mijnaanvallen vormden niet alleen een directe bedreiging voor de Oekraïense haveninfrastructuur aan de Donau, maar ook voor het gehele scheepvaartsysteem op de benedenloop van de Donau, met inbegrip van de veiligheid van scheepsbemanningen en personeel.

De kritieke situatie langs de Beneden-Donau, die het gevolg is van de grootschalige aanvallen van Rusland tegen Oekraïne, bleef de bepalende factor voor de dynamiek en de uiteindelijke marktindicatoren voor de scheepvaart op de Donau. Bijgevolg stond de binnenvaartmarkt op de Donau voor zeer grote uitdagingen, voornamelijk met betrekking tot de veiligheid van de scheepvaart en alle andere risico's, die op hun beurt gedeeltelijk leidden tot marktverschuivingen en verstoringen in bepaalde sectoren van de traditionele scheepvaart op de Donau.

Tegen de achtergrond van de hierboven beschreven situatie zal de Donaucommissie haar inspanningen actief voortzetten om de export van Oekraïense landbouwproducten en de import van goederen die Oekraïne nodig heeft, op alle fronten te bevorderen. Deze inspanningen maken deel uit van het initiatief 'EU-

Oekraïne Donau Solidariteitscorridors', dat in mei 2022 werd aangenomen ter ondersteuning van de solidariteitsmaatregelen van de Europese Unie voor Oekraïne. De nadruk lag op het stabiliseren van de logistieke ketens voor het goederenvervoer via de Donauhavens in Oekraïne, de Republiek Moldavië en Roemenië, maar ook via de verbinding via het Donau-Zwarte Zeekanaal.

Het vervoer over de Donau bij bepaalde meetpunten

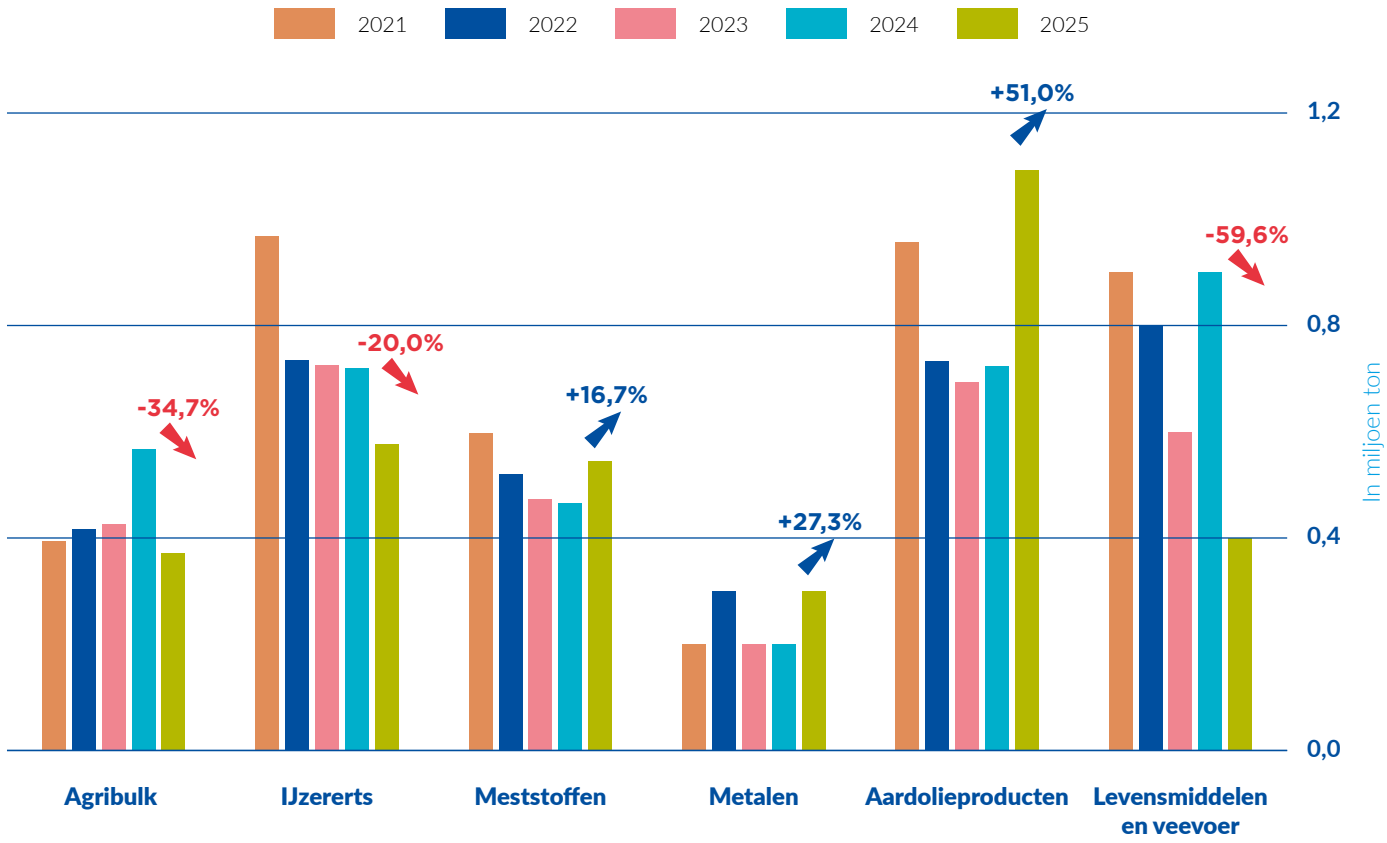
De vaarwegbeheerders verzamelen gegevens bij de diverse grensposten of meetpunten. In 2025 is er op alle beschikbare meetpunten een scherpe daling van het vrachtvervoer op de Donau vastgesteld. Dit kan worden verklaard door zwakke economische randvoorwaarden, ongunstige wateromstandigheden (zie hoofdstuk 3) en de aanhoudende Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne.

Op het meest representatieve meetpunt, Gabčíkovo aan de Slowaaks-Hongaarse grens, daalde met name het vervoer van levensmiddelen en veevoer sterk. Ook het vervoer van ijzererts lag lager dan in 2024. De goederensegmenten aardolieproducten, metalen en meststoffen lieten wel een stijging zien.

Vervoer over de Donau per goederensegment

De volgende afbeelding toont de ontwikkeling van het vrachtvervoer per goederensegment op de Boven-Donau.

AFBEELDING 11: **OVER DE BOVEN-DONAU VERVOERDE GOEDEREN** (IN MILJOEN TON) *



Bron: Marktobservatierapport van de Donaucommissie
** Bij Gabčíkovo (Slowaaks-Hongaarse grens)*

CONTAINERVERVOER
PER LAND IN EUROPA

GEHEEL EUROPA EN GEOGRAFISCHE STRUCTUUR

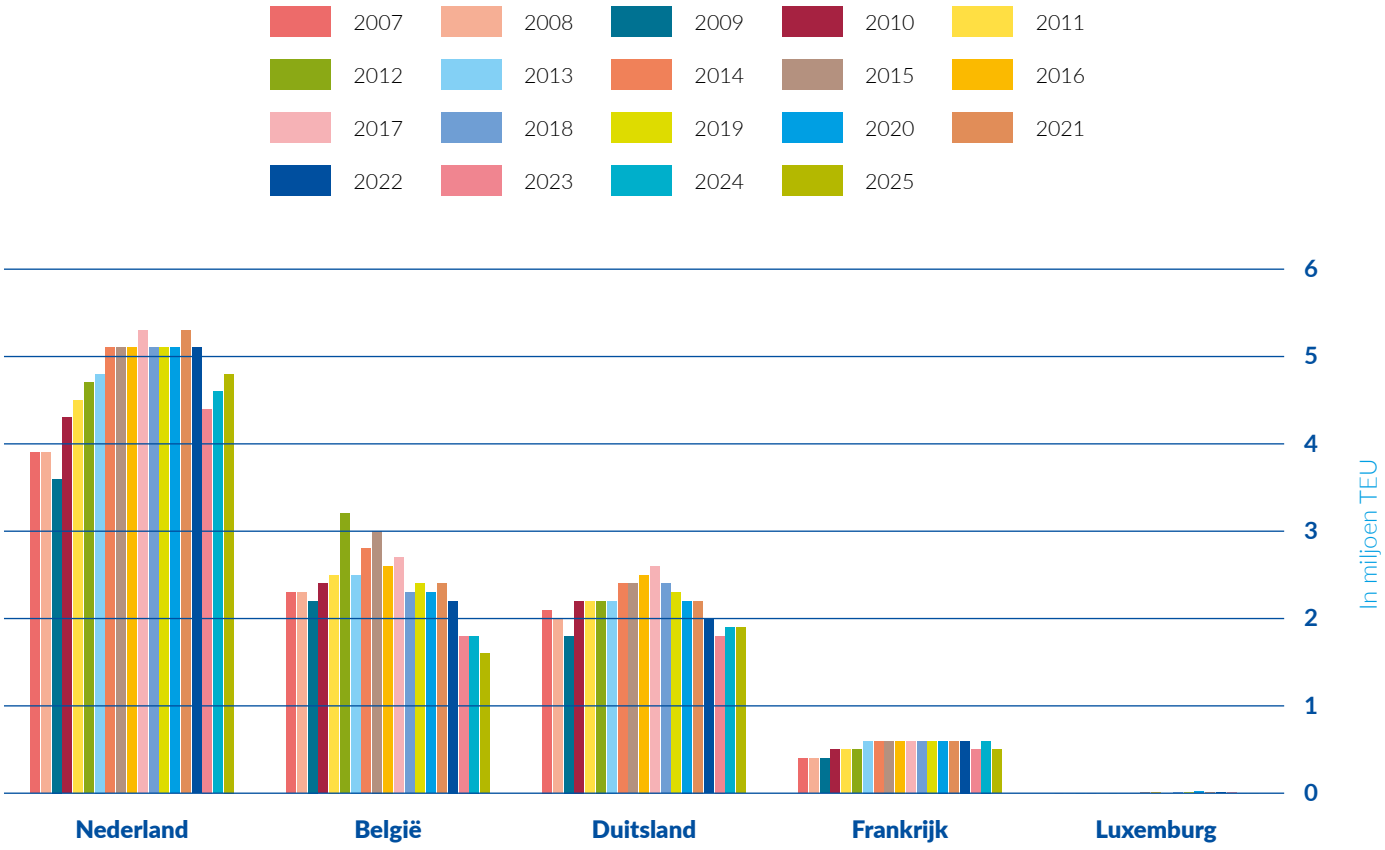
Met 11,1 miljard TKM (-1,9%), meer dan 5,7 miljoen TEU (+0,4%) en 46,4 miljoen ton goederen in containers (-1,1%) was het containervervoer over de binnenwateren van de EU (EU-27) in 2025 goed voor 9,4% van de totale vervoersprestatie van de binnenvaart in de EU, die ongeveer 118,0 miljard TKM bedroeg. Daarnaast vond meer dan 99% van de totale binnenvaartvervoersprestatie voor containers (TKM) plaats in de Rijnoeverstaten (Nederland, België, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland en Luxemburg). Het containervervoer over de Donau was 0,1%.

RIJNOEVERSTATEN

In 2025 is, uitgedrukt in TEU, het containervervoer alleen in Nederland met 5,0% gestegen. In Duitsland bleef het volume stabiel, terwijl het in Frankrijk met 8,7% kromp en in België met 7,8% daalde. In Nederland werd 41,8 miljoen ton goederen in containers vervoerd (+2,1%), wat overeenkomt met 4,8 miljoen TEU (+5,0%). Hiermee is Nederland met afstand koploper in het binnenvaartcontainervervoer in Europa. De groei in Nederland zette door in zowel het binnenlandse als het internationale containervervoer, zowel gemeten in TEU als in TKM. Duitsland liet een gemengd beeld zien: het binnenlandse containervervoer groeide, terwijl de internationale transporten terugliepen en wel voor beide meeteenheden. In tegenstelling hiertoe vielen de cijfers voor België voor zowel het binnenlandse als internationale containervervoer negatief uit, zowel in TEU als in TKM.



AFBEELDING 12: **CONTAINERVERVOER PER RIJNOEVERSTAAT** (IN MILJOEN TEU) *



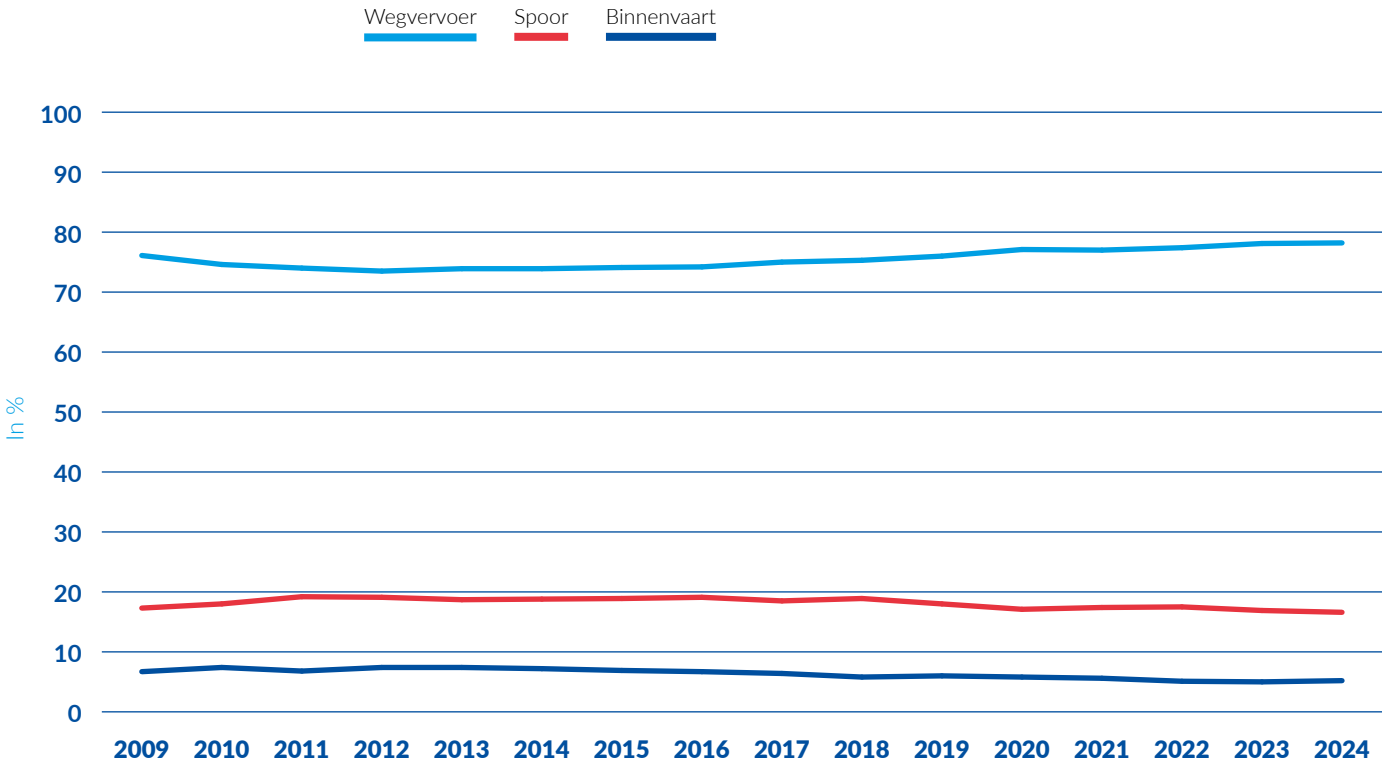
Bron: Eurostat [iww_go_actygo] and [iww_go_qcnave]
** In Luxemburg werd in 2022, 2023, 2024 en 2025 respectievelijk 9.995; 10.750; 8.518 en 4.624 TEU vervoerd.*

DONAULANDEN

Momenteel zijn Roemenië en Hongarije de twee Donaulanden waar de meeste containers worden vervoerd. In 2025 werd 276 TEU (+91,8%) over de Hongaarse binnenwateren vervoerd. In Roemenië lag het vervoer van containers in 2025 bij 4.544 TEU (-77,9%). Kijkt men naar het gewicht van de goederen, was het containervervoer op de Hongaarse wateren in 2025 goed voor 8.000 ton (+60,0%). In Roemenië werd 66.000 ton goederen in containers vervoerd (-72,2%). Deze cijfers laten duidelijk zien dat er een enorme kloof is in vergelijking met de Rijnoeverstaten.

BINNENVAART
EN ANDERE VERVOERSMODI

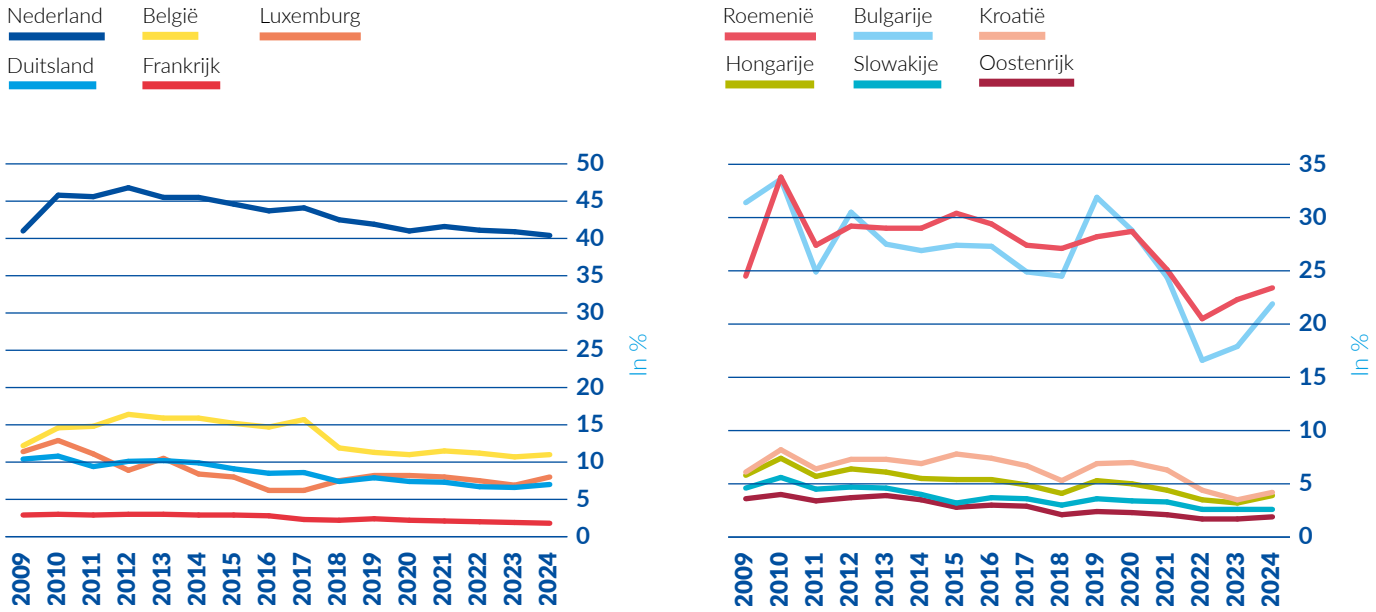
AFBEELDING 13: **AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VAN DE VERVOERSWIJZEN OVER LAND IN DE EU-27** (IN %) **2009-2024**



Bron: Eurostat [tran_hv_frmod]

De afgelopen tien jaar is het aandeel in de modal split voor de binnenvaart en het spoorvervoer op het niveau van de EU-27 gedaald, terwijl het wegvervoer terrein heeft gewonnen. De binnenvaart was in 2024 goed voor 5,2% (-2 procentpunten over tien jaar), hoewel dit de eerste stijging op jaarbasis was sinds 2019. Ondanks deze verbetering blijft het binnenvaartvervoer ver achter bij het wegvervoer, dat in 2024 goed was voor 78,2% (+4 procentpunten over tien jaar), en bij het spoorvervoer, met een aandeel van 16,6% (-2 procentpunten). Aangezien veel EU-lidstaten geen binnenwateren hebben, is de modal split op EU-niveau geen geschikte prestatie-indicator voor de binnenvaart. De cijfers over de modal split moeten daarom op nationaal niveau worden beoordeeld.

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)*

In het afgelopen decennium is het modale aandeel van de binnenvaart in alle belangrijke binnenvaartlanden gedaald. In Nederland bereikte dit aandeel in 2012 een piek van 46,8%, waarna het daalde tot 40,4% in 2024. Ook in Duitsland, België, Luxemburg en Frankrijk werd een langdurige daling waargenomen. In Duitsland daalde het aandeel van de binnenvaart in de modal split in 2022 en 2023 tot onder de 7,0%, waarna het in 2024 voor het eerst sinds 2019 weer steeg tot 7,0%. België en Luxemburg vertoonden een vergelijkbaar patroon, met een aanhoudende daling na 2019 en een herstel in 2024.

In de Donaulanden noteerden Roemenië en Bulgarije vóór 2020 hogere aandelen in de modal split voor de binnenvaart (boven de 28,0%), gevolgd door scherpe dalingen in 2021–2022. Sindsdien hebben beide landen zich gedeeltelijk hersteld, met een stijging van het aandeel van ongeveer 3 procentpunten in Roemenië en 5 procentpunten in Bulgarije tussen 2022 en 2024. Ook de overige Donaulanden zagen in 2024 een stijging van het modale aandeel van de binnenvaart, hun eerste stijging op jaarbasis sinds 2019.

Over het geheel genomen melden alle geanalyseerde landen, ondanks het wijdverbreide herstel in 2024, nog steeds lagere aandelen voor de binnenvaart in de modal split dan tien jaar geleden (ongeveer -5 procentpunten in Nederland, België en Hongarije; -3 in Duitsland; en -6 in Roemenië). De langdurige daling kan worden toegeschreven aan een combinatie van factoren, zoals:

- structurele voordelen van het wegvervoer,
- veranderingen in de industriële structuur (terugloop van zware bulkindustrieën, groeisectoren die minder afhankelijk zijn van de binnenvaart),
- logistieke patronen die in de meeste landen leiden tot een verminderde vraag naar binnenvaart (just-in-time-levering),

- beperkingen met betrekking tot de dekking en betrouwbaarheid van het netwerk, vertragingen bij het onderhoud en de renovatie van sluizen en bruggen, onvoldoende investeringen in de infrastructuur van de binnenwateren.

De in 2024 waargenomen stijging van het aandeel van de binnenvaart in de modal split lijkt daarom eerder een herstel te weerspiegelen ten opzichte van de lagere niveaus in voorgaande jaren en een hernieuwde vraag naar bulkvervoer als gevolg van de energie- en grondstoffenschokken, dan een ommekeer in de onderliggende neerwaartse trend.







03

WATERSTANDEN EN VRACHTPRIJZEN

- De vaaromstandigheden op de Rijn waren in 2025 minder gunstig dan in 2024. Er waren meer periodes waarin er slechts een beperkte laaddiepte beschikbaar was, vooral in het voorjaar. De waterstanden waren echter beter dan in 2018 en 2022, twee jaren met extreem laagwater. Regionaal bekeken waren de omstandigheden vooral moeilijk voor de Oberrhein (Bazel en Maxau). Voor alle riviergedeelten van de Donau waren er in 2025 duidelijk meer laagwaterdagen.
- De nominale vrachtprijzen stegen als gevolg van de lage waterstanden, de grotere operationele beperkingen en de kostendruk. De geraamde kostenindex voor de Rijnvaart toont desalniettemin een verhoging van 88% van de totale kosten in de tankvaart sinds 2004. De verhoging van de kosten toont een versnelling vanaf 2020. De reële omzet in de binnenvaart is dus, gemiddeld, hetzij op hetzelfde niveau gebleven (in de tankvaart) of teruggelopen (in het segment droge lading).
- Als men de hogere vrachtprijzen over een langere periode corrigeert voor de gestegen kosten dan blijkt dat de toename in de nominale vrachtprijzen wegvalt, wat betekent dat de ontwikkeling van het reële inkomen in de Rijnvaart gekenmerkt wordt door magere winstmarges.

WATERSTANDEN,
VOOR DE SCHEEPVAART BESCHIKBARE DIEPTES EN VAAROMSTANDIGHEDEN

De totale vervoersprestatie van de binnenvaart hangt onder meer af van de waterstanden, die bepalend zijn voor de hoeveelheid vracht die een schip kan laden en vervoeren onder veilige vaaromstandigheden. Grote waterdieptes en een daaruit voortvloeiende hoge beladingsgraad leiden tot een lager brandstofverbruik per eenheid vermogen. Kort gezegd: hoe meer water er onder de kiel zit, hoe minder vermogen er nodig is en hoe lager het brandstofverbruik. Omgekeerd geldt dat bij weinig water onder de kiel het benodigde vermogen snel toeneemt, met een hoger brandstofverbruik als gevolg.

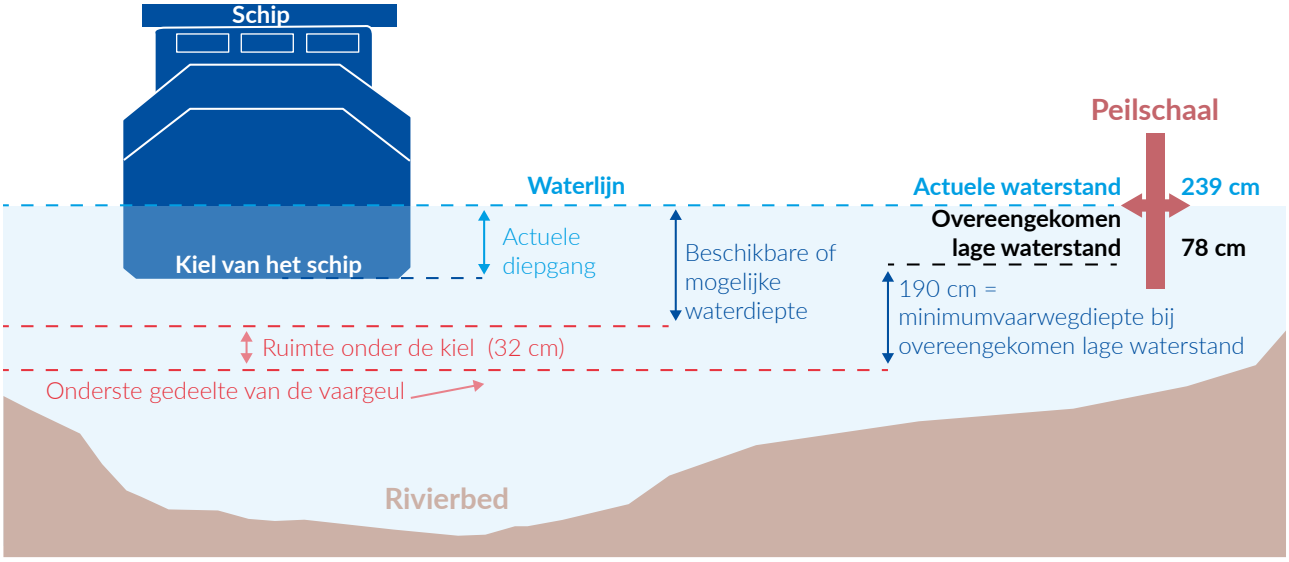
Hoewel een lagere beladingsgraad tijdens een periode van laag water gecompenseerd zou kunnen worden door meer schepen in te zetten, zijn daar grenzen aan[11]. Bovendien spelen naast de beschikbaarheid van schepen nog andere aspecten een belangrijke rol. De hogere kosten tijdens dergelijke periodes leiden er bijvoorbeeld toe dat sommige exploitanten het vervoer van een deel van hun vracht uitstellen, vooral van minder dringende of minder winstgevende goederen. Daarnaast wijken sommige klanten ook uit naar alternatieve modale oplossingen als die beschikbaar zijn. Een voorbeeld hiervoor is de laagwaterperiode op de Rijn in het najaar van 2018 en in de zomer van 2022. Tijdens deze twee periodes liep het volledige vrachtvervoer terug. De lagere beladingsgraad per schip kon toen niet worden gecompenseerd door meer schepen in te zetten.

De hoeveelheid goederen die een schip bij een bepaalde waterstand kan laden, wordt bepaald door de beschikbare waterdiepte, zoals te zien is in de onderstaande afbeelding.

[11] De binnenvaartvloot is beperkt in omvang. Ook is het niet mogelijk om een groot aantal schepen 'als reserve' opzij te zetten, omdat deze schepen dan wel vaste kosten (verzekering, onderhoud, enz.) veroorzaken, maar geen inkomsten.



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



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

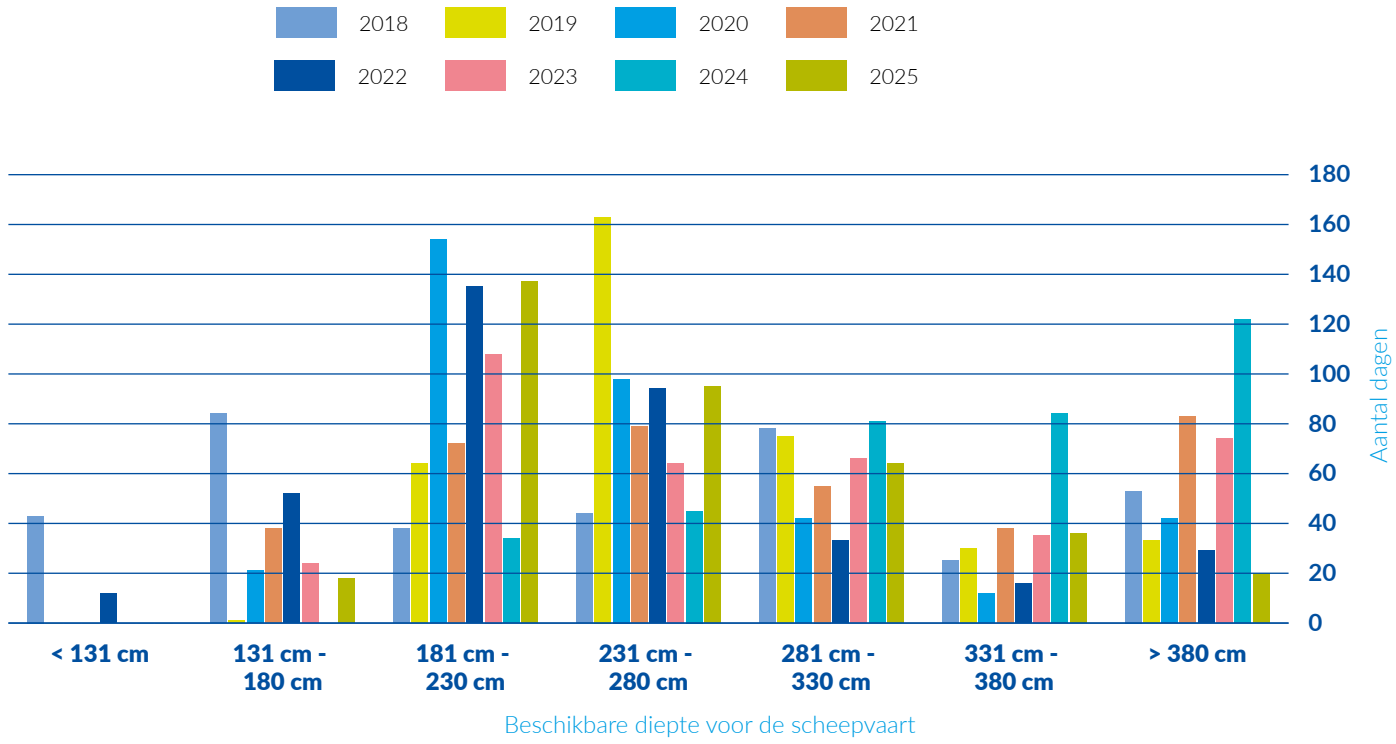
Om een beeld te krijgen van het waterpeil en de vaaromstandigheden, kan men de beschikbare waterdieptes berekenen op basis van de waterstanden. De beschikbare waterdiepte is de diepte waarbij de inzinking van het schip geen risico oplevert. Deze diepte wordt berekend op basis van de waterstanden en parameters zoals de Overeengekomen Lage Rivierstand en de minimumvaarwegdiepte[12].

De volgende afbeelding toont het aantal dagen waarop een bepaalde beschikbare waterdiepte aanwezig was voor het meetpunt bij Kaub. Hieruit blijkt dat het jaar 2025 werd gekenmerkt door minder gunstige vaaromstandigheden dan 2024. Zo lag de beschikbare waterdiepte bij Kaub op 18 dagen van het jaar tussen de 1,31 m en 1,80 m, tegenover nul dagen in 2024. Ter vergelijking: in 2018 telde men bij dit meetpunt 84 dagen met deze waarden, in 2022 waren dat er 52, en in 2023 vierentwintig. In tegenstelling tot 2018 en 2022 is de beschikbare waterdiepte bij Kaub in 2025 echter nooit onder de 1,31 m gezakt.

Waar er in 2024 sprake was van hoogwater, bleef dit in 2025 uit.

[12] De vaarwegautoriteiten bevelen aan om uitgaand van de actuele waterstand en bepaalde vaarwegparameters de beschikbare waterdiepte als volgt te berekenen (zoals is weergegeven in de afbeelding).
Actuele waterstand
- Overeengekomen Lage Rivierstand
+ Minimumvaarwegdiepte
= Actuele vaargeuldiepte
- Ruimte onder de kiel
= Beschikbare of mogelijk diepte voor de scheepvaart

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



Bronnen: berekening van de CCR op basis van gegevens van de WSV, verstrekt door de BfG



AANTAL KRITISCHE
LAAGWATERDAGEN VOOR MEETPUNTEN LANGS DE RIJN EN DE DONAU

MEETPUNTEN LANGS DE RIJN

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

De OLR wordt vastgesteld door de CCR voor verschillende meetpunten langs de Rijn. De waarden worden om de tien jaar aangepast om rekening te houden met natuurlijke en door de mens veroorzaakte veranderingen.

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

Hoewel de Overeengekomen Lage Rivierstand wordt gemeten in centimeters, wordt voor de bepaling van de OLR de afvoer als uitgangspunt genomen. Equivalente afvoerwaarden (uitgedrukt in m^3/s) worden gemeten aan de hand van de referentieniveaus en om de tien jaar wordt opnieuw bepaald wat de afvoerwaarden zijn binnen een tijdsreeks van honderd jaar. De equivalente afvoerwaarden worden vervolgens gebruikt om elke tien jaar de dienovereenkomstige Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) opnieuw te bepalen op basis van de referentieniveaus. Daarom wordt de OLR als volgt gedefinieerd: "De Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR) is de waterstand die langs de Rijn optreedt bij een equivalente waterafvoer die gedurende twintig ijsvrije dagen [per jaar] lager is dan het langjarige gemiddelde."



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

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

Bronnen: WSV, Rijkswaterstaat
** De Waal en de Nederrijn zijn zijarmen in het Rijnstroomgebied in Nederland.*



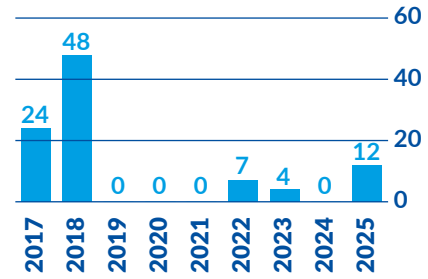
Voor deze elf meetpunten langs de Rijn werden dagelijkse gegevens over de waterstanden verzameld en geanalyseerd.



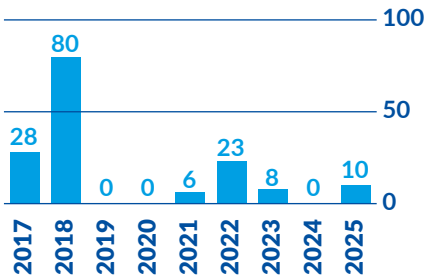
De cijfers tonen het aantal dagen onder de Overeengekomen Lage Rivierstand voor de bovengenoemde meetpunten.

AANTAL DAGEN ONDER DE OVEREENGEKOMEN LAGE RIVIERSTAND (OLR)

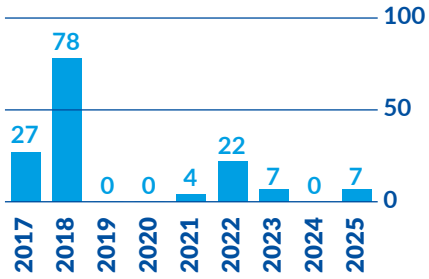
Bazel



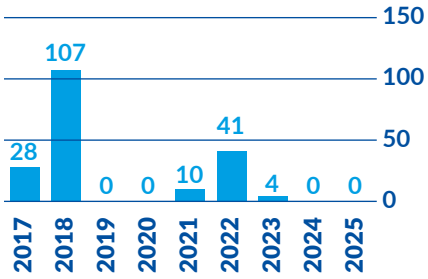
Maxau



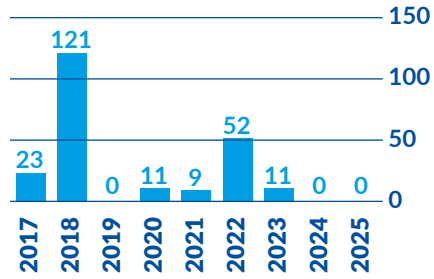
Oestrich



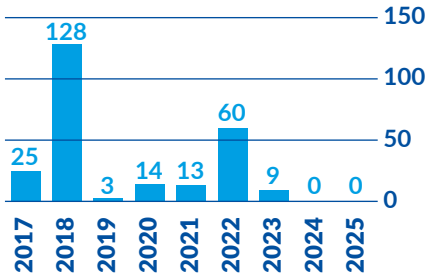
Kaub



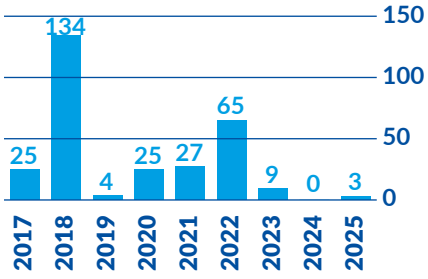
Keulen



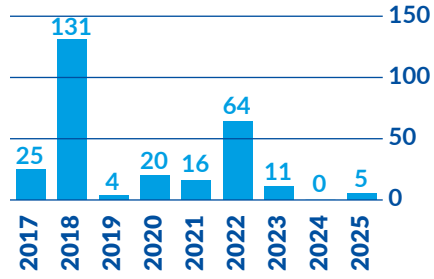
Duisburg-Ruhrort



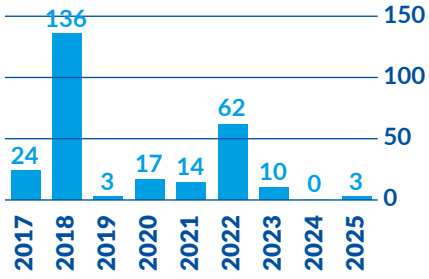
Emmerich



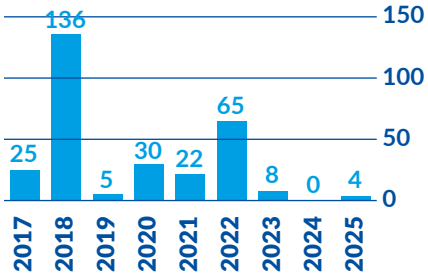
Lobith



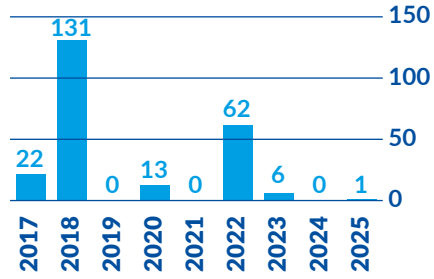
Nijmegen



IJsselkop



Tiel



Bronnen: berekening van de CCR op basis van gegevens van de WSV, verstrekt door de BfG, en van Rijkswaterstaat

Zoals de cijfers over de beschikbare diepgang in Kaub al lieten zien, waren er in 2025 korte periodes met lage waterstanden, met name in het voorjaar. Regionaal gezien waren de omstandigheden vooral ongunstig op de Oberrhein (Bazel en Maxau) en bij Oestrich op de Mittelrhein. Maar er waren ook op de Nederrijn (Emmerich, Lobith, IJsselkop en Nijmegen) iets meer laagwaterdagen (dagen met waterstanden onder de Overeengekomen Lage Rivierstand) dan in 2024.

Daarom blijven voortdurende inspanningen nodig om de weerbaarheid en betrouwbaarheid van de binnenvaart bij laagwater te vergroten. Als gevolg van de klimaatverandering worden immers langere perioden van droogte en extremere gebeurtenissen verwacht.



MEETPUNTEN LANGS DE DONAU

De referentie voor lage waterstanden van de Donau is de 'Bevaarbare Lage Rivierstand' (BLR). Deze wordt gedefinieerd als de waterstand die wordt overschreden op 94,0% van de dagen in een jaar (oftewel op 343 dagen) gedurende ijsvrije perioden op basis van een referentieperiode van meerdere decennia[13].

Uitgaand van deze definitie kan het aantal dagen onder de Bevaarbare Lage Rivierstand (BLR) voor de Donau worden berekend.

TABEL 2: **NAUTISCHE PARAMETERS BIJ BELANGRIJKE MEETPUNTEN LANGS DE DONAU**

Meetpunt	Minimumdiepte in het vrachtvervoer, nagestreefd door de vaarwegautoriteit	Bevaarbare Lage Rivierstand
Pfelling (DE)	250 cm	290 cm
Hofkirchen (DE)	250 cm	207 cm
Kienstock (AUT)	250 cm	161 cm
Wildungsmauer (AUT)	250 cm	155 cm
Devin (SK)	250 cm	144 cm
Boedapest (HU)	250 cm	102 cm
Bezdan (RS)	250 cm	-10 cm
Calafat (RO)	250 cm	-5 cm
Calarasi (RO)	250 cm	-32 cm
Lom (BG)	250 cm	144 cm
Silistra (BG)	250 cm	80 cm

Bron: Donaucommissie

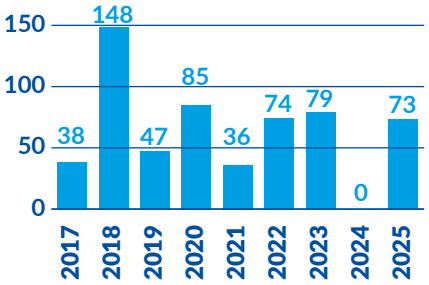


[13] *Bron: viadonau*

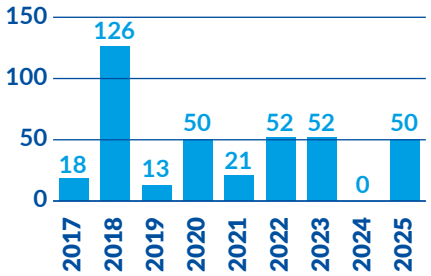
Voor elf belangrijke meetpunten langs de Donau werden dagelijkse gegevens over de waterstanden verzameld en geanalyseerd door de Donaucommissie. De onderstaande afbeeldingen tonen het aantal dagen per jaar waarop de actuele waterstanden onder de Bevaarbare Lage Rivierstand lagen.

AANTAL DAGEN ONDER DE BEVAARBARE LAGE RIVIERSTAND (BLR)

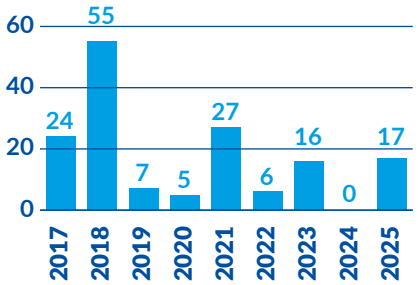
Pfelling, Boven-Donau (DE)



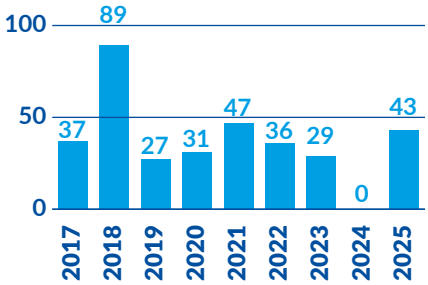
Hofkirchen, Boven-Donau (DE)



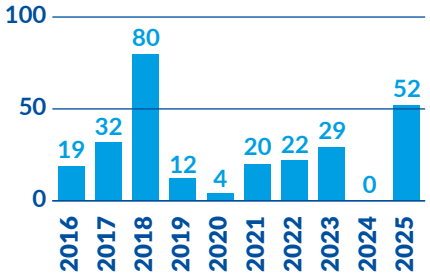
Kienstock, Boven-Donau (AT)



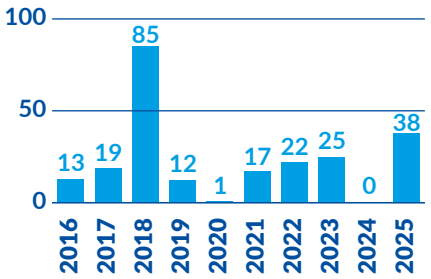
Wildungsmauer, Boven-Donau (AT)



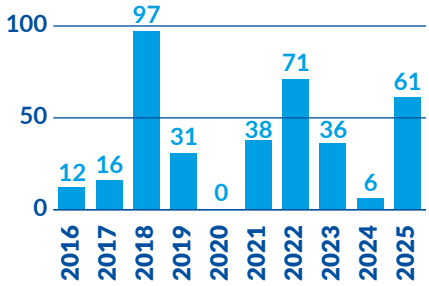
Devin, Boven-Donau (SK)



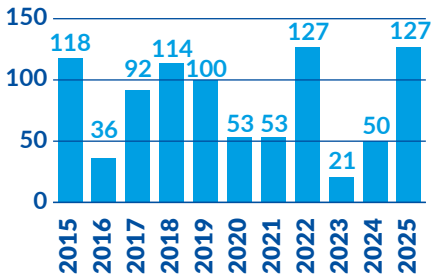
Boedapest, Midden-Donau (HU)



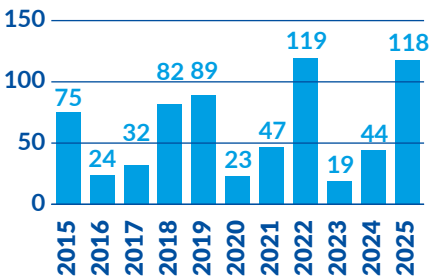
Bezdan, Midden-Donau (RS)



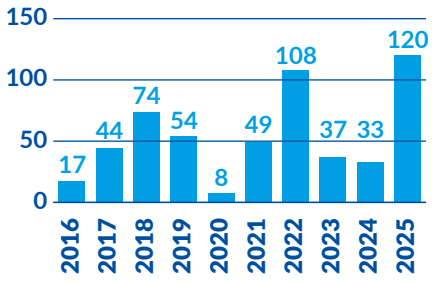
Calafat, Beneden-Donau (RO)



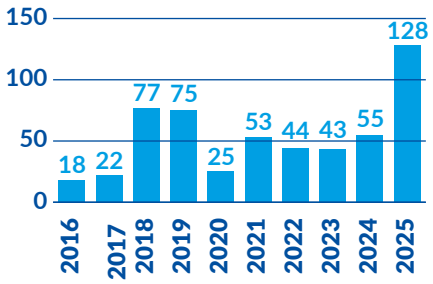
Calarasi, Beneden-Donau (RO)



Lom, Beneden-Donau (BG)



Silistra, Beneden-Donau (BG)



Bronnen: berekening van de CCR op basis van gegevens van de WSV, verstrekt door de BfG, gegevens van de Federale overheid Neder-Oostenrijk en de Donaucommissie

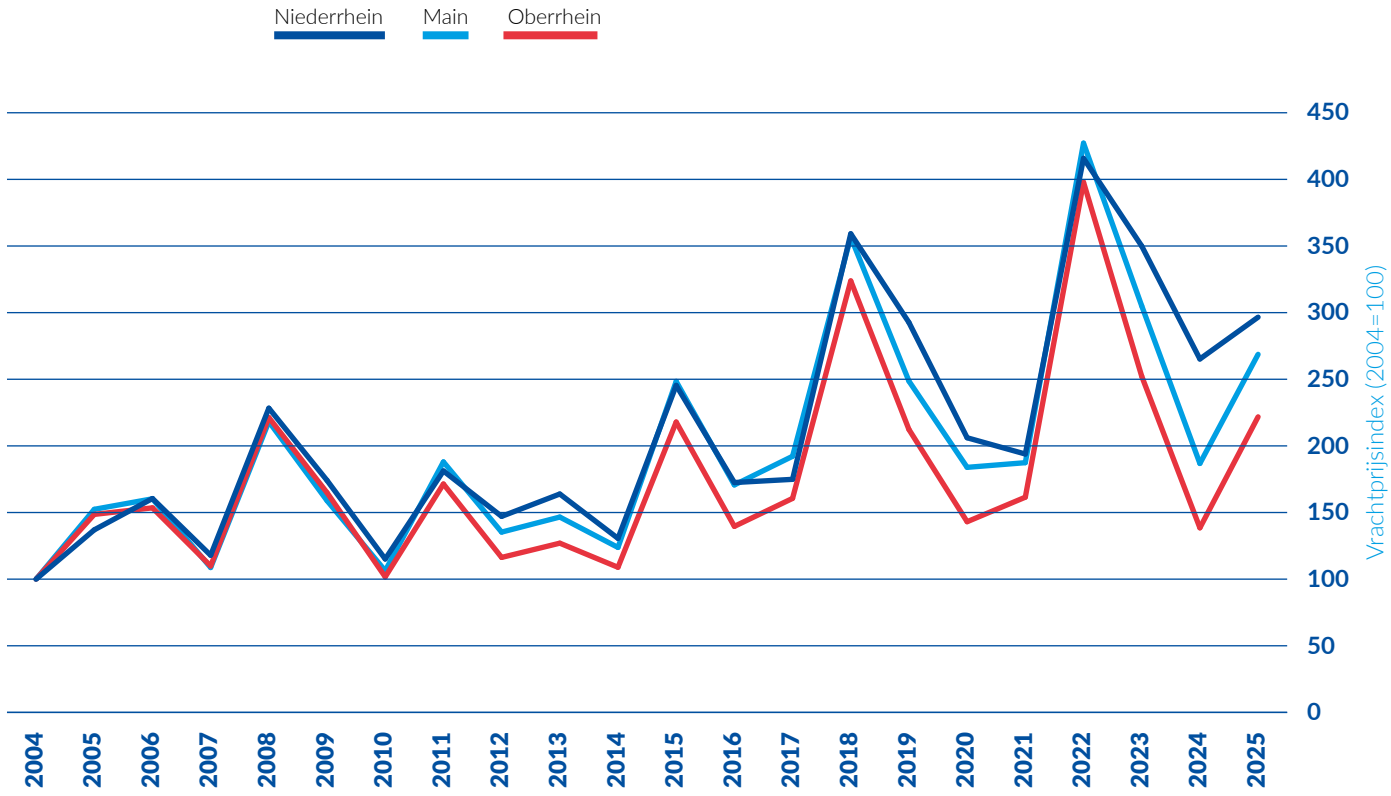
De cijfers van de elf meetpunten langs de Donau laten zien dat de waterstanden in 2025 een stuk slechter uitvielen dan in de jaren ervoor. Dit heeft in 2025 een negatieve invloed gehad op het vrachtvervoer over de Donau.

VRACHTPRIJZEN
IN HET RIJNSTROOMGEBIED

VRACHTPRIJZEN VOOR HET VERVOER VAN VLOEIBARE LADING IN HET RIJNSTROOMGEBIED

In afbeelding 3 wordt de ontwikkeling van de vrachtprijzen op de spotmarkt voor vloeibare bulkgoederen weergegeven (jaarlijkse gemiddelden, niet gecorrigeerd voor inflatie of kostenstijgingen). De vrachtprijzen voor het vervoer van gasolie in het ARA-Rijnstroomgebied volgen een duidelijke stijgende trend. Daarnaast zijn de laagwaterperiodes, die zich voordeden in 2015, 2018 en 2022, duidelijk zichtbaar als uitschieters naar boven. De waargenomen trends zijn vrijwel identiek voor de drie, hier weergegeven verschillende geografische gebieden – twee gedeelten van de Rijn (Niederrhein en Oberrhein) en de zijrivier de Main.

AFBEELDING 3: **INSIGHTS GLOBAL-VRACHTPRIJSINDEX VOOR HET VERVOER VAN VLOEIBARE LADING** (GASOLIE) **IN HET ARA-RIJNSTROOMGEBIED** (2004 = 100)**, ZONDER CORRECTIE VOOR DE GESTEGEN KOSTEN**



Bronnen: berekening van de CCR aan de hand van Insights Global
Niederrhein = gemiddelde voor de bestemmingen Duisburg en Keulen; Oberrhein = gemiddelde voor de bestemmingen Karlsruhe en Bazel; Main = bestemming Frankfurt/Main

Deze algemene opwaartse trend weerspiegelt echter grotendeels de effecten van inflatie of kostenstijgingen in de loop der tijd, en duidt niet zozeer op gunstigere marktomstandigheden.

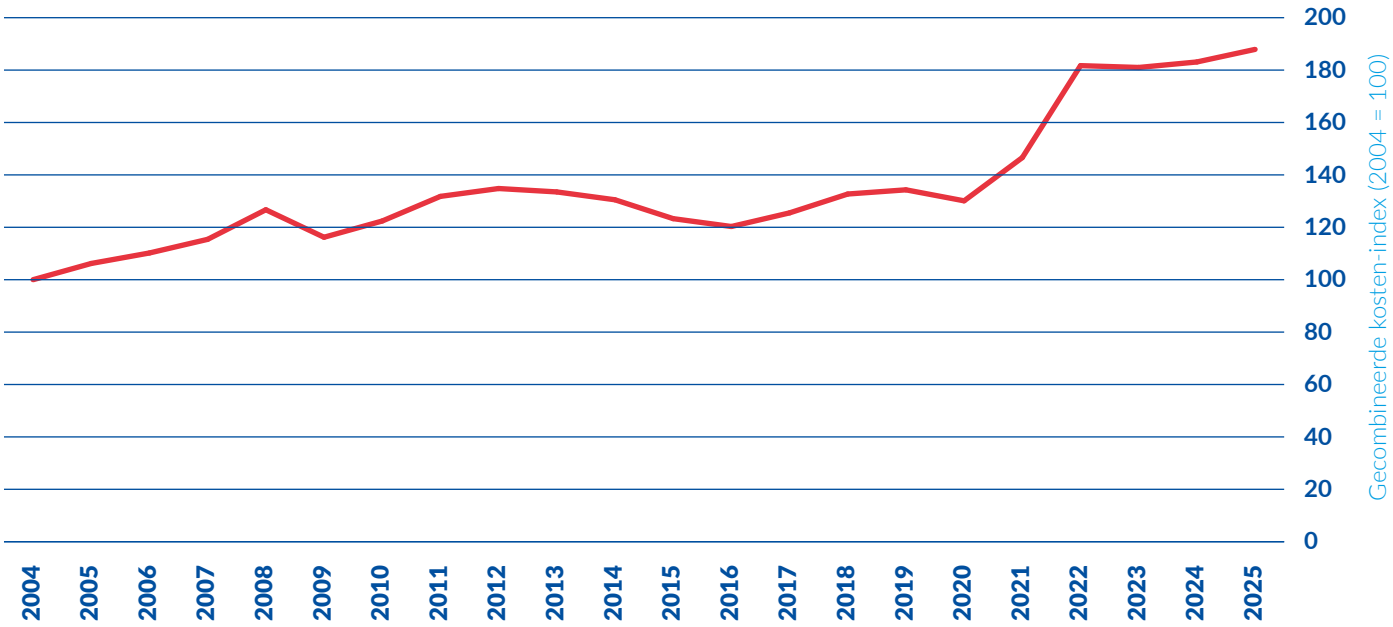
Om de vrachtprijzen te 'corrigeren voor inflatie', is er een kosten-index voor de tankvaart op de Rijn berekend. Bij het opstellen van deze index is rekening gehouden met het feit dat moderne tankers (dubbelwandige schepen) duurder zijn dan drogeladingschepen. Dit leidt tot hogere kapitaalkosten. Daarnaast vallen de personeelskosten in de tankvaart hoger uit door de inzet van specifiek geschoolde bemanning.

TABEL 3: **STRUCTUUR VAN DE KOSTEN-INDEX VOOR DE TANKVAART OP DE RIJN**

Kostencomponent	Aandeel in de totale kosten (gewicht binnen de index)	Toelichting op het aandeel	Gegevensbron
Brandstof (gasolie)	**30%**	**Hoog brandstofverbruik**	Destatis gasoil price index
Bemanning	**25%**	**Dure bemanning met een hoog technisch kennisniveau**	Panteia cost monitoring
Kapitaal	**20%**	**Hoge kosten voor dubbelwandige tankers**	Rentevoet voor langlopende leningen (volgens gegevens van de Duitse Centrale Bank plus een risicopremie (2,5%), scheepsbouw- en metaalprijsindex (Destatis) voor afschrijving
Reparatie en onderhoud	**15%**	**Strenge eisen voor tankers**	Panteia cost monitoring
Verzekering	**6%**	**Grote milieurisico's**	Panteia cost monitoring
Overige kosten	**4%**	**Administratie, IT**	Panteia cost monitoring
Totale kosten	**100%**	**Alle kosten**	

De onderstaande grafiek toont de combinatie van de afzonderlijke kosten-indices en het verloop van hun weging in de tijd (aangeduid als een gecombineerde kosten-index), zoals weergegeven in tabel 3.

AFBEELDING 4: **COMBINEERDE KOSTEN-INDEX IN DE TANKVAART** (2004 = 100) *



Bronnen: berekening van de CCR aan de hand van Panteia, Destatis, Duitse Centrale Bank (Bundesbank)

** Gecombineerde kosten-index = 0,3 × brandstofkosten + 0,25 × bemanningskosten + 0,20 × kapitaalkosten + 0,15 × kosten voor reparaties en onderhoud + 0,06 × verzekeringskosten + 0,04 × overige kosten*

De gecombineerde kosten-index laat een scherpe stijging zien sinds de coronapandemie, voornamelijk in de periode 2020-2022. De redenen voor de toename van de kosten, die met name te wijten is aan brandstofkosten en kosten voor reparaties en onderhoud, zijn in de onderstaande tabel uiteengezet.



TABEL 4: **REDENEN VOOR DE GESTEGEN KOSTEN IN DE TANKVAART SINDS 2024**

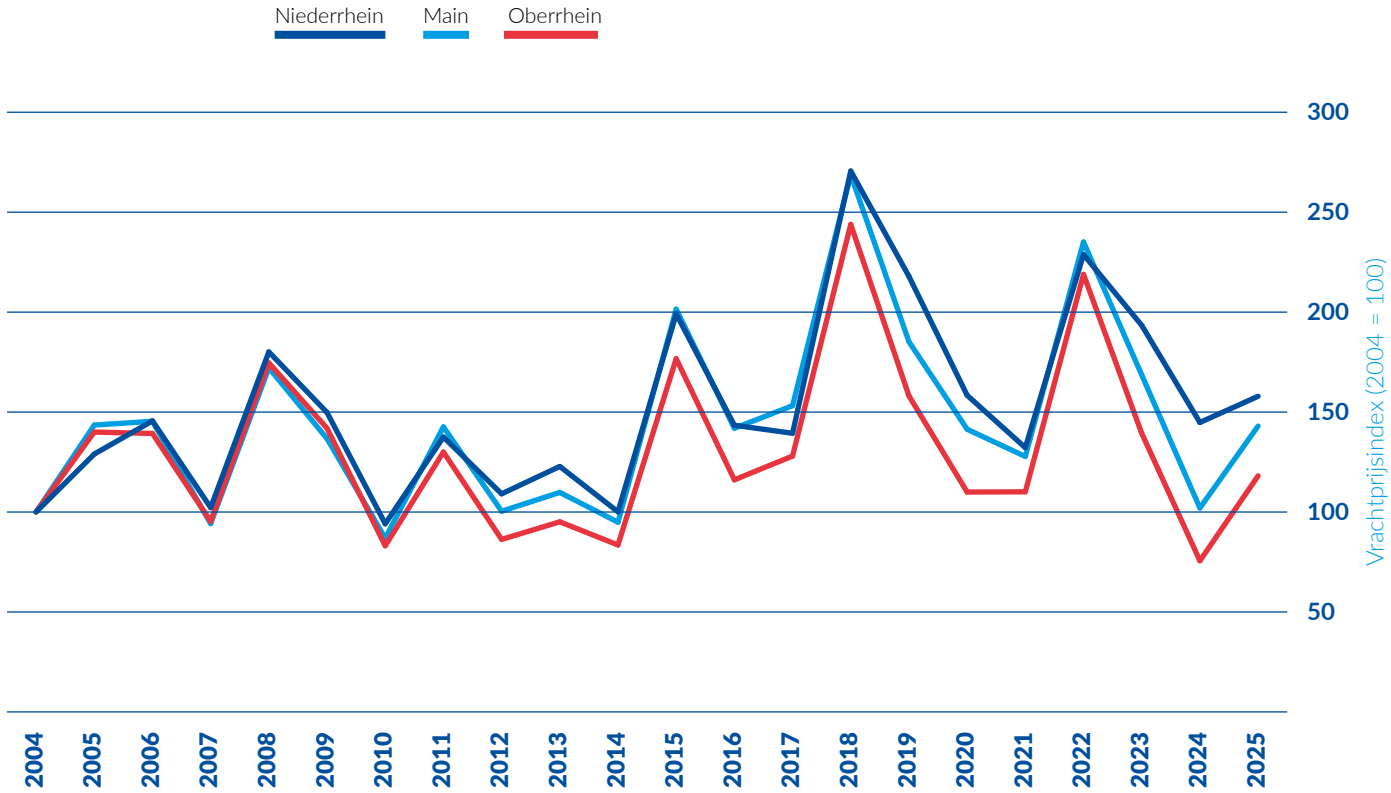
Kostencomponent	Kostenstijging sinds 2004	Redenen voor de stijgende trend sinds 2004
Brandstof (gasolie)	**+82%**	Zeer schommelend; afhankelijk van de economische conjunctuur en externe schokken (geopolitieke spanningen)
Bemanning	**+95%**	Gestage stijging als gevolg van een tekort aan gekwalificeerd personeel, met name in de tankvaart
Kapitaal	**+51%**	Forse toename toe te schrijven aan investeringen in dubbelwandige schepen (2012–2018), stijgende staalprijzen en tarieven van scheepswerven, alsmede recente renteverhogingen
Reparatie en onderhoud	**+136%**	Stijgende prijzen voor staal en elektriciteit, beperkte capaciteit bij scheepswerven
Verzekering	**+100%**	Duurdere aansprakelijkheidsverzekeringen bij vervoer van gevaarlijke goederen, stijging van de waarde van schepen (dubbelwandig) en strengere beoordeling van milieurisico's
Overige kosten	**+68%**	Stijgende administratieve lasten, kosten voor digitalisering, haven- en sluisgelden en hogere uitgaven voor veiligheidscertificaten
Totale kosten	**+88%**	Het gewogen totaal van alle sub-indices, wat duidt op een structurele omslag naar een omgeving met hoge kosten in de Europese binnenvaartsector

Bronnen: berekening van de CCR aan de hand van Panteia, Destatis, Duitse Centrale Bank (Bundesbank)

De voor de kostenstijging gecorrigeerde nominale vrachtprijzen in afbeelding 5 (die berekend zijn door de nominale vrachtprijzen uit afbeelding 3 te delen door de gecombineerde kosten-index van afbeelding 4) tonen een geheel ander beeld.

De analyse toont alles bij elkaar genomen aan dat er van de stijgende trend van de voor kostenstijging gecorrigeerde vrachtprijzen eigenlijk niets over is en deze heeft plaatsgemaakt voor stagnatie, zonder dat er sprake is van echte groei of krimp. Met andere woorden: de reële prijzen en inkomsten in de tankvaart stagneren sinds 2004 min of meer. Alleen in jaren met duidelijke laagwaterperiodes, zoals in 2015, 2018 en 2022, is een tijdelijke piek vast te stellen.

AFBEELDING 5: **INSIGHTS GLOBAL-VRACHTPRIJSINDEX VOOR HET VERVOER VAN VLOEIBARE LADING** (GASOLIE) **IN HET ARA-RIJNSTROOMGEBIED** (2004 = 100)**, GECORRIGEERD VOOR DE GESTEGEN KOSTEN**



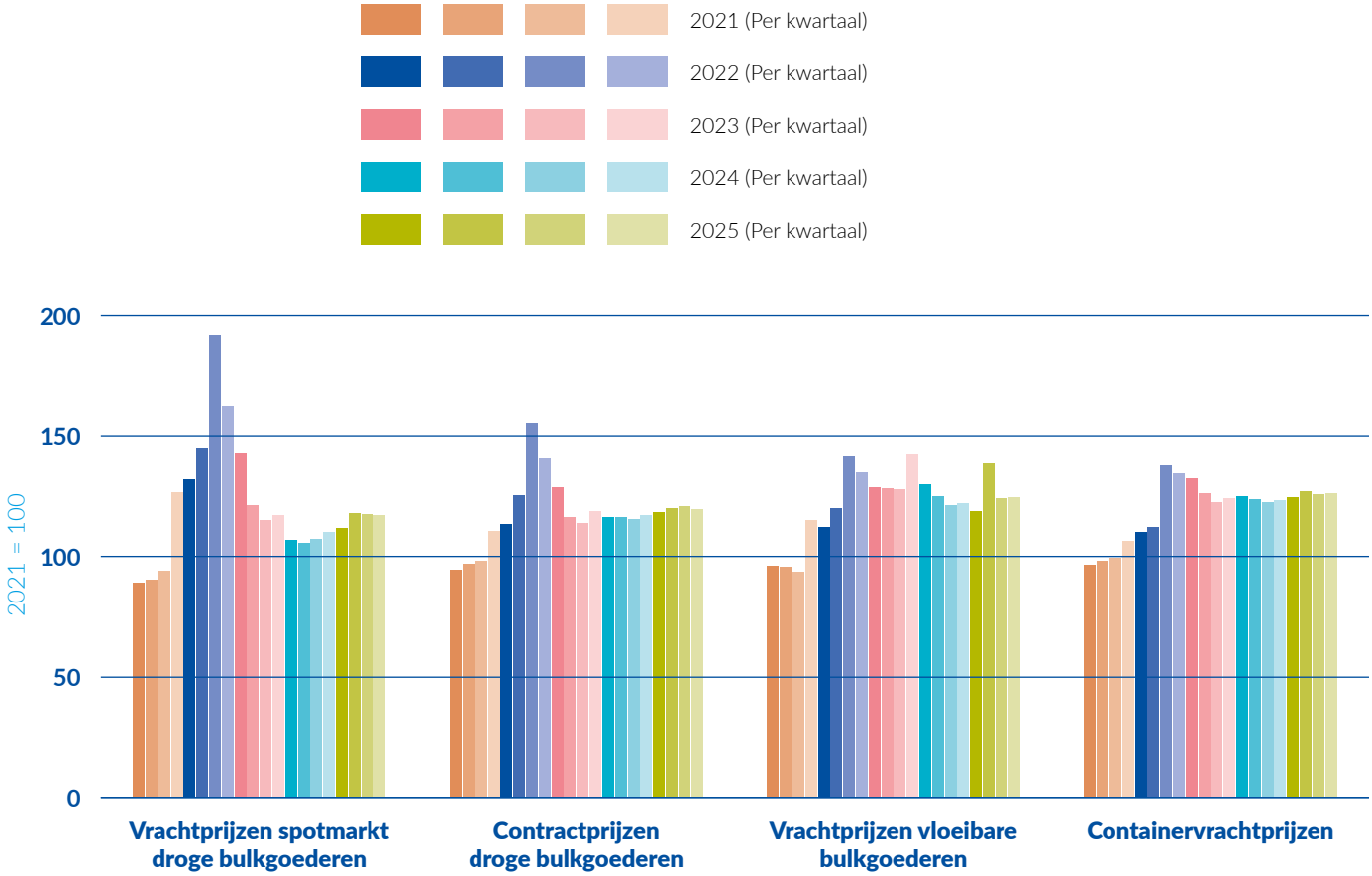
Bronnen: berekening van de CCR aan de hand van Insights Global, Panteia, Destatis, Duitse Centrale Bank (Bundesbank)
Niederrhein = gemiddelde voor de bestemmingen Duisburg en Keulen; Oberrhein = gemiddelde voor de bestemmingen Karlsruhe en Bazel; Main = bestemming Frankfurt/Main



CBS-VRACHTPRIJSINDEX IN HET RIJNSTROOMGEBIED

Het Centraal Bureau voor de Statistiek in Nederland (CBS) verzamelt gegevens over de vrachtprijzen via een panel van Nederlandse binnenvaartondernemingen. De prijsniveaus zijn gebaseerd op vaste routes waarvoor twee keer per kwartaal een vragenlijst wordt verstuurd. Deze tarieven omvatten de vaarkosten en zijn inclusief brandstof- en laagwatertoeslagen, maar exclusief overslagkosten. Over het algemeen kan een geleidelijke en gestage stijging van de nominale vrachtprijzen worden waargenomen, die in 2022/23 tijdelijk een piek vertoonden als gevolg van laagwater. Deze nominale vrachtprijzen zijn echter nog niet gecorrigeerd voor de gestegen kosten.

AFBEELDING 6: **INDEXCIJFERS VOOR CBS-VRACHTPRIJZEN PER KWARTAAL** (2021 = 100)**, NIET GECORRIGEERD VOOR DE GESTEGEN KOSTEN***



Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek in Nederland (CBS) (Binnenvaartdiensten; prijsindex), tabel 85.817 2021=100

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

Een deflatie van deze nominale vrachtprijzen is alleen mogelijk als er eerst een kosten-index wordt opgesteld, net zoals dat voor het vervoer van vloeibare lading is gebeurd.

TABEL 5: **STRUCTUUR VAN DE KOSTEN-INDEX VOOR HET VERVOER VAN DROGE BULKGOEDEREN EN CONTAINERS OP DE RIJN**

Kostencomponent	Aandeel in vervoer droge lading (%)	Aandeel in containervervoer (%)	Gegevensbron
Brandstof (gasolie)	35%	28%	Destatis gasoil price index
Bemanning	25%	22%	Panteia cost monitoring
Kapitaal	15%	22%	Duitse Centrale Bank/Destatis Metal Index
Reparatie & onderhoud	12%	10%	Panteia cost monitoring
Verzekering	3%	5%	Panteia cost monitoring
Overige kosten	10%	13%	Panteia cost monitoring
Totaal	100%	100%	

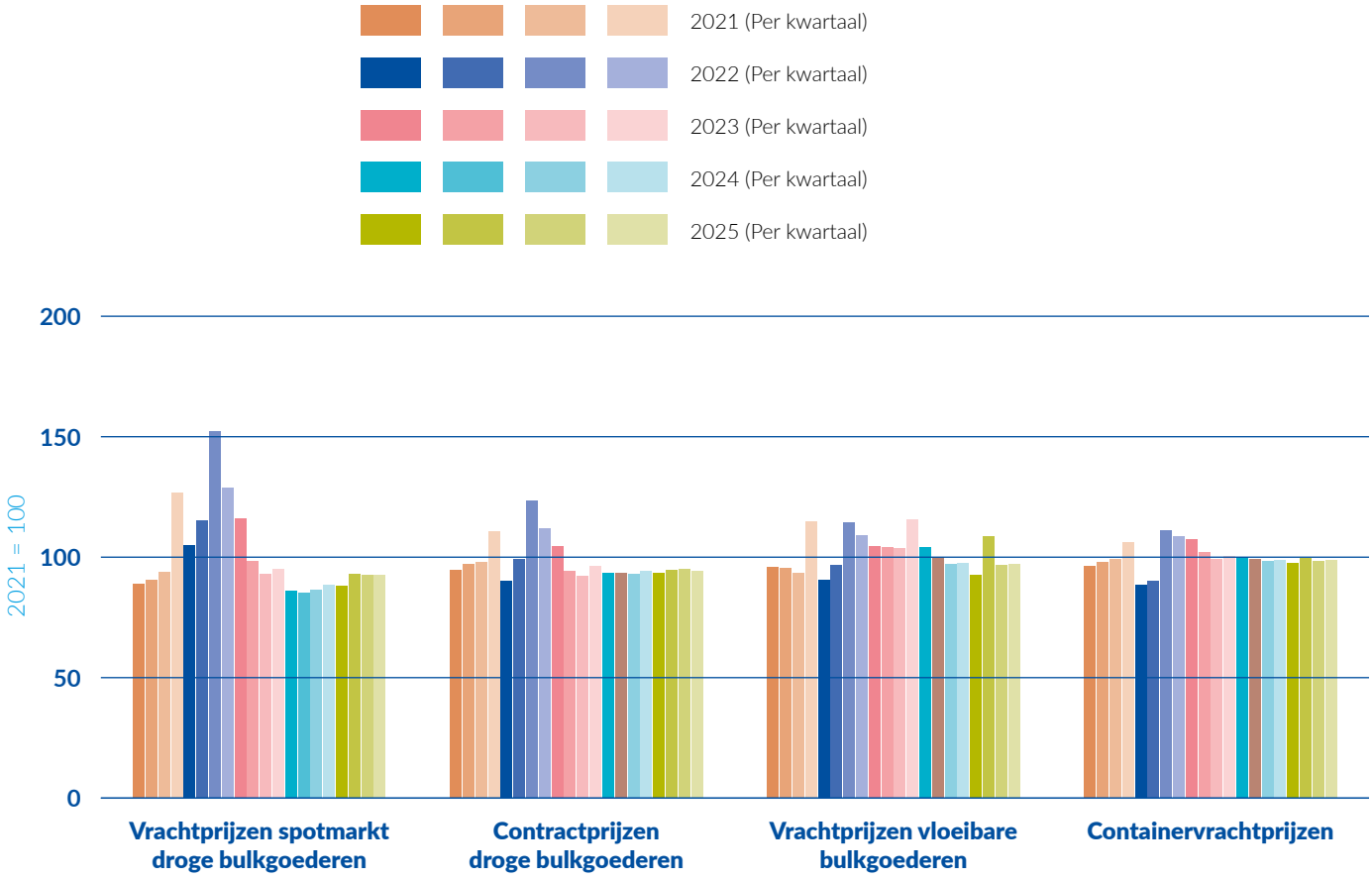
Redenen voor de uiteenlopende percentages:

- In de drogeladingvaart valt het aandeel in de brandstofkosten hoger uit dan in de tankvaart en het containervervoer, aangezien het aandeel in de kosten voor kapitaal en verzekering lager ligt.
- De kapitaalkosten en het aandeel daarvan in de totale kosten voor container- en tankschepen zijn hoger, omdat deze schepen duurder zijn dan drogeladingschepen.
- De hogere waarde van de lading van tankers en containerschepen leidt tot een hogere verzekeringspremie voor de vracht en daardoor is het aandeel van de verzekeringskosten groter dan bij drogeladingschepen.
- De post “overige kosten” ligt hoger in het containervervoer, omdat de containerlijndiensten meer logistieke administratie en back-up-diensten vereisen.

Uit de grafiek blijkt dat de gecombineerde kosten-index voor beide marktsegmenten vrijwel hetzelfde beeld geeft als de kostenverhoging in de tankvaart. De totale stijging van de kosten in het drogeladingsegment was 86% sinds 2004 en 43% sinds 2020. Voor het containervervoer stegen de kosten met 83% (sinds 2004) en met 39% sinds 2020.

De nominale vrachtprijzen van het CBS worden gecorrigeerd voor de kostenstijging door de vrachtprijzen voor het vervoer van droge lading te delen door de kosten-index voor droge lading (met 2021 als basisjaar) en de prijzen voor het vervoer van containers door de kosten-index voor containers (eveneens met 2021 als basisjaar). De vrachtprijzen in de tankvaart worden op dezelfde wijze gedeeld door de kosten-index voor de tankvaart (ook hier met basisjaar 2021).

AFBEELDING 7: **INDEXCIJFERS VOOR CBS-VRACHTPRIJZEN PER KWARTAAL** (2021 = 100)**, GECORRIGEERD VOOR DE GESTEGEN KOSTEN**



Bronnen: analyse van de CCR op basis van gegevens van CBS (Binnenvaartdiensten; prijsindex), tabel 85.817 2021 = 100

De analyse toont aan dat de vrachtprijzen die in het licht van de gestegen kosten werden aangepast, op de spotmarkt voor droge lading in 2024 en 2025 gemiddeld 11% onder de basislijn van 100 lagen. Dit betekent dat in deze sector de stijging van de vrachtprijzen gemiddeld 11% achterbleef bij de toename van de kosten. Vergelijkbaar, maar minder uitgesproken, was de trend bij de contractprijzen voor droge lading, waar de stijging van de vrachtprijzen slechts 6% onder die van de kosten lag. In de tankvaart en het containervervoer was de situatie vrij evenwichtig met aanpassingen in de vrachtprijzen die de stijging van de kosten vrijwel dekten (afgezien van een marginaal verschil van 1%). Alles bij elkaar genomen lijken deze resultaten erop te wijzen dat het inkomen in de tank- en containervaart zich beter ontwikkelde dan in de drogeladingvaart, maar wijst niet op significante winstmarges in één van deze marktsegmenten.

CITBO-
VRACHTPRIJSINDEX VOOR DE TANKVAART IN HET FARAG-GEBIED

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

Voor het vervoer van vloeibare lading binnen het ARA-gebied in zijn ruimste omvang, tussen Amsterdam, Antwerpen, Vlissingen, Gent, Rotterdam en Terneuzen, werd een analyse gemaakt van de vrachtprijzen op de spotmarkt op basis van een door de tankercoöperatie CITBO[14] verstrekte dataset. De marktaandelen van de verschillende vervoerde productgroepen waren als volgt:

- **gasolie en gasolieblends:** aandeel van 63% in 2025, 37% in 2024 (41% in 2023 en 38% in 2022)
- **benzine en blends:** aandeel van 31% in 2025, 37% in 2024 (37% in 2023 en 29% in 2022)
- **biodiesel:** aandeel van 2% in 2025, 13% in 2024 (18% in 2023 en 26% in 2022)
- **chemicaliën:** aandeel van 1% in 2025, 4% in 2024 (2% in 2023 en 6% in 2022)
- **zware producten:** aandeel van 2% in 2025, 8% in 2024 (0,2% in 2023 en 1% in 2022).

Het segment gasolie en gasolieblends neemt qua absoluut transportvolume veruit de belangrijkste plaats in. In 2025 is het aandeel van dit productsegment flink gegroeid. Binnen de aardolieproducten die over de Rijn worden vervoerd, vormt gasolie dan ook de hoofdmoot. Chemicaliën maken bij het vervoer van vloeibare lading over de Rijn een veel kleiner deel uit. Biodiesel is de laatste jaren juist flink achteruitgegaan in aandeel.

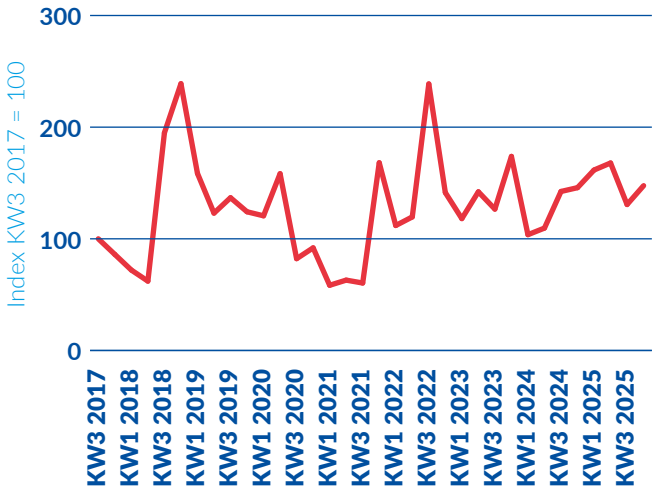
Resultaten van de berekening van de indexcijfers voor vrachtprijzen (gegevens over de vrachtprijzen op de spotmarkt)

Er werd een vrachtprijsindex berekend voor de drie productsegmenten[15]. Deze nominale vrachtprijsindex is aangepast voor de toegenomen kosten vanaf het derde kwartaal van 2017 (de basisperiode van de index). Uit de zo verkregen gecorrigeerde reeks kan worden afgeleid dat de trends[16] uiteenlopen per productsegment.

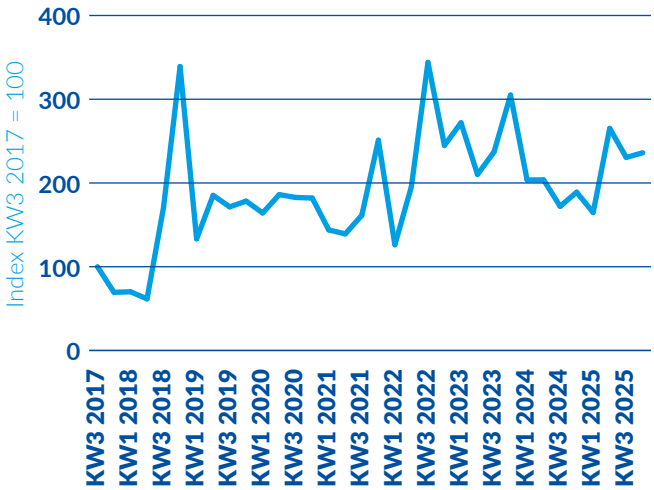
[14] Informatie beschikbaar op de website van CITBO
[15] Daartoe werden de absolute gegevens over de vrachtprijzen op de spotmarkt (uitgedrukt in euro per ton) omgezet in indexcijfers met als basisperiode KW3 2017 = 100. Voor chemicaliën en voor zware en overige producten kon geen index worden berekend, omdat voor meerdere kwartalen cijfers ontbraken.
[16] Voor de kostenaanpassing of deflatie is gebruikgemaakt van de kosten-index voor het vervoer van vloeibare lading. Deze index is opgesteld voor de gegevens van Insights Global over vrachtprijzen en de CBS-gegevens over vrachtprijzen voor het vervoer van vloeibare lading.

AFBEELDINGEN 8, 9, EN 10: **CITBO-VRACHTPRIJSINDEX VOOR VLOEIBARE GOEDERENSEGMENTEN** (INDEX KW3 2017 = 100)**, GECORRIGEERD VOOR DE GESTEGEN KOSTEN ***

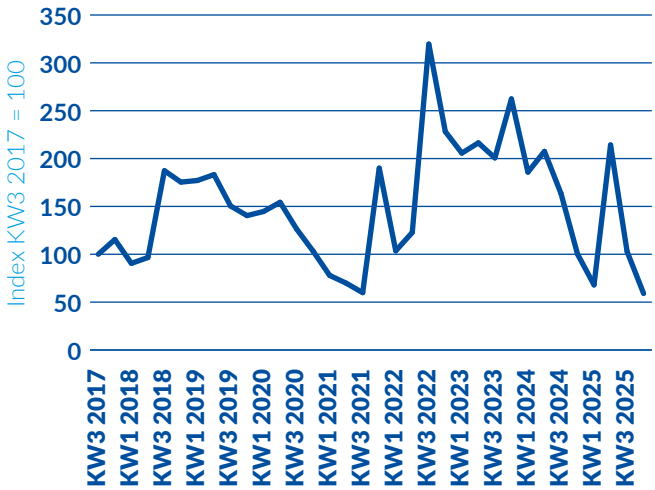
Gasolie en blends



Benzine en blends



Biodiesel



Bronnen: analyse van de CCR op basis van gegevens voor de spotmarkt verstrekt door CITBO en gecombineerde kosten-index in de tankvaart

De vrachtprijzen voor benzine en blends volgen sinds eind 2017 een stijgende lijn, ook als men kijkt naar de voor de kosten gecorrigeerde cijfers. Voor gasolie en gasolieblends kan de laatste tijd ook een stijging worden waargenomen. Bij biodiesel is er juist sprake van een sterke neerwaartse trend.

In vergelijking met de Rijn vertoont het totale beeld van de CITBO-vrachttarieven bij laagwater minder schommelingen. Het FARAG-gebied in Nederland en België, dicht bij de Noordzee, heeft immers minder te lijden onder lage waterstanden dan de Rijn in het achterland.

Andere factoren die een rol spelen bij de gecorrigeerde vrachtprijzen zijn de vraag naar vervoer, die samenhangt met de industriële productie en de algemene economische situatie, en de verhouding tussen vraag en aanbod.


SAFETY FIRST
AUTOSERVIRE

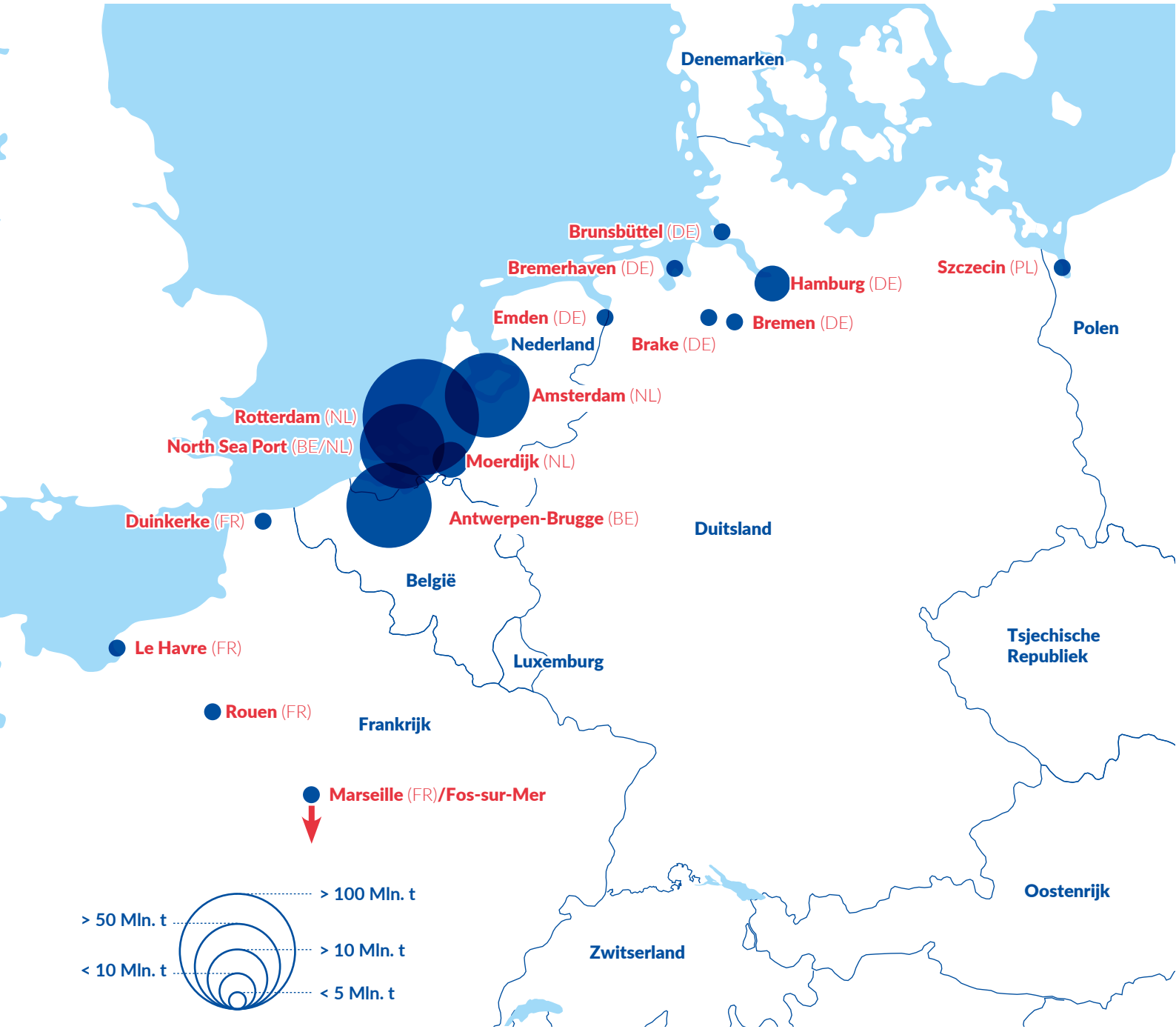


04

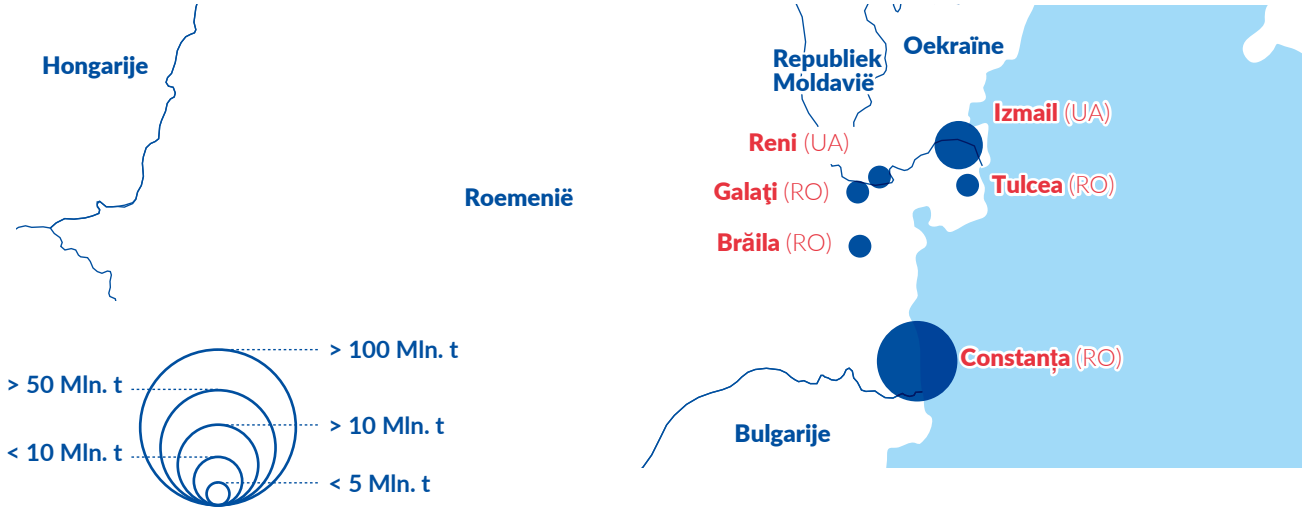
BINNENVAART-GERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN HAVENS

- De aan de binnenvaart gerelateerde overslag in de belangrijkste Europese zeehavens weerspiegelde in 2025 het zwakkere economische klimaat. De havens van Rotterdam, Antwerp-Bruges en de North Sea Port bleven de grootste binnenvaarthubs in Europa, maar de tendensen in de overslag van cargo lieten voor de diverse havens een uiteenlopend beeld zien.
- De haven van Rotterdam boekte over de gehele linie gezien vrijwel gelijkblijvende resultaten. De cijfers voor Antwerp-Bruges vielen iets lager uit vanwege minder overslag van vloeibare bulk en chemische producten, terwijl in Hamburg juist een toename geregistreerd werd in het vervoer naar het achterland, wat mede te danken was aan meer containers.
- In de Donaucorridor bleef de haven van Constanţa een zeer belangrijk knooppunt voor regionale handel en uitvoer uit Oekraïne. Daarbij valt op dat voor de transporten steeds weer andere exportroutes gekozen werden, bijvoorbeeld toen de Oekraïense zeehavens in de Zwarte Zee opnieuw opengingen. Als gevolg daarvan werd er minder graan via de Donau naar Constanţa vervoerd.

GROOTSTE
EUROPESE ZEEHAVENS



Bronnen: havenstatistieken, Destatis, CBS, Eurostat [iww_go_aport] en Donaucommissie
Cijfers van 2025



Bron: Roemeens instituut voor de statistiek

ROTTERDAM

In 2025 hebben 93.680 binnenvaartschepen de haven van Rotterdam aangedaan (91.356 in 2024).

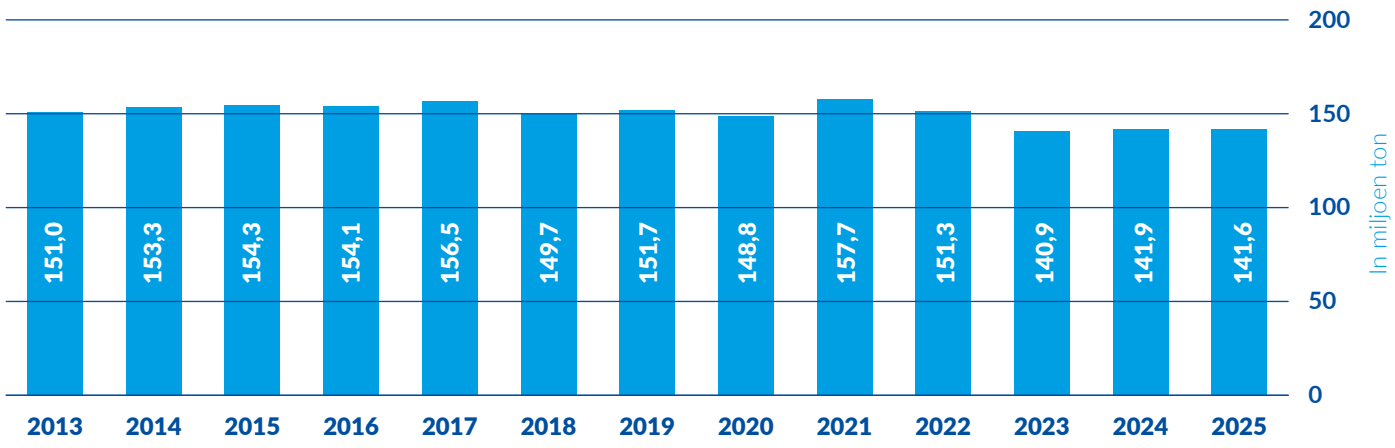
Het volume overgeslagen binnenvaartlading in de haven van Rotterdam daalde in 2025 licht met 0,2% tot 141,6 miljoen ton (tegenover 141,9 miljoen ton in 2024). Waar het segment droge lading nog een kleine groei liet zien (+0,2%), kromp het segment vloeibare lading met 2,4%. Deze daling in het totale maritieme vervoer van vloeibare lading kwam door een lagere overslag van aardolieproducten en chemische producten. Dit had direct impact op de binnenvaart en sluit aan bij de trends die zijn waargenomen bij het vervoer van deze twee goederensegmenten op de Rijn (zie het gedeelte over het Rijnstroomgebied, hoofdstuk 2).

Het containersegment liet opnieuw positieve resultaten zien (+3,2%), in lijn met de opwaartse trend van het nationale containervervoer in Nederland[17].

Het aandeel van de binnenvaart in de totale overslag in de haven van Rotterdam in 2024 bedroeg 37,1% (vóór pijpleidingen (33,4%), het wegvervoer (22,5%) en het spoorvervoer (7,1%)). In 2025, het aandeel van de binnenvaart in het containervervoer van en naar het achterland bedroeg 29,8%[18] (minder dan het wegvervoer (61,2%) en meer dan het spoorvervoer (9,0%)).

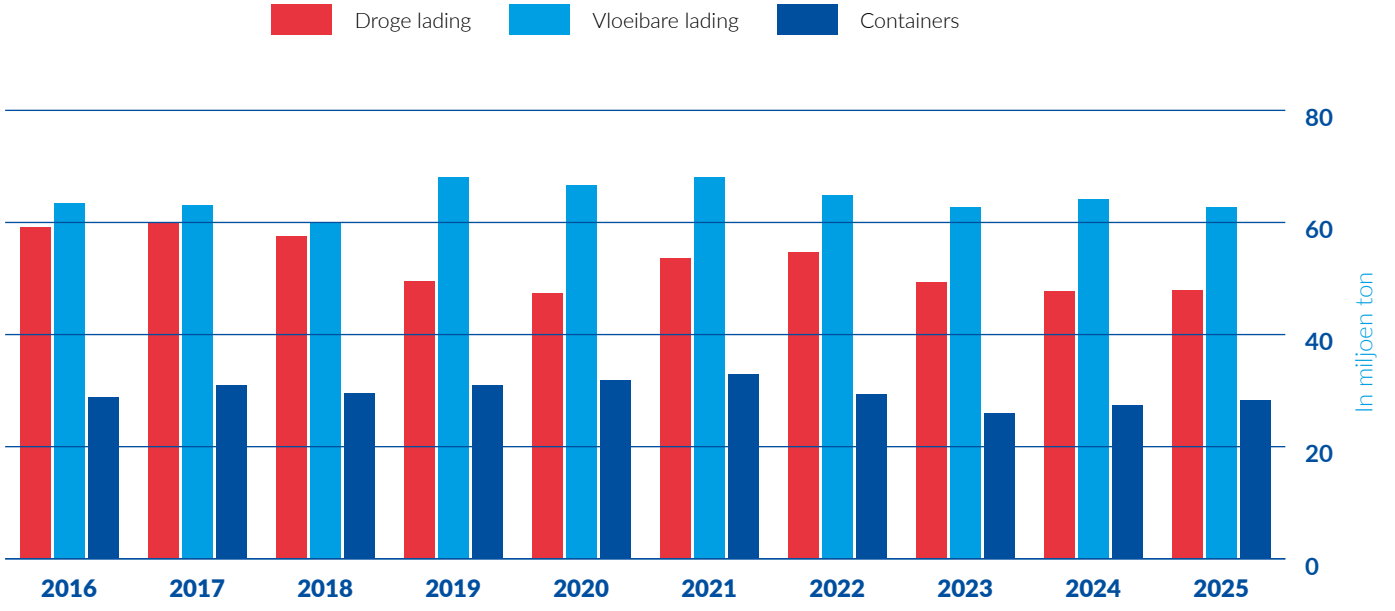
[17] *Haven van Rotterdam, Overslag in de haven van Rotterdam laat lichte daling zien (26 februari 2026), beschikbaar op de website van de haven van Rotterdam*
[18] *-0,5 procentpunt ten opzichte van 2024*

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



Bron: CBS

AFBEELDING 2: **BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE ZEEHAVEN VAN ROTTERDAM NAAR TYPE LADING** (IN MILJOEN TON) *



Bron: CBS
** Algemene lading is niet meegenomen in deze berekening. In 2025 bedroeg het vervoerde volume voor het segment algemene lading 2,8 miljoen ton*

ANTWERP-BRUGES

In 2025 daalde het aantal binnenvaartschepen dat de haven aandeed tot 56.229 (tegenover 57.223 in 2024).

Vloeibare lading is het belangrijkste goederensegment (ongeveer 60%), gevolgd door containers (ongeveer 20%) en droge lading (ongeveer 15%).

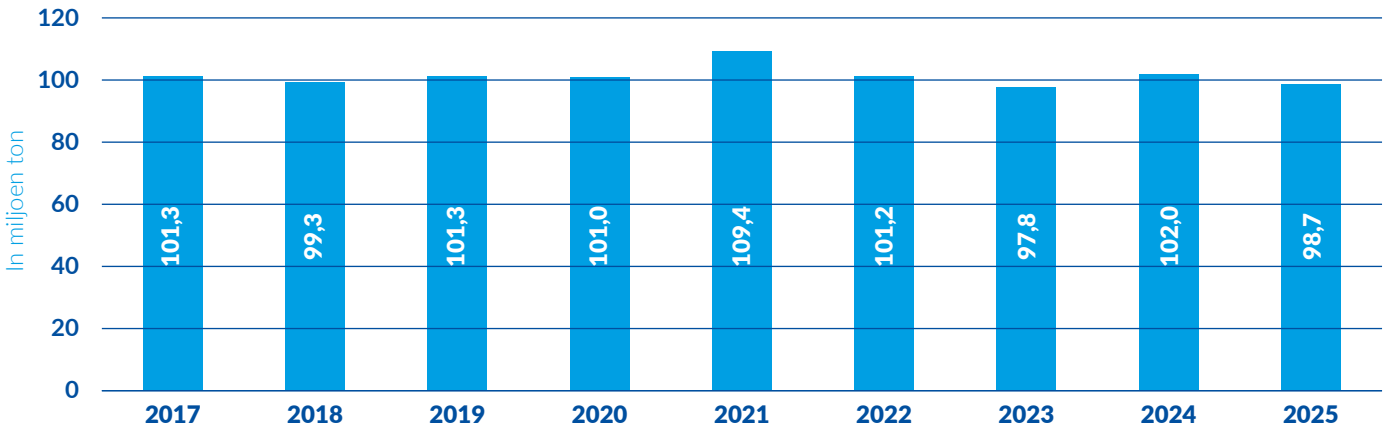
De huidige geopolitieke spanningen, economische onzekerheden en stakingen drukten in 2025 hun stempel op de activiteiten van Port of Antwerp-Bruges. Zo liep de overslag door de binnenvaart in 2025 licht terug (-3,3% ten opzichte van 2024) naar een volume van 98,7 miljoen ton (tegenover 102,0 miljoen ton in 2024). Dit resultaat was onder andere te wijten aan een afname van het vervoer van vloeibare lading (-4,8%), zowel voor aardolieproducten als voor chemicaliën. Enerzijds nam de uitvoer van benzine richting West-Afrika af en anderzijds daalde de maritieme invoer van diesel, wat een negatief effect had op de vervoersvolumes op de binnenwateren. Bovendien heeft de Europese chemische sector het nog altijd moeilijk door de hoge energiekosten in Europa, een beperkte groei van de vraag en een lagere productie.

De daling van droge bulkgoederen (-3,0%) is voornamelijk terug te voeren op de hogere overslag van landbouwproducten, aardolieproducten, ruwe mineralen en bouwmaterialen.

Wat het containervervoer betreft, bleven de cijfers tussen 2024 en 2025 stabiel (+0,7%).

Het aandeel van de binnenvaart in het totale maritieme vervoer (exclusief industrieel vervoer[19]) bedroeg in 2025 53,4% in de haven van Antwerpen (51% in 2024), het hoogste aandeel sinds 2019. Het aandeel van de binnenvaart in de modal split in het containervervoer van en naar het achterland lag bij 32,7% in 2025, voor het spoor (7,5%) en achter het wegvervoer (59,9%).

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

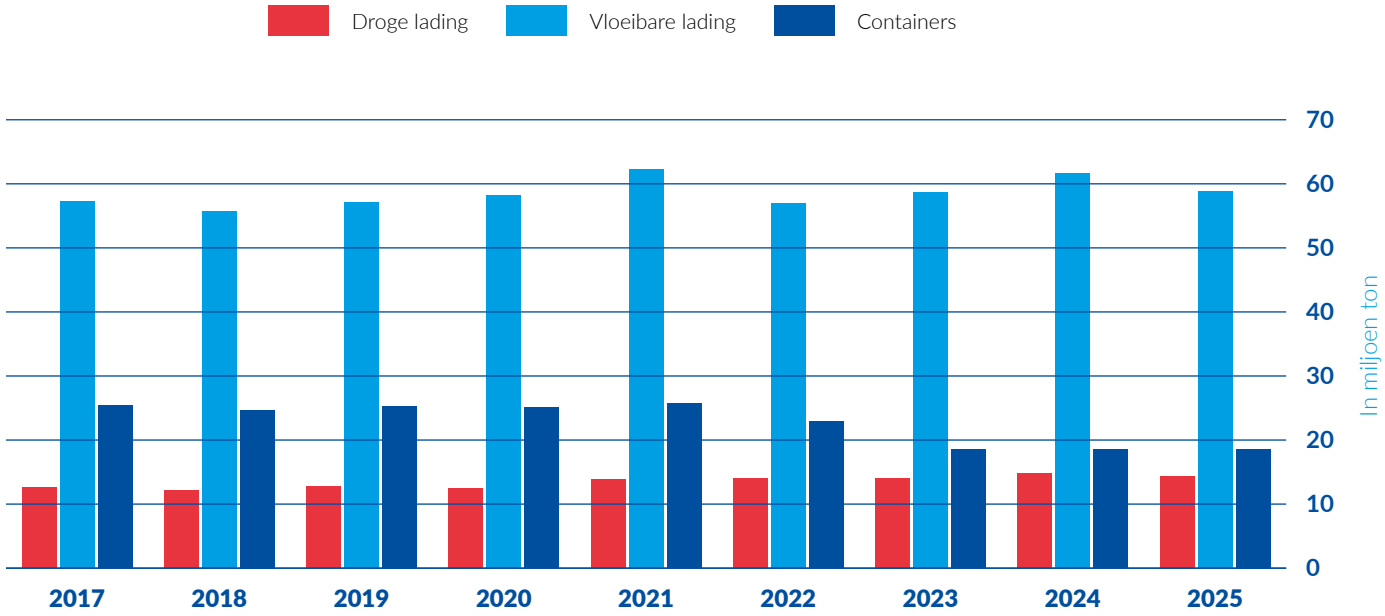


Bron: Port of Antwerp-Bruges

** Vanaf 2021 worden de cijfers gepubliceerd onder de naam 'Port of Antwerp Bruges', na de fusie van de havens van Antwerpen en Zeebrugge. Eerdere gegevens hebben uitsluitend betrekking op de haven van Antwerpen.*

[19] Met industrieel vervoer worden de vervoersstromen bedoeld die rechtstreeks plaatsvinden tussen de fabrieken rond de havengebieden (zoals BASF, AIR LIQUIDE, EUROCHEM...) en het achterland.

AFBEELDING 4: **BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE ZEEHAVEN VAN ANTWERP-BRUGES NAAR TYPE LADING** (IN MILJOEN TON) *



Bron: Port of Antwerp-Bruges
** Bij deze berekening is geen rekening gehouden met ro-ro, conventionele en overige, niet nader gespecifieerde goederen (in 2025 bedroeg het vervoersvolume voor deze drie goederensegmenten 7,0 miljoen ton, waarvan het segment conventionele goederen het grootste deel vormde).*
Vanaf 2021 worden de cijfers voor de hoeveelheid goederen die in de havens van Antwerpen en Zeebrugge werd overgeslagen onder de naam 'Port of Antwerp-Bruges' gepubliceerd.

NORTH SEA PORT

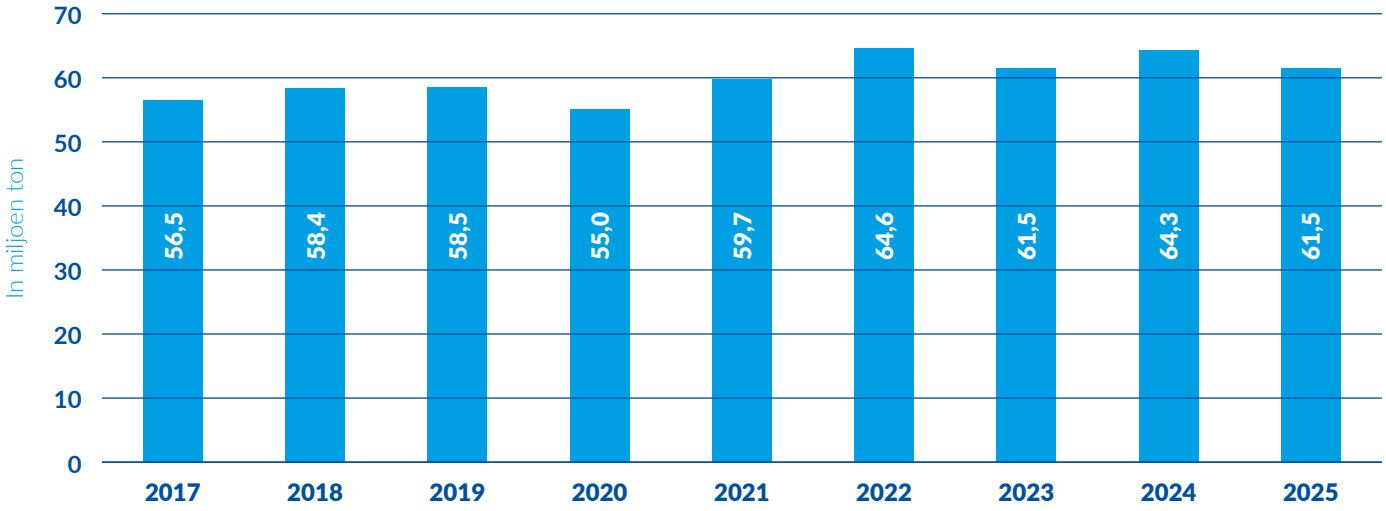
In 2025 hebben 37.973 binnenvaartschepen de North Sea Port (Gent, Terneuzen, Vlissingen) aangedaan, tegenover 38.242 in 2024.

Hoewel de maritieme overslag over het geheel genomen licht steeg (67 miljoen ton, +0,4%), nam de binnenvaartgerelateerde overslag in 2025 met 4,3% af. Deze kwam uit op 61,5 miljoen ton (na een forse groei van 4,5% in 2024 naar 64,3 miljoen ton). De krimp in 2025 is deels een inhaaleffect: de piek in 2024 legt de lat hoog. Hierdoor lag een daling in de lijn der verwachting, met name tegen de achtergrond van zwakkere macro-economische omstandigheden en een lagere industriële productie.

De droge lading daalde duidelijk (-8,7%, oftewel 21,3 miljoen ton) doordat er minder bouwmaterialen (mineralen, zand), ijzererts en diervoeders werden vervoerd. Ook het vervoer van vloeibare lading liet een kleine min zien (-0,6%, 34,3 miljoen ton), als gevolg van een zwakkere industriële productie en een daarmee samenhangende afname van het vervoer van chemische producten. Het containervervoer liep ook enigszins terug (-3,2%, 2,2 miljoen ton), wat overeenkomt met de daling in de handel in gerede producten.

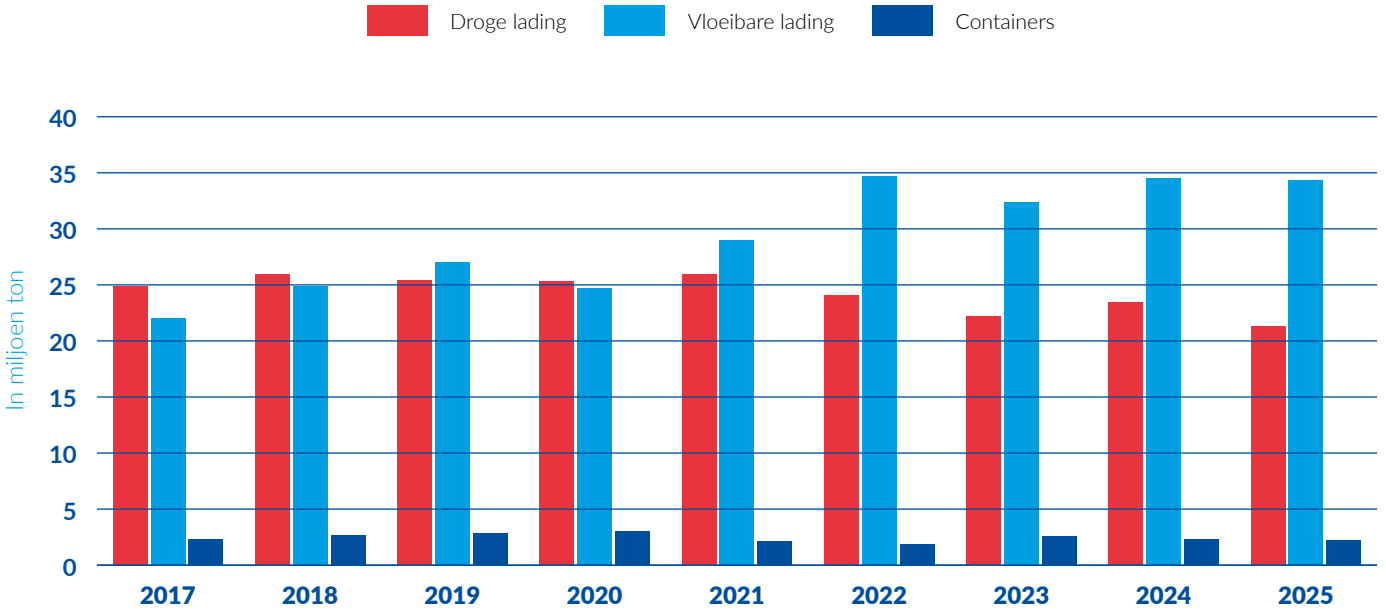
Wat de modal split van het vervoer naar het achterland (2024) betreft, neemt de binnenvaart de eerste plaats in met een aandeel van 62%, gevolgd door het wegvervoer (25%), het spoorwegvervoer (10%) en de overslag of het feederverkeer (3%). Sinds 2018 is het aandeel van de binnenvaart met 8 procentpunten toegenomen.

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



Bron: North Sea Port

AFBEELDING 6: **BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE NORTH SEA PORT NAAR TYPE LADING** (IN MILJOEN TON) *



Bron: North Sea Port

** Bij deze berekening is geen rekening gehouden met ro-ro en conventionele goederen (in 2025 bedroeg het vervoersvolume voor deze twee goederensegmenten respectievelijk 0,1 miljoen ton en 3,6 miljoen ton).*

CONSTANŢA

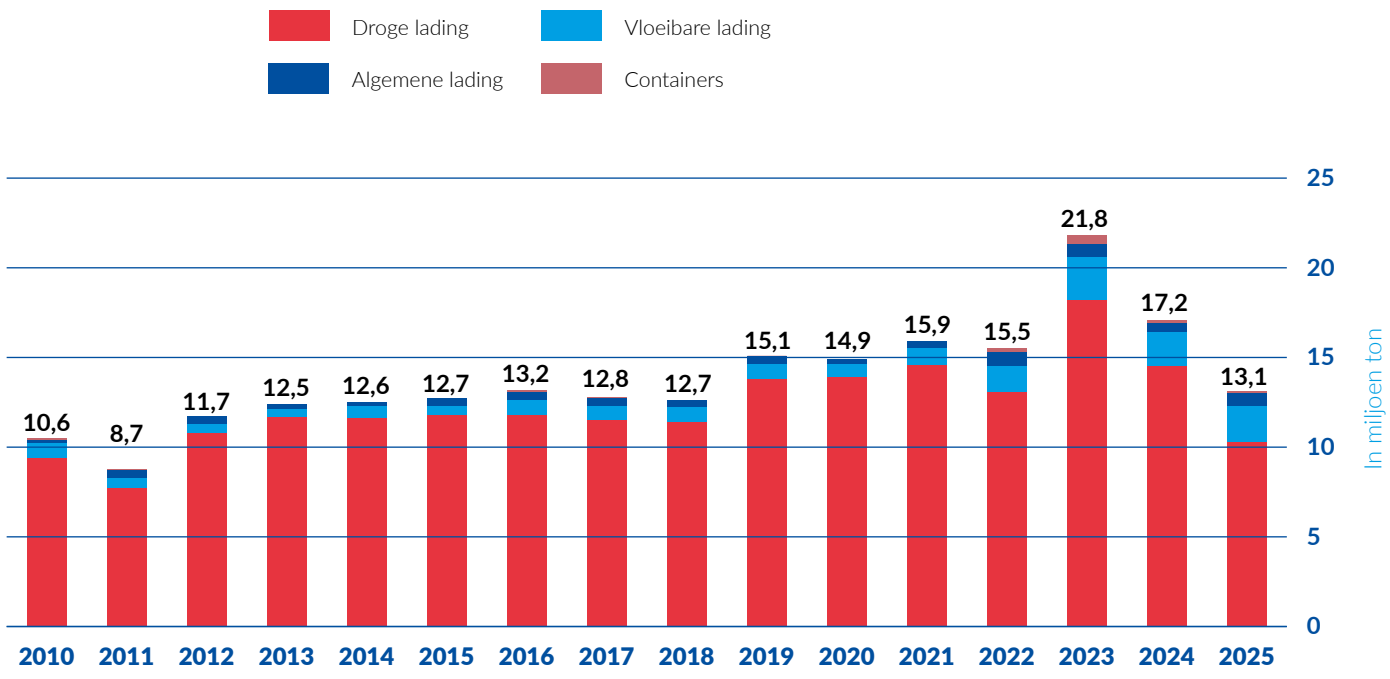
In 2025 deden in Constanța 9.343 binnenvaartschepen de haven aan, tegenover 11.085 in 2024. Dit is een aanzienlijke daling ten opzichte van de niveaus van 2023 en 2024. Deze terugval sluit aan bij de lagere cijfers voor de zeevaart en het binnenvaart gerelateerde verkeer in de haven van Constanța. Deze daling wordt voornamelijk toegeschreven aan de hervatting van de activiteiten in de Oekraïense havens.
De uitzonderlijke piek in het doorvoerverkeer via Constanța in 2023 en 2024 - destijds aangejaagd door de 'EU-Oekraïne Solidariteitscorridors' voor de export van Oekraïens graan - is hiermee ten einde gekomen.

De binnenvaart zag het vrachtvolume in 2025 dus afnemen tot 13,1 miljoen ton, oftewel een krimp van 23,8% ten opzichte van 2024. De belangrijkste oorzaak hiervoor was een afname van 38,4% in het doorvoerverkeer. De hoeveelheden zijn inmiddels weer vergelijkbaar met de situatie van vóór de oorlog.

Kijkt men specifiek naar de goederenstructuur, dan kan worden vastgesteld dat in de haven nog steeds voornamelijk droge lading wordt overgeslagen, met een aandeel van bijna 80% van de totale binnenvaartgerelateerde overslag van goederen. In 2025 kende de hoeveelheid droge lading een daling van 28,8% in vergelijking met 2024. Het volume vloeibare lading liet daarentegen een lichte stijging zien van 0,6%. Het containervervoer en het vervoer van algemene lading vielen eveneens lager uit, hoewel deze segmenten marginaal blijven in vergelijking met vloeibare en droge lading samen.

In grote lijnen blijft het binnenvaartverkeer in de haven van Constanța voornamelijk bestaan uit doorvoer en cabotage.

AFBEELDING 7: **BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE ZEEHAVEN VAN CONSTANŢA NAAR TYPE LADING** (IN MILJOEN TON)



Bron: haven van Constanța

HAMBURG

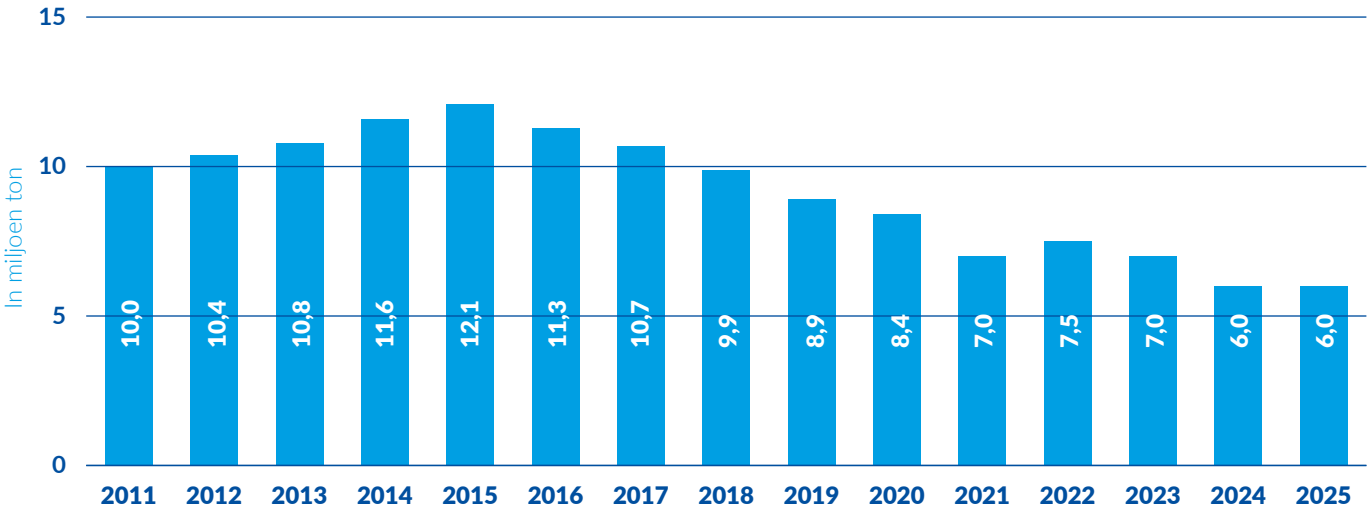
Na twee jaar recessie is de Duitse economie in 2025 slechts marginaal gegroeid; tegen het einde van het jaar stabiliseerde de economie zich. Desondanks vertoonden diverse economische graadmeters een positieve ontwikkeling ten opzichte van 2024. Binnen deze context nam de goederenoverslag via de binnenvaart licht toe met 0,2%, die daardoor in 2025 uitkwam op 6,0 miljoen ton.

Al met al zag de haven van Hamburg het achterlandverkeer aantrekken. Dit kwam door nieuwe scheepvaartverbindingen die Hamburg voor het eerst aandeden, zoals routes naar Zuid-Europa, het Middellandse Zeegebied en Zuid-Amerika. Deze ontwikkelingen hadden een positief effect op de containeroverslag. Vooral het containervervoer via de binnenvaart profiteerde hiervan, met een plus van 14,8% tussen 2024 en 2025. Hiermee komt er een einde aan de daling die in 2021 inzette als gevolg van een problematische macro-economische omgeving[20].

Binnen het segment droge lading lieten de landbouwproducten een daling zien van 14,6%, terwijl het segment zand, stenen en grind met 15,4% steeg in vergelijking met 2024.

Wat vloeibare lading betreft, daalde het volume tussen 2024 en 2025 met 4,5%, ondanks de goede resultaten van het segment chemische producten (+37,3%). Deze daling werd voornamelijk veroorzaakt door dalende cijfers bij het vervoer van aardolieproducten (-7,6%).

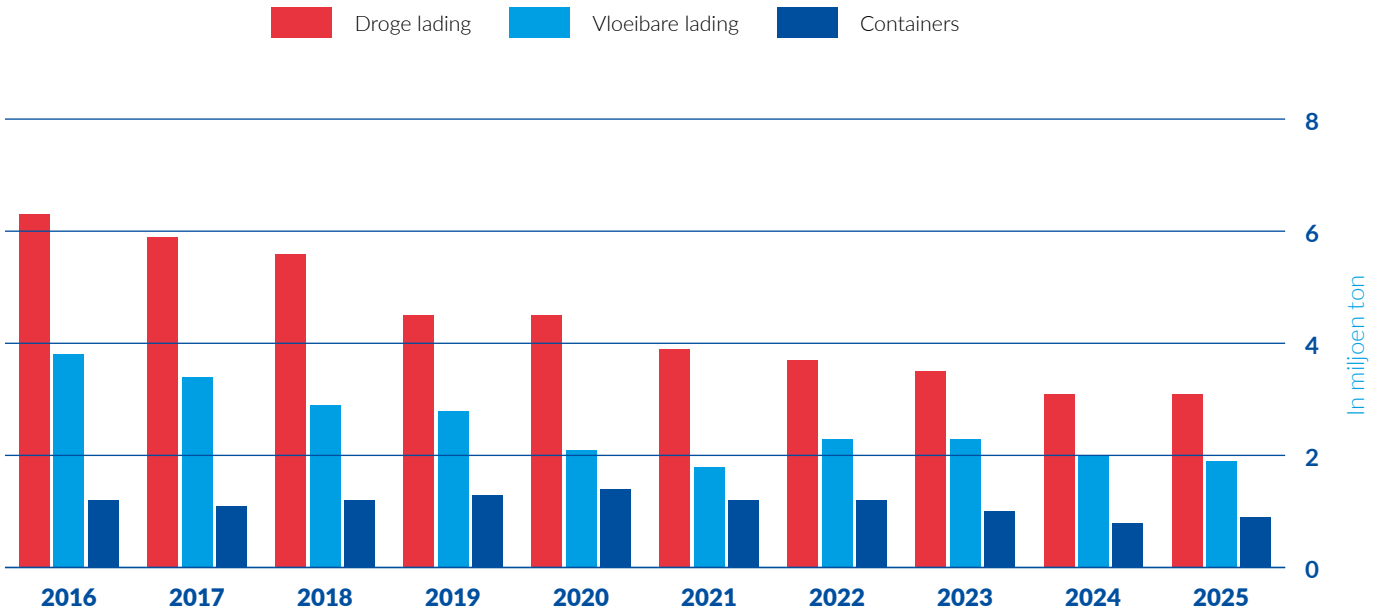
AFBEELDING 8: **BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE ZEEHAVEN VAN HAMBURG** (IN MILJOEN TON)



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

[20] *Binnenschifffahrt, Hamburger Hafen wächst robust: Hinterlandverkehr stabil (17 november 2025), beschikbaar op de website "Binnenschifffahrt"*

AFBEELDING 9: **BINNENVAARTGERELATEERDE OVERSLAG VAN GOEDEREN IN DE ZEEHAVEN VAN HAMBURG NAAR TYPE LADING** (IN MILJOEN TON) *



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

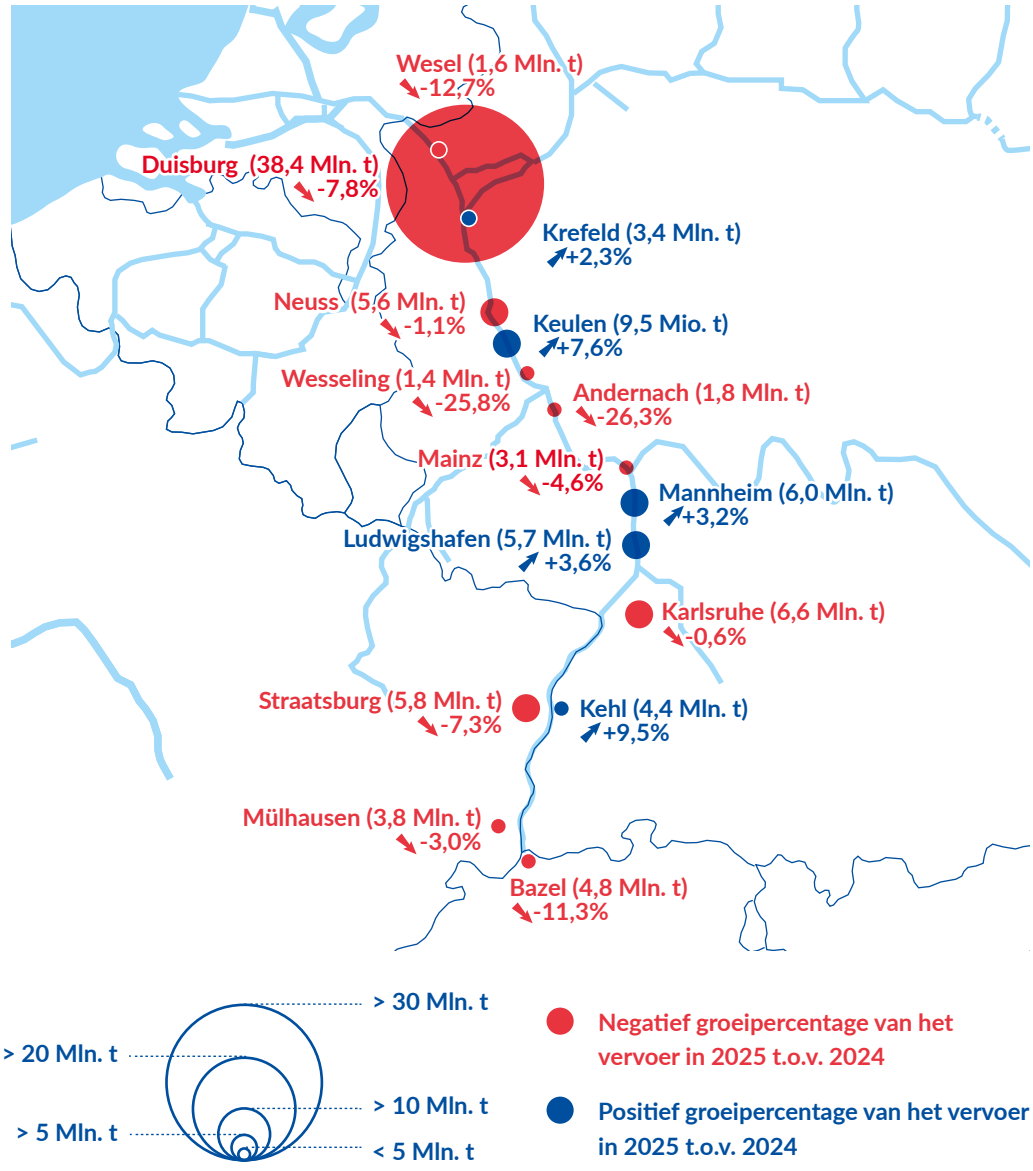
** Bij deze berekening is geen rekening gehouden met algemene lading (in 2025 bedroeg het vervoerde volume voor dit segment bijna 0,1 miljoen ton).*

BELANGRIJKSTE
EUROPESE BINNEN- EN ZEEHAVENS PER REGIO[21]

Gegevens over de binnenvaartgerelateerde overslag in de belangrijkste binnen- en zeehavens staan in de statistische bijlage.

TRADITIONELE RIJNHAVENS

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (IN MILJOEN TON)



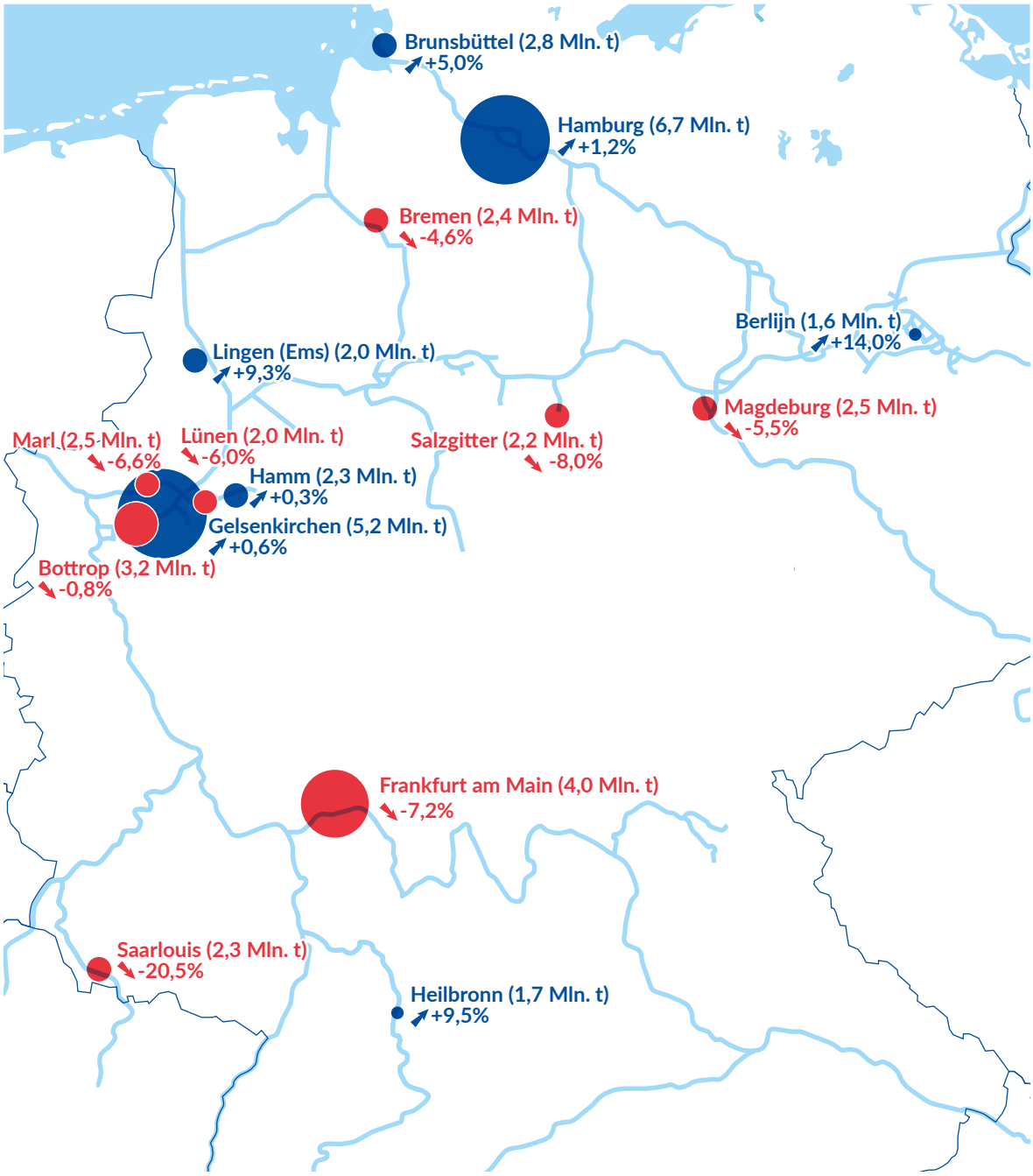
Bronnen: Destatis, Port de Strasbourg, Schweizerische Rheinhäfen, Port de Mulhouse

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

[21] Geselecteerd op basis van hun relevantie voor de binnenvaart

HAVENS IN DUITSLAND BUITEN DE RIJN *

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (IN MILJOEN TON)

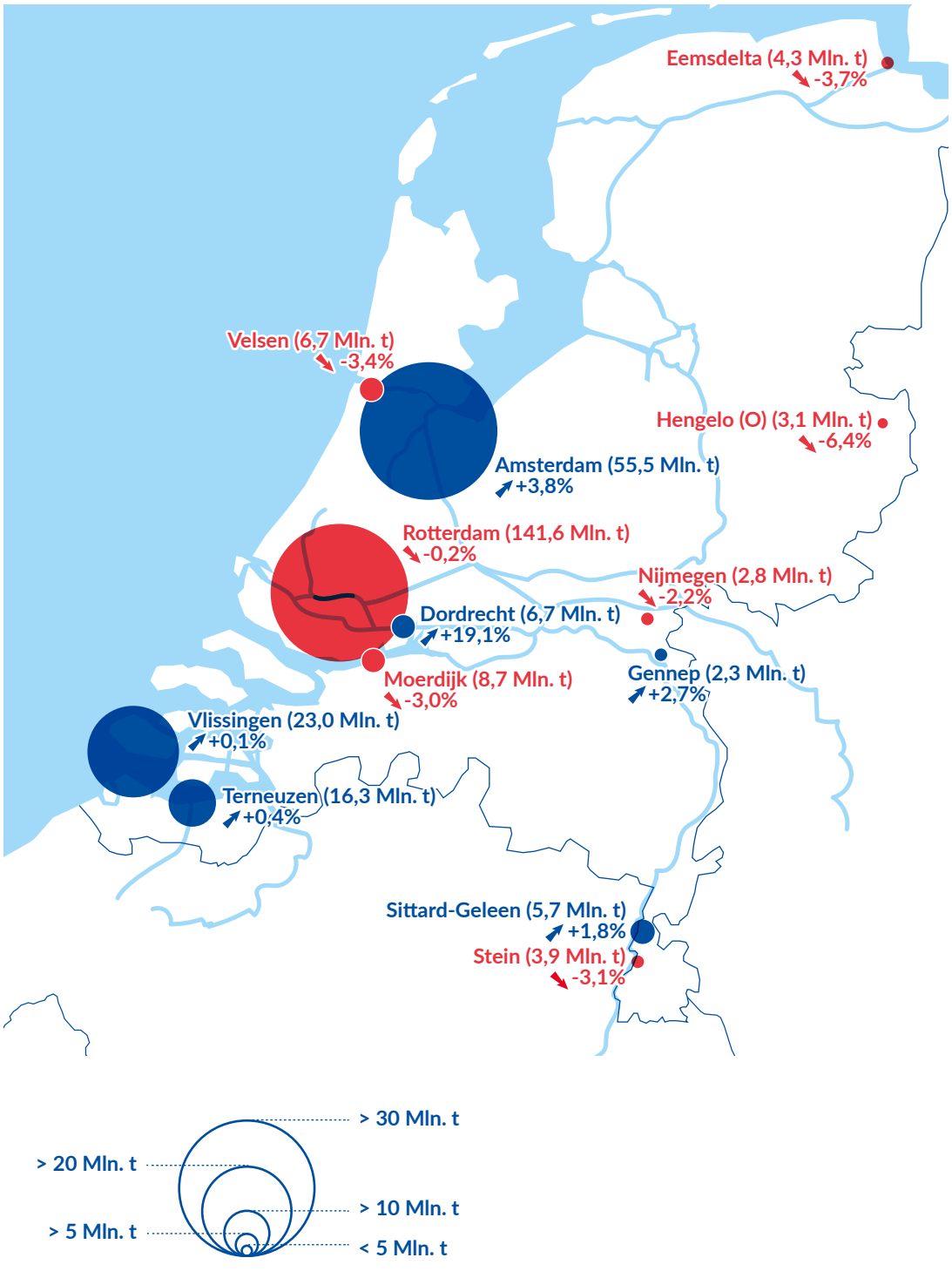


Bron: Destatis

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

NEDERLANDSE HAVENS

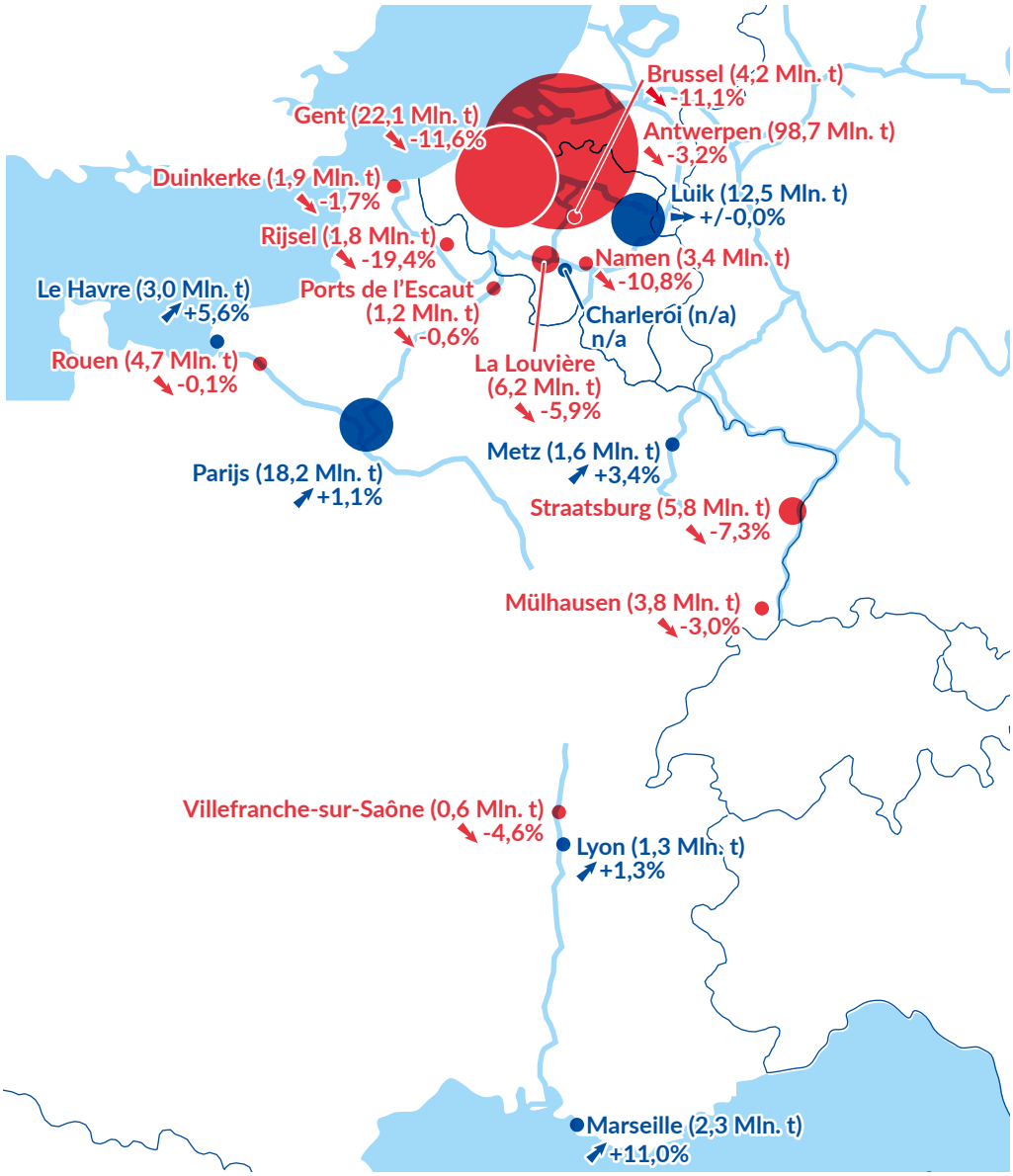
TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (IN MILJOEN TON)

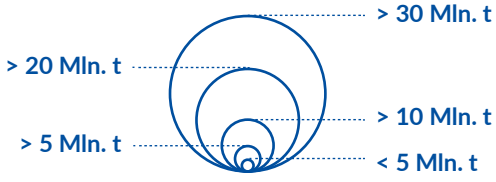


Bron: CBS

FRANSE EN BELGISCHE HAVENS

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (IN MILJOEN TON)





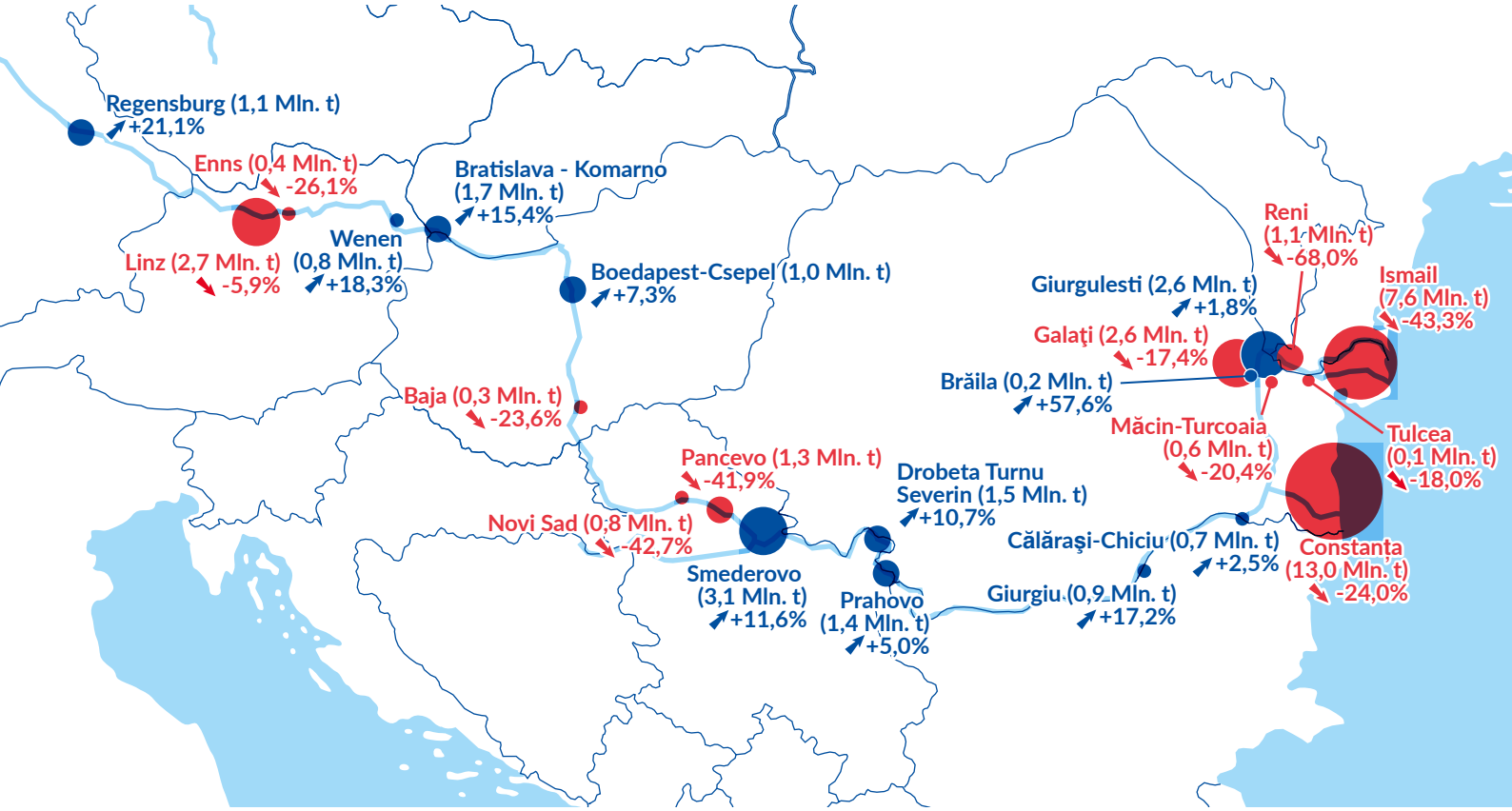
Negatief groeipercentage van het vervoer in 2025 t.o.v. 2024

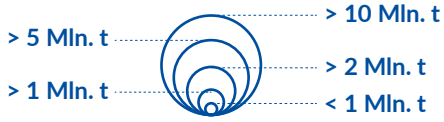
Positief groeipercentage van het vervoer in 2025 t.o.v. 2024

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

DONAUHAVENS

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (IN MILJOEN TON)





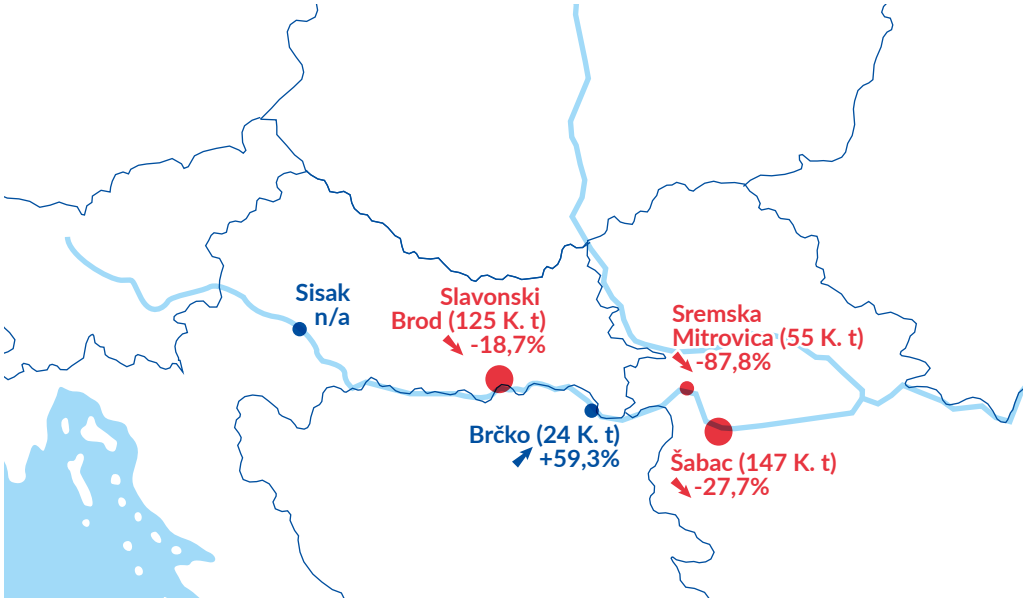
Negatief groeipercentage van het vervoer in 2025 t.o.v. 2024

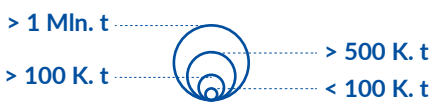
Positief groeipercentage van het vervoer in 2025 t.o.v. 2024

Bronnen: Marktobservatierapport van de Donaucommissie, Roemeens instituut voor de statistiek

SAVAHAVENS

TOTAAL BINNENVAARTVERVOER PER JAAR (IN 1.000 TON)





Negatief groeipercentage van het vervoer in 2025 t.o.v. 2024

Positief groeipercentage van het vervoer in 2025 t.o.v. 2024

Bron: Internationale Commissie van het stroomgebied van de Sava







05

GOEDERENVLOOT

- De Europese binnenvaartvloot voor vrachtvervoer doorloopt een gestage structurele transformatie, waarbij het aantal grotere schepen toeneemt en het aantal kleine schepen in het Rijnstroomgebied steeds verder afneemt.
- In 2025 werden er meer nieuwe schepen gebouwd en kwamen er 87 nieuwe vrachtschepen op de markt. De meeste drogeladingschepen werden geregistreerd in Nederland, Duitsland en België, terwijl de meeste nieuwe tankschepen in Nederland in bedrijf werden genomen.
- De gemiddelde laadcapaciteit van de nieuwe tankschepen steeg van 5.326 ton in 2024 naar 5.851 ton in 2025, wat een bevestiging is van de trend dat de schepen steeds groter worden. Het tegenovergestelde kan waargenomen worden bij de nieuwe drogeladingschepen, waar het laadvermogen van 4.230 ton in 2024 terugliep naar 2.873 ton in 2025. De meeste nieuwe schepen vallen namelijk binnen de categorie van 2.000 tot 3.000 ton. Kijkt men naar de leeftijdsstructuur, dan kan worden vastgesteld dat ongeveer 80% van de drogeladingvloot gebouwd werd in de twintigste eeuw, in vergelijking met slechts 38% bij de tankvloot. De tankvloot is, alles bij elkaar genomen, een aanzienlijk jongere vloot.

VLOOTOMVANG
PER MACRO-REGIO EN LAND IN EUROPA

TABEL 1: **VLOOTOMVANG** (AANTAL BINNENVAARTSCHEPEN OP BASIS VAN DE MEEST RECENT BESCHIKBARE JAREN) **PER MACRO-REGIO EN SCHEEPSTYPE IN EUROPA**





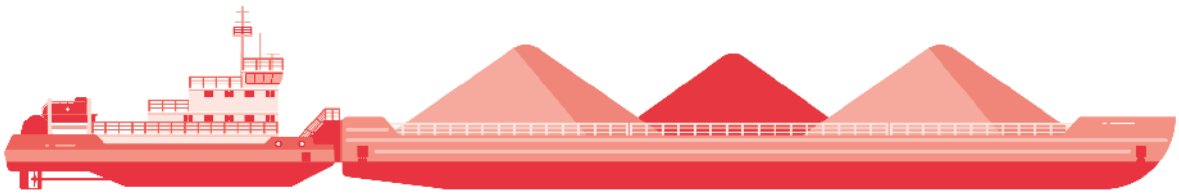
	Drogeladingschepen	Tankschepen	Duw- en sleepboten	
RIJNVLOOT	6.224	1.477	1.291	8.992
DONAUVLOOT	2.647	124	605	3.376
OVERIGE LANDEN *	786	0 #	261	1.047
	9.564 **	1.572 **	2.127 **	13.263 **

Bronnen: 1) Rijnoeverstaten: VNF (Frankrijk), CBS/Rijkswaterstaat (Nederland), Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB) (België), WSV, Overheidsdienst voor registratie en registratierechten, domeinen en BTW van Luxemburg, Schweizerische Rheinhäfen. 2) Donaulanden (Duitse Donauvloot, Oostenrijk, Slowakije, Hongarije, Kroatië, Servië, Bulgarije, Moldavië, Roemenië, Oekraïne): Donaucommissie en [iww_eq_age]. Overige landen: Eurostat [iww_eq_loadcap], [iww_eq_age].

** Overige landen = Polen, Tsjechische Republiek, Italië, Finland, Litouwen*

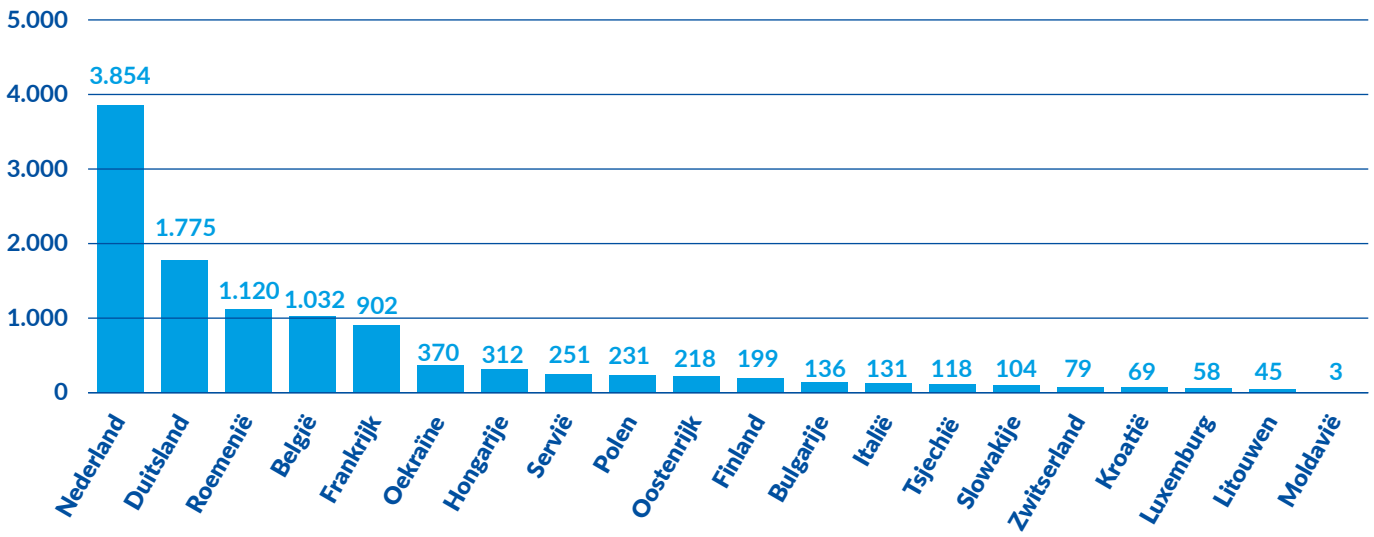
*** De cijfers voor het totale aantal schepen zijn exclusief de Duitse Donauvloot.*

Op basis van de bestaande statistieken is het niet mogelijk om tankschepen voor andere landen te identificeren. De schepen in deze landen zijn allemaal geteld als drogeladingschepen.



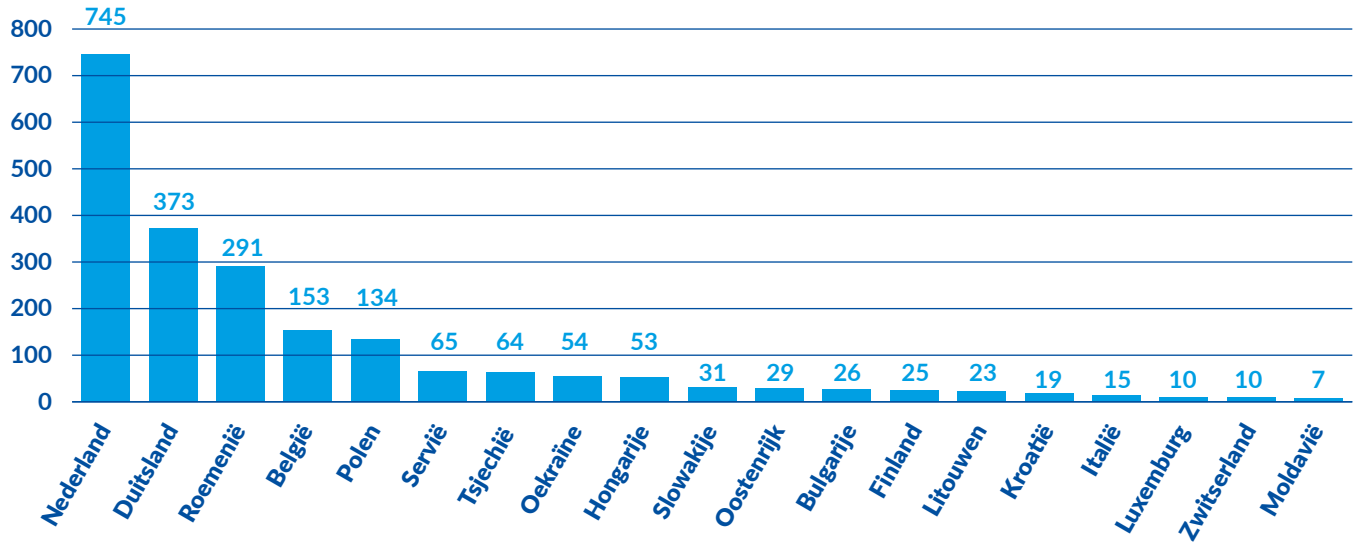
De volgende afbeeldingen tonen het aantal drogeladingschepen en tankers samen (motorvrachtschepen en duwbakken) en het aantal duw- en sleepboten per land in Europa.

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



Bronnen: Eurostat [iww_eq_loadcap], nationale bronnen voor de Rijnoeverstaten (Overheidsdienst voor registratie en registratierechten, domeinen en BTW van Luxemburg, Schweizerische Rheinhäfen, WSV, VNF, ITB, Rijkswaterstaat en CBS) en de Donaucommissie voor de Donaulanden (Oostenrijk, Slowakije, Hongarije, Kroatië, Servië, Bulgarije, Moldavië, Roemenië, Oekraïne).
** De gegevens voor de Rijn zijn van 2025, behalve voor Duitsland (2024), overige landen: gegevens voor 2024, de Donaulanden (2023).*

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



Bronnen: Eurostat [iww_eq_age], Overheidsdienst voor registratie en registratierechten, domeinen en BTW van Luxemburg en Donaucommissie voor Oostenrijk en Oekraïne
** De gegevens zijn van 2024, behalve voor Italië (2017), Oostenrijk en Oekraïne (2023) en Luxemburg (2025).*

ONTWIKKELING
VAN DE RIJNVLOOT

DROGELADINGVLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN

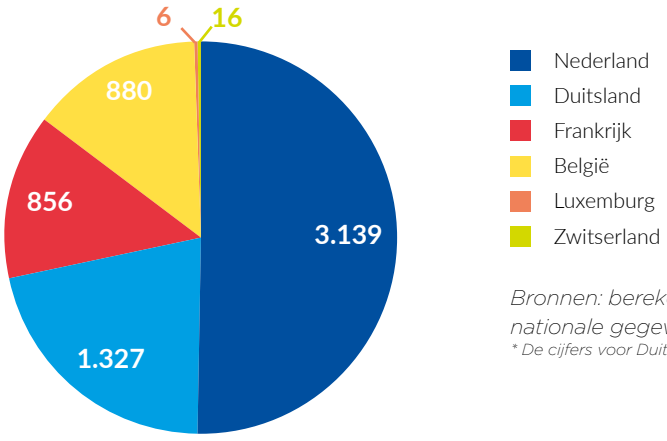
De vlootgegevens die zijn gebruikt voor dit deel berusten volledig op nationale vlootgegevens van vaarweginstanties. De reden hiervoor is dat alleen in nationale vlootgegevens en de IVR-database een onderscheid wordt gemaakt tussen drogelading- en tankschepen. In de database van Eurostat is dat niet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

De gegevens van de Nederlandse vloot - die goed is voor 50,0% van alle drogeladingschepen in het Rijnstroomgebied en voor 48,0% van alle tankschepen - omvat de binnenvaartschepen die in Nederland geregistreerd staan en (in Nederland en daarbuiten) in 2025 actief waren[22].

Het totale aantal drogeladingschepen dat in Rijnoeverstaten geregistreerd staat, bedroeg in 2025 volgens deze bronnen 6.224, ten opzichte van 6.337 in 2024 en 6.410 in 2023. Zoals uit deze cijfers blijkt, is er sinds 2005 een duidelijk neerwaartse trend. Een verdere uitsplitsing van de vlootgegevens naar laadvermogen laat zien dat deze neerwaartse trend wordt veroorzaakt door de afname van het aantal kleine schepen (< 1.000 ton laadvermogen).

Na de Nederlandse vloot, die goed is voor ongeveer de helft van alle drogeladingschepen, staat de Duitse vloot op de tweede plaats, met een aandeel van 21,3%. België (14,1%) en daarna Frankrijk (13,8%) volgen met eveneens hoge aandelen. De vloten van Zwitserland en Luxemburg hebben samen een aandeel van 4%.

AFBEELDING 3: **AANTAL DROGELADINGSCHEPEN IN DE RIJNOEVERSTATEN IN 2025 ***



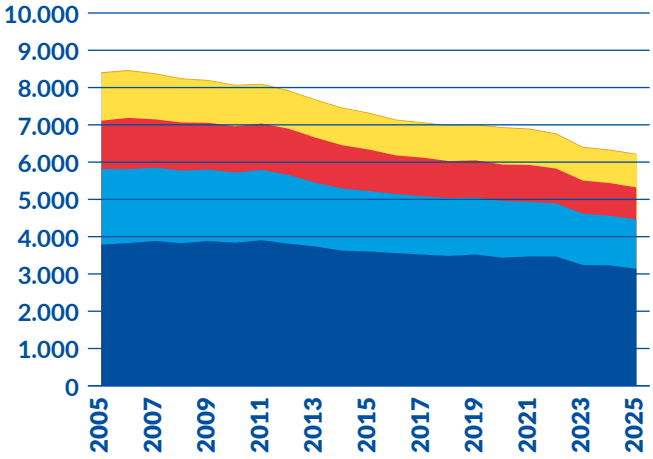
Bronnen: berekening van de CCR op basis van nationale gegevens (zie tabel 1)
** De cijfers voor Duitsland hebben betrekking op 2024.*

[22] *Het Bureau voor de Statistiek van Nederland (CBS) ontvangt ruwe gegevens over de operationele vloot in Nederland van Rijkswaterstaat en geeft deze door aan de CCR. Het gaat hier om schepen die daadwerkelijk in bedrijf zijn, aangezien ze in 2025 in Nederland meetpunten zijn gepasseerd.*

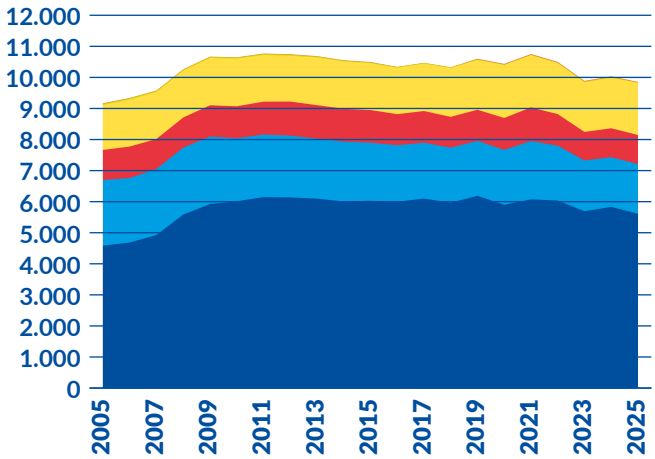
AFBEELDINGEN 4 EN 5: **DROGELADINGVLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN ***



Drogeladingschepen in de Rijnoeverstaten (aantal)



Laadvermogen van drogeladingschepen in de Rijnoeverstaten (in 1.000 ton)



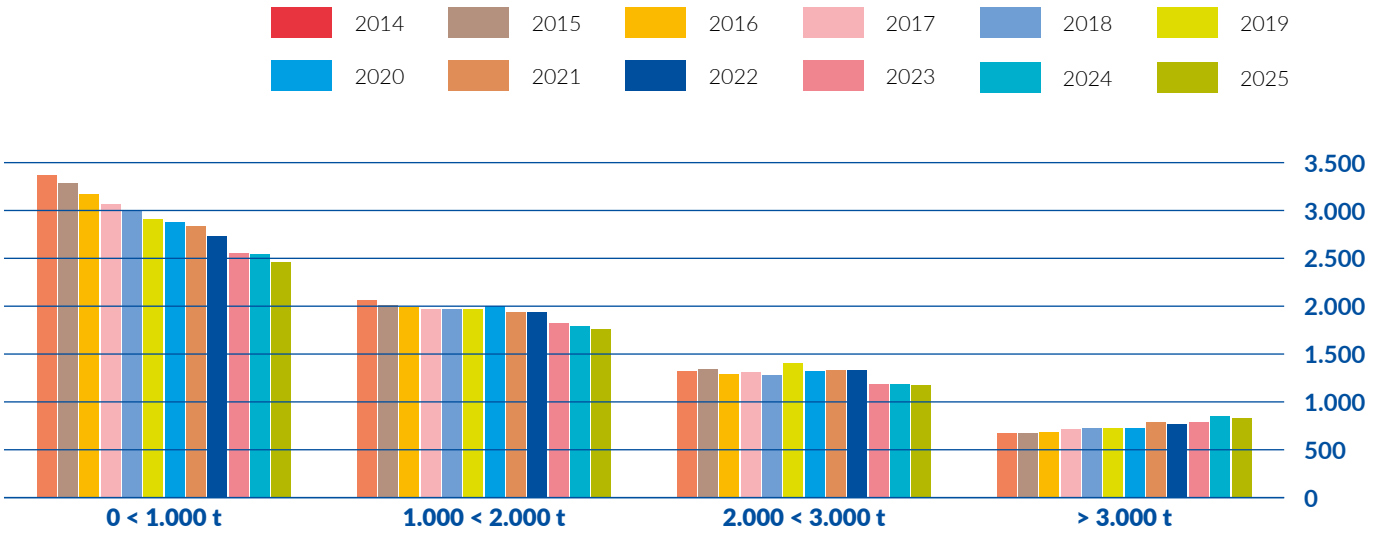
Bronnen: berekening van de CCR op basis van nationale gegevens (zie tabel 1)
** Voor Duitsland waren geen gegevens beschikbaar voor 2025, dus werden voor dit jaar de gegevens van 2024 gebruikt.*

Het totale laadvermogen van de Rijnvloot voor droge lading is lange tijd (2009-2020) vrij constant gebleven, maar is de afgelopen jaren (sinds 2021) gedaald. In 2025 bedroeg het ongeveer 9,9 miljoen ton. Het gemiddelde laadvermogen per schip bedroeg in 2025 1.584 ton. Deze parameter vertoont sinds 2005 een gestage lineaire groeitrend. Deze groei wordt veroorzaakt doordat kleine schepen in de loop der jaren uit de actieve vloot verdwijnen en er grotere schepen (hoewel in kleinere aantallen) bijkwamen.

Zoals de grafiek voor het aantal schepen naar laadvermogen laat zien, verliezen de kleine schepen voortdurend terrein op de Rijnmarkt. Vanuit logistiek oogpunt verergert dit de negatieve effecten van de klimaatverandering op de Rijnvaart. Kleine schepen hebben namelijk een lagere maximale diepgang en kunnen ook bij laagwater nog worden ingezet voor vrachtvervoer. De geleidelijke uitfasering van kleine schepen vergroot daarom de kwetsbaarheid van het logistieke Rijnvaartsysteem voor laagwater.

In de periode 2022-2025 is ook het aantal schepen met een gemiddeld laadvermogen afgenomen. Dit kan worden verklaard door de oorlog in Oekraïne, die ertoe leidde dat veel drogeladingschepen werden verkocht die van de Rijn naar het Donaugebied vertrokken en daar werden gebruikt om graan uit Oekraïne te exporteren.

AFBEELDING 6: **DROGELADINGVLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN NAAR LAADVERMOGEN**

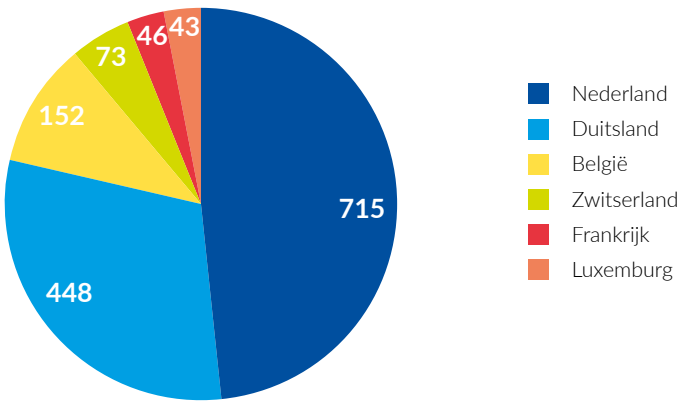


Bronnen: nationale vaarwegautoriteiten van de Rijnoeverstaten, analyse van de CCR

TANKVLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN

Het aandeel van de Nederlandse vloot binnen de totale tankvloot van de Rijnoeverstaten bedraagt 48%. Duitsland staat op de tweede plaats met een aandeel van 30%, gevolgd door België (10%), Zwitserland (5%), Frankrijk (3%) en Luxemburg (3%).

AFBEELDING 7: **AANTAL TANKSCHEPEN IN DE RIJNOEVERSTATEN IN 2025 ***



Bronnen: berekening van de CCR aan de hand van nationale gegevens (zie tabel 1)
** Voor Duitsland hebben de gegevens betrekking op 2024.*

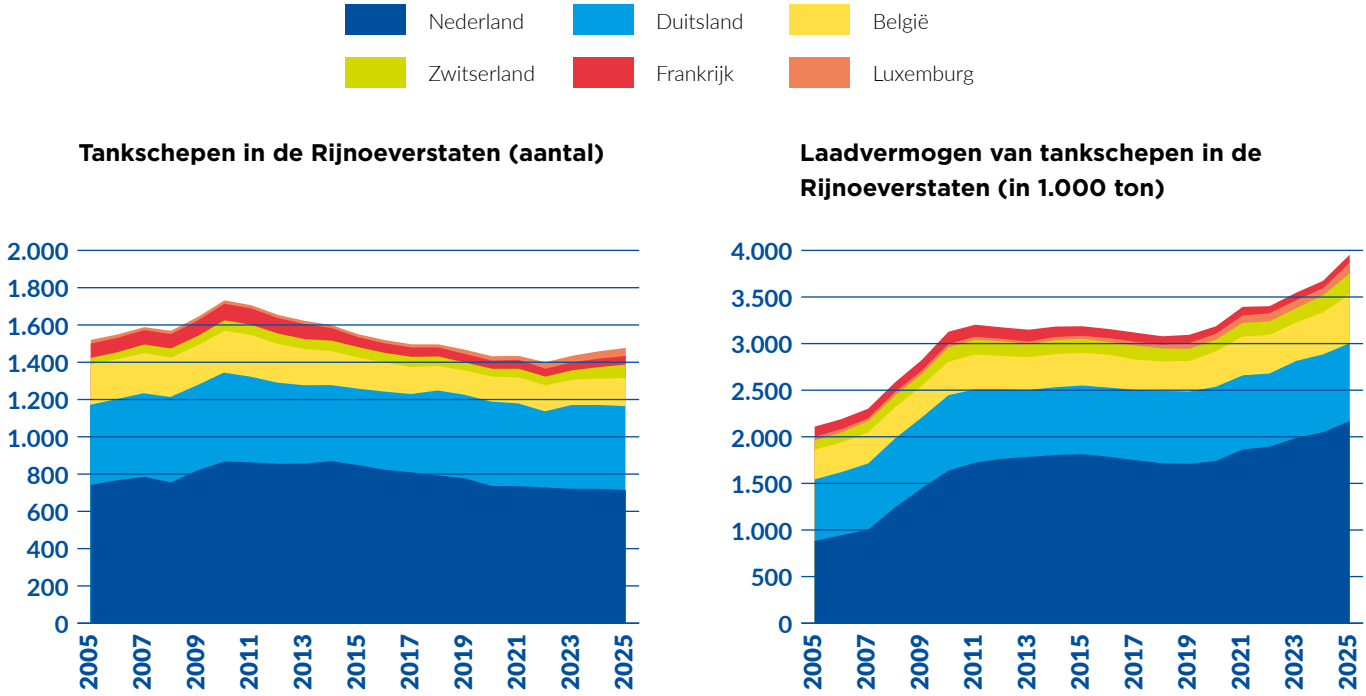
In de ontwikkeling van het totale aantal tankschepen sinds 2005 kunnen drie verschillende fasen worden onderscheiden:

1) Een stijgende trend tot 2010, als gevolg van de investeringen in nieuwe dubbelwandige schepen die vereist waren in het kader van de overgang van enkelwandige naar dubbelwandige tankschepen.

2) Een dalende trend tussen 2011 en 2022. Dit werd veroorzaakt door het uit de markt halen van enkelwandige tankschepen, als gevolg van de overgangsregels.

3) Sinds 2022 is het totale aantal tankschepen weer toegenomen. De markt voor nieuwbouw trok weer aan, na de aanpassing tussen 2010 en 2022, en werd gestimuleerd door de bereidheid van banken om leningen te verstrekken aan de grote bedrijven in de tankvaart.

AFBEELDINGEN 8 EN 9: **TANKVLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN**



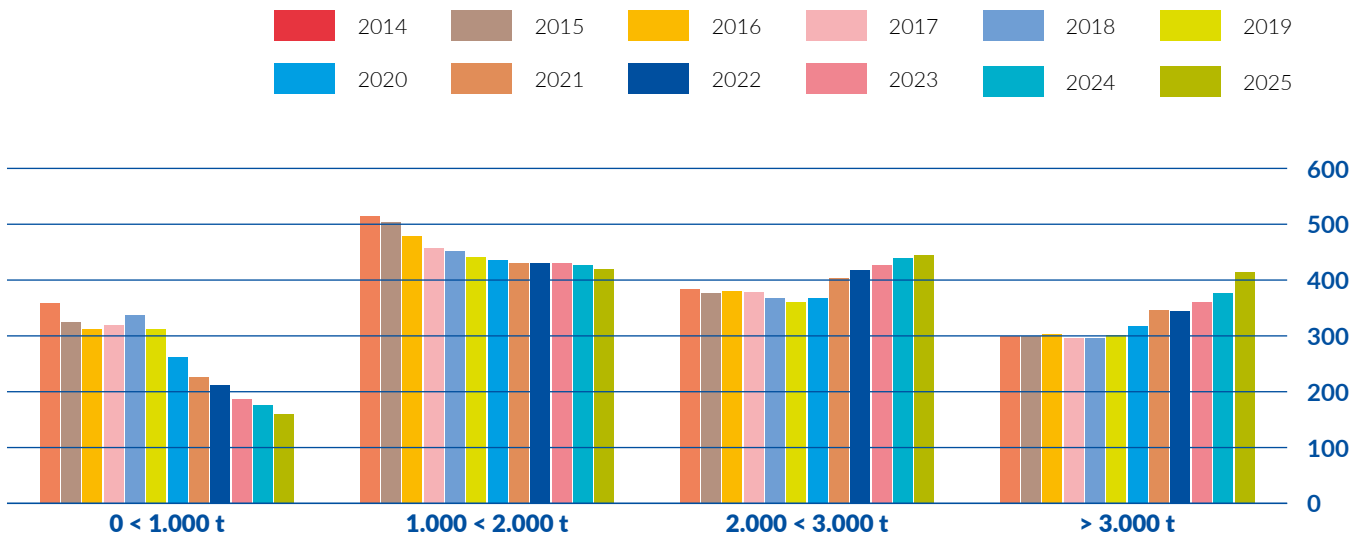
Bronnen: berekening van de CCR aan de hand van nationale gegevens (zie tabel 1)
** Voor Duitsland waren de gegevens van 2025 niet beschikbaar, dus hebben de gegevens betrekking op 2024.*

Het aantal tankers in de Rijnoeverstaten bedroeg in 2025 1.477, wat een stijgende trend betekent sinds 2022 (1.459 schepen in 2024, 1.435 in 2023, 1.400 in 2022).

De laadcapaciteit van de gehele tankvloot laat al sinds 2019 een toename zien, van 3,09 miljoen ton laadvermogen in 2019 tot bijna 4,0 miljoen ton in 2025 (+28%). Dit is een aanzienlijke stijging in korte tijd.

Net als bij drogeladingschepen vertoont de gemiddelde laadcapaciteit van tankschepen een lineaire groeitrend. Het gemiddelde laadvermogen van een tanker in de Rijnoeverstaten bedroeg in 2025 2.677 ton, tegenover 2.109 ton in 2019. Sinds 2005 is de gemiddelde capaciteit van een Rijntanker bijna verdubbeld (+93%).

AFBEELDING 10: **TANKVLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN NAAR LAADVERMOGEN**



Bronnen: nationale vaarwegautoriteiten van de Rijnoeverstaten, analyse van de CCR



II ONTWIKKELING VAN DE DONAUVLOOT[23]

Volgens statistieken van de Donaucommissie (die op basis van enquêtes onder rederijen in haar lidstaten werden aangevuld) bestond de Donauvloot eind 2023 voor 77% uit drogeladingschepen (2.647), voor 20% uit duw- en sleepboten (682) en voor 3% uit tankschepen (124).

DROGELADINGVLOOT IN HET DONAUSTROOMGEBIED

Volgens de statistieken van de Donaucommissie (met aanvullende informatie op basis van enquêtes onder rederijen in haar lidstaten) waren er eind 2023 381 motorvrachtschepen in bedrijf, samen met 2.119 duwbakken, met een totaal laadvermogen van ongeveer 3,2 miljoen ton[24]. De Roemeense drogeladingvloot is de grootste in het Donaustroomgebied, met een aandeel van ongeveer 42% van alle drogeladingschepen.

Het vervoer van droge lading op de Donau vindt voornamelijk plaats met samenstellen (duwstellen, koppelverbanden en geduwde konvooien), en slechts voor een klein deel door individuele gemotoriseerde vrachtschepen. In 2025 werd op Boven-Donau bij de sluis van Gabčíkovo 48% van alle vracht vervoerd in duwstellen. Voor de Midden-Donau bij Mohács bedroeg het aandeel van duwstellen in het totale vervoer 70%. Voor de Beneden-Donau was het aandeel van duwstellen in het totale vervoer zelfs nog hoger.

TANKVLOOT IN HET DONAUSTROOMGEBIED

Volgens de statistieken van de Donaucommissie (met aanvullende informatie op basis van enquêtes onder rederijen in haar lidstaten) waren er aan het eind van 2023 36 motortankschepen en 72 tankbakken zonder eigen voortstuwing, met een totaal laadvermogen van circa 0,16 miljoen ton[25].

[23] Bron: Jaarboek statistieken 2023 van de Donaucommissie. Voor de Duitse vloot wordt alleen de Duitse Donauvloot meegenomen in de gegevens over de Donauvloot.
[24] Idem
[25] Idem

BOUW VAN NIEUWE SCHEPEN

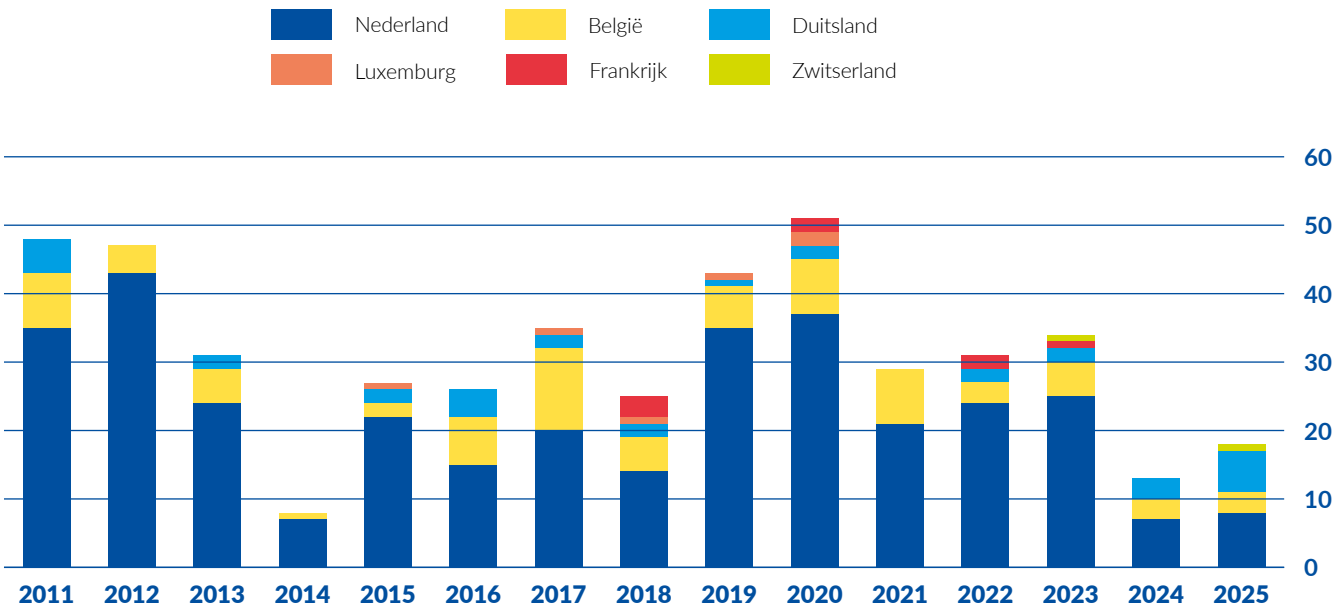
IN DE RIJNOEVERSTATEN[26]

In 2025 kwamen er meer nieuwe schepen op de markt dan in 2024, met in totaal 87 nieuwgebouwde vrachtschepen. Dit gold zowel voor drogeladingschepen (18 nieuwe drogeladingschepen in 2025 tegenover 13 in 2024) als voor tankschepen (67 in 2025 tegenover 38 tankschepen in 2024). Volgens de nieuwbouwcijfers van de IVR werden er in 2025 twee nieuwe duwboten (in vergelijking met één in 2024) opgeleverd (geregistreerd in België en Nederland). Het herstel in de transportvraag kan, samen met de behoefte om de vloot te moderniseren, gezien worden als reden voor de bouw van meer nieuwe schepen. Ook moet worden opgemerkt dat schepen die zijn ingedeeld in de categorie 'Overige', zoals patrouillevaartuigen, drijvende werktuigen of dienstvaartuigen, niet zijn opgenomen in de onderstaande grafieken[27].

Droge lading

Het merendeel van de nieuwe drogeladingschepen die in 2025 op de markt kwamen, is geregistreerd in Nederland (8 van de 18), gevolgd door Duitsland (6 van de 18) en België (3 van de 18).

AFBEELDING 11: **NIEUWE DROGELADINGSCHEPEN OP DE MARKT PER LAND VAN TEBOEKSTELLING** (AANTALLEN, 2011-2025)

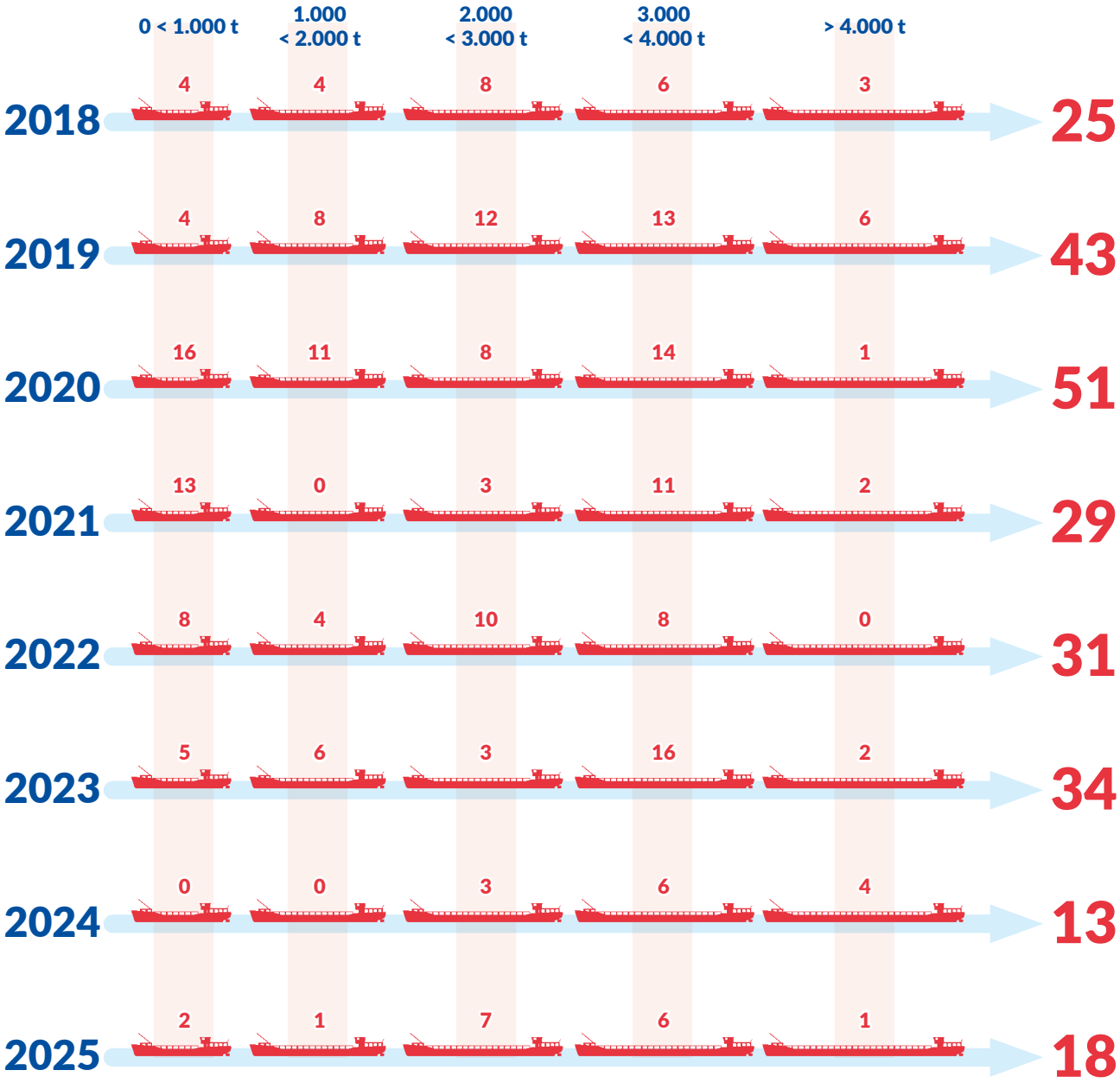


Bron: IVR

[26] *Nederland, Duitsland, België, Frankrijk, Zwitserland, Luxemburg*
[27] *In 2025 werden er drie nieuwe drijvende werktuigen en één dienstvaartuig in opdracht gegeven.*

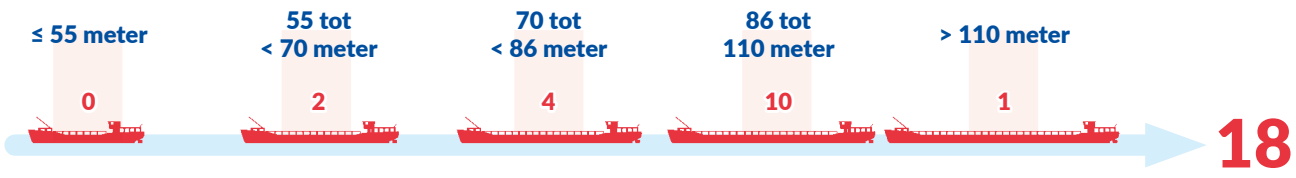
De meeste nieuwe drogeladingschepen in 2025 vallen in de categorie met een laadvermogen tussen 2.000-3.000 ton. Het gemiddelde laadvermogen van nieuwe drogeladingschepen bedroeg in 2025 2.873 ton, vergeleken met 4.230 ton in 2024.

TABEL 2: **NIEUW GEBOUWDE DROGELADINGSCHEPEN NAAR LAADVERMOGEN**



Bron: IVR
In voorgaande jaren werd gebruik gemaakt van schattingen voor het laadvermogen in ton. De totale aantallen omvatten schepen waarvan het laadvermogen in ton niet bekend is, wat de mogelijke verschillen tussen de totale aantallen en de som van de schepen gesorteerd op hun laadvermogen in elke kolom verklaart.

TABEL 3: **NIEUWE DROGELADINGSCHEPEN IN 2025 NAAR LENGTE**

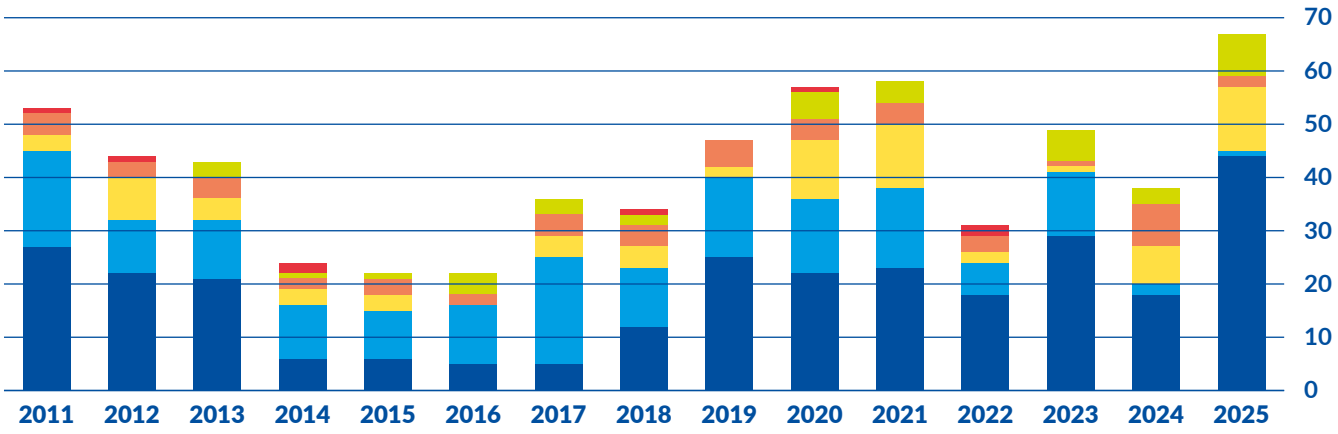


Bronnen: IVR, analyse van de CCR
Het totale aantal omvat één schip waarvan de lengte niet bekend is, wat het verschil verklaart tussen het totale aantal en de som van de schepen naar lengte in elke kolom.

Vloeibare lading

Volgens de IVR-database kwamen er in 2025 67 nieuwe tankschepen op de markt, een stijging ten opzichte van 2024, toen er 38 werden opgeleverd. Het merendeel van de nieuwe schepen is te boek gesteld in Nederland (44), gevolgd door België (12), Zwitserland (8), Luxemburg (2) en Duitsland (1). Niet alleen het aantal schepen is toegenomen, ook de laadcapaciteit die hiermee op de markt kwam is groter in 2025 dan in 2024 (zie tekst verderop).

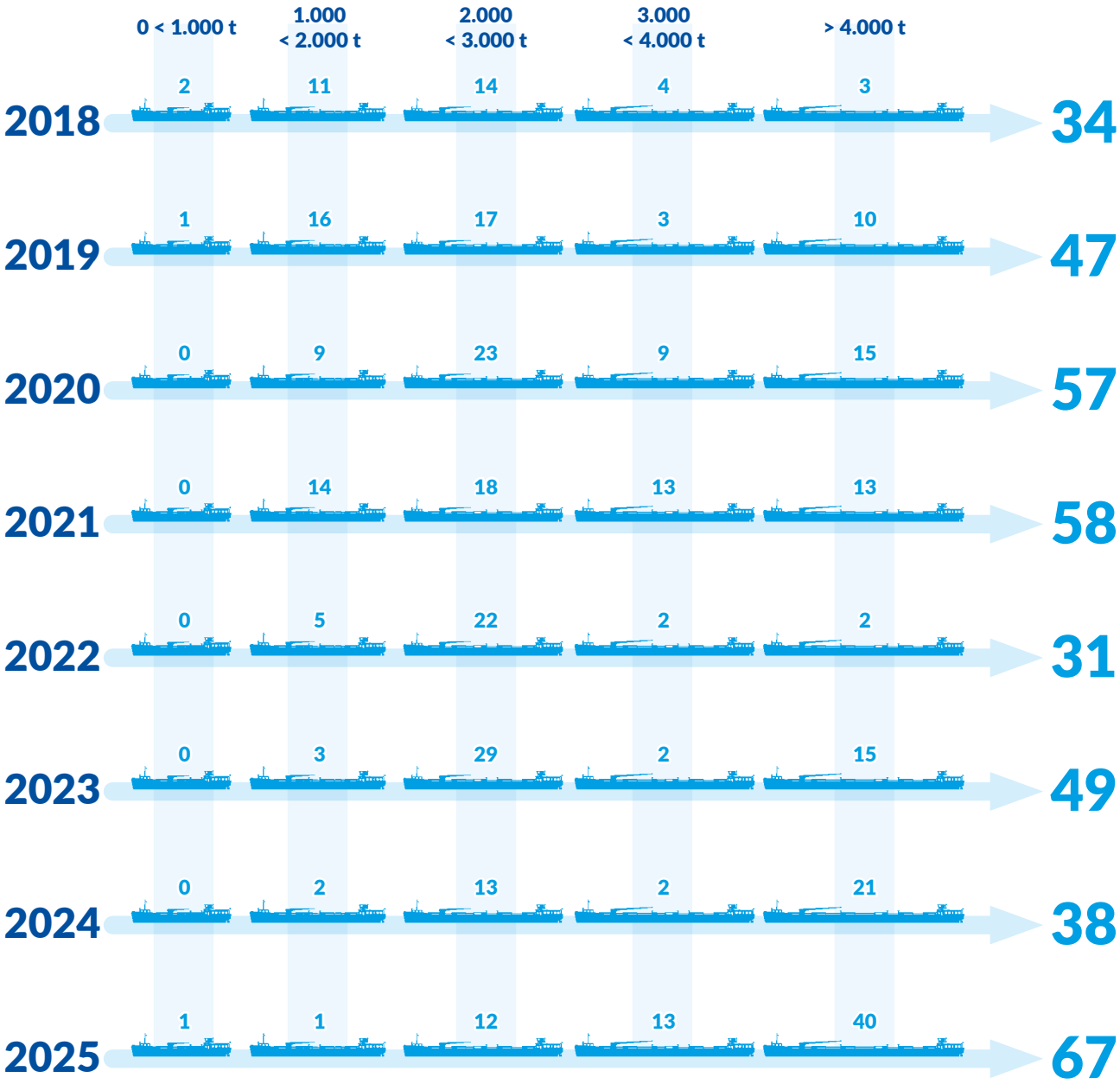
AFBEELDING 12: **NIEUWE TANKSCHEPEN OP DE MARKT PER LAND VAN TEBOEKSTELLING** (AANTALLEN, 2011-2025)



Bron: IVR

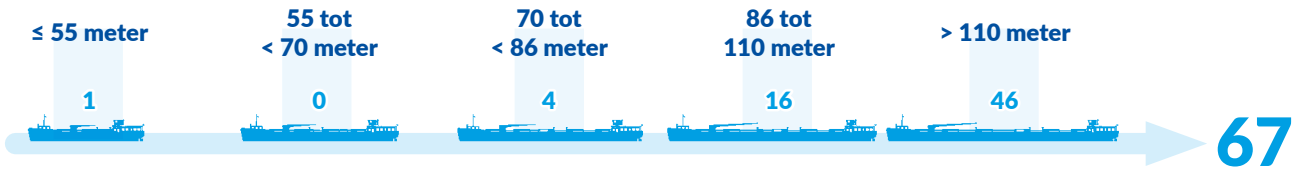
Het meest voorkomende laadvermogen van de nieuwe tankschepen valt in de categorie > 4.000 ton, met 40 nieuwe tankschepen in 2025. Het totale geschatte gemiddelde laadvermogen nam toe van 5.326 ton in 2024 tot 5.851 ton in 2025. Dit kan uitsluitend worden verklaard door het hoge aantal nieuwgebouwde schepen in de categorie > 4.000 ton in 2025 (40) in vergelijking met 2024, toen er 21 schepen met dergelijke afmetingen werden gebouwd. Over het algemeen worden steeds meer schepen gebouwd met een laadvermogen van meer dan 4.000 ton, waarbij deze drempel vaak met enkele duizenden tonnen wordt overschreden, wat de trend van de afgelopen jaren bevestigt dat er in het segment van de vloeibare lading steeds grotere schepen worden gebouwd.

TABEL 4: **NIEUWE TANKSCHEPEN NAAR LAADVERMOGEN**



Bronnen: IVR, analyse van de CCR
Ter informatie: voor achttien nieuwe schepen werd in 2025 het laadvermogen deels geschat als gevolg van aanvankelijk ontbrekende cijfers. Ook in voorgaande jaren werd gebruik gemaakt van schattingen. De totale aantallen omvatten schepen waarvan het laadvermogen niet bekend is, wat de mogelijke verschillen tussen de totale aantallen en de som van de schepen gesorteerd op hun laadvermogen in elke kolom verklaart.

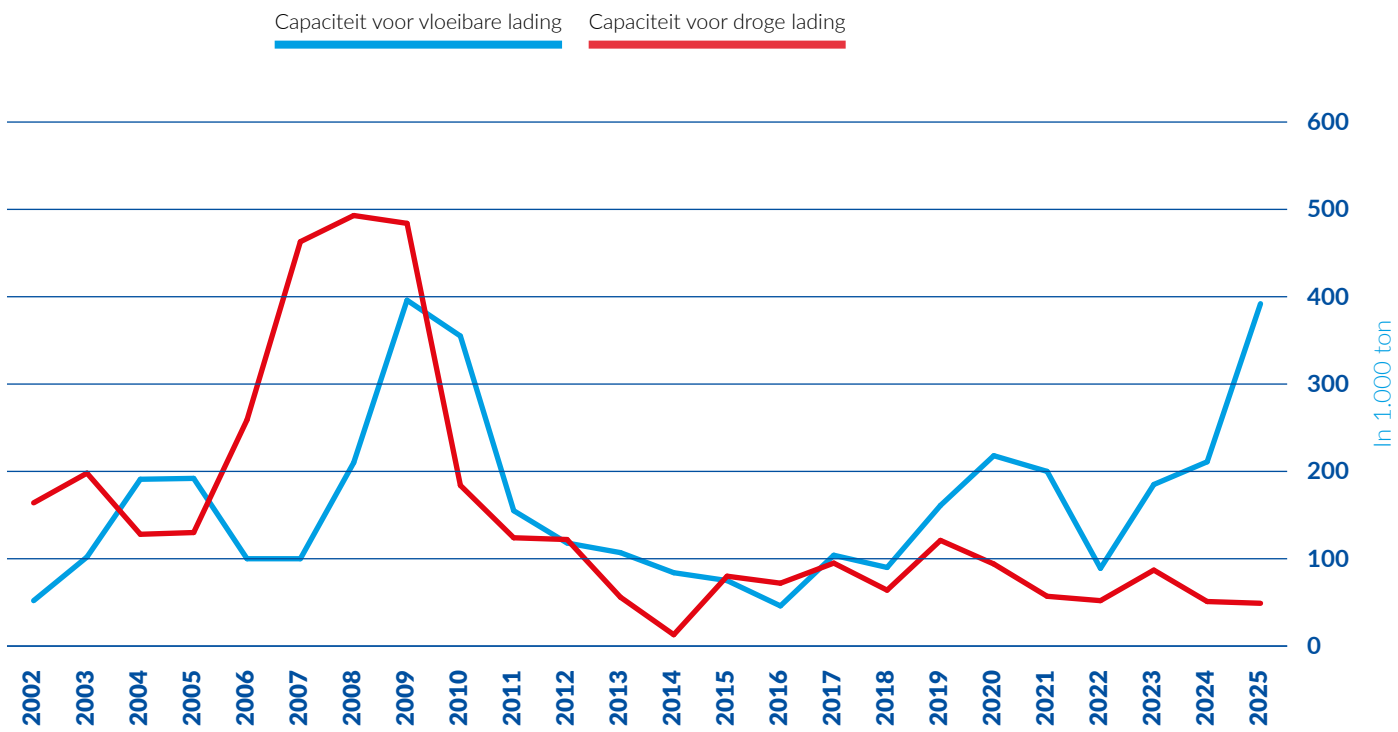
TABEL 5: **NIEUW GEBOUWDE TANKSCHEPEN IN 2025 NAAR LENGTE**



Bronnen: IVR, analyse van de CCR

Afbeelding 13 toont het nieuwe laadvermogen voor drogelading- en tankschepen die per jaar op de markt zijn gekomen. Na de financiële crisis zaten de nieuwbouwactiviteiten enigszins in het slop, maar de afgelopen jaren trekt dit weer aan en kan worden vastgesteld dat er weer meer nieuwe tankschepen worden opgeleverd. Voor droge lading laat de curve geen duidelijk herstel zien. Zoals eerder vermeld, was de ontwikkeling van de vervoersvraag in de drogeladingsector de afgelopen jaren zeer zwak, wat mogelijk heeft geleid tot de langdurige daling van het aantal nieuwe schepen en de daarmee samenhangende capaciteit die op de markt is gekomen.

AFBEELDING 13: **NIEUWE CAPACITEIT OP DE MARKT IN DE DROGELADING- EN TANKVAART** (LAADVERMOGEN IN 1.000 TON)



Bron: IVR
Voor achttien nieuwe schepen werd in 2025 het laadvermogen deels geschat als gevolg van aanvankelijk ontbrekende cijfers. Ook in voorgaande jaren werd gebruik gemaakt van schattingen.

IN DE DONAULANDEN[28]

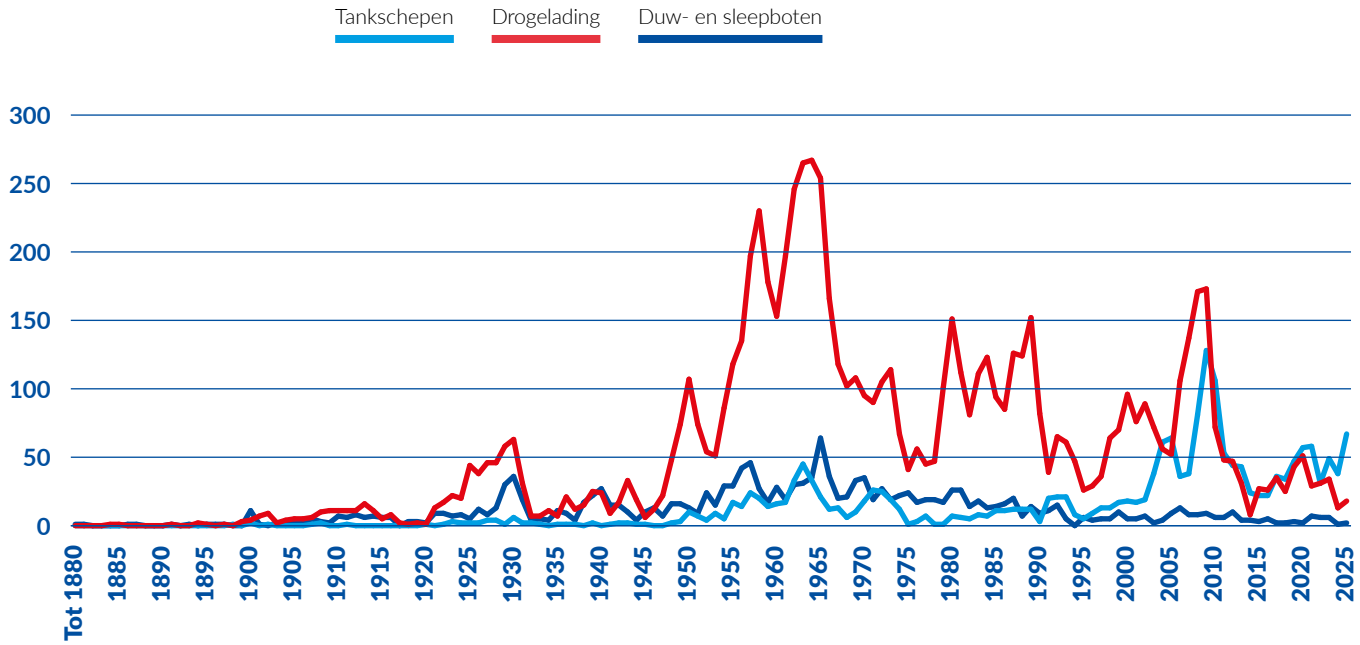
In de Donaulanden worden minder nieuwe schepen gebouwd dan in de Rijnoeverstaten. Volgens de database van de IVR werden in de afgelopen tien jaar nieuwe vrachtschepen geregistreerd in Roemenië (6), Kroatië (1), Oostenrijk (1) en Slowakije (1). Bij deze cijfers wordt de Duitse Donauvloot buiten beschouwing gelaten.

[28] *Nederland, Duitsland, België, Frankrijk, Zwitserland, Luxemburg*

LEEFTIJDSSTRUCTUUR
VAN VRACHTSCHEPEN IN DE RIJN- EN DONAUVLOOT

Volgens de scheepsdatabase van de IVR[29], is ongeveer 80% van de drogeladingvloot in de twintigste eeuw gebouwd, terwijl dit aandeel voor de tankvloot 38% bedraagt. Volgens dezelfde database heeft Nederland in bijna alle scheepscategorieën het grootste aantal schepen binnen de Rijnvloot, gevolgd door Duitsland.

AFBEELDING 14: **INGEBRUIKNAME VAN SCHEPEN IN DE RIJNVLOOT IN DE LOOP DER JAREN** (AANTAL BINNENVAARTSCHEPEN)

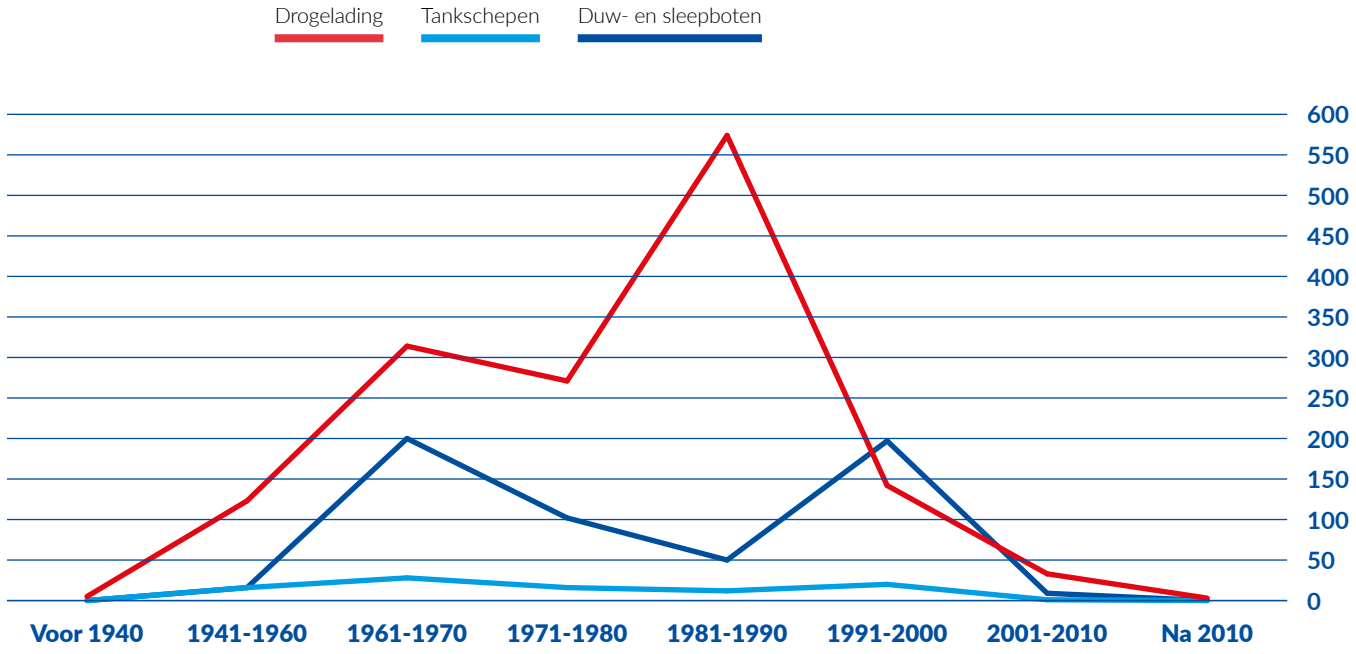


Bronnen: IVR, analyse van de CCR
Er wordt op gewezen dat van zes drogeladingschepen en vier duw- en sleepboten het bouwjaar onbekend is.
Bovendien bevat de IVR-database 248 extra tankschepen, 1.918 drogeladingschepen en 486 duw- en sleepboten die in andere landen dan de Rijnoeverstaten zijn geregistreerd.

[29] *De IVR-database bevat actieve schepen, maar kan ook enkele inactieve schepen bevatten, met name schepen die in eerdere jaren in gebruik zijn genomen.*

Volgens de gegevens van de Donaucommissie, waarin de Duitse Donauvloot niet is opgenomen, is het grootste deel van de drogeladingvloot gebouwd in de periodes 1961-1970 en 1981-1990. Voor de categorie duw- en sleepboten zijn de meeste schepen gebouwd in de periodes 1961-1970 en 1991-2000. Volgens dezelfde bron heeft Roemenië het grootste aantal schepen binnen de Donauvloot in elke scheepscategorie, gevolgd door Hongarije en Servië. De Duitse Donauvloot bestond in 2022 uit 95 drogeladingschepen, 30 tankschepen en 30 duw- en sleepboten.

AFBEELDING 15: **INGEBRUIKNAME VAN SCHEPEN IN DE DONAUVLOOT IN DE LOOP DER JAREN** (AANTAL BINNENVAARTSCHEPEN) *



Bronnen: Jaarboek 2023 van de Donaucommissie, analyse van de CCR
** Zonder de Duitse Donauvloot.*
Het jaar van ingebruikname is voor meerdere schepen onbekend. Dit kan de verschillen verklaren tussen de cijfers voor elk type vloot in deze grafiek en het totale aantal schepen dat in de Donauvloot is geregistreerd.



II CAPACITEITSMONITORING

DROGELADINGSCHEPEN

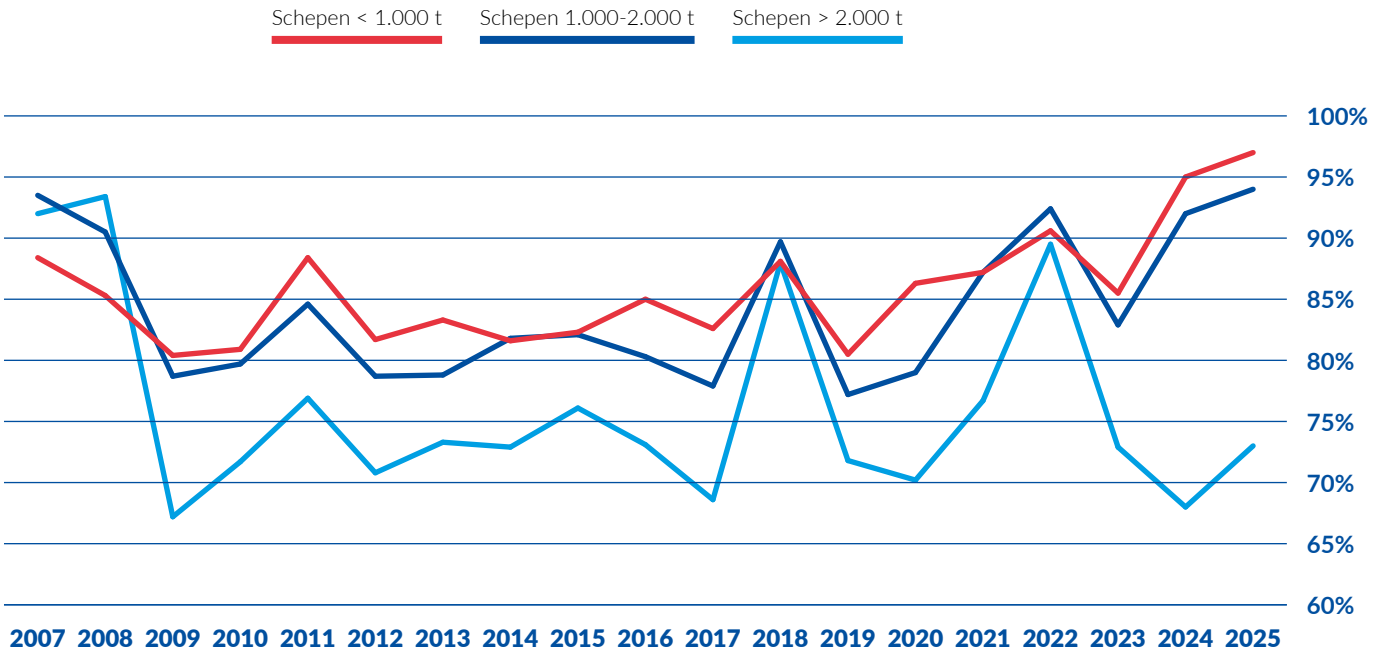
Vergeleken met 2024 laat het binnenvaartvervoer van goederen in 2025 een dalende lijn zien, wat vooral komt door minder vervoer van ijzererts en bouwmaterialen. Daarentegen tonen andere segmenten juist groei, met name het vervoer van kolen. Toch is de algemene tendens sinds 2020 dalend.

Wat de ontwikkeling van de vloot betreft, zette de daling van het aantal schepen met een capaciteit van minder dan 1.000 ton zich voort. Er is een duidelijke verschuiving in de richting van grotere schepen. Hoewel kleinere schepen flexibiliteit bieden bij lage waterstanden, heeft men hier te kampen met het tekort aan schippers en bovendien profiteren ze minder van schaalvoordelen dan grote schepen.

Terugkijkend op de waterstanden was 2025 over het geheel genomen een goed jaar vergeleken met de afgelopen tien jaar. Op de meeste delen van de Rijn zakte het water namelijk maar een paar dagen onder de Overeengekomen Lage Rivierstand. Alleen op de delen stroomopwaarts van Kaub hield het laagwater langer dan een week aan. Hoewel dit meer dagen zijn dan in 2024, valt het in het niet bij de extreme droogte van 2018 of 2022. Voor schepen met een capaciteit van meer dan 2.000 ton zorgde het laagwater ervoor dat de benuttingsgraad steeg ten opzichte van 2024, waarmee het weer op het niveau van 2023 uitkwam. Bij schepen met een capaciteit van minder dan 2.000 ton werd de hogere benuttingsgraad vooral veroorzaakt door de aanhoudende krimp van de vloot.

De energietransitie blijft de allerbelangrijkste structurele trend. De korte opleving van steenkool in 2025 is een uitzondering op de regel; de daling zal aanhouden in het licht van de decarbonisatie van de energiesector en de industrie. Bovendien kan de industriële transformatie van Europa de samenstelling van de lading veranderen, met andere vervoersstromen voor schroot en projectlading. Gezien de prognose dat klimaatverandering vaker zal leiden tot laagwaterperiodes, is het essentieel dat de sector prioriteit geeft aan de ontwikkeling van een vloot die is aangepast aan de energietransitie en de klimaatverandering.

AFBEELDING 16: **EVOLUTIE VAN DE BENUTTINGSGRAAD VAN DE DROGELADINGVLOOT IN HET RIJNSTROOMGEBIED**



Bronnen: berekening van Panteia op basis van gegevens verstrekt door de CCR

TANKSCHEPEN

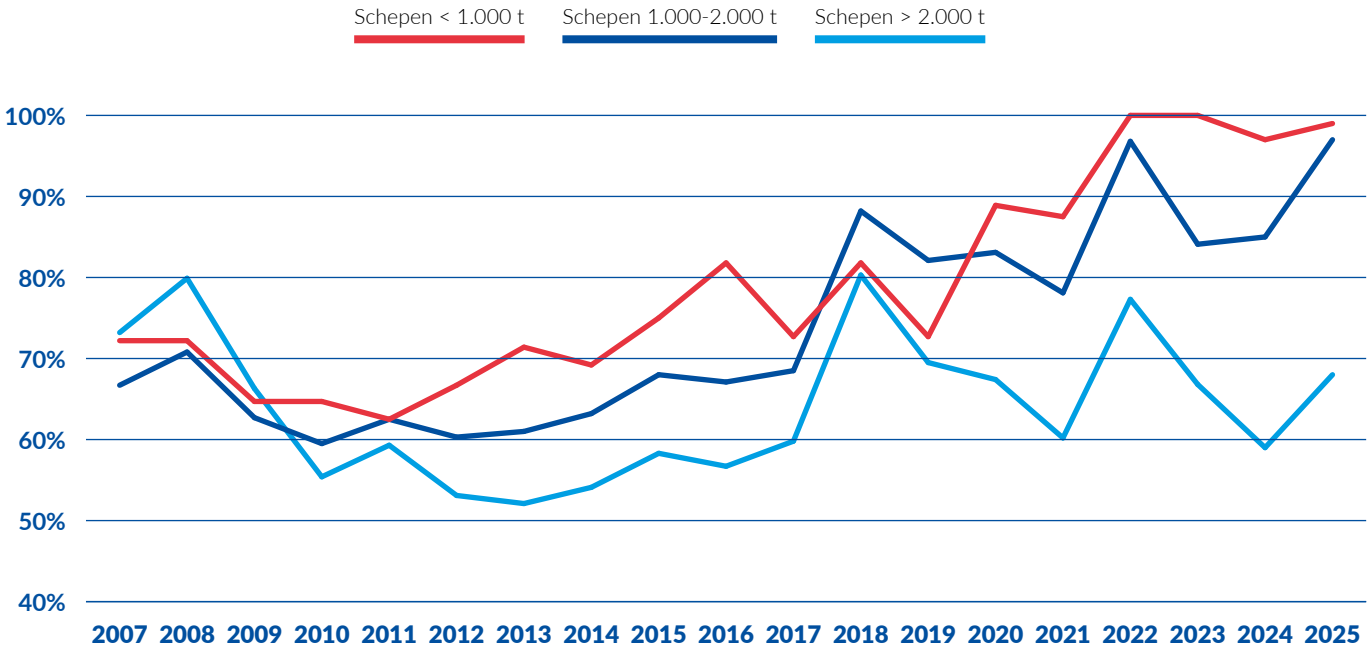
Het vervoer van vloeibare lading liet een daling zien ten opzichte van 2024. Dit werd veroorzaakt door de relatief zachte winter, waardoor de vraag naar stookolie lager uitviel dan in voorgaande jaren. Daarnaast speelde de verslechterde concurrentiepositie van de chemische sector een rol.

Wat de vloot betreft, neemt het aantal schepen met een capaciteit van minder dan 2.000 ton in een vergelijkbaar tempo af als bij de drogeladingschepen. Daarentegen groeit het aantal grote schepen. Hoewel ze de vervoerskosten per eenheid product verlagen, zijn grotere schepen kwetsbaarder voor perioden met laagwater - iets waar vloeibare lading extra gevoelig voor is.

Omdat de vloot van samenstelling verandert, loopt de beschikbare capaciteit voor schepen van minder dan 2.000 ton flink terug. De kleinere tankschepen komen daardoor beter in de markt te liggen. Voor schepen van meer dan 2.000 ton is de benuttingsgraad vergelijkbaar met die van 2023, toen de waterstanden nagenoeg dezelfde waren. Al met al ligt de gemiddelde benuttingsgraad van de hele vloot net iets boven het niveau van 2023. Dit komt doordat er steeds minder kleine tankschepen zijn, al komt de benuttingsgraad nog lang niet in de buurt van de niveaus tijdens de droogteperiodes in 2022 en 2018.

De schijnbare reservecapaciteit binnen het segment van de vloeibare lading zal desondanks nuttig zijn om de gevolgen van aanhoudend lage waterstanden op te vangen. Wat de vraag betreft zullen de trends op het gebied van elektrificatie en decarbonisatie leiden tot een daling van het vervoer van aardolie. Tegelijkertijd zal de energietransitie zorgen voor het transport van alternatieve vloeibare en gasvormige energiedragers. Hoewel dit de afname van fossiele brandstoffen op de korte termijn wellicht niet volledig compenseert, zorgt het wel voor een andere dynamiek in de vraag naar het vervoer van vloeibare lading. Tot slot is de verwachting dat geopolitieke verstoringen frequenter zullen optreden en met name een aanzienlijke impact zullen hebben op het vervoer van vloeibare lading.

AFBEELDING 17: **EVOLUTIE VAN DE BENUTTINGSGRAAD VAN TANKSCHEPEN IN HET RIJNSTROOMGEBIED**



Bronnen: berekening van Panteia op basis van door de CCR verstrekte gegevens



II INNOVATIEVE

ONTWIKKELINGEN IN DE BINNENVAARTVLOOT DIE BIJDRAGEN AAN DE VERLAGING VAN EMISSIES

Overeenkomstig het mandaat van de ministeriële Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018 heeft de CCR in december 2021 een routekaart voor het terugdringen van de emissies in de binnenvaart aangenomen[30], waarin werd opgeroepen tot het opzetten van een databank over innovatieve schepen.

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

- innovatieve schepen, oftewel schepen die zijn ontworpen om minder luchtverontreinigende stoffen of broeikasgassen uit te stoten dan een conventioneel dieselschip;
- vracht- en passagiersschepen met een Certificaat van Onderzoek voor Rijnschepen of een Uniecertificaat[31];
- geplande schepen, schepen in aanbouw, schepen in de vaart of geannuleerde projecten.

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

Voor deze analyse zijn 78 schepen in aanmerking genomen: 56 vrachtschepen, 19 passagiersschepen voor dagexcursies, één hotelschip en twee opleidingsschepen[32]. De overgrote meerderheid van de innovatieve schepen vaart met een Certificaat van Onderzoek voor Rijnschepen. Het betreft voornamelijk nieuwe schepen (ongeveer 85%), maar ook bestaande schepen die achteraf zijn aangepast (ongeveer 15%).

Het aantal in gebruik zijnde, innovatieve schepen bedraagt minder dan 0,2% van de totale binnenvaartvloot in Europa, waarvan het leeuwendeel na 2021 is gebouwd, achteraf aangepast of gepland. Drie schepen kwamen in 2025 in bedrijf en één schip ligt op de scheepswerf. Verder staan elf schepen nog steeds gepland als project (voornamelijk nieuwe schepen en achteraf aangepaste schepen).

Verschillende projecten zouden in 2025 en 2026 worden gebouwd, maar hebben enige vertraging opgelopen. Dergelijke innovatieve projecten omvatten immers complexe technologieën die vaak voor het eerst op binnenvaartschepen worden toegepast, waardoor het risico op vertraging vrij groot is. Vertragingen houden doorgaans verband met het feit dat de fabrikanten van dergelijke technologieën niet bekend zijn met de maritieme/binnenvaartwetgeving, de complexiteit onderschatten, het algemene projectbeheer tekortschiet en er financiële problemen zijn.

[30] Zie de 'Routekaart voor het terugdringen van de emissies in de binnenvaart' van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), beschikbaar op de website van de CCR
[31] Dit sluit schepen uit met alleen een nationaal certificaat of schepen die onder de drempels vallen van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) en Richtlijn (EU) 2016/1629.
[32] De drijvende werktuigen zijn niet in de analyse opgenomen, maar wel in de databank.

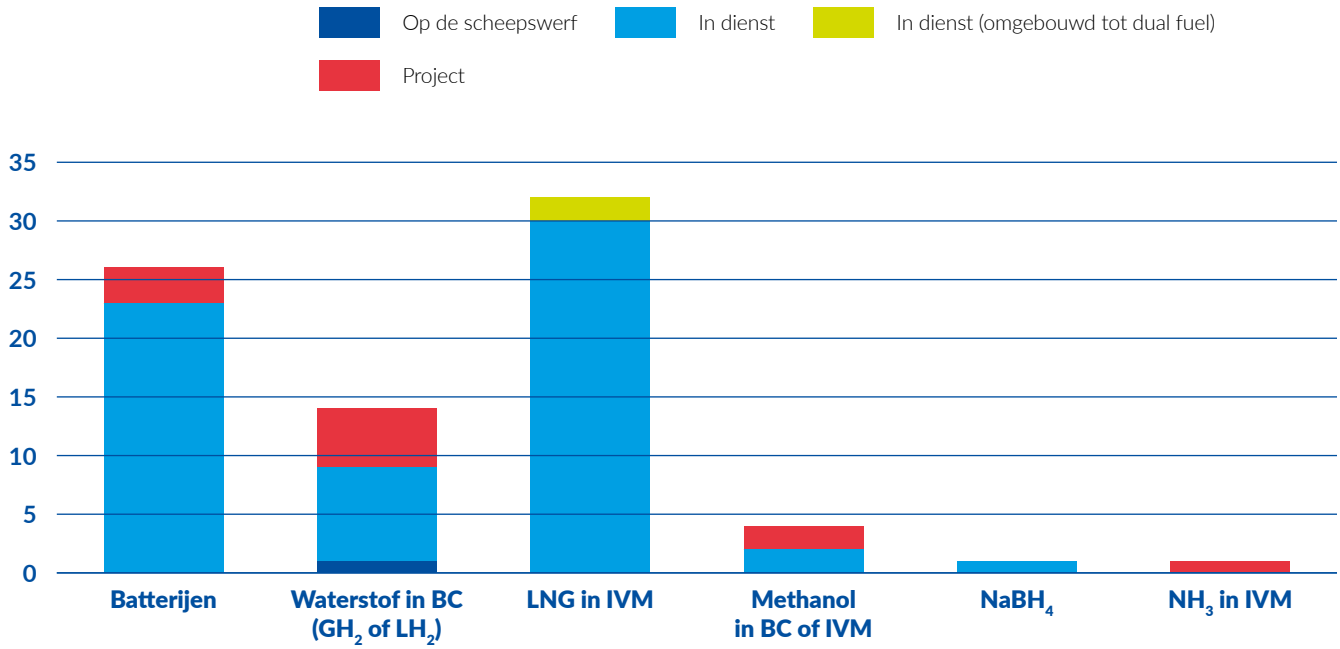
Meerdere projecten zijn ook geannuleerd voordat ze werden afgerond[33].
De redenen voor de annulering van een project kunnen verschillend van aard zijn, zoals economische (onvoldoende vraag, gebrek aan subsidies), organisatorische (terugtrekking van een partner) of zelfs technische (veiligheids- of operationele problemen). De meeste geannuleerde projecten hadden betrekking op schepen met LNG-aandrijving. Fossiele LNG wordt namelijk niet langer beschouwd als een optie voor de lange termijn, in het bijzonder voor het verminderen van koolstofemissies in de binnenvaart. Bij de andere schepen die werden geannuleerd of uit de vaart werden genomen, ging het om schepen met waterstof- of methanol-aandrijving. Daarnaast werden twee in de vaart zijnde schepen die gebruik maakten van brandstofcellen omgebouwd om weer op diesel/batterijen of voornamelijk op diesel te varen.

Deze analyse houdt geen rekening met de evolutie van het aantal innovatieve schepen dat buiten het toepassingsgebied van deze database valt.

Deze innovatieve schepen varen, of zullen naar verwachting gaan varen op batterijen, vloeibaar aardgas (LNG), methanol, gecomprimeerde waterstof (GH_2), voornamelijk in combinatie met batterijen, vloeibare waterstof (LH_2), natriumboorhydride met batterijen ($NaBH_4$), of ammoniak (NH_3) als voornaamste energiedrager[34].

Het criterium voor schepen die varen op batterijen werd in 2025 herzien – alleen schepen die tijdens normaal gebruik volledig op batterijen varen, worden meegeteld, hoewel noodgeneratoren zijn toegestaan. Door deze wijziging in de criteria zijn zes hybride elektrische/dieselschepen die voorheen in de lijst waren opgenomen, nu van de lijst afgevoerd.

AFBEELDING 18: **AANTAL SCHEPEN MET ALTERNATIEVE ENERGIEBRONNEN ALS EEN VAN DE PRIMAIRE ENERGIEDRAGERS ***



Bron: CCR-database

** De categorie 'waterstof' omvat schepen die brandstofcellen gebruiken als voortstuwing of dit waarschijnlijk gaan doen. De categorie 'methanol' omvat drie schepen met een verbrandingsmotor en één die naar verwachting met een brandstofcelsysteem zal werken. De categorie 'batterijen' omvat ook schepen die voor de voortstuwing alleen op batterijen kunnen varen. IVM= interne verbrandingsmotor; BC= brandstofcellen*

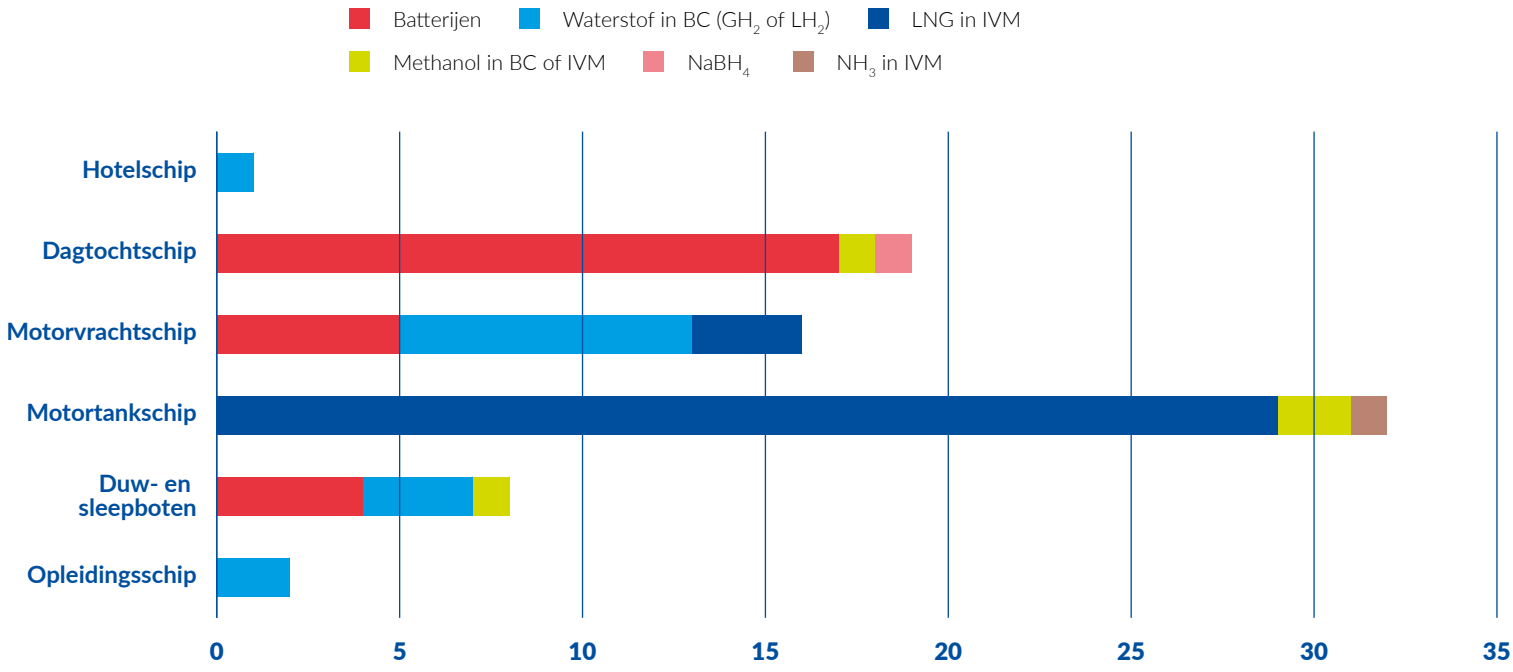
[33] Deze zijn niet meegeteld in de 78 schepen die in deze analyse in aanmerking zijn genomen.
[34] De primaire energiedrager is de voornaamste energiedrager voor de voortstuwing van het schip, terwijl de secundaire en tertiaire in mindere mate worden gebruikt.

De bovenstaande afbeelding 18 geeft weer welke alternatieve energiebronnen zijn gebruikt als primaire energiedrager (voor de voortstuwing van het schip). Vaak wordt deze primaire energiedrager gecombineerd met andere energiedragers aan boord, vooral dieselmotoren die overbodig zijn geworden of als noodvoorziening dienen. De meeste schepen die op waterstof varen of dit van plan zijn, gebruiken waterstof in gecomprimeerde vorm (GH_2), omdat dit goedkoper is dan vloeibare waterstof. Van de schepen die GH_2 gebruiken, is er slechts één die dit als enige energiedrager wil gebruiken, terwijl de overige twaalf ook over batterijen en/of dieselmotoren beschikken. Met andere woorden, er wordt vanuit gegaan dat verschillende (modulaire) opties voor emissieloze aandrijfsystemen, met gebruik van een combinatie van energiebronnen/brandstoffen, een rol zullen spelen om de ambitieuze doelstellingen voor emissiebeperking te bereiken die op internationaal niveau zijn vastgelegd. Dit wordt ook bevestigd door het profiel van de innovatieve schepen (in bedrijf, in aanbouw of in ontwikkeling), die vrijwel allemaal gebruik maken van meerdere energiedragers (ongeveer 65%).

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

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

AFBEELDING 19: **VERDELING VAN INNOVATIES PER SCHEEPSTYPE EN PRIMAIRE ENERGIEDRAGER**[35]



[35] *Met uitzondering van geannuleerde projecten of uit de vaart genomen schepen.*

De meeste van deze innovatieve schepen zijn uitgerust met een verbrandingsmotor als primaire energieomzetter (40), waarvan 29 eveneens zijn uitgerust met een elektrische aandrijfmotor. Dit is een positieve ontwikkeling die moet bijdragen aan een aanpak met modulaire systemen. De toepassing van batterijen of brandstofcelsystemen in bestaande schepen vereist immers dat een schip in de eerste plaats wordt uitgerust met een elektrische aandrijfmotor. 26 schepen varen uitsluitend op elektrische voortstuwingsinstallaties met batterijen of zijn in staat om enkel op batterijen te varen en zestien varen op brandstofcellen. Het dient te worden benadrukt dat drie schepen zijn ontworpen voor het gebruik van verwisselbare batterijcontainers.







06

PASSAGIERSVAART

- De Europese riviercruisesector wist in 2025 de expansie voort te zetten. De vraag nam toe en er werd flink geïnvesteerd. De actieve vloot telde in 2025 420 schepen, vergeleken met 408 in 2024. In de loop van 2025 werden er veertien nieuwe riviercruiseschepen in de vaart genomen, een toevoeging van 2.182 bedden. Volgens de orderportefeuilles zullen er in 2026 naar verwachting nog eens zeventien schepen bijkomen en in 2027 vijfentwintig.
- De vraag naar riviercruises is ook in 2025 blijven stijgen. Er werden 1,5 miljoen passagiers geteld die over de Europese rivieren reisden (8,0% meer dan in 2024). De verkoop van tickets bedroeg bruto 3,7 miljard euro (+5,0%). Ongeveer 80% van de gekozen bestemmingen lagen in 2025 aan de Rijn en Donau. Bij Lobith werden net iets minder dan 823.000 passagiers geteld. Voor de Niederrhein lag dit aantal bij Gambsheim op 503.000 (+2,1%), de Oberrhein toonde een stijging van 9,8% en voor de Boven-Donau werden in Jochenstein 650.354 passagiers geteld, wat neerkomt op een stijging van 35,9%.
- Op de Moezel lag het aantal net iets hoger dan in 2019. Voor de Boven-Donau zijn er ook gegevens voor de bezetting van de schepen beschikbaar en die wijzen op een bezettingspercentage van 74,0% in 2025, wat het hoogste niveau is sinds 2019. Qua scheepsbewegingen van de riviercruisevloot lag het aantal op de Rijn nog steeds onder het niveau van voor de coronapandemie, hoewel dat niet geldt voor het aantal passagiers. Op de Donau lagen de scheepsbewegingen ver boven het niveau van voor de pandemie. Deze uitzonderlijke boom werd ook beïnvloed door het feit dat de cruiseschepen niet meer vanuit Engelhartszell (stroomafwaarts van Jochenstein) vertrekken, maar vanaf Passau (stroomopwaarts van Jochenstein).

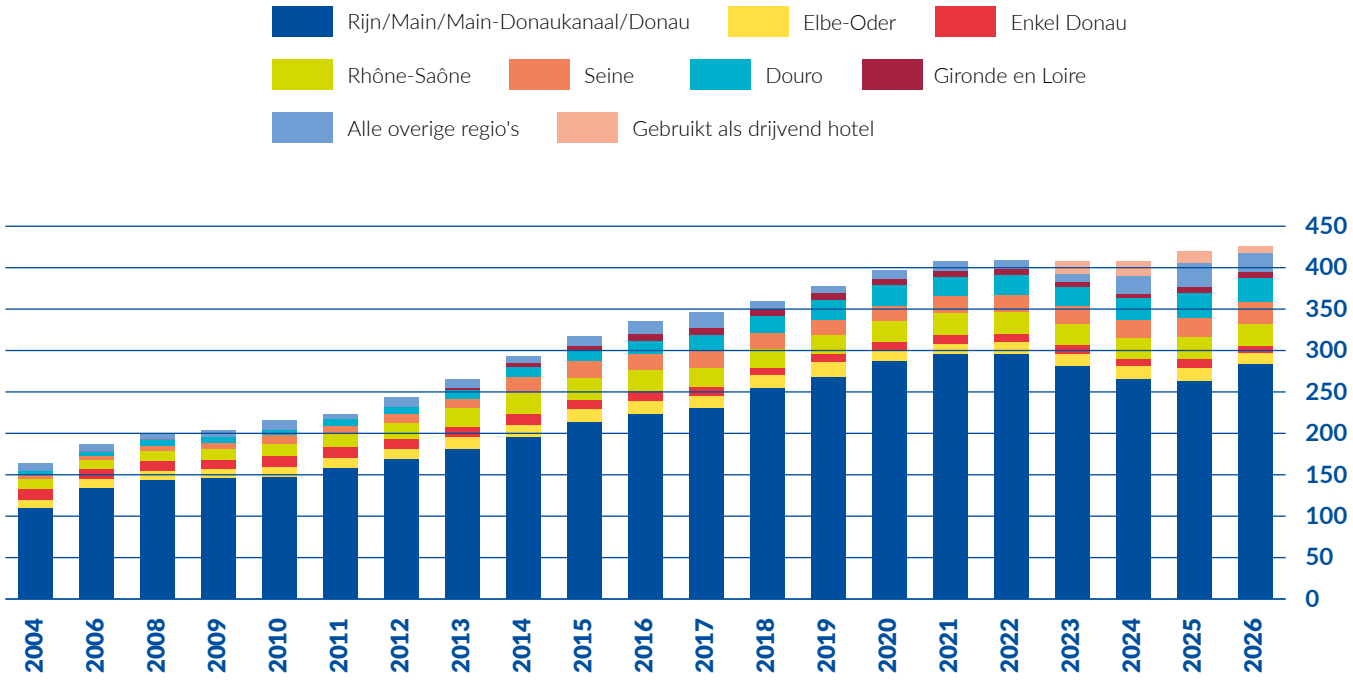
RIVERCRUISEVLOOT
EN VRAAG

RIVIERCRUISEVLOOT[36]

De actieve riviercruisevloot in Europa[37], die meer dan 40% van de wereldwijde vloot van riviercruiseschepen uitmaakt, is voornamelijk gericht op de Centraal-Europese waterwegen[38]. Bijna 72% van de totale riviercruisevloot in Europa is daar te vinden. Het aantal actieve riviercruiseschepen in Europa kwam in 2025 neer op 420[39] (ten opzichte van 408 in 2024). Naar verwachting zal dit aantal in 2026 toenemen tot 426 schepen.

Sommige schepen worden niet alleen als riviercruiseschip gebruikt, maar buiten de toeristische hoofdseizoenen ook ingezet als drijvende hotels. Dit was ook in 2025 het geval: 14 schepen (inbegrepen in het totaal van 420 actieve riviercruiseschepen) werden ingezet als drijvende hotels (tegenover 18 in 2024 en 16 in 2023). Verwacht wordt dat een aantal van deze schepen in 2026 weer volledig als riviercruiseschip zullen gaan varen.

AFBEELDING 1: **AANTAL ACTIEVE RIVIERCRUISESCHEPEN IN DE EU PER VAARGEBIED** (2004-2026) *

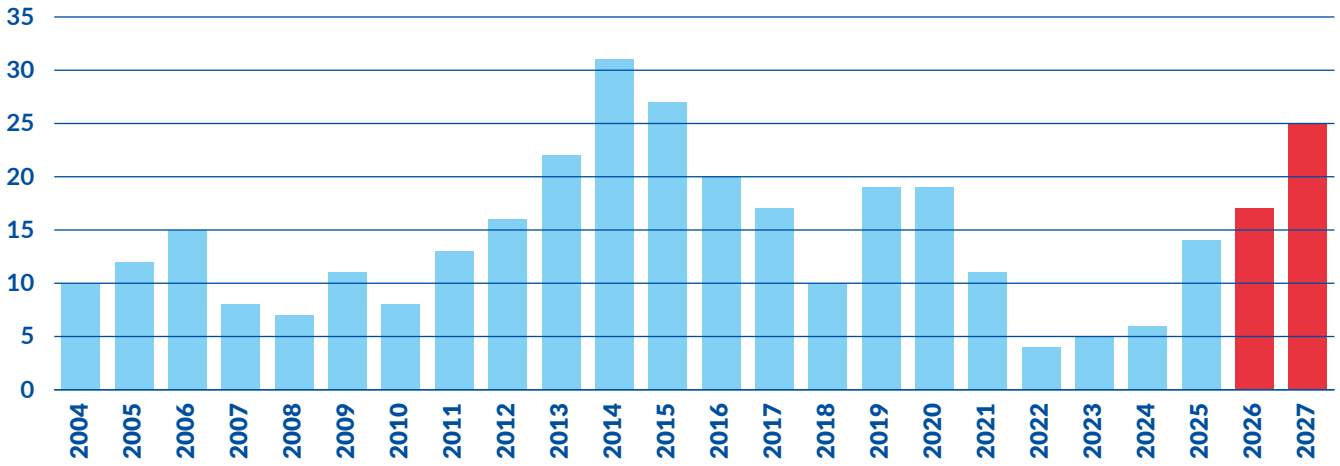


Bron: Hader A., The River Cruise Fleet Handbook (april 2026)
** 2026: op basis van de orderportefeuille in april 2026*

[36] *Hader A., The River Cruise Fleet Handbook (april 2026). In deze analyse zijn alleen riviercruiseschepen met minimaal 40 bedden in aanmerking genomen.*
[37] *Europa zonder Rusland en Oekraïne*
[38] *Rijn, Main, Main-Donaukanaal, Donau, Elbe-Oder*
[39] *Met inbegrip van 14 schepen die als drijvende hotels worden gebruikt*

Na de Covid-19-pandemie werden er tussen 2022 en 2024 nog niet veel nieuwe riviercruiseschepen gebouwd. In 2025 trok de bouw van nieuwe riviercruiseschepen echter weer aan, met 14 nieuwe riviercruiseschepen die op de markt kwamen (tegenover 6 in 2024). Ook de orderportefeuille voor 2026 en 2027 bevestigt deze positieve trend: er worden 17 nieuwe riviercruiseschepen verwacht in 2026 en 25 in 2027.

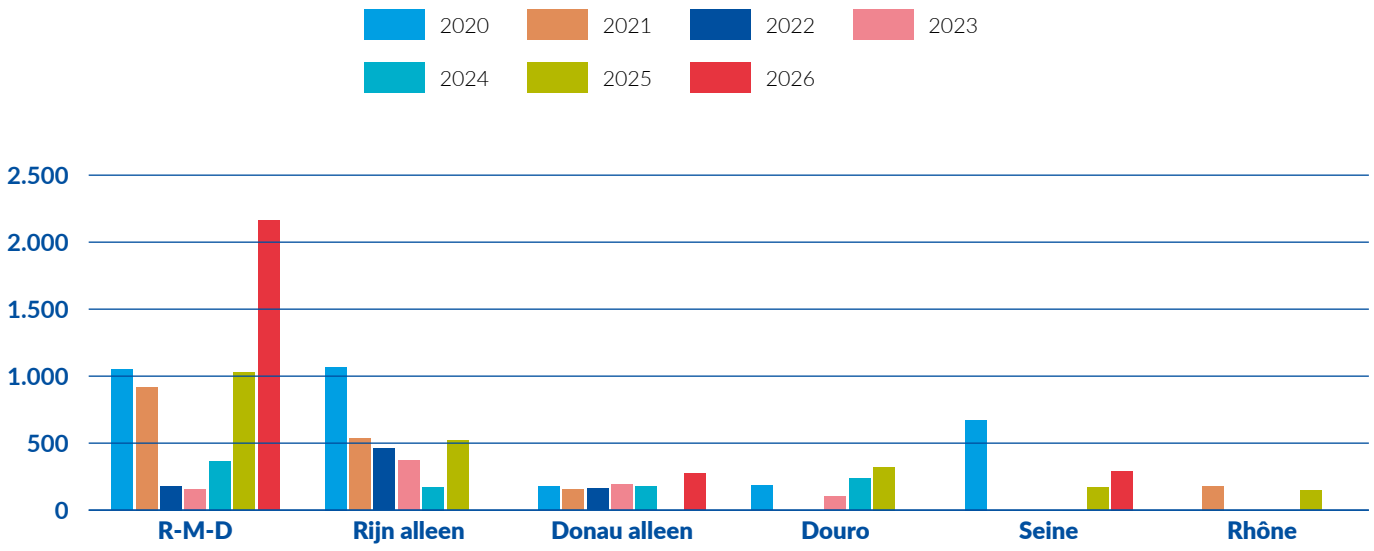
AFBEELDING 2: **NIEUWE RIVIERCRUISESCHEPEN VOOR DE EUROPESE MARKT 2004-2027 ***



Bron: Hader A., The River Cruise Fleet Handbook (april 2026)
** 2026 en 2027: op basis van de orderportefeuille in april 2026*

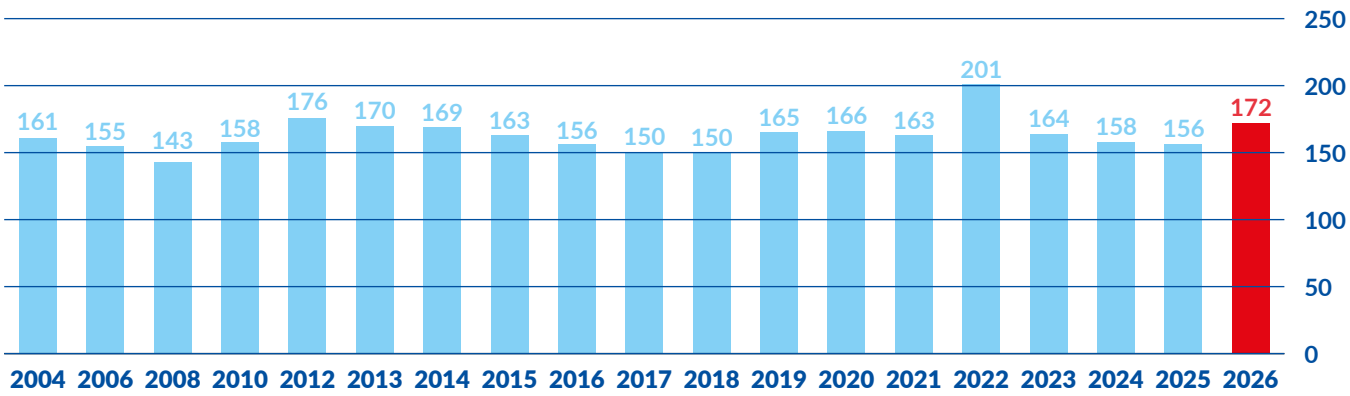
De 14 nieuwe schepen die in 2025 op de riviercruisemarkt in Europa kwamen, waren goed voor een extra capaciteit van 2.182 bedden (vergeleken met 948 bedden in 2024). In 2026 zullen daar naar verwachting nog eens 2.730 bedden bijkomen.

AFBEELDING 3: **NIEUWE CAPACITEITEN IN DE CRUISEVAART VAN 2020 TOT 2026 PER VAARGEBIED** (AANTAL BEDDEN) *



Bron: Hader A., The River Cruise Fleet Handbook (april 2026)
** R-M-D= Rijn/Main/Main-Donaukanaal/Donau. 2026: op basis van de orderportefeuille in april 2026.*

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



Bron: Hader A., The River Cruise Fleet Handbook (april 2026)
** Cijfer voor 2026: op basis van de orderportefeuille in april 2026*

VRAAG NAAR RIVIERCRUISES

Riviercruisetoerisme in Europe[40, 41]

De Europese riviercruisesector bleef tussen 2024 en 2025 groeien, waarbij zowel het aantal passagiers als de omzet toenam, zij het in een langzamer tempo dan in het voorgaande seizoen. In 2025 reisden 1,5 miljoen passagiers over Europese rivieren (8,0% meer dan in 2024) en genereerden zij 3,7 miljard euro aan bruto ticketverkopen (+5,0%). Niet-Europese klanten vertegenwoordigden 45% van de passagiers, maar droegen 66% bij aan de totale inkomsten, wat wijst op een langere gemiddelde verblijfsduur dan bij Europese gasten.

Volgens het onderzoek van IG River Cruise blijven de Rijn en de Donau (inclusief hun zijrivieren) het zwaartepunt van de Europese riviercruisemarkt; samen waren deze rivieren in het seizoen 2025 goed voor ongeveer 80% van de bestemmingskeuzes van de passagiers. De meeste passagiers kwamen uit de DACH-regio[42] (586.801 klanten – 39,4% van het totale aantal passagiers) en uit de VS/Canada (544.819 klanten – 36,6% van het totale aantal passagiers).

Wat de leeftijd van de passagiers betreft, bleef de leeftijdsgroep van 56–75 jaar de Europese riviercruisemarkt domineren, terwijl de vraag van reizigers onder de 40 jaar beperkt bleef.

[40] IG River Cruise, The River Cruise Market 2025, beschikbaar op de website van IG River Cruise
[41] Entreprises fluviales de France (E2F), Baromètre de l'activité tourisme fluvial, édition 2026, beschikbaar op de website van E2F
[42] DACH staat voor de Duitse – Oostenrijkse – Zwitserse bronmarkt.

Passagiersaantallen per rivier

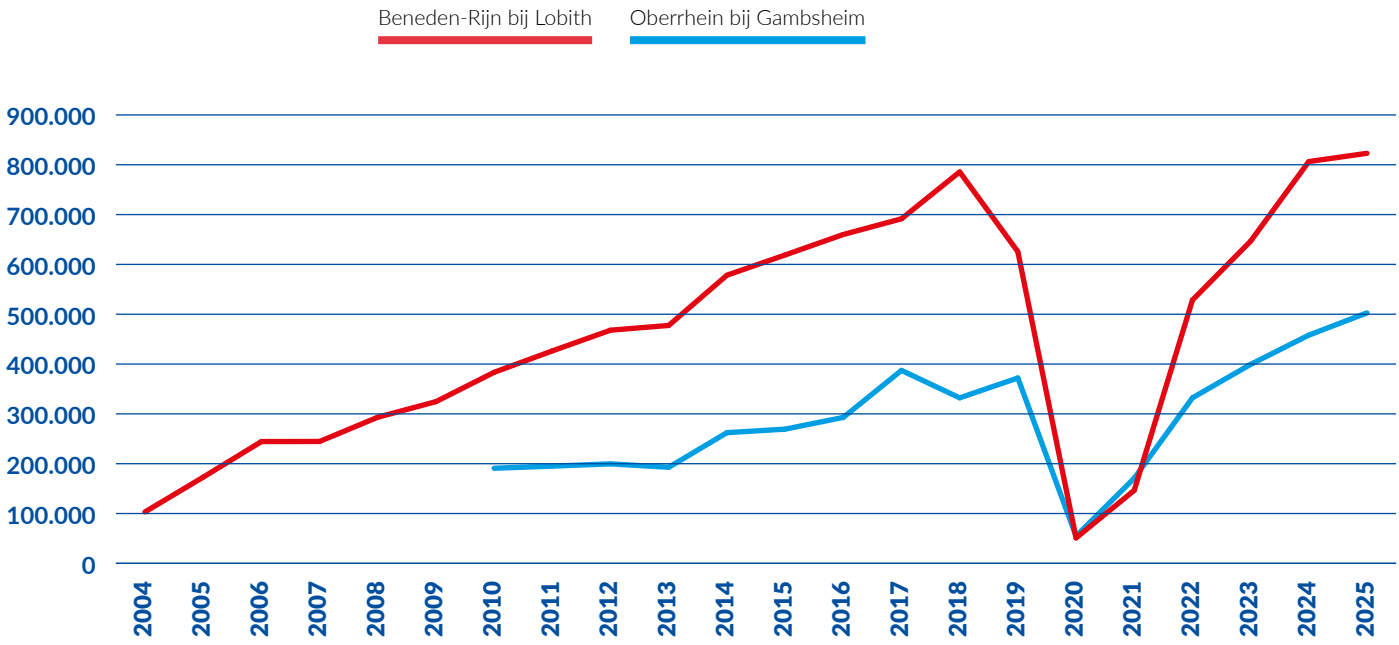
In dit jaarrapport zijn twee aanvullende gegevensbronnen voor riviercruises op de Rijn opgenomen. De eerste nieuwe bron is Rijkswaterstaat, dat riviercruises registreert aan de Nederlands-Duitse grens bij Lobith. Volgens deze nieuwe bron liggen de jaarcijfers voor de Rijn hoger dan de eerder gepubliceerde cijfers. De enige bron in de eerdere jaarrapporten (de Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat) registreerde het cruiseverkeer bij Iffezheim aan de Oberrhein.

Op de Oberrhein is het verkeer minder druk dan op de Rijn in Nederland, aangezien veel cruiseschepen die uit Amsterdam komen bij de Mittelrhein afslaan naar de Main en richting Donau varen. De tweede nieuwe bron is de Franse Waterweg- en scheepvaartautoriteit (Voies Navigables de France), die het riviercruiseverkeer registreert bij de sluis van Gambsheim op de Oberrhein, waar in dit gebied de grens met Duitsland ligt.

Rijn

Met 4.706 cruiseschepen die in 2025 de Rijn bij Lobith passeerden, was het resultaat vrijwel identiek aan dat van het jaar 2024 (+0,3%). Het aantal passagiers bij dit Nederlands-Duitse grenspunt bedroeg bijna 823.000 (+2,1% ten opzichte van 2024). Bij Iffezheim aan de Oberrhein werden 3.340 cruiseschepen geteld (+3,9%). Het aantal passagiers bij Gambsheim aan de Oberrhein bedroeg in 2025 bijna 503.000 (+9,8%).

AFBEELDING 5: **JAARLIJKS AANTAL PASSAGIERS VAN RIVIERCRUISESCHEPEN OP DE RIJN ***



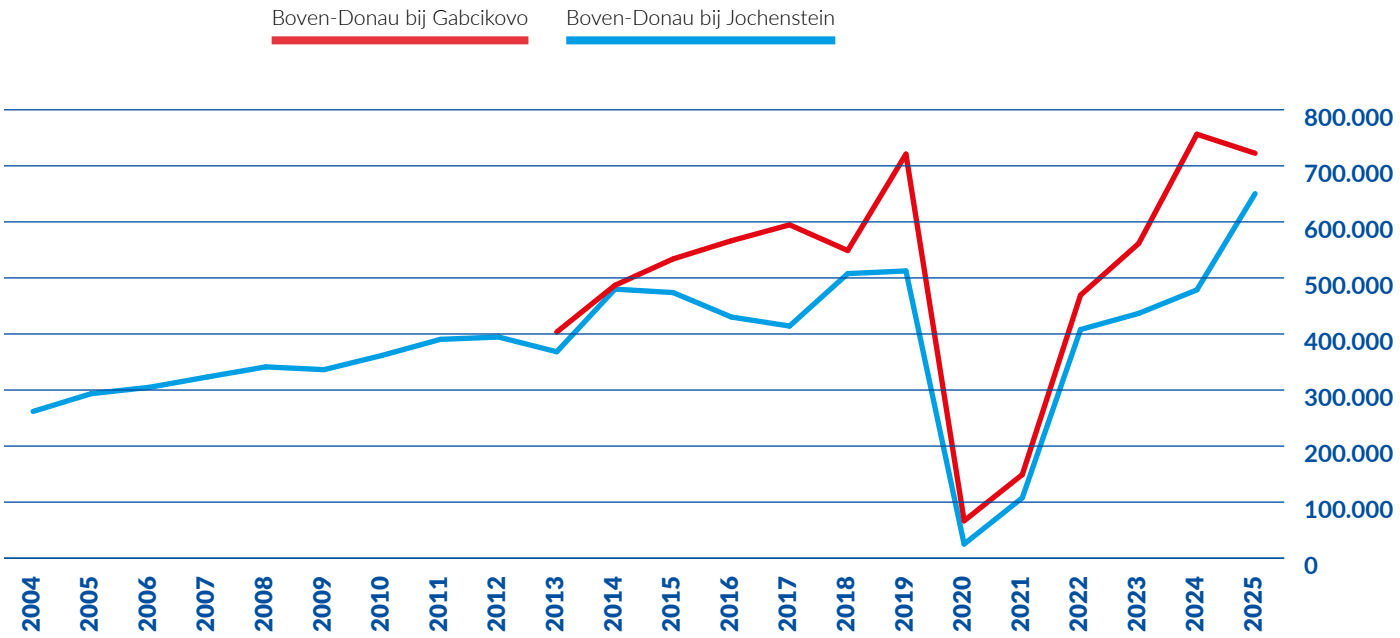
Bronnen: Rijkswaterstaat, VNF
** Beneden-Rijn in Nederland = Nederlands-Duitse grens (Lobith)*
Oberrhein = Frans-Duitse grens (Gambsheim)

Donau

Met 4.939 cruiseschepen die de sluis van Gabčikovo op de grens tussen Slowakije en Hongarije passeerden, lag het aantal passages van riviercruiseschepen 15,7% hoger dan in 2024, terwijl het aantal passagiers op dit grenspunt 4,5% lager lag dan in 2024.

Op het andere meetpunt, de Duits-Oostenrijkse grensovergang bij Jochenstein, bedroeg het aantal passages van riviercruiseschepen in 2025 4606, een sterke stijging van 28,1% in vergelijking met het voorgaande jaar. Het aantal passagiers in Jochenstein, nabij Passau, bedroeg 650.354 (+35,9%). Deze uitzonderlijke groei werd mede beïnvloed door een verplaatsing van het vertrekpunt van de cruiseschepen van Engelhartszell (stroomafwaarts van Jochenstein gelegen) naar Passau (stroomopwaarts van Jochenstein gelegen).

AFBEELDING 6: **JAARLIJKS AANTAL PASSAGIERS VAN RIVIERCRUISESCHEPEN OP DE DONAU**



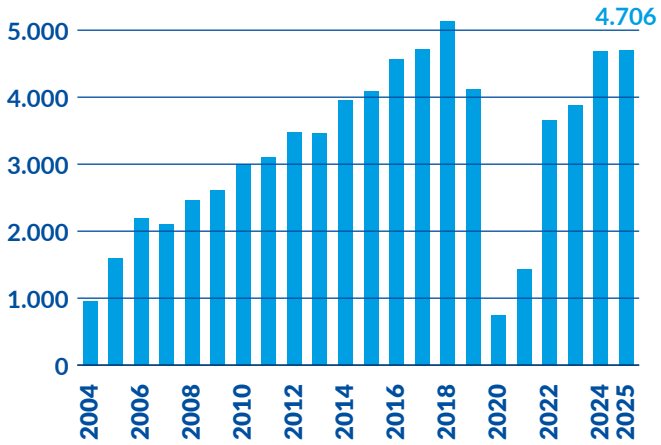
Bron: Donaucommissie, WSV
** Gabčikovo = Slowaaks-Hongaarse grens; Jochenstein = Duits-Oostenrijkse grens*
Aantal passages

Aantal passages

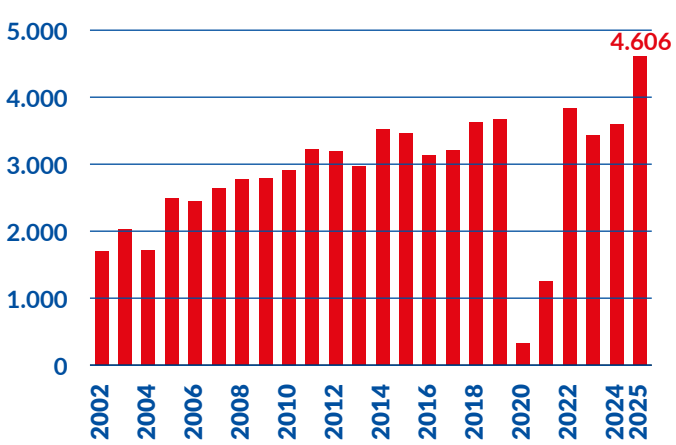
De volgende drie grafieken geven een overzicht van de ontwikkeling van het aantal passages van riviercruiseschepen op de Rijn, de Donau en de Moezel sinds 2002/2004. De cijfers voor de Rijn zijn gebaseerd op tellingen bij de Duits-Nederlandse grens en die voor de Donau zijn afkomstig van het grenspunt tussen Duitsland en Oostenrijk. Opgemerkt moet worden dat het aantal passages op de Donau bij Gabčíkovo (Slowaaks-Hongaarse grens) hoger ligt (met 4.939 riviercruiseschepen in 2025), maar dat de gegevens voor dit punt pas sinds 2013 beschikbaar zijn.

AFBEELDINGEN 7, 8 EN 9: **JAARLIJKS AANTAL PASSAGES VAN CRUISESCHEPEN OP DE RIJN, DONAU EN MOEZEL ***

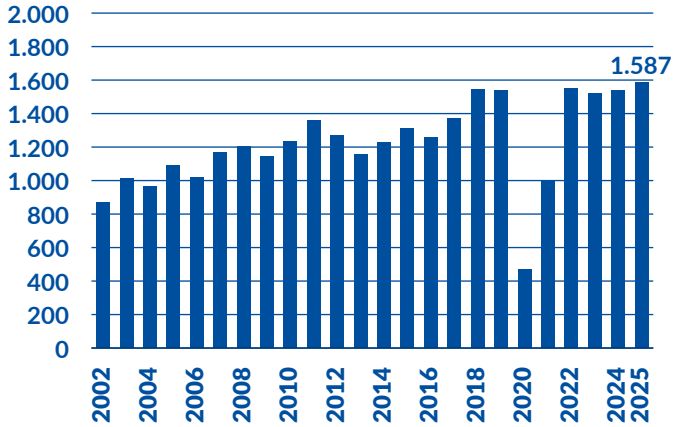
Rijn



Donau



Moezel



Bronnen: Rijkswaterstaat, WSV en Moezelcommissie
** Rijn = Nederlands-Duitse grens (Lobith)*
Donau = Boven-Donau, Oostenrijks-Duitse grens (sluis bij Jochenstein)
Moezel = sluis bij Koblenz


Nederland
Rotterdam
Lobith
822.988 4.706
Duitsland
BENEDEN-RIJN
België
Bonn
Koblenz
Koblenz
n/a 1.587
Fankel
n/a 1.109
MIDDEL-RIJN
Moezel
Zeltingen
n/a 1.012
Kanzem
n/a 328
Luxemburg
Mainz
Main
Saar
Mannheim
Frankrijk
Neckar
Main-
Donaukanaal
Donau
BOVEN-RIJN
Straatsburg
Gambsheim
502.731 3.586
Meetpunt
Aantal passagiers
in 2025
Aantal passerende
schepen in 2025
Bazel
Zwitserland



Bronnen: Rijkswaterstaat, VNF, WSV, Donaucommissie en Moezelcommissie

Bezettingsgraad

De bezettingsgraad van de riviercruiseschepen is eveneens een belangrijke indicator voor de beoordeling van de ontwikkeling van de riviercruisesector, aangezien deze een indicatie geeft van de winstgevendheid van de activiteiten. De bezettingsgraad van riviercruiseschepen kan alleen worden berekend voor de Boven-Donau, omdat hiervoor gedetailleerde gegevens nodig zijn over het aantal passagiers en de passagierscapaciteit van de schepen. Voor de sluis bij Jochenstein (Duits-Oostenrijkse grens) worden de gegevens verstrekt door WSV.

De bezettingsgraad wordt gedefinieerd als de verhouding tussen het aantal passagiers en de passagierscapaciteit van de schepen die de sluis zijn gepasseerd. Deze wordt berekend als het jaargemiddelde van de maandelijkse bezettingsgraden in procentpunten.

De gemiddelde bezettingsgraad daalde als gevolg van de Covid-pandemie van 64,0% in 2019 naar 20,6% in 2020. Het duurde vier jaar, tot 2024, voordat weer een waarde werd bereikt die vergelijkbaar was met die van 2019, met een bezettingsgraad van 66,5%. In 2025 werd het hoogste niveau sinds 2019 bereikt, met een bezettingsgraad van 74,0%.

TABEL 1: **BEZETTINGSGRAAD VAN RIVIERCRUISESCHEPEN DIE DE DUITS-OOSTENRIJKSE GRENS OP DE DONAU PASSEREN**

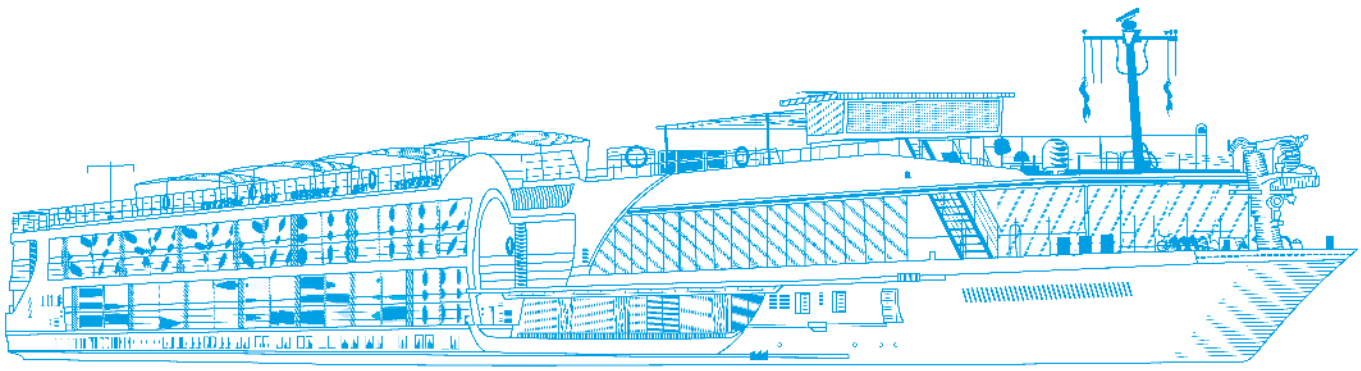
Jaar	Bezettingsgraad van riviercruiseschepen
2019	64,0%
2020	20,6%
2021	27,3%
2022	54,6%
2023	55,1%
2024	66,5%
2025	74,0%

Bronnen: analyse van de CCR op basis van gegevens van WSV

De Sava

Wat de binnenhavens aan de Sava en Kupa betreft, wordt het meeste vervoer van passagiers geregistreerd in de haven van Belgrado in Servië. Sinds 2015 is het aantal riviercruisepassagiers dat in de passagiersterminal van Belgrado geteld werd, gestaag gestegen, van 60.000 passagiers in 2015 naar 104.000 in 2019. Dit weerspiegelt de toenemende populariteit van de riviercruises op de Donau. Zo maken de meeste cruiseschepen die Belgrado aandoen, deel uit van cruises over de Donau die aanleggen in de belangrijkste Oost-Europese hoofdsteden.

Net als in andere gebieden had ook hier de passagiersvaart te lijden onder de coronapandemie. In Belgrado werden in 2020 in de haven slechts 561 passagiers geteld. Sindsdien heeft deze sector zich gestaag hersteld en bereikte deze in 2025 81.649 passagiers. Hoewel dit nog steeds onder het piekniveau van 2019 ligt, overtreft het de cijfers van vóór 2019 en bevestigt het een positieve hersteltrend[43].



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

II VLOOT
VAN PASSAGIERSSCHEPEN VOOR DAGEXCURSIES EN VRAAG

Gegevens over de vloot van dagtochtschepen en de vraag in dit segment zijn niet in alle Europese landen beschikbaar en vergelijkbaar. Hoe gedetailleerd de cijfers zijn, verschilt sterk en hangt af van de nationale statistische systemen. De beschikbare informatie levert voor 2024 het onderstaande overzicht op. Voor meer gedetailleerde cijfers per land wordt hier verwezen naar de website over de marktobservatie.

Gedetailleerde gegevens per land staan op de website van de marktobservatie en kunt u vinden door op deze QR-code te klikken.

VLOOT VAN PASSAGIERSSCHEPEN VOOR DAGEXCURSIES

TABEL 2: **AANTAL PASSAGIERSSCHEPEN VOOR DAGEXCURSIES PER LAND IN 2024**

Land	2024	Opmerkingen
Rijnoeverstaten		
Duitsland	1.093	Waarvan 808 op rivieren en kanalen, 124 op meren en 161 kleine havenboten
Nederland	529	Waaronder 71 passagiersveerponten en 192 gecertificeerde historische zeilpassagiersschepen voor het vervoer van meer dan twaalf personen (de zogenaamde 'Bruine vloot').
Frankrijk	322	
Zwitserland	140	
België	59*	* Gegevens hebben betrekking op 2023. Inclusief drie passagiersveerponten
Donaulanden		
Roemenië	323*	* Gegevens hebben betrekking op 2023
Hongarije	137	
Oostenrijk	31*	* Gegevens hebben betrekking op 2023
Slowakije	13	
Overige landen		
Italië	276*	* Gegevens hebben betrekking op 2023
Polen	109	
Tsjechische Republiek	92	

Bronnen: VNF, WSV, IVR, Federaal Bureau voor de statistiek van Zwitserland, Donaucommissie, Bureau voor de statistiek van Slowakije, Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek, Italiaans ministerie van Vervoer, Bureau voor de statistiek van Polen

[44] *Zie de website van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (NL)*

VRAAG NAAR DAGEXCURSIES

TABEL 3: **AANTAL PASSAGIERS** (IN MILJOENEN) **OP DAGTOCHTSCHEPEN PER LAND IN 2024**

Land	2024 (in miljoen passagiers)	Opmerkingen
Rijnoeverstaten		
Frankrijk	9,2	
Nederland (Amsterdam)	Circa 3 per jaar	Geen jaarlijkse uitsplitsing beschikbaar
Zwitserland	13,7	Inclusief de Zwitserse meren. De activiteit, gemeten in vaartuig-km, bedroeg in 2024 ongeveer 2,2 mln. km)
Donaulanden		
Hongarije	2,0	Inclusief de Donau en het Balatonmeer
Oostenrijk	0,6	
Slowakije	0,07	
Overige landen		
Italië	103,3	Gegevens hebben betrekking op 2023. Inclusief de Lagune van Venetië (88%) + Italiaanse meren (12%) + de rivier de Po (<0,1%)
Polen	1,1	

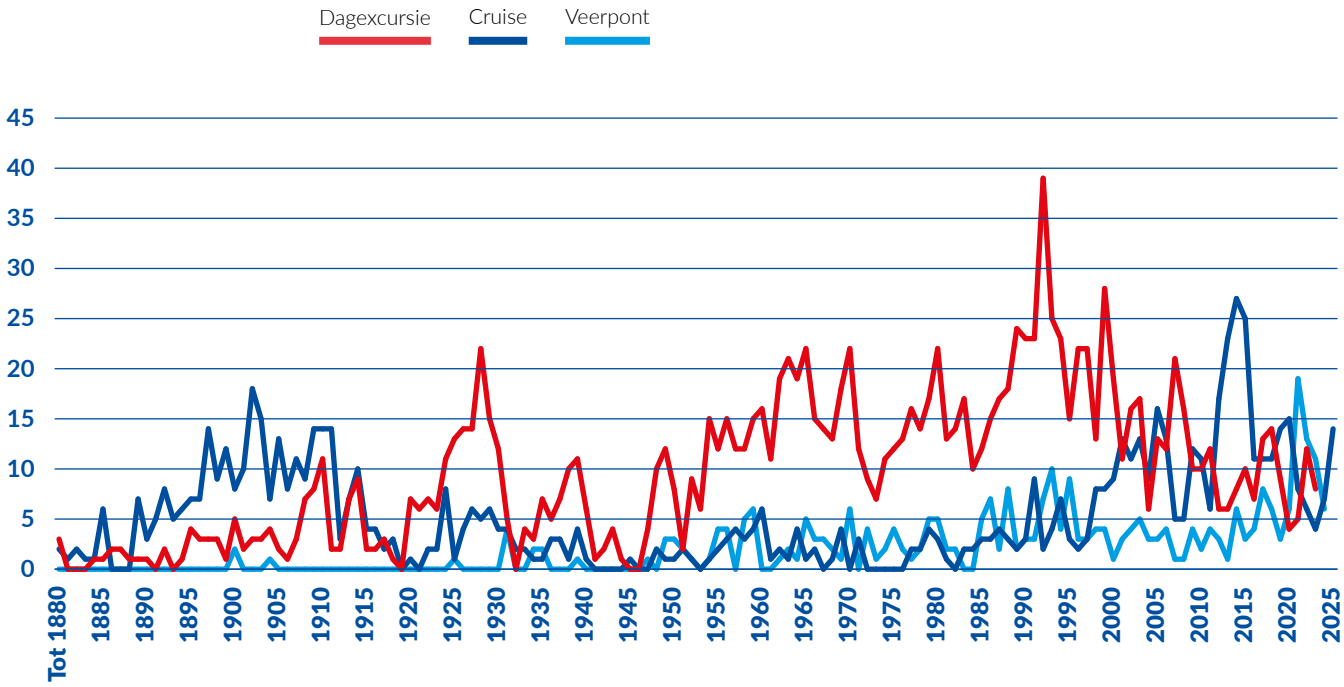
Bronnen: VNF, Gemeente Amsterdam, Federaal Bureau voor de statistiek van Zwitserland, Donaucommissie, Bureau voor de statistiek van Slowakije, Italiaans ministerie van Infrastructuur en duurzame Mobiliteit, Bureau voor de statistiek van Polen



LEEFTIJDSSTRUCTUUR
VAN PASSAGIERSSCHEPEN IN DE RIJNVLOOT

Voor de passagiersvloot wordt een onderscheid gemaakt tussen passagiersveerponten, riviercruiseschepen en dagtochtschepen. De onderstaande afbeelding geeft een overzicht van de huidige vloot en hoe deze vloot zich in de afgelopen jaren ontwikkeld heeft. Er moet echter wel op worden gewezen dat deze cijfers ook inactieve schepen kunnen omvatten en dat enkele van de nieuwste schepen wellicht niet zijn meegeteld. Ondanks het feit dat de meeste passagiersveerponten en dagtochtschepen (die samen goed zijn voor 69% van alle passagiersschepen op de Rijn) in de vorige eeuw zijn gebouwd (met een piek in de jaren zestig en negentig), zijn er sinds de eeuwwisseling veel nieuwe riviercruiseschepen bijgekomen. Het aantal nieuwe passagiersschepen voor dagexcursies in de Rijnoeverstaten vertoont sinds 2000 een dalende trend, terwijl het aantal nieuwe veerponten de afgelopen twee decennia is toegenomen.

AFBEELDING 10: **INGEBRUIKNAME VAN PASSAGIERSSCHEPEN IN DE RIJNVLOOT IN DE LOOP DER TIJD** (AANTAL BINNENVAARTSCHEPEN)



Bronnen: IVR en analyse van de CCR, Bačkalov I. et al., Evolution(s) of European Inland Vessel Fleets (2025).
Ter informatie: van één riviercruiseschip en zes dagtochtschepen is het bouwjaar niet bekend. De database van de IVR bevat actieve schepen, maar ook enkele inactieve schepen, met name schepen die lang geleden in gebruik werden genomen.

Het aantal passagiersschepen op de Donau piekte in 1980 (162 schepen) en nam tussen 2000 en 2017 gestaag toe. De capaciteit van de passagiersvloot op de Donau in de 21e eeuw heeft echter nog steeds niet het niveau van vóór de jaren negentig bereikt[45].

[45] *Bačkalov I. et al., Ontwikkeling(en) van de Europese binnenvaartvloten (2025)*





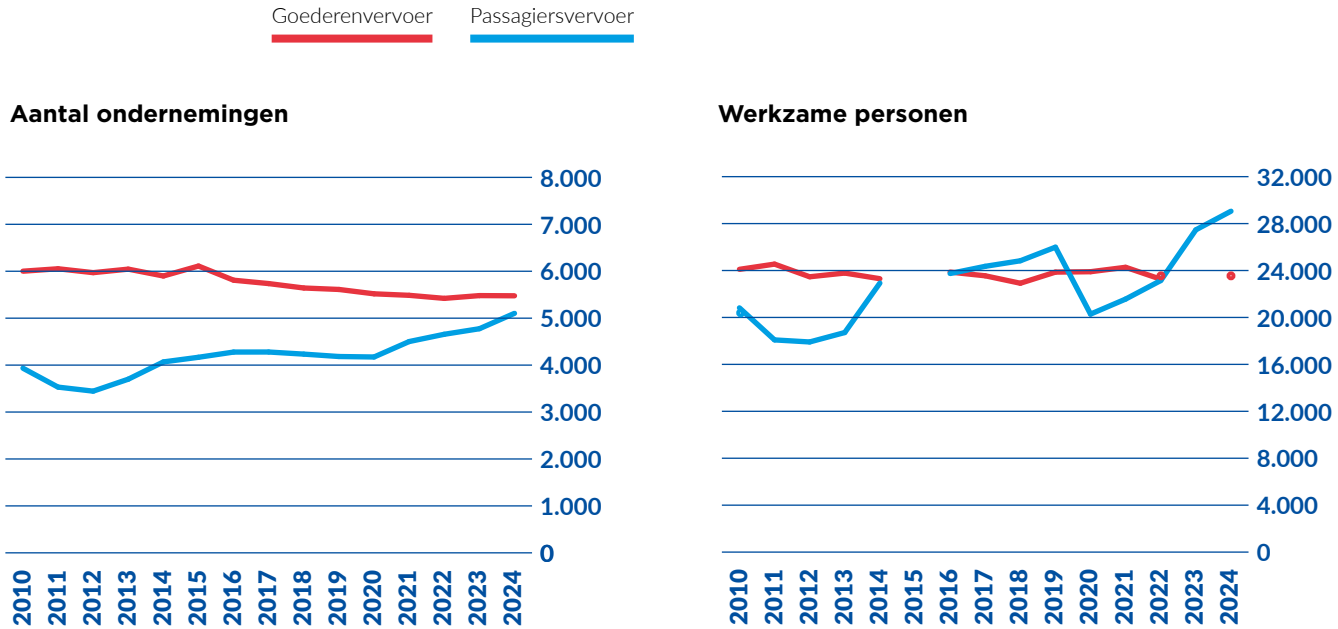
07

ONDERNEMINGEN, WERKGELEGENHEID, OMZET EN PERSONEELSKOSTEN[46]

- **In 2024 waren er in de binnenvaart in Europa 5.477 vrachtondernemingen actief (EU-27 plus Bosnië-Herzegovina, Servië en Zwitserland), waarvan 86% gevestigd is in de Rijnoeverstaten. Nederland is alleen al goed voor 3.302 vrachtbedrijven (60% van het totaal in Europa en 70% van de Rijnoeverstaten). Het aantal bedrijven in de Donaulanden bedroeg 254 in 2024 (wat overeenkomt met een aandeel van 4,6%). Het totaal aantal tewerkgestelde personen in het binnenvaartvrachtvervoer was 23.183 in 2024. Van het totaal aantal tewerkgestelde personen werkt 77,2% in de Rijnoeverstaten en 16,8% in de Donaulanden.**
- **In de sector van het passagiersvervoer lag het aantal ondernemingen in 2024 bij 5.103, waarvan 41,6% gevestigd is in de Rijnoeverstaten en 10,3% in de Donaulanden. Tussen 2011 en 2024 laat het aantal binnenvaartondernemingen dat in Europa aan passagiersvervoer doet, een opwaartse trend zien. In vergelijking met 2011 waren er in 2024 44,5% meer ondernemingen. In 2024 stonden er 29.055 personen geregistreerd als werkzaam in het Europese binnenvaartpassagiersvervoer.**
- **De omzet in het binnenvaartvrachtvervoer in de EU-27 (plus Zwitserland, Bosnië-Herzegovina en Servië) bereikte bijna 7,5 miljard euro in 2024 en lag daarmee onder de 7,9 miljard euro in 2023. De Rijnoeverstaten waren goed voor 90% van dit cijfer. In het binnenvaartpassagiersvervoer steeg de omzet naar 4,2 miljard euro in 2024 (tegen 3,1 miljard euro in 2023), wat een verder herstel inhoudt na de coronapandemie. Van deze omzet in het passagiersvervoer komt 70% voor rekening van de Rijnoeverstaten.**

[46] Het thema personeelstekort werd meer in detail geanalyseerd en behandeld in het thematische rapport 2023 over de arbeidsmarkt, beschikbaar op de website over de marktobservatie van de CCR

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



Bronnen: De cijfers zijn deels gebaseerd op schattingen. Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] tot 2020 en [sbs_sc_ovw] vanaf 2021. Luxemburg is buiten beschouwing gelaten omdat de gegevens niet betrouwbaar genoeg zijn.



ONDERNEMINGEN
EN WERKGELEGENHEID IN HET GOEDERENVERVOER

Belangrijkste trends op de arbeidsmarkt voor de binnenvaart: het blijft voor veel binnenvaartondernemingen een uitdaging om goed opgeleide bemanningsleden te vinden en te behouden. De sector kampt met structurele problemen zoals een tekort aan arbeidskrachten, een vergrijzende beroepsbevolking, moeite met de instroom van jongeren, strengere eisen voor opleidingen en certificaten en stijgende loonkosten. Dit alles zet het concurrentievermogen en de groei van de sector op de lange termijn onder druk.

Volgens cijfers van Eurostat waren er in 2024 5.477 binnenvaartondernemingen in het goederenvervoer actief in Europa (EU-27 plus Bosnië-Herzegovina, Servië en Zwitserland)[47]. Ongeveer 86% hiervan (4.730 ondernemingen) stond geregistreerd in Rijnoeverstaten[48]. Alleen al in Nederland waren dat 3.302 binnenvaartondernemingen in het vrachtvervoer, oftewel 60% van het totale aantal in Europa en 70% van het totale aantal in de Rijnoeverstaten. Sinds 2011 is het aantal binnenvaartondernemingen in het goederenvervoer in Europa licht gedaald (zie afbeelding 1). In 2024 lag het aantal ondernemingen 9,5% lager dan in 2011.

Het aantal ondernemingen in de Donaulanden is relatief klein (254[49], wat overeenkomt met een aandeel van 4,6%), vergeleken met het aandeel van de Donau in de totale vervoersprestatie op de binnenwateren van de EU-27 (14%)[50]. In dit verband moet worden opgemerkt dat de bedrijven in het Donaustroomgebied door historische redenen gemiddeld groter zijn. Veel bedrijven in het Donaustroomgebied zijn namelijk voormalige grote staatsbedrijven. In het Rijnstroomgebied zijn de bedrijven gemiddeld juist heel klein: met name in het segment droge lading in Nederland, Frankrijk en België zijn dit vaak familiebedrijven met maar één of twee schepen.

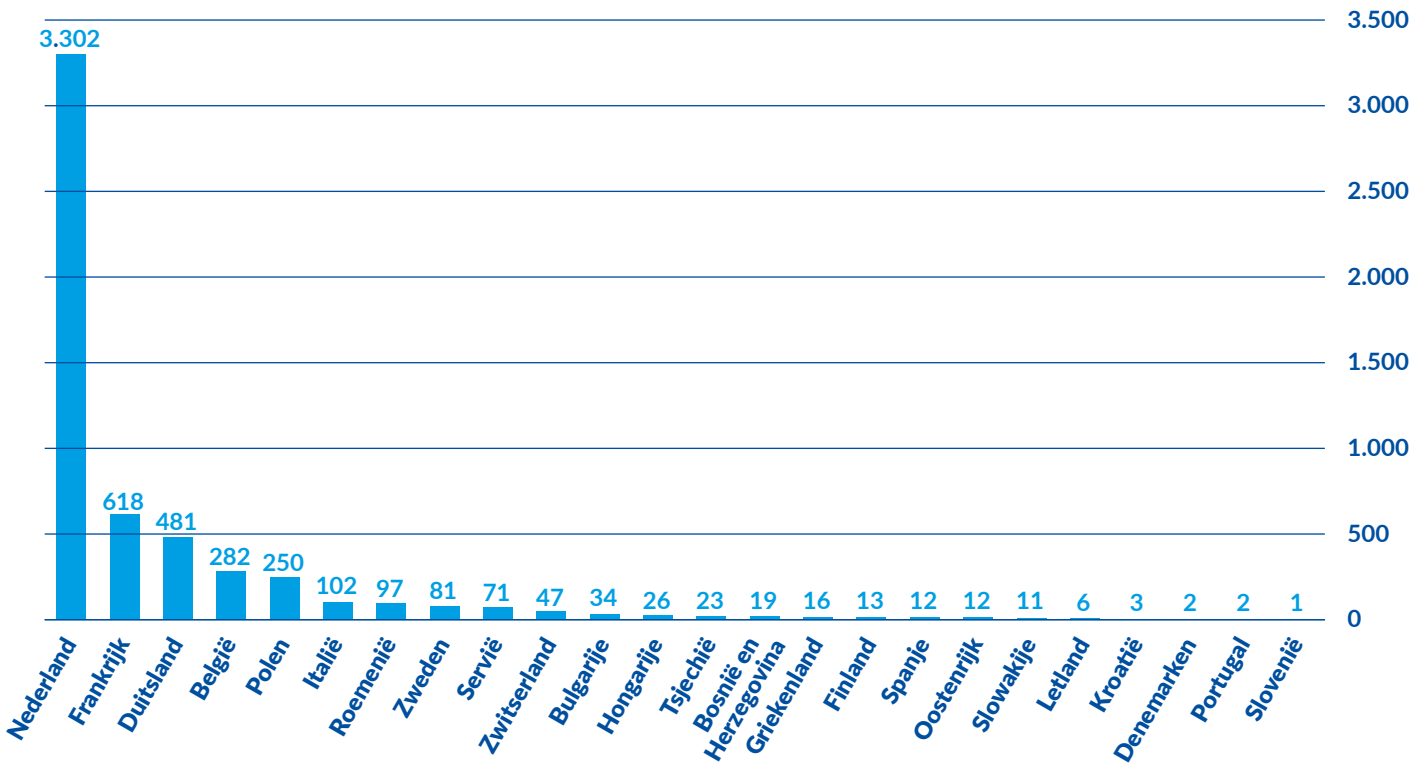
TABEL 1: **AANTAL WERKZAME PERSONEN PER BINNENVAARTONDERNEMING IN HET GOEDERENVERVOER IN DE RIJNOEVERSTATEN**

België	**1,9**
Nederland	**2,8**
Frankrijk	**3,3**
Duitsland	**11,0**
Zwitserland	**20,4**
Rijnoeverstaten algemeen	**3,8**

Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en [sbs_sc_ovw]

[47] De meest recente cijfers van Eurostat voor het totale aantal ondernemingen in het goederenvervoer [sbs_sc_ovw] zijn beschikbaar voor 2024.
[48] Nederland, Duitsland, België, Frankrijk, Zwitserland en Luxemburg
[49] Oostenrijk, Kroatië, Hongarije, Slowakije, Servië, Bulgarije en Roemenië.
[50] De cijfers betreffen 2024.

AFBEELDING 3: **AANTAL BINNENVAARTONDERNEMINGEN IN HET GOEDERENVERVOER IN EUROPA IN 2024 ***

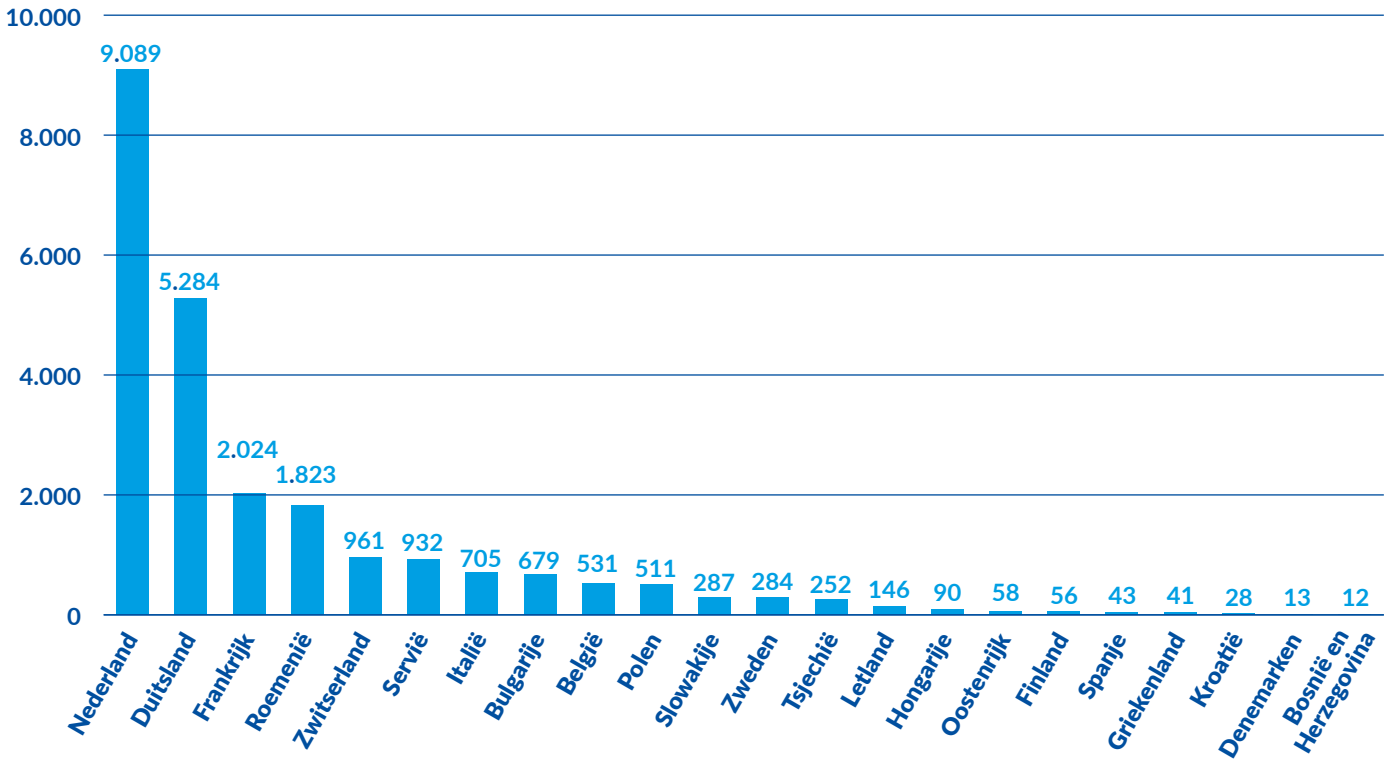


Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en [sbs_sc_ovw]

** De gegevens voor België hebben betrekking op 2023. Luxemburg is buiten beschouwing gelaten omdat de gegevens niet betrouwbaar genoeg zijn. Voor Ierland zijn er geen afzonderlijke gegevens beschikbaar omdat ze vertrouwelijk zijn. Voor Italië en Polen wordt het hoge aantal bedrijven in verhouding tot het vrachtvolume verklaard door de structuur van de binnenvaart. In beide landen zijn de meeste ondernemingen zeer klein.*

Het aantal werkzame personen in het goederenvervoer in de binnenvaart bestaat uit zelfstandigen, meehelpende gezinsleden en werknemers. In 2024 bedroeg het totale aantal van deze variabele 23.183 (EU-27 plus Bosnië-Herzegovina, Servië en Zwitserland). Het aantal werkzame personen in de Rijnoeverstaten bedroeg 77,2%, in de Donaulanden 16,8% en in ondernemingen in landen buiten het Rijn- en Donaustroomgebied 6%. Tussen 2011 en 2024 is het aantal werknemers licht gedaald. In de periode tussen deze jaren nam het aantal werknemers met 5,6% af.

AFBEELDING 4: **AANTAL WERKZAME PERSONEN IN HET GOEDERENVERVOER IN DE BINNENVAART IN EUROPA IN 2024 ***



Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en [sbs_sc_ovw]

** De gegevens voor Denemarken hebben betrekking op 2023. De gegevens voor Frankrijk hebben betrekking op 2022. De gegevens voor Oostenrijk hebben betrekking op 2021. Luxemburg is buiten beschouwing gelaten omdat de gegevens niet betrouwbaar genoeg zijn. Voor Ierland, Portugal en Slovenië zijn er geen afzonderlijke gegevens beschikbaar omdat ze vertrouwelijk zijn. Voor Italië en Polen, zie de opmerking bij afbeelding 3.*

Er kan worden vastgesteld dat Duitsland meer dan twee keer zoveel werkzame personen in het goederenvervoer in de binnenvaart heeft als Frankrijk, terwijl Frankrijk een groter aantal ondernemingen heeft. Deze gegevens weerspiegelen de kleinere gemiddelde omvang van Franse bedrijven in vergelijking met Duitse bedrijven. Franse bedrijven hadden in 2024 3,3 werknemers per bedrijf, tegenover 11,0 werknemers per bedrijf in Duitsland.

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

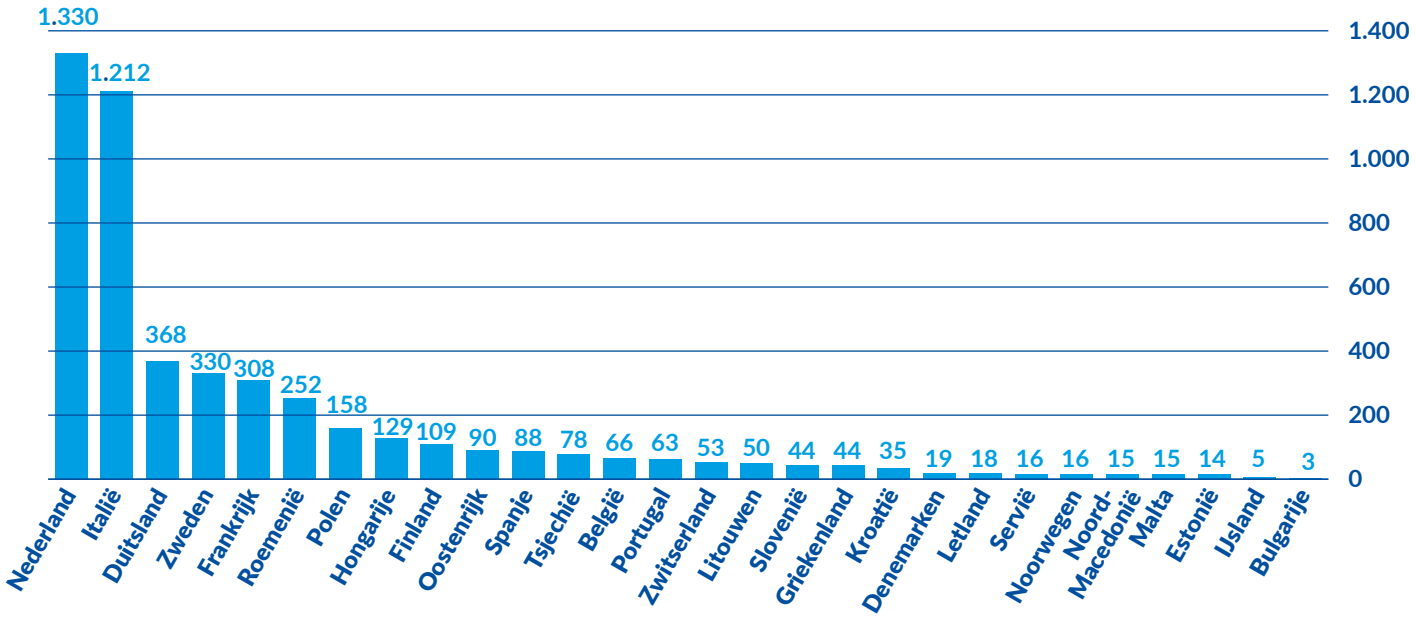
ONDERNEMINGEN
EN WERKGELEGENHEID IN DE PASSAGIERSVAART

In 2024 werden in de passagiersvaart in Europa (EU-27 plus IJsland, Noorwegen, Noord-Macedonië, Servië en Zwitserland) 5.103 binnenvaartondernemingen geteld. De geografische verdeling laat zien dat 41,6% hiervan geregistreerd staat in Rijnoeverstaten, terwijl deze ondernemingen in de Donaulanden goed zijn voor 10,3%. In tegenstelling tot het goederenvervoer in de binnenvaart is het aandeel van de binnenvaartondernemingen in het passagiersvervoer in Zuid-Europese landen vrij groot (27,9% in 2024). Bovendien zijn de Scandinavische landen in 2024 samen goed voor 9,4% van alle binnenvaartondernemingen in het passagiersvervoer.

Tussen 2011 en 2024 bleef het aantal binnenvaartondernemingen in het passagiersvervoer in Europa onverminderd een stijgende lijn volgen (zie afbeelding 1). Het resultaat is dat er in 2024 44,5% meer ondernemingen zijn dan in 2011.

De drie landen Nederland, Italië en Duitsland tellen de meeste ondernemingen. Qua aantal ondernemingen neemt Zwitserland een middenpositie in onder de Europese landen. Zoals hieronder te zien is, staat Zwitserland echter op de derde plek als het gaat om werkgelegenheid in de passagiersvaart. De reden voor dit verschil is dat Zwitserland de thuisbasis is van veel riviercruisemaatschappijen die meer werknemers hebben dan andere soorten bedrijven in de passagiersvaart.

AFBEELDING 5: **AANTAL BINNENVAARTONDERNEMINGEN IN HET PASSAGIERSVERVOER IN EUROPA IN 2024 ***



Bron: Eurostat [sbs_sc_ovw]

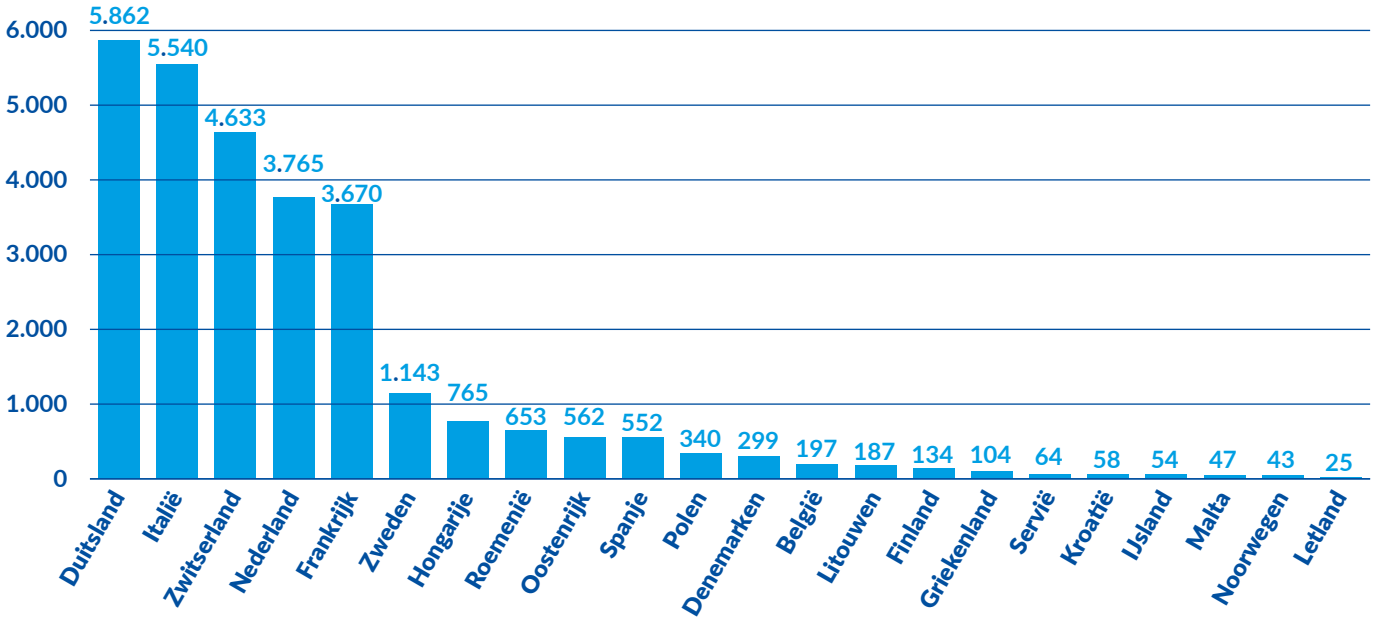
** De gegevens voor België hebben betrekking op 2023. De gegevens voor Servië en Bulgarije hebben betrekking op 2022. Luxemburg is buiten beschouwing gelaten omdat de gegevens niet betrouwbaar genoeg zijn. Voor Slowakije en Bosnië en Herzegovina zijn er geen afzonderlijke gegevens beschikbaar omdat ze vertrouwelijk zijn. Voor Polen wordt het hoge aantal bedrijven verklaard door de structuur van de binnenvaart. Zie eerdere opmerkingen.*

In 2024 waren er in de binnenvaartondernemingen in de passagiersvaart in Europa (EU-27 plus IJsland, Noorwegen, Noord-Macedonië, Servië en Zwitserland) in totaal 29.055 werknemers te werk gesteld. De cijfers voor de jaren 2020-2023 laten goed zien wat de impact was van de coronapandemie en hoe dit zich daarna hersteld heeft (zie afbeelding 2). De stijgende lijn in het aantal werkzame personen die zichtbaar is voor de periode van 2010 tot 2024 heeft zich na een dip weer voortgezet.

Wat het aantal ondernemingen betreft, voert Nederland de ranglijst aan. Kijkt men echter naar het aantal werkzame personen dan staat Nederland slechts op de vierde plaats. De reden hiervoor is dat Nederland veel ondernemingen heeft die actief zijn in de dagtochtvaart in steden als Amsterdam. Deze rondvaartondernemingen zijn over het algemeen klein in vergelijking met de grote riviercruisemaatschappijen, die vaak in Zwitserland of Duitsland zijn gevestigd.

Wat de werkgelegenheid betreft, lopen Duitsland en Italië voorop, gevolgd door Zwitserland en Nederland. Ongeveer 55% van alle werkzame personen in binnenvaartondernemingen in de passagiersvaart werkt in een van deze drie landen. De werkgelegenheid in de passagiersvaart in deze landen is vrij groot vanwege de talrijke meren (en rivieren in het geval van Duitsland) en door de vele riviercruisebedrijven in Duitsland en Zwitserland.

AFBEELDING 6: **AANTAL WERKZAME PERSONEN IN DE PASSAGIERSVAART IN EUROPA IN 2024 ***



Bron: Eurostat [sbs_sc_ovw]
** De gegevens voor Oostenrijk hebben betrekking op 2021. De gegevens voor Servië hebben betrekking op 2022. De gegevens voor Denemarken hebben betrekking op 2023. Voor Bulgarije, Tsjechië, Estland, Portugal, Slovenië, Slowakije, en Bosnië en Herzegovina zijn er geen afzonderlijke gegevens beschikbaar omdat ze vertrouwelijk zijn.*

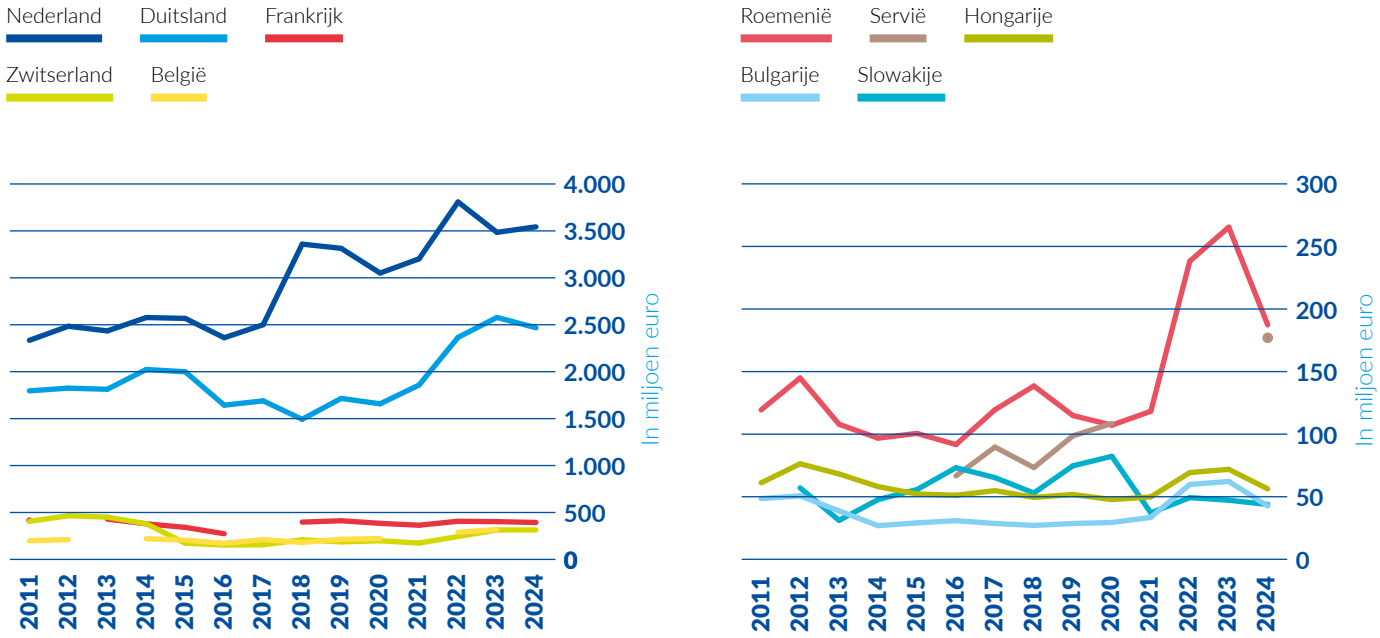
Ongeveer 62% van alle werkzame personen in de passagiersvaart in de EU werkt in de Rijnoeverstaten. Het aandeel van de Donaulanden bedraagt 7%, dat van de Zuid-Europese landen 22% en de Scandinavische landen zijn samen goed voor 6%.

OMZET
IN HET GOEDERENVERVOER IN DE BINNENVAART EN IN DE PASSAGIERSVAART

OMZET IN HET GOEDERENVERVOER IN DE BINNENVAART

In 2024 werd voor de binnenvaartondernemingen in het goederenvervoer in de EU-27 (plus Zwitserland, Bosnië en Herzegovina en Servië) een omzet van ongeveer 7,5 miljard euro geregistreerd, vergeleken met 7,9 miljard euro in 2023 en in 2022[51]. De Rijnoeverstaten waren samen goed voor ongeveer 6,7 miljard euro (dit komt overeen met 90% van de omzet in de EU-27, plus Zwitserland, Bosnië en Herzegovina en Servië). Voor Duitsland, kan sinds 2018 een opwaartse trend worden waargenomen.

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



Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], [sbs_sc_ovw], CBS voor gegevens van vóór 2021, Eidgenössische Steuerverwaltung (Zwitserse Federale Belastingdienst, FTA) voor gegevens van vóór 2021, schatting van de CCR op basis van gegevens van Eurostat voor Frankrijk voor 2019. Voor Zwitserland en Nederland moet erop gewezen worden dat er vanaf 2021 een structurele breuk in de gegevens is opgetreden. Dit hangt samen met het feit dat vanaf 2021 Eurostat-cijfers worden gebruikt die afkomstig zijn uit een nieuwe databank [sbs_sc_ovw]. In de voormalige Eurostat-databank [sbs_na_1a_se_r2] ontbraken omzetgegevens voor deze twee landen, waardoor voor de jaren vóór 2021 nationale databanken van het CBS en de FTA werden gebruikt.

** De waarde voor Nederlandse bedrijven tot (en met) 2020 is een schatting op basis van netto-omzetcijfers voor de gehele binnenvaartsector in Nederland. De cijfers voor Zwitserland voor gegevens tot (en met) 2020 werden omgerekend in euro tegen het jaargemiddelde van de wisselkoers.*

[51] *Deze cijfers omvatten de omzet voor Servië (168 miljoen euro).*

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

	2022	2023	2024
Nederlandse bedrijven	3.808	3.484	3.543
Duitse bedrijven	2.366	2.578	2.468
Franse bedrijven	407	403	393
Belgische bedrijven	290	318	318
Zwitserse bedrijven	244	314	313
Rijnoeverstaten *	**7.115**	**7.097**	**7.035**

Bron: Eurostat [sbs_sc_ovw]
** De gegevens voor België in 2024 hebben betrekking op 2023.*

De geraamde omzet die in Donaulanden door binnenvaartondernemingen in het goederenvervoer werd behaald, bedroeg 584 miljoen euro in 2023, en 527 miljoen euro in 2024. Hierbij ontbreken de gegevens voor Servië voor 2022 en 2023, en de gegevens voor Oostenrijk voor 2022, 2023 en 2024.

TABEL 3: **OMZET IN HET GOEDERENVERVOER IN DE DONAULANDEN** (IN MILJOEN EURO)

	2022	2023	2024
Roemeense bedrijven	238	265	187
Servische bedrijven*	109	109	168
Hongaarse bedrijven	69	72	56
Bulgaarse bedrijven	60	62	43
Slowaakse bedrijven	49	47	44
Oostenrijkse bedrijven *	27	27	28
Kroatische bedrijven *	3	2	2
Donaulanden *	**555**	**584**	**528**

Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], [sbs_sc_ovw]
** De gegevens voor Servië in 2022 en 2023 hebben betrekking op 2020, de gegevens voor Oostenrijk in 2022 en 2023 hebben betrekking op 2021.*

In de Europese regio's buiten het Rijn- en Donaustroomgebied zijn Italië (76 miljoen euro), Polen (47 miljoen euro), Zweden (27 miljoen euro) en Tsjechië (23 miljoen euro) de landen met het hoogste omzetcijfer[52].

[52] *Alle waarden hebben betrekking op 2024.*

OMZET IN DE PASSAGIERSVAART

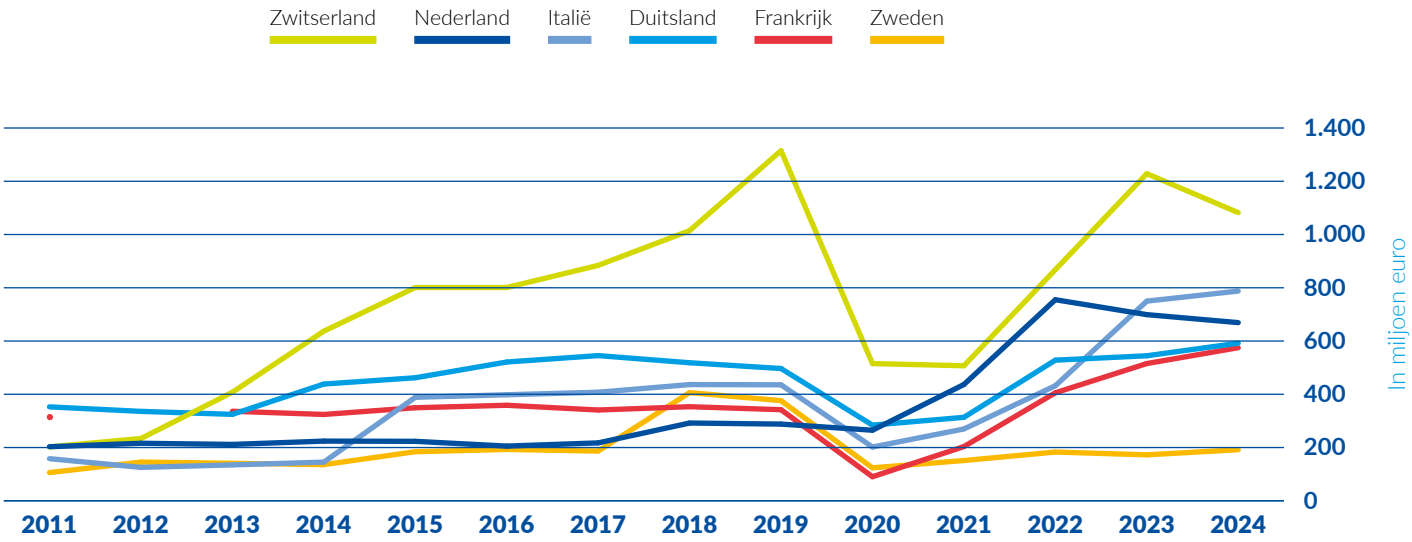
Voor de binnenvaartondernemingen in de passagiersvaart lag de omzet in de EU (plus Zwitserland, Noorwegen, IJsland, Noord-Macedonië en Servië) in 2024 bij ongeveer 4,2 miljard euro, vergeleken met 3,1 miljard euro in 2023 en 2,7 miljard euro in 2022.

De Rijnoeverstaten[53] waren in 2024 samen goed voor ongeveer 3,0 miljard euro, oftewel een aandeel van 70% in de totale omzet in de passagiersvaart in Europa.

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

De curves voor de omzet in de passagiersvaart wijzen op een sterk herstel dat na de Covid-pandemie in 2022 en 2023 intrad. De omzetcijfers voor deze jaren liggen vaak boven het niveau van vóór de pandemie.

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



Bronnen: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] tot 2020, [sbs_sc_ovw] vanaf 2021, CBS voor gegevens van vóór 2021, FTA (CH) voor gegevens van vóór 2021 en schatting van de CCR op basis van gegevens van Eurostat alleen voor Frankrijk voor 2019. Voor Zwitserland en Nederland, zie de opmerkingen onder afbeelding 7. Voor een groot aantal landen zijn er geen gegevens tot 2020 beschikbaar.

[53] *Zonder Luxemburg, omdat betrouwbare gegevens ontbreken.*

TABEL 4: **OMZET IN DE PASSAGIERSVAART IN DE RIJNOEVERSTATEN** (IN MILJOEN EURO)

	2022	2023	2024
Zwitserse bedrijven	868 (s)	1.229 (s)	1.082
Nederlandse bedrijven	755	699	669
Duitse bedrijven	528	545	592
Franse bedrijven	406	515	575
Belgische bedrijven	17	31	34
Rijnoeverstaten	**2.574 ***	**3.019 ***	**2.952**

Bron: Eurostat [sbs_sc_ovw]
** Dit omvat een schatting voor Zwitserland, aangezien er in 2022 en 2023 geen gegevens beschikbaar waren.*
(s) = schatting

Volgens de thans beschikbare gegevens[54] liggen de omzetcijfers voor ondernemingen in de Donaulanden ver onder die van de ondernemingen in de Rijnoeverstaten. Voor sommige jaren en landen ontbreken bepaalde gegevens. Dit duidt vaak op een zeer lage economische activiteit van een sector, waardoor de cijfers niet hoog genoeg zijn om te worden gepubliceerd (om redenen van vertrouwelijkheid).

De over het algemeen lage waarden van de Donaulanden met betrekking tot de omzet in de passagiersvaart houden niet per se in dat het passagiersvervoer over de Donau niets om het lijf zou hebben. Hier speelt een combinatie van factoren een rol, zoals het feit dat de meeste riviercruises op de Donau worden uitgevoerd door bedrijven die in Rijnoeverstaten gevestigd zijn. De omzet wordt in dat geval meegeteld in de Rijnoeverstaten en niet in de Donaulanden. Bovendien is het ook vaak zo dat de omzet in een Donauland laag uitvalt door het lage loonniveau in de Donaulanden. Lagere lonen en dus lagere personeelskosten betekenen lagere totale bedrijfskosten, met name in het segment passagiersvervoer, dat zeer arbeidsintensief is. Lagere totale bedrijfskosten impliceren dan weer lagere prijsniveaus en dus ook lagere omzetcijfers.

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

TABEL 5: **OMZET IN DE PASSAGIERSVAART IN DE DONAULANDEN** (IN MILJOEN EURO)

	2022	2023	2024
Oostenrijkse bedrijven	76 (s)	95 (s)	88
Hongaarse bedrijven	31	40	43
Roemeense bedrijven	20	22	23
Slowaakse bedrijven	14 (s)	14 (s)	13
Servische bedrijven	3	3 (s)	3 (s)
Kroatische bedrijven	2	3	3 (s)
Donaulanden *	**147**	**178**	**173**

Bron: Eurostat [sbs_sc_ovw]
** Dit omvat een schatting voor Oostenrijk en Slowakije voor 2022 en 2023. De gegevens voor Servië voor 2023 en 2024 hebben betrekking op 2022 en de gegevens voor Kroatië voor 2024 hebben betrekking op 2023.*
(s) = schatting

Twee landen in Europa buiten het Rijn- en Donaustroomgebied met een aanzienlijk omzetniveau in de passagiersvaart zijn Italië (788 miljoen euro in 2024) en Zweden (192 miljoen euro in 2024). Voor Italië geldt dat de omzet bijna volledig wordt gegenereerd door dagtochtschepen die actief zijn op meren en het personenvervoer in Venetië.


KD
KD Köln-Düsseldorfer
STOLZENFELS
SUBWAY
www.k-d.com
KD Köln-Düsseldorfer





08

VOORUITBLIK VOOR HET BINNENVAART-VRACHTVERVOER EN DE PASSAGIERSVAART

- De vooruitzichten voor het segment ijzerertsen en staalnijverheid toonden op korte termijn een enigszins positiever beeld. De vraag naar staal stabiliseerde zich en het zichtbare staalverbruik zal naar verwachting in 2025 hoger uitvallen. De perspectieven voor de bouw- en automobielsector zien er beter uit, wat leidt tot de prognose dat het vervoer van ijzerertsen over de Rijn in 2026-2027 in geringe mate zal aantrekken. Voor de aardolieproducten is het beeld daarentegen minder rooskleurig, omdat de lage waterstanden, de geringere vraag naar stookolie, de kleinere neiging tot opslag en de energietransitie op lange termijn de vervoersvraag vermoedelijk zullen dempen.

- De landbouwproducten profiteerden van de goede oogst en exportvraag in 2025. De chemische sector zal daarentegen waarschijnlijk op de korte termijn blijven kampen met een zwakke vraag, hoge energiekosten en een wereldwijde concurrentiedruk. De productie van de chemische industrie in de EU-27 lag in 2025 2,4% lager dan in 2024. Het containervervoer wordt ook met de nodige uitdagingen geconfronteerd zoals laagwater, geopolitieke spanningen en gedeeltelijk een inefficiënte logistiek, hetgeen zou kunnen leiden tot een slechts gematigde groei en als er al groei is, zal deze minder uitgesproken zijn dan in het verleden.

- Kijkt men verder in de toekomst dan wijzen de productieprognoses op een teruglopende output voor aardolieproducten, kolen en staal in de Rijnoeverstaten, terwijl de chemische productie en de internationale handel naar verwachting zullen toenemen waardoor ook de vervoersvraag zal aantrekken. Voor het containervervoer schat men dat dit op langere termijn gezien zal profiteren van de groei van de wereldwijde handel.

VOORUITBLIK

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

HET SEGMENT IJZERERTS EN STAAL

De binnenvaart is een belangrijke vervoerswijze voor grondstoffen en eindproducten van de staalnijverheid. In de Duitse staalindustrie (het grootste staal producerende land in de EU) heeft de binnenvaart volgens de Duitse vereniging van staalfabrikanten bijvoorbeeld een marktaandeel van ongeveer 32% in de totale logistiek. Hoewel dit marktaandeel in 2023 en 2024 licht toenam, blijft het cijfer al sinds 2011 redelijk constant rond de 30% hangen.

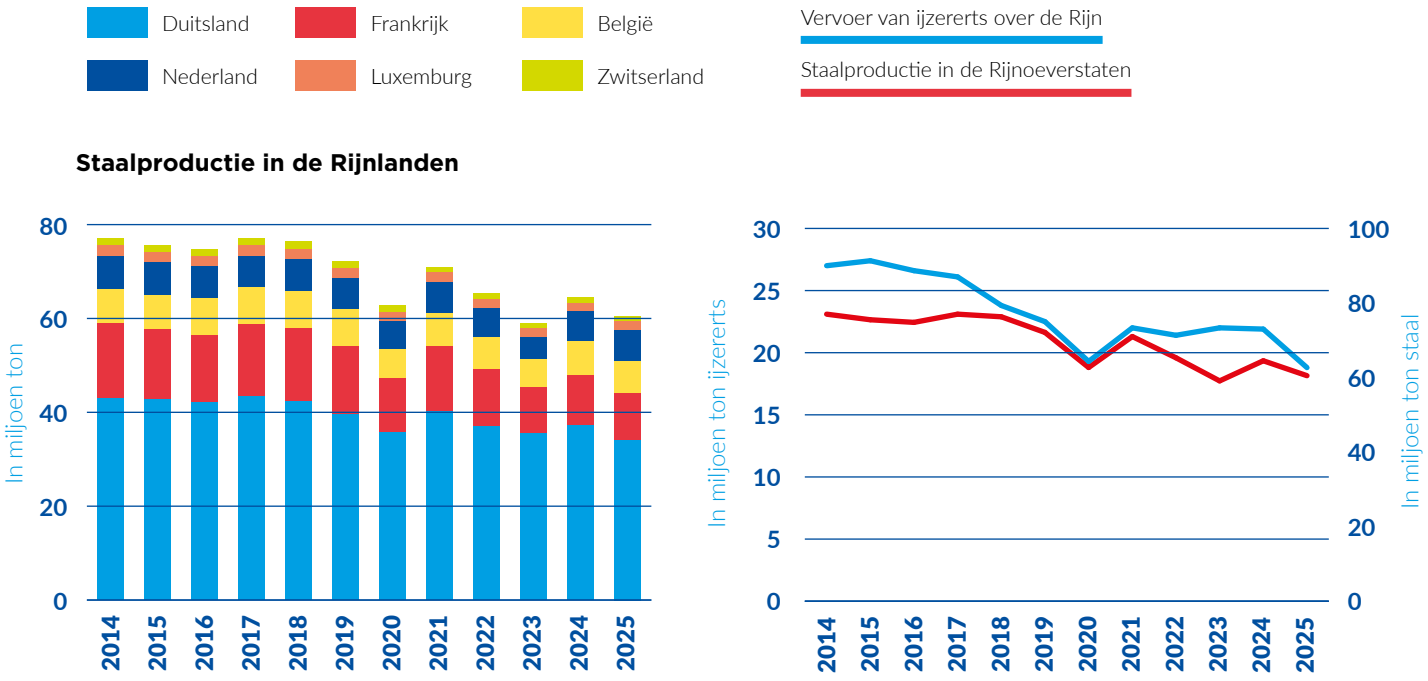
Op de gehele Rijn heeft meer dan 16,5% van het volledige vrachtvervoer iets te maken met de staalnijverheid (ijzerertsen, stookkolen, metalen en metalen producten)[55]. Voor de traditionele Rijn ligt dit aandeel rond de 30% als er een schatting voor het aandeel schroot bij wordt opgeteld. Op de Donau is dat aandeel nog groter. Voor de Midden-Donau ligt dit aandeel zelfs bij 40%.

Zoals te verwachten volgt het vervoer van ijzererts over de Rijn dezelfde trend als de staalproductie, zij het met een klein verschil ten opzichte van 2023, omdat in dat jaar de ijzerertsvoorraden werden aangevuld.

[55] *Zonder schroot*



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



Bronnen: Eurofer, Destatis, Rijkswaterstaat, analyse van de CCR
Zwitserland: raming

Voor het in kaart brengen van de factoren die van invloed zijn op het vervoer van ijzererts over de Rijn, is er een statistisch regressiemodel opgesteld. Dit model is gebaseerd op maandelijkse cijfers over het vervoer van ijzererts over de traditionele Rijn van 2000 tot 2025. Uit de resultaten blijkt dat ongeveer 75% van de schommelingen[56] in het ijzerertsvervoer te verklaren is door slechts vier invloedfactoren. Deze staan in de onderstaande infographics:

[56] *De gecorrigeerde determinatiecoëfficiënt van het model is 0,75.*

AFBEELDING 1: FACTOREN DIE VAN INVLOED ZIJN OP HET VERVOER VAN IJZERERTS



WATERPEIL
DUISBURG-RUHRORT

WATER-STAND

VERVOERS-VOLUME

IMPACT

500 → 480 cm	300 → 280 cm	200 → 180 cm
-10,5%	-23,2%	-47,5%

Meer verlies tijdens perioden met laagwater

GASOLIEPRIJS

GASOLIE-PRIJS

VERVOERS-VOLUME

IMPACT

Het vervoer van ijzererts is zeer energie-intensief door de inzet van duwstellen.

+ 1 Eenheid van het dieselprijsresidu

-0,54 Vervoers-volume

STAALPRODUCTIE
IN DUITSLAND

STAAL-PRODUCTIE

OPSLAG-CAPACITEIT

VERVOERS-VOLUME

IMPACT

Aangezien de opslagcapaciteit van de staalfabrieken beperkt is, volgt het vervoer vrijwel onmiddellijk op de productie in dezelfde maand. Als de staalproductie daalt, heeft dit direct een negatief effect op het vervoersvolume.

+ 1% Staalproductie

+0,68% Vervoers-volume

STRUCTURELE VERSCHUIVING
CRISIS 2008/2009

STRUCTURELE DALING

VERVOERS-VOLUME

IMPACT

De vervoersvolumes liggen consequent onder het niveau van vóór de crisis.

-25,5% Geschatte impact op de vervoers-volumes

TABEL 1: **VERKLARENDE VARIABELEN VOOR HET VERVOER VAN IJZERERTS OVER DE RIJN – RESULTATEN VAN EEN STATISTISCH MODEL** (OP BASIS VAN GEGEVENS OVER DE PERIODE JANUARI 2000 - DECEMBER 2025)

Verklarende variabele	Invloedcoëfficiënt	t-statistiek *	Betrouwbaar-heidsniveau**
LN (Duitse staalproductie)	+0,679	+10,87	99%
Waterstand bij Duisburg-Ruhrort (omgekeerde waarde)	-19,607	-2,06	95%
Financiële crisis 2008/2009	-0,189	-7,17	99%
Brandstofprijs (gasolie)	-0,536	-5,50	99%
Constante	+2,334	+4,45	99%

Bronnen: berekening van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis, gegevens van WSV, verstrekt door de BfG.
** De t-waarden zijn berekend met de NEWEY-WEST-methode, waardoor ze bestand zijn tegen autocorrelatie en heteroscedasticiteit. Hoe hoger de waarde van de t-statistiek, hoe groter de statistische significantie.*
*** Dit niveau, dat samenhangt met de t-statistiek, geeft de waarschijnlijkheid weer dat het resultaat van een verklarende variabele betrouwbaar is en niet door toeval is ontstaan.*

Uit deze tabel kunnen de volgende conclusies worden afgeleid. In de periode 2000 en 2025 leidde een toename van de staalproductie met 1% (gemiddeld) tot een stijging van het ijzerertsvervoer met 0,679%[57].

Er is sprake van een negatieve coëfficiënt voor de waterstand, wat impliceert dat lagere waterstanden leiden tot een lager vervoer van ijzererts. Dit verband is bovendien niet-lineair: hoe lager de waterstand, hoe sterker het negatieve effect op het ijzerertsvervoer als het niveau verder daalt.

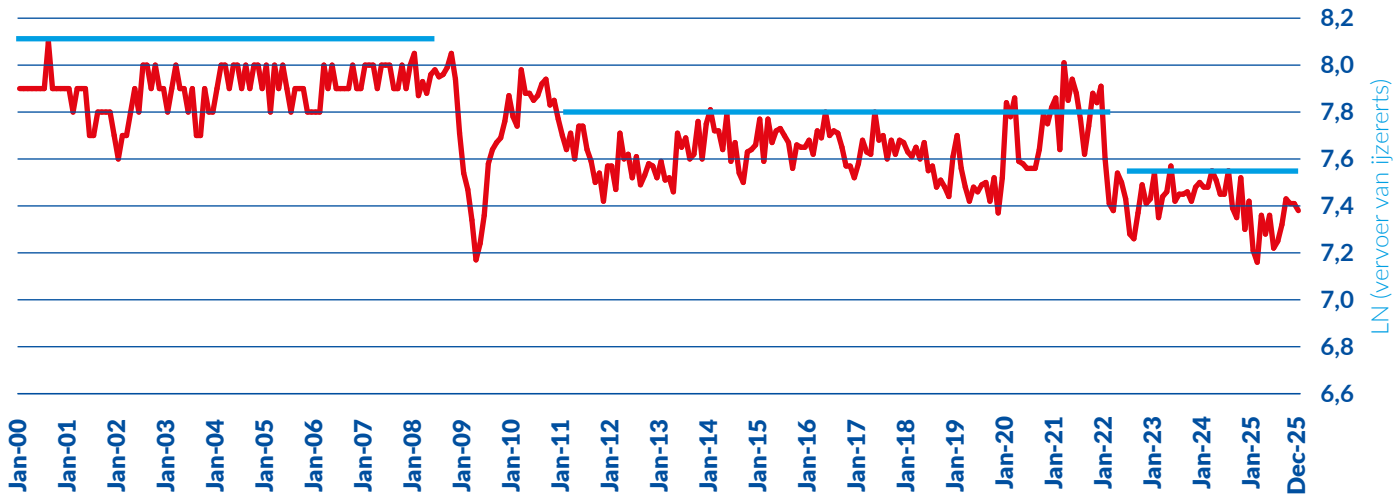
Door de financiële crisis van 2008 en 2009 is het vervoer van ijzererts voorgoed veranderd. De hoeveelheden die daarna werden vervoerd, bleven structureel (rond de 25%) onder het oude niveau. De crisis werkte als een katalysator voor de toch al slinkende traditionele staalproductie in West-Europa[58]. Voor de producenten vormde dit de aanleiding om verouderde fabrieken vanwege de teruglopende vraag te sluiten, en die bleven ook dicht toen de markt weer aantrok. Dit zorgde ervoor dat in Duitsland, Frankrijk en Luxemburg – de drie landen die voor het vervoer van ijzererts afhankelijk zijn van de Rijn en de Moezel - de staalproductie in 2025 beduidend kleiner was dan in 2007[59].

De coronapandemie en de gevolgen daarvan voor de industriële productie en de output in de dienstensector lijken de aanzet te hebben gegeven tot een nieuwe crisis. De vraag naar staal en het vervoer van ijzererts over de Rijn zijn hierdoor blijvend gekrompen.

Bovendien is het vervoer van ijzererts uiterst energie-intensief (door de inzet van duwboten en duwstellen), waardoor de gasolieprijs een sturende factor bleek voor de omvang van het transport.

[57] Er is een onderzoek gedaan naar de vraag of het vervoer van ijzererts direct afhangt van de staalproductie in dezelfde maand, of dat er sprake is van vervroegde of vertraagde effecten. De sterkste correlatie was te zien bij het ijzerertsvervoer en de staalproductie in dezelfde maand.
[58] In Frankrijk werd een deel van de staalproductie langs de Moezel in Lotharingen definitief stopgezet, ongeveer drie jaar na de financiële crisis. Sindsdien is de hoeveelheid ijzererts die over de Rijn en de Moezel wordt vervoerd blijvend afgenomen.
[59] Volgens gegevens van de World Steel Association heeft de staalproductie zich als volgt ontwikkeld: Duitsland: 49 mln. ton in 2007, 34 mln. ton in 2025; Frankrijk: 19 mln. ton in 2007, 10 mln. ton in 2025; Luxemburg: 3 mln. ton in 2005, 2 mln. ton in 2025.

AFBEELDING 3: **NATUURLIJKE LOGARITME VAN HET MAANDELIJKSE VERVOER VAN IJZERERTS OVER DE TRADITIONELE RIJN EN BLIJVEND GEVOLG VAN DE STRUCTURELE BREUKEN**

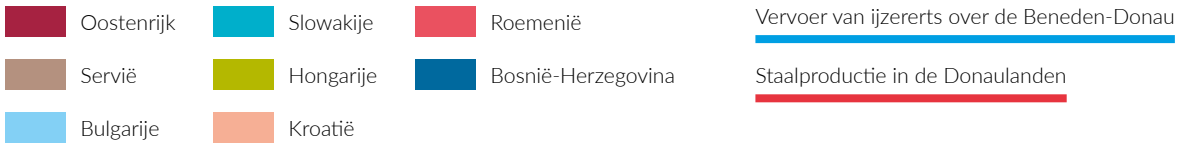


Bron: Destatis

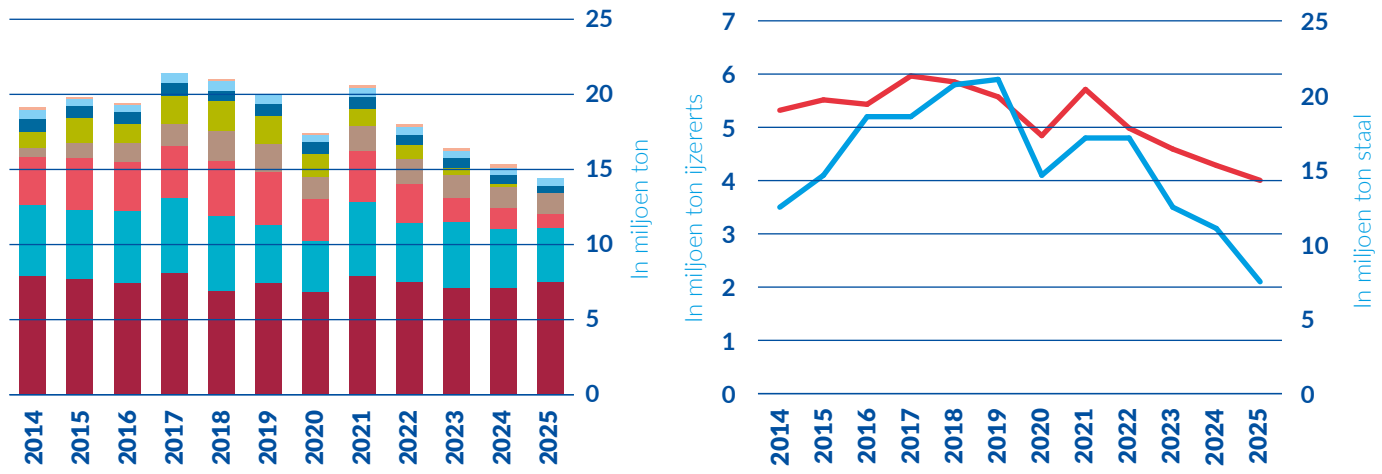
Volgens dit model moet bij een prognose op de korte en middellange termijn voor het vervoer van ijzererts rekening worden gehouden met de vooruitzichten voor de Duitse staalproductie, de waterstanden en de brandstofprijzen.

De staalproductie in de Donaulanden[60] lag in 2025 bij 14,3 miljoen ton, hetgeen neerkomt op een daling van 6,5% ten opzichte van 2024.

AFBEELDINGEN 4 EN 5: **STAALPRODUCTIE IN DE DONAULANDEN EN VERVOER VAN IJZERERTS OVER DE BENEDEN-DONAU ***



Staalproductie in de Donaulanden



Bronnen: Eurofer, Eurostat [iww_go_atygo], Nationaal instituut voor de statistiek (Roemenië)
** Beneden-Donau = Roemenië*
Gegevens voor Servië en Bosnië-Herzegovina voor 2024: raming
[60] Zonder Oekraïne

Vooruitblik voor het ijzererts- en staalsegment

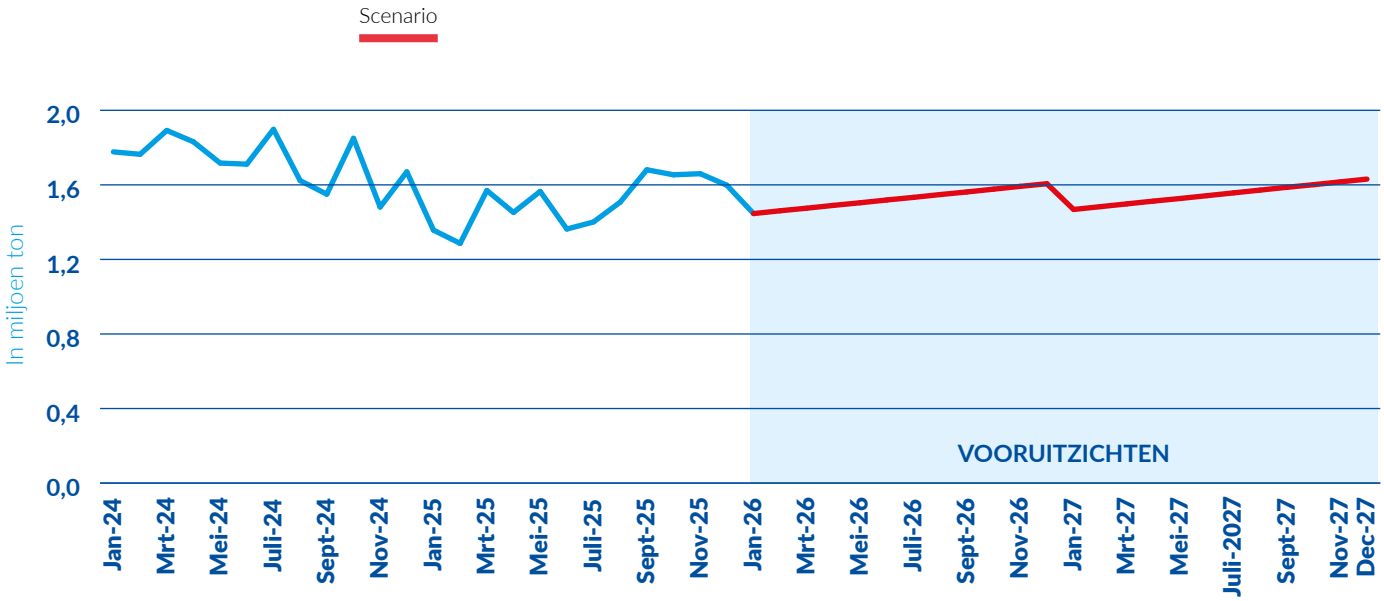
De vraag naar staal is afhankelijk van de ontwikkeling in de sectoren die staal gebruiken, met name de bouwsector en de automobielindustrie. In Duitsland zijn deze twee sectoren goed voor twee derde van de vraag naar staal. Volgens Eurofer zijn de vooruitzichten voor deze sectoren als volgt6[1]:

- De bouwsector zal naar verwachting blijven groeien in 2026 (+1,5%) en 2027 (+2,9%), door een herstel van de vraag naar woningen en meer uitgaven voor infrastructuur.
- Voor de automobielindustrie wordt een lichte krimp verwacht (-0,2%), gevolgd door een herstel in 2027 (+2,9%). Toch blijft de totale productie hiermee waarschijnlijk fors achter bij het niveau van 2019.

Voor het vervoer van ijzererts in 2026 en 2027 is een scenario ontwikkeld, op basis van de coëfficiënten van het econometrische model, de prognoses voor de staalvraag vanuit de bouw- en automobielsector (respectievelijk +2,4%/+0,9% in 2026 en +2,8%/+1,7% in 2027) en de verwachte waterstanden. Dit scenario gaat uit van een groei van de staalproductie overeenkomstig de verwachtingen en van historisch gemiddelde waterstanden.

Voor het opstellen van dit scenario is de verwachte stijging van de staalproductie vertaald naar een prognose voor het vervoer van ijzererts (door de coëfficiënt van +0,679 uit het model toe te passen, zie tabel 1). Het resulterende scenario laat zien dat het ijzerertsvervoer in 2026 en 2027 licht zal aantrekken.

AFBEELDING 6: **SCENARIO VOOR HET VERVOER VAN IJZERERTS OVER DE TRADITIONELE RIJN IN 2026 EN 2027 ***



Bron: analyse van de CCR

[61] *Eurofer, Economic and steel market outlook 2026-2027 (juni 2026), beschikbaar op de website van Eurofer*

AARDOLIEPRODUCTEN

Aardolieproducten vormen het grootste goederensegment op de Rijn, met een jaarlijks vervoersvolume van 63 miljoen ton (2025). Dit komt neer op een aandeel van 19% van alle goederen die over de traditionele Rijn worden vervoerd en een aandeel van 23% op de gehele Rijn.

Om beter te begrijpen welke factoren het vervoer van aardolieproducten op de Rijn beïnvloeden, zijn de maandelijkse gegevens over het vervoer van aardolieproducten op de traditionele Rijn (de afhankelijke variabele) geanalyseerd. Hiervoor is een niet-lineair regressiemodel met meerdere variabelen gebruikt. De verklarende variabelen zijn gekozen op basis van marktobservaties en gegevens uit marktrapporten van andere relevante marktonderzoeksbureaus (zoals Insights Global). Uit de resultaten blijkt dat de fysieke variabele 'waterstand' een dominante rol speelt, omdat deze het transport vooral bij laagwater fysiek belemmert. Daarnaast spelen economische factoren een rol, zoals seizoeneffecten op de levering van stookolie in de herfst en de winter. Ook de prijsverwachtingen voor gasolie – het belangrijkste product binnen het segment aardolieproducten op de Rijn – spelen mee als economische drijfveren. Deze prijsverwachtingen worden berekend op basis van het verschil tussen de termijnprijs (future) voor één maand en zes maanden voor gasolie. Dit bepaalt hoe aantrekkelijk het economisch gezien is om aardolieproducten op te slaan en te vervoeren. Lagere gasolieprijzen in de toekomst (backwardation) remmen de opslag en het vervoer af, wat aansluit bij de marktanalyse en het model bevestigt.

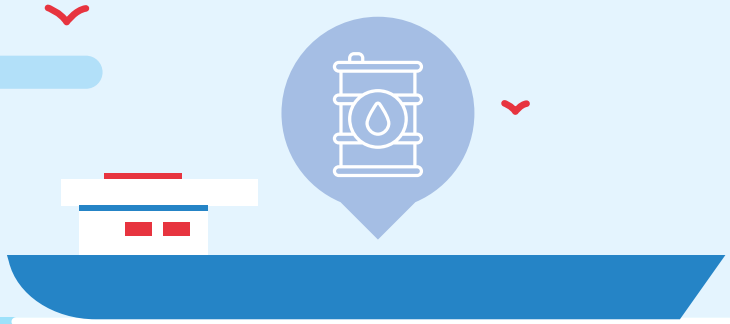
Daarnaast laat het vervoer van aardolie over de traditionele Rijn een licht dalende lijn zien. Dit zorgt voor een jaarlijkse krimp van 0,7%, los van fysieke en economische invloeden. Deze structurele trend is toe te schrijven aan een hogere efficiency bij thermische energie en de transitie naar duurzamere energiebronnen.

TABEL 2: **VERKLARENDE VARIABELEN VOOR HET VERVOER VAN AARDOLIEPRODUCTEN OVER DE RIJN – RESULTATEN VAN EEN STATISTISCH MODEL** (OP BASIS VAN GEGEVENS OVER DE PERIODE JANUARI 2003 - DECEMBER 2025)

Verklarende variabele	Waarde van de coëfficiënt	t-statistiek*	Betrouw-baarheid**
Omgekeerde waarde van de waterstand bij Kaub	-30,50	-9,97	99,9%
Seizoeneffecten in de herfst (stookolie)	+0,035	+2,29	95,0%
Seizoeneffecten in de winter en in maart (stookolie)	+0,016	+2,59	95,0%
Verschil in de toekomstige prijzen voor gasolie***	-0,003	-1,80	90,0%
Structurele trend	-0,0006	-4,91	99,9%
Constante	+8,032	+245,83	99,9%

Bronnen: eigen berekening aan de hand van gegevens van Destatis, gegevens van de WSV, verstrekt door de BfG, Duitse meteorologische dienst, Investing.com.
** De t-waarden zijn berekend met de NEWEY-WEST-methode, waardoor ze bestand zijn tegen autocorrelatie en heteroscedasticiteit. Hoe hoger de waarde van de t-statistiek, hoe groter de statistische significantie.*
*** Dit niveau, dat samenhangt met de t-statistiek, geeft de waarschijnlijkheid weer dat het resultaat van een verklarende variabele betrouwbaar is en niet door toeval is ontstaan.*
**** Het procentuele verschil tussen de termijnprijs voor één maand en de termijnprijs voor zes maanden*

AFBEELDING 1: FACTOREN DIE VAN INVLOED ZIJN OP HET VERVOER VAN AARDOLIEPRODUCTEN



WATERPEIL
KAUB

WATERSTAND → VERVOERS-VOLUME

IMPACT

300 → 290 cm	200 → 190 cm	100 → 90 cm
-0,35%	-0,80%	-3,4%

Meer verlies tijdens perioden met laagwater

MARKTVERWACHTINGEN VOOR DE PRIJZEN
STOOKOLIE-/GASOLIEPRIJZEN

TREND IN DE GASOLIE-PRIJZEN → AANLEGGEN VAN STOOKOLIE-VOORRADEN → VERVOERSVOLUME

IMPACT

Wanneer de termijnmarkten een daling van de gasolieprijzen verwachten (M1 > M6), is opslag minder rendabel. Dit leidt tot een afname van het vervoer van stookolie naar de opslagplaatsen in het achterland van de Rijn.

SEIZOENSSCHOMMELINGEN

TEMPE-RATUUR (WINTER) → AANLEGGEN VAN STOOKOLIE-VOORRADEN → VERVOERSVOLUME

IMPACT

Aanleggen van stookolie-voorraden vóór de winter	+3,6%	sept./okt.
Koude januari en februari (-3°C en -2°C)	+11,9%	maart

STRUCTURELE TREND
NEGATIEF OP DE MIDDELLANGE TERMIJN

STRUCTURELE DALING → VERVOERS-VOLUME

IMPACT

Er wordt een langzame structurele daling waargenomen die verband houdt met de energietransitie.

-0,7% per jaar

Vervoer van aardolieproducten op de traditionele Rijn

Over het geheel genomen wijst het model erop dat het vervoer van aardolieproducten over de Rijn voornamelijk wordt bepaald door twee hoofdfactoren: 1) de waterstanden en 2) de opslag, die op zijn beurt beïnvloed wordt door seizoensgebonden effecten en economische trends.

Vooruitzichten voor het vervoer van aardolieproducten

Op basis van het econometrisch model zijn er twee scenario's opgesteld voor de vervoersvraag in 2026 en 2027. Deze twee scenario's zijn in elk opzicht identiek, met uitzondering van één factor: de vermoedelijke waterstand van de Rijn. Alle overige variabelen zijn ofwel deterministisch, zoals de tijdtrend (waarvoor geen schatting nodig is), ofwel constant in beide scenario's. Dit geldt ook voor het seizoeneffect in de herfst en de wintertemperaturen.

Toekomstige waterstanden zijn niet precies te voorspellen. Daarom is gekeken naar de historische gegevens van de afgelopen 22 jaar (2003–2025) om maandelijkse referentiewaarden te bepalen. Voor elke maand zijn twee percentielwaarden berekend:

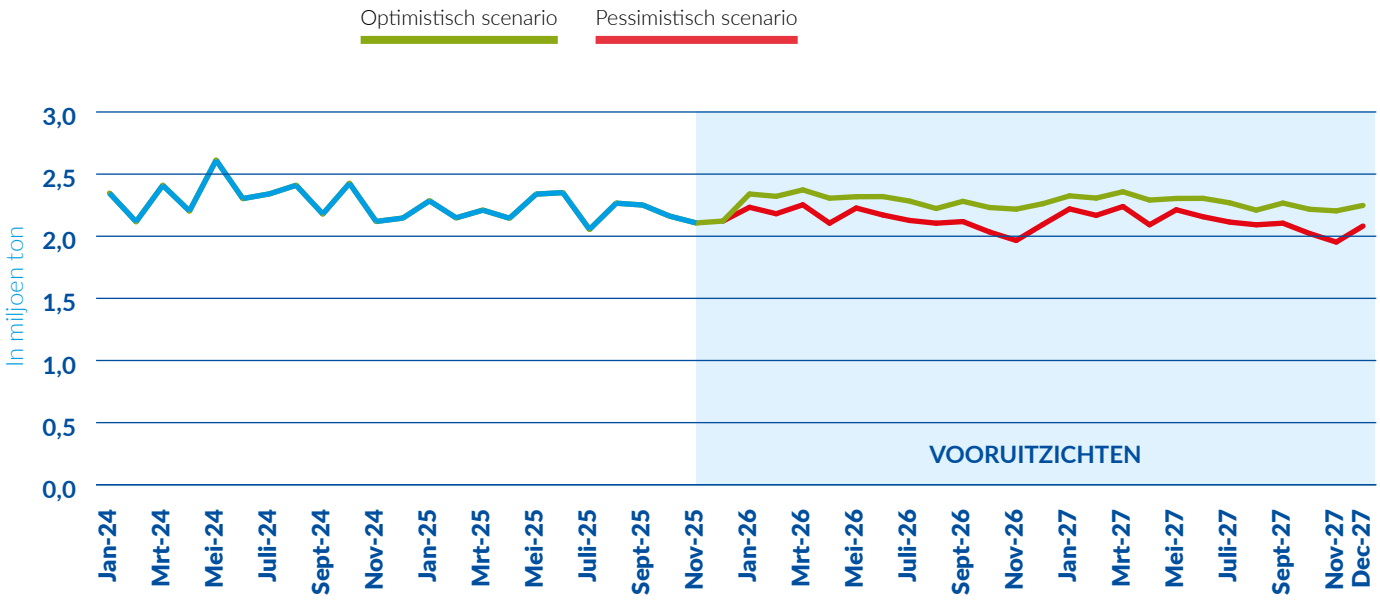
- **Optimistisch scenario:** het 75e percentiel van de historische waterstanden voor elke maand. Dit komt overeen met een jaar met bovengemiddeld hoge waterstanden: slechts 25% van de jaren in de reeks had zulke hoge of zelfs nog hogere waterstanden.
- **Pessimistisch scenario:** het 25e percentiel. Dit staat gelijk aan een jaar met een lager dan gemiddelde waterstand: in 75% van de jaren in de reeks waren de omstandigheden gunstiger. In dit scenario gelden diepgangbeperkingen voor de Rijn, waardoor binnenvaartschepen niet volledig beladen kunnen worden en de effectieve vervoerscapaciteit afneemt.

Wat betreft de termijnprijzen voor gasolie zijn de vooruitzichten voor 2026 en 2027 zeer onzeker. Toch duiden de voorspellingen voor de energiemarkt op een lichte daling van de prijzen voor ruwe olie en gasolie vergeleken met 2025[62]. Binnen dit scenario werd voor de gehele prognoseperiode uitgegaan van aanhoudende backwardation. Uit de modelgebaseerde resultaten blijkt dat deze situatie de economische prikkel voor handelaren en distributeurs wegneemt om extra gasolie in te slaan. Hierdoor neemt de vraag naar vervoer over de Rijn af. De gehanteerde spreads zijn gebaseerd op het historische maandgemiddelde, gecorrigeerd met een backwardation-premie van 2,0 voor 2026 en 1,7 voor 2027. Hierbij is een ondergrens van 1 ingesteld, zodat de aanname van backwardation altijd geldig blijft. Dat de premie in 2027 iets lager uitvalt, sluit aan bij het principe dat een sterke backwardation op grondstoffenmarkten meestal niet eeuwig duurt.

Mocht de voorspelde geleidelijke daling van de olie- en gasolieprijzen in 2026 doorzetten, dan blijft het backwardation-effect de vervoersvolumes van aardolie op de Rijn drukken. Dit versterkt de dalende trend die het model al laat zien. Wel blijft de kanttekening gelden dat prognoses voor de olieprijzen zeer onzeker zijn; onvoorziene schokken in het aanbod of een toenemende vraag kunnen dit beeld geheel op zijn kop zetten.

[62] *U.S. Energy Information Administration (EIA), Short-Term Energy Outlook, april 2026, beschikbaar op de website van de EIA*

AFBEELDING 7: **SCENARIO'S VOOR DE VERVOERSVRAAG VOOR AARDOLIEPRODUCTEN OP DE TRADITIONELE RIJN IN 2026 EN 2027**



Bron: analyse van de CCR

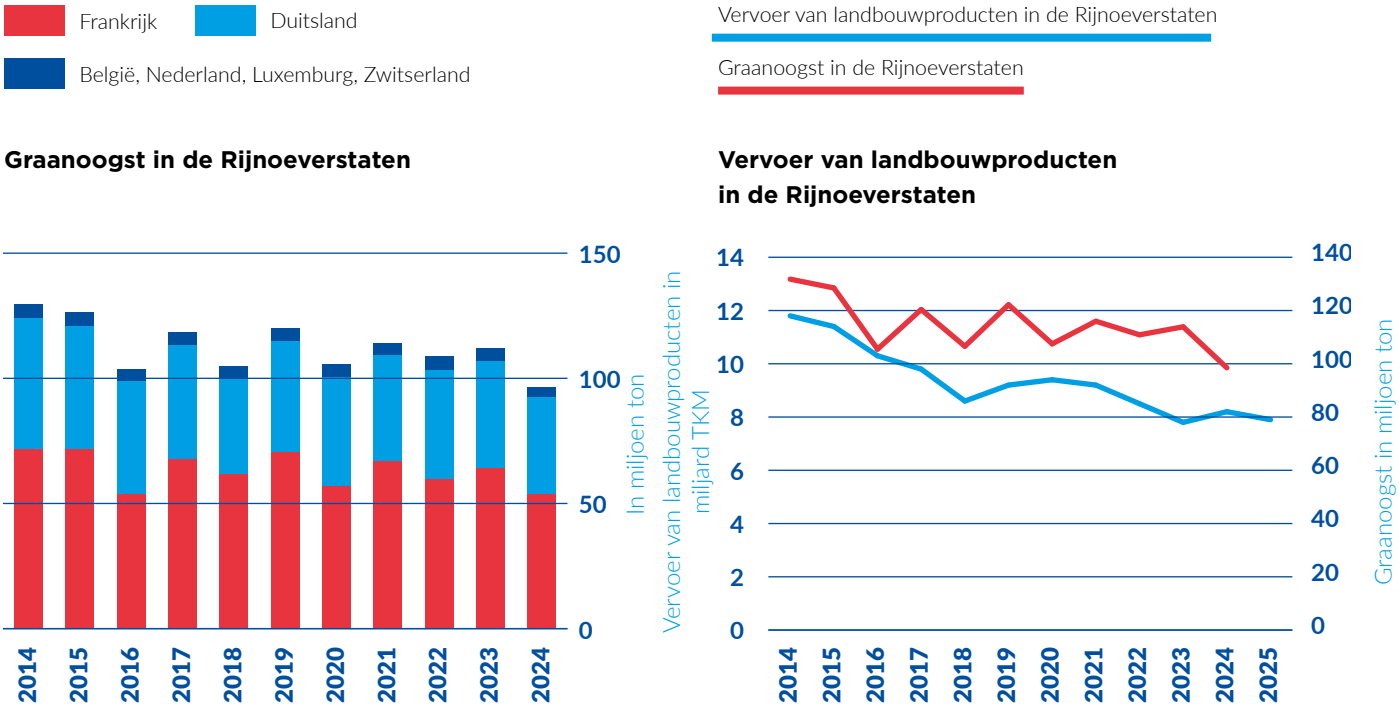
In het optimistische scenario leiden betere omstandigheden op de vaarwegen tot een iets hogere transportvraag dan in het laagwaterscenario. Voor de traditionele Rijn zou het jaarvolume in het optimistische scenario in 2026 uitkomen op 27,5 miljoen ton, vergeleken met 25,6 miljoen ton in het pessimistische scenario. Voor het jaar 2027 gaat het optimistische scenario uit van een volume van 27,3 miljoen ton, tegenover 25,5 miljoen ton in het pessimistische scenario.



LANDBOUWPRODUCTEN EN LEVENSMIDDELEN

Landbouwproducten en levensmiddelen zijn samen goed voor een aandeel van 10% in de Rijnvaart en voor ongeveer 33% in de binnenvaart over de Donau.

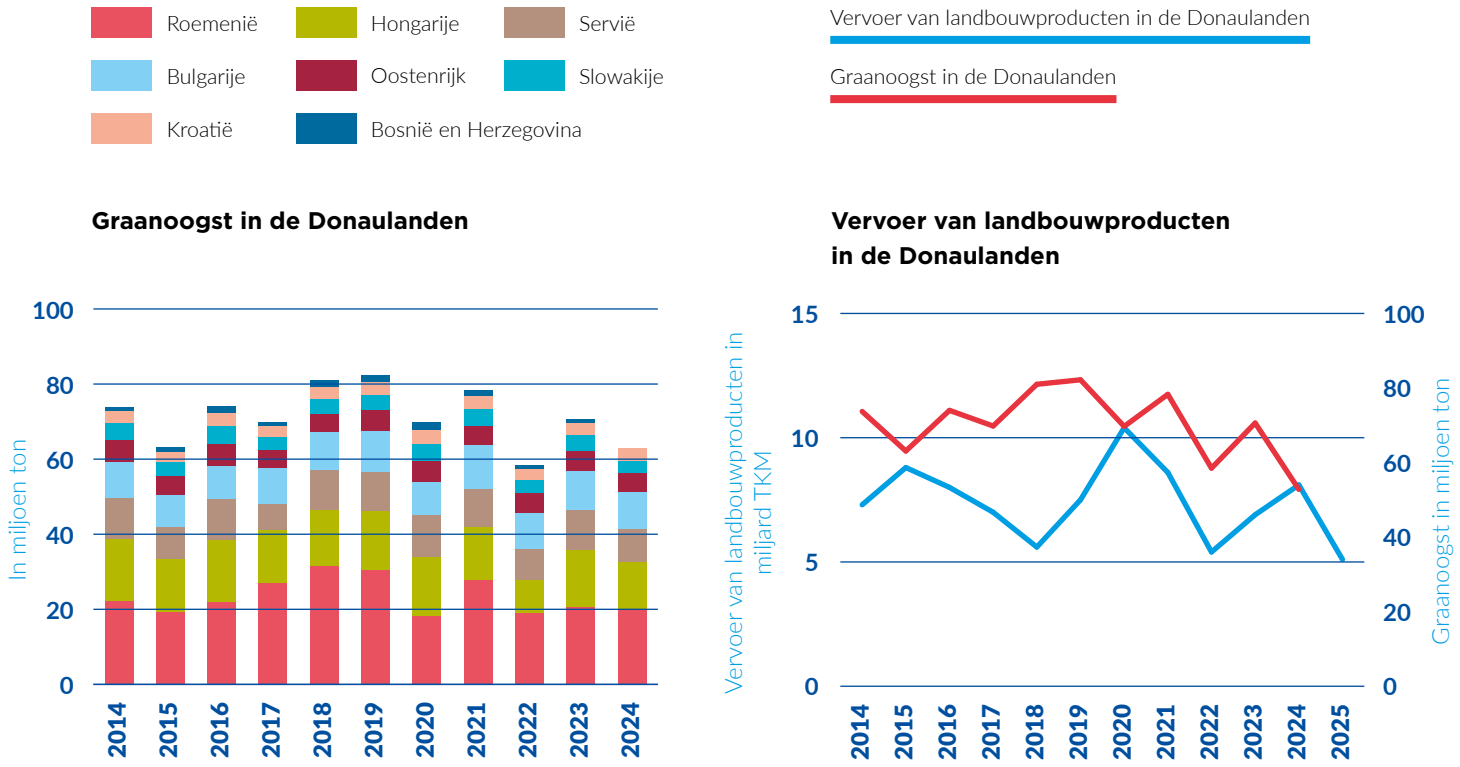
AFBEELDINGEN 8 EN 9: **GRAANOOGST EN VERVOER VAN LANDBOUWPRODUCTEN IN DE RIJNOEVERSTATEN**



Bronnen: Eurostat [apro_cpsh1] en [iww_go_atygo]
Graan = diverse graansoorten (met uitzondering van rijst) voor de vervaardiging van graanproducten (met inbegrip van zaden).



AFBEELDINGEN 10 EN 11: **GRAANOOGST EN VERVOER VAN LANDBOUWPRODUCTEN IN DE DONAULANDEN**



Bronnen: Eurostat [apro_cpsh1] en [iww_go_atygo]
Graan = diverse graansoorten (met uitzondering van rijst) voor de vervaardiging van graanproducten (met inbegrip van zaden). Voor afbeelding 10 ontbreken gegevens voor Bosnië en Herzegovina in 2024. Voor afbeelding 11 zijn er geen gegevens beschikbaar voor Servië en Bosnië en Herzegovina voor het vervoer van landbouwproducten in de Donaulanden.

Vooruitzichten voor het landbouw- en agri-foodsegment

Tarwe

Voor zachte tarwe[63] liggen de oogstvolumes voor het seizoen 2025/26 in de EU, met inbegrip van Frankrijk, ruimschoots boven het gemiddelde over een periode van vijf jaar. Ook wereldwijd gezien zijn de oogstvolumes groter dan het gemiddelde over de afgelopen vijf jaar. De situatie is vergelijkbaar voor harde tarwe[64], waar de oogsthoeveelheden zowel in de EU als in de rest van de wereld net iets boven het vijfjarig gemiddelde zitten. De prognoses van de EC voor het seizoen 2026/2027 wijzen eerder op een terughoudend scenario, met een afname van 6% ten opzichte van het voorgaande seizoen, hoewel de cijfers grosso modo in lijn blijven met het gemiddelde over een periode van vijf jaar.

Gerst

Wereldwijd steeg de productie in het seizoen 2025/26 naar 154,8 miljoen ton, en in de EU naar 55,7 miljoen ton. De oogstvolumes wereldwijd en in de EU-27, met inbegrip van Frankrijk, bleven boven het gemiddelde over een periode van vijf jaar. Voor het seizoen 2026/27 verwacht men dat de oogstresultaten in de EU zullen dalen tot 54,7 miljoen ton (-2%), maar liggen dan nog steeds boven het vijfjarig gemiddelde.

[63] *Zachte tarwe is in het algemeen geschikt als grondstof voor het maken van bloem en bakproducten, zoals brood en broodjes, maar wordt ook gebruikt voor de productie van mout, diervoeder en zetmeel.*
[64] *Harde tarwe wordt voornamelijk gebruikt voor de productie van pasta.*

Maïs

De oogstresultaten wereldwijd zijn in het seizoen 2025/26 gestegen tot 1.301 miljoen ton, wat boven het gemiddelde over een periode van vijf jaar ligt. In de EU zakte de productie naar 58,1 miljoen ton, wat onder het vijfjarig gemiddelde zit. De verwachting is dat dit weer zal stijgen naar 61,2 miljoen ton (+5%).

TABEL 3: **OOGSTHOEVEELHEDEN IN HET SEIZOEN 2025/26 EN PROGNOSES VOOR HET SEIZOEN 2026/2027 VERGELEKEN MET HET GEMIDDELDE OVER VIJF JAAR**

Oogstseizoen 2025/26 in miljoen ton	Wereld	EU-27	Frankrijk	Prognoses voor het oogstseizoen 2026/2027 in de EU 27
Zachte tarwe	**844,2**	**142,3**	**33,3**	**133,6**
Gemiddelde over 5 jaar	787,0	130,5	31,8	134,4
Harde tarwe	**37,3**	**8,1**	**1,3**	**7,8**
Gemiddelde over 5 jaar	34,1	7,5	1,4	7,7
Maïs	**1.301,1**	**58,1**	**13,0**	**61,2**
Gemiddelde over 5 jaar	1.194,5	62,6	12,6	59,5
Gerst	**154,8**	**55,7**	**11,8**	**54,7**
Gemiddelde over 5 jaar	148,9	50,5	11,0	50,5

Bronnen: FranceAgriMer april 2026, Banque CIC agriculture, Europese Commissie, Service de la statistique et de la prospective (SSP) du Ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire (Frankrijk)

CHEMISCHE PRODUCTEN

Het jaar 2025 werd gekenmerkt door onzekerheid en volatiliteit als gevolg van een zwakke economische groei, politieke omwentelingen en geopolitieke spanningen in Europa en het Midden-Oosten. Binnen deze moeilijke wereldwijde economische context werd het vertrouwen in de chemische sector van de EU-27 minder, omdat de ondernemingen te kampen kregen met grote onzekerheden, waardoor de productie in het najaar verder afnam. In oktober 2025 kwam dit neer op een daling van ongeveer 19%. Bovendien waren de energiekosten in Europa vrijwel de hoogste van de hele wereld, terwijl de zwakke vraag de afzet van chemische producten parten bleef spelen. Volgens de Duitse Organisatie van de Chemische Industrie (VCI) hebben veel industriële afnemers hun productie verlaagd en waren zij heel 2025 nogal terughoudend qua bestellingen[65].

Hierdoor blijft de productie van de chemische industrie in de EU-27 aanzienlijk achter bij het niveau van vóór de crisis van 2014-2019. Wel was er in 2025 een kleine plus van 1,6% te zien (na een daling van 3% in 2024). Daarmee deed de chemische sector het slechter dan het gemiddelde van de verwerkende industrie in de EU-27. Ook veel bedrijven die chemicaliën als grondstof gebruiken, meldden dat hun productie in 2025 lager lag[66].

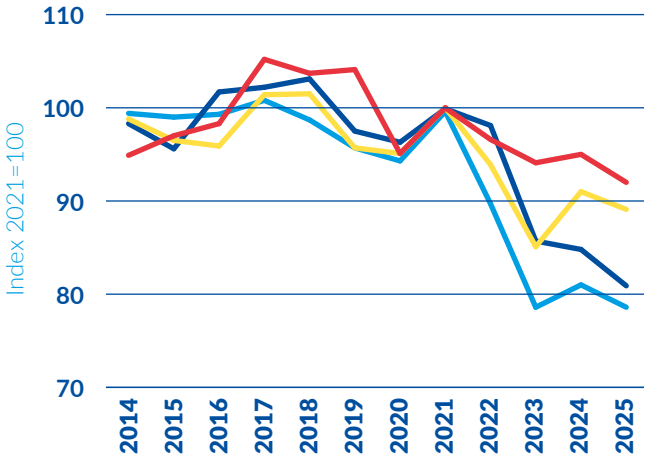
[65] *Duitse Organisatie van de Chemische Industrie (Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI)), kwartaalrapport 02/2025, beschikbaar op de website van de VCI*
[66] *De Europese Raad van de Bonden van de Chemische Nijverheid (European Chemical Industry Council (CEFIC)), Chemical Trends Reports, beschikbaar op de website van de CEFIC*

Wat het vervoer over de Rijn betreft, zijn chemicaliën goed voor een aandeel van ongeveer 17%. Voor de Donau is dit aandeel 11%. De vervoersprestatie voor chemicaliën in de Rijnoever- en Donaulanden is de afgelopen vijf jaar niet constant op hetzelfde peil gebleven, maar laat een significante daling zien in 2018 (als gevolg van het laagwater) en in 2022 (als het gevolg van de oorlog in Oekraïne en de lage waterstanden). Voor beide rivieren liep de trend in de vervoersvraag vrijwel gelijk op met die voor de productie.

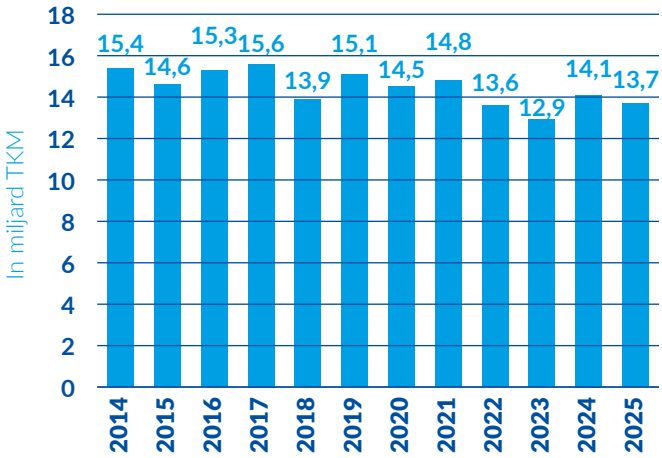
AFBEELDINGEN 12, 13, 14 EN 15: **INDEX VAN DE CHEMISCHE PRODUCTIE EN VERVOER VAN CHEMISCHE PRODUCTEN IN DE RIJNOEVER- EN DONAULANDEN**

Frankrijk België Nederland Duitsland

Index van de chemische productie in de Rijnoeverstaten

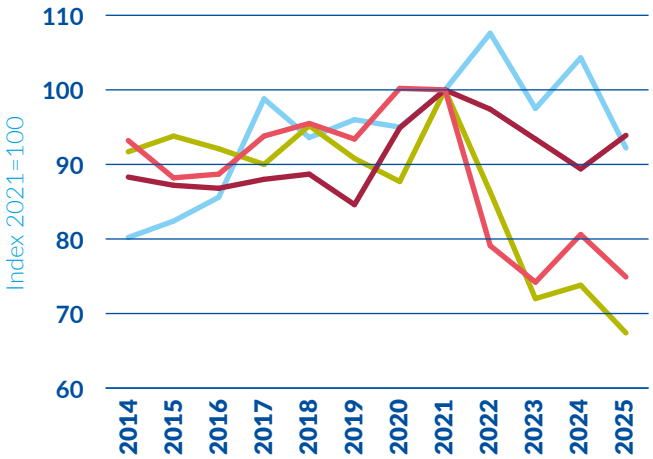


Vervoer van de chemische producten in de Rijnoeverstaten

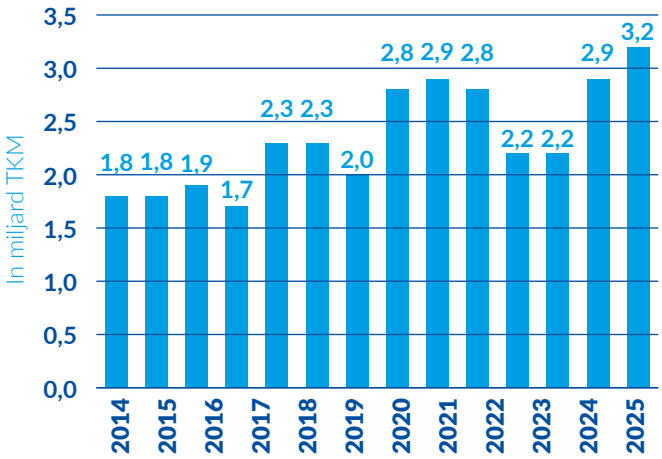


Bulgarije Oostenrijk Roemenië Hongarije

Index van de chemische productie in de Donaulanden



Vervoer van de chemische producten in de Donaulanden



Bron: Eurostat [sts_inpr_a] en [iww_go_atygo]. Productie van chemicaliën en chemische producten.

Vooruitzichten voor het chemiesegment

Ook 2026 zal naar verwachting voor de chemische industrie een uitdaging blijven, want de sector kampt met een kwakkelende vraag, beperkte investeringen en wereldwijde onzekerheid. Het grootste probleem is de capaciteitsbenutting in de EU-27: die is historisch laag en ligt aanzienlijk onder het Europese langetermijngemiddelde én de gemiddelde cijfers uit de VS. Begin 2026 trok de capaciteitsbenutting in de EU-27 weliswaar iets aan, naar 73,2% in het eerste kwartaal van 2026 en 74,3% in het tweede kwartaal van 2026, maar dat is nog lang niet genoeg om het langetermijngemiddelde van 81,3% te evenaren[67]. Volgens de VCI daalde de capaciteitsbenutting in de chemische industrie in 2025 naar ongeveer 70-72%. Dit is het laagste niveau in decennia en ligt onder de rentabiliteitsdrempel[68].

Europese producenten blijven kampen met een groot concurrentienadeel als gevolg van de hoge energiekosten. In 2025 lagen de Europese gasprijzen 2,5 keer hoger dan in de Verenigde Staten, wat doorwerkte in de productiekosten. Begin 2026 (januari-april) hield dit verschil aan en waren de Europese gasprijzen zelfs 3,3 keer zo hoog als de Amerikaanse. Bovendien ondervindt de industrie zware concurrentie van China. Vooral in de segmenten basisproducten en petrochemie hebben Chinese producenten een voordeel door hun grootschalige productiecapaciteit en lagere productiekosten. Dit concurrentienadeel wordt verder vergroot door het Chinese economische beleid, dat de eigen uitvoer kunstmatig aanjaagt door de eigen munteenheid te devalueren en exporterende ondernemingen te subsidiëren.

CONTAINERS

Het containervervoer op de Rijn en in de Rijnoeverstaten volgt al enkele jaren een dalende trend. De vijf hoofdredenen daarvoor zijn de volgende:

1) **Laagwater:** extreme laagwaterperiodes in 2018 en 2022 hebben geleid tot een modal shift weg van de binnenvaart.

2) **Geopolitieke instabiliteit:**

   a. *de oorlog in Oekraïne:* afname (2022) en stagnatie (2023-2025) van de maritieme containeroverslag in de zeehaven van Rotterdam door de oorlog in Oekraïne;

   b. *aanvallen door Houthi-rebellen* op vrachtschepen in de Rode Zee;

   c. *het conflict in het Midden-Oosten.*

3) **Pandemie:** in de nasleep van de pandemie is de consumptie van goederen afgenomen, terwijl de consumptie van diensten is toegenomen.

4) **Logistieke inefficiënties:** bij de containeroverslag in de zeehavens krijgen zeeschepen voorrang, wat leidt tot lange wachttijden en een verminderde betrouwbaarheid van de binnenvaart.

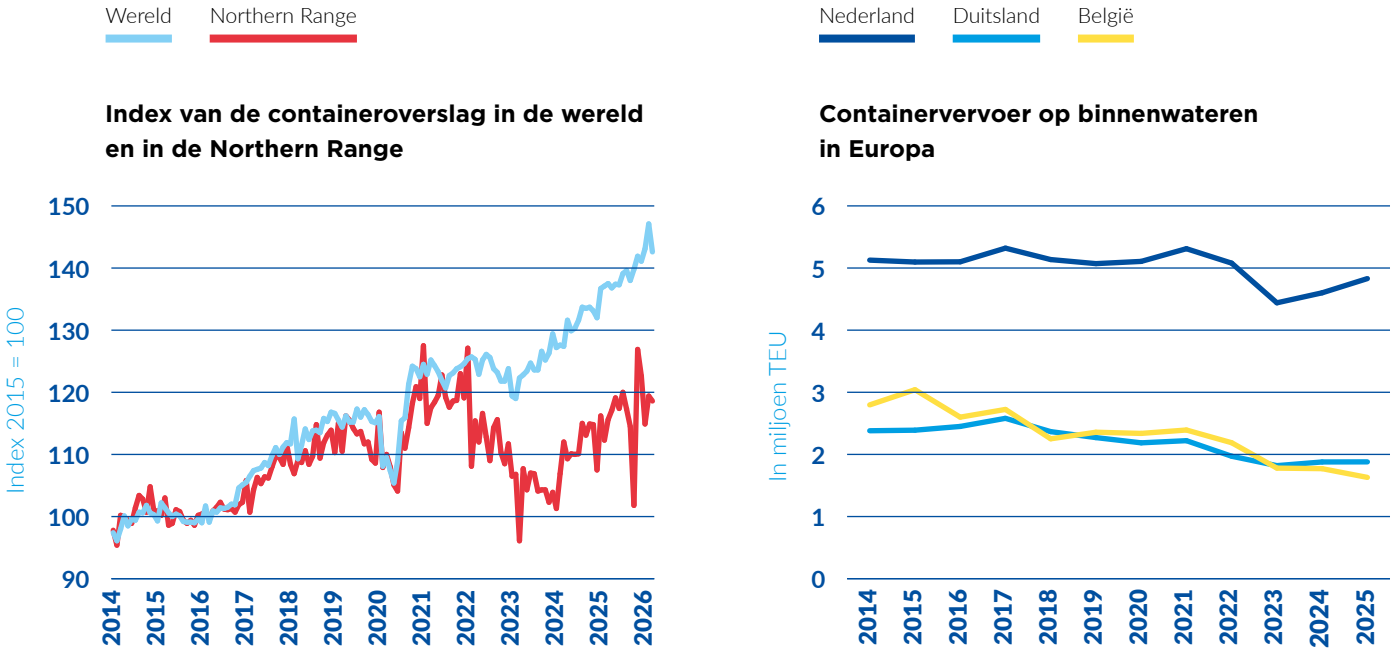
5) **Handelsbeleid en importheffingen:** door toenemende handelsconflicten, zoals de Amerikaanse invoerheffingen, verloopt de wereldhandel minder efficiënt. Ook de groei van het wereldwijde vervoer van goederen in containers vertraagt hierdoor.

[67] De Europese Raad van de Bonden van de Chemische Nijverheid (European Chemical Industry Council (CEFIC)), Chemical Trends Reports, beschikbaar op de website van de CEFIC
[68] Duitse Organisatie van de Chemische Industrie (Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI)), kwartaalrapport 02/2025, beschikbaar op de website van de VCI

Daarnaast groeit de bezorgdheid over de toenemende scheefgroei tussen de containerimport en -export. Hierdoor moeten er waarschijnlijk steeds meer lege containers worden teruggestuurd naar de zeehavens, zodat ze op tijd ergens anders ter wereld ingezet kunnen worden. Dit zorgt weliswaar voor meer transportvolume, maar het maakt de logistiek er niet efficiënter op en het kan in de toekomst extra operationele problemen opleveren.

De referentiereeks die een beeld geeft van de vooruitzichten voor het containervervoer in de binnenvaart is de index van de containeroverslag in de Northern Range[69].

AFBEELDINGEN 16 EN 17: **INDEX VAN CONTAINEROVERSLAG IN DE WERELD EN IN DE NORTHERN RANGE** (2015 = 100) **EN CONTAINERVERVOER DOOR DE BINNENVAART IN EUROPA** (IN TEU)



Bronnen: RWI/ISL Container Throughput Index, op basis van seizoensgerelateerde reeksen, Eurostat [iww_go_actygo]

Vooruitzichten voor het containersegment

Hoewel de overslag van containers sinds 2022 afneemt, lieten de havens in de Northern Range[70] in 2024 een herstel zien dat zich doorzette in 2025. In het eerste kwartaal van 2026 kwam er echter een kink in de kabel, die grotendeels te wijten was aan de oorlog met Iran. De wereldwijde index blijft alles bij elkaar genomen een gestage opwaartse trend volgen, maar de index van de Northern Range laat een zwakkere groei zien en een grotere volatiliteit. De twee indices wijken de laatste jaren sterk van elkaar af.

[69] *De zeehavens van Rotterdam, Antwerp-Bruges, Hamburg, Bremerhaven, Le Havre, Zeebrugge, Wilhelmshaven*
[70] *De uitdrukking 'Northern Range' (zone Hamburg-Le Havre) verwijst naar de concentratie van Europese zeehavens aan de Noordzee, waarvan de meeste tot de meest actieve havens ter wereld behoren. Deze havens in het Noordzeegebied omvatten voornamelijk Antwerpen, Rotterdam, Le Havre, Zeebrugge, Hamburg en Bremen/Bremerhaven. Samen vormen ze een indicatie voor de economische ontwikkeling in het noordelijk deel van de eurozone en Duitsland. RWI/ISL Container Throughput Index, voor het laatst geraadpleegd op 5 mei 2026, beschikbaar op de website van RWI/ISL. Opgemerkt moet worden dat de wereldwijde containeroverslag een belangrijke indicator is voor de internationale handel en economische activiteiten.*

De vooruitzichten voor het containervervoer in de binnenvaart laten daarom nog steeds een gemengd beeld zien. Hoewel er op korte termijn groei wordt verwacht, wordt voorspeld dat de containerhandel trager zal groeien dan voorheen. Volgens de World Economic Outlook van het IMF van april 2026 blijft de wereldwijde groei in 2026 steken op 3,1% en in 2027 op 3,2%. Deze cijfers zijn naar beneden bijgesteld naar aanleiding van het uitbreken van het gewapend conflict in het Midden-Oosten eind februari 2026.

Daarnaast wordt nu verwacht dat de groei van de wereldhandel terugvalt van 5,1% in 2025 naar amper 2,8% in 2026, om vervolgens in 2027 weer naar 3,8% te klimmen. Door de sluiting van de Straat van Hormuz lopen de olie- en gasprijzen op en raken de energievoorzieningsketens ontwricht. Dit komt bovenop de al bestaande druk door Amerikaanse importheffingen en geopolitieke verdeeldheid[71]. Men verwacht dat de containeroverslag in de Noord-Europese havens als gevolg van het conflict in Iran op korte termijn zal teruglopen, wat ook de binnenvaart te voelen zal krijgen[72]. Hoe lang deze trage groei aanhoudt, hangt af van hoe de geopolitieke spanningen zich ontwikkelen. Voor de middellange termijn vormen ook handelsconflicten een risico, vooral door de pogingen van de EU om minder afhankelijk te worden van China.

VOORUITZICHTEN VOOR DE PASSAGIERSVAART

Orderportefeuilles

De vooruitzichten voor de Europese riviercruisevloot wijzen op een aanhoudende groei in de komende jaren. Er wordt volop ingezet op nieuwbouw: naar verwachting worden er in 2026 zeventien nieuwe riviercruiseschepen opgeleverd, een aantal dat in 2027 zelfs oploopt tot 25. Dit bewijst dat de sector krachtig herstelt en vol vertrouwen is wat de vraag in de toekomst betreft. Door de uitbreiding van de vloot zal ook de passagierscapaciteit toenemen. De goedgevulde orderboeken onderstrepen de blijvend positieve koers van de Europese riviercruisesector.

Enquêtes onder Europese bedrijven

Wat de vooruitzichten voor de toekomst aangaat, is men positief: de meeste ondernemingen die deelnamen aan een onderzoek van de Europese brancheverenigingIG River Cruise verwachten ook voor 2026 een aanhoudende groei. Dit geldt voor zowel het aantal passagiers als de omzet, met een onverminderd sterke groei en geen afzwakking van de vraag vanuit overzeese markten[73].

Enquêtes onder Franse bedrijven

Ruim 88,2% van de Franse ondernemers in het riviertoerisme kijkt met vertrouwen naar de komende vijf jaar en is van plan om op de korte termijn te investeren. Het geld gaat vooral naar het moderniseren van de schepen, het voldoen aan milieueisen, reorganisatie van het personeel en digitalisering. Deze investeringen vinden plaats ondanks aanhoudende nadelige factoren, waaronder stijgende bedrijfskosten, onzekerheden met betrekking tot de technologische ontwikkelingen en de krapte op de arbeidsmarkt[74].

[71] Internationaal Monetair Fonds (IMF), World Economic Outlook Database, Outlook van april 2026, beschikbaar op de website van het IMF
[72] RWI/ISL Container Throughput Index, voor het laatst geraadpleegd op 6 mei 2026, beschikbaar op de website van RWI/ISL
[73] IG River Cruise, Der Flusskreuzfahrtmarkt 2025, beschikbaar op de website van IG River Cruise
[74] Entreprises fluviales de France (E2F), Baromètre de l'activité tourisme fluvial, édition 2026, beschikbaar op de website van de E2F

VOORUITZICHTEN

OP LANGE TERMIJN VOOR DE BINNENVAARTMARKTEN IN DE RIJNOEVER- EN DONAULANDEN OP BASIS VAN DE PRODUCTIE

De vraag naar vervoer in de binnenvaart is gebaseerd op de ontwikkeling van onderliggende economische sectoren en bedrijfstakken zoals de bouw- en energiesector, de staalnijverheid, de petrochemische en chemische industrie, enz. Om de ontwikkeling van de vraag naar vervoer per goederensegment op lange termijn te analyseren, is het daarom zeer belangrijk om te kijken wat de trends op lange termijn zijn voor de productie van de goederen die hier een rol spelen. De onderstaande prognoses zijn opgesteld op basis van gegevens van Oxford Economics van maart 2026. Deze prognoses houden dus geen rekening met gebeurtenissen die na deze datum hebben plaatsgevonden.

Als men een veelomvattend prognosemodel wil ontwikkelen voor de hoeveelheden goederen die door de binnenvaart worden vervoerd, zal men, zoals bekend, naast de omvang van de productie ook met diverse andere factoren rekening moeten houden. De omvang van de productie geldt echter als een belangrijke bouwsteen voor het opstellen van een dergelijk model.

Dit soort langetermijnprognoses moeten daarom van de nodige kanttekeningen worden voorzien, omdat de voorspellingen grotendeels gebaseerd zijn op de productie en er de afgelopen jaren veel uitzonderlijke jaren waren die de langetermijntrends verstoren, waardoor er een vertekend beeld kan ontstaan (bijvoorbeeld laagwater in 2018 en 2022, Covid in 2020, oorlog in Oekraïne vanaf 2022, de Amerikaanse “handelsoorlog” met Europa).

TABEL 4: **AANDEEL VAN DE BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENTEN IN HET VERVOER OVER DE RIJN** (GEBASEERD OP DE BEREKENING VAN HET AANDEEL IN TON)

Productsegment	Aandeel in % in 2023	Aandeel in % in 2024	Aandeel in % in 2025	Gemiddeld aandeel 2015-2025 in %
Aardolieproducten	22,1	22,7	22,3	21,0
Chemicaliën	16,2	16,9	16,7	15,5
Zand, stenen, grind	17,3	16,6	16,6	17,2
Containers	10,2	10,2	10,2	10,9
Agribulk en levensmiddelen	9,6	10,0	10,2	9,5
IJzererts	7,9	7,7	6,7	7,5
Kolen	7,3	6,2	6,7	8,3
Metalen	5,0	5,1	5,2	4,8

Bronnen: berekening van de CCR aan de hand van gegevens van Destatis, Rijkswaterstaat en VNF

Voor de Donau zijn de belangrijkste goederensegmenten met de grootste aandelen landbouwproducten, levensmiddelen en ijzerertsen. Omdat een groot deel van de gegevens ontbreekt, is het niet mogelijk om voor de Donau de exacte aandelen per goederensegment weer te geven.

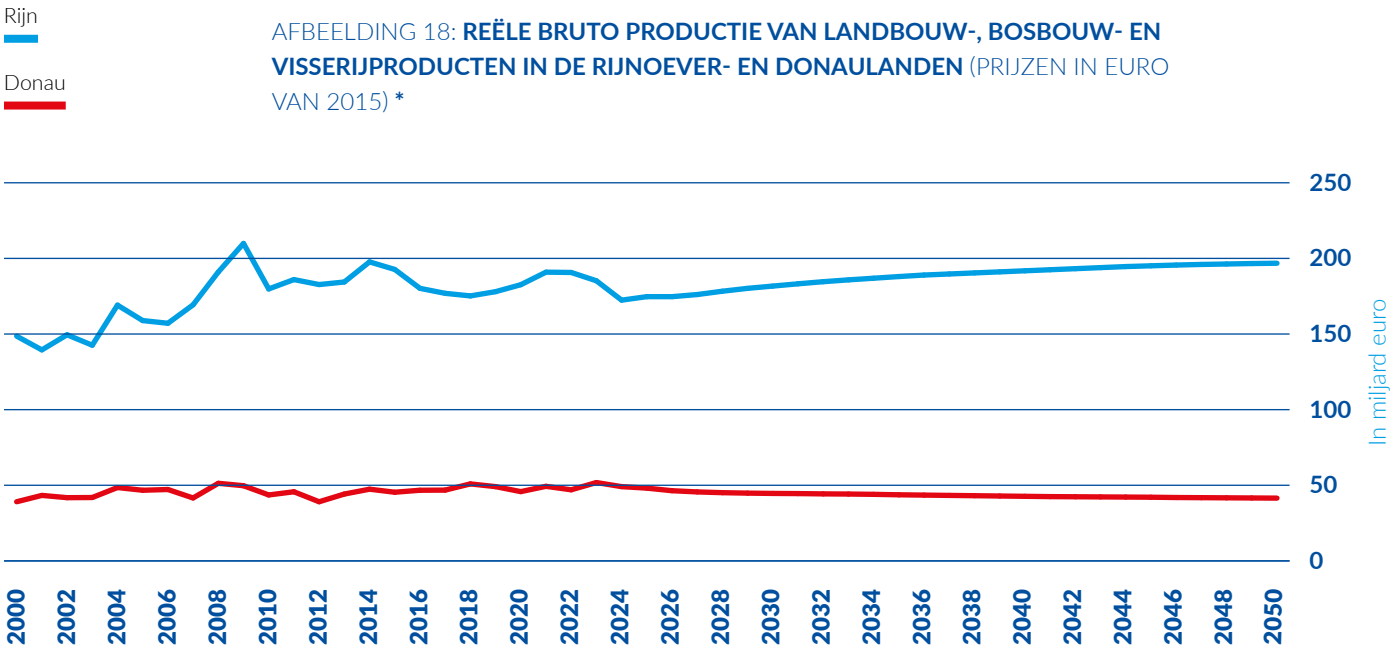
LANDBOUW, BOSBOUW, VISSERIJ EN LEVENSMIDDELEN

De binnenvaart geniet nog steeds de voorkeur als het gaat om het vervoer van landbouwproducten en levensmiddelen over lange afstanden. Volgens de verladers die zijn bevraagd in het kader van een studie van *Haskoning*[75], is de kans echter groot dat in het decennium vanaf 2020 minder gebruik zal worden gemaakt van de binnenvaart. De periode 2020-2030 wordt voor de landbouw gezien als een transitieperiode, met een tendens naar een kleinschaligere en meer lokaal gerichte productie. Deze tendens, in combinatie met een afname van het aantal kleine schepen (die van oudsher worden gebruikt voor het vervoer van graan), zou een negatief effect kunnen hebben op de hoeveelheden landbouwproducten die over de binnenwateren worden getransporteerd.

Langetermijnprognoses gaan ervan uit dat de productie van landbouwproducten in de Rijnoeverstaten zal stijgen. Verwacht wordt dat de reële bruto productie in deze sector in deze regio tussen 2025 en 2050 met 12,7% zal groeien. Deze groei leunt vooral op Frankrijk en Duitsland, die samen het leeuwendeel van de totale productie voor hun rekening nemen. Tussen de oogstresultaten en het binnenvaartvervoer van landbouwproducten in Frankrijk en Duitsland kan dan ook een duidelijke correlatie worden vastgesteld.

Wat de Donaulanden betreft, zal de output van de sector tussen 2025 en 2050 naar verwachting met 13,7% dalen in die regio. De Donaulanden vertonen een gemengd beeld: in Oostenrijk, Roemenië, Bulgarije en Kroatië kan in de jaren 2020 een sterke groei worden waargenomen, terwijl de meeste andere landen in dit gebied hun ontwikkeling in de daaropvolgende decennia zien afvlakken of zelfs licht zien teruglopen.

AFBEELDING 18: **REËLE BRUTO PRODUCTIE VAN LANDBOUW-, BOSBOUW- EN VISSERIJPRODUCTEN IN DE RIJNOEVER- EN DONAULANDEN** (PRIJZEN IN EURO VAN 2015) *



Bron: Oxford Economics

** De gegevens zijn van US-dollar naar euro omgerekend op basis van de wisselkoers tussen de US-dollar en de euro van 2015[76].*

[75] *Haskoning, Impact energietransities en wereldhandelsstromen ingrijpend voor de binnenvaart, beschikbaar op de website van Haskoning*
[76] *Bron: Europese Centrale Bank*

TABEL 5: **GROEIPERCENTAGES VAN LANDBOUW-, BOSBOUW- EN VISSERIJPRODUCTEN IN DE RIJNOEVER- EN DONAULANDEN**

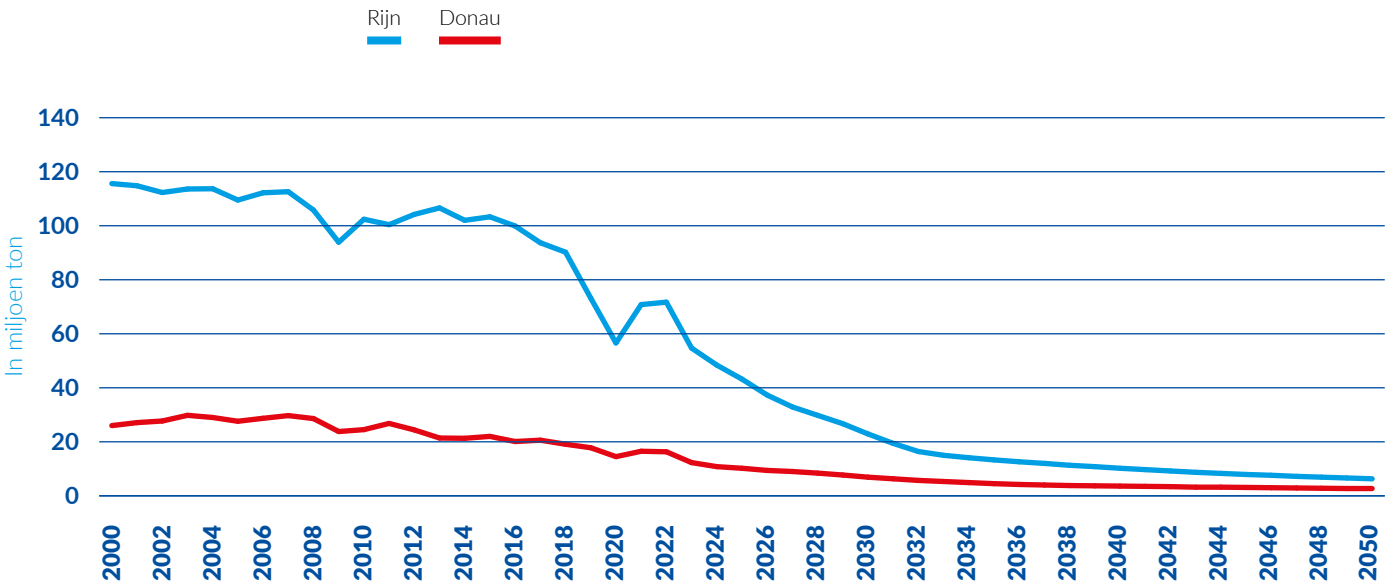
Landen	Groeipercentage 2025-2050	Groeipercentage 2020-2030	Groeipercentage 2030-2040	Groeipercentage 2040-2050
Rijnoeverstaten	+12,7%	-0,5%	+5,6%	+2,6%
Donaulanden	-13,7%	-2,4%	-4,3%	-2,7%

Bron: berekening van de CCR

STEENKOLEN

Nu de energietransitie in de Europese landen in volle gang is, zullen de hoeveelheden steenkool die over de binnenwateren worden vervoerd in de komende twintig jaar sterk teruglopen. Duitsland is bijvoorbeeld van plan alle kolengestookte centrales tegen 2038 te sluiten; als gevolg daarvan is de invoer van steenkool in dit land de afgelopen jaren sterk gekelderd[77]. Die structurele krimp blijkt ook uit voorspellingen voor de lange termijn. Tegen 2050 daalt de vraag naar steenkool in de Rijnoeverstaten naar schatting met 85,4% en in het Donaugebied met 73,5%. Deze prognose bevestigt de neerwaartse trend voor het kolentransport over Europese waterwegen die al jarenlang zichtbaar is.

AFBEELDING 19: **STEENKOOL, BINNENLANDSE VRAAG IN DE RIJNOEVER- EN DONAULANDEN, OP JAARBASIS**



Bron: Oxford Economics

[77] *In 2013 bedroeg de invoer van steenkool 52,4 mln. ton, en daalde deze in 2015 tot 49,7 mln. ton, in 2017 tot 48,5 mln. ton, in 2019 tot 43,2 mln. ton en in 2020 tot 31,3 mln. ton. Na een tijdelijke opleving van de steenkoolimport (2021: 38,7 mln. ton; 2022: 42,6 mln. ton) zette de neerwaartse trend zich voort in 2023 (2023: 30,1 mln. ton).*

TABEL 6: **GROEIPERCENTAGES VAN DE VRAAG NAAR STEENKOOL IN DE RIJNOEVER- EN DONAULANDEN**

Landen	Groeipercentage 2025-2050	Groeipercentage 2020-2030	Groeipercentage 2030-2040	Groeipercentage 2040-2050
Rijnoeverstaten	-85,4%	-59,5%	-55,5%	-38,2%
Donaulanden	-73,5%	-52,4%	-47,8%	-25,0%

Bron: berekening van de CCR

CONTAINERS

Geschat wordt dat ongeveer 75 tot 80% van alle handelswaar over zee wordt vervoerd[78]. Containervervoer is op zijn beurt de meest voorkomende vorm van vervoer in de maritieme handel, vooral als men kijkt naar de totale waarde (ongeveer tweederde van de totale maritieme handel). Ook het UNCTAD-rapport van 2025, het 'Review of Maritime Transport' (Overzicht Zeevervoer), noemt deze dominantie. Het rapport wijst erop dat containerschepen allang niet meer alleen voor gewone consumptiegoederen worden gebruikt, maar steeds vaker voor lading met een hoge toegevoegde waarde, bewerkte mineralen en materialen die een betere beveiliging en traceerbaarheid vereisen.

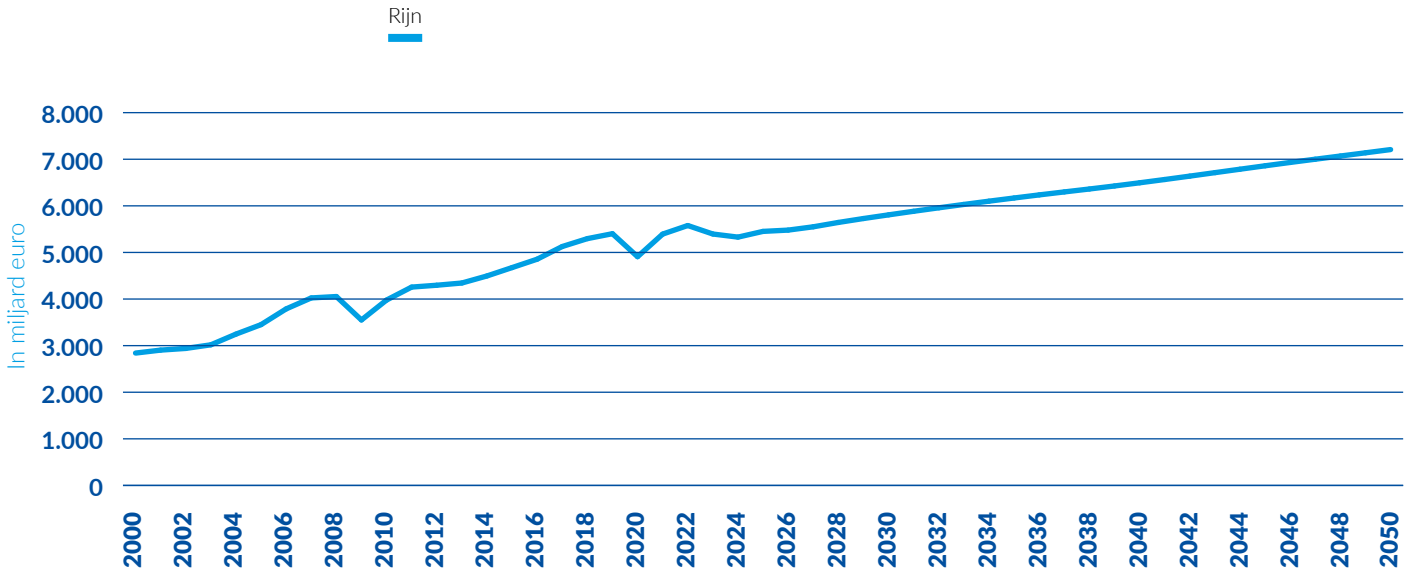
Omdat geharmoniseerde langetermijngegevens over containerstromen in de binnenvaart per land ontbreken, is er voor de analyse van de ontwikkeling van het containervervoer over de Rijn uitgegaan van de som van alle in- en uitgevoerde goederen. Dit sluit aan bij het sterke structurele verband tussen het containervervoer over de binnenwateren, de containerstromen over zee en de algemene open economische structuren. Wel moet er rekening mee worden gehouden dat deze trends niet altijd precies gelijk oplopen. De Donaulanden zijn buiten beschouwing gelaten, omdat containervervoer over de Donau nauwelijks voorkomt. Voor de vooruitzichten voor het containervervoer in Europa is op vergelijkbare wijze gebruikgemaakt van informatie over de wereldhandel.

De beschikbare langetermijnprognoses voor de internationale handel gaan ervan uit dat het containervervoer over de binnenwateren profiteert van een gunstige onderliggende trend in de wereldhandel. Desondanks zullen de fysieke beperkingen door laagwater en klimaatverandering een rol blijven spelen. De groei van het containervervoer in de binnenvaart zal daardoor waarschijnlijk achterblijven bij de sterke, constante stijging die voor de internationale handel wordt voorspeld.

Het hoogste groeipercentage in de internationale handel tussen 2025 en 2050 wordt verwacht in Zwitserland (+56,7%). Duitsland blijft waarschijnlijk het land waar de handel de grootste waarde vertegenwoordigt, met een stijging van bijna 30,6% van de waarde van zowel de export als de import. De stijging van de waarde van de handel in andere West-Europese landen zal naar verwachting toenemen met 17,9% in België, 36,8% in Nederland en 24,5% in Frankrijk. In de Rijnoeverstaten wordt voor de totale reële in- en uitvoer van goederen tussen 2025 en 2050 over de hele linie een matige tot sterke groei (+32,2%) verwacht.

[78] *Bron: Verschuur, J., Koks, E.E. & Hall, J.W. Ports' criticality in international trade and global supply-chains. Nat Commun 13, 4351 (2022), beschikbaar op de website van "nature communications" en de Conferentie van de Verenigde Naties voor handel en ontwikkeling (UN on Trade and Development, UNCTAD), Seaborne trade data (april 2025), beschikbaar op de website van de UNCTAD*

AFBEELDING 20: **JAARLIJKS TOTAAL VAN DE REËLE IN- EN UITVOER VAN GOEDEREN IN DE RIJNOEVERSTATEN** (PRIJZEN IN EURO VAN 2015)



Bron: Oxford Economics
De export- en importwaarde van Zwitserland werd omgerekend van Zwitserse frank van 2015 in euro van 2015.

TABEL 7: **GROEIPERCENTAGES VAN HET TOTAAL VAN DE REËLE IN- EN UITVOER VAN GOEDEREN IN DE RIJNOEVERSTATEN**

Landen	Groeipercentage 2025-2050	Groeipercentage 2020-2030	Groeipercentage 2030-2040	Groeipercentage 2040-2050
Rijnoeverstaten	+32,2%	+18,3%	+11,8%	+11,0%

Bron: berekening van de CCR

CHEMISCHE PRODUCTEN

De sterke positie in de modal split van het binnenvaartvervoer voor chemicaliën zal vermoedelijk niet veranderen, aangezien andere vervoersmodi over het algemeen niet worden gezien als een concurrerend alternatief, met uitzondering van pijpleidingen. De chemische industrie levert aan klanten uit talrijke economische sectoren, maar vooral aan de landbouwsector (meststoffen), de plasticindustrie, de automobielindustrie, de bouwsector en aan de papier- en kartonindustrie.

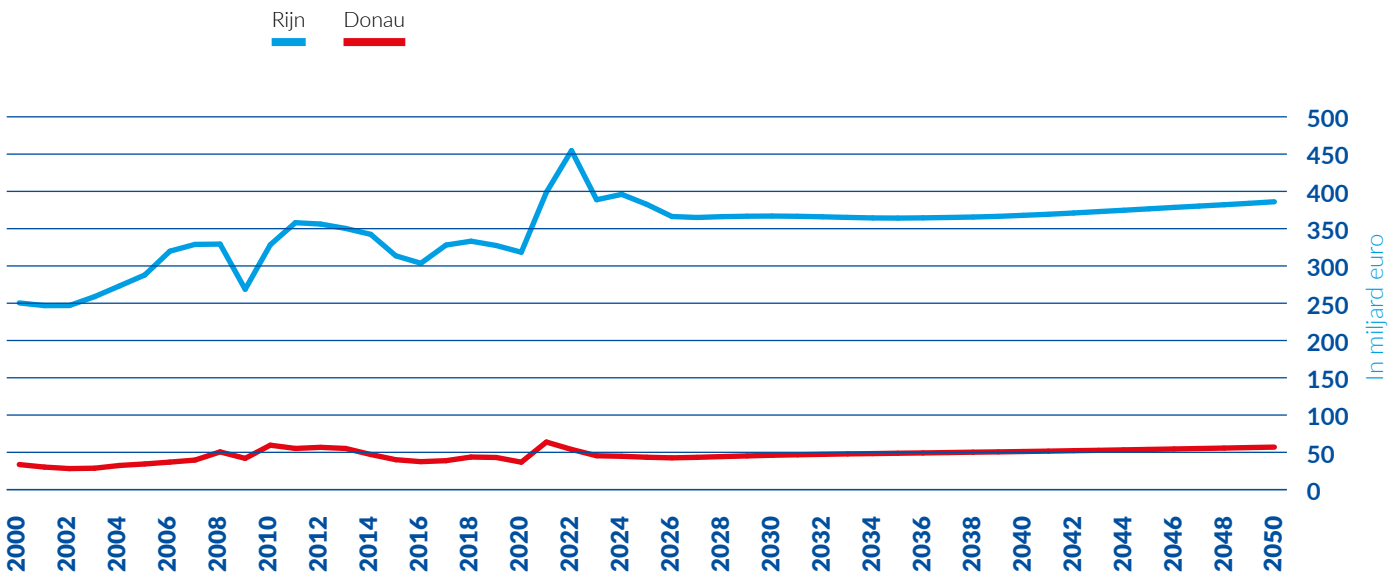
In Frankrijk zal de reële bruto productie van chemische producten volgens de voorspellingen tussen 2025 en 2050 met 11% groeien, in Zwitserland met 50,2% en in België met 20,8%. Voor Duitsland wordt een daling van 12,4% verwacht en voor Nederland van 3,5%. Deze verwachte krimp in Duitsland en Nederland is een verontrustend signaal voor het vervoer van chemicaliën over de Rijn, aangezien de chemische sector in deze twee landen een cruciale klant is van de binnenvaart. Of het transport van chemicaliën over de Rijn zich positief blijft ontwikkelen, zal in grote mate door twee factoren worden bepaald: in hoeverre de chemische industrie

de hoge energieprijzen weet te pareren en hoe snel zij haar productieprocedés kan vergroenen. Wellicht heeft de Europese chemische industrie actieve ondersteuning nodig door een gericht Europees economisch beleid om het hoofd te kunnen bieden aan het actieve economische steunbeleid dat China haar chemische industrie biedt.

Wereldwijd streeft men naar een sterkere re-industrialisatie, en ook de EU wil haar weerbaarheid in economisch opzicht verhogen. Hiervoor is de 'Clean Industrial Deal' gelanceerd en een nieuwe wet van de EC om de sector te accelereren: de 'Industrial Accelerator Act'[79]. Met dit vernieuwde, regelgevende pakket wil Europa de teloorgang in de industrie van de afgelopen tijd keren. Doelstelling is dat de maakindustrie uiterlijk in 2035 goed is voor minstens 20% van het bruto binnenlands product van de Europese Unie.

In de Donaulanden zal de chemische productie volgens de voorspellingen in de komende decennia groeien. Tussen 2025 en 2050 stijgt deze met 31,3%, waar vooral in Hongarije, Kroatië en Bulgarije groei verwacht wordt. Daar staat tegenover dat het cijfer voor Roemenië in de periode 2020-2030 licht zal dalen.

AFBEELDING 21: **REËLE BRUTO PRODUCTIE VAN CHEMICALIËN IN DE RIJNOEVER- EN DONAULANDE**N (PRIJZEN IN EURO VAN 2015)



Bron: Oxford Economics
** De gegevens zijn van US-dollar naar euro omgerekend op basis van de wisselkoers tussen de US-dollar en de euro van 2015.*

TABEL 8: **GROEIPERCENTAGES VAN DE PRODUCTIE VAN CHEMICALIËN IN DE RIJNOEVER- EN DONAULANDEN**

Landen	Groeipercentage 2025-2050	Groeipercentage 2020-2030	Groeipercentage 2030-2040	Groeipercentage 2040-2050
Rijnoeverstaten	+0,9%	+15,2%	+0,3%	+4,9%
Donaulanden	+31,3%	+25,2%	+11,0%	+11,6%

Bron: berekening van de CCR

[79] *Bron: Europese Commissie (EC), Wet voor industriële versnelling (Industrial Accelerator Act), beschikbaar op de website van de EC*

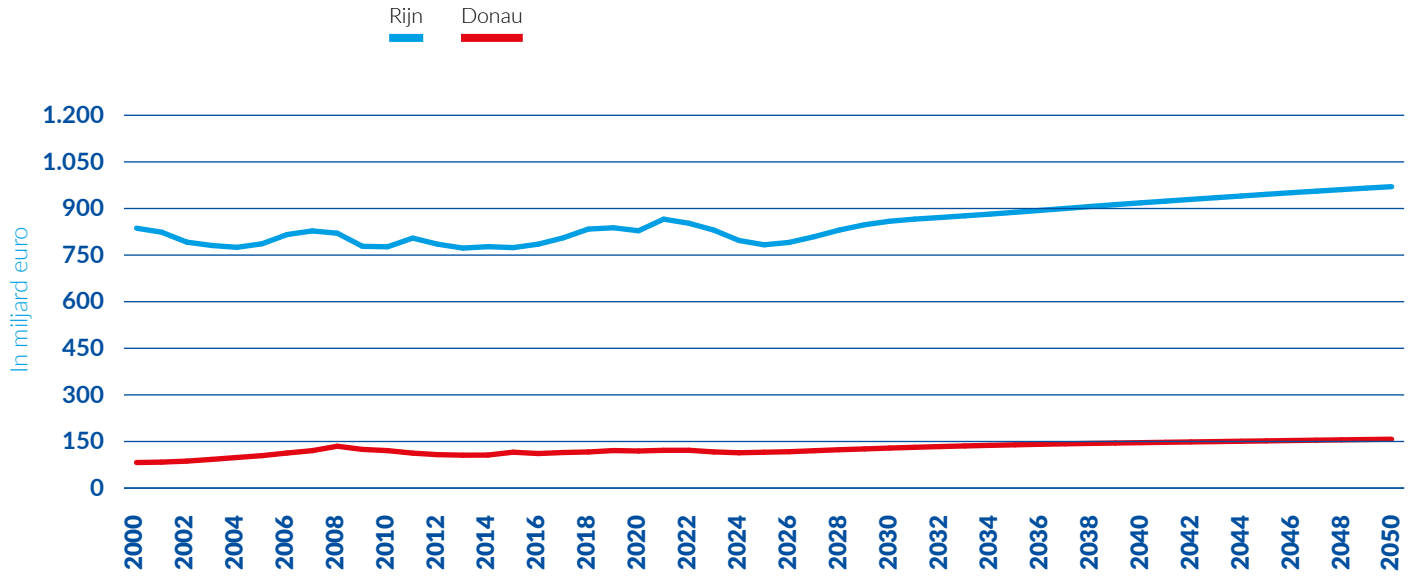
BOUWMATERIALEN, ZAND, STENEN, GRIND

Volgens een studie van *Royal HaskoningDHV*[80], denken de Nederlandse verladers dat de binnenvaart de belangrijkste vervoerswijze zal blijven voor bouwmaterialen zoals grind, zand en stenen en vergelijkbare materialen. Er wordt geen grote modal shift verwacht, maar in het kielzog van fusies en overnames waardoor grotere ondernemingen ontstaan, neemt het aantal kleinere beton- en cementfabrieken en kleinere zand- en grindbedrijven langs kleine waterwegen naar verwachting af. Grotere ondernemingen clusteren echter juist rond de hoofdvaarwegen om optimaal te profiteren van schaalvoordelen. Voor de komende jaren wordt bovendien voorspeld dat er grotere hoeveelheden zand en grind op de markt komen als gevolg van baggerwerkzaamheden om waterwegen aan te passen, wat samenvalt met een groeiende vraag naar dit soort grondstoffen om dijken te versterken in verband met de klimaatrisico's.

De vraag naar vervoer is sterk afhankelijk van de activiteiten in de bouwsector. Volgens de prognoses van Oxford Economics zal de voor de inflatie gecorrigeerde reële productie in Duitsland tussen 2025 en 2050 met 39,4% toenemen. Voor Frankrijk is de verwachte groei van de reële output in de bouwsector 6,6%, voor Nederland 40,6%, voor België 23,1% en voor Zwitserland 20,8%. De jaren twintig van deze eeuw waren voor de bouwsector in Duitsland niet bepaald rooskleurig, maar men verwacht dat de bouw in de Rijnoeverstaten weer zal aantrekken. Voor de periode 2025-2050 wordt voor de meeste landen een gestage groei van 23,9% voorspeld.

Een uitdaging is echter dat het aantal kleine schepen varen in het Rijnstroomgebied steeds verder afneemt. Het is denkbaar dat dit de binnenvaart parten gaat spelen en dat zij mogelijk minder zal kunnen profiteren als de bouwactiviteiten aantrekken.

AFBEELDING 22: **REËL BRUTO OUTPUT IN DE BOUWSECTOR IN DE RIJNOEVER- EN DONAULANDEN** (PRIJZEN IN EURO VAN 2015)



Bron: Oxford Economics
** De gegevens zijn van US-dollar naar euro omgerekend op basis van de wisselkoers tussen de US-dollar en de euro van 2015.*

[80] *Bron: Haskoning, Impact energietransities en wereldhandelsstromen ingrijpend voor de binnenvaart, beschikbaar op de website van Haskoning*

TABEL 9: **GROEIPERCENTAGES IN DE BOUWSECTOR IN DE RIJNOEVER- EN DONAULANDEN**

Landen	Groeipercentage 2025-2050	Groeipercentage 2020-2030	Groeipercentage 2030-2040	Groeipercentage 2040-2050
Rijnoeverstaten	+23,9%	+3,7%	+6,9%	+5,7%
Donaulanden	+36,3%	+7,8%	+13,5%	+7,6%

Bron: berekening van de CCR

AARDOLIEPRODUCTEN EN STOOKKOLEN

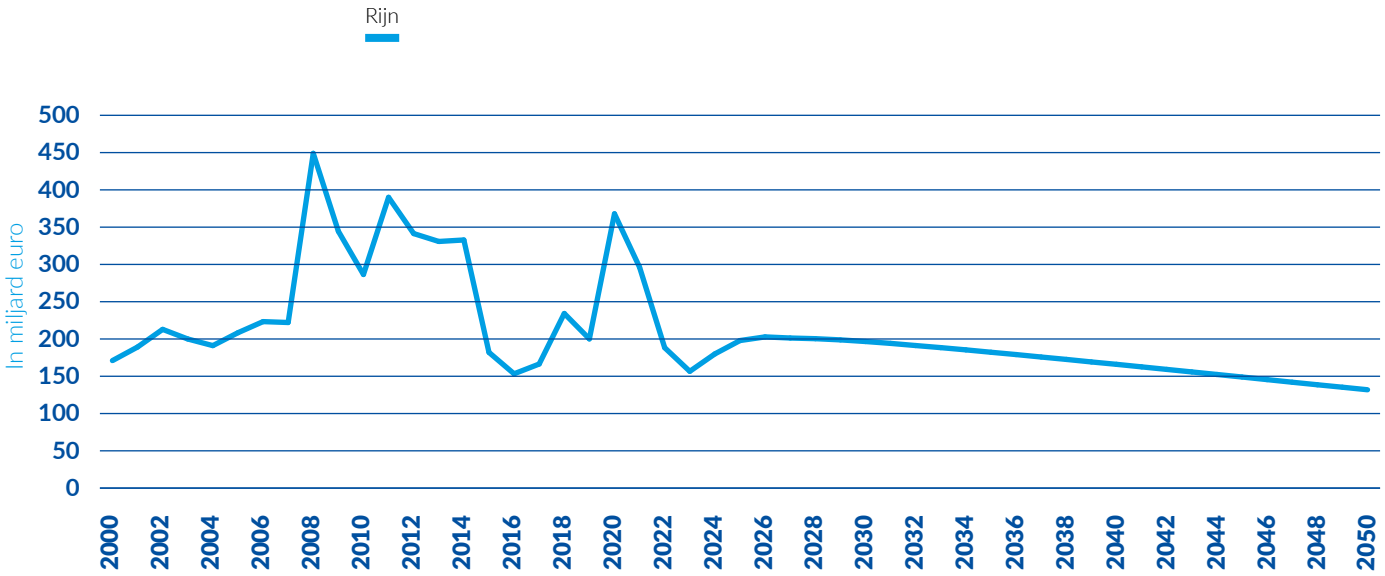
Naarmate de energietransitie in de landen verder voortschrijdt, zal de vraag naar aardolieproducten en minerale olieproducten de huidige bescheiden neerwaartse trend vermoedelijk voortzetten. Hierdoor zal er ook minder olieproducten via de binnenvaart worden vervoerd. Eigenlijk neemt het totale gebruik van fossiele brandstoffen al sinds medio jaren 70 gestaag af[81]. Hoewel er nog financiële en technische beperkingen zijn die de uitrol van koolstofneutrale aandrijftechnologieën belemmeren, wordt ervan uitgegaan dat minerale olieproducten de komende twintig jaar geleidelijk zullen verdwijnen als onderdeel van de energiemix. Deze transitie krijgt momenteel een extra duw in de rug, niet alleen door de EU-wetgeving ETS2 (Emissions Trading Scheme, het EU-handelssysteem voor CO_2-emissies), die de prijzen van fossiele brandstoffen waarschijnlijk fors zal doen stijgen, maar ook door de geopolitieke spanningen.

Wat stookkolen betreft ligt het voor de hand dat men over zal gaan op een koolstofvrije staalproductie, met dien verstande dat ook de vraag naar cokes in de toekomst zal afnemen. Sommige economieën stappen nu op de zeer korte termijn weliswaar tijdelijk over op kolen om de klap van de verstoorde olie- en gasleveranties op te vangen, maar dit is geen blijvende oplossing; het doorkruist immers de langetermijndoelstellingen voor decarbonisatie.

Voor Duitsland laten de vooruitzichten tot 2050 een productiedaling zien van 29,7% voor beide producten samen. Voor Frankrijk wordt een afname van 53,7% voorspeld en voor Nederland en België een daling van respectievelijk 32% en 23,4%. Zwitserland produceert zeer weinig aardolieproducten, wat de reden is voor de vrij omvangrijke invoer via de Rijn. De productie van aardolieproducten en stookkolen in de Rijnoeverstaten laat na een aanvankelijke toename in sommige landen in de jaren twintig een algemene daling van 33,3% zien als gevolg van de transitie van fossiele brandstoffen naar andere energiebronnen, die reeds in volle gang is.

[81] *Bron: Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling, Economic Outlook, maart 2026, beschikbaar op de website van de OECD*

AFBEELDING 23: **REËLE BRUTO PRODUCTIE VAN STOOKKOLEN EN GERAFFINEERDE AARDOLIEPRODUCTEN IN DE RIJNOEVERSTATEN** (PRIJZEN IN EURO VAN 2015)



Bron: Oxford Economics
** De gegevens zijn van US-dollar naar euro omgerekend op basis van de wisselkoers tussen de US-dollar en de euro van 2015.*

TABEL 10: **GROEIPERCENTAGES VAN DE PRODUCTIE VAN STOOKKOLEN EN GERAFFINEERDE AARDOLIEPRODUCTEN IN DE RIJNOEVERSTATEN**

Landen	Groeipercentage 2025-2050	Groeipercentage 2020-2030	Groeipercentage 2030-2040	Groeipercentage 2040-2050
Rijnoeverstaten	-33,3%	-46,5%	-15,6%	-20,5%

Bron: berekening van de CCR

STAAL EN IJZERERTS

Op de plaatsen waar langs binnenwaterwegen staal wordt geproduceerd, kan worden vastgesteld dat er veel ijzerertsen, stookkolen en staalproducten door de binnenvaart vervoerd worden. Duitsland is het grootste staal producerende land in Europa en de Rijn is de belangrijkste transportroute voor ijzererts en staalproducten.

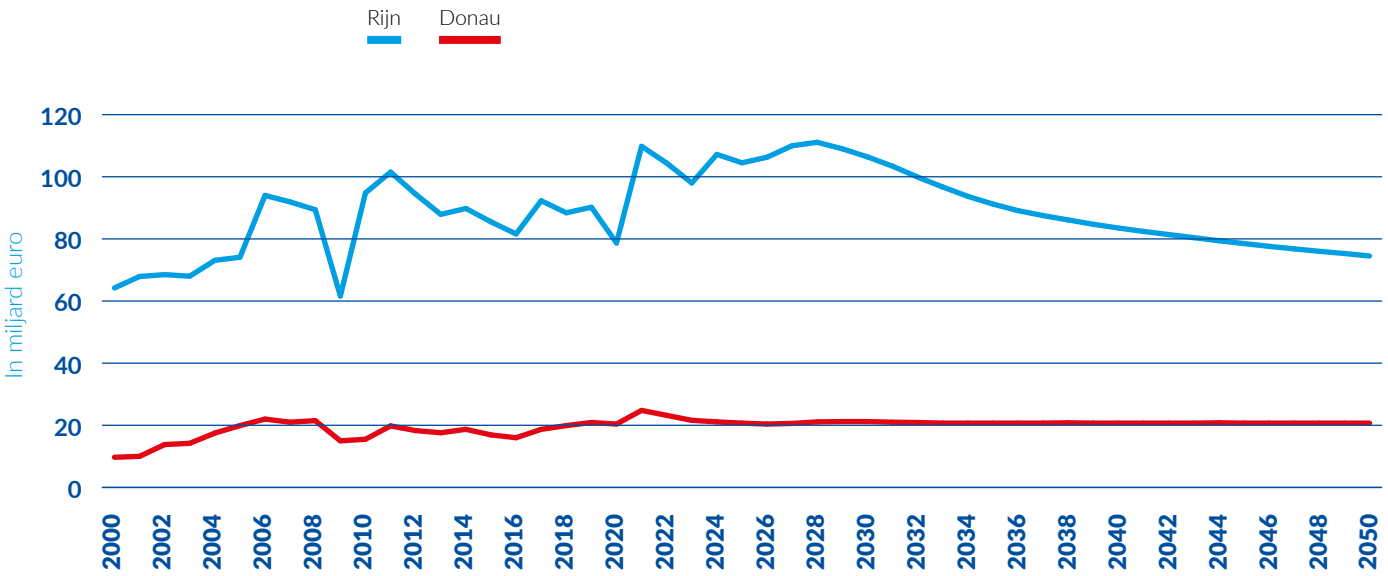
Aangezien de kringloopeconomie in de toekomst vermoedelijk steeds belangrijker zal worden (onderzoek uitgevoerd door *Royal HaskoningDHV*), zijn Nederlandse verladers ervan overtuigd dat de recycling van metalen zal toenemen en dat daardoor de vraag naar en de productie van staal in heel West-Europa zal afnemen. Dit zou kunnen leiden tot een afname van het vervoer van staal, maar ook van ijzererts, omdat dit waarschijnlijk zal worden vervangen door gerecycled staal en productieprocedés die minder emissies veroorzaken. Toch wordt niet verwacht dat deze transitie tot gevolg zal hebben dat de staalvraag in Europa in zijn totaliteit zal afnemen, maar eerder dat er een verschuiving komt in de productieprocessen. De vraag naar kwalitatief hoogstaand staal zal naar verwachting niet alleen in de ontwikkelde landen hoog blijven, maar ook in de ontwikkelingslanden toenemen, waardoor staal waarschijnlijk wel een belangrijke pijler voor de Europese industrie zal blijven.

Tussen 2025 en 2050 wijzen de vooruitzichten voor de bruto staalproductie in Duitsland echter op een daling met 18,3%. Voor Frankrijk wordt een afname van 65,8% voorspeld, maar deze is gebaseerd op een bruto staalproductie die in absolute termen gezien een stuk kleiner is. Voor het vervoer van ijzererts en staal over de binnenwateren is de Belgische, Franse en Duitse staalproductie van groot belang, omdat de staalnijverheid in deze landen vaak langs de binnenwateren ligt. Dit geldt niet voor de Nederlandse en Zwitserse staalindustrie. De Nederlandse staalindustrie bevindt zich op een plaats waar de diepzeevaart en de binnenvaart elkaar ontmoeten. Grondstoffen worden over zee aangevoerd, terwijl producten via de binnenwateren worden afgevoerd. Naar verwachting krimpt de reële bruto productie in deze sector in het Rijnstroomgebied tussen 2025 en 2050 met 28,7%.

Hoewel er tussen 2025 en 2050 een daling van 2,1% wordt voorspeld, mag ervan uit worden gegaan dat Oostenrijk voor de langs de Donau gelegen staalindustrie een belangrijke speler zal blijven. De staalproductie van Roemenië zal naar verwachting tegen 2050 met 13,8% krimpen. Volgens de voorspellingen van Oxford Economics zal de staalproductie in andere gebieden van Midden- en Oost-Europa juist toenemen, waarbij Hongarije een plus noteert van 10,9% en Slowakije van 9,5%.



AFBEELDING 24: **REËLE BRUTO PRODUCTIE VAN IJZER EN STAAL IN DE RIJNOEVER- EN DONAULANDEN** (PRIJZEN IN EURO VAN 2015)



Bron: Oxford Economics
** De gegevens zijn van US-dollar naar euro omgerekend op basis van de wisselkoers tussen de US-dollar en de euro van 2015.*

TABEL 11: **GROEIPERCENTAGES VAN DE PRODUCTIE VAN IJZER EN STAAL IN DE RIJNOEVER- EN DONAULANDEN**

Landen	Groeipercentage 2025-2050	Groeipercentage 2020-2030	Groeipercentage 2030-2040	Groeipercentage 2040-2050
Rijnoeverstaten	-28,7%	+35,3%	-21,5%	-10,8%
Donaulanden	+0,0%	+4,0%	-2,1%	+0,0%

Bron: berekening van de CCR

AFKORTINGEN EN ACRONIEMEN

ARA-GEBIED: Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen

BBP: Bruto Binnenlands Product

BLR: Bevaarbare Lage Rivierstand

DACH: Duitsland-Oostenrijk-Zwitserland

DWT: draagvermogen

ESI: Economische Vertrouwensindex

ETS2: Regeling voor de handel in emissierechten

EU: Europese Unie

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

IMF: Internationaal Monetair Fonds

IWT: binnenvaart

IWW: binnenwaterwegen

LNG: vloeibaar aardgas

MLN.: miljoen

OESO: Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling

OLR: Overeengekomen Lage Rivierstand

TEU: twintig voet equivalent

TKM: ton-kilometer

TTF: title transfer facility

GLOSSARIUM

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

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

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

BACKWARDATION: is een marktsituatie waarin de termijnprijzen lager liggen dan de huidige prijzen, zodat er minder neiging is om de goederen een tijd op te slaan.

BRUTO BINNENLANDS PRODUCT (BBP): maatstaf van de totale omvang van de economie van een land

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

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

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

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

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

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

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

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

ECONOMIC SENTIMENT INDICATOR (DE ECONOMISCHE VERTROUWENSINDEX, ESI): een samengestelde indicator die het vertrouwen in vijf sectoren weergeeft, met verschillende wegingsfactoren: (vertrouwensindicator voor de industrie (40%); vertrouwensindicator voor de bouwsector (5%); vertrouwensindicator voor de dienstensector (30%); vertrouwensindicator voor de consument (20%); vertrouwensindicator voor de detailhandel (5%)). Deze indicator wordt maandelijks gepubliceerd door de Europese Commissie.

EMISSIONS TRADING SCHEME (REGELING VOOR DE HANDEL IN EMISSIERECHTEN, ETS): het EU-handelssysteem voor CO_2-emissies

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

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

G20: een intergouvernementeel forum dat bestaat uit 19 soevereine landen, de Europese Unie (EU) en de Afrikaanse Unie (AU). Het forum wordt gevormd door regeringsleiders en staatshoofden die jaarlijks bijeenkomen en belangrijke onderwerpen bespreken in verband met de wereldwijde economische situatie, waaronder internationale financiële stabiliteit, maatregelen tegen de klimaatverandering en duurzame ontwikkeling.

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

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

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

MINIMUMVAARWEGDIEPTE: komt overeen met de minimumdiepte die in het vaarweggebied aanwezig moet zijn (diepte van de vaargeul onder de Overeengekomen Lage Rivierstand). Deze minimumdiepte is gerelateerd aan de Overeengekomen Lage Waterstand, aangezien deze vaarwegdiepte nog steeds gewaarborgd moet zijn, ook wanneer de actuele waterstand gelijk is aan de Overeengekomen Lage Rivierstand.

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

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

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

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

NORTH SEA PORT: een grensoverschrijdende haven in België en Nederland en het resultaat van een fusie tussen de drie havens van Gent (BE), Terneuzen (NL) en Vlissingen (NL).

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

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

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

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

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

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

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

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

TITLE TRANSFER FACILITY (TTF): een virtuele handelsplaats voor aardgas in Nederland. Deze handelsplaats biedt een aantal handelaren in Nederland de mogelijkheid om te handelen in futures, fysieke en beurstransacties.

TON-KILOMETER (TKM): eenheid voor het meten van de vervoersprestatie die de hoeveelheid vervoerde goederen weergeeft vermenigvuldigd met de vervoersafstand.

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

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

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

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

NATIONALE BUREAUS VOOR DE STATISTIEK

Acroniem	Naam in de eigen taal	Naam in het Nederlands	Land
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Centraal Bureau voor de Statistiek	Nederland
Destatis	Statistisches Bundesamt	Duits bureau voor de statistiek	Duitsland
GUS	Główny Urząd Statystyczny	Bureau voor de statistiek van Polen	Polen
INSSE	Institutul National de Statistica	Nationaal instituut voor de statistiek	Roemenië
OFS	Office fédéral de la statistique	Federaal Bureau voor de statistiek van Zwitserland	Zwitserland
ŠÚ SR	Štatistický úrad Slovenskej republiky	Bureau voor de statistiek van de Slowaakse Republiek	Slowaakse Republiek

BOEKEN, TIJDSCHRIFTARTIKELEN EN STUDIES

Titel in oorsprongstaal	Land
Binnenschifffahrt, Hamburger Hafen wächst robust: Hinterlandverkehr stabil (17 november 2025), te vinden op de website van de Binnenschifffahrt	Duitsland
Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR), Roadmap for reducing inland navigation emissions, te vinden op de website van de CCR	Europa
Danube Commission, Yearbook of statistics 2023	Europa
Entreprises fluviales de France (E2F), Baromètre de l'activité tourisme fluvial (editie 2026), te vinden op de website van de E2F	Frankrijk
Eurofer, Economic and steel market outlook 2026-2027 (juni 2026), te vinden op de website van de Eurofer	EU
European Chemical Industry Council (CEFIC), Chemical Trends Reports, te vinden op de website van de CEFIC	België
European Commission (EC), Industrial Accelerator Act, te vinden op de website van de EC	EU
Hader A., The River Cruise Fleet Handbook (april 2026)	Europa
Haskoning, Impact energietransities en wereldhandelstromen ingrijpend voor de binnenvaart, te vinden op de website van Haskoning	Nederland
Bačkalov I. et al., Evolution(s) of European Inland Vessel Fleets (2025)	Europa
IG River Cruise, The River Cruise Market 2025, te vinden op de website van IG River Cruise	Europa
International Monetary Fund (IMF), World Economic Outlook Database (april 2026), te vinden op de website van het IMF	Wereld

Titel in oorsprongstaal	Land
Luman R. (ING), Scheepvaart ziet de stroom veranderen (22 april 2026), te vinden op de website van de ING	Europa
Organisation for Economic Co-Operation and Development, Economic Outlook (maart 2026), te vinden op de website van de OESO	Wereld
Port of Rotterdam, Throughput in the port of Rotterdam shows a slight decline (26 februari 2026), te vinden op de website van de Port of Rotterdam	Nederland
RWI/ISL Container Throughput Index, te vinden op de website van RWI/ISL	Duitsland
UN Trade and Development (UNCTAD), Seaborne trade data (april 2025), te vinden op de website van de UNCTAD	Wereld
UN Trade and Development (UNCTAD), Global Trade Update (maart 2026): Reforming trade rules to drive development, te vinden op de website van de UNCTAD	Wereld
U.S. Energy Information Administration (EIA), Short-Term Energy Outlook (april 2026), te vinden op de website van de EIA	Verenigde Staten
Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI), Quarterly Report (02/2025), te vinden op de website van de VCI	Duitsland
Verschuur, J., Koks, E.E. & Hall, J.W. Ports' criticality in international trade and global supply-chains. Nat Commun 13, 4351 (2022), te vinden op de website van nature communications	Wereld
Voies Navigables de France (VNF), En 2025, envolée des trafics céréaliers (+30%) et record inédit des croisières sur le Rhin (28 april 2026), te vinden op de website van de VNF	Frankrijk
viadonau, diverse jaarrapporten, te vinden op de website van viadonau	Europa

ANDERE BRONNEN

Naam in de eigen taal	Naam in het Nederlands	Land
Administraţia Canalelor Navigabile (ACN)	Beheer van bevaarbare kanalen (ACN)	Roemenië
Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA (AED)	Overheidsdienst voor registratie en registratierechten, domeinen en BTW (AED)	Luxemburg
AG Energiebilanzen e.V.	Duitse werkgroep voor energiebalansen	Duitsland
Association française des ports intérieurs (AFPI)	Franse associatie van binnenhavens (AFPI)	Frankrijk
Banque CIC agriculture	CIC Bank agriculture	Frankrijk
Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)	Bondsagentschap voor de hydrologie (BfG)	Duitsland
Bundesbank	Duitse Centrale Bank	Duitsland
CCNR/ZKR/CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)	Europa

Naam in de eigen taal	Naam in het Nederlands	Land
Corporation Inland Tanker Barge Owners (CITBO)	Coöperatie van exploitanten van tankschepen voor de binnenvaart (CITBO)	België
Department for Transport	Britse ministerie van Verkeer	Verenigd Koninkrijk
Deutscher Wetterdienst (DWD)	Duitse meteorologische dienst (DWD)	Duitsland
Donaukommission	Donaucommissie	Europa
Eidgenössische Steuerverwaltung (ESTV)	Federale Belastingdienst FTA	Zwitserland
European Central Bank (ECB)	Europese Centrale Bank (ECB)	EU
European Commission (EC)	Europese Commissie (EC)	EU
European Steel Association (Eurofer)	Europese Staalfederatie (Eurofer)	Europa
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
FranceAgriMer	FranceAgriMer	Frankrijk
Gemeente Amsterdam	Gemeente Amsterdam	Nederland
Insights Global	Insights Global	Nederland
Institut pour le Transport par Batellerie/ Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB)	Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB)	België
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
International Monetary Fund (IMF)	Internationaal Monetair Fonds (IMF)	Wereld
International Sava River Basin Commission	Internationale Commissie van het stroomgebied van de Sava	Europa
Investing.com London	Investing.com London	Verenigd Koninkrijk
Land Niederösterreich	Federale overheid van Neder-Oostenrijk	Oostenrijk
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	Italiaanse Ministerie van Infrastructuur en Vervoer	Italië
Ministerstvo dopravy České republiky	Tsjechische Ministerie van Vervoer	Tsjechië
Moselle Commission	Moezelcommissie	Europa
National administrations in Rhine countries	Nationale vaarwegautoriteiten van de Rijnoeverstaten	Europa
National fleet data	Gegevens over de nationale vloten	Europa
Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO)	Wereld
Oxford Economics	Oxford Economics	Wereld

Naam in de eigen taal	Naam in het Nederlands	Land
Panteia	Panteia	Nederland
Ports mentioned in the report	In het rapport genoemde havens	Europa
R.A. Administratia Fluviala a Dunarii de Jos Galaţi (AFDJ)	Rivierbeheer van de Beneden-Donau (AFDJ) Galaţi	Roemenië
Rijkswaterstaat	Rijkswaterstaat	Nederland
Service de la statistique et de la prospective (SSP) du Ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire	Bureau voor de statistiek en prognoses (SSP) van het ministerie van Landbouw en Voedselsoevereiniteit	Frankrijk
Statistikamt Nord	Bureau voor de statistiek van Hamburg en Schleswig-Holstein	Duitsland
UK Department for Transport	Britse ministerie van Verkeer	Verenigd Koninkrijk
Verein der Kohleimporteure (VDKI)	Vereniging van Duitse kolenimporteurs (VDKI)	Duitsland
viadonau	viadonau	Europa
Voies Navigables de France (VNF)	Franse waterwegbeheerder	Frankrijk
Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Waterweg- en scheepvaartautoriteit van de Duitse Bondsstaat (WSV)	Duitsland
Wirtschaftsvereinigung Stahl	Duitse vereniging van staalfabrikanten	Duitsland

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

BIJDRAGEN

SECRETARIAAT VAN DE CCR
Norbert Kriedel (econoom)
Laure Roux (projectcoördinatie)
Lucie Fahrner (communicatie)
Clémentine Guidoux-Vareilhes (communicatie)
Sarah Meissner (projectmedewerker)
María Muñoz García (stagiair)
Contact: ccnr@ccr-zkr.org

IN SAMENWERKING MET

Donaucommissie
Moezelcommissie
Savacommissie
EBU
ESO
IVR
CITBO

DESIGN VAN

Agence Press-Agrum.com
https://www.press-agrum.com
en Agence Citeasen
https://www.citeasen.fr
Herkomst foto's: Adobe Stock, secretariaat CCR

VERTALING

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

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

Impressum: Oktober 2026

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



JAARRAPPORT 2026

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

In partnerschap met de

1948

MOSELKOMMISSION
COMMISSION DE LA MOSELLE

INTERNATIONAL SAVA RIVER BASIN COMMISSION