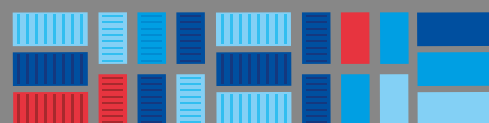
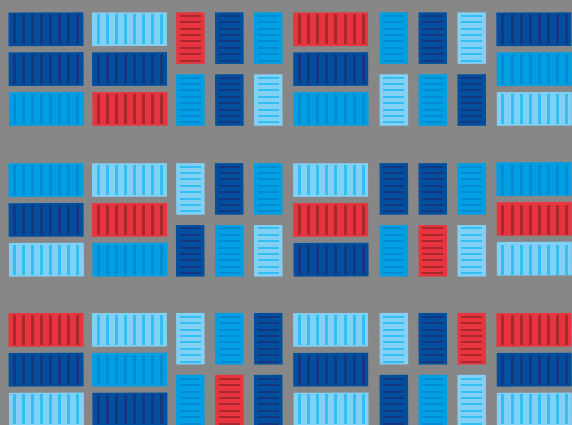
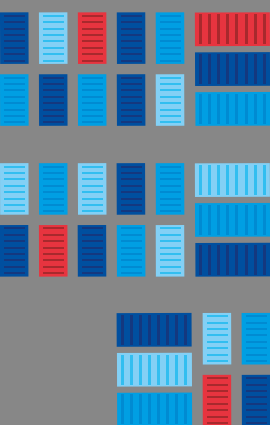
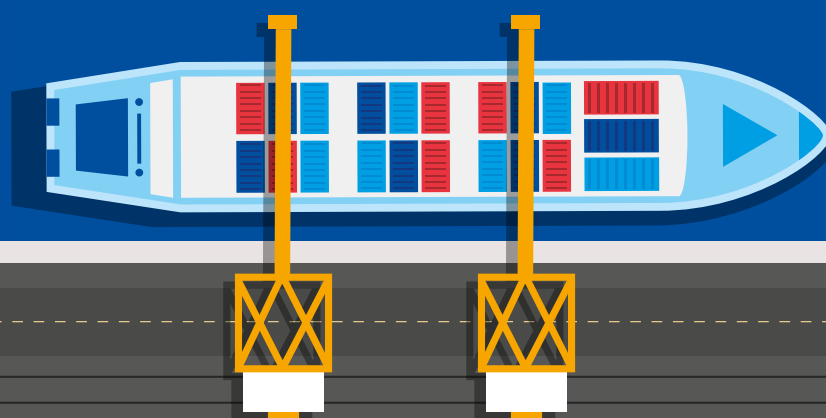


JAARVERSLAG

2018

EUROPESE
BINNENVAART
MARKTOBSERVATIE



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

AANSPRAKELIJKHEIDSBEPERKING

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

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

September 2018

VOORWOORD



Bruno Georges
*Secretaris-Generaal
van de CCR*

De CCR heeft het genoegen het verslag over de Europese Marktobservatie van de Europese binnenvaart 2018 te kunnen presenteren, dat ook deze keer weer tot stand is gekomen in het kader van de nauwe, jarenlange samenwerking met de Europese Commissie. De publicatie van dit verslag valt samen met een zeer bijzonder jaar voor de CCR waarin het 150-jarig bestaan van de Akte van Mannheim wordt gevierd en wordt stilgestaan bij het beginsel van de scheepvaartvrijheid op de Rijn. Alle lezers van het rapport zullen zelf kunnen vaststellen dat dit beginsel de binnenvaartmarkt vandaag de dag nog steeds ten goede komt. 2018 is ook het jaar waarin de aftrap gegeven is voor de belangrijke onderhandelingen over het volgende meerjarig financieel kader van de Europese Unie voor de periode 2021-2027. In het MFK zal onder andere worden vastgelegd hoeveel financiële middelen in de komende zeven jaar in de begroting van de Unie voor de vervoerssector, met inbegrip van de binnenvaart en de binnenvaartinfrastructuur, ter beschikking zullen staan. Zoals Commissaris Bulc terecht in het vorige rapport benadrukte, beschikt de “binnenvaart over een zéér groot potentieel dat wij moeten benutten om ons vervoersstelsel efficiënter, veerkrachtiger en duurzamer te maken”. Als men invulling aan deze bijzondere rol van de binnenvaart wil geven, zou dit weerspiegeld moeten worden in een dienovereenkomstig ambitieus EU-budget.

Het nieuwe marktobservatieverslag zet de belangrijkste resultaten van 2017 op een rijtje, bevat uitgebreide statistieken en beschrijft voor diverse aspecten van de binnenvaart, zoals de vervoersvraag, de evolutie van de vloot, binnenvaartvervoersondernemingen en riviercruises, hoe de markt zich ontwikkeld heeft.

Dit verslag voor 2018 bevat bovendien een aantal nieuwe onderwerpen waarbij tevens een blik op de toekomst geworpen wordt. Er wordt ingegaan op marktniches die groeikansen voor het binnenvaartvervoer bieden, zoals stedelijke logistiek en biomassa, die naar verwachting in de toekomst groei zullen tonen tegen de achtergrond van belangrijke tendensen zoals de voortschrijdende urbanisatie en vergroening van de energiesector. Deze studies vormen een essentieel onderdeel van dit rapport omdat zij voor de binnenvaart positieve berichten bevatten voor mogelijke groei, vooruitgang en te verwachten veranderingen.

Het CCR-secretariaat streeft onverminderd naar een verbetering van de kwaliteit van de jaarlijkse marktobservatieverslagen. Er wordt met name geprobeerd de statistische bronnen steeds verder uit te breiden en meer onderwerpen te behandelen zodat de Europese dimensie wordt versterkt en de attractiviteit van de verslagen wordt verhoogd.

Net als in de vorige jaren is het CCR-secretariaat dank verschuldigd aan de Europese Commissie, Eurostat en alle nationale bureaus voor de statistiek, alsmede aan de Moezel-, Donau en Sava-commissie voor hun waardevolle en belangrijke bijdragen aan het verslag. Ik wil dit jaar vooral de nadruk leggen op de uitstekende samenwerking met de Donaucommissie, die een belangrijke bijdrage leverde op het gebied van de binnenvaart in Midden- en Oost-Europa. Het CCR-secretariaat wil ook de EBU en ESO, de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven bedanken, voor hun goede adviezen en ondersteuning. Het secretariaat is ervan overtuigd dat de binnenvaart verder kan en zal groeien en ook op lange termijn zal blijven profiteren van dit partnerschap met bedrijfsleven, riviercommissies en Europese Commissie.

Ik hoop dan ook zeer dat u het verslag interessant zult vinden en wellicht biedt het zelfs stof tot nadenken!

Beste lezers,

Ik wil de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) bij dezen van harte gelukwensen met het marktobservatierapport van dit jaar, dat - zoals altijd - een bron van onschatbare waarde is en eenmalig in zijn soort als het gaat om informatie over de ontwikkeling van de binnenvaartsector in Europa. De editie van dit jaar bevestigt een aantal van de trends die de afgelopen jaren werden waargenomen en werden voorspeld, zoals de toename van het containervervoer, de groei op de markt voor riviercruises en het potentieel van de binnenvaarthavens om zich geleidelijk aan te ontwikkelen tot belangrijke economische clusters.

Ik ben ook zeer blij dat de samenwerking tussen de verschillende betrokken partijen, van EU tot en met CCR-deskundigen, internationale organisaties en stakeholders van het bedrijfsleven, in 2018 nog verder kon worden uitgebreid. Met name CESNI, het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart, heeft zijn volle kruissnelheid bereikt als het gaat om het up to date houden van de Europese binnenvaartstandaarden. In het jaar 2018, waarin zowel de CCR als de Donaucommissie relevante jubilea vieren, is het belangrijk te wijzen op het belang van één enkel orgaan dat deskundigen uit de diverse Europese stroomgebieden bijeenbrengt.

Binnen de context van een algemene groei van de vervoersvraag in de komende jaren speelt de binnenvaart een belangrijke rol. De binnenvaart kan ertoe bijdragen de zwaarwegende kosten van de transportactiviteiten voor de samenleving, zoals vervuiling en verkeersopstoppingen, op te vangen, omdat de binnenvaart nu eenmaal de meest milieuvriendelijke vervoersdrager is. Daarom blijft de binnenvaart een pijler binnen het vervoersbeleid van de EU en een prioriteit als het gaat om de financiering van infrastructuur, met name door middel van het CEF (Connecting Europe Facility).

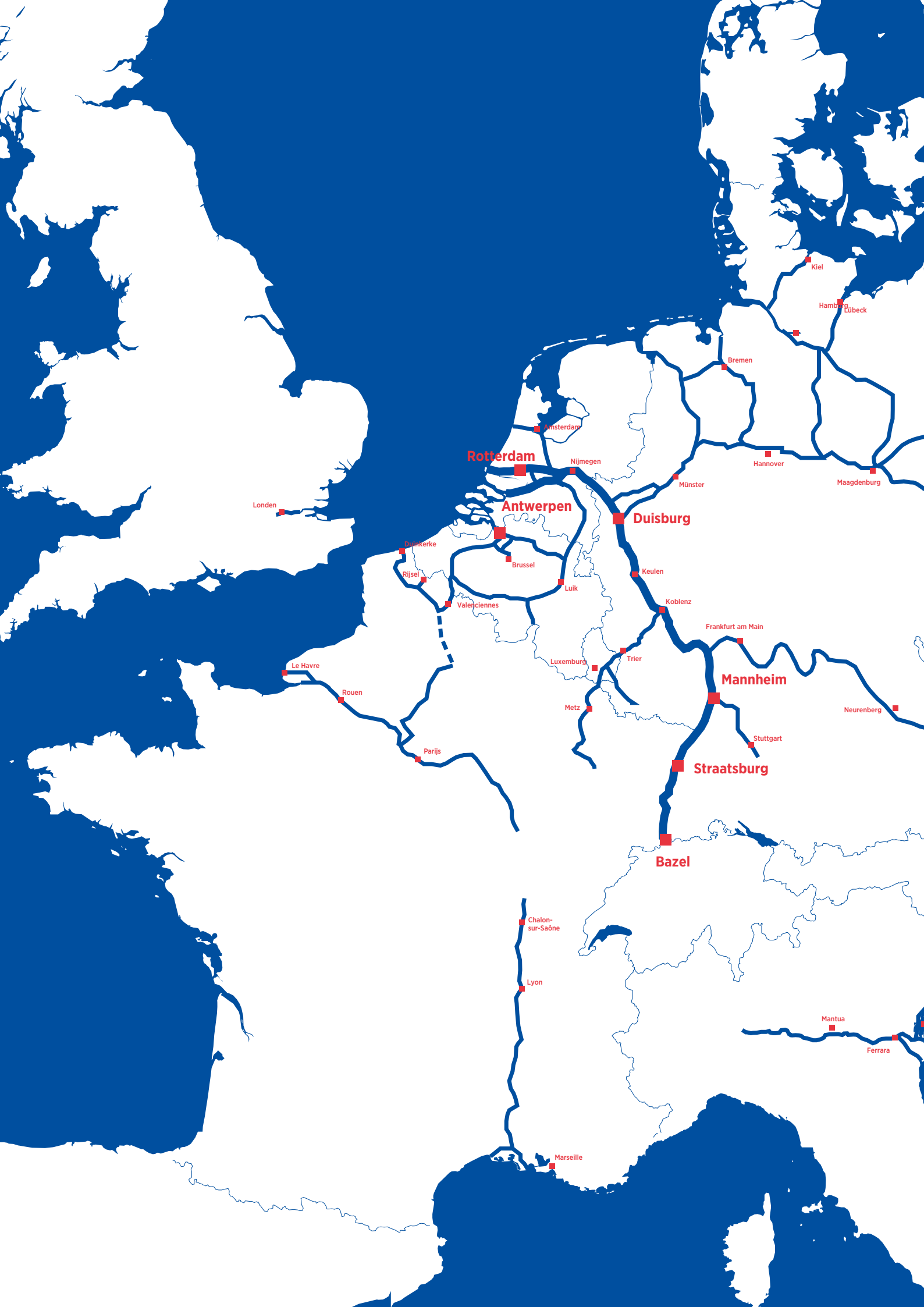
Dat neemt niet weg dat ook de binnenvaart geconfronteerd wordt met verschillende uitdagingen. In de komende jaren zal hard aan de weg getimmerd moeten worden om ook deze sector te moderniseren. De binnenvaart moet beter geïntegreerd worden in de vervoerketens van andere vervoersdragers, zodat zij een groter aandeel in de algemene groei van de vervoerssector voor haar rekening kan nemen.

Eén van de belangrijkste ontwikkelingen die de huidige samenleving en ons leven onomkeerbaar zal veranderen is de digitalisering. Voor de binnenvaart kan digitalisering een cruciaal aspect gaan vormen voor een verdere verbetering van de diensten en sterkere integratie in de logistieke ketens. DG MOVE heeft een debat gelanceerd om een Digital Inland Navigation Area (DINA) tot stand te brengen en zal alles in het werk stellen om de ontwikkeling van digitale instrumenten voor de binnenvaart te blijven steunen.

Ik wil het CCR-secretariaat nogmaals heel hartelijk bedanken voor de inzet en verheug mij op de voortzetting van onze uitstekende samenwerking om de nieuwe en spannende uitdagingen die in het verschiet liggen, aan te gaan.



Henrik Hololei
*Directeur-generaal
DG MOVE*



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



Szczecin

Berlijn

Dresden

Praag

Regensburg

Linz

Wenen

Bratislava

Boedapest

Belgrado

Ruse

Constanța

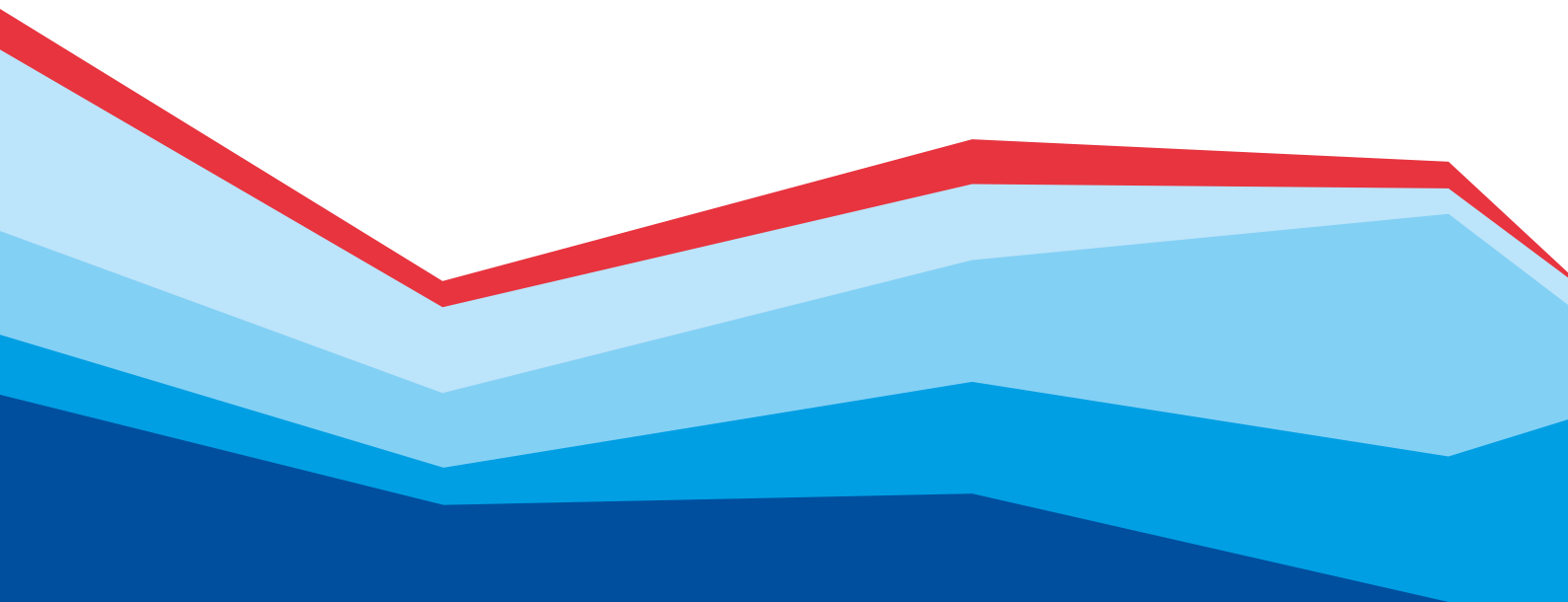
Venetia



00	SAMENVATTING	P.08
01	ECONOMISCHE CONTEXT	P.13
	Algemene economische situatie in Europa en prognose	p.14
	Economische situatie in voor de binnenvaart belangrijke sectoren	p.16
02	VRACHTVERVOER IN DE BINNENVAART	P.19
	Vervoer van goederen door de Europese binnenvaart	p.20
	Vrachtvervoer door de binnenvaart in de belangrijkste Europese stroomgebieden	p.24
	Binnenvaartvervoer per type goederen in de Rijnvaart	p.36
	Binnenvaartvervoer per type goederen in het Donaugebied	p.44
	Binnenvaartcontainervervoer in Europa	p.48
	Binnenvaart en andere vervoersmodi	p.54
03	OVERSLAG VAN GOEDEREN IN HAVENS	P.59
	Binnenvaartvervoer in vier belangrijke Europese zeehavens	p.60
	Evolutie van het goederenvervoer in 2017 in Europese binnenhavens	p.64

OVERZICHT

04	ONDERNEMINGEN, OMZET, VRACHTPRIJZEN, WATERSTANDEN EN EXPLOITATIEOMSTANDIGHEDEN	P.71
	Binnenvaartondernemingen en jaarlijkse omzet in Europa	p.72
	Omzetontwikkeling per kwartaal in 2015, 2016 en 2017	p.74
	Vrachtprijzen en waterstanden	p.78
	Faillissementen en de oprichting van nieuwe ondernemingen	p.82
05	VLOOT	P.85
	Evolutie van de vlootomvang	p.86
	Bouw van nieuwe schepen	p.94
	Capaciteit-monitoring	p.96
06	STEDELIJKE LOGISTIEK –NIEUWE GROEIKANSEN VOOR DE BINNENVAART	P.99
	Historische achtergrond	p.100
	De uitdagingen voor het milieu en stedelijke gebieden binnen de huidige context	p.102
	Segmenten met een groot logistiekpotentieel voor de binnenvaart binnen een stedelijke context	p.106
	De binnenvaart integreren in de stedelijke logistiek: het voorbeeld van Parijs	p.108
07	RIVIERCRUISEVAART	P.113
	Vlootcijfers riviercruisevaart	p.114
	Vraag naar riviercruises	p.120
08	ONGEVALLEN	P.125
	Overzicht en algemene evolutie van ongevallen	p.126
	Soorten ongevallen	p.128
09	VOORUITZICHTEN	P.133
	Vervoer van landbouwproducten	p.134
	Biomassa als groeimogelijkheid voor de binnenvaart	p.140
	Langetermijntrends voor de binnenvaartmarkt	p.148



SAMENVATTING

In dit jaarverslag wordt een vergelijkende analyse gemaakt van verschillende economische ontwikkelingen en structuren in de Europese binnenvaart. De cijfers voor bepaalde rivieren, landen en regio's met betrekking tot de vraag naar vervoer van goederen of passagiers worden met elkaar vergeleken. De resultaten van deze vergelijkingen laten zien dat de meest Europese waterwegen voor een aantal goederensegmenten vergelijkbare tendensen laten zien.

Het vervoer van kolen loopt bijvoorbeeld in heel Europa terug, terwijl het vervoer van containers en chemicaliën toeneemt. De huidige evolutie en vooruitzichten voor ijzererts en metalen zien er een stuk rooskleuriger uit dan voor kolen, hoewel de groeicijfers achterblijven bij die voor containers en chemicaliën.

De containermarkt speelt zich nog steeds grotendeels in West-Europa af. In 2017 vond meer dan 99% van het totale containervervoer plaats in slechts vier EU-landen: Nederland 45%, Duitsland 40%, België 10% en Frankrijk 4,5%. Alle andere EU-landen liggen bij elkaar genomen bij slechts 0,2%.

Verder kan worden vastgesteld dat het containervervoer in de EU in 2017 in totaal met 6% steeg. Ook voor de Rijn bedroeg de groei in dit segment 6%. In 2017 kwam daardoor het peil te liggen op bijna 2,37 miljoen TEU ("twenty-foot equivalent units"). Gezien vanaf het begin van dit millennium (dus sinds 2000) is het containervervoer over de traditionele Rijn met 84% toegenomen. Op de andere Europese rivieren vallen de absolute waarden voor het containervervoer weliswaar nog steeds bescheiden uit, maar dat neemt niet weg dat hier toch een groot potentieel voor de toekomst is weggelegd.

Een voorbeeld hiervoor is het vervoer vanuit de zeehaven van Hamburg naar het achterland. Het transport van containers over het Mittelland-kanaal en over de Elbe zou in de toekomst een steeds grotere rol kunnen gaan spelen. In 2017 is het aantal TEU dat over deze binnenvaartwateren vervoerd werd met respectievelijk 3 en 8% gestegen.

Deze stijgende tendens valt ook waar te nemen voor het netwerk van kanalen in West-Duitsland. Deze kanalen vormen een belangrijke verbindingsschakel tussen Noord-Duitsland (Elbe, Mittelland-kanaal) en het Rijnstroomgebied. In Frankrijk blijft het containervervoer over de Seine en het kanalenet in het Noorden van Frankrijk de opwaartse trend voortzetten.

De binnenvaart op de Donau is daarentegen nog steeds in sterke mate gericht op het drogeladingsegment, waarbij graan en ijzererts iets meer dan de helft van het totale vervoer over de Donau uitmaken. Het vervoer van containers over de Donau staat nog in de kinderschoenen, maar toonde wel al in 2017 een lichte stijging.

Het totale vervoer over de Boven- en Midden-Donau toonde in 2017 een toename in vergelijking met 2016 en dit ondanks de zeer slechte weersomstandigheden aan het begin van 2017. In de winter speelden ijs en laagwater de scheepvaart over de Donau parten, maar daarna was er sprake van een krachtig herstel.

Riviercruises vormen een marktsegment waar de Donau de rest van Europa de loef afsteekt. De Donau is voor riviercruises de meest prominente rivier in Europa en laat wat dit betreft de Rijn achter zich. Interessant zijn bepaalde cijfers die de ontwikkeling in de afgelopen jaren weerspiegelen: tussen 2002 en 2017 is de cruisevaart op de Donau (volgens tellingen bij de Duits-Oostenrijkse grens) met 89% gestegen. Voor de Rijn lag dit cijfer bij 128% en op het Main-Donau-kanaal was dit zelfs 295%. Met andere woorden: in niet meer dan 15 jaar is op dit belangrijke verbindingstuk tussen het Donaustroomgebied en het Rijnstroomgebied, dat in 1992 geopend werd, het aantal cruiseschepen dat dit traject bevoer bijna verdrievoudigd.

In een ander hoofdstuk van dit jaarverslag worden de economische omstandigheden van de binnenvaartondernemingen geanalyseerd: de ontwikkeling van de omzetcijfers, de vrachtprijzen en de algemene context. Wat de omzet betreft kan worden vastgesteld dat het segment van het vrachtvervoer voor de jaarlijkse omzetcijfers voor Europa in zijn geheel een vrij vlakke trend laat zien. In jaren met aanhoudende laagwaterperiodes, zoals in 2015, 2016 en 2017, kunnen in deze vlakke curve uitschieters naar beneden worden vastgesteld.

Periodes met laag water sorteren een dubbel effect: laagwater is nadelig voor het vrachtvervoer, maar drijft de prijzen voor het vervoer (vrachtprijzen) op. De negatieve gevolgen van minder vrachtvervoer voor het omzetcijfer kunnen echter in omvang krachtiger doorwerken dan het positieve effect van de hogere prijzen. Dit was het geval in de winter van 2016/2017, zoals duidelijk blijkt uit de kwartaalsomzetcijfers voor bepaalde landen waar deze cijfers al beschikbaar zijn.

In het segment van het passagiersvervoer heeft de booming business in de riviercruisevaart voor de omzetcijfers een duidelijke stijgende curve opgeleverd. Deze opwaartse trend is goed zichtbaar wanneer men kijkt naar de omzetcijfers van de Zwitserse passagiersvaartondernemingen, wel wetend dat bijna de helft van alle actieve riviercruiseschepen in Europa dezer dagen in Zwitserland geregistreerd zijn.

Binnen deze context is het ook interessant om de economische inschatting in de sector te peilen door te onderzoeken hoeveel schepen er gebouwd worden en in hoeverre er nieuwe ondernemingen bijkomen. Doet men dit dan blijkt dat in het segment van het vrachtvervoer het aantal nieuw gebouwde schepen in 2017 in de lift zat, na een dieptepunt in 2014 (voor drogeladingschepen) en in 2016 (voor tankschepen). In 2017 werden er bijvoorbeeld in Nederland meer ondernemingen opgericht dan de jaren ervoor en er zijn ook minder bedrijven failliet gegaan. Alles bij elkaar genomen wijst dit voor het goederensegment op een gunstiger economisch klimaat in 2017 dan een aantal jaren geleden.

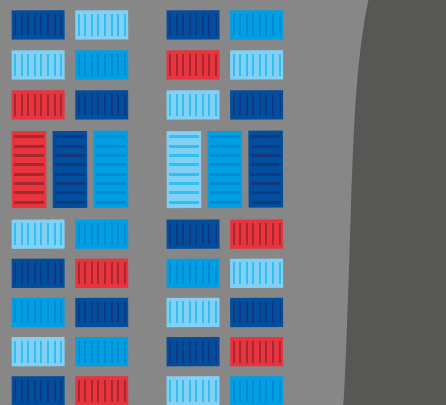
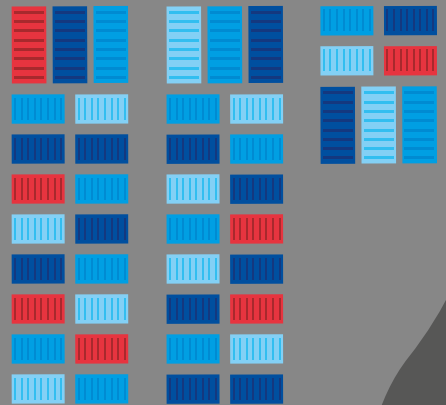
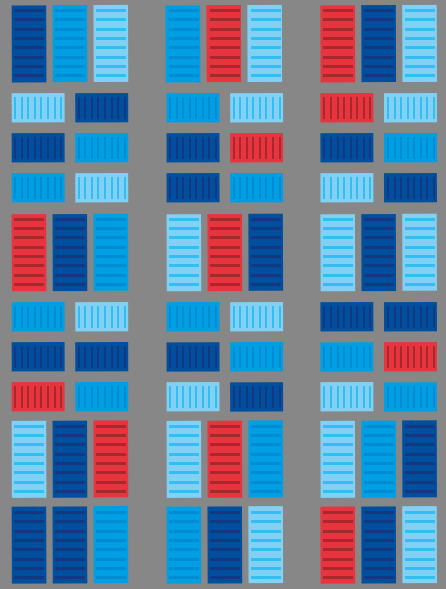
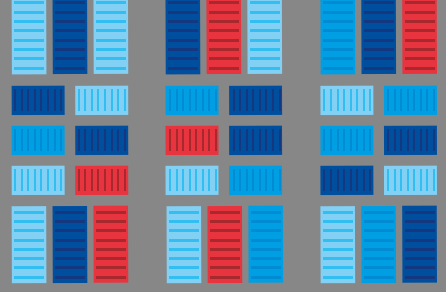
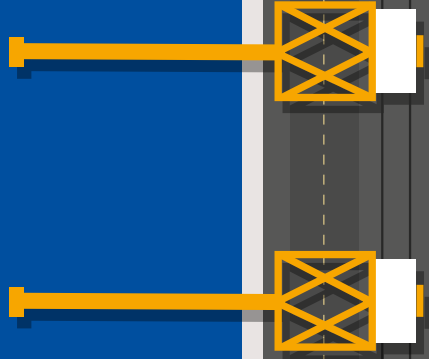
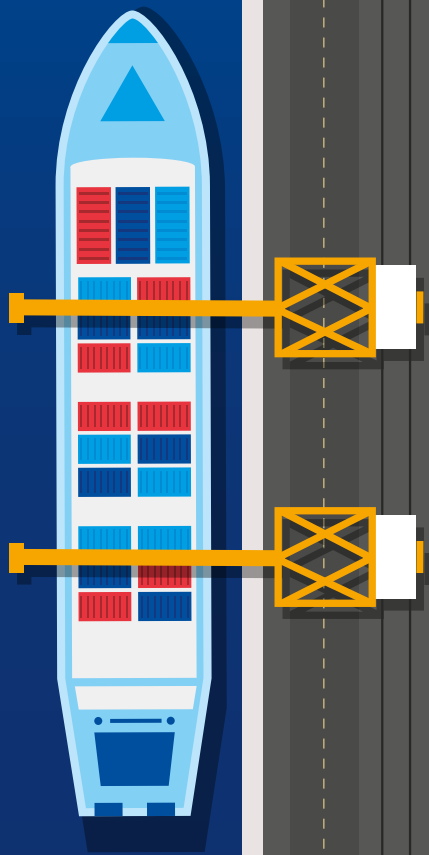
In de cruisevaart is het aantal schepen dat nieuw gebouwd werd in de afgelopen jaren, en ook in 2017, gedaald, maar deze daling is ook het gevolg van het feit dat er in het recente verleden zeer veel schepen gebouwd werden. Dit kan dus beschouwd worden als een zekere normalisatie.

Dit jaarverslag bevat tevens een onderzoek naar nieuwe marktkansen voor de binnenvaart, zoals stedelijke logistieke ketens en het vervoer van biomassa. In grote Europese agglomeraties, die te kampen hebben met luchtverontreiniging en verstopte wegen, is binnenvaartvervoer in de belangstelling komen te staan van de stedelijke logistiek. Het voorbeeld van Parijs laat zien dat de binnenvaart in staat is veel vracht te absorberen in vervoerssegmenten met een groot groeipotentieel zoals bouwmaterialen, de toevoer naar winkels en e-commerce.

Een andere nieuwe markt voor de binnenvaart is het vervoer van biomassa. Nu biomassa een steeds grotere rol gaat spelen in de energiesector (zowel voor het produceren van elektriciteit als voor het opwekken van warmte), openen er zich ook nieuwe mogelijkheden voor de binnenvaart. Aangezien biomassa in feite dezelfde kenmerken heeft als bulkgoederen (hout, houtpellets, koolzaad en andere materialen die tegen lage kosten in grote hoeveelheden vervoerd kunnen worden), is de binnenvaart bij uitstek geschikt om de belangrijkste vervoersmodus te worden voor deze belangrijke energiebron van de 21ste eeuw.

Ter illustratie van dit scenario wordt in het verslag ingegaan op drie case studies, waarbij onderzocht wordt welke rol biomassa speelt in de binnenhavens Luik (gelegen aan de Maas in België), Mannheim (gelegen aan de Rijn in Duitsland) en Straubing (gelegen aan de Donau in Duitsland). Zij kunnen dienen als benchmark voor andere steden en havens in Europa.

→ www.inland-navigation-market.org





01

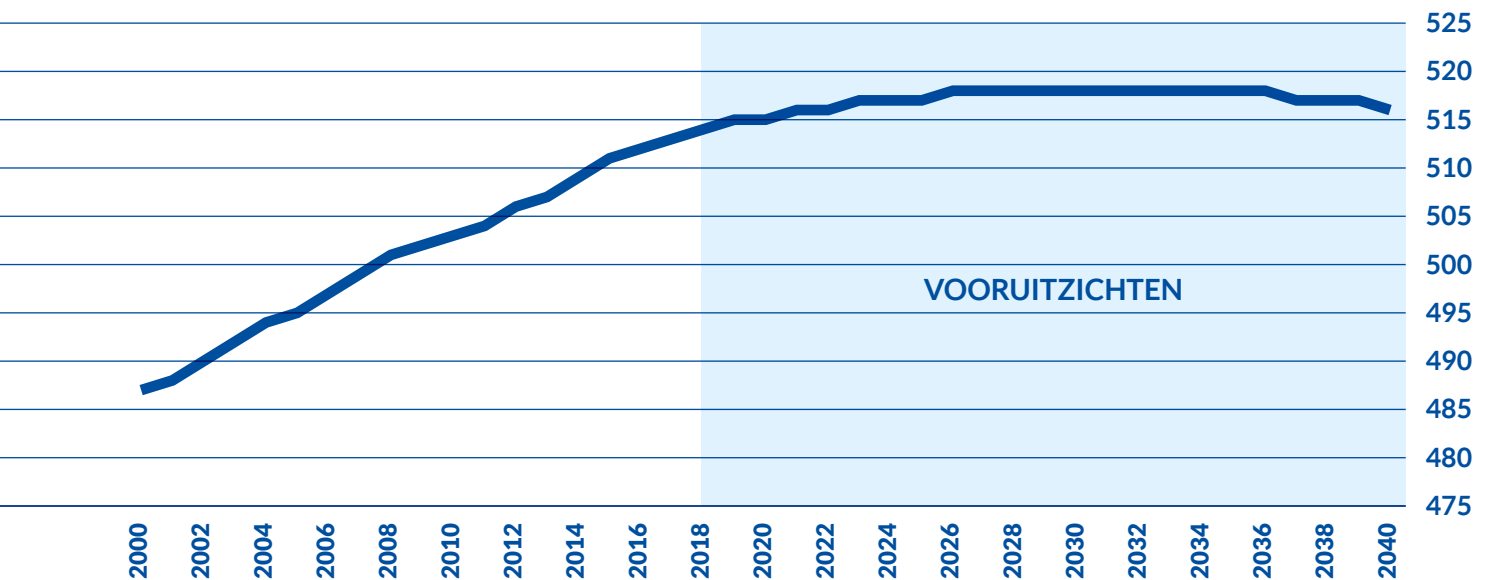
ECONOMISCHE CONTEXT

- Met een BBP-groei van 2,4% was 2017 een recordjaar voor de eurozone. Prognoses wijzen erop dat de economische groei in Europa in de komende jaren zal aanhouden.
- Verwacht wordt dat de activiteiten in sommige traditionele binnenvaartsectoren zoals bouwmaterialen en staal de komende jaren zullen toenemen.
- De energiesector, een segment dat voor de binnenvaart spannende kansen biedt, werkt aan een geleidelijke overschakeling op hernieuwbare energiebronnen zoals biomassa. Dit biedt de binnenvaartsector interessante groeimogelijkheden.

ALGEMENE ECONOMISCHE SITUATIE

IN EUROPA EN PROGNOSE

EVOLUTIE VAN HET TOTALE AANTAL INWONERS VAN DE EUROPESE UNIE –
ONTWIKKELING IN HET VERLEDEN EN PROGNOSE (IN MILJOEN PERSONEN)



Bron: Oxford Economics

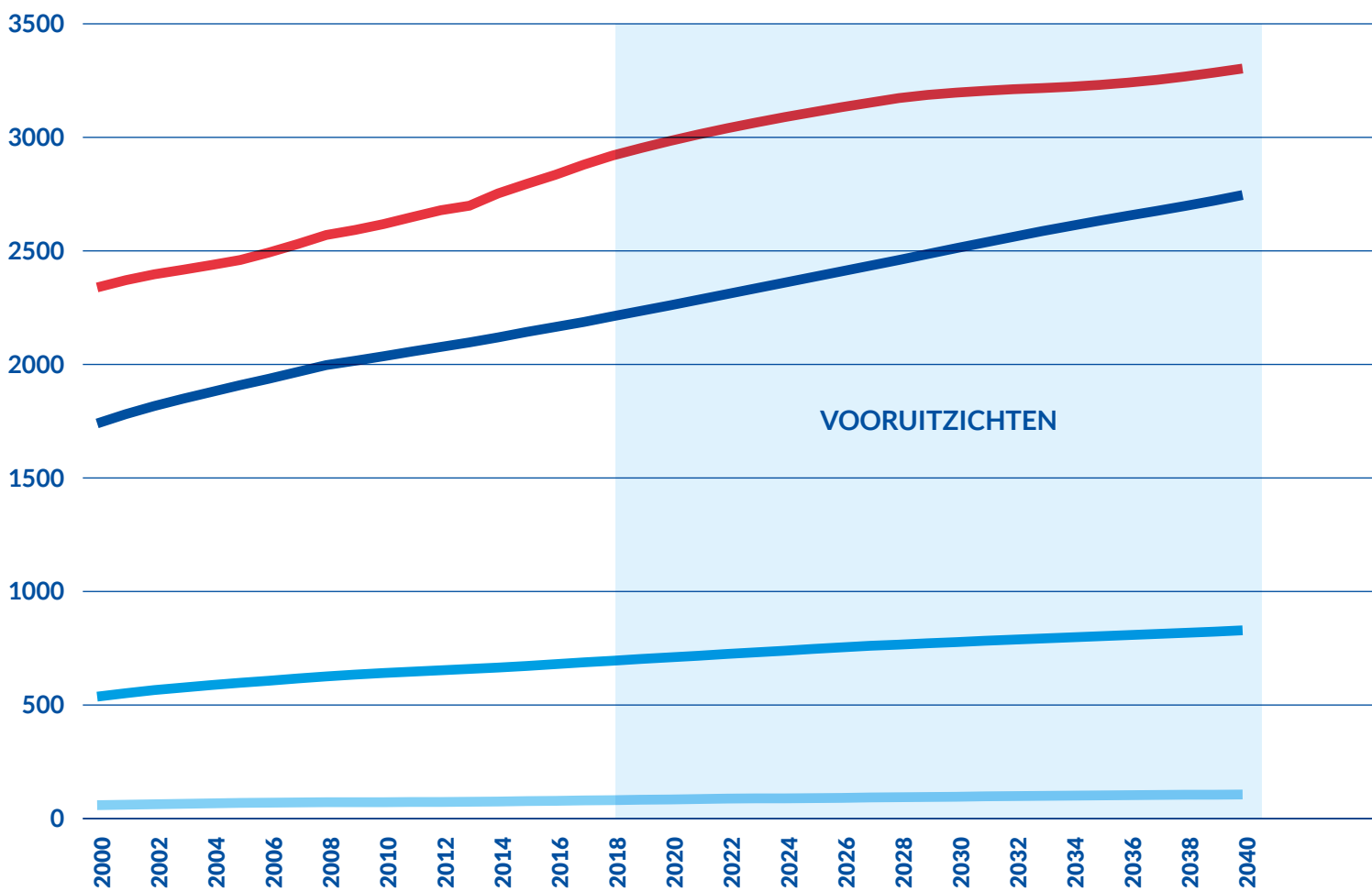
Dalende vruchtbaarheidscijfers in de ontwikkelde landen zorgen ervoor dat de evolutie van de Europese bevolking naar verwachting een verzadigingscurve vertoont die in de jaren '20 en '30 van deze eeuw zijn piek zal bereiken. Dit heeft ook gevolgen voor de economische groei, met name voor de potentiële groei.

In tegenstelling tot het BBP is de potentiële productie niet het huidige totale productieniveau van een economie, maar het potentiële niveau. Het wordt bepaald door de totale hoeveelheid beschikbaar kapitaal, het totale arbeidsaanbod en de mate van technologische vooruitgang. Er wordt geraamd dat de jaarlijkse potentiële productie in Duitsland, Frankrijk en Nederland jaarlijks met ongeveer 1% zal toenemen. Dat zou een lagere groei betekenen dan in de periode 2000-2017 – wat mede verklaard wordt door de zwakke demografische evolutie in Europa.

+1%

groei van de potentiële productie
per jaar tot 2040

POTENTIËLE PRODUCTIE - ONTWIKKELING IN HET VERLEDEN EN PROGNOSE
(MILJARD EURO, PRIJZEN VAN 2010 = 100)



- Duitsland
- Frankrijk
- Nederland
- Hongarije

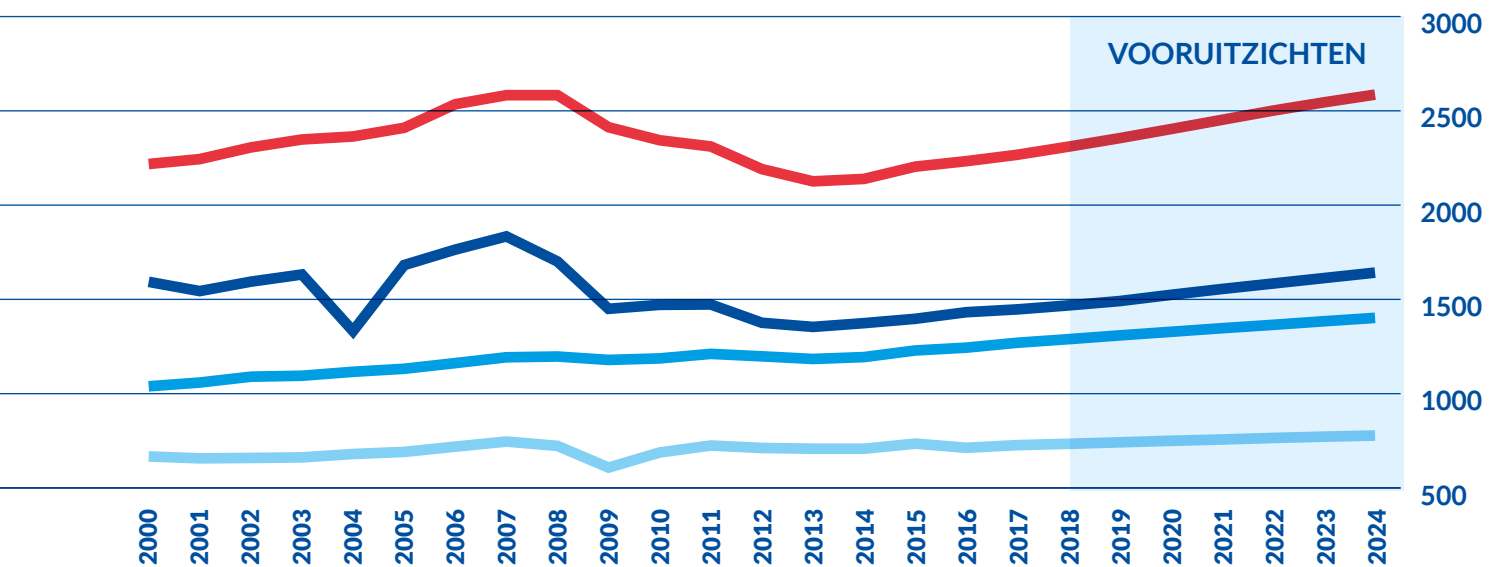
Bron: Oxford Economics

ECONOMISCHE SITUATIE

IN VOOR DE BINNENVAART BELANGRIJKE SECTOREN

EU BRUTOPRODUCTIE IN SECTOREN DIE EEN BIJDRAGE LEVEREN AAN HET VRACHTVERVOER DOOR DE BINNENVAART

(EU BRUTOPRODUCTIE IN MILJARD US\$ - 2010 US\$ IN REËLE WAARDE)



Bouw

Hout en
houtproducten

Levensmiddelen
en dranken

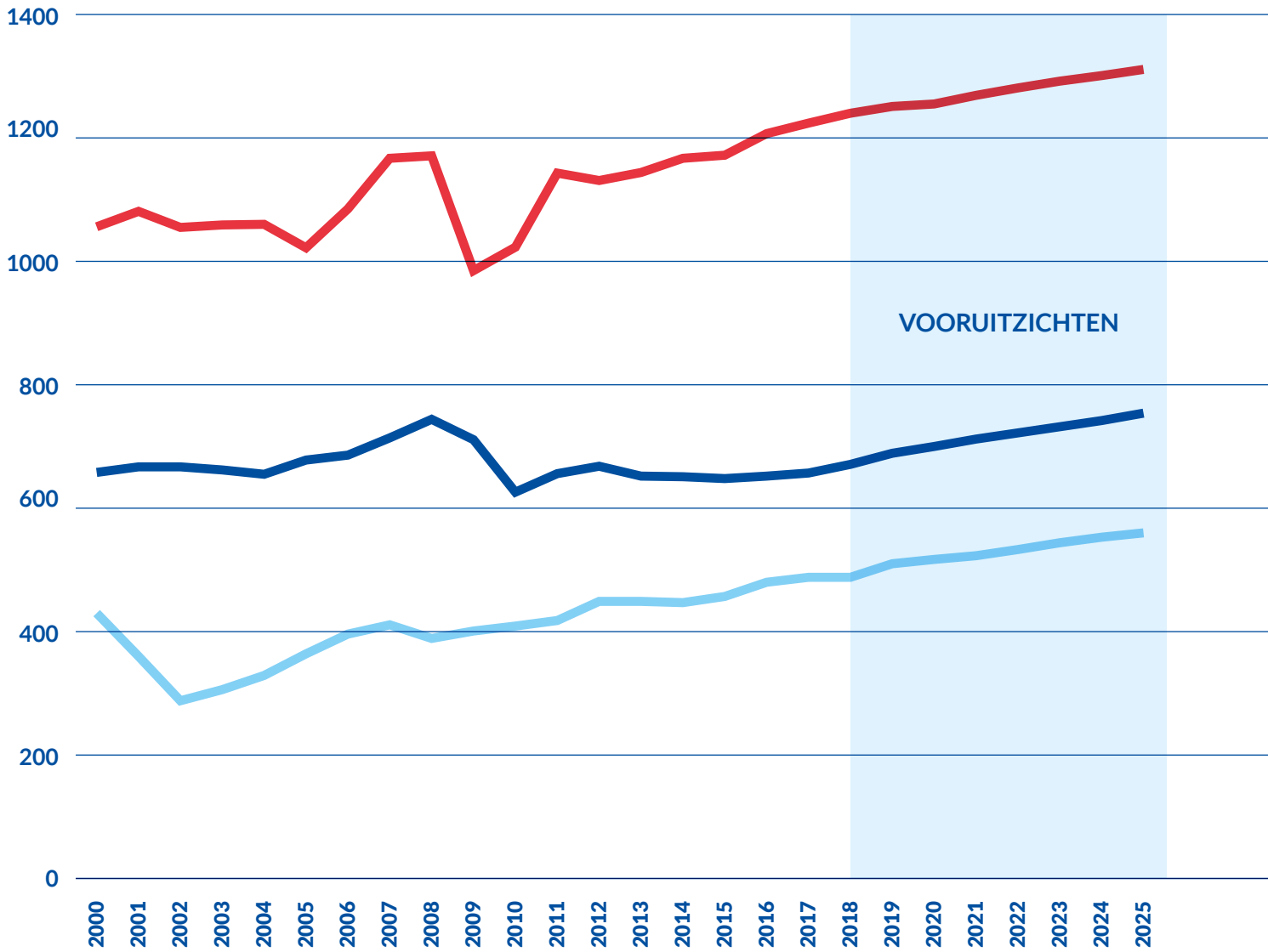
Chemicaliën

Bron: Oxford Economics, analyse van de CCR

Naar verwachting zullen de activiteiten in de bouwsector in Europa toenemen, wat in de hand gewerkt wordt door belangrijke tendensen zoals verstedelijking, een krachtige groei van de bevolking in bepaalde regio's en steden en immigratie. Hout en houtproducten winnen aan populariteit dankzij de vergroening van de energiesector waardoor de vraag naar biomassa toeneemt. In het hoofdstuk 'Vooruitzichten' wordt speciale aandacht besteed aan de rol die biomassa speelt voor de binnenvaart.

De vooruitzichten voor de productie van metaal zijn positief, hoewel ze van land tot land verschillen. Het land met de grootste staalproductie in Europa is Duitsland. De Duitse staalproductie heeft de crisis beter doorstaan dan de Franse. De vooruitzichten voor Duitsland gaan bovendien meer uit van groei, terwijl men in Frankrijk veeleer stagnatie verwacht.

BRUTOPRODUCTIE VAN METAALPRODUCTEN
(IN MILJARD US\$ - 2010 US\$ IN REËLE WAARDE)



Duitsland
Frankrijk
Hongarije

Bron: Oxford Economics, analyse van de CCR





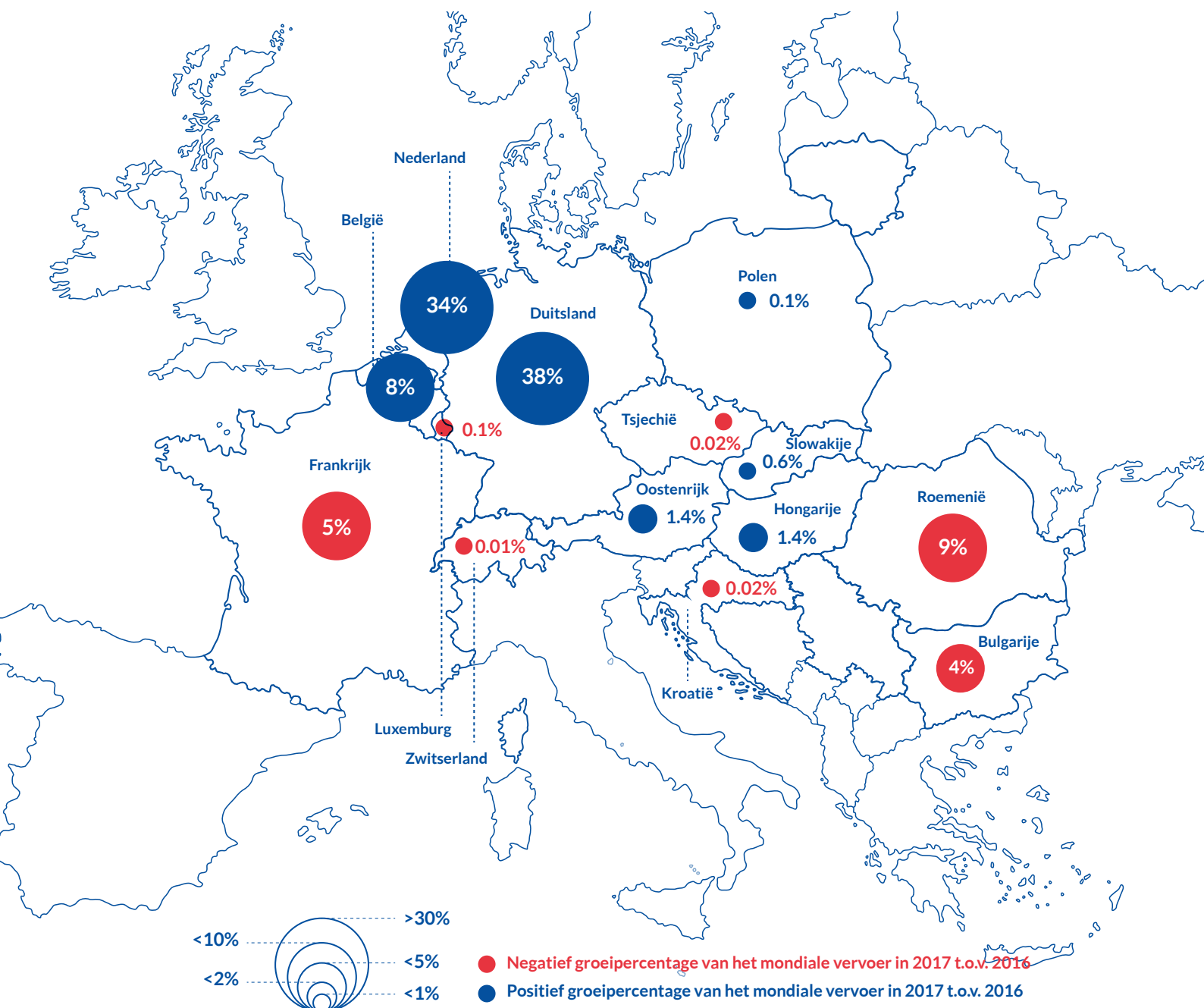
02

VRACHTVERVOER IN DE BINNENVAART

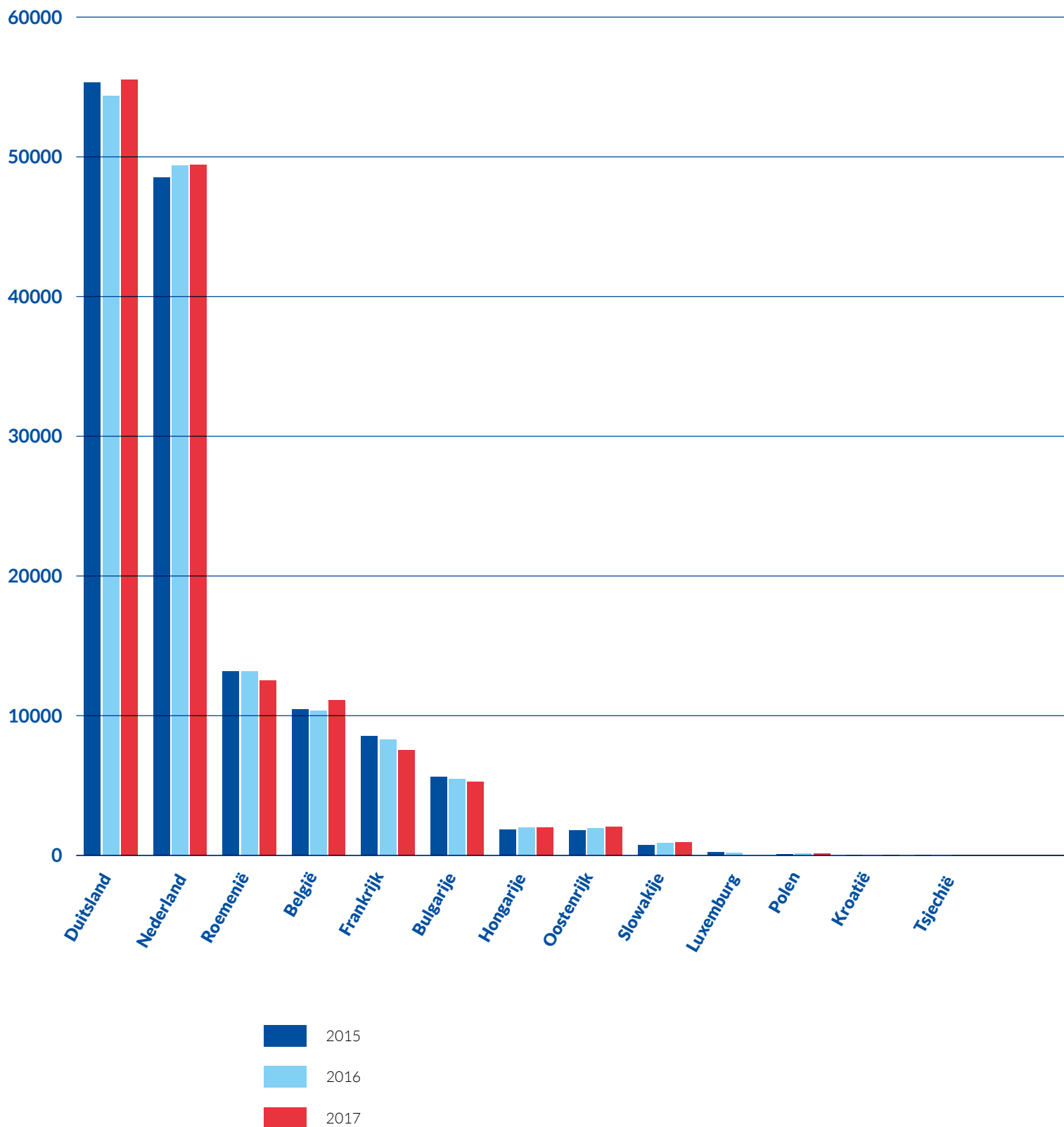
- De totale vervoersprestatie in de EU door de binnenvaart bedroeg in 2017 146 miljoen tonkilometer, oftewel een verhoging van 1% ten opzichte van 2016.
- Deze prestatie werd voornamelijk bereikt dankzij goede resultaten in de Rijnvaart en in West-Europa, met groeicijfers voor België, Duitsland en Nederland.
- Containervervoer over de Europese waterwegen steeg in 2017 met 5%. Dit segment is goed voor meer dan 16 miljoen tonkilometer. Meer dan 99% van deze vervoersactiviteiten vindt plaats in de Rijnsoeverstaten.
- De Donau had in januari 2017 te lijden onder ijs en laagwater maar herstelde snel daarvan; de vervoerscijfers voor de Boven-Donau (Oostenrijk, Slowakije en Hongarije) lagen aan het einde van het jaar iets hoger dan in 2016. In de landen langs de Beneden-Donau (Roemenië en Bulgarije) bleven de resultaten echter achter bij die van 2016.

VERVOER VAN GOEDEREN DOOR DE EUROPESE BINNENVAART

AANDEEL VAN HET NATIONALE TKM IN DE TOTALE EUROPESE VERVOERSPRESTATIE
(AANDEEL IN %)



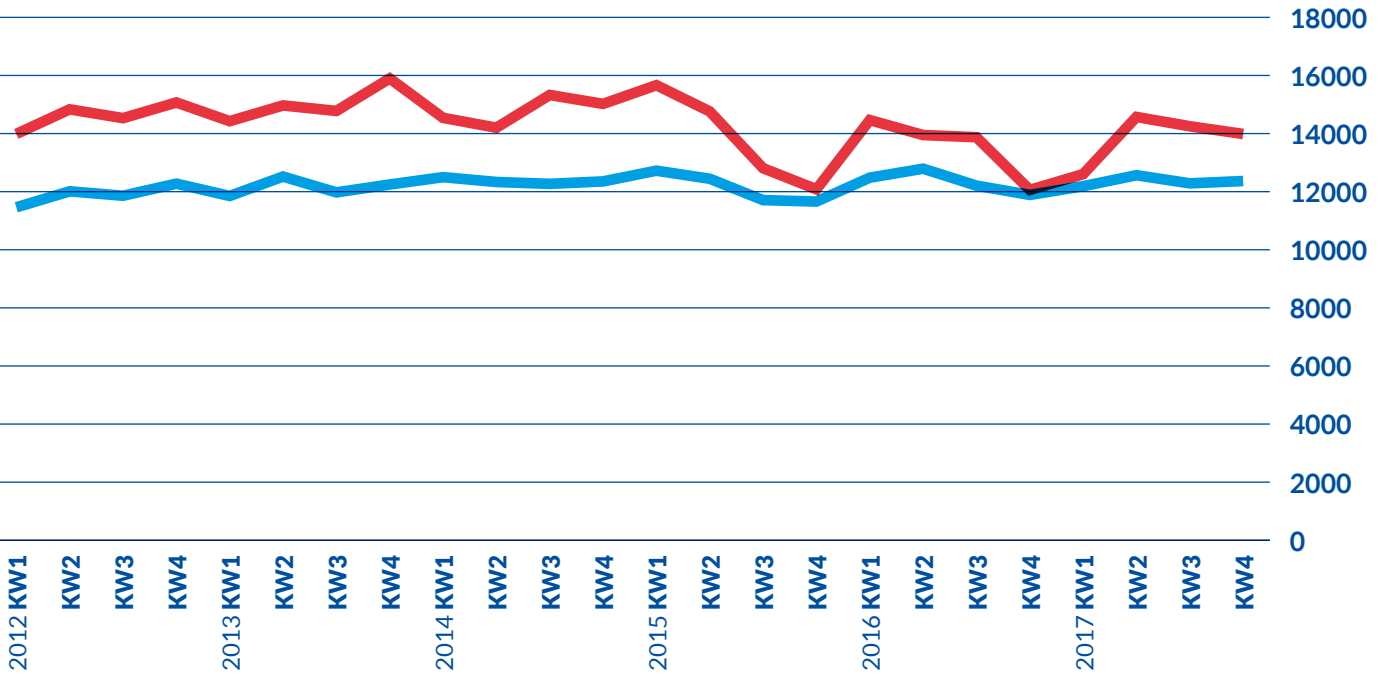
**VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART IN 2015, 2016 EN 2017
IN DE BELANGRIJKSTE EU-BINNENVAARTLANDEN**
(VERVOERSPRESTATIE IN MILJOEN TKM)



Bron: Eurostat

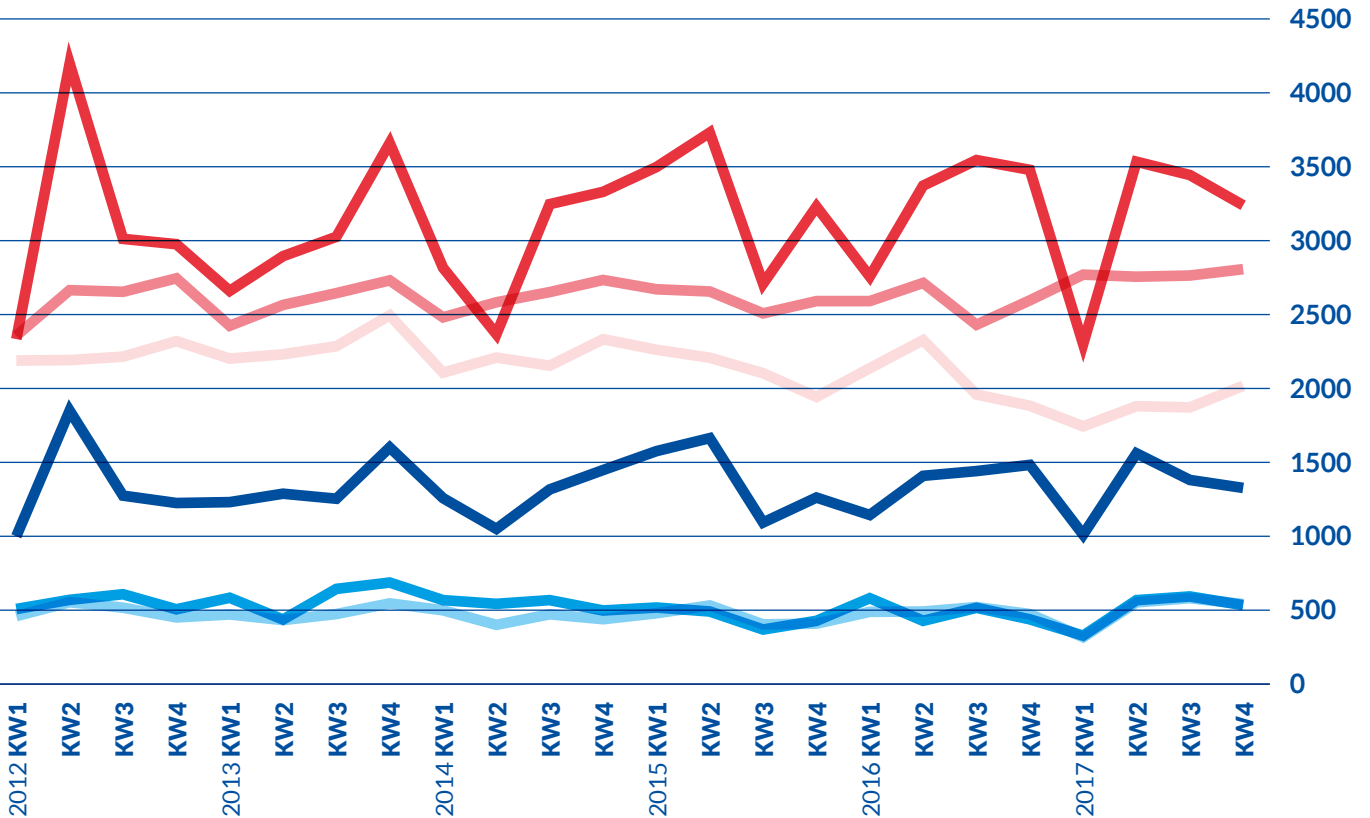
EVOLUTIE VAN DE VERVOERSPRESTATIES IN DE BELANGRIJKSTE EU-BINNENVAARTLANDEN PER KWARTAAL (VERVOERSPRESTATIE IN MILJOEN TKM)

Duitsland Nederland



Bron: Eurostat

Roemenië België Frankrijk Bulgarije Oostenrijk Hongarije

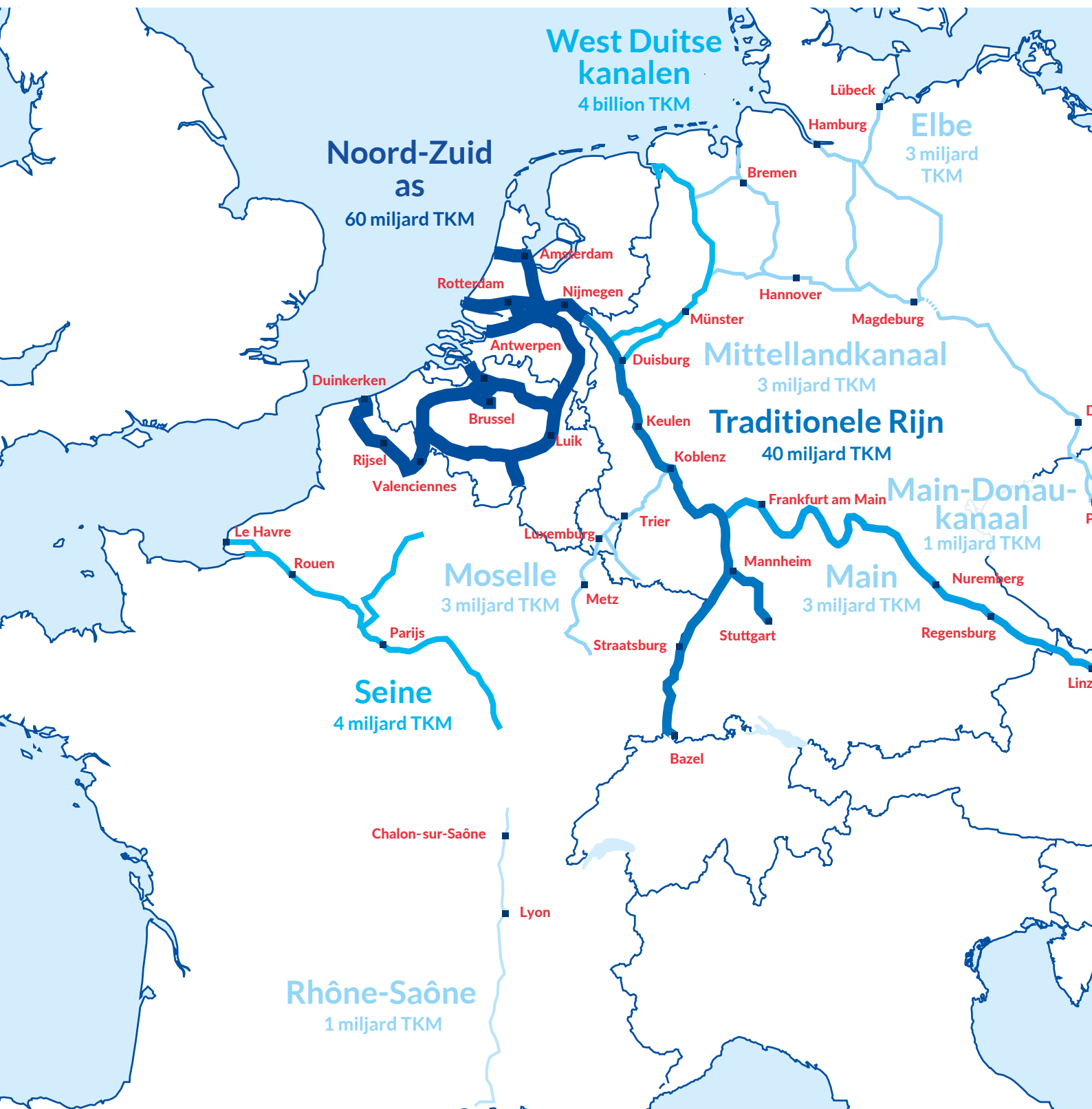


Bron: Eurostat

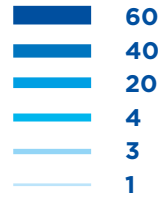


VRACHTVERVOER

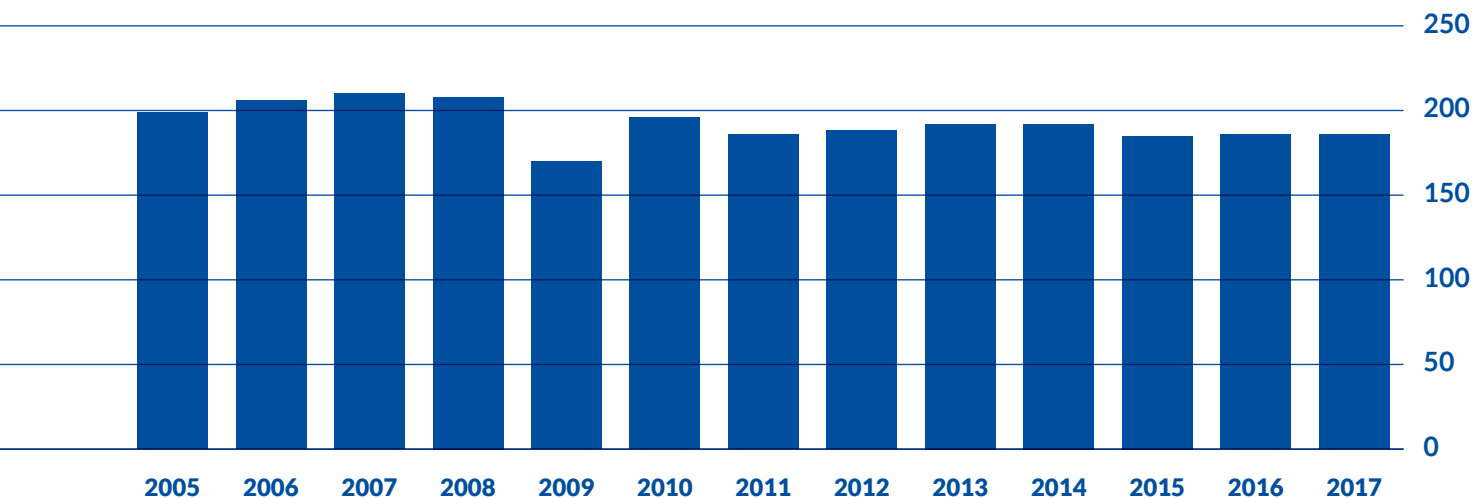
DOOR DE BINNENVAART IN DE BELANGRIJKSTE
EUROPESE STROOMGEBIEDEN



VERVOERSPRESTATIE IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE STROOMGEBIEDEN
(IN MILJARD TKM)

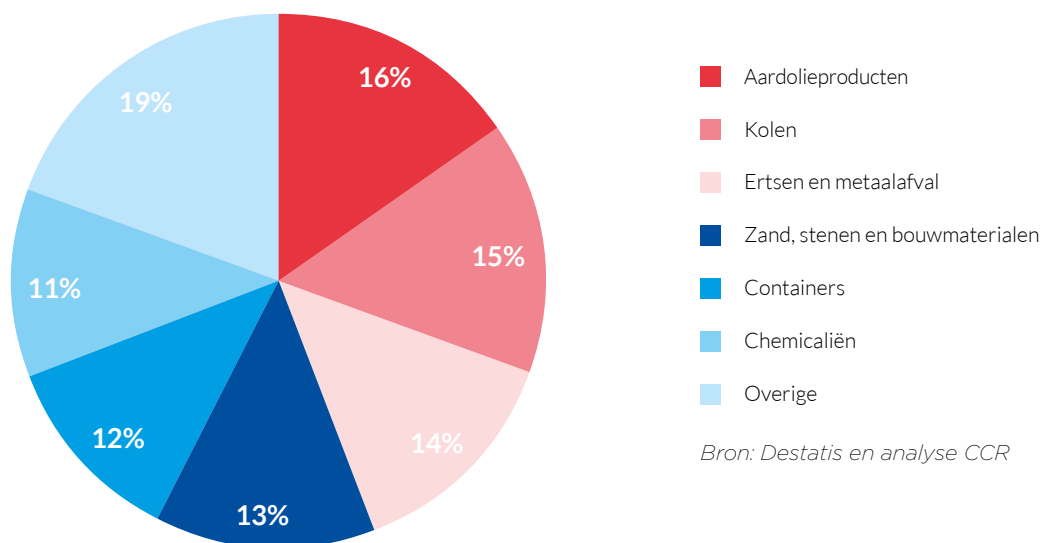


HOEVEELHEID JAARLIJKS OVER DE TRADITIONELE RIJN VERVOERDE GOEDEREN (TOTAAL VOLUME IN MILJOEN TON)



Bron: Destatis, CCR

AANDEEL VAN OVER DE RIJN VERVOERDE PRODUCTEN (2017)

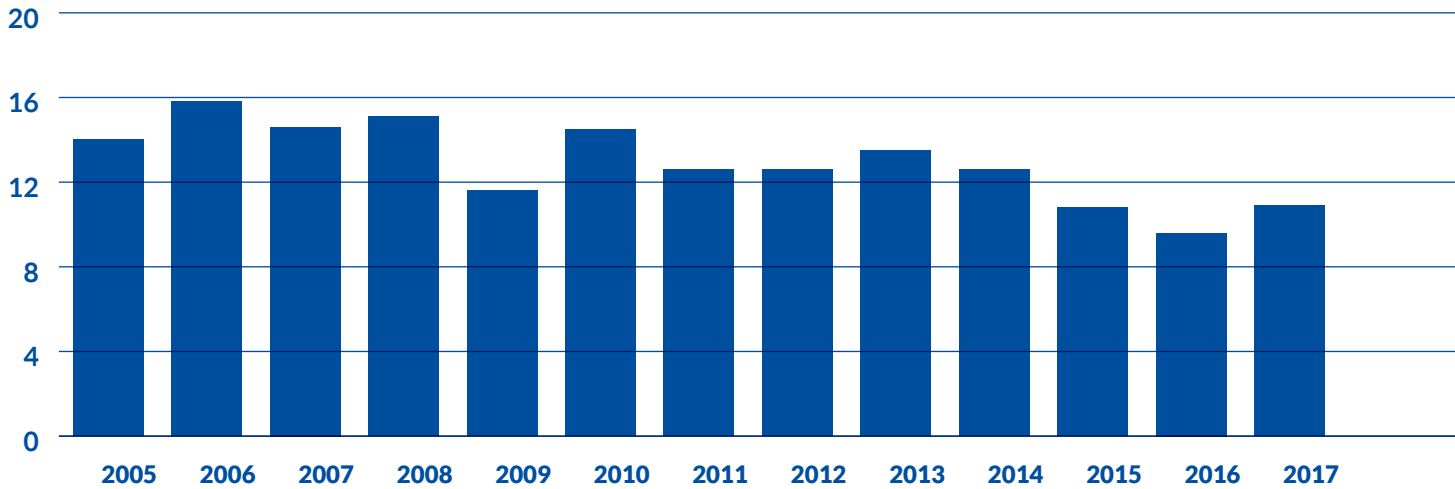


Bron: Destatis en analyse CCR

Qua hoeveelheid vervoerde goederen is de Rijn verreweg het belangrijkste Europese stroomgebied. Twee derde van de door de binnenvaart in Europa vervoerde hoeveelheden wordt via deze rivier vervoerd. Bekijkt men alleen de 'traditionele Rijn' (de Rijn tussen Bazel en de Duits-Nederlandse grens), dan wordt over deze waterweg al vrijwel 50% van het totale, over Europese waterwegen vervoerde volume getransporteerd.

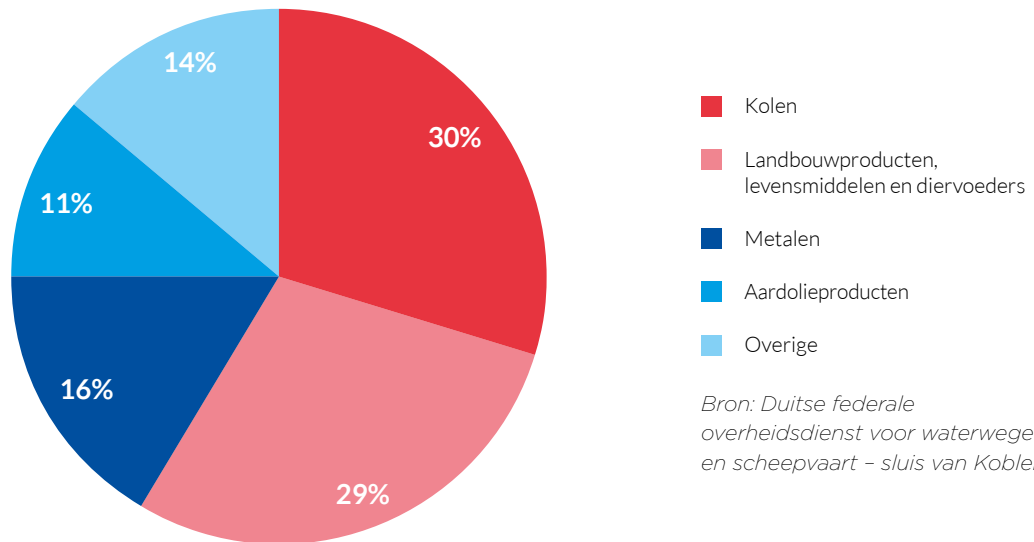
De vervoersniveaus zijn in 2017 ongewijzigd gebleven ten opzichte van 2016, met name dankzij de toename van het containervervoer en het vervoer van bouwmaterialen. Kolen en landbouwproducten vertoonden daarentegen een daling. De slechte oogsten van 2016 hadden eveneens een negatieve weerslag op het vervoer van landbouwproducten in de eerste twee kwartalen van 2017, hetgeen de daling van 14% van dit goederensegment over het gehele jaar verklaart.

HOEEVELHEID JAARLIJKS OVER DE MOEZEL VERVOERDE GOEDEREN
 (TOTAAL VOLUME IN MILJOEN TON)



Bron: Destatis, CCR

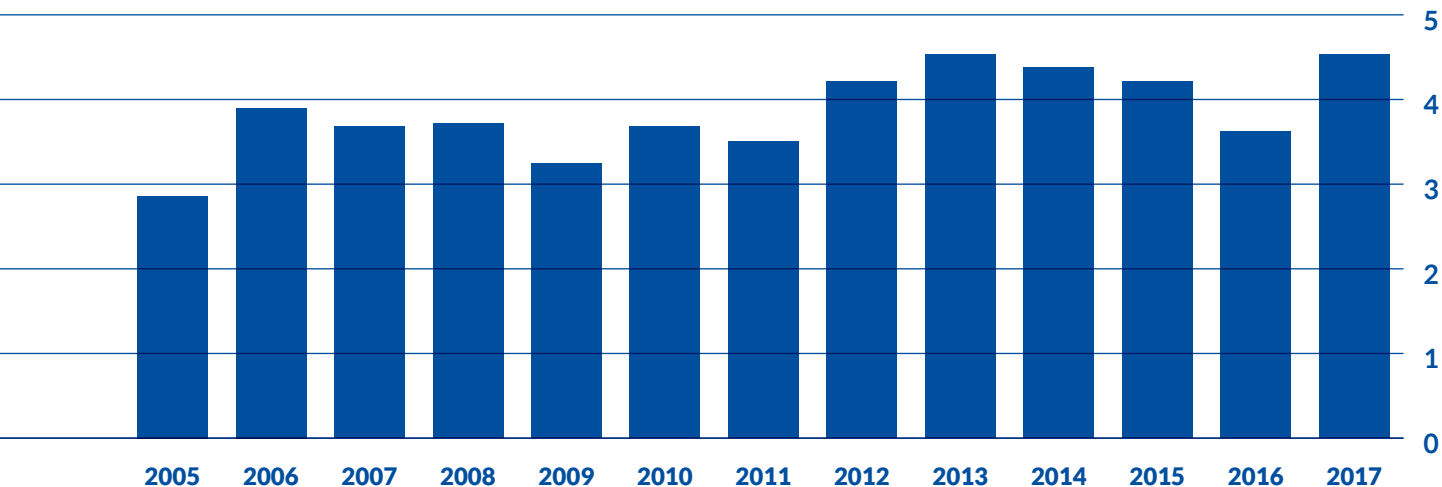
AANDEEL VAN OVER DE MOEZEL VERVOERDE PRODUCTEN (2016)



Bron: Duitse federale overheidsdienst voor waterwegen en scheepvaart – sluis van Koblenz

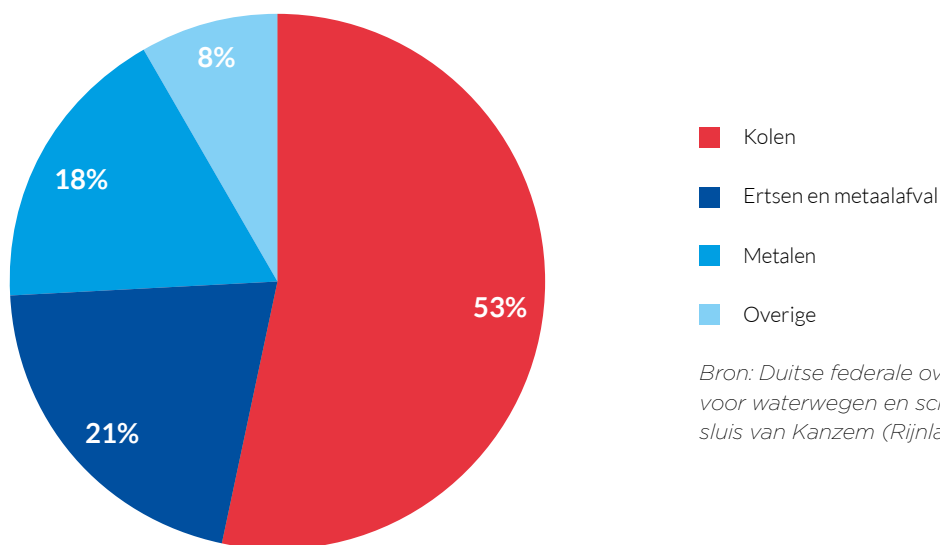
De Moezel stroomt van Lotharingen (Frankrijk) naar Rijnland-Palts (Duitsland) en de binnenvaart vervoert voornamelijk landbouwproducten, grondstoffen voor de staalnijverheid en in toenemende mate containers. Hoewel de hoeveelheden nog altijd beperkt zijn in vergelijking met andere rivieren, is het containervervoer over de Moezel sinds 2014 continu gestegen. In 2017 werd, over het gehele jaar gezien, in totaal 21.685 TEU vervoerd, wat neerkomt op een stijging van bijna 15% ten opzichte van 2016. Daar staat tegenover dat de segmenten kolen en staal de negatieve gevolgen ondervinden van de dalende staalproductie in Lotharingen. Dat verklaart het afnemende aandeel van deze segmenten in de totale hoeveelheid goederen die door de binnenvaart over de Moezel vervoerd worden.

HOEEVEELHEID JAARLIJKS OVER DE SAAR VERVOERDE GOEDEREN (TOTAAL VOLUME IN MILJOEN TON)



Bron: Destatis – Saar, Moezel tot Völklingen

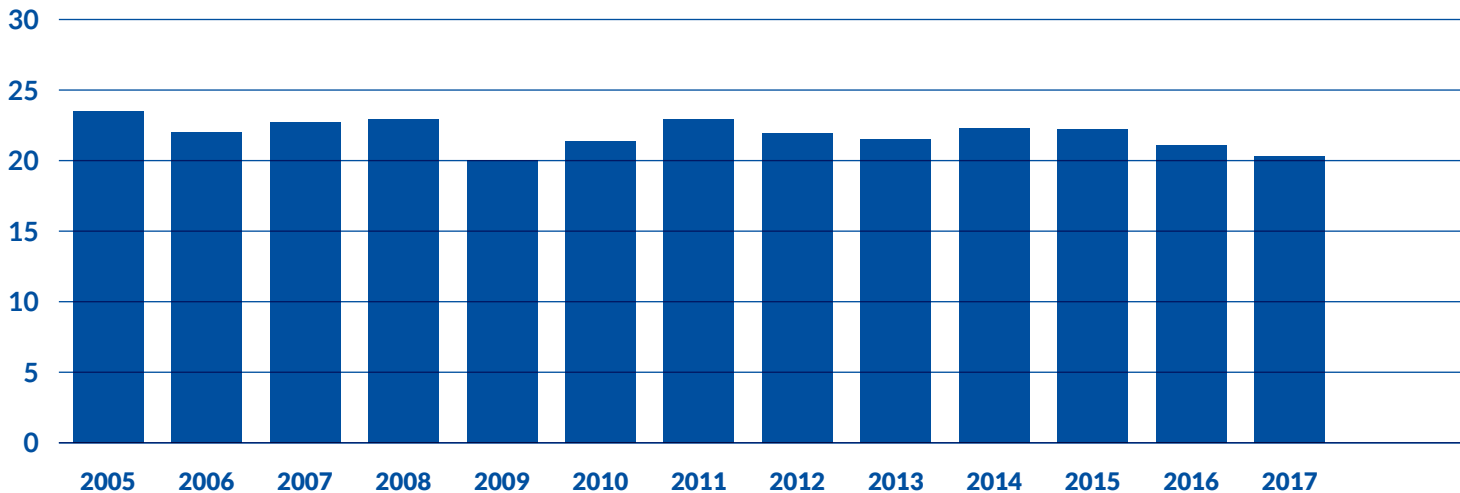
AANDEEL VAN OVER DE SAAR VERVOERDE PRODUCTEN (2016)



Bron: Duitse federale overheidsdienst voor waterwegen en scheepvaart – sluis van Kanzem (Rijnland-Palts)

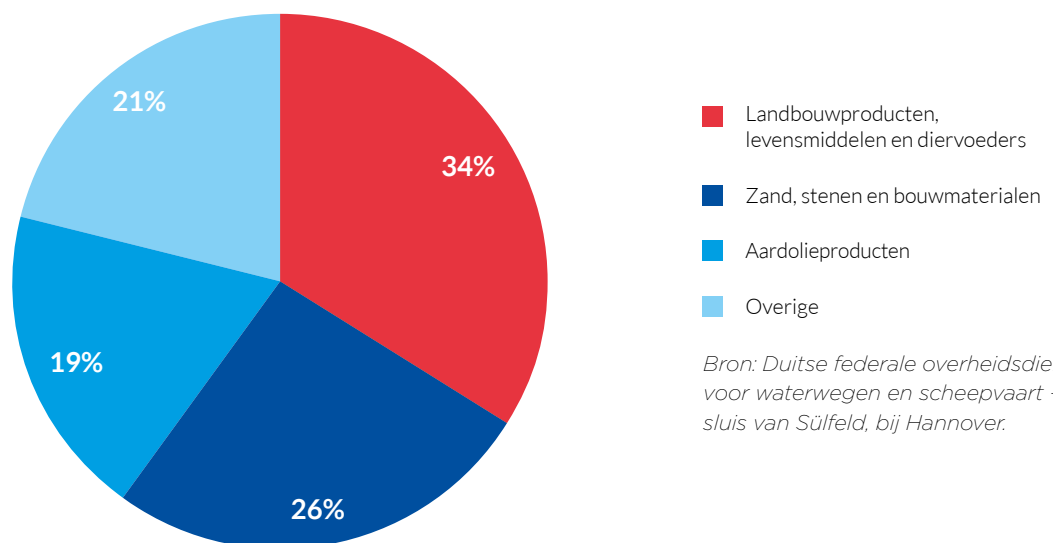
De Saar is de langste zijrivier van de Moezel en is sinds 1988 over 104 km bevaarbaar. De Saar ontspringt in de Vogezen in Lotharingen (Frankrijk), stroomt noordwaarts en mondt bij Trier (Duitsland) uit in de Moezel. De rivier wordt intensief gebruikt door de staalindustrie in het Saarland (Duitsland). Hoewel de hoeveelheden die over de Saar vervoerd worden beperkt zijn, is de rivier erg nuttig voor de staalindustrie voor het importeren van grondstoffen en het exporteren van metalen.

HOEVEELHEID JAARLIJKS OVER HET MITTELLANDKANAAL VERVOERDE GOEDEREN (TOTAAL VOLUME IN MILJOEN TON)



Bron: Destatis, CCR

AANDEEL VAN OVER HET MITTELLANDKANAAL VERVOERDE PRODUCTEN (2016)



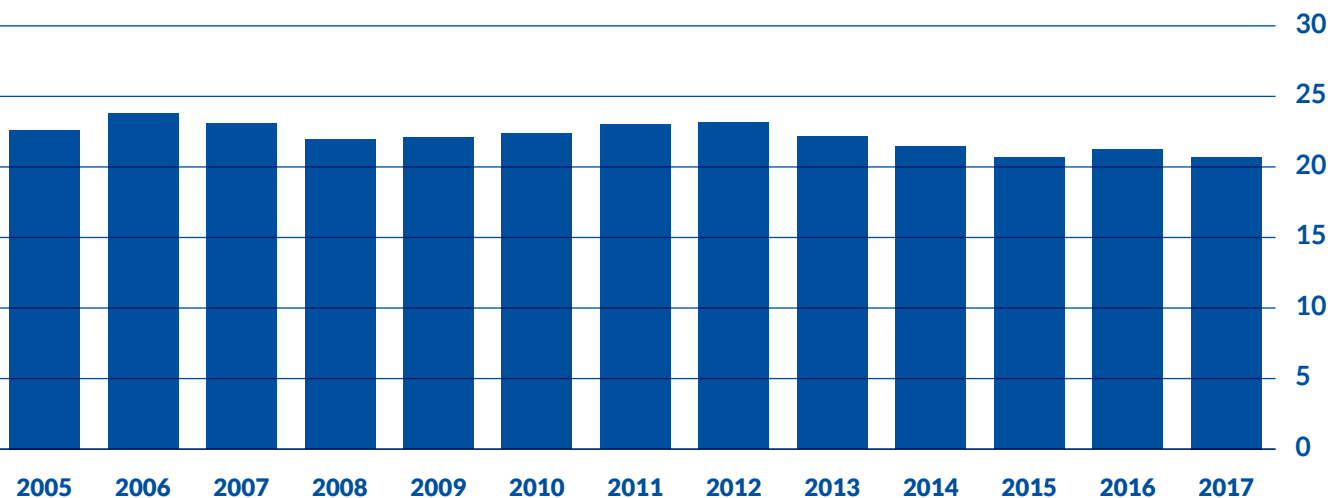
Bron: Duitse federale overheidsdienst voor waterwegen en scheepvaart - sluis van Sülfeld, bij Hannover.

Het Mittellandkanaal is met 325,3 km de langste kunstmatige waterweg in Duitsland. Het vormt een verbinding tussen oost en west in Noord-Duitsland, tussen het Rijnstroomgebied en het stroomgebied van de Oder. Binnen Europa vormt het een verbinding tussen Nederland, België, Luxemburg en Zwitserland enerzijds en Polen en Tsjechië anderzijds.

Met de aanleg werd begonnen in 1906 en het was de bedoeling met dit kanaal goedkoop vervoer van landbouwproducten mogelijk te maken: van het gebied ten oosten van Berlijn met een overschot aan landbouwproducten naar de zeer dicht bevolkte gebieden in het westen van Duitsland. Landbouwproducten vormen nog altijd het belangrijkste segment goederen die vervoerd worden via het Mittellandkanaal en maken 1/3 van de totale vracht uit. Daarnaast heeft het feit dat het kanaal de industriële gebieden verbindt met de belangrijke zeehavens in Noord-Europa geleid tot diversificatie en een toename van het vervoer van bouwmaterialen en aardolieproducten.

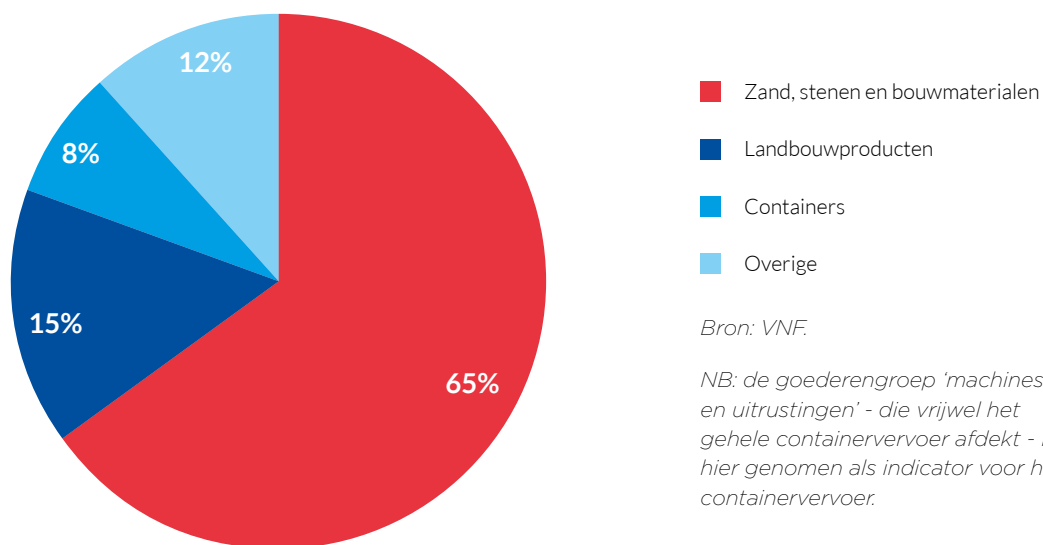
HOEVEELHEID JAARLIJKS OVER DE SEINE VERVOERDE GOEDEREN

(TOTAAL VOLUME IN MILJOEN TON)



Bron: VNF

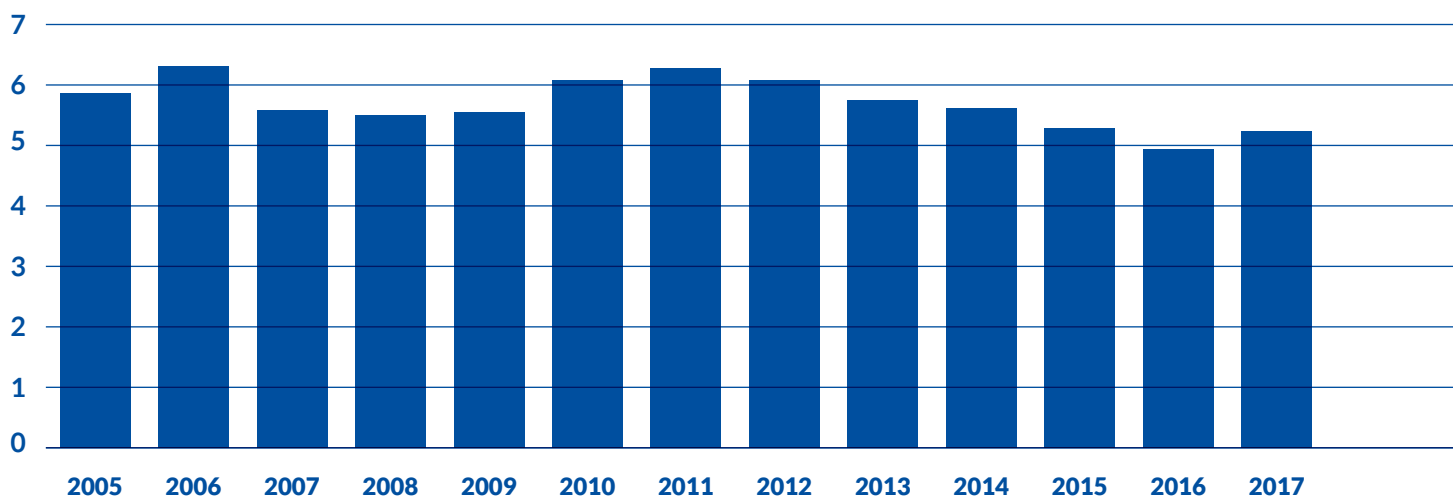
AANDEEL VAN OVER DE SEINE VERVOERDE GOEDEREN (2017)



Met meer dan 20 miljoen ton goederen die elk jaar vervoerd worden, is het stroomgebied van de Seine het belangrijkste rivierbekken in Frankrijk als het om vrachtvervoer gaat. De Seine heeft verbindingen met belangrijke zeehavens zoals Le Havre en Rouen en met vele binnenhavens. Het stroomgebied omvat ongeveer 25% van het netwerk van binnenwaterwegen in Frankrijk en is verantwoordelijk voor 40% van het vervoersvolume in Frankrijk.

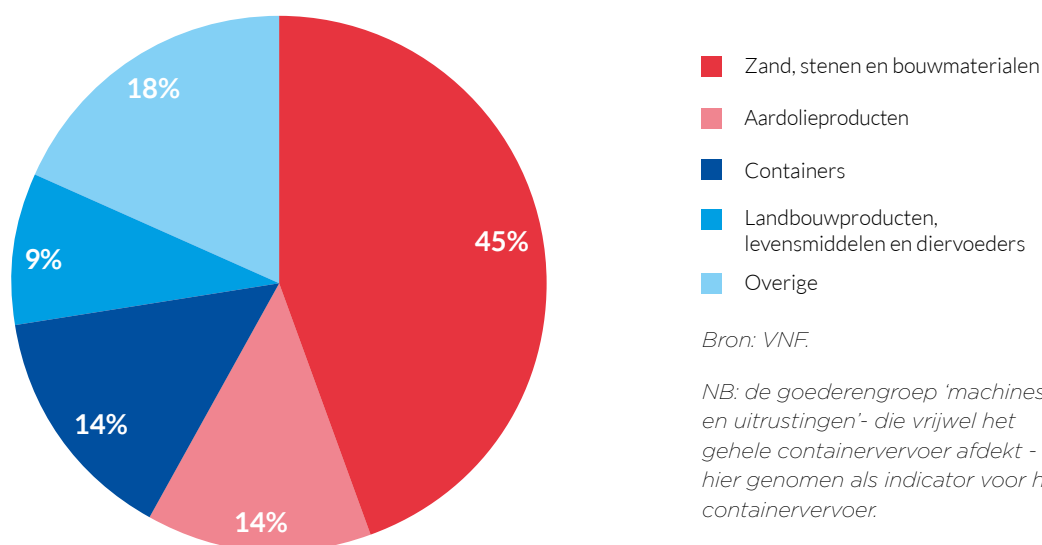
De slechte oogst van 2016 heeft het vervoer van landbouwproducten in de eerste zes maanden van 2017 negatief beïnvloed, maar dit negatieve effect werd gedeeltelijk gecompenseerd door de dynamische ontwikkeling van het segment bouwmaterialen. De groei van de bouwsector in de regio Ile-de-France - met name dankzij het 'Grand Paris'-project - is bevorderlijk voor de binnenvaart over de Seine. De landbouwsector heeft bovendien ook weer het gebruikelijke productieniveau bereikt. Voor 2018 wordt derhalve een stijging van het exportniveau verwacht.

HOEVEELHEID JAARLIJKS IN HET RHÔNE-SAÛNESTROOMGEBIED VERVOERDE GOEDEREN (TOTAAL VOLUME IN MILJOEN TON)



Bron: VNF

AANDEEL VAN IN HET RHÔNE-SAÛNESTROOMGEBIED VERVOERDE GOEDEREN (2017)



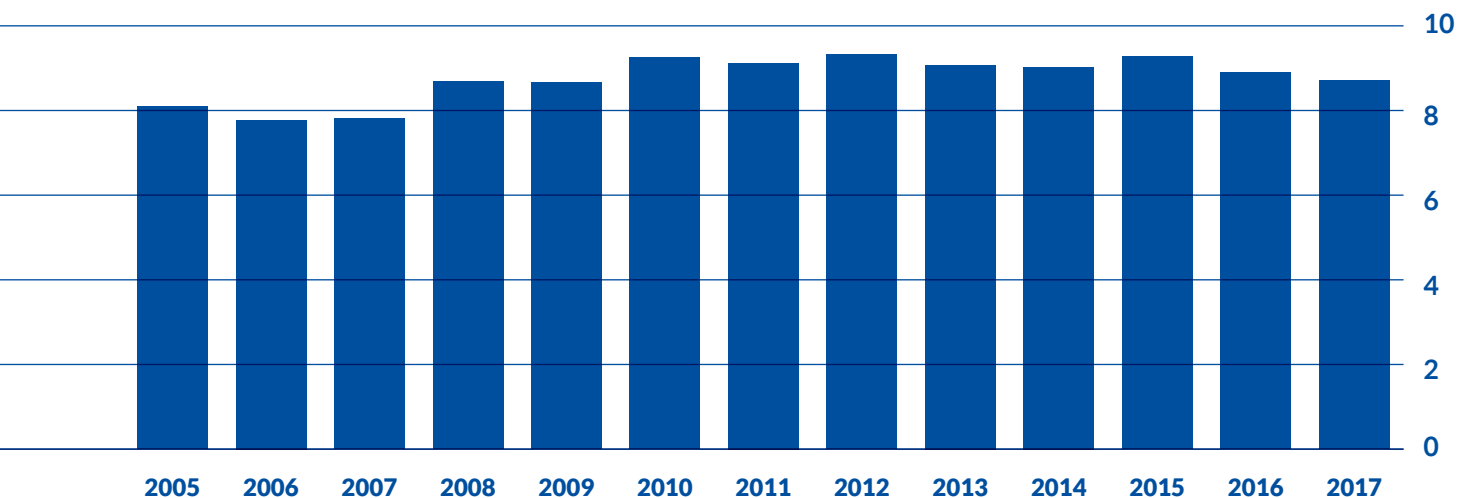
Bron: VNF.

NB: de goederengroep 'machines en uitrustingen' - die vrijwel het gehele containervervoer afdekt - is hier genomen als indicator voor het containervervoer.

Het Rhône-Saônebekken verbindt de regio Bourgogne met Zuidoost-Frankrijk en de Middellandse Zee.

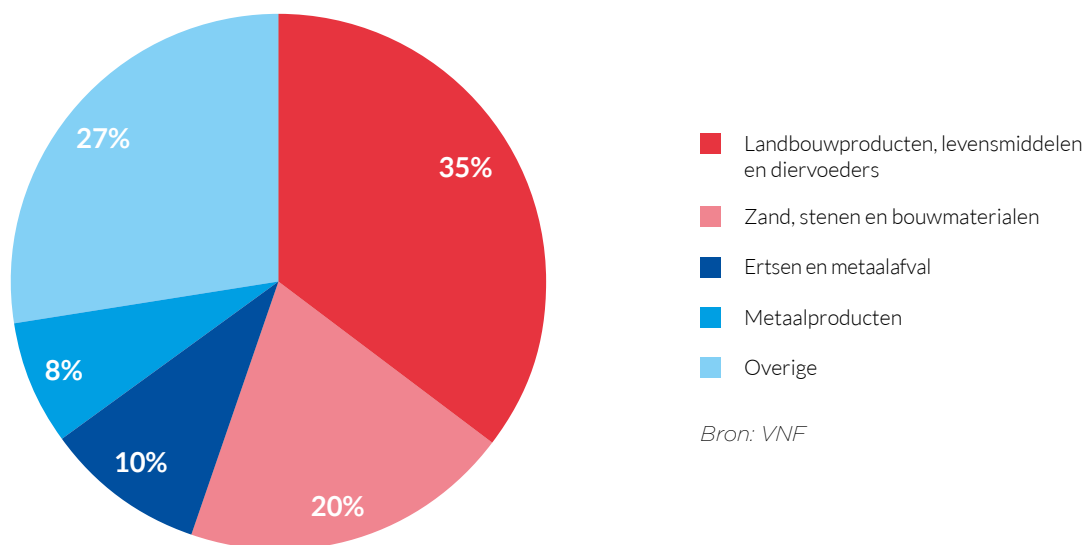
Ondanks de problematische situatie van het segment landbouwproducten en de afname van het vervoer van aardolieproducten, is het totale vrachtvervoer in 2017 met 6,2% toegenomen ten opzichte van 2016. Deze toename van de vervoerde hoeveelheden is voornamelijk te danken aan de significante groei van het segment zand, stenen en bouwmaterialen die in de hand wordt gewerkt door de opleving van de bouwsector in Europa. Omdat de kwaliteit van de dienstverlening in de zeeterminals achteruit is gegaan (vanwege nieuwe maritieme allianties), die ook gevolgen heeft voor de containerlijndiensten over de binnenwateren, is het containervervoer over de Rhône voor het tweede achtereenvolgende jaar afgenomen.

HOEVEELHEID JAARLIJKS IN HET STROOMGEBIED NORD-PAS-DE-CALAIS VERVOERDE GOEDEREN (TOTAAL VOLUME IN MILJOEN TON)



Bron: VNF

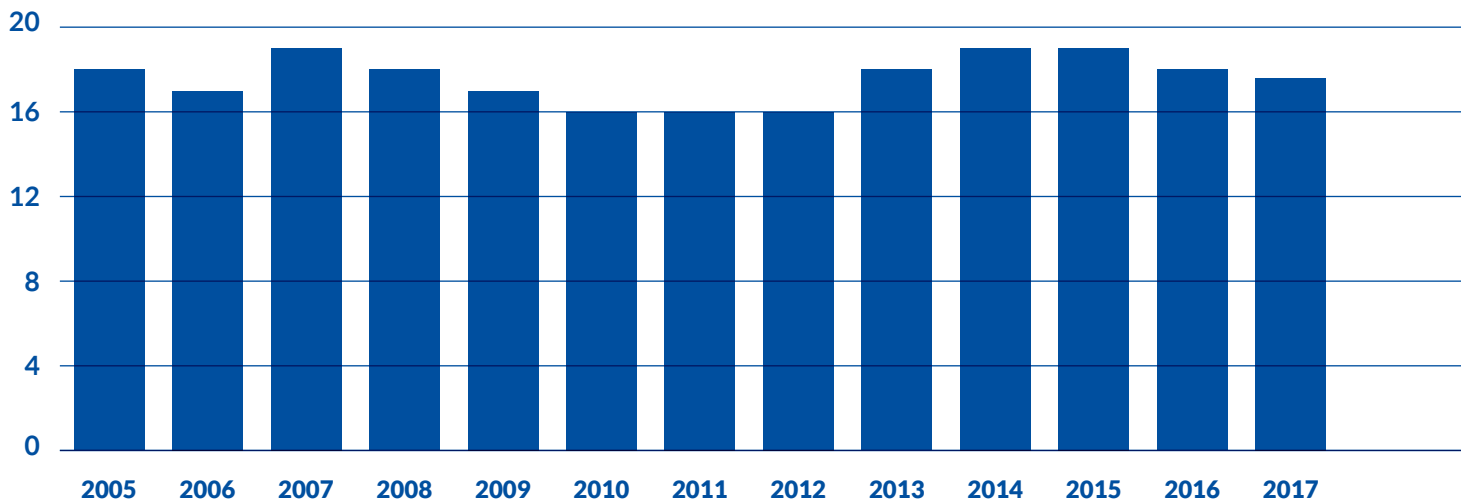
AANDEEL VAN IN HET STROOMGEBIED NORD-PAS-DE-CALAIS VERVOERDE GOEDEREN (2017)



Bron: VNF

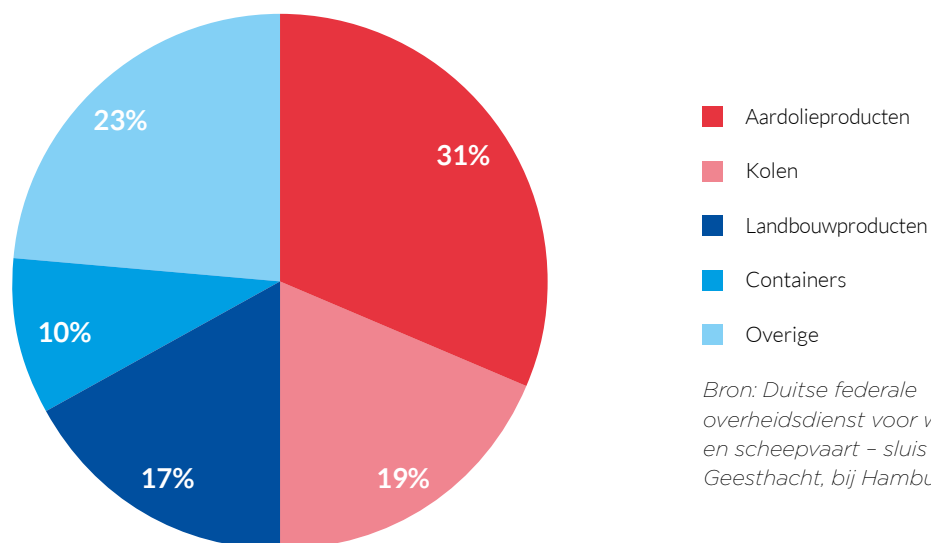
Het stroomgebied Nord-Pas-de-Calais is belangrijk aangezien 10% van de binnenwateren van Frankrijk in dit gebied gelegen zijn. Het totale vervoersvolume is in 2017 in vergelijking met 2016 met 2% afgenomen. De reden hiervoor moet gezocht worden in de sterke daling (-15,2%) van het agro-alimentaire segment. De malaise in de sector van de grondstoffen voor de energievoorziening heeft met name de binnenvaart in het noordelijke stroomgebied hard getroffen: het kolenvervoer is met 12% afgenomen en het vervoer van aardolieproducten met 3%. Dankzij het herstel van de landbouwsector en de toename van het containervervoer valt echter te verwachten dat het activiteitsniveau in 2018 in dit stroomgebied verder zal toenemen.

HOEVEELHEID JAARLIJKS OVER DE ELBE VERVOERDE GOEDEREN (TOTAAL VOLUME IN MILJOEN TON)



Bron: Destatis

AANDEEL VAN OVER DE ELBE VERVOERDE GOEDEREN (2016)

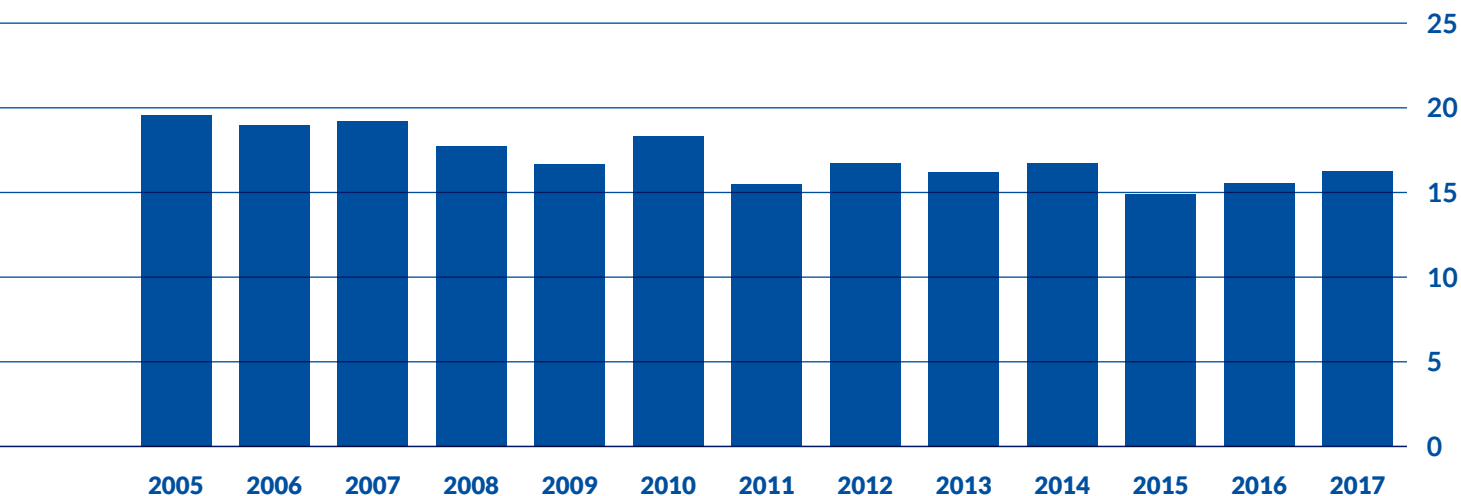


Bron: Duitse federale overheidsdienst voor waterwegen en scheepvaart – sluis van Geesthacht, bij Hamburg.

De Elbe stroomt vanuit de Tsjechische Republiek naar het oosten en noorden van Duitsland en mondt ongeveer 100 km stroomafwaarts van Hamburg uit in de Noordzee. Via de rivier de Havel is de Elbe ook met Berlijn verbonden. Verreweg het grootste gedeelte van de hoeveelheden wordt momenteel vervoerd over de Beneden-Elbe, het gedeelte van de Elbe dat zich in de nabijheid van de haven van Hamburg bevindt. De binnenvaart over de Elbe is in grote mate afhankelijk van industrietakken die het steeds moeilijker hebben. Zo is bij de segmenten aardolieproducten en kolen, die verantwoordelijk zijn voor de helft van het totale vrachtvervoer, een daling waarneembaar en dat geldt ook voor de landbouwproducten.

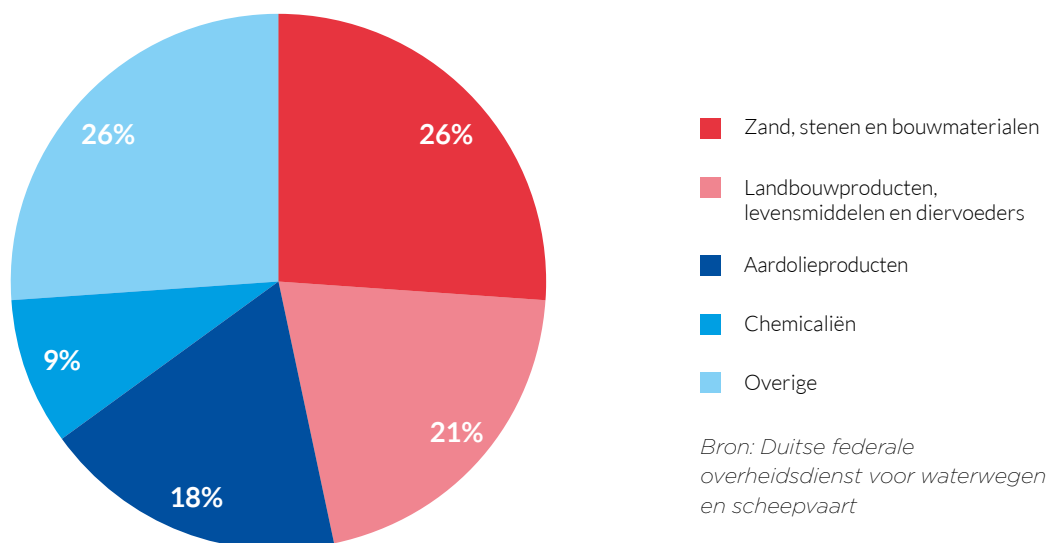
HOEEVEELHEID JAARLIJKS OVER DE MAIN VERVOERDE GOEDEREN

(TOTAAL VOLUME IN MILJOEN TON)



Bron: Destatis

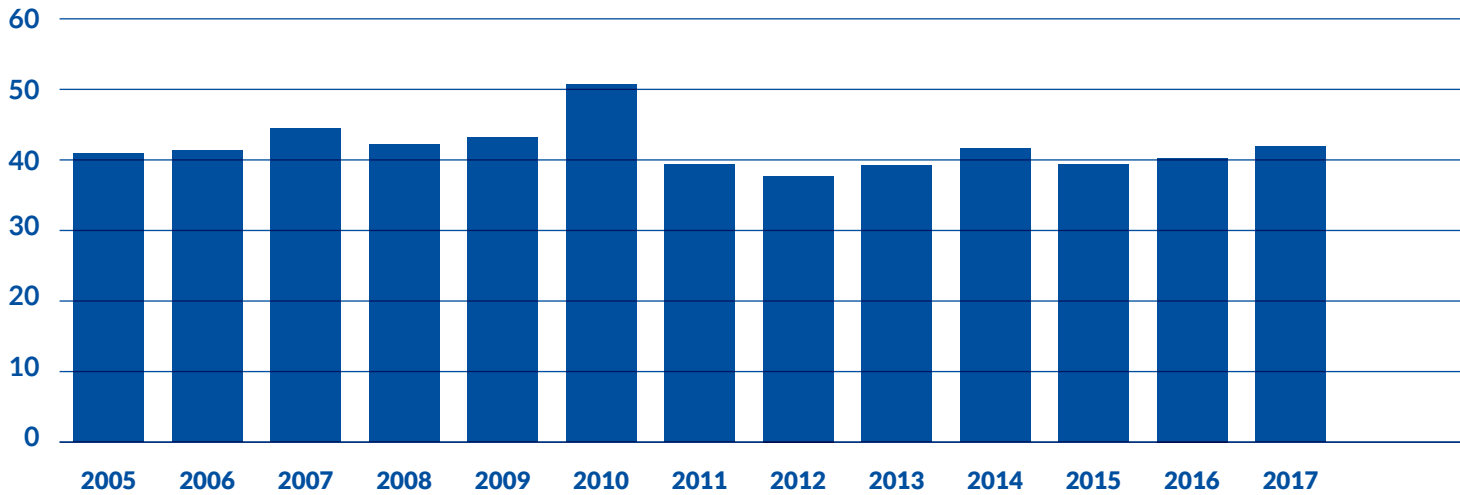
AANDEEL VAN OVER DE MAIN VERVOERDE GOEDEREN (2016)



Bron: Duitse federale overheidsdienst voor waterwegen en scheepvaart

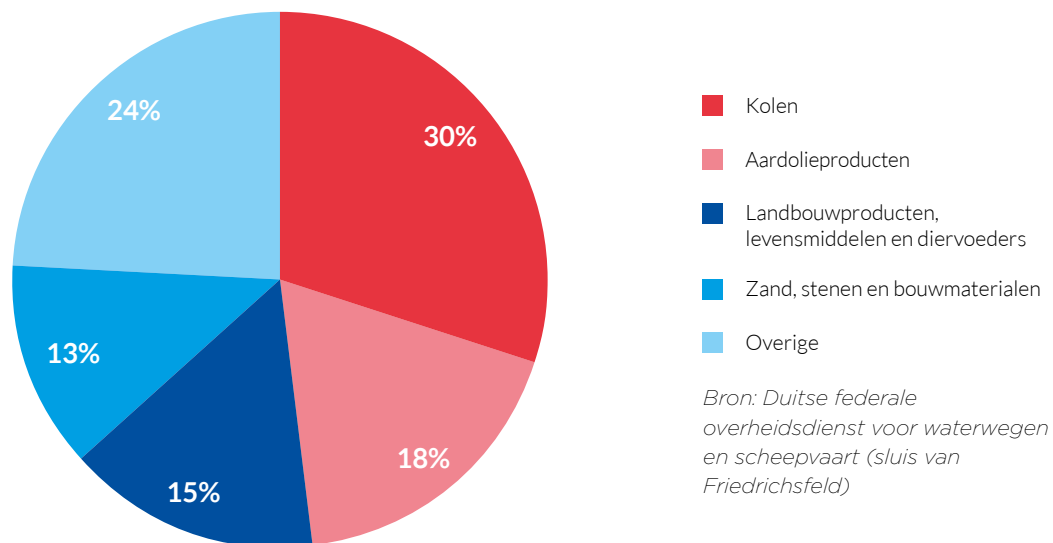
De Main ontstaat door de samenvloeiing van twee kleinere rivieren: de Rode Main, die ontspringt in de heuvels van de Fränkische Schweiz en de Witte Main, die haar bron heeft in het Fichtelgebirge in Noordoost-Beieren. Sinds 1992 is de Main verbonden met de Donau via het Rijn-Main-Donaukanaal dat deel uitmaakt van de verbinding tussen de Noordzee en de Zwarte Zee. Net zoals bij veel andere rivieren hebben de structurele veranderingen als gevolg van de economische en financiële crisis van 2008 grote gevolgen gehad voor de binnenvaart over de Main. De huidige vervoersvolumes van ruim 15 miljoen ton vrachtvervoer liggen nog altijd lager dan voor de crisis (ongeveer 20 miljoen ton in 2007).

HOEEVEELHEID JAARLIJKS OVER HET WEST-DUITSE KANALENNETWERK VERVOERDE GOEDEREN (TOTAAL VOLUME IN MILJOEN TON)



Bron: Destatis

AANDEEL VAN OVER HET WEST-DUITSE KANALENNETWERK VERVOERDE GOEDEREN (2016)



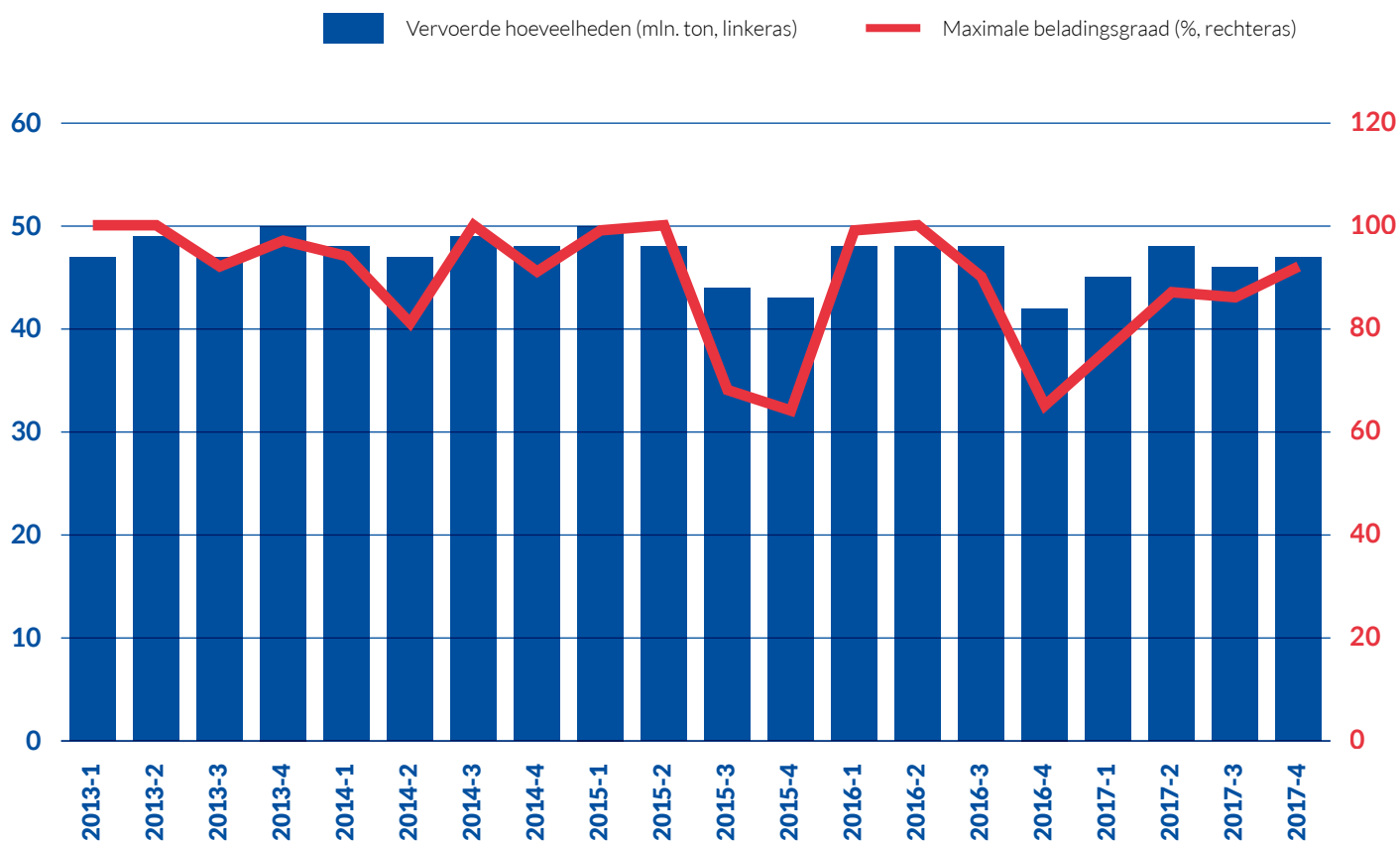
Bron: Duitse federale overheidsdienst voor waterwegen en scheepvaart (sluis van Friedrichsfeld)

Het West-Duitse kanalennetwerk is gelegen in het Ruhrgebied en omvat zes onderling verbonden kanalen. Deze kanalen vormen de verbinding tussen de Duitse Noordzeehavens, hun achterland en het stroomgebied van de Rijn. Ook verbinden ze de Eems, de Wezer en de Elbe, wat mogelijk de grote vervoersvolumes verklaart (ongeveer 40 miljoen ton per jaar). Het vrachtvervoer over het West-Duitse stroomgebied wordt gedomineerd door de energiesector, die verantwoordelijk is voor bijna 50% van het totale vervoersvolume.

BINNENVAARTVERVOER

PER TYPE GOEDEREN IN DE RIJNVAART

OVER DE RIJN VERVOERDE HOEVEELHEDEN PER KWARTAAL EN DE MAXIMALE BELADINGSGRAAD VAN SCHEPEN MET EEN DIEPGANG VAN DRIE METER BIJ KAUB / MIDDENRIJN



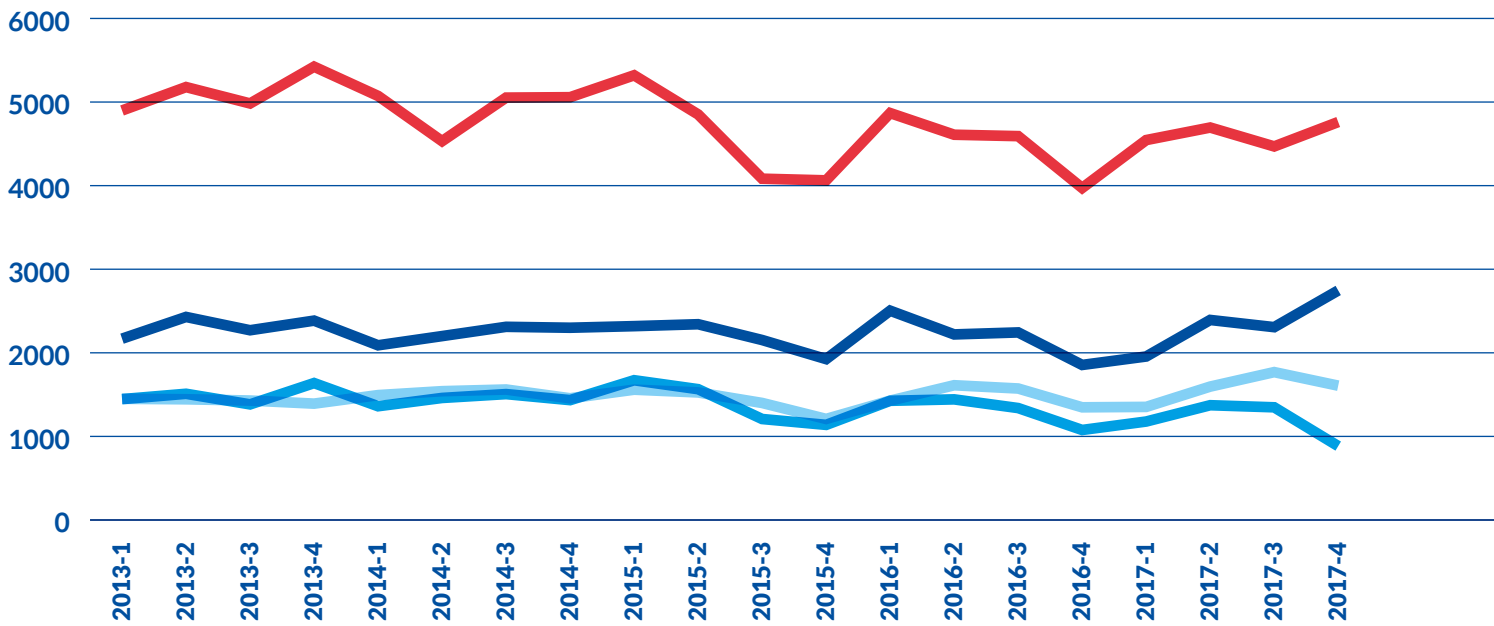
Bron: Destatis, berekening CCR aan de hand van het Duitse federale bureau voor hydrologie

Perioden met lage waterstanden vallen samen met een daling in de vervoersactiviteit, waarbij de watervoering vanzelfsprekend de doorslaggevende factor is.

Gemeten over het hele jaar waren de over de Rijn vervoerde hoeveelheden in 2017 min of meer even groot als in het voorafgaande jaar (+ 0,3 %) en de vervoersprestatie lag 2,3% hoger dan in 2016.

In de loop van 2017 heeft het herstel van de waterstanden gezorgd voor een opwaartse tendens voor het vervoer van bijna alle soorten lading.

KWARTAALCIJFERS VERVOERSPRESTATIE BINNENVAART OVER DE TRADITIONELE RIJN PER TYPE LADING (MILJOEN TKM)



Droge lading

Vloeibare lading

Containers

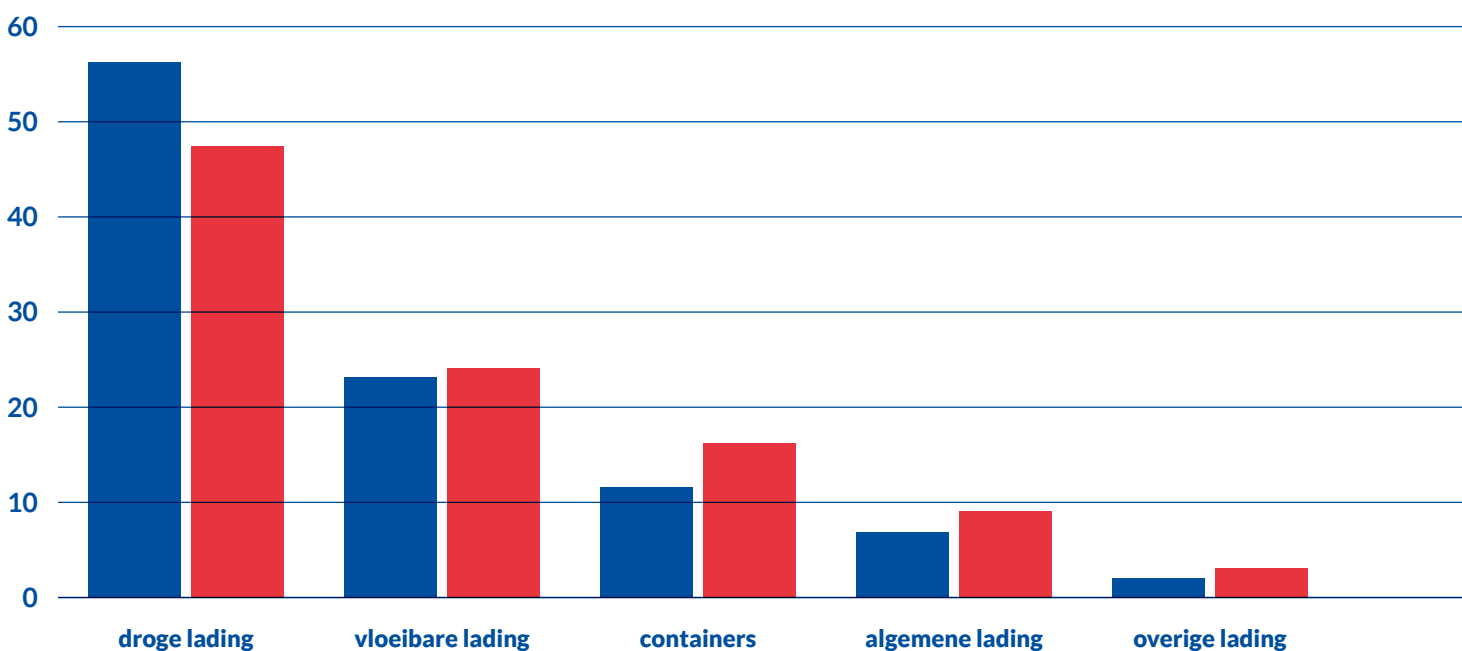
Algemene en
overige lading

Bron: Destatis

Droge lading heeft nog altijd het grootste aandeel in het Rijnvervoer, maar het aandeel van het containervervoer neemt toe en bedraagt ondertussen 16% van de totale vervoersprestatie en 12% van het totale vervoersvolume.

AANDEEL VAN VERSCHILLENDE SOORTEN LADING OVER DE TRADITIONELE RIJN (2017, %)

■ aandeel op basis van ton (%) ■ aandeel op basis van tkm (%)



Bron: analyse van de CCR aan de hand van Destatis

Een opsplitsing in goederensegmenten laat zien dat de twee grootste segmenten binnen het Rijnvervoer allebei energieproducten betreffen (kolen en aardolieproducten) en dat beide energiesegmenten in het recente verleden een neerwaartse tendens laten zien. Deze wordt veroorzaakt door structurele veranderingen in de energiesector, zoals het feit dat er minder kolen worden gestookt in elektriciteitscentrales en minder stookolie wordt gebruikt door huishoudens.

Het vervoer van ijzererts is relatief stabiel met een zeer beperkte opwaartse tendens. De Duitse staalindustrie, de belangrijkste motor achter deze ontwikkeling, heeft voornamelijk haar belangrijke positie als zevende staalproducent ter wereld weten te handhaven.

De bouwactiviteit vormt de belangrijkste invloedsfactor voor het vervoer van zand, stenen en bouwmaterialen en er liggen positieve ontwikkelingen in het verschiet dankzij de groei van de bevolking en meer industriële vestigingen.

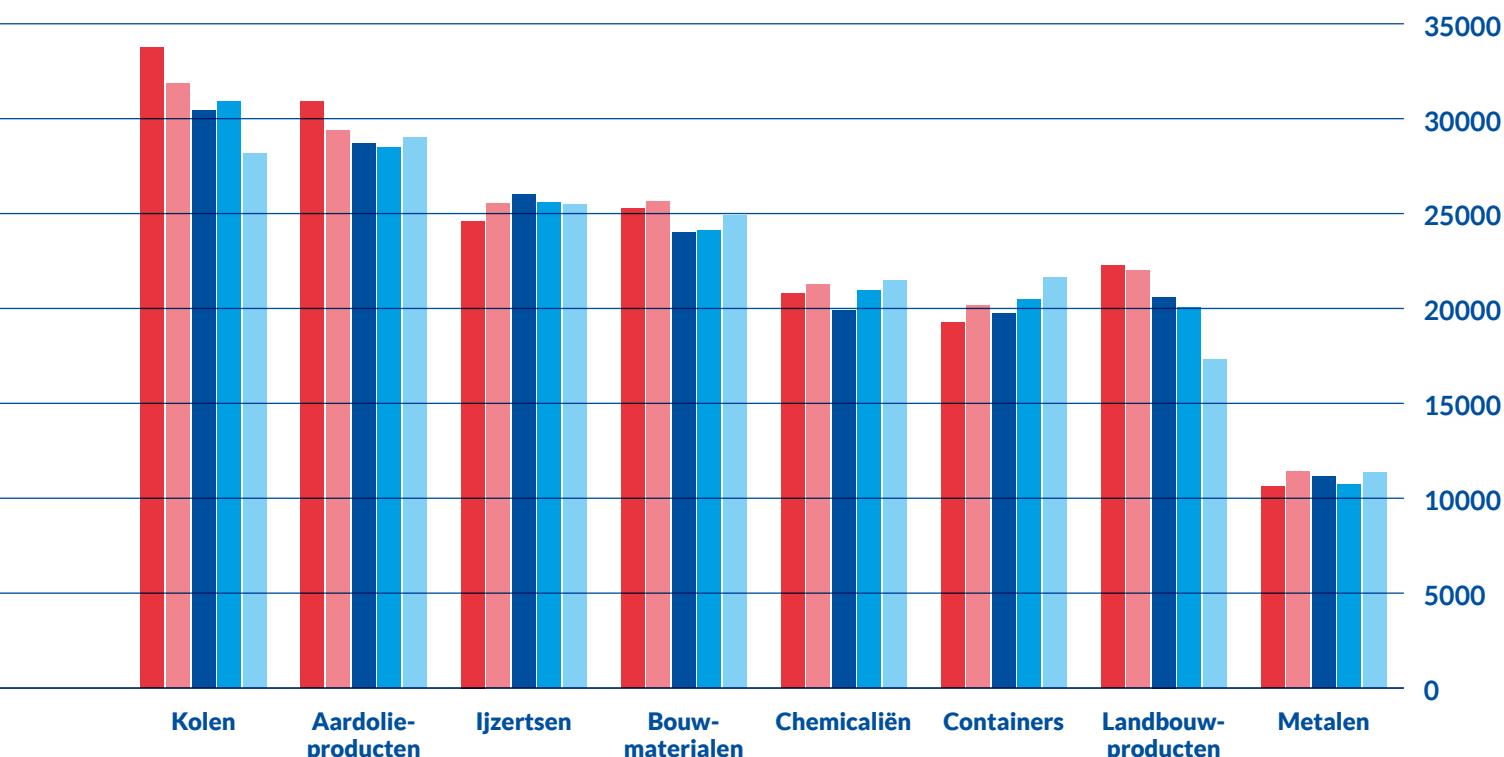
Ook het vervoer van chemische stoffen kent een positieve evolutie, niet alleen over de Rijn maar over bijna alle Europese binnenwateren (zie de volgende hoofdstukken). Het containervervoer is nog steeds een zeer specifiek kenmerk voor het Rijnvervoer en de Rijnsoeverstaten: in dit gebied is het dan ook het goederensegment dat de hoogste groeicijfers toont.

Het vervoer van landbouwproducten werd negatief beïnvloed door de slechte oogst in 2016. Dat verklaart de afname in 2016 en ook in 2017. Als men dit buiten beschouwing laat, zijn de trends op lange termijn redelijk positief.

EVOLUTIE VAN DE DOOR DE BINNENVAART VERVOERDE HOEVEELHEDEN GOEDEREN PER GOEDERENSOORT VOOR HET RIJNGEBIED OP JAARBASIS

(JAARLIJKS VOLUME IN DUIZEND TON)

2013 2014 2015 2016 2017



Bron: analyse van de CCR aan de hand van gegevens van de nationale bureaus voor de statistiek

OVER DE TRADITIONELE RIJN VERVOERDE HOEVEELHEDEN GOEDEREN
(IN DUIZEND TON)

	2016 (1000 t)	2017 (1000 t)	Variatie 2017 vs 2016	Variatie 2016 vs 2015
Kolen	30 925	28 152	-9%	2%
Aardolieproducten	28 467	28 999	2%	-1%
Ertsen	25 516	25 479	0%	-2%
Bouwmaterialen	24 107	24 889	3%	0%
Chemicaliën	20 940	21 451	2%	5%
Containers	20 475	21 609	6%	4%
Landbouwproducten	20 057	17 323	-14%	-3%
Metalen	10 726	11 345	6%	-4%
Overige	4 681	7 158		
Totaal	185 894	186 404	+03%	1%

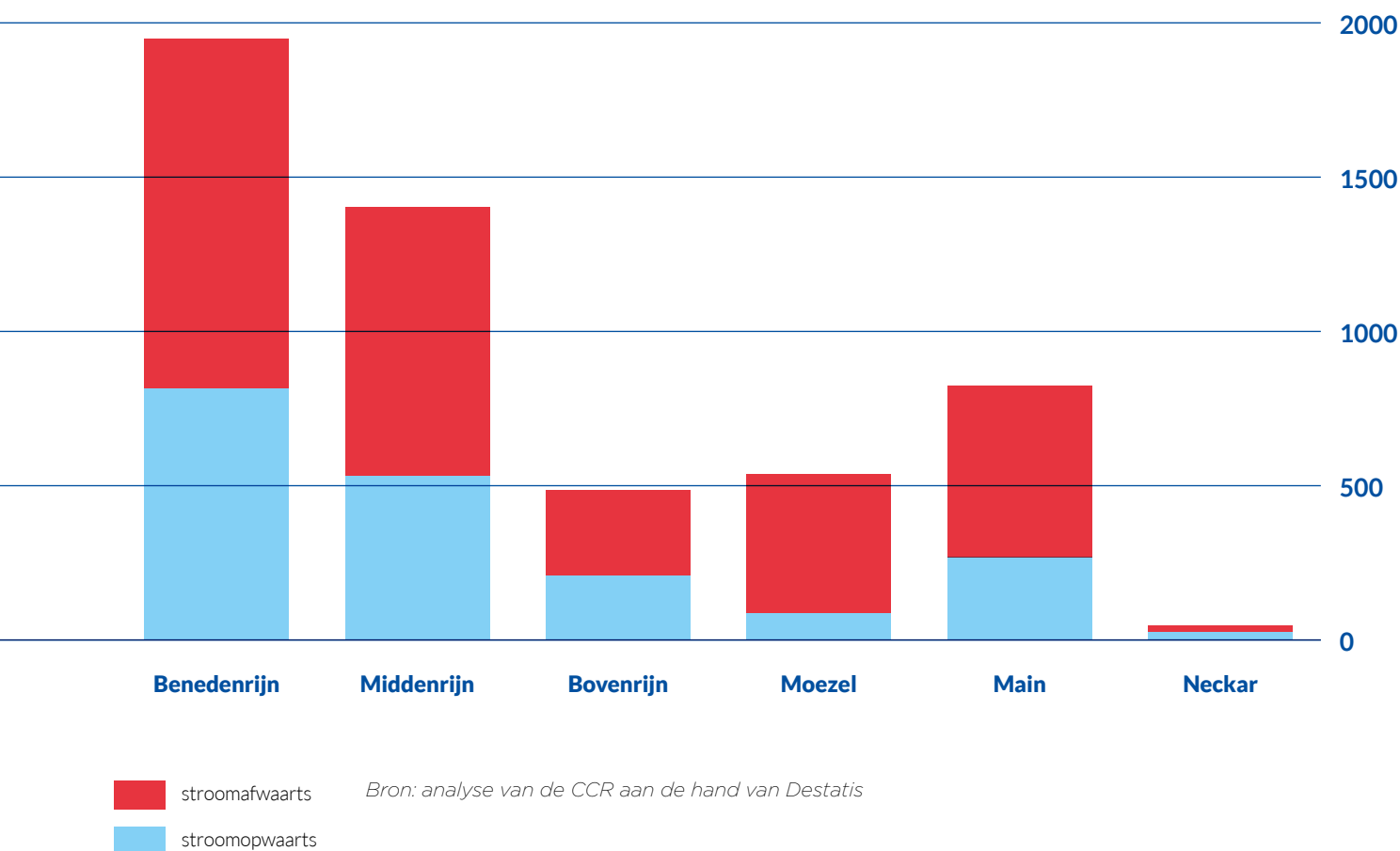
Bron: analyse van de CCR aan de hand van Destatis

Door een nadere statistische analyse worden een aantal geografisch-economische aspecten van de Rijnvaart duidelijk. De grafiek hieronder toont de vervoersprestatie voor landbouwproducten en levensmiddelen op de drie verschillende gedeelten van de Rijn en zijn zijrivieren, per vervoersrichting. In dit segment wordt een groot deel van de goederen stroomafwaarts vervoerd, aangezien graan en andere landbouwproducten voornamelijk bestemd zijn voor de uitvoer (vervoer naar de zeehavens) en omdat de levensmiddelenindustrie vaak gelegen is in het Beneden-Rijngebied en in Nederland.



De Moezel en de Main zijn twee zijrivieren die stromen door regio's met een grote landbouwproductie. Een analyse laat zien dat 98% van de landbouwproducten op het Duitse gedeelte van de Moezel afkomstig is uit Frankrijk. Deze goederen hebben Nederland (52%), Duitsland (38%) en België (9%) als bestemming.

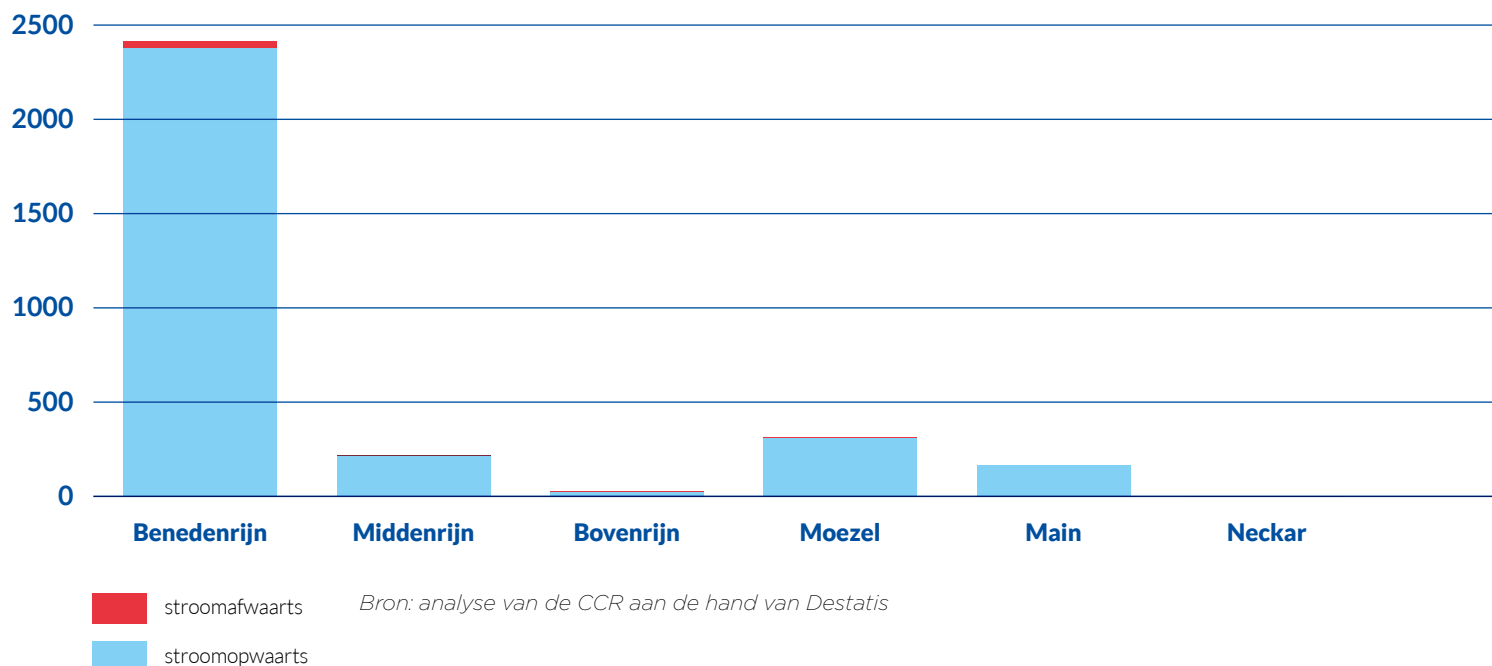
VERVOERSPRESTATIE VOOR LANDBOUWPRODUCTEN EN LEVENSMIDDELEN OVER DE TRADITIONELE RIJN EN ZIJN ZIJRVIEREN OP BASIS VAN DE VERVOERSRICHTING (2017, IN MLN. TKM)



Een groot gedeelte van de landbouwproducten die vervoerd worden over de Main komt uit Duitsland zelf (tweederde), maar 21,3% is afkomstig uit Hongarije, 5,4% uit Oostenrijk en 5,0% uit Slowakije, Kroatië of Servië. De bestemming is Duitsland (38,3%), Nederland (33,0%), België (24,6%), Frankrijk, Zwitserland (2,3%) of andere Donaulanden (1,9%). Hiermee worden de verbindingen zichtbaar tussen het stroomgebied van de Donau en dat van de Rijn via het Main-Donaukanaal en de Main.

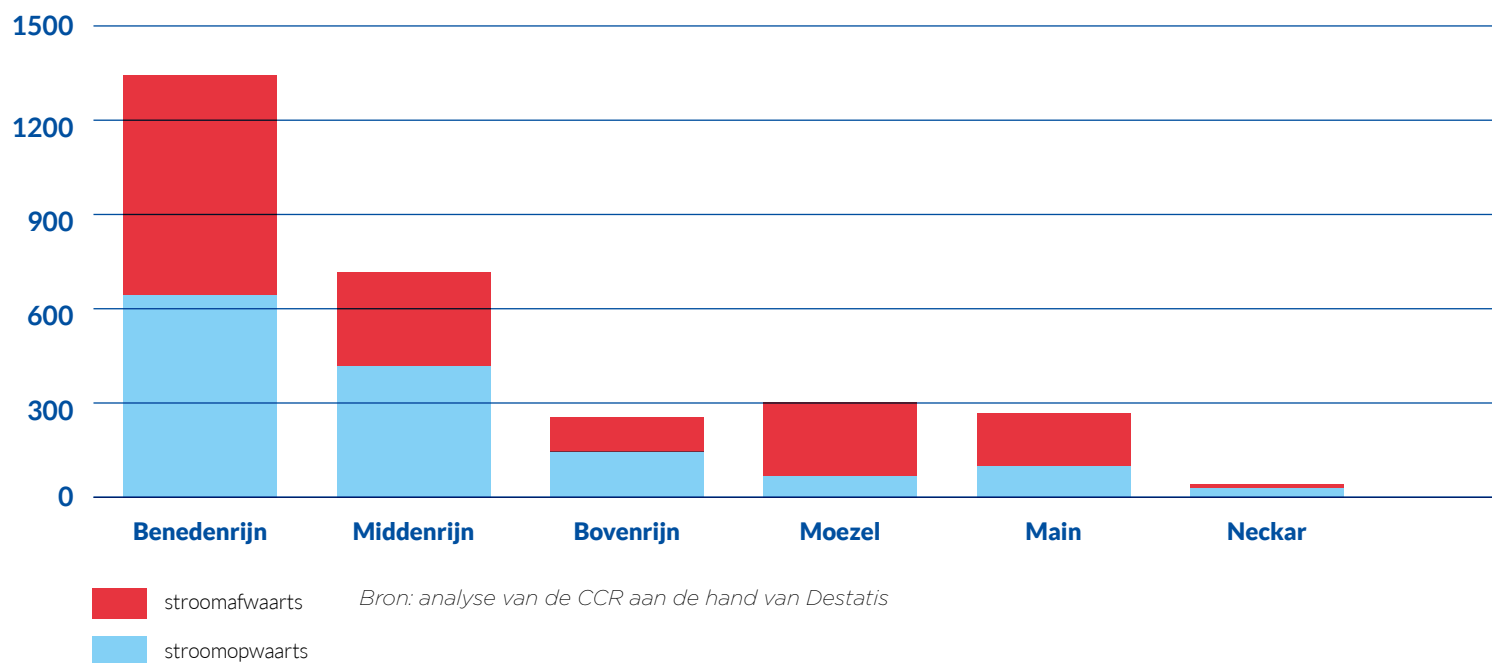
Het vervoer van ijzererts laat een geheel ander beeld zien. 98,5% van het vervoer van ijzererts over de Rijn vindt stroomopwaarts plaats – van de haven van Rotterdam naar de staalindustrie in het Ruhrgebied en tevens naar de staalindustrie in de Saarregio via de Rijn, de Moezel en de Saar. Binnen het stroomgebied van de Rijn neemt de Beneden-Rijn het leeuwendeel van het vervoer van ijzererts voor zijn rekening.

VERVOERSPRESTATIE VOOR IJZERERTS OVER DE TRADITIONELE RIJN EN ZIJN ZIJRVIEREN OP BASIS VAN DE VERVOERSRICHTING (2017, IN MLN. TKM)



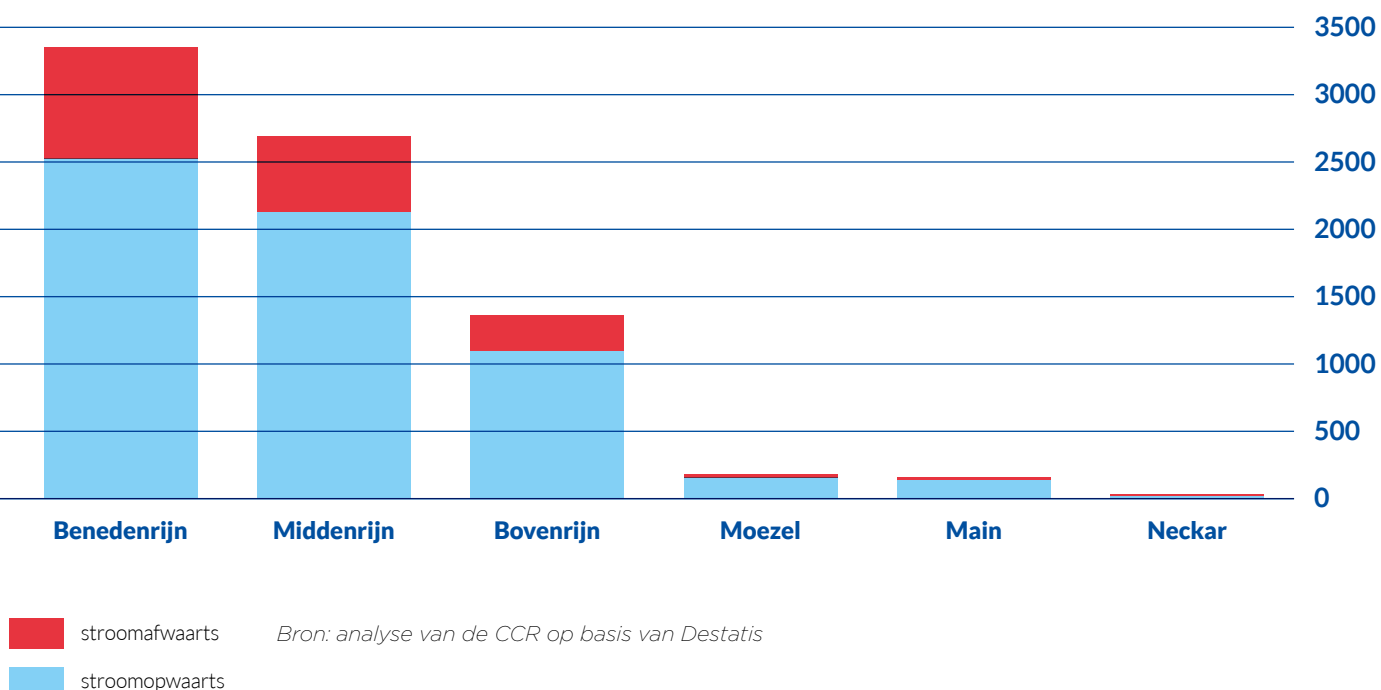
Metalen - de eindproducten van de staalindustrie in het Ruhrgebied - worden in beide richtingen vervoerd (zowel stroomopwaarts als stroomafwaarts). De metalen uit de Saarregio worden voornamelijk stroomafwaarts vervoerd, via de Saar en de Moezel naar de Rijn.

VERVOERSPRESTATIE VOOR METALEN EN METAALPRODUCTEN OVER DE TRADITIONELE RIJN EN ZIJN ZIJRVIEREN OP BASIS VAN DE VERVOERSRICHTING (2017, IN MLN. TKM)



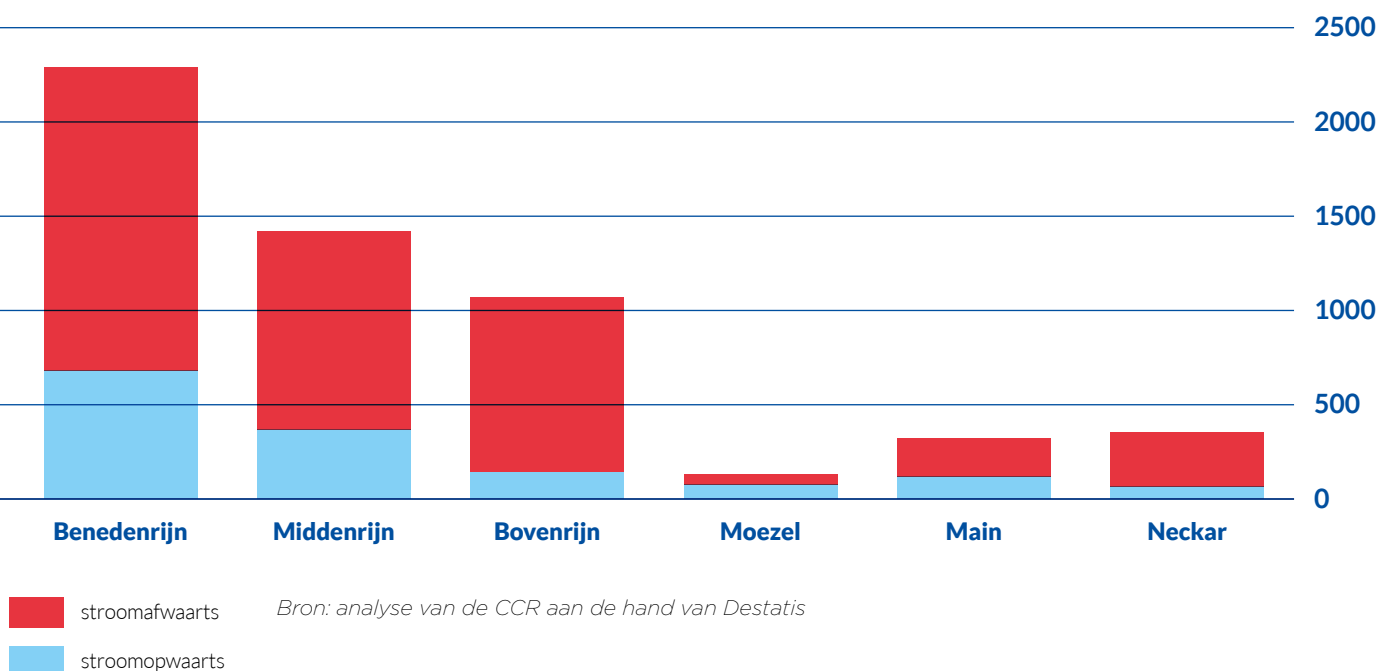
Niet alleen bij de ijzererts maar ook in het segment van de aardolieproducten heeft het vervoer stroomopwaarts de overhand. De verklaring hiervoor is te vinden in de levering van stookolie aan huishoudens in het achterland en het feit dat aardolieproducten geproduceerd worden in het ARA-gebied. Vergeleken met andere goederensegmenten is het vervoer van aardolieproducten veel meer geconcentreerd op de Rijn zelf, het vervoer over de zijrivieren is relatief beperkt.

VERVOERSPRESTATIE VOOR AARDOLIEPRODUCTEN OVER DE TRADITIONELE RIJN EN ZIJN ZIJRIVIEREN OP BASIS VAN DE VERVOERSRICHTING (2017, IN MLN. TKM)



Het segment zand, stenen, grind en bouwmaterialen wordt grotendeels stroomafwaarts vervoerd. Dit heeft te maken met natuurlijke factoren, zoals de overvloedige aanwezigheid van grind in het Boven-Rijngebied. Daarvandaan wordt het vervoerd naar de bouwsector in Noordwest-Duitsland en Nederland.

VERVOERSPRESTATIE VOOR ZAND, STENEN, GRIND EN BOUWMATERIALEN OVER DE TRADITIONELE RIJN EN ZIJN ZIJRIVIEREN OP BASIS VAN DE VERVOERSRICHTING (2017, IN MLN. TKM)





Nederland

Duitsland

Rotterdam

BENEDEN-RIJN

Duisburg

Keulen

Bonn

België

MIDDEL-RIJN

Koblenz

Kaub

Mainz

Main

Moezel

Mannheim

Neckar

Frankrijk

Straatsburg

BOVEN-RIJN

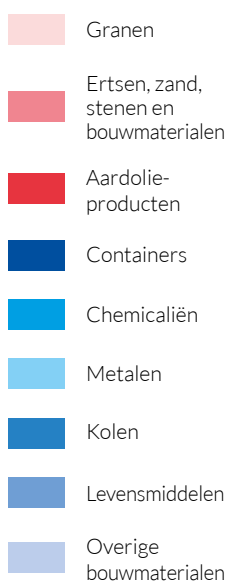
Main-Donau-kanaal

Bazel

Zwitserland

BINNENVAARTVERVOER

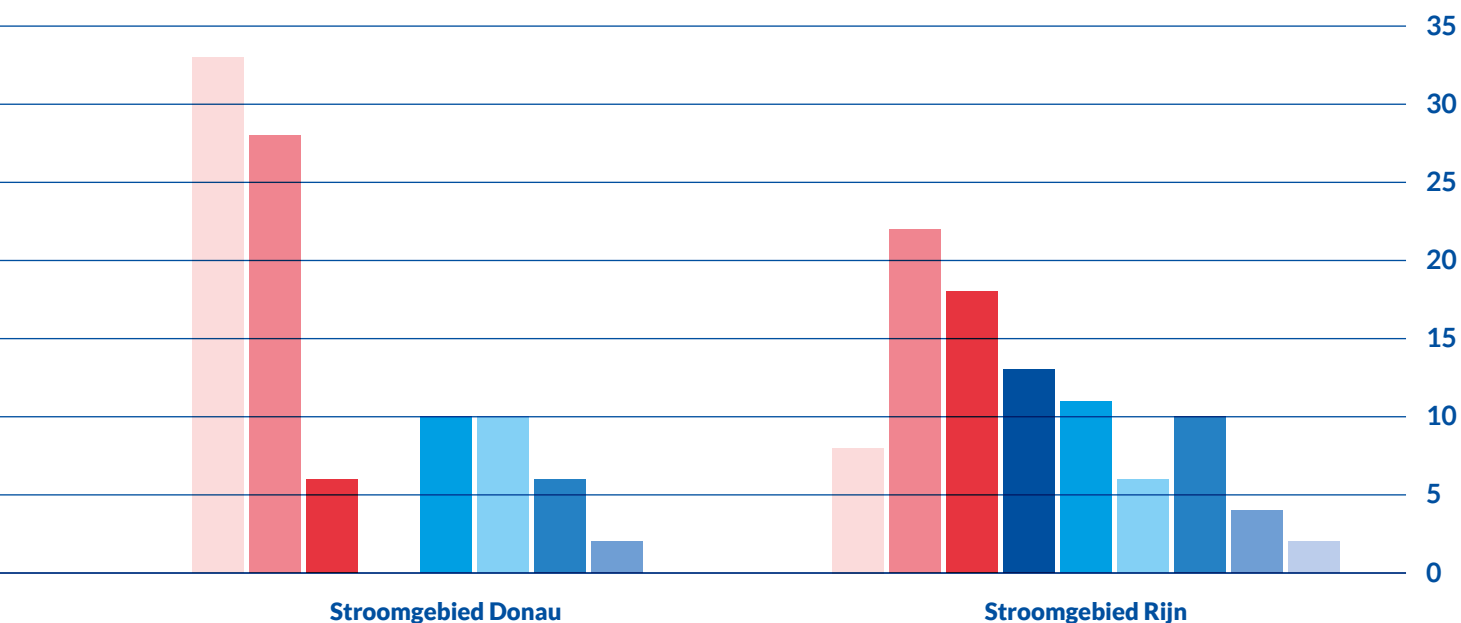
PER TYPE GOEDEREN IN HET DONAUGEBIED



De staalindustrie en de landbouw vormen de twee belangrijkste steunpijlers voor de binnenvaart over de Donau. Landbouwproducten, met name granen, maken een derde uit van de totale vervoersprestatie in de Donaulanden (levensmiddelen niet meegerekend). Landbouw en de productie van levensmiddelen spelen een belangrijke rol, met name in het Midden-Donaugebied (Slowakije, Hongarije, Kroatië en Servië) en ze hebben nauwe banden met de binnenvaart, alhoewel er ook concurrentie is van het wegvervoer.

De tweede pijler, de staalindustrie, heeft grote hoeveelheden ijzererts nodig. Het ijzererts wordt ingevoerd en overgeslagen in de havens aan de Zwarte Zee. Het vervoer van ijzererts heeft een aandeel van ongeveer 20% in de totale vervoersprestatie in de Donaulanden.¹ Er liggen vijf productielocaties in het Donaugebied, met een potentiële productie van 10,5 miljoen ton. Een belangrijke recente gebeurtenis was de heropening van de staalfabriek van Smederovo in Servië die gekocht is door een Chinees bedrijf dat er weer staal produceert. De grotere hoeveelheden ijzererts die daardoor vervoerd moeten worden, zullen in 2018 naar verwachting de vervoersvraag ten goede komen.

STRUCTUUR VAN HET GOEDERENVERVOER IN DONAU- EN RIJNOEVERSTATEN (IN %, OP BASIS VAN TKM) *



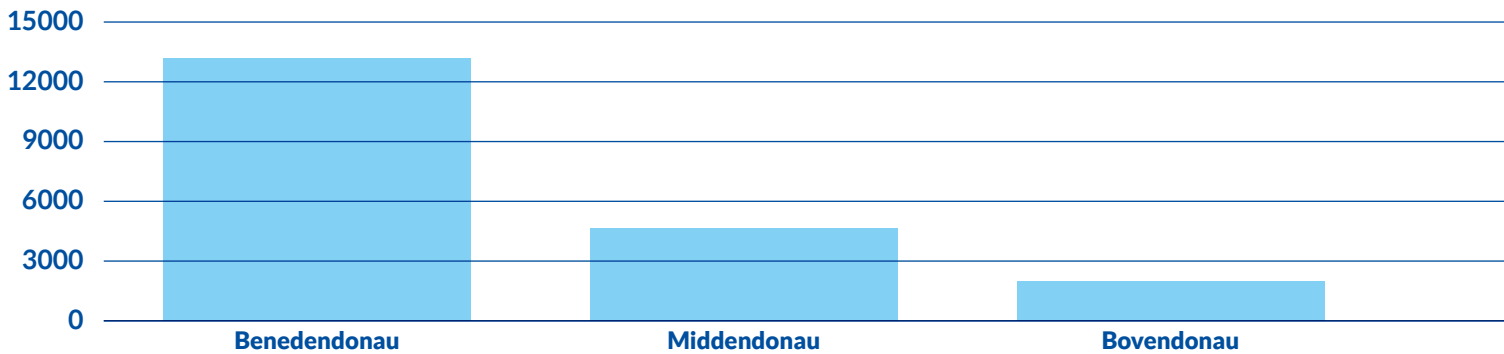
Bron: analyse van de CCR aan de hand van Eurostat [iww_go_atygo] Donaulanden = Oostenrijk, Bulgarije, Kroatië, Hongarije, Roemenië; Rijnsoeverstaten = België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland.

¹ Bron: berekening van de CCR aan de hand van gegevens van Eurostat [iww_go_atygo] en gegevens van het bureau voor statistiek van de Republiek Servië.

Bij een vergelijking tussen de Donaulanden en de Rijnsoeverstaten blijkt dat het goederenvervoer in het Rijngebied gediversifieerder is. Deze diversiteit komt gedeeltelijk op het conto van het containervervoer, dat een aandeel van 13% heeft in de Rijnsoeverstaten maar nagenoeg afwezig is in het Donaugebied. Vanwege het grote aandeel van de landbouwproducten is de Donauvaart kwetsbaar voor slechte oogsten. Anderzijds moet worden erkend dat de binnenvaart over zowel de Donau als de Rijn gevoelig is voor perioden met laag water, die grote gevolgen hebben voor de totale vervoersprestatie in beide stroomgebieden.

Net als bij de Rijn is het Donauvervoer intensiever in de buurt van de zee, in dit geval de Zwarte Zee. De betere vaaromstandigheden in het gebied aan de Beneden-Donau vergeleken met de Midden- en Boven-Donau dragen hier ongetwijfeld aan bij.

VERVOERSPRESTATIE IN HET DONAUGEBIED (MLN. TKM) *



Bron: Eurostat [iww_go_atygo] en nationaal bureau voor statistiek van de Republiek Servië. *
Beneden-Donau = Roemenië; Midden-Donau: Slowakije, Hongarije, Kroatië, Servië; Boven-Donau: Oostenrijk. Cijfers voor 2016



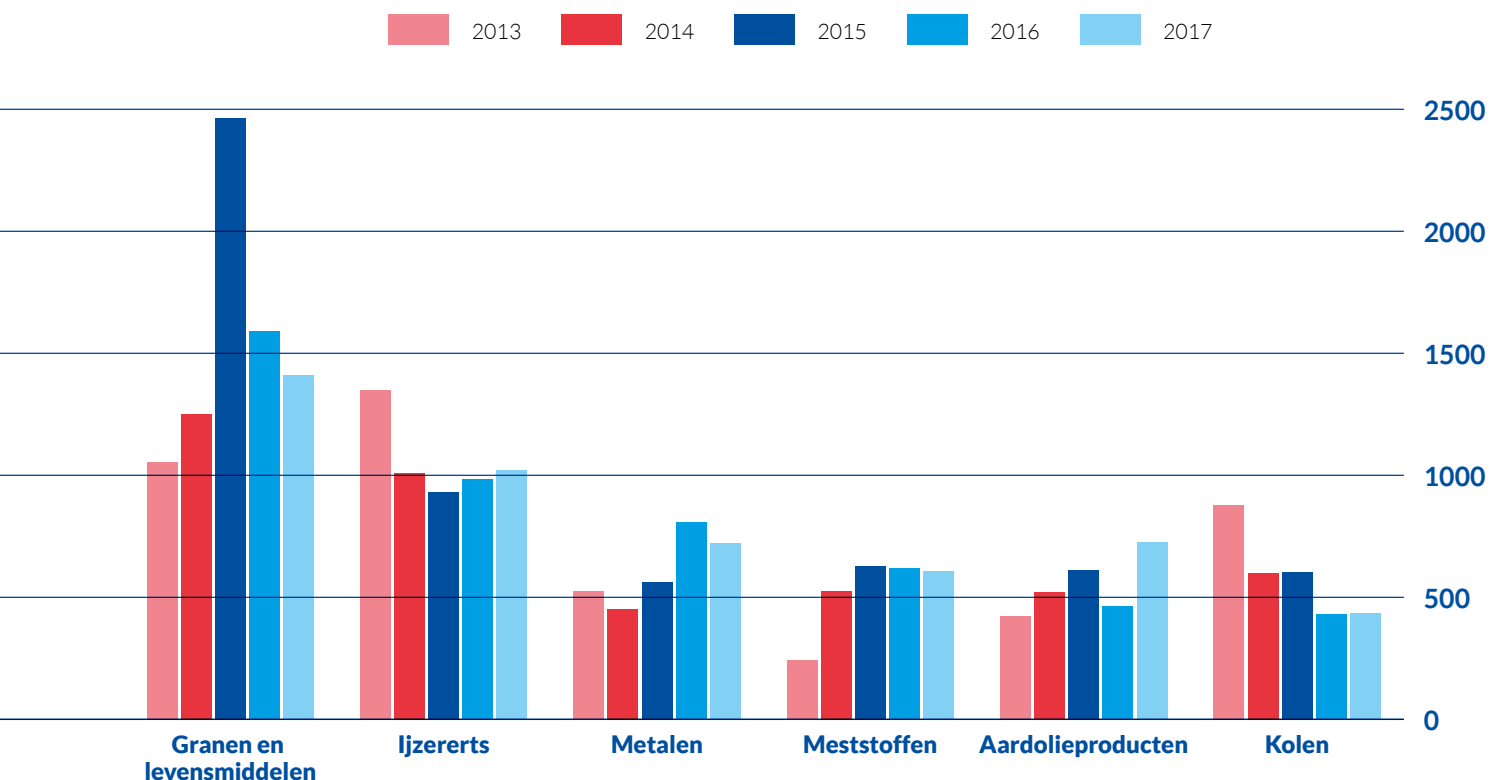
De vervoersactiviteiten over de Donau kenden in 2017 geen makkelijke start. In januari en februari zorgde de strenge winter voor ijs en lage waterstanden op grote gedeelten van de rivier. De scheepvaart lag zelfs tijdelijk stil en havens werden gesloten. Dat leidde vanzelfsprekend tot grote verliezen in het vrachtvervoer. Volgens de Donaucommissie bedroeg de vervoersactiviteit in januari en februari slechts 41% van wat tijdens dezelfde periode in 2016 geregistreerd werd. De afname is met name zichtbaar in de segmenten zware goederen, zoals ijzererts. De vervoersactiviteit over de Midden-Donau daalde tot een niveau dat slechts 37% bedroeg van wat in januari en februari 2016 werd waargenomen.

Ondanks de moeilijke omstandigheden aan het begin van het jaar, maakte het Donauvervoer een inhaalslag en bereikte het eind 2017 een hoger niveau dan in 2016.

Het herstel van de staalmarkt was hierbij een drijvende kracht. De markt voor granen laat een gemengd beeld zien. De landbouwmarkt begon het jaar erg goed. In de eerste helft van 2017 waren dankzij een bovengemiddeld goede graanoogst in het Donaugebied in 2016 grote graanreserves beschikbaar. Slechte weersomstandigheden in januari, april en mei droegen echter bij tot slechte oogstcijfers in 2017.² Granen en levensmiddelen lagen daardoor onder het niveau van 2016. De prognoses voor 2018 wijzen op hogere oogstcijfers dan in 2017.

De grafiek hieronder toont de vervoerde hoeveelheden over de Midden-Donau in de periode 2013-2017. De hoeveelheden zijn geregistreerd bij de plaats Mohacs in Zuid-Hongarije, in de buurt van het drielandpunt Hongarije, Kroatië en Servië.

EVOLUTIE VAN DOOR DE BINNENVAART VERVOERDE GOEDEREN PER GOEDERENSOORT IN HET DONAUGEBIED OP JAARBASIS (JAARLIJKS VOLUME IN DUIZEND TON OVER DE MIDDEN-DONAU – GRENSGEBIED HONGARIJE/KROATIË/SERVIË*)

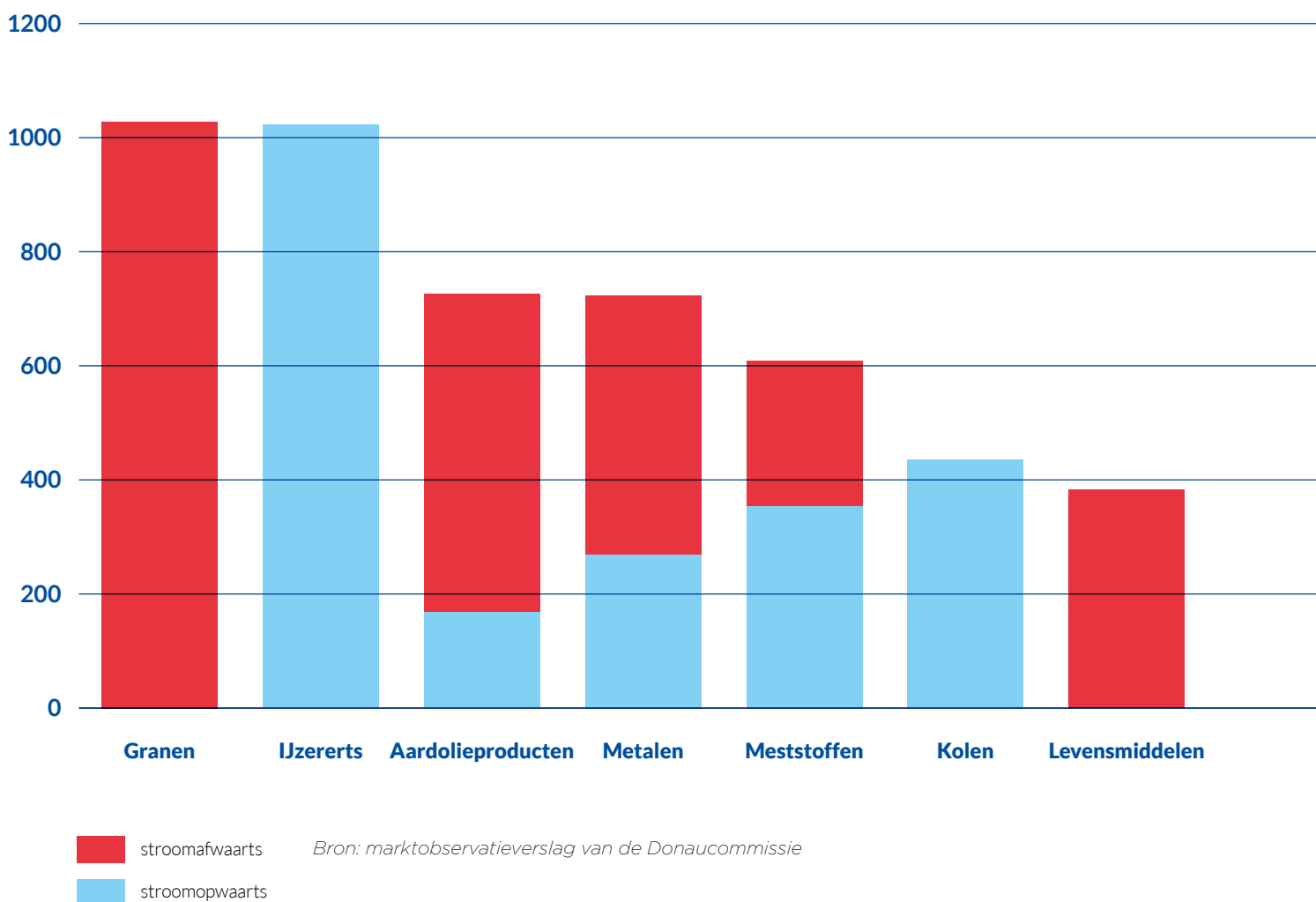


Bron: marktobservatieverslag van de Donaucommissie. *Mohacs

² Bron: marktobservatierapport van de Donaucommissie en Eurostat [apro_cpsh1]. Zie ook het hoofdstuk Vooruitzichten in dit rapport.

Granen en ijzererts waren in 2017 de grootste productsegmenten. De vervoerde hoeveelheden van deze twee segmenten waren ongeveer even groot maar hun vervoersrichting is diametraal verschillend. Granen worden stroomafwaarts vervoerd van de vruchtbare landbouwgronden in Hongarije en Servië naar de Zwarte Zee, waarvandaan ze uitgevoerd worden naar landen als Italië en Spanje en naar Noord-Afrika. Hetzelfde geldt voor levensmiddelen. IJzererts en kolen worden stroomopwaarts vervoerd naar de staalindustrie in Hongarije en Oostenrijk. Ze zijn afkomstig uit overzeese markten en worden overgeslagen in de havens aan de Zwarte Zee (met name Constanța).

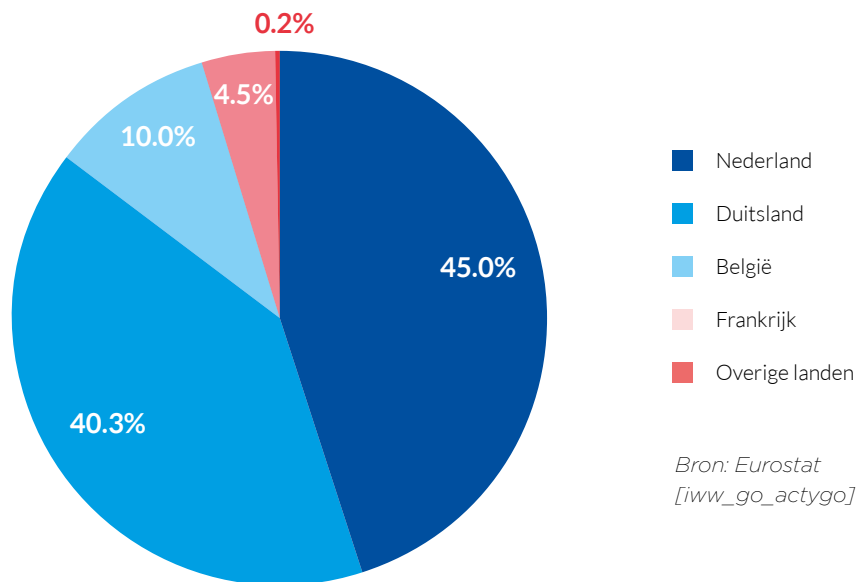
OVER DE DONAU VERVOERDE GOEDEREN IN HET GRENSGEBIED TUSSEN HONGARIJE, KROATIË EN SERVIË IN 2017 (IN 1000 TON)



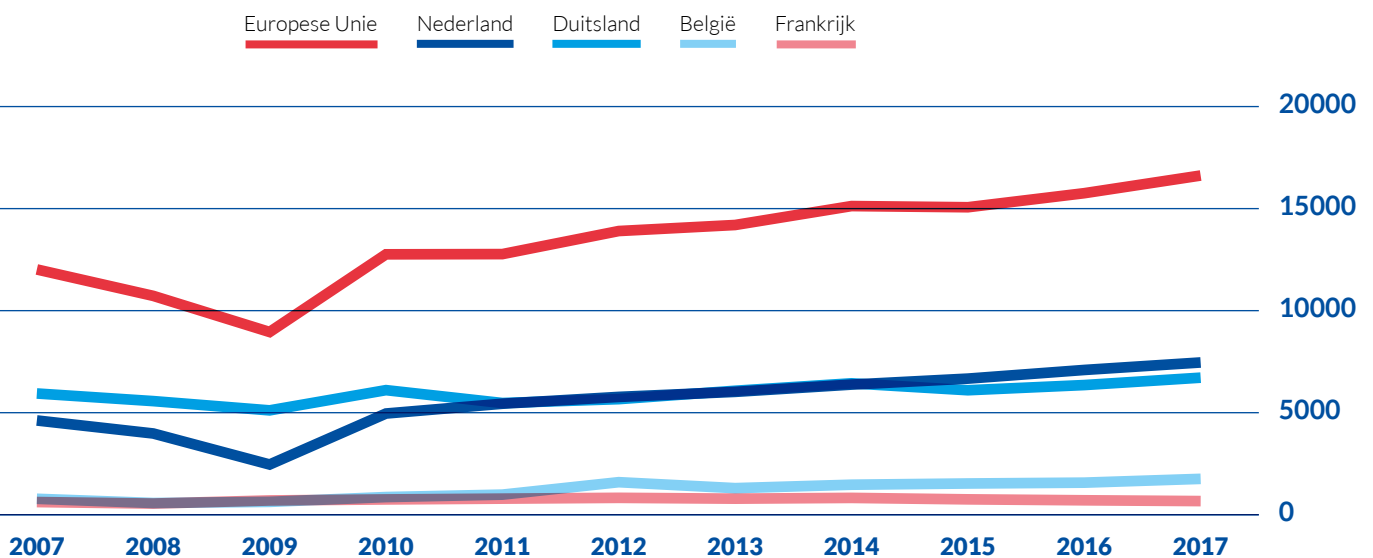
BINNENVAART- CONTAINERVERVOER

IN EUROPA

SPREIDING VAN DE BINNENVAARTVERVOERSPRESTATIE VOOR CONTAINERS
IN 2017 IN DE EUROPESE UNIE



BINNENVAARTVERVOERSPRESTATIE VOOR CONTAINERS IN EUROPA
(VERVOERSPRESTATIE IN MILJOEN TKM)



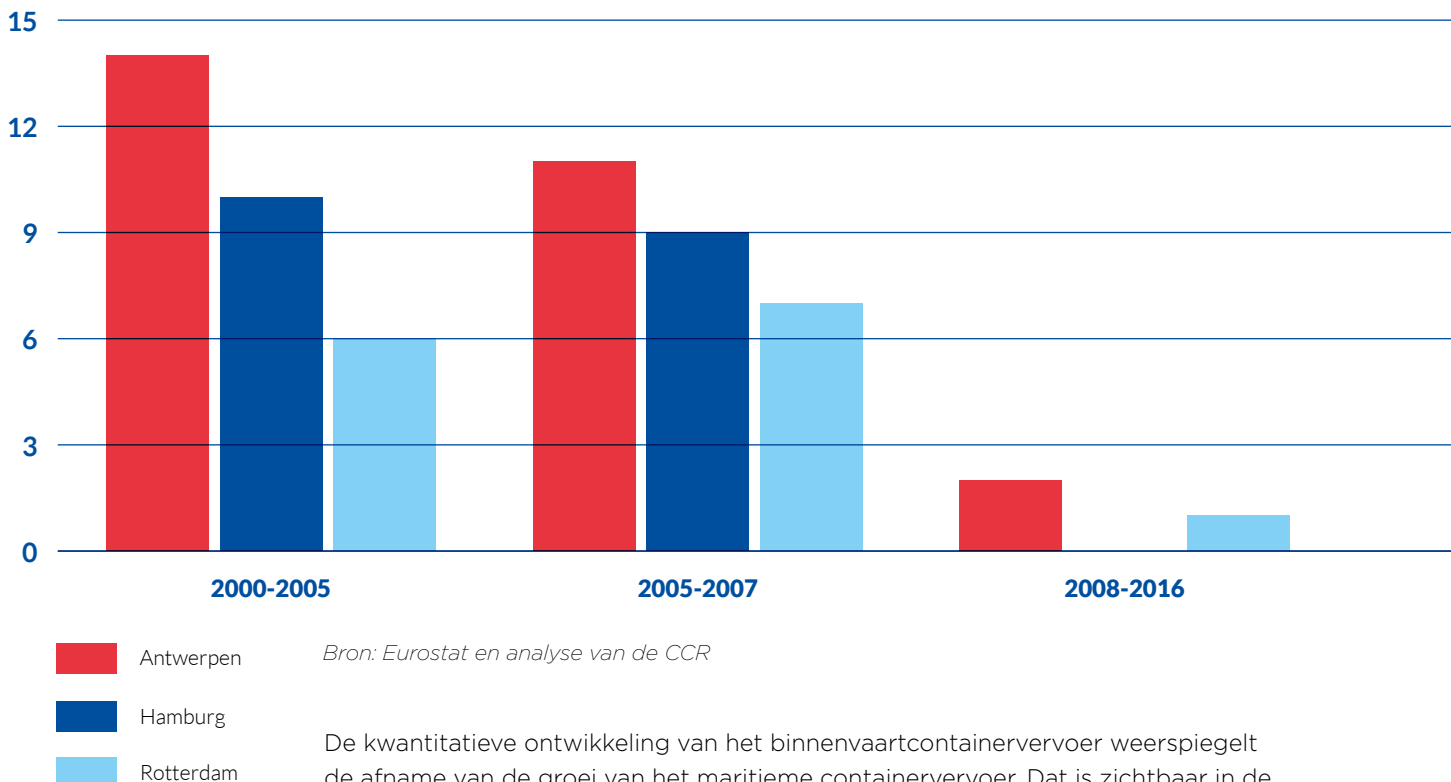
Het containervervoer over de binnenwateren in Europa bedroeg 16,6 miljoen tonkilometer in 2017. Ruim 99% van dit containervervoer vindt plaats in slechts vier Europese landen – België, Frankrijk, Duitsland en Nederland.

De hoeveelheden in containers vervoerde goederen waren in 2017: België (37 mln. t), Duitsland (23,6 mln. t), Nederland (52 mln. t) en Frankrijk (4,2 mln. t) en de groeipercentages in verhouding tot 2016 waren: België (+6%), Duitsland (+4%), Nederland (+6%) Frankrijk (+0%).

Tussen 2007 en 2017 zijn de hoeveelheden in containers vervoerde goederen (in ton) met 38% toegenomen in België, met 18% in Duitsland, met 47% in Nederland en met 19% in Frankrijk.

Het containervervoer hangt nauw samen met het maritieme containervervoer in de zeehavens. Dit geldt met name voor de ARA-zeehavens (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) die de toegangspoort zijn voor het containervervoer via de noord-zuidas en over de Rijn. Dit gedeelte van het containervervoer wordt beschouwd als internationaal vervoer in het verlengde van de internationale vervoersketens tussen landen overzee en Europa. De financiële crisis van 2008/2009 heeft de groeicijfers voor de handel overzee en het maritieme containervervoer sterk onder druk gezet. De groeicijfers hebben het niveau van voor de crisis niet meer gehaald (zie de grafiek hieronder).

GEMIDDELDE GROEICIJFERS VAN HET MARITIEME CONTAINERVERVOER IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE HAVENS PER KWARTAAL (IN %, OP BASIS VAN TEU)

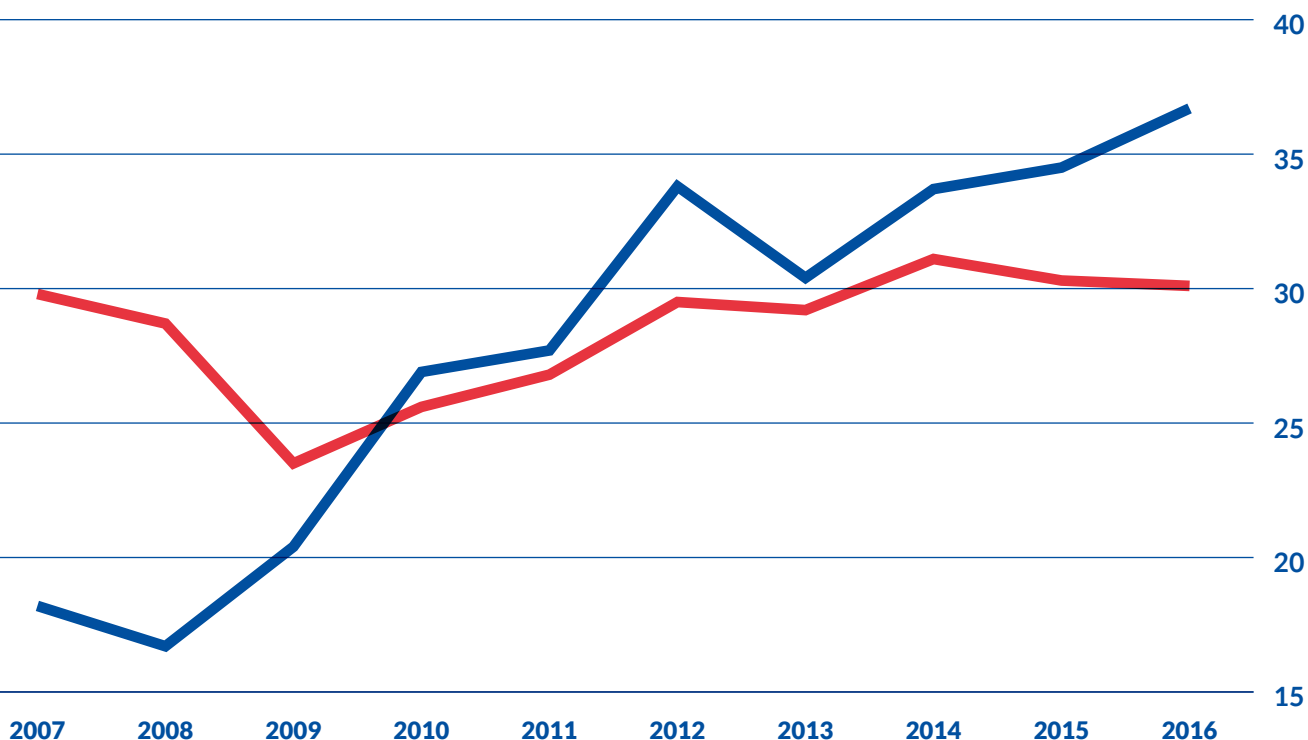


De kwantitatieve ontwikkeling van het binnenvaartcontainervervoer weerspiegelt de afname van de groei van het maritieme containervervoer. Dat is zichtbaar in de volgende grafieken, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen nationaal en internationaal vervoer over de binnenwateren. Sinds 2007 is het nationaal vervoer sterker gegroeid dan het internationaal vervoer. Het verschil is nog duidelijker als men de cijfers bekijkt vanaf 2013. De relatief zwakke ontwikkeling van het internationaal vervoer kan ook worden verklaard door congestieproblemen in de zeehavens. Deze congestie heeft negatieve gevolgen voor het containervervoer door de binnenvaart aangezien binnenschepen vaak aan dezelfde kades aanleggen als zeeschepen, maar zeeschepen voorrang krijgen bij de afhandeling van de goederenoverslag.

ONDERVERDELING VAN HET CONTAINERVERVOER OVER DE BINNENWATEREN IN EUROPA OP BASIS VAN HET TYPE VERVOER (IN MILJOEN TON)

internationaal vervoer

nationaal vervoer



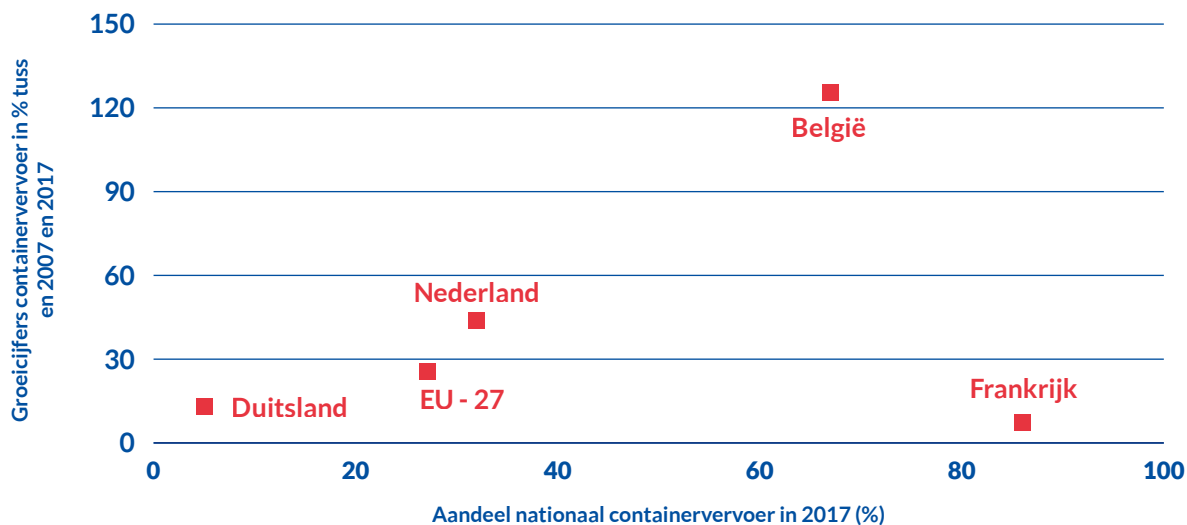
Bron: Eurostat [iww_go_actygo]

Het nationale containervervoer is minder kwetsbaar voor macro-economische recessies en congestieproblemen in de zeehavens dan het internationale containervervoer, aangezien het meer in het verlengde ligt van de logistieke vervoersketens in bepaalde landen in het verre achterland en minder afhankelijk is van de internationale handel.

In de vier belangrijkste landen voor het containervervoer in Europa zijn er grote verschillen wat het aandeel nationaal en internationaal containervervoer betreft:

- Duitsland heeft het grootste aandeel internationaal containervervoer. Dat heeft te maken met de Rijn, waar het containervervoer nauw samenhangt met het maritieme containervervoer in de ARA-zeehavens. Bovendien heeft de Rijn een aandeel van 94% in de totale containervervoersprestatie in Duitsland.
- Frankrijk heeft het grootste aandeel nationaal containervervoer van de vier landen. Een reden voor het beperkte aandeel internationaal vervoer is het feit dat de verbinding met de zeehavens niet optimaal is - met name het ontbreken van een verbinding tussen Noord-Frankrijk en de Belgische zeehavens (Seine-Nord) speelt hierbij een rol.
- België en Nederland vormen een verbindingsschakel tussen Frankrijk en Duitsland. Tegelijkertijd liggen de groeicijfers voor het containervervoer er hoger dan in de twee grotere landen.

AANDEEL VAN HET NATIONAAL CONTAINERVERVOER EN GROEIJFERS VAN HET TOTALE CONTAINERBINNENVAARTVERVOER (IN %)



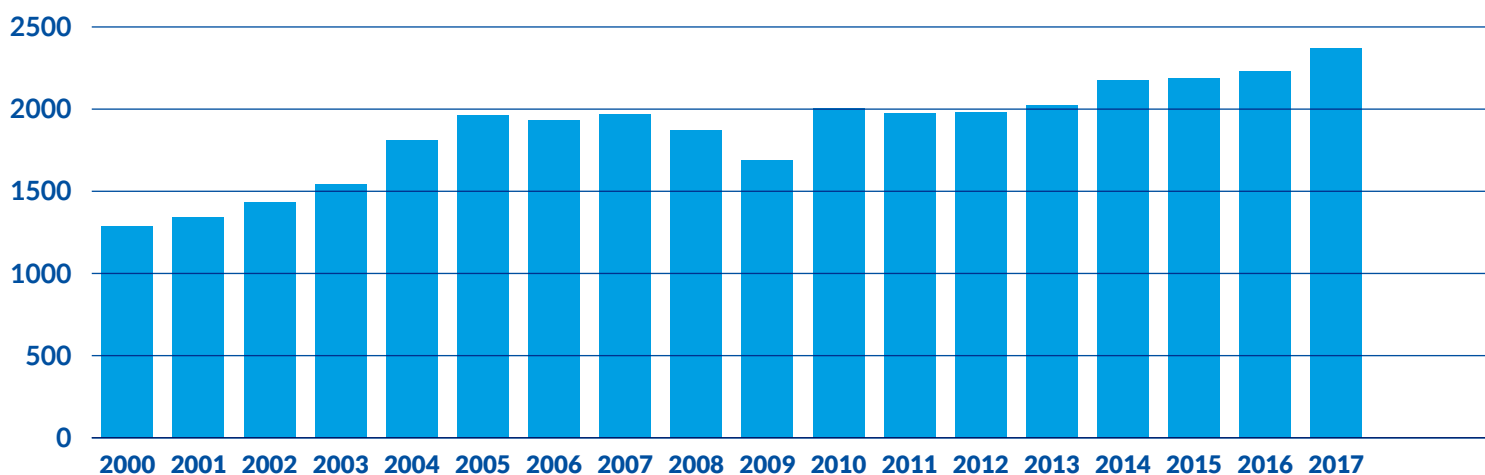
Bron: Eurostat [iww_go_actygo], analyse van de CCR

Containervervoer per stroomgebied

Na een relatief zwakke groei in de voorgaande jaren nam het containervervoer over de Rijn in 2017 sterk toe (met 6%). Deze toename kan ten dele worden verklaard door de betere wateromstandigheden ten opzichte van 2016 en 2015; daarnaast werd de toename in de hand gewerkt door de eenmalige gebeurtenissen bij Rastatt. De instorting van een spoortunnel nabij de Duitse plaats Rastatt in de zomer van 2017 maakte het spoorvervoer via het Rijntracé enkele weken lang onmogelijk. De daaropvolgende modal shift van spoor naar Rijn werkte door in een sterke toename van het aantal containers dat door de binnenvaart vervoerd werd naar Zwitserland.

In de periode 2000-2017 is het containervervoer – gemeten in TEU – over de Rijn met 84% toegenomen. Indien we de cijfers uit 1999 en 2017 naast elkaar leggen, is er zelfs sprake van een verdubbeling.

CONTAINERVERVOER OVER DE TRADITIONELE RIJN (IN 1000 TEU) IN DE PERIODE 2000-2017

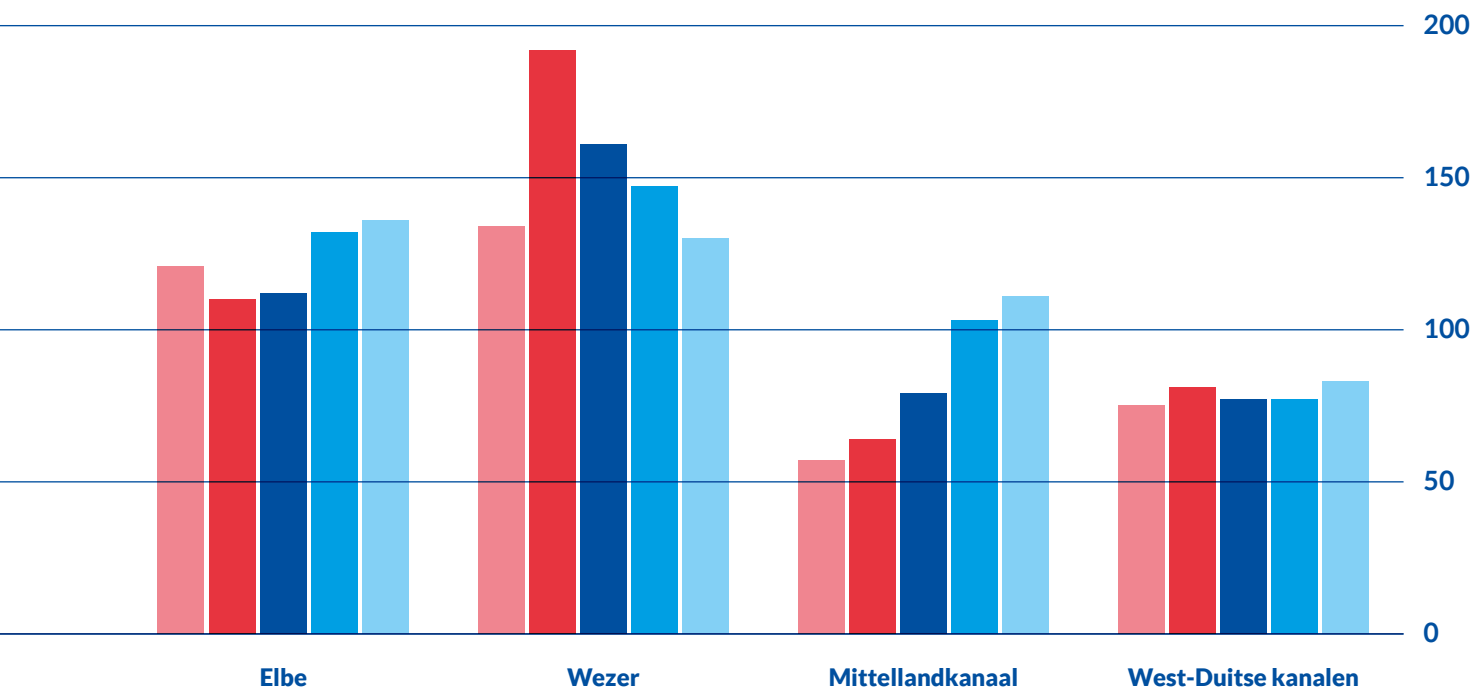


Bron: Destatis en berekening van de CCR

In de overige Duitse gebieden is het containervervoer, in vergelijking met de Rijn, nog altijd vrij gering. De enige andere gebieden met significante niveaus zijn de Elbe, de Wezer, het Mittellandkanaal en het West-Duitse kanalenetwerk (Ruhrgebied). Op de Elbe en het Mittellandkanaal is een opwaartse tendens waarneembaar, terwijl de Wezer een neerwaartse tendens laat zien. De redenen hiervoor zijn gelegen in infrastructurele beperkingen, met name de afmetingen van bepaalde sluisen in het achterland van de zeehaven van Bremen. Het containervervoer over het West-Duitse kanalenetwerk is redelijk stabiel.

CONTAINERVERVOER PER STROOMGEBIED IN DUITSLAND ZONDER DE RIJN (IN 1000 TEU)

2010 2012 2014 2016 2017

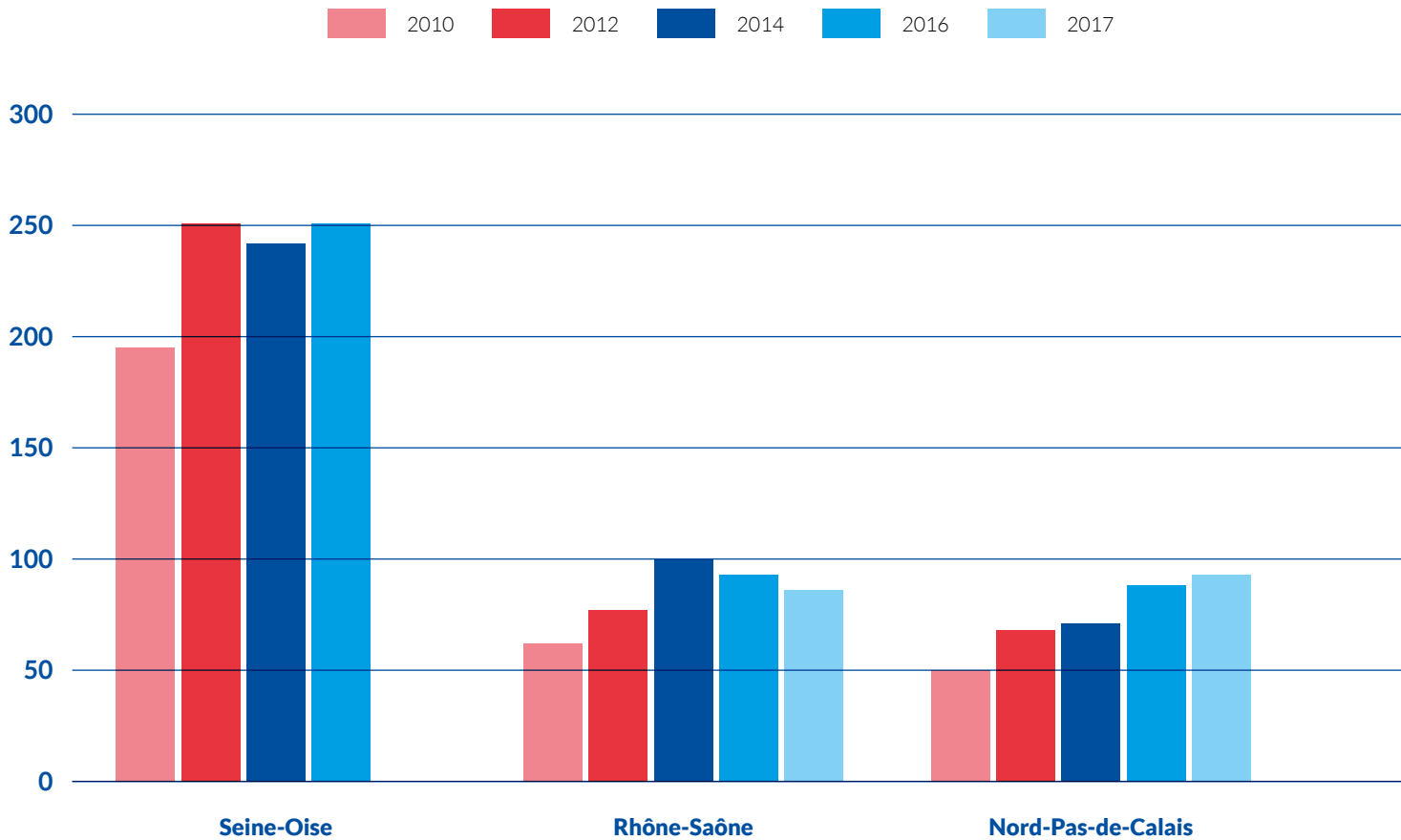


Bron: Destatis

Het containervervoer over de Duitse Donau bedroeg 1615 TEU in 2017, in vergelijking met 602 in 2016 en 75 TEU in 2015. Deze cijfers zijn nog steeds erg laag, maar ze tonen aan dat de Donau groeipotentiaal biedt. Berlijn en de omliggende regio (Brandenburg) hadden in 2017 een vervoersniveau van 742 TEU, een daling van 25% ten opzichte van 2016. Al bij al is het containervervoer over de Duitse binnenwateren nog altijd sterk geconcentreerd in het westen en noorden van het land.

Ook Frankrijk kent een regionale concentratie van het binnenvaartcontainervervoer, namelijk in het noorden en oosten van het land. De Seine voert de lijst aan en het containervervoer aldaar verbindt de hoofdstad Parijs met de zeehaven van Le Havre. Het containervervoer in de regio Nord-Pas-de-Calais neemt ook toe, terwijl de cijfers voor de Rhône licht dalen.

CONTAINERVERVOER PER STROOMGEBIED IN FRANKRIJK (IN 1000 TEU)



Bron: VNF

De redenen voor de stagnatie op de Rhône hebben te maken met ontwikkelingen in de zeehaven van Marseille. Nieuwe maritieme allianties en de verstoringen die daarmee gepaard gaan, hebben de containerlijndiensten over de Rhône in 2016 en 2017 minder betrouwbaar gemaakt.

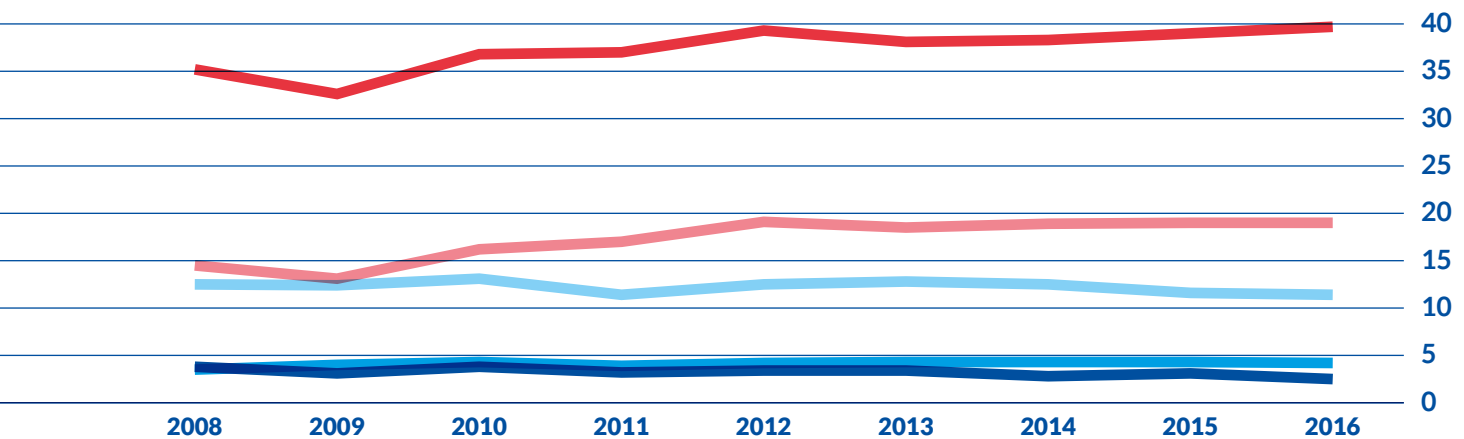
BINNENVAART

EN ANDERE VERVOERSMODI

Intermodaal aandeel in het goederenvervoer in de Europese Unie

EVOLUTIE VAN HET AANDEEL IN DE MODAL SPLIT IN DE RIJNOEVERSTATEN (IN %, OP BASIS VAN DE VERVOERSPRESTATIE)*

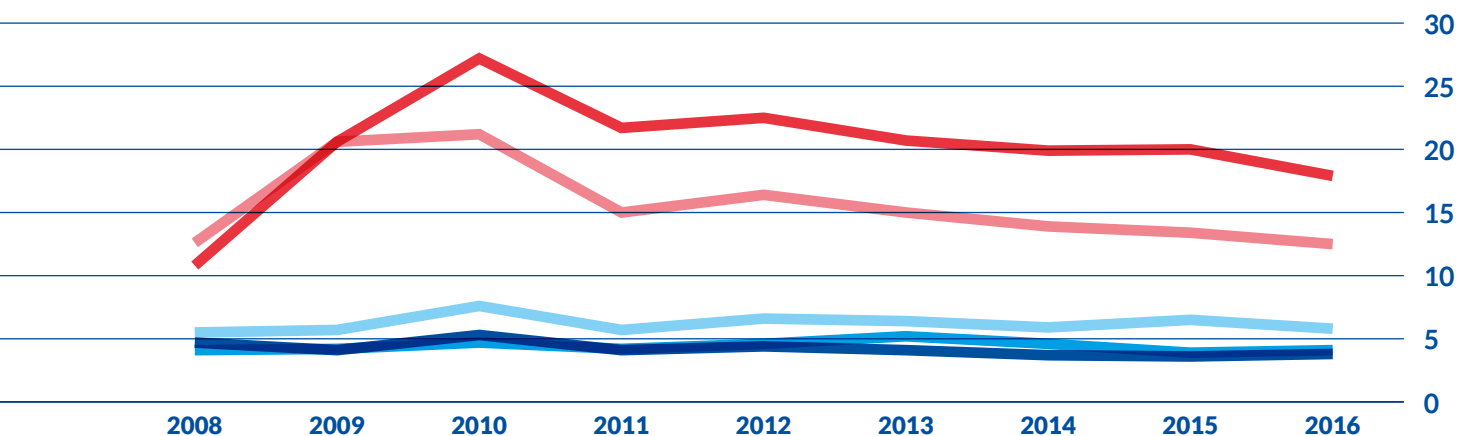
Nederland België Duitsland Frankrijk Luxemburg



Bron: Eurostat. * aandeel van de vervoersprestatie van de binnenvaart in de totale vervoersprestatie (binnenvaart + weg + spoor)

EVOLUTIE VAN HET AANDEEL IN DE MODAL SPLIT IN DE DONAULANDEN (IN %, OP BASIS VAN DE VERVOERSPRESTATIE)*

Roemenië Bulgarije Kroatië Oostenrijk Hongarije

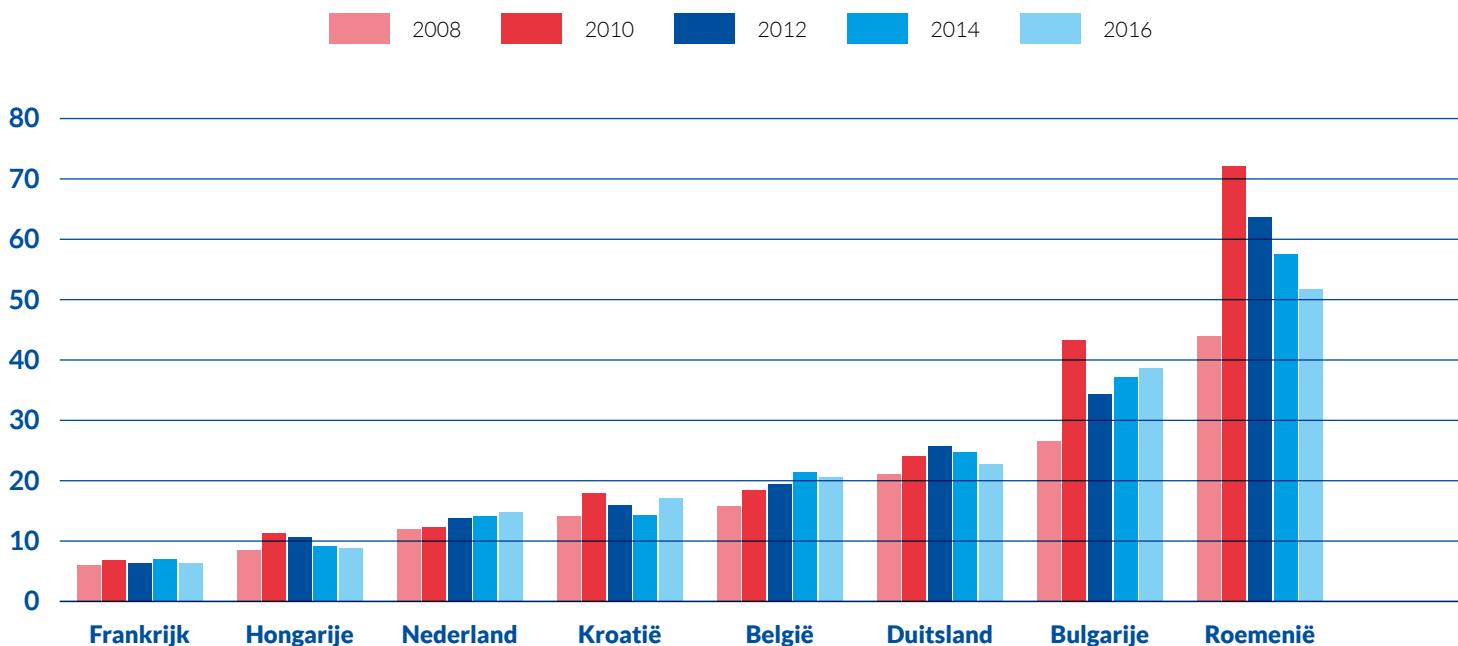


Bron: Eurostat. * aandeel van de vervoersprestatie van de binnenvaart in de totale vervoersprestatie (binnenvaart + weg + spoor)

Totaalcijfers over de modal split zijn in zekere zin statistische gemiddelden. De onderliggende redenen voor de veranderingen in het aandeel van een bepaalde vervoersmodus kunnen alleen worden blootgelegd door dieper in de intermodale gegevens te duiken en bepaalde goederensegmenten nader onder de loep te nemen. Het is daarbij belangrijk in het achterhoofd te houden dat de binnenvaart een relatief groot aandeel heeft bij de bulkgoederen, maar dat moderne economieën ook in grote mate afhankelijk zijn van een just-in-time distributie van levensmiddelen, machines, installaties, enz.

EVOLUTIE VAN HET AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VOOR LANDBOUWPRODUCTEN

(IN %, OP BASIS VAN VERVOERSPRESTATIE)



Bron: Eurostat [*iwv_go_atygo*], [*road_go_ta_tg*], [*rail_go_grpgood*], analyse van de CCR

De Roemeense cijfers tonen dat de binnenvaart, ook met de hoogste vervoersprestatie van de drie modi, in dit segment verwickeld is in een harde concurrentiestrijd met het wegvervoer. Daar waar vastgesteld kan worden dat het vervoer van landbouwproducten over de Donau in de periode 2008-2016 terugliep, kan worden vastgesteld dat er meer landbouwproducten over de weg werden vervoerd.

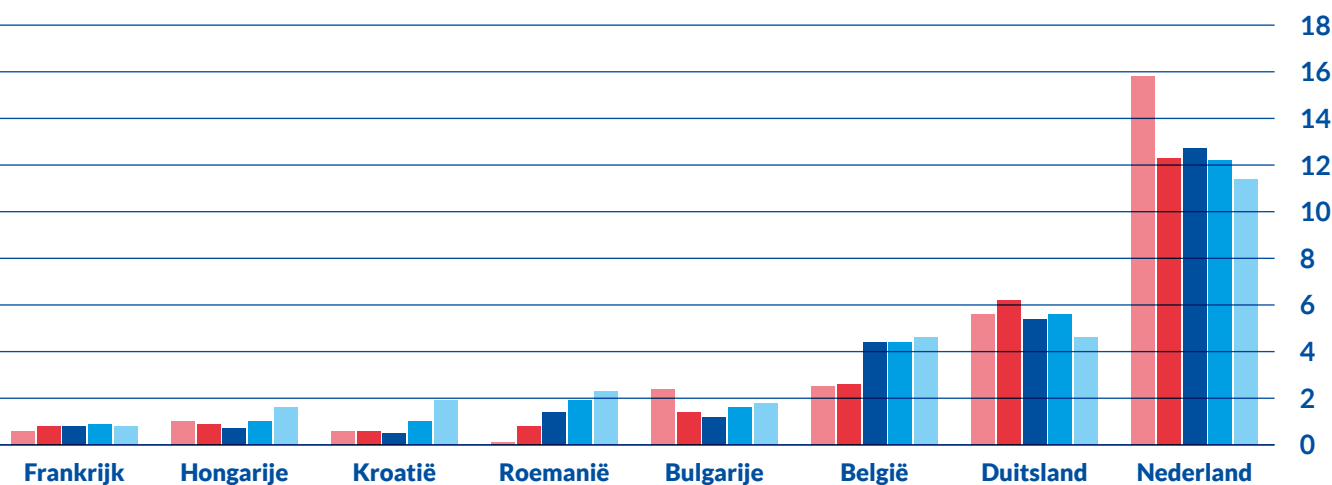
In Bulgarije is het aandeel van het wegvervoer groter dan het vervoer over de Donau. Sinds 2013 is het vervoer over de Donau echter sterk toegenomen, terwijl het wegvervoer stagneerde en het spoorvervoer zo goed als verdwenen is. Dat verklaart de stijging in de modal split voor landbouwproducten in Bulgarije.

Het is lastig te verklaren waarom de binnenvaart in Frankrijk, met zijn grote landbouwproductie en zijn vele zeehavens en binnenwateren, zo'n laag aandeel heeft in de modal split. Het wegvervoer heeft een groot en relatief stabiel blijvend aandeel van 80% - 85%. De cijfers voor het spoorvervoer liggen nog lager dan die voor de binnenvaart. De afname van het aantal binnenschepen voor het vervoer van droge lading in Frankrijk zou een mogelijke verklaring kunnen zijn, met name omdat de Franse schepen relatief klein zijn en daarom geschikt zijn voor het vervoer van landbouwproducten in het achterland.

EVOLUTIE VAN HET AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VOOR LEVENSMIDDELEN

(IN %, OP BASIS VAN VERVOERSPRESTATIE)

2008 2010 2012 2014 2016



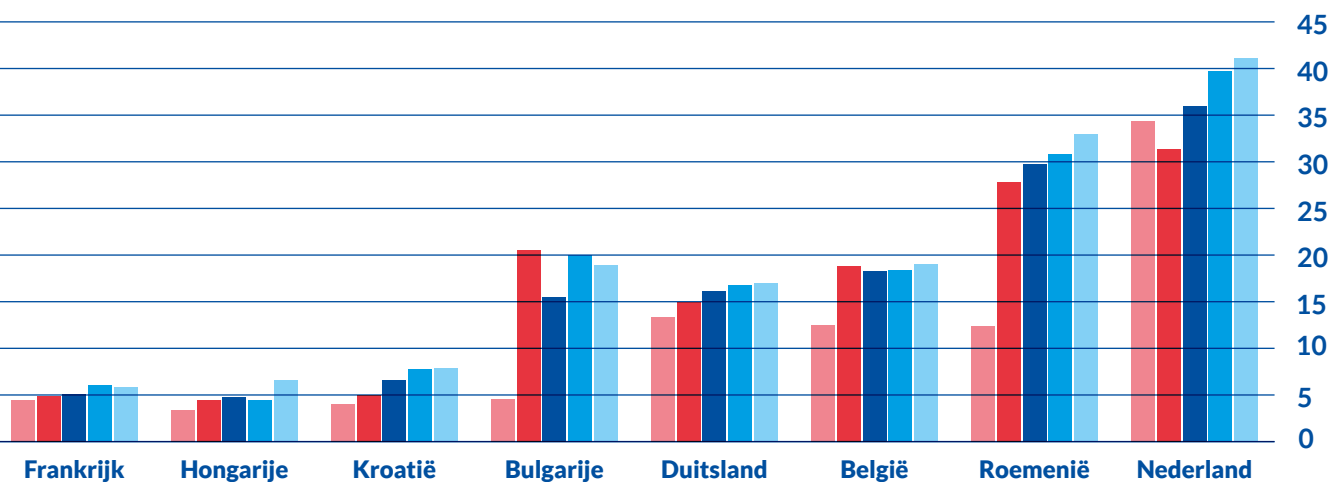
Bron: Eurostat [iww_go_atygo], [road_go_ta_tg], [rail_go_grpgood], analyse van de CCR

Levensmiddelen vormen een segment met gemiddeld een zeer laag intermodaal aandeel van de binnenvaart. Dit heeft te maken met het feit dat levensmiddelen vaak bederfelijke goederen zijn, waardoor lange transporttijden grote problemen veroorzaken voor de kwaliteit en de dienstverlening. Niet alle goederen binnen dit segment zijn echter bederfelijk. Koolzaadolie maakt bijvoorbeeld ook deel uit van dit segment. Hier zou de binnenvaart in de toekomst een groter marktaandeel kunnen verwerven, omdat dit soort producten in een aantal opzichten te vergelijken zijn met bulkgoederen en bovendien een groot potentieel hebben als energiebron. Daarnaast zou het uitbreiden van stedelijke vervoersketens met binnenvaartschepen een manier kunnen zijn om meer levensmiddelen over de rivieren te vervoeren.

EVOLUTIE VAN HET AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VOOR CHEMICALIËN

(IN %, OP BASIS VAN VERVOERSPRESTATIE)

2008 2010 2012 2014 2016



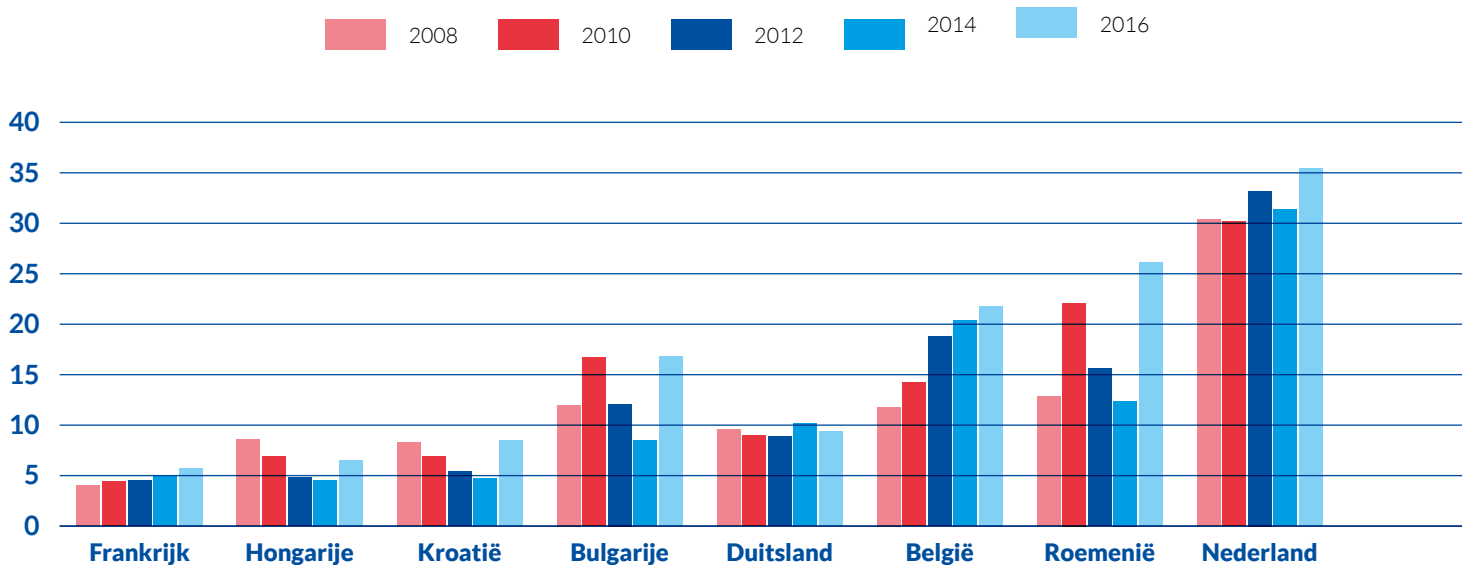
Bron: Eurostat [iww_go_atygo], [road_go_ta_tg], [rail_go_grpgood], analyse van de CCR

Uit de multimodale cijfers blijkt dat de binnenvaart een groter aandeel heeft verworven op de markt voor het vervoer van chemicaliën. Een gedetailleerde analyse wijst uit dat hier verschillende redenen voor zijn.

In de Rijnsoeverstaten neemt het vervoer van chemicaliën over de weg al geruime tijd vrij sterk af. In Duitsland bijvoorbeeld, is het vervoer van chemicaliën over de weg gedaald met 28% in de periode 2008-2016 en het spoorvervoer met 6%. Het vervoer van chemicaliën door de binnenvaart is in dezelfde periode met 3% toegenomen. In de Rijnsoeverstaten kunnen de dalende cijfers voor het wegvervoer en gedeeltelijk ook voor het spoorvervoer worden toegeschreven aan veiligheidskwesties. De huidige hoge veiligheidsnormen in de tankvaart bieden een voordeel ten opzichte van andere vervoersmodi in dit segment.

In de Donaulanden zijn andere patronen zichtbaar. Hier vertoont het wegvervoer van chemicaliën een min of meer stijgende tendens. De nationale vervoerssectoren van deze landen zijn gemiddeld meer gericht op het wegvervoer. De reden waarom de binnenvaart desalniettemin aandeel heeft gewonnen op de markt voor chemicaliën in de Donaulanden heeft te maken met de absolute groei van dit segment en ook met het feit dat het spoorvervoer van chemicaliën in de meeste Donaulanden terugliep.

EVOLUTIE VAN HET AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VOOR METALEN EN METAALPRODUCTEN (IN %, OP BASIS VAN VERVOERSPRESTATIE)



Bron: Eurostat [*iww_go_atygo*], [*road_go_ta_tg*], [*rail_go_grpgood*], analyse van de CCR

Metalen en metaalproducten vormen een segment waarin het wegvervoer nog altijd het grootste aandeel heeft, ook al is er sinds 2008 een daling opgetreden vanwege een afname van de absolute vervoersprestatie.

Het vervoer van metalen, zowel per spoor als door de binnenvaart, heeft sinds 2008 een constante evolutie doorgemaakt. De binnenvaart heeft marktaandeel gewonnen in een aantal landen. In Nederland is het vervoer per spoor van metalen flink toegenomen in de afgelopen jaren maar minder sterk dan het wegvervoer en de binnenvaart.



03

OVERSLAG VAN GOEDEREN IN HAVENS

- De grote Europese zeehavens, zoals Rotterdam, Antwerpen, Hamburg en Constanța zijn ook belangrijk voor het binnenvaartvervoer van en naar het achterland. Het vervoer vanuit het achterland naar deze havens is in elke haven structureel anders.
- De haven van Rotterdam heeft het hoogste percentage als het gaat om uitgaand vervoer. 71% van het totale binnenvaartvervoer verlaat de haven met bestemming achterland, terwijl 29% vervoer is dat naar de zeehaven toe gaat.
- In de haven van Antwerpen is het binnenvaartvervoer naar het achterland in 2017 sterk toegenomen.

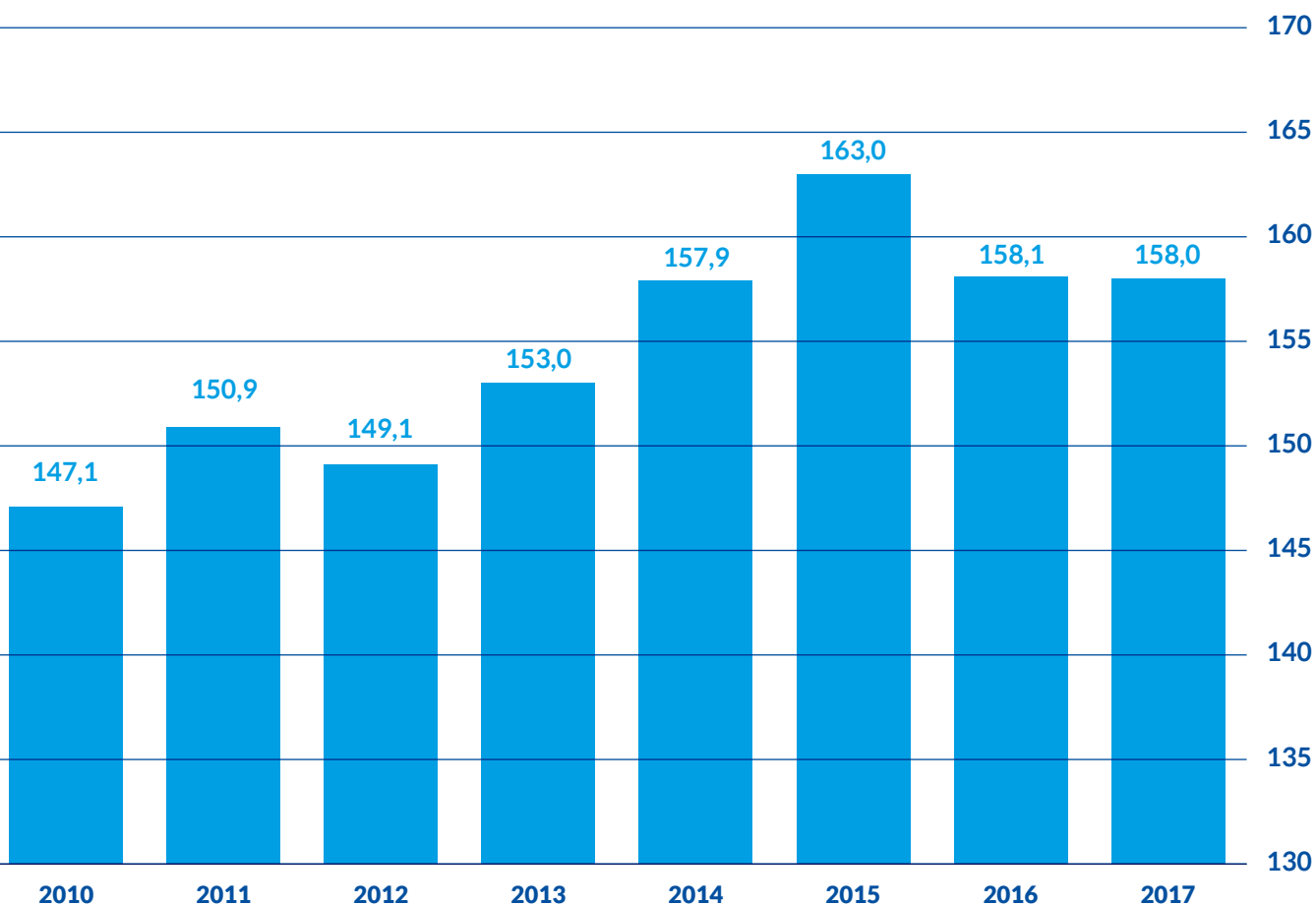


BINNENVAARTVERVOER

IN VIER BELANGRIJKE EUROPESE ZEEHAVENS

In **Rotterdam**, de grootste Europese zeehaven, werden in 2017 105.000 binnenvaartschepen geladen of gelost. Er werden 112,4 miljoen ton goederen geladen, om naar het achterland te worden vervoerd. Het inkomend vervoer bedroeg 45,7 miljoen ton. De binnenvaart heeft een bijzonder groot aandeel in het achterlandvervoer: 86% voor droge lading, 40% voor vloeibare lading en 36% voor containers. De haven streeft ernaar dit laatstgenoemde aandeel uit te breiden tot meer dan 40%.

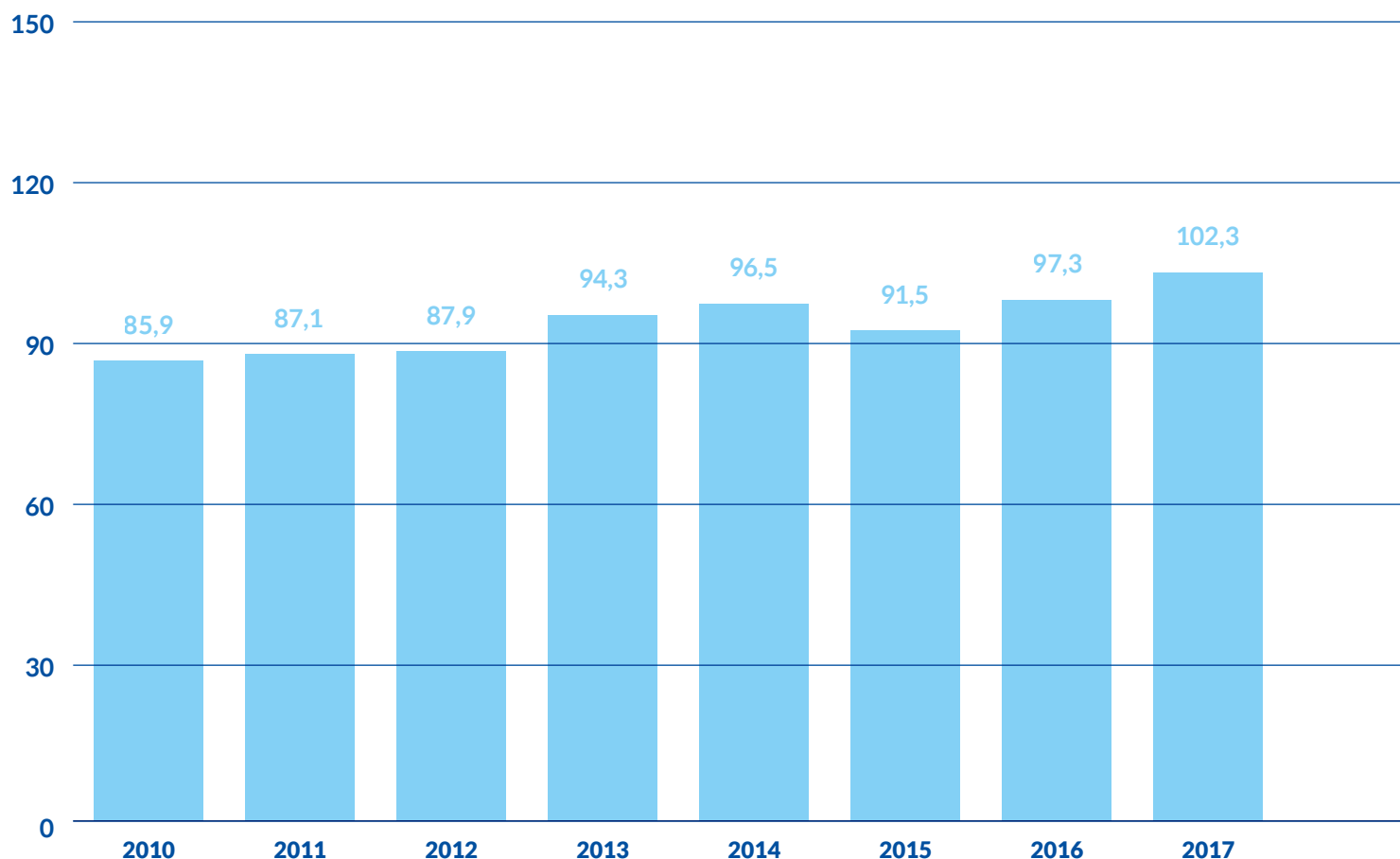
BINNENVAARTVERVOER IN DE ZEEHAVEN VAN ROTTERDAM (MILJOEN TON)



Bron: Haven van Rotterdam

In **Antwerpen** hebben 59.268 binnenvaartschepen de haven in 2017 aangedaan en het vervoersvolume van deze schepen (102,3 miljoen ton) overschreed de drempel van 100 miljoen. Dit komt neer op een toename van 5%. Er was een sterke groei voor ijzerertsen, metalen, zand, stenen en bouwmaterialen en voor chemicaliën. Voor aardolieproducten was er min of meer sprake van stagnatie. Toch bleven aardolieproducten (met 30 miljoen ton) en chemicaliën (met 26 miljoen ton) verreweg de belangrijkste goederensegmenten voor het binnenvaartvervoer in Antwerpen.

BINNENVAARTVERVOER IN DE ZEEHAVEN VAN ANTWERPEN (MILJOEN TON)

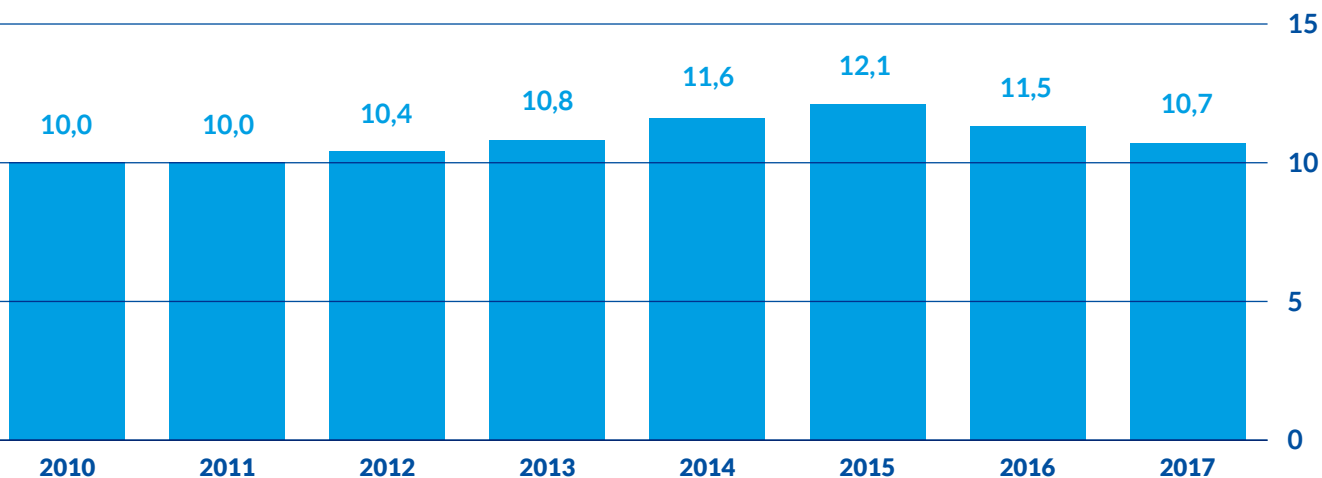


Bron: Haven van Antwerpen

In 2017 deden 19.315 binnenvaartschepen de haven van **Hamburg** aan, vergeleken met 20.382 in 2016. Bulkgoederen maakten maar liefst 87% van het binnenvaartvervoer uit. 30% van het totale binnenvaartvervoer bestond uit aardolieproducten en kolen. Het aandeel van het containervervoer groeide van 10% in 2016 naar 11% in 2017 (1,1 miljoen ton). Uitgedrukt in TEU nam het containervervoer toe van 119.044 TEU tot 121.051 TEU.

46% van het binnenvaartvervoer in Hamburg is inkomend vervoer en 54% uitgaand. De belangrijkste regio's van herkomst of bestemming tussen Hamburg en het achterland zijn Nedersaksen (42%), Schleswig-Holstein (27%), Saksen-Anhalt (21%) en Berlijn (7%). Voor Berlijn nam het volume in 2017 met 15% toe ten opzichte van 2016, tot 0,74 miljoen ton.

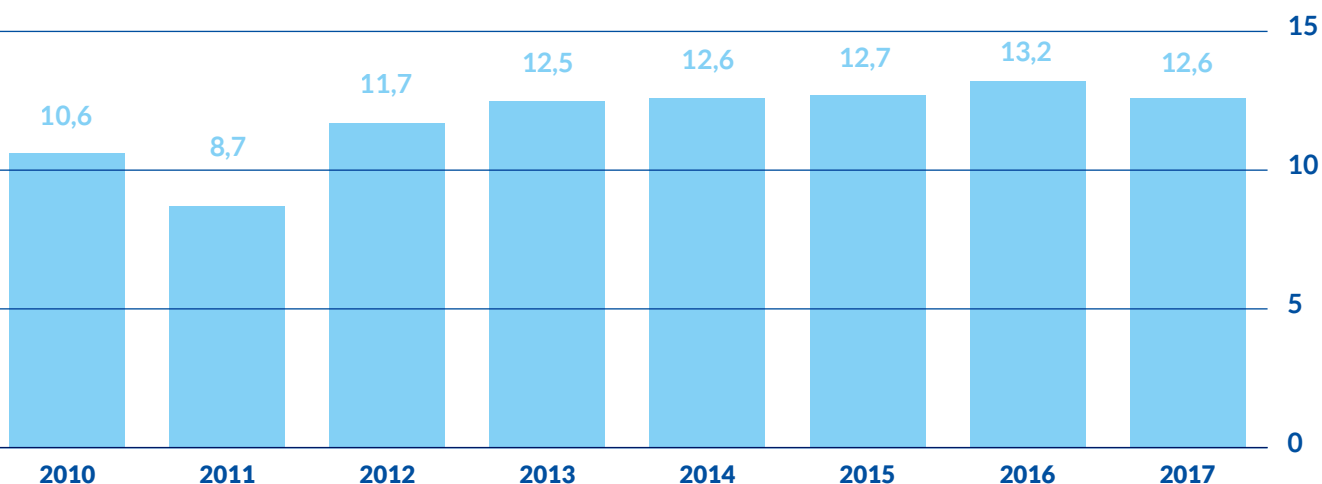
BINNENVAARTVERVOER IN DE ZEEHAVEN VAN HAMBURG (MILJOEN TON)



Bron: Bureau voor de statistiek van Hamburg

De haven van **Constanța** is de grootste zeehaven aan de Zwarte Zee en speelt een belangrijke rol als doorvoerhaven voor niet aan zee grenzende landen in Midden- en Zuidoost-Europa. De haven is via het Donau-Zwarte Zeekanaal verbonden met de Donau en dit is dan ook een van de belangrijkste troeven van Constanțaport. Wat het binnenvaartvervoer betreft, bestond 43% in 2017 uit inkomend vervoer uit het achterland en 57% uit uitgaand vervoer naar het achterland.

BINNENVAARTVERVOER IN DE ZEEHAVEN VAN CONSTANȚA (MILJOEN TON)



Bron: Haven van Constanța/Roemeens bureau voor de statistiek

Het containervervoer over de Donau is nog relatief gering en in Constanța bedroeg dit in 2017 4849 TEU. Dit was volledig internationaal vervoer (met herkomst of bestemming buiten Roemenië).



EVOLUTIE VAN HET GOEDERENVERVOER

IN 2017 IN EUROPESE BINNENHAVENS

RIJNHAVENS

BINNENVAARTVERVOER IN DE 10 GROOTSTE RIJNHAVENS (MILJOEN TON)

	2015	2016	2017	2017/2016
Duisburg	54,1	55,6	52,2	-6%
RheinCargo*	17,4	18,1	18,5	+2%
Mannheim	8,2	8,7	9,7	+11%
Straatsburg	7,4	7,5	8,0	+6%
Ludwigshafen	7,4	6,6	5,6	-16%
Karlsruhe	6,5	6,3	7,2	+15%
Bazel	6,3	5,9	5,8	-2%
Mulhouse	4,9	4,9	4,8	-1%
Kehl	3,2	3,5	3,5	+1%
Krefeld	3,0	3,2	3,4	+6%
Totaal	118,4	120,3	118,7	-1%

Bron: Destatis, RheinCargo, Port de Strasbourg, Schweizerische Rheinhäfen, Port de Mulhouse

*RheinCargo is een multimodale haven en logistiekonderneming, die zeven havens exploiteert in Keulen, Neuss en Düsseldorf

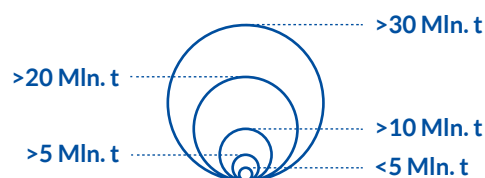
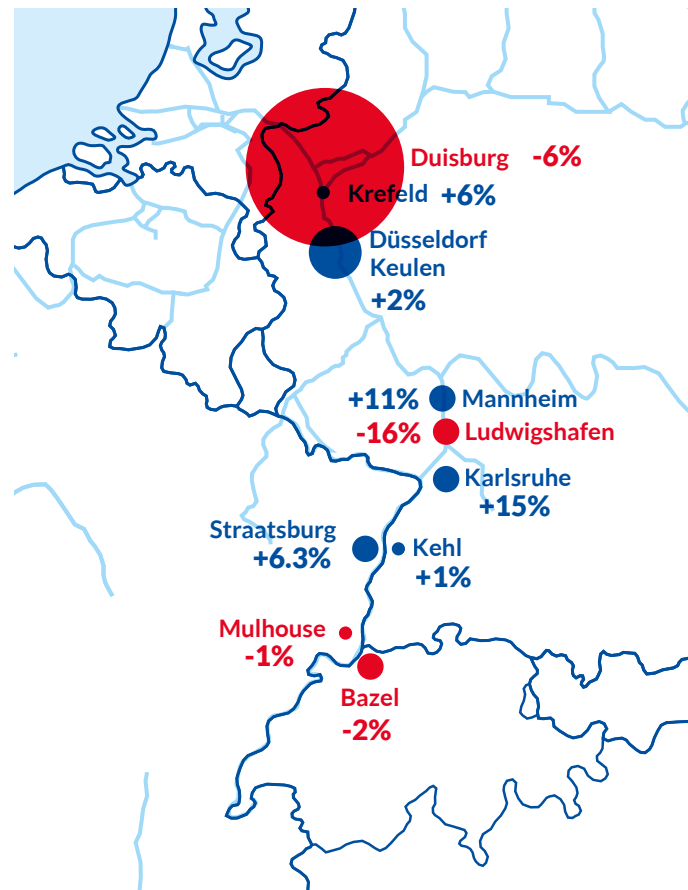
Duisburg

Van de 52,2 miljoen ton in Duisburg werd 15,7 miljoen ton afgehandeld door de openbare haven van Duisburg (Duisport Group), terwijl het overige vervoer werd verwerkt door particuliere havens van staalondernemingen. Het goederenvervoer liep in 2017 terug doordat er minder kolen werden vervoerd. Het spoorvervoer in de Duisport Group bedroeg 18,8 miljoen ton (een toename van 7%), dankzij de toename van treinen die via de Nieuwe Zijderoute uit China komen.

RheinCargo

Ondanks verliezen in het kolenvervoer slaagde RheinCargo erin 2,2% meer goederen via de binnenvaart te vervoeren in andere bulkgoederensegmenten, zoals landbouwproducten, ijzererts en metalen. RheinCargo wil zich blijven richten op het vervoer van bulkgoederen en dit positieve resultaat bekrachtigt deze strategie.³

JAARLIJKS SCHEEPVAARTVERKEER IN TOTAAL (MILJOEN TON)



- Negatief groeipercentage van het mondiale vervoer in 2017 t.o.v. 2016
- Positief groeipercentage van het mondiale vervoer in 2017 t.o.v. 2016

Spoorvervoer uit China via de Nieuwe Zijderoute viert momenteel hoogtij in Duisburg

³ Zie : persbericht van RheinCargo van 29 maart 2018

FRANSE EN BELGISCHE BINNENHAVENS

BINNENVAARTVERVOER IN DE 10 GROOTSTE FRANSE EN BELGISCHE BINNENHAVENS (MILJOEN TON)

	2015	2016	2017	2017/2016
Parijs	20,3	20,3	21,2	+4,6%
Luik	14,6	15,5	15,9	+3,1%
Straatsburg	7,4	7,5	8,0	+6,3%
Namen	5,1	5,2	5,3	+1,9%
Brussel	4,4	4,3	4,8	+8,8%
Mulhouse	4,9	4,9	4,8	-1,0%
Metz/Thionville	2,5	2,0	2,2	+8,3%
Rijsel	1,5	1,7	1,8	+8,3%
Lyon	1,4	1,4	1,5	+10,3%
Aproport*	0,9	1,0	1,1	+7,2%
Totaal	63,0	63,8	66,6	+4,5%

Bron: Association des ports intérieurs français (AFPI), Port de Liège, Port de Namur

* Aproport = Ports de Chalon-sur-Saône et de Mâcon

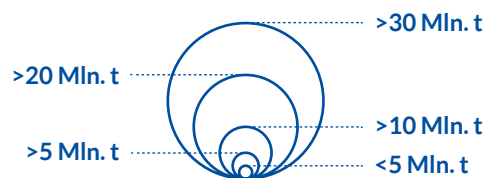
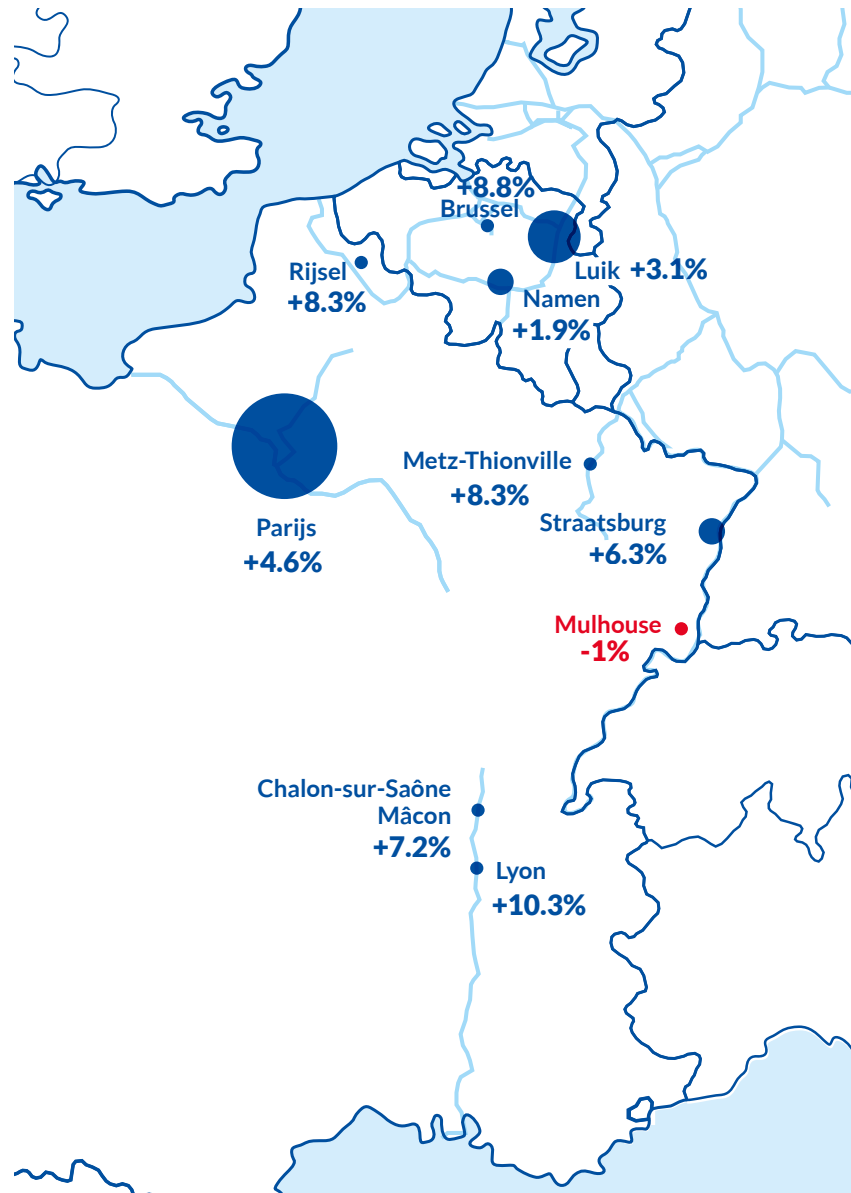
Haven van Parijs

77% van het binnenvaartvervoer bestond in 2017 uit zand, stenen en bouwmaterialen. Dit segment groeide met 9,2% ten opzichte van 2016, dankzij de extra bouwmaterialen die werden vervoerd voor de aanleg van nieuwe metrolijnen. De Haven van Parijs stelt kades ter beschikking voor deze bouwwerkzaamheden, voor de levering van het bouwmetaal en tevens voor het vervoer van het afgegraven metaal.

Haven van Luik

40% van het binnenvaartvervoer bestond uit zand, stenen en bouwmaterialen, maar dit segment kende een kleine krimp in Luik (-2%). Groei vond plaats in de segmenten houtproducten (+21%) en containers (+21%).

JAARLIJKS SCHEEPVAARTVERKEER IN TOTAAL (MILJOEN TON)



- Negatief groeipercentage van het mondiale vervoer in 2017 t.o.v. 2016
- Positief groeipercentage van het mondiale vervoer in 2017 t.o.v. 2016

I DONAUHAVENS

BINNENVAARTVERVOER IN DE TIEN GROOTSTE DONAUHAVENS (MILJOEN TON)

	2015	2016	2017	2017/2016
Galati	6,0	6,6	6,3	-4,5%
Izmael	4,8	5,7	5,1	-10%
Linz	3,8	4,0	4,3	+10%
Smederovo	1,8	2,5	3,2	+28%
Bratislava	1,9	1,9	2,0	+8%
Tulcea	1,5	1,5	1,3	-14%
Regensburg	1,5	1,3	1,5	+11,0%
Wenen	1,0	1,1	1,1	+/- 0%
Budapest	0,8	1,0	1,1	+7,4%
Drobeta Turnu Severin	0,9	1,0	1,1	+10%
Baja	0,7	0,5	0,6	+27,1%
Totaal	24,7	27,1	27,6	+ 1,8 %

Bron: Marktobservatieverslag van de Donaucommissie, Roemeens bureau voor de statistiek, Hongaars bureau voor de statistiek, Destatis

Haven van Bratislava

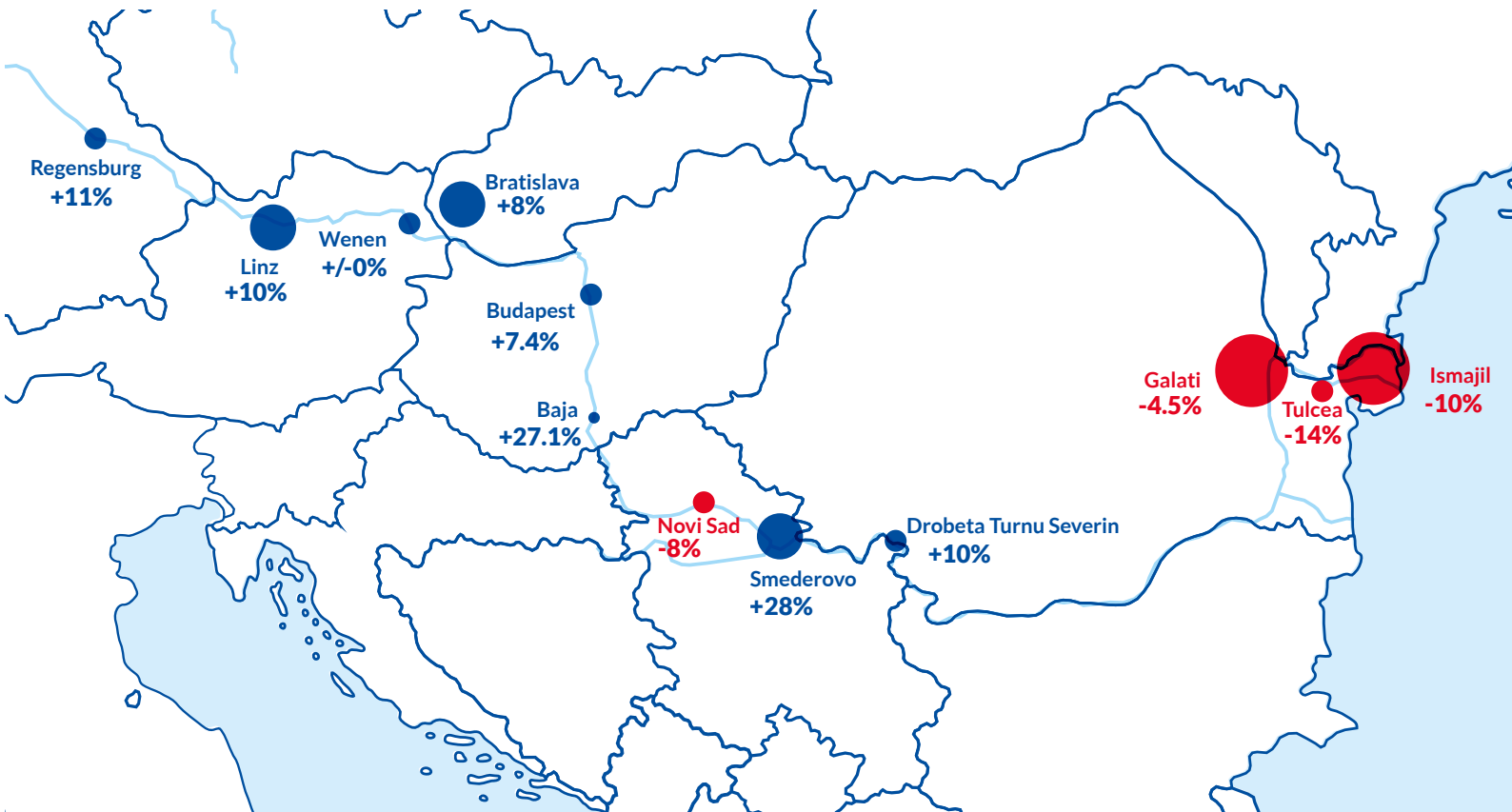
De Slowaakse hoofdstad Bratislava huisvest tevens de grootste binnenvaarthaven van het land. Bijna 99% van het goederenvervoer is bestemd voor de export (geladen goederen). Meer dan twee derde van het goederenvervoer bestaat uit ijzererts, dat bestemd is voor de Oostenrijkse staalindustrie. Een vijfde van het goederenvervoer betreft chemicaliën en aardolieproducten, die worden vervoerd naar Oostenrijk, Hongarije en Duitsland.⁴

Haven van Regensburg

De grootste Beierse binnenvaarthaven maakte in 2017 een bijzonder zwaar eerste kwartaal mee, evenals veel andere Donauhavens. Er lag ijs op de Donau, er waren lage waterstanden en het vervoer lag in dit kwartaal daardoor 38% lager dan in hetzelfde kwartaal van 2016. Nadat het ijs en de lage waterstanden verdwenen waren, verdubbelden de vervoerscijfers in het tweede kwartaal van 2017 ten opzichte van het jaar ervoor. Ze bereikten een hoogtepunt in juli, dankzij het gunstige oogstseizoen in 2017 in Duitsland, zodat de cijfers in het derde kwartaal 19% hoger lager dan in hetzelfde kwartaal van 2016.

⁴Bron: Marktobservatieverslag van de Donaucommissie

JAARLIJKS SCHEEPVAARTVERKEER IN TOTAAL (MILJOEN TON)



- Negatief groeipercentage van het mondiale vervoer in 2017 t.o.v. 2016
- Positief groeipercentage van het mondiale vervoer in 2017 t.o.v. 2016





04

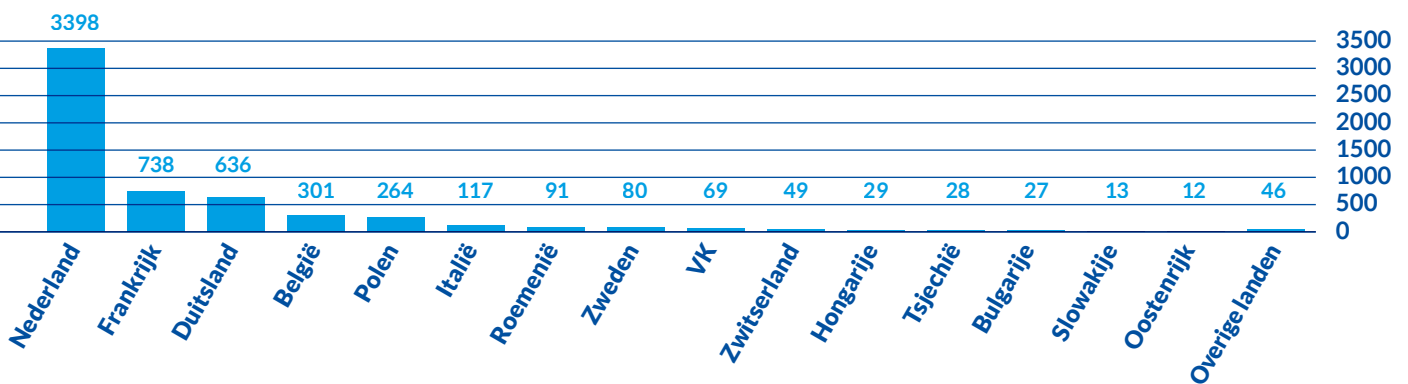
ONDERNEMINGEN, OMZET, VRACHTPRIJZEN, WATERSTANDEN EN EXPLOITATIE- OMSTANDIGHEDEN

- Met circa 3400 transportbedrijven voor vrachtvervoer is Nederland het land waar de economische activiteiten in de sector vrachtvervoer het grootst zijn.
- De Rijnsoeverstaten zijn goed voor 91% van de totale omzet in het Europese binnenvaartvrachtvervoer.
- In de passagiersvaart is de economische activiteit gelijkmatiger over Europa gespreid.
- Zwitserland is het land waar de omzet in de passagiersvaart procentueel gezien het hoogst ligt.

BINNENVAART- ONDERNEMINGEN

EN JAARLIJKSE OMZET IN EUROPA

AANTAL BINNENVAARTONDERNEMINGEN IN HET GOEDERENVERVOER IN EUROPA

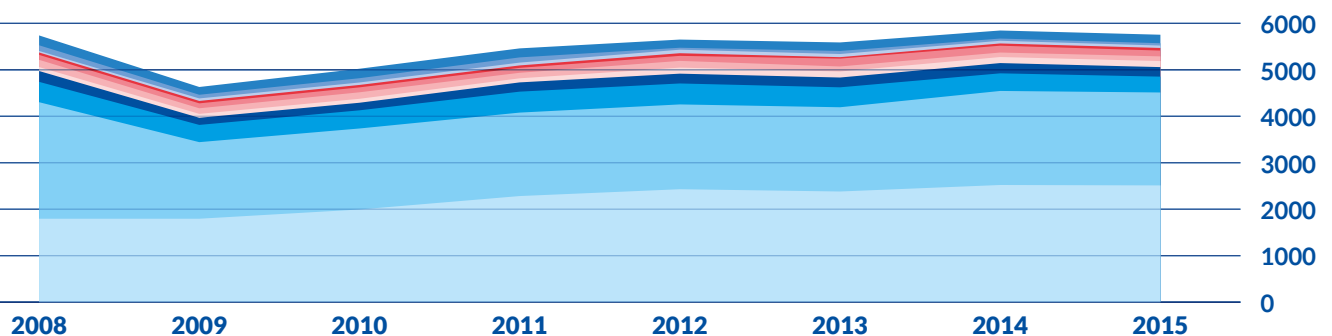


Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en Bundesamt für Statistik (CH)

87% van alle binnenvaartbedrijven bevinden zich in de Rijnnoeverstaten (Nederland, Duitsland, België, Frankrijk en Zwitserland), slechts 3% is gevestigd in Donaulanden (Oostenrijk, Slowakije, Hongarije, Kroatië, Servië, Roemenië, Bulgarije) en 10% in overige landen (Polen, Italië, Verenigd Koninkrijk, Tsjechische Republiek, Zweden etc.)

JAARLIJKSE OMZET IN HET GOEDERENVERVOER IN DE BINNENVAART IN EUROPA (MILJOEN €)

overige landen Oostenrijk Hongarije Slowakije Polen Roemenië
Zwitserland België Frankrijk Duitsland Nederland

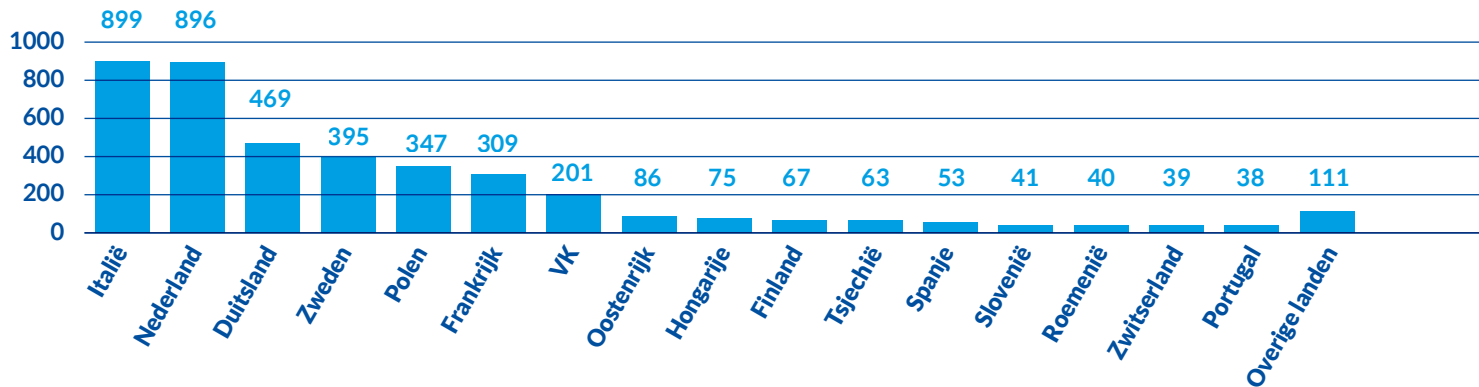


Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], Bundesamt für Statistik (CH), Centraal Bureau voor de Statistiek (NL)

De binnenvaartbedrijven in Nederland en Duitsland zijn goed voor 80% van de omzet in de Europese binnenvaartsector. De drie overige Rijnnoeverstaten (België, Frankrijk en

Zwitserland) nemen 11% van de Europese omzet voor hun rekening. De overige landen hebben samen een aandeel van 9%.

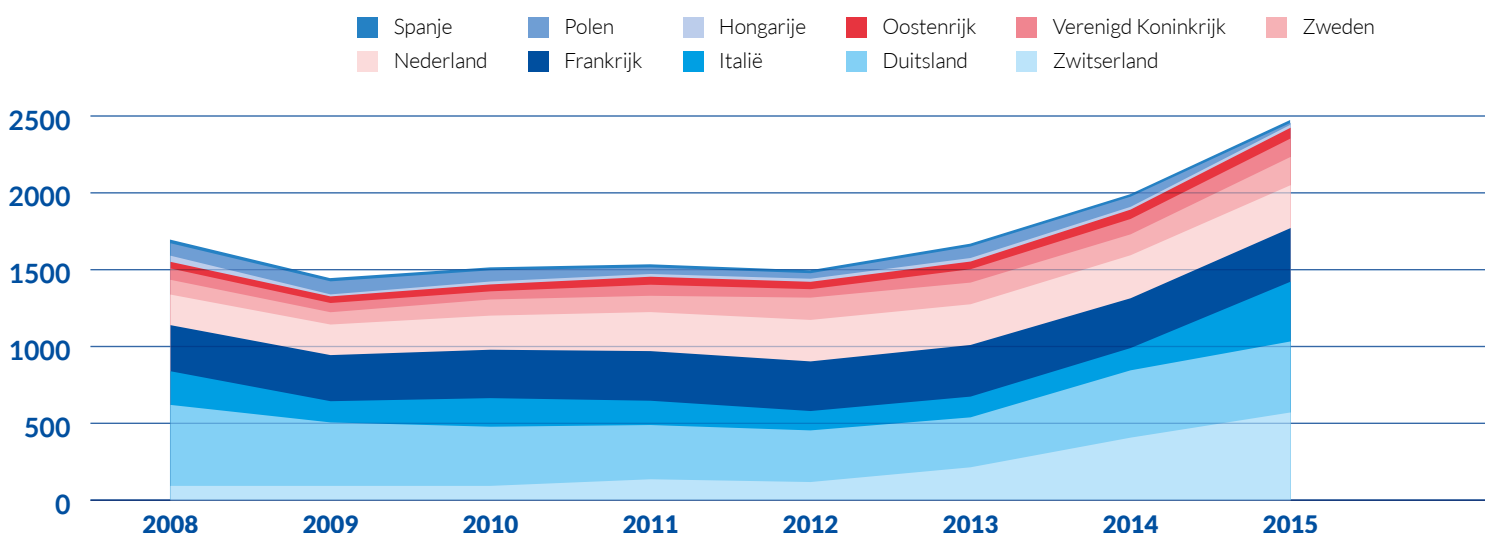
AANTAL BINNENVAARTBEDRIJVEN VOOR PASSAGIERSVERVOER IN EUROPA



Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] en Bundesamt für Statistik (CH)

Slechts 42% van alle passagiersvaartbedrijven is gevestigd in Rijnsoeverstaten, 6% bevindt zich in Donaulanden en 52% in Zweden, Polen en het Verenigd Koninkrijk, Finland, de Tsjechische Republiek, Spanje etc. Dit kan worden verklaard door het feit dat de definitie van Eurostat van een passagiersvaartbedrijf ook bedrijven omvat die actief zijn op meren. Statistisch gezien wordt er geen onderscheid gemaakt tussen passagiersvaart over rivieren of op meren. Met name in Italië, Zwitserland, Zweden, Oostenrijk en Duitsland zijn er veel meren en veel passagiersvaartbedrijven die dagexcursies of lijndiensten per schip aanbieden op deze meren.

JAARLIJKSE OMZET IN DE PASSAGIERSVAART IN EUROPA (MILJOEN €)



Bron: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], Bundesamt für Statistik (CH), Centraal Bureau voor de Statistiek (NL)

De Zwitserse passagiersvaartondernemingen zijn vaak actief in riviercruises, waar de gemiddelde omzet per bedrijf veel hoger ligt dan voor dagexcursies. De scherpe toename sinds 2012 is te verklaren door de boom in riviercruises (zie het hoofdstuk over de passagiersvaart).

OMZETONTWIKKELING

PER KWARTAAL IN 2015, 2016 EN 2017

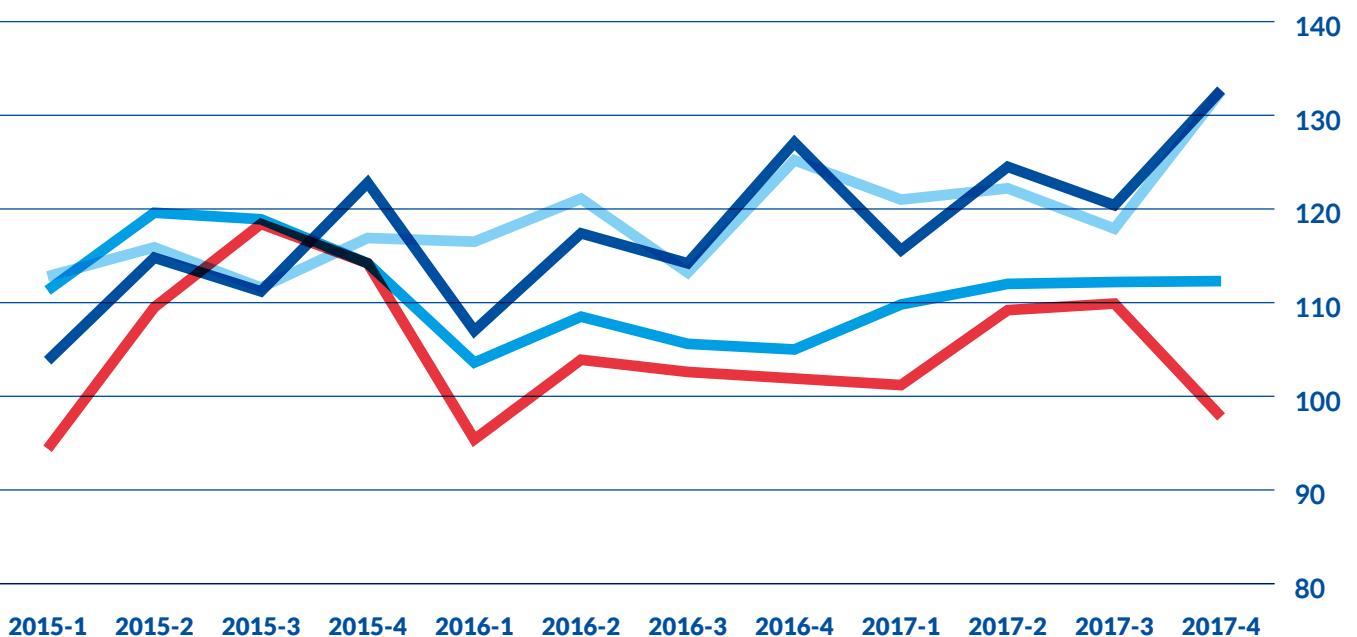
Eurostat publiceert officiële gegevens over de ontwikkeling van de omzet, maar recente gegevens zijn pas lang na dato beschikbaar.⁵ Daarom worden voor de jaren 2015, 2016 en 2017 voorlopige cijfers gebruikt, maar deze gegevens zijn slechts beschikbaar voor een beperkt aantal landen. Eurostat publiceert alleen gegevens over de kwartaalomzet voor de NACE-sector H50 (watervervoer), die zowel zeevervoer als binnenvaartvervoer omvat. Op basis van deze gegevens kunnen alleen omzetgegevens voor de binnenvaart worden berekend voor landen zonder noemenswaardige zeevaartactiviteiten (Oostenrijk en Hongarije).

Nederland

Voor Nederland worden kwartaalomzetgegevens geleverd door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

ONTWIKKELING VAN DE OMZET IN NEDERLAND (2010=100) – RIJNOEVERSTAAT MET EEN GROOT AANDEEL VRACHTVERVOER

Weg Spoor Zeevaart Binnenvaart



Bron: CBS

⁵ De gegevens over de jaaromzet voor 2017 van Eurostat waren nog niet beschikbaar op het moment dat dit rapport werd opgesteld.

De evolutie van de omzet in de Nederlandse vervoerssector laat zien dat er verschillen zijn tussen weg- en spoorvervoer enerzijds en zee- en binnenvaart anderzijds. Dit patroon kan worden verklaard door algemene trends in de zee- en binnenvaart. Deze trends houden verband met de ontwikkeling van de wereldhandel, het vervoer van droge en vloeibare bulkgoederen, containervervoer enz. Al deze goederensegmenten zijn typisch voor zowel zeeschepen als binnenvaartschepen, maar niet erg gebruikelijk voor wegvervoer. Over het spoor worden weliswaar ook bulkgoederen vervoerd, maar in mindere mate dan in de binnenvaart of zeevaart.

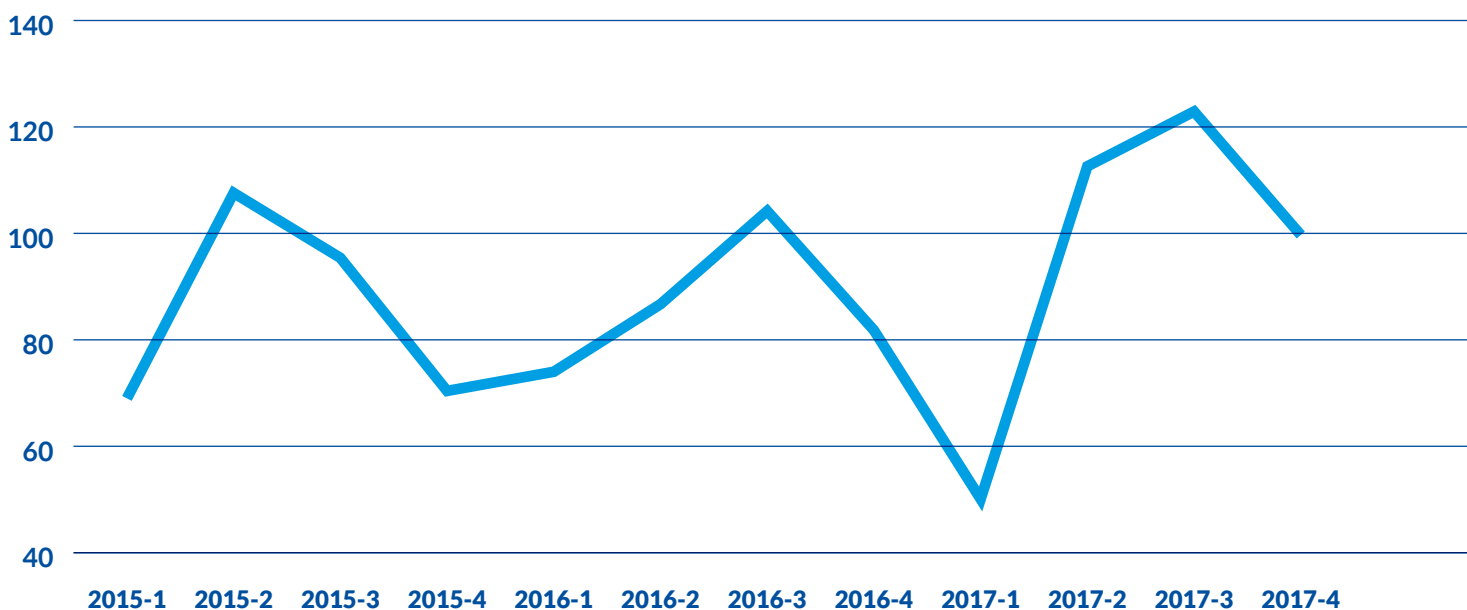
De omzet in het weg- en spoorvervoer heeft zich stabiel en positiever ontwikkeld dan die in de zee- en binnenvaart. Laatstgenoemde vervoersmodi lijdten onder sterke schommelingen, als gevolg van veranderingen in het bulkgoederenvervoer, de wereldhandel, grondstofprijzen en – specifiek voor deze sector – variërende waterstanden van rivieren.

Hongarije en Oostenrijk

Hongarije is een Midden-Donauland waar het goederenvervoer een groot aandeel heeft in de omzet van de binnenvaart (bijna driekwart). Vergelijkingen met het vervoersvolume laten een sterk verband zien tussen de vervoersvraag en de ontwikkeling van de omzet.

De omzetzakking in het eerste kwartaal van 2017 was te wijten aan vaarbepalingen op de Donau door lage waterstanden en ijs in de winter van 2017/2018. De toename van de omzet in het derde kwartaal van 2017 (+18% ten opzichte van Q3 2016) loopt parallel aan de grotere vervoersvraag in dit kwartaal (+11,5%), maar viel sterker uit. De groei in Q2/17, Q3/17 en Q4/17 weerspiegelt een inhaaleffect na de moeilijke vaaromstandigheden in Q1/17.

ONTWIKKELING VAN DE OMZET IN HONGARIJE (2010=100) – DONAULAND MET VOORNAMELIJK GOEDERENVERVOER

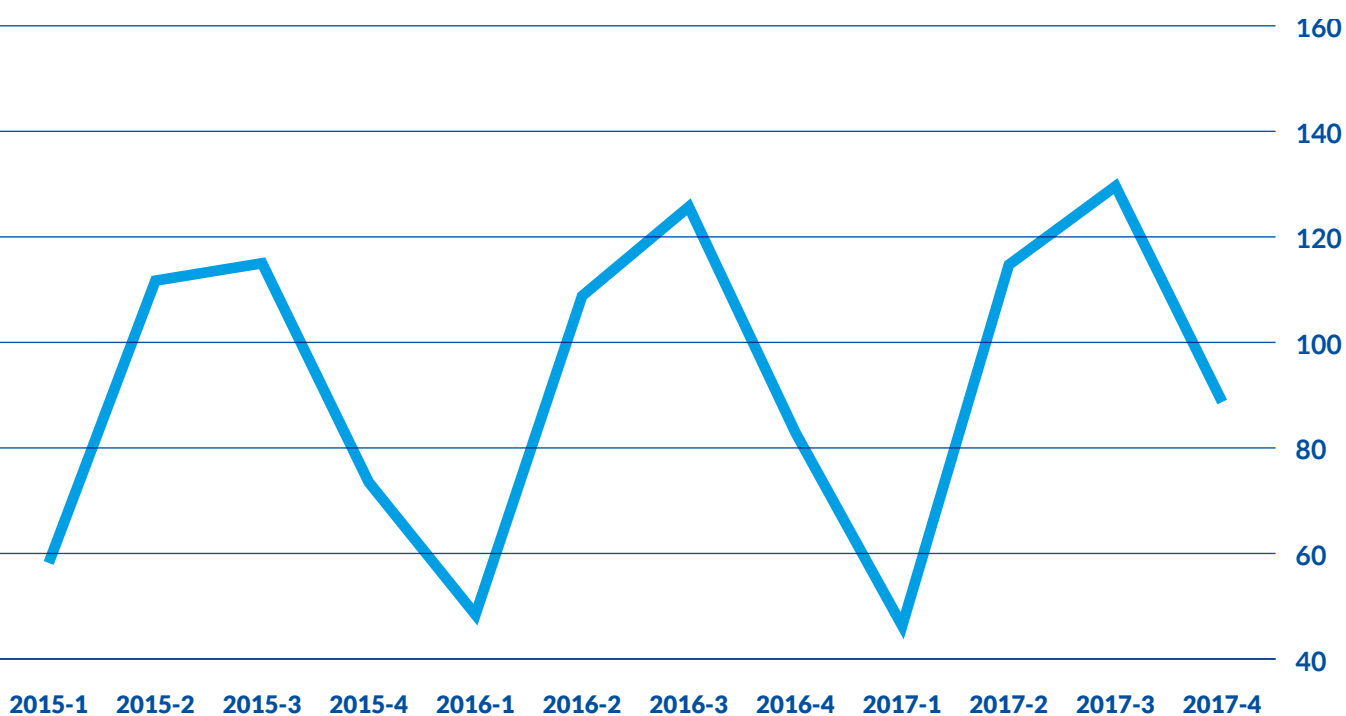


Bron: Eurostat [sts_setu_q]

Oostenrijk is een Boven-Donauland waar de passagiersvaart een bijzonder groot aandeel heeft in de omzet (rond 2/3). Dit verklaart waarom het eerste kwartaal van een jaar telkens een dip laat zien, aangezien cruises en dagexcursies meestal niet 's winters plaatsvinden. De omzet kent een seizoenspiek in elk derde kwartaal.

De omzet in Q3/2017 lag 3% hoger dan in het jaar ervoor. Een belangrijke verklaring hiervoor kan worden gevonden in de opwaartse trend in de passagiersvaart, zowel wat betreft het aantal rederijen als hun aandeel in de omzet.

ONTWIKKELING VAN DE OMZET IN OOSTENRIJK (2010=100) – DONAULAND MET VOORNAMELIJK PASSAGIERSVAART



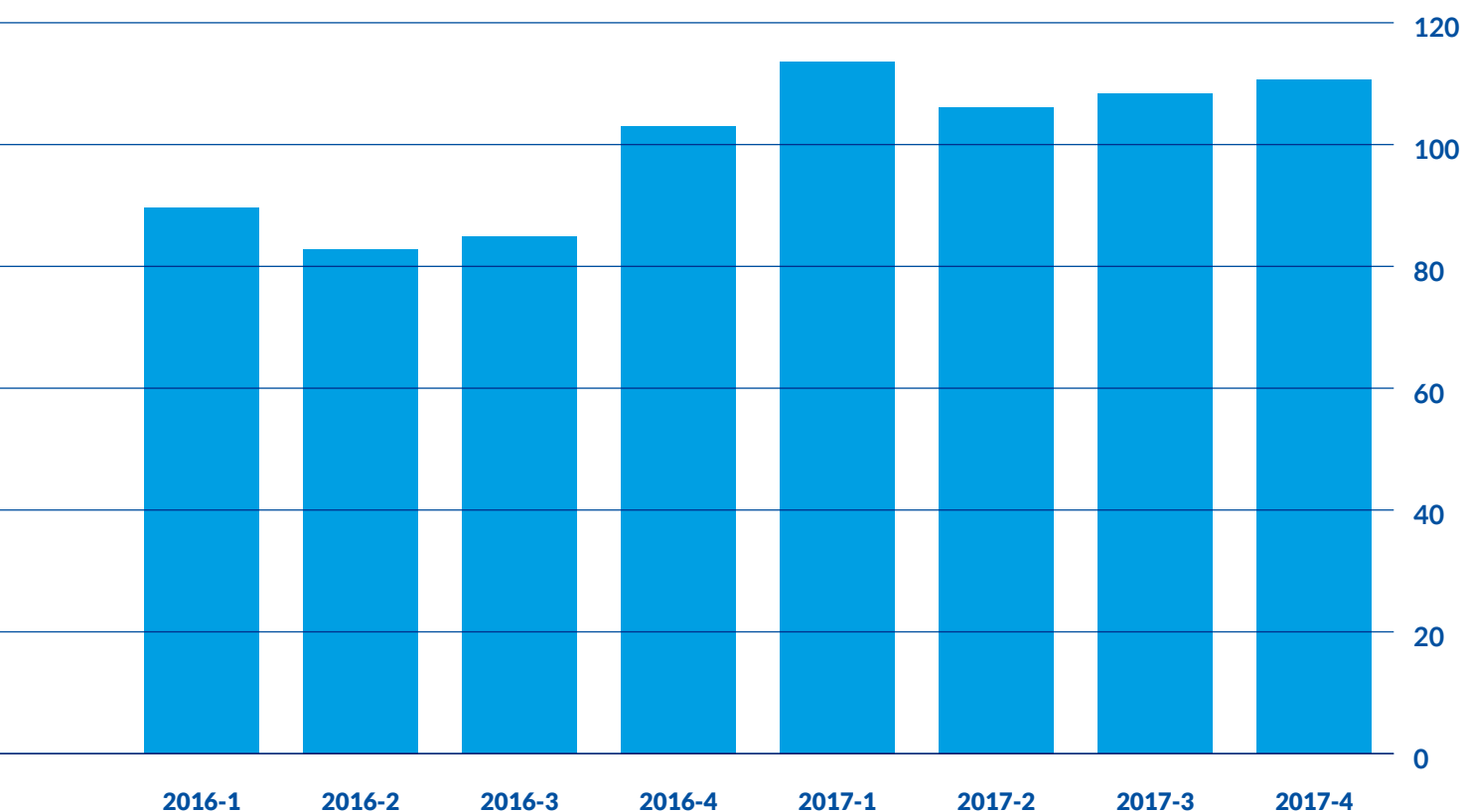
Bron: Eurostat [sts_setu_q]



VRACHTPRIJZEN EN WATERSTANDEN

VRACHTPRIJZEN

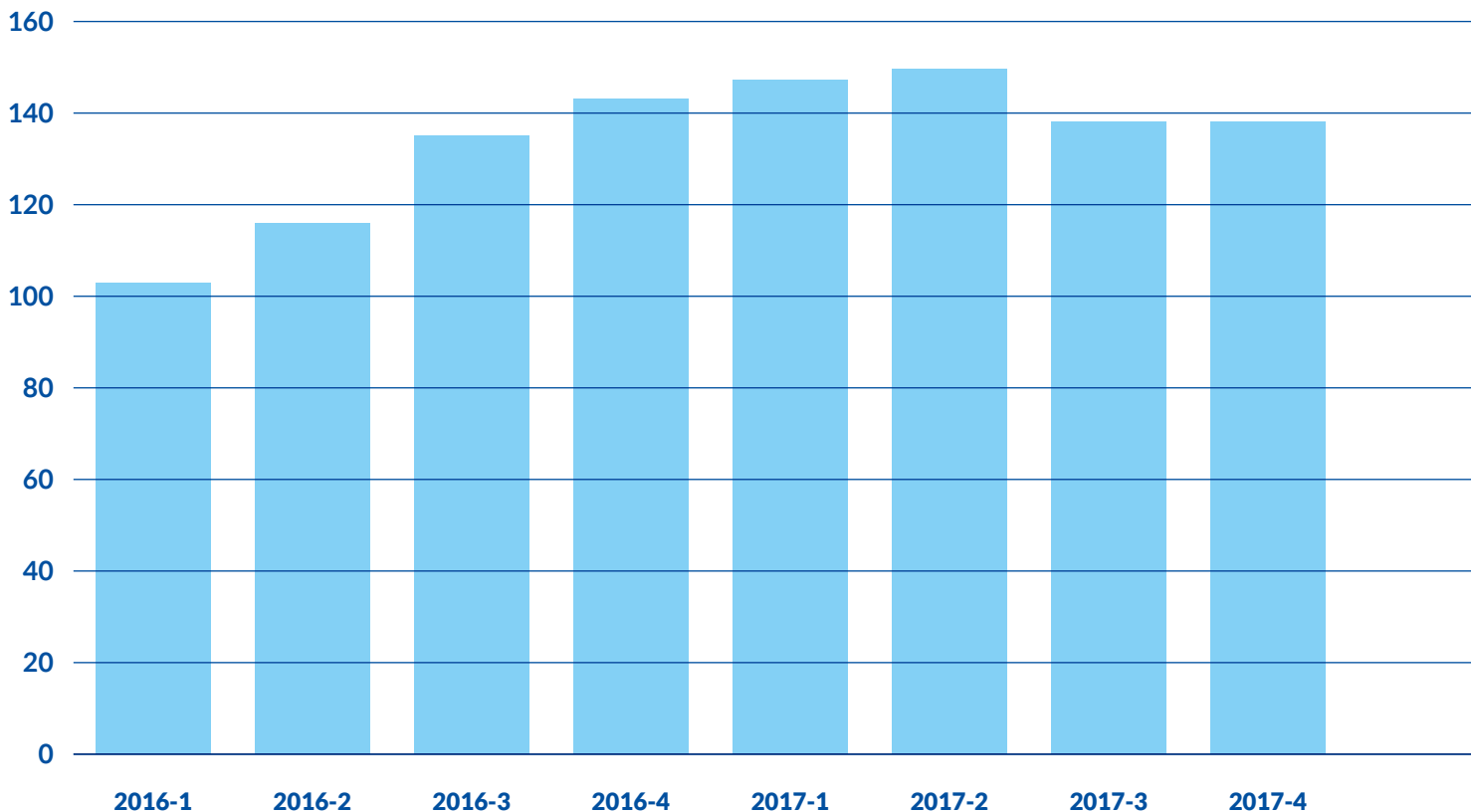
ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN IN NEDERLAND (2015 GEMIDDELDE=100)



Bron: CBS - Centraal Bureau voor de Statistiek

De gemiddelde vervoersprijzen in Nederland lagen in 2017 op een hoger niveau dan in 2016. De redenen voor de hogere vrachtprijzen in het eerste kwartaal van 2017 zijn te verklaren door de lage waterstanden op de Rijn. Hierdoor lag de beladingsgraad van de schepen noodgedwongen lager en stegen de vervoersprijzen. De hogere prijzen in de overige kwartalen van 2017 hebben eerder economische redenen. Europa kende in 2017 een economisch herstel en derhalve een toenemende vervoersvraag in de binnenvaart.

ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN IN HET DONAUBEKKEN (JANUARI 2015=100)



Bron: Donaucommissie

Op de Donau worden de vrachtprijzen voornamelijk bepaald door de kosten van bunkerbrandstof. Deze brandstofkosten maken 50 tot 60% uit van de totale exploitatiekosten van Donauschepen. Door de stijgende olie- en brandstofprijzen waren de vrachtprijzen in 2017 gemiddeld 15% hoger dan in 2016.

VRACHTPRIJZEN VAN TANKSCHEPEN EN BELADINGSGRAAD VAN VAARTUIGEN OP DE RIJN

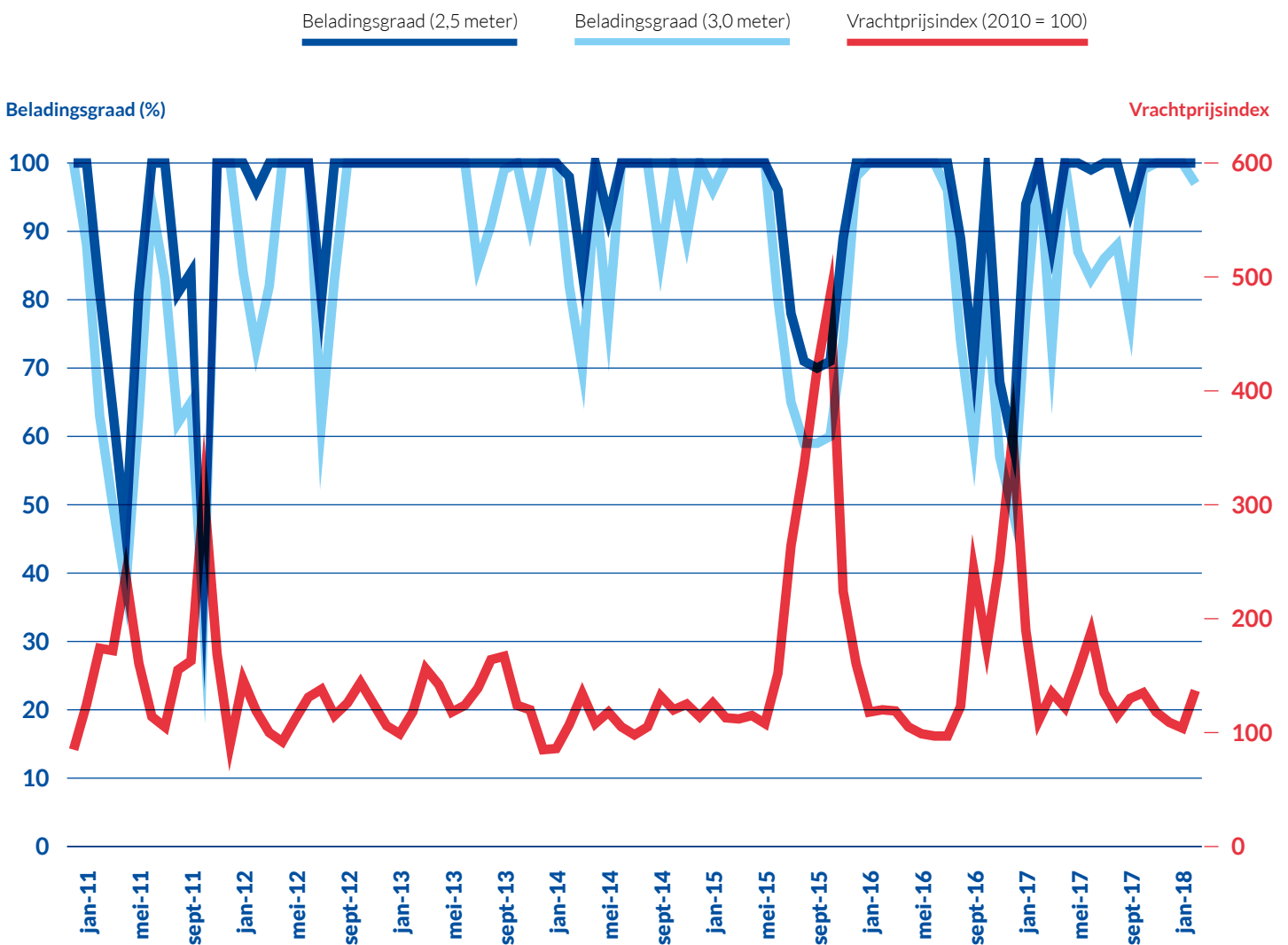
Op de Rijn waren de waterstanden in januari 2017 erg laag, waardoor de vrachtprijzen stegen. Als gevolg van deze stijging kochten handelaren op de spotmarkt slechts het hoogstnoodzakelijke en werden vloeibare goederen vooral omwille van contractuele verplichtingen vervoerd. In februari daalden de vrachtprijzen dankzij herstellende waterstanden weer tot een normaal niveau. Daardoor trok ook de handel op de spotmarkt weer aan.

In juni en juli werd er onderhoud uitgevoerd aan Duitse en Zwitserse raffinaderijen, waardoor er meer invoer uit de ARA-zeehavens via de Rijn naar Duitsland en Zwitserland plaatsvond. Omdat de onderhoudswerkzaamheden ook de raffinaderijen in Noord-Duitsland betroffen, was er ook meer binnenlands vervoer van aardolieproducten in dat deel van het land. Door de bank genomen had dit een positief effect op de vrachtprijzen. Tijdelijk dalende waterstanden in juli speelden een aanvullende rol.

Tussen augustus en september liepen de handel in aardolieproducten en de vrachtprijzen terug. Dit was allereerst te wijten aan de waterstanden. Ten tweede waren de omstandigheden op de termijnmarkt voor olie gericht op 'backwardation', een situatie waarbij de termijnprijzen voor olie naar verwachting lager zullen zijn dan de huidige prijzen. In deze marktsituatie is het commercieel niet interessant om aardolieproducten naar opslagplaatsen te vervoeren en valt dit als factor voor een stijging van de vrachtprijzen weg.

De situatie van 'backwardation' op de termijnmarkt voor olie hield gedurende de herfst en winter stand en in combinatie met relatief hoge waterstanden en hoge beladingsgraden van vaartuigen leidde dit ertoe dat de vrachtprijzen op de Rijn op het meerjarige gemiddelde bleven.

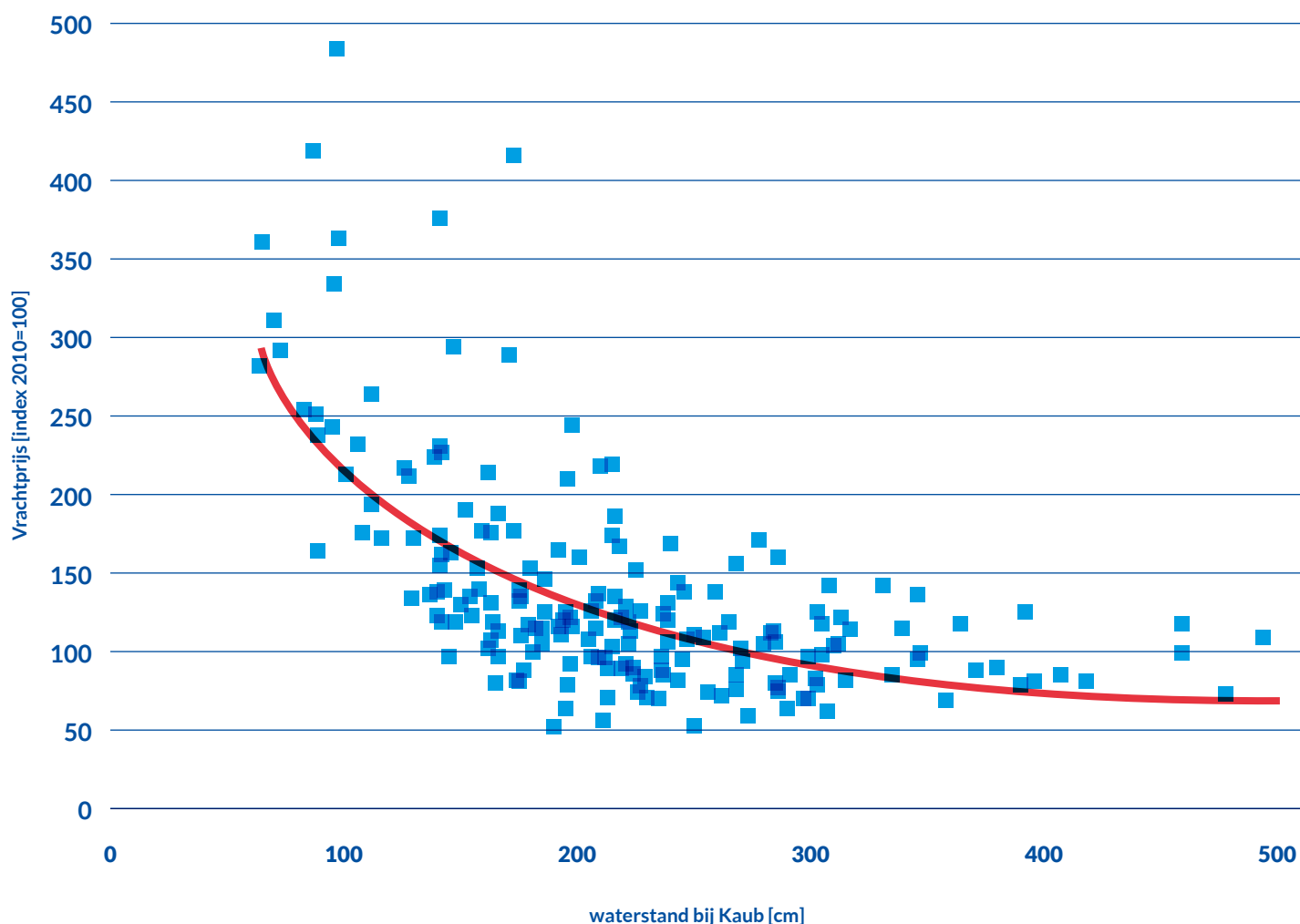
MAXIMALE BELADINGSGRADEN BIJ KAUB/MIDDEN-RIJN VOOR SCHEPEN MET EEN DIEPGANG VAN 2,5 EN 3 METER, VERGELEKEN MET DE VRACHTPRIJSINDEX*



Bron: CCR-analyse op basis van gegevens van het Duitse federale bureau voor hydrologie en PJK International. * Vrachtprijzen in de tankvaart

Waterstanden, de beladingsgraad van schepen en vrachtprijzen hebben een vrij sterke onderlinge correlatie. Dit verband bestaat ook wanneer gegevens over een lange periode worden geanalyseerd. De volgende grafiek toont de maandelijkse gegevens tussen januari 2002 en maart 2018. Het verband is niet lineair en kan worden beschreven als een machtsfunctie in de vorm van een trendcurve: als de waterstand onder een bepaald niveau zakt, zullen de vrachtprijzen sterker stijgen dan dat ze in het tegenovergestelde geval zouden dalen.

WATERSTANDEN BIJ KAUB/MIDDEN-RIJN VERGELEKEN MET DE VRACHTPRIJSINDEX VOOR TANKVAART OP DE RIJN (MAANDELIJKE GEGEVENS, 1/2002-3/2018)



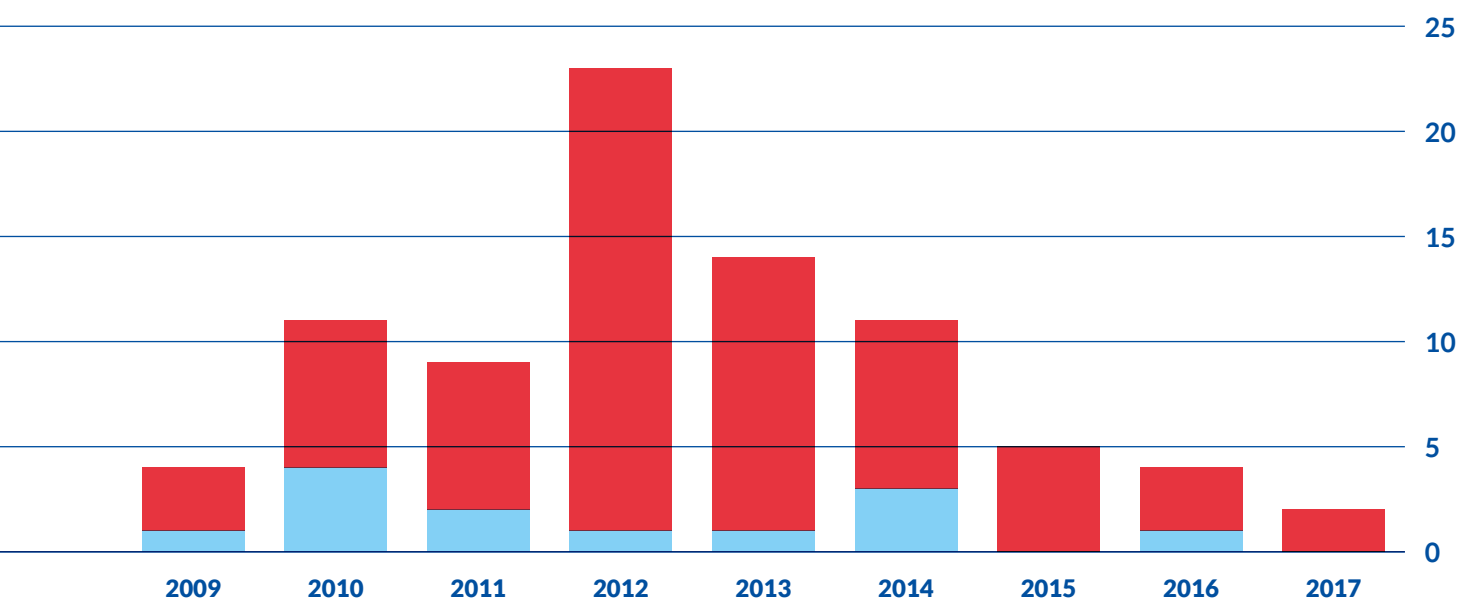
Bron: CCR-analyse op basis van gegevens van het Duitse federale bureau voor hydrologie en PJK International.

FAILLISSEMENTEN EN DE OPRICHTING VAN NIEUWE ONDERNEMINGEN

De afbeelding van de ontwikkeling van faillissementen in de binnenvaart in Nederland (in het goederenvervoer) toont een sterke afname van het aantal faillissementen na 2012. Het grote aantal ondernemingen dat in 2012 de deuren sloot, was een nasleep van de financiële crisis in 2009, waarvan de consequenties zich pas na enkele jaren voordeden. Over het algemeen laat de afbeelding zien dat de exploitatieomstandigheden in de sector sinds 2012 aan de beterende hand zijn.

ONTWIKKELING VAN HET AANTAL FAILLISSEMENTEN IN HET GOEDERENVERVOER IN NEDERLAND*

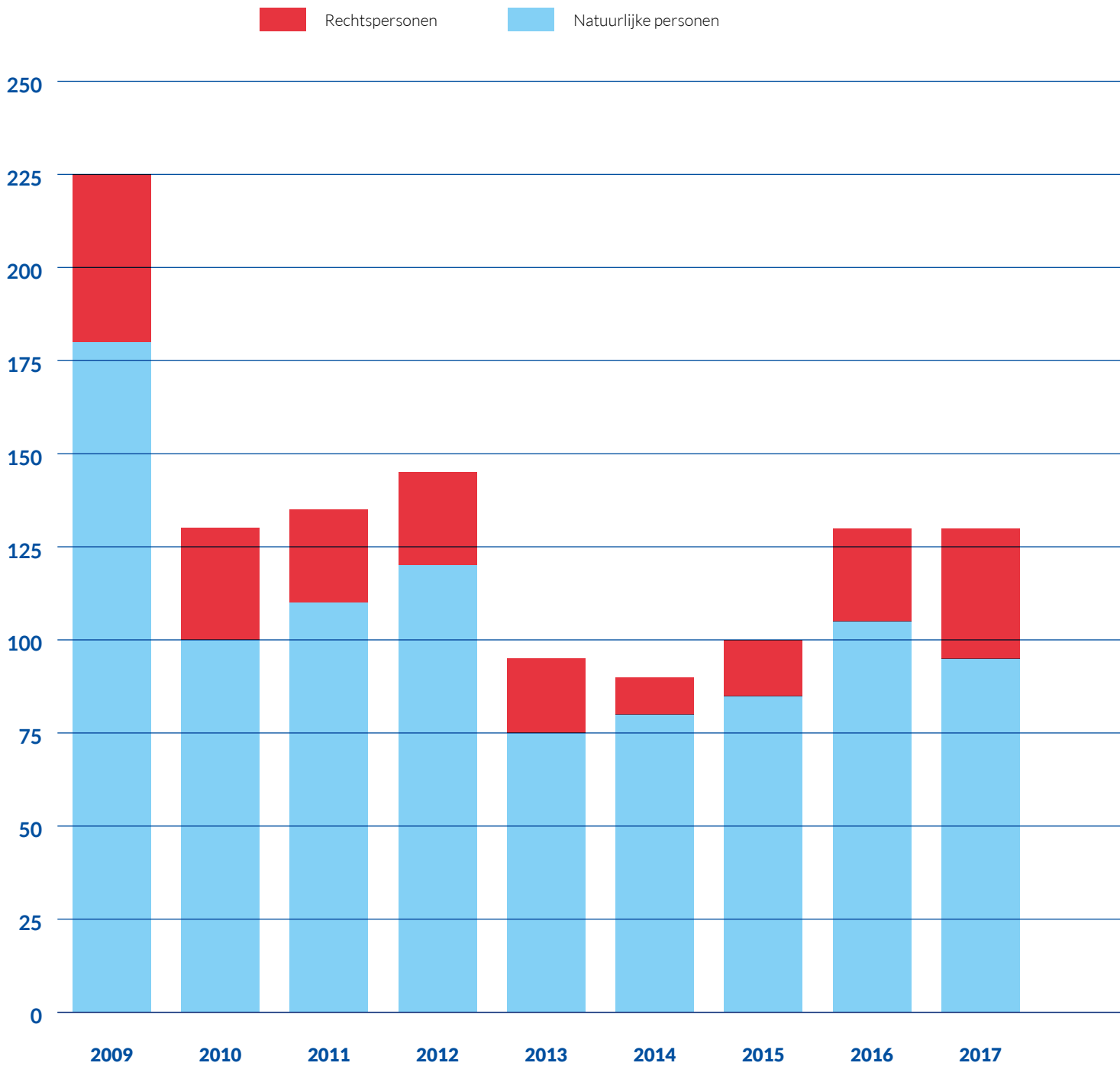
Rechtspersonen Natuurlijke personen



Bron: CBS *Faillissementen in het goederenvervoer; natuurlijke personen zijn individuele scheepseigenaren.

Hoewel de meerderheid van de Nederlandse eigenaren van binnenvaartschepen natuurlijke personen zijn (en dus individuele scheepseigenaren), is slechts een klein deel van het aantal faillissementen in deze groep vast te stellen.

Het grote aantal nieuwe ondernemingen dat sinds 2009 is opgericht, was nog steeds het gevolg van de gunstige economische omstandigheden van voor de financiële crisis. In de jaren na 2009 stabiliseerde dit aantal zich op een lager niveau en in 2016 en 2017 lagen de aantallen hoger dan in 2013 en 2014. Ook in dit geval bestaat het leeuwendeel uit natuurlijke personen.

ONTWIKKELING VAN HET AANTAL NIEUWE ONDERNEMINGEN IN HET GOEDERENVERVOER IN NEDERLAND *

Bron: CBS *Nieuwe ondernemingen in het goederenvervoer. Natuurlijke personen zijn individuele schepseigenaren.





05

VLOOT

- De omvang van de Europese vloot veranderde nauwelijks in 2017, hoewel er meer nieuwe schepen gebouwd werden.
- De Rijnvaartvloot telt bijna 10.000 schepen voor het vrachtvervoer, tegen 3000 schepen in het Donaugebied.
- Nederland heeft de grootste vloot van de Rijnsoeverstaten. Ongeveer 50% van alle tankers, drogeladingschepen, duw- en sleepboten is Nederlands. In de Donaulanden is het Roemenië dat een vergelijkbaar hoog percentage bereikt als het gaat om het aantal schepen.

EVOLUTIE VAN DE VLOOTOMVANG

In 2016/2017 stonden er meer dan **13.000** binnenvaartschepen geregistreerd als actieve vaartuigen in het Rijnstroomgebied en Donaubekken. De Rijnvloot domineert met een globaal aandeel van **75%**.

In 2017 bleef de omvang van de Europese vloot nagenoeg stabiel ten opzichte van 2016.

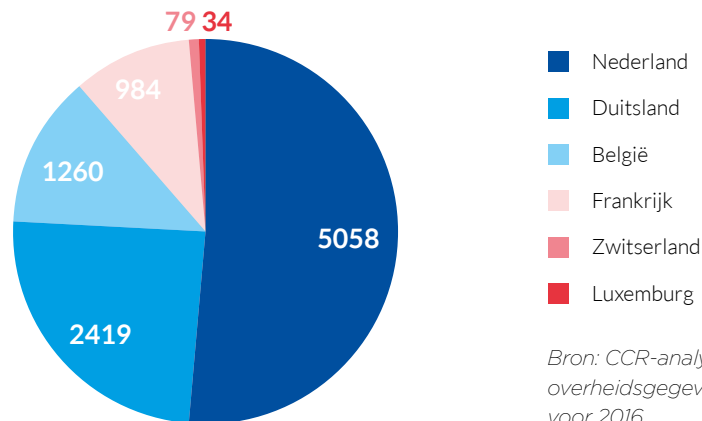
In Europa zijn er ongeveer 10.000 binnenvaartschepen in de Rijnsoeverstaten en meer dan 3000 in de Donaulanden. In de Rijnsoeverstaten zijn 72% van alle schepen drogeladingschepen (met eigen voortstuwing of duwbakken). Tankschepen zijn goed voor 15% en duw- en sleepboten voor 13%. In de Donaulanden is het aandeel drogeladingschepen 75%, tankschepen maken 7% uit en duw- en sleepboten zijn goed voor 18%.

RIJNOEVERSTATEN

In 2017 voer 51% van alle actieve schepen in de Rijnsoeverstaten onder Nederlandse vlag; 25% bestond uit Duitse schepen en de overige 24% waren schepen uit België, Frankrijk, Luxemburg en Zwitserland.

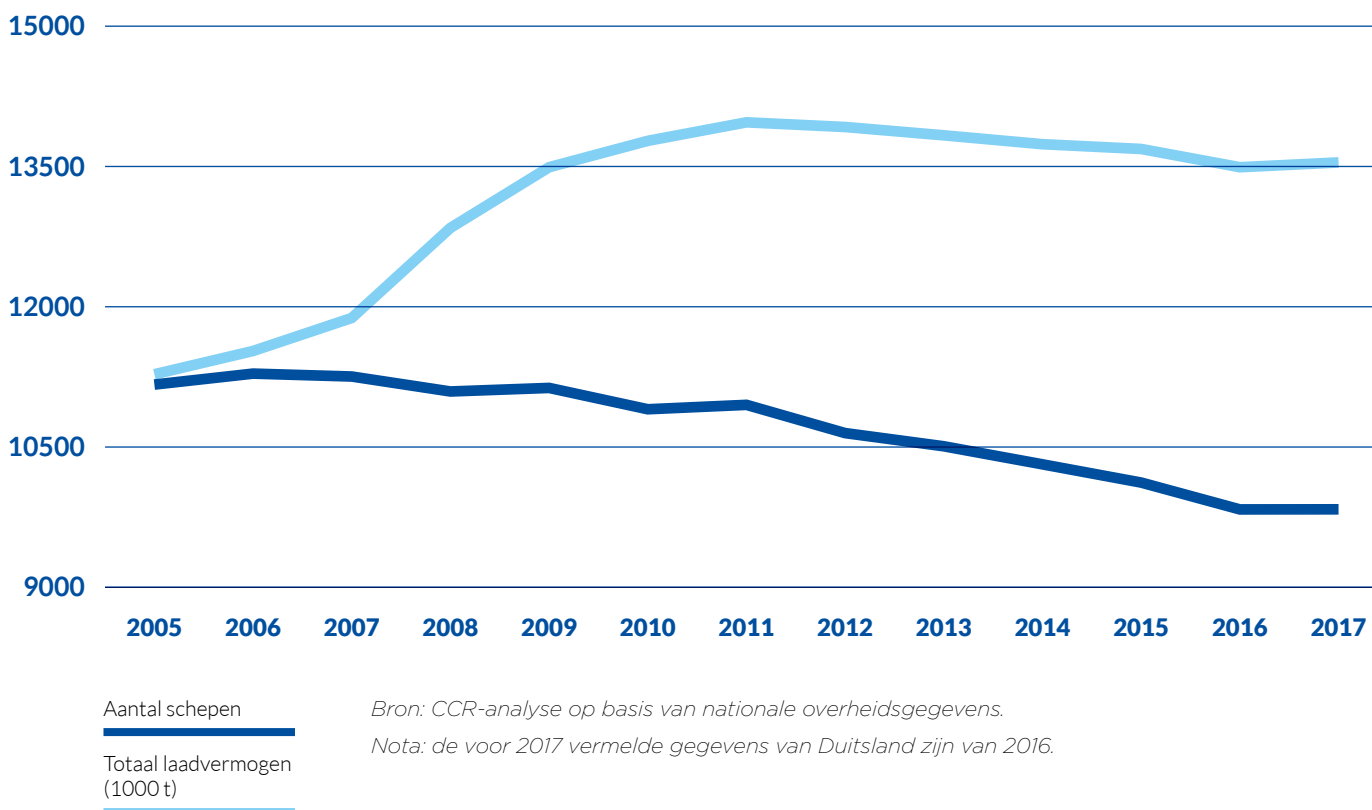
De meerderheid van de schepen is actief in de drogeladingsector. 70% van de Nederlandse vloot zijn drogeladingschepen met eigen voortstuwing of duwbakken voor droge lading. In de Belgische en Franse vloot is dit aandeel zelfs nog groter, namelijk respectievelijk 82% en 95%. De Duitse vloot telt naar verhouding meer tankschepen en 'slechts' 66% drogeladingschepen. Zwitserland en Luxemburg zijn landen waar het aandeel tankschepen boven de 50% ligt: 86% van de Zwitserse vloot en 82% van de Luxemburgse vloot zijn tankschepen.

STRUCTUUR VAN DE VLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN (AANTAL DROGELADING- EN TANKSCHEPEN EN DUW- EN SLEEPBOTEN) PER LAND*



Bron: CCR-analyse op basis van nationale overheidsgegevens. *cijfers voor Duitsland zijn voor 2016.

EVOLUTIE VAN DE RIJNVLOOT (AANTAL DROGELADING- EN TANKSCHEPEN EN DUW- EN SLEEPBOTEN)

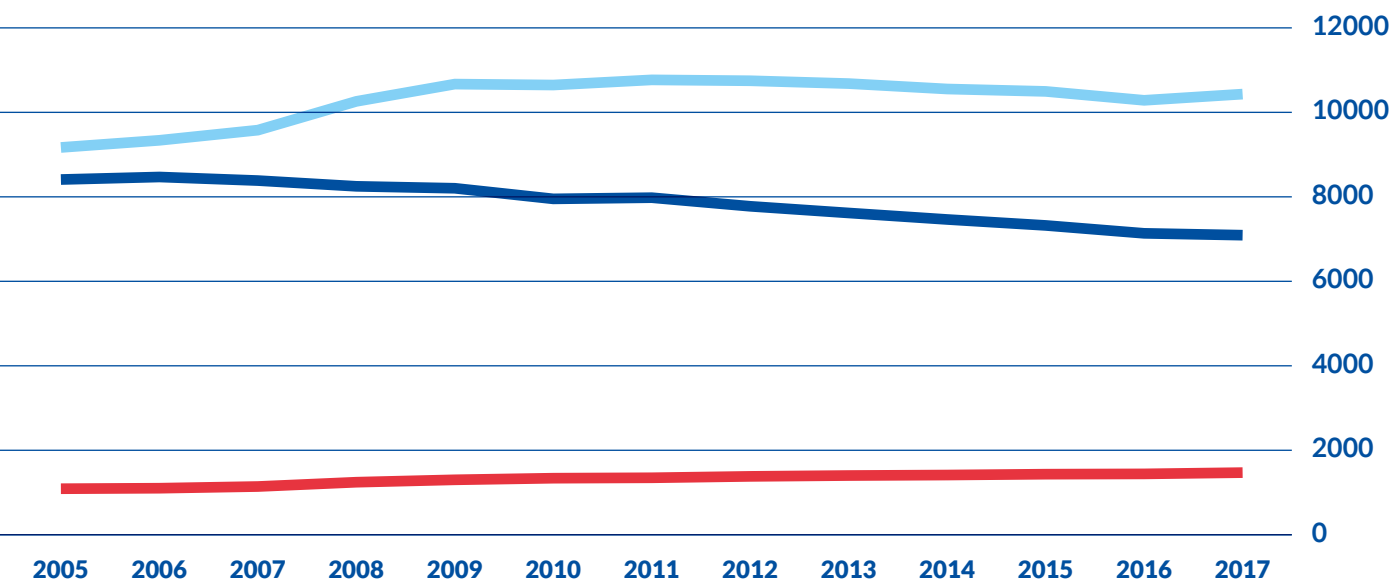


Bron: CCR-analyse op basis van nationale overheidsgegevens.
 Nota: de voor 2017 vermelde gegevens van Duitsland zijn van 2016.

Tijdens het afgelopen decennium liep het aantal schepen terug, maar in de jaren 2016 en 2017 werden er weer meer nieuwe schepen gebouwd, waardoor de krimp van de Rijnvloot een halt werd toegeroepen. In tegenstelling tot het aantal schepen liep het totale laadvermogen niet terug. De reden hiervoor is dat kleinere schepen de markt hebben verlaten en schepen met een groter laadvermogen op de markt kwamen, vooral in de jaren voor 2010.

In 2017 bedroeg het laadvermogen van drogelading- en vloeibare ladingschepen in de Rijnnoeverstaten 13,5 miljoen ton. Het aantal schepen (inclusief duw- en sleepboten) kwam neer op meer dan 9800 eenheden.

EVOLUTIE VAN DE DROGELADINGVLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN



Totaal laadvermogen (1000 t)

Aantal schepen

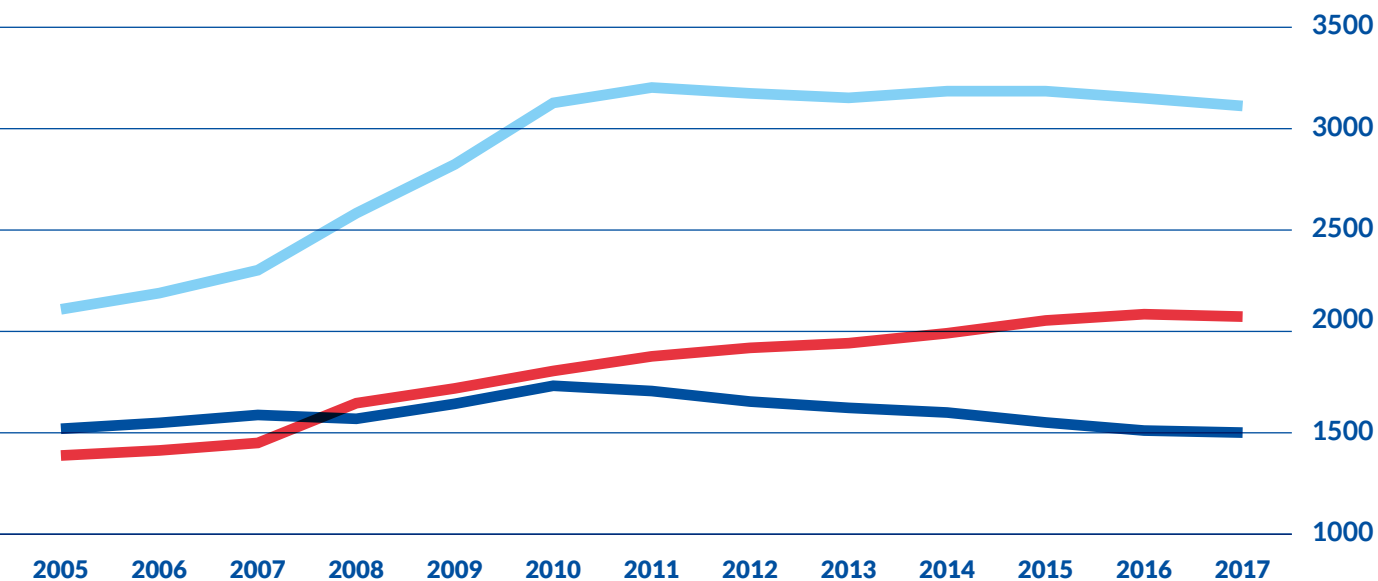
Gemiddeld laadvermogen (t)

Bron: CCR-analyse op basis van nationale overheidsgegevens.

Nota: de voor 2017 vermelde gegevens van Duitsland zijn van 2016.

In het **drogeladingsegment** nam het aantal schepen in 2017 verder af; dankzij een groeiend aantal nieuwe schepen en de komst van grotere schepen op de markt daalde het totale laadvermogen echter niet navenant. De helft van alle drogeladingschepen in de Rijnvloot voer in 2017 onder Nederlandse vlag, 22% onder Duitse vlag, 15% onder Franse vlag en 13% onder Belgische vlag. De aandelen van Zwitserland en Luxemburg lagen onder de 0,1%.

EVOLUTIE VAN DE TANKVLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN



Totaal laadvermogen (1000 t)

Aantal schepen

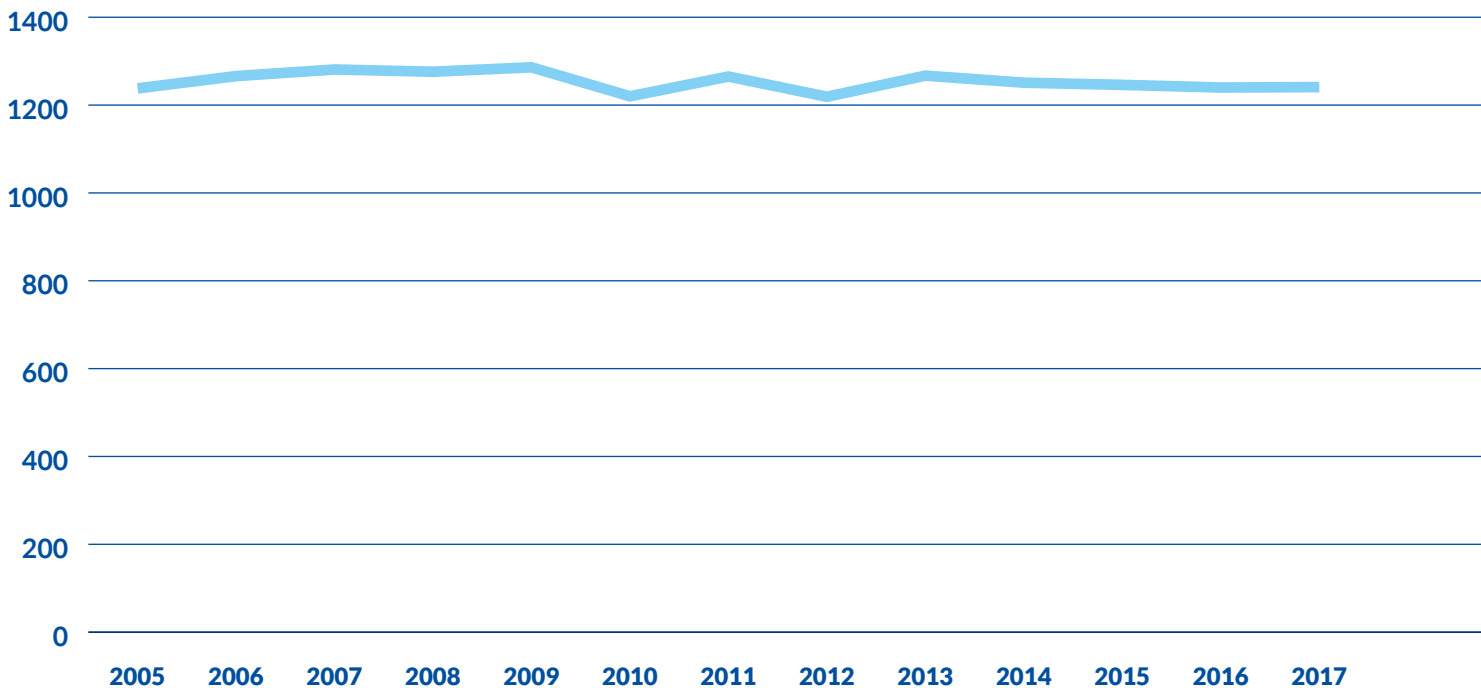
Gemiddeld laadvermogen (t)

Bron: CCR-analyse op basis van nationale overheidsgegevens.

Nota: de voor 2017 vermelde gegevens van Duitsland zijn van 2016.

In de **tankvaart** bleef het aantal schepen in 2017 afnemen, tot 1501 eenheden, maar de daling bleef redelijk beperkt vergeleken met vorige jaren. Het totale laadvermogen bleef min of meer stabiel, rond de 3,1 miljoen ton. Het gemiddelde laadvermogen per schip overschreed de drempel van 2000 ton.

EVOLUTIE VAN DE DUW- EN SLEEPVAARTVLOOT IN DE RIJNOEVERSTATEN
 (AANTAL SCHEPEN)



Bron: CCR-analyse op basis van nationale overheidsgegevens. Nota: de voor 2017 vermelde gegevens van Duitsland zijn van 2016.

De **duw- en sleepvaartvloot** bleef de afgelopen tien jaar vrijwel stabiel op een niveau van iets meer dan 1200 eenheden, in alle Rijnsoeverstaten behalve Frankrijk. De Belgische duw- en sleepvaartvloot kent momenteel een dalende lijn, terwijl de Nederlandse vloot groeit.

■ DONAULANDEN

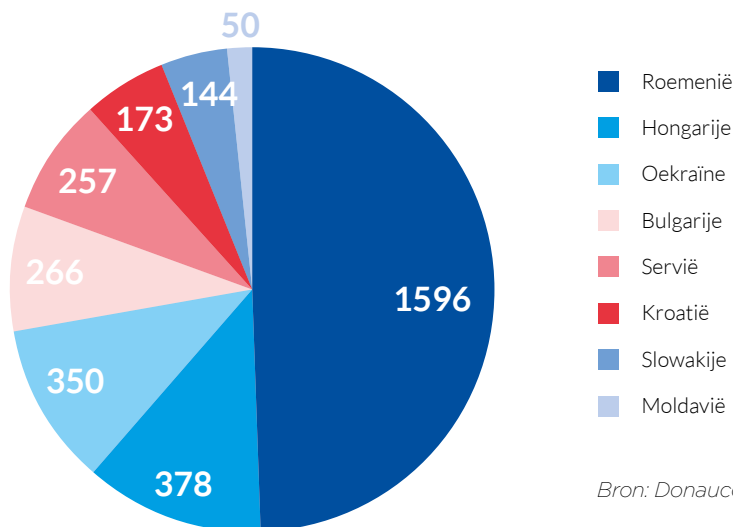
75% van de 3214 schepen in de Donauvloot bestaat uit drogeladingschepen, 18% zijn duw- of sleepboten en 7% tankschepen.

Van de 2424 drogeladingschepen bestaat 84% uit duwbakken (eenheden zonder eigen voortstuwing).

Het totale laadvermogen van de Donauvloot bedraagt 3,4 miljoen ton, waarvan 93% droge lading en 7% vloeibare lading.

Roemenië heeft de grootste Donauvloot met een aandeel van 50% schepen en 48% laadvermogen. De Roemeense vloot is de afgelopen jaren gegroeid, terwijl in de overige Donaulanden - met name in Hongarij, Slowakije en Servië - de vloot krimpt.

STRUCTUUR VAN DE DONAUVLOOT (AANTAL DROGELADING-, TANKSCHEPEN EN DUW- EN SLEEPBOTEN) PER LAND*



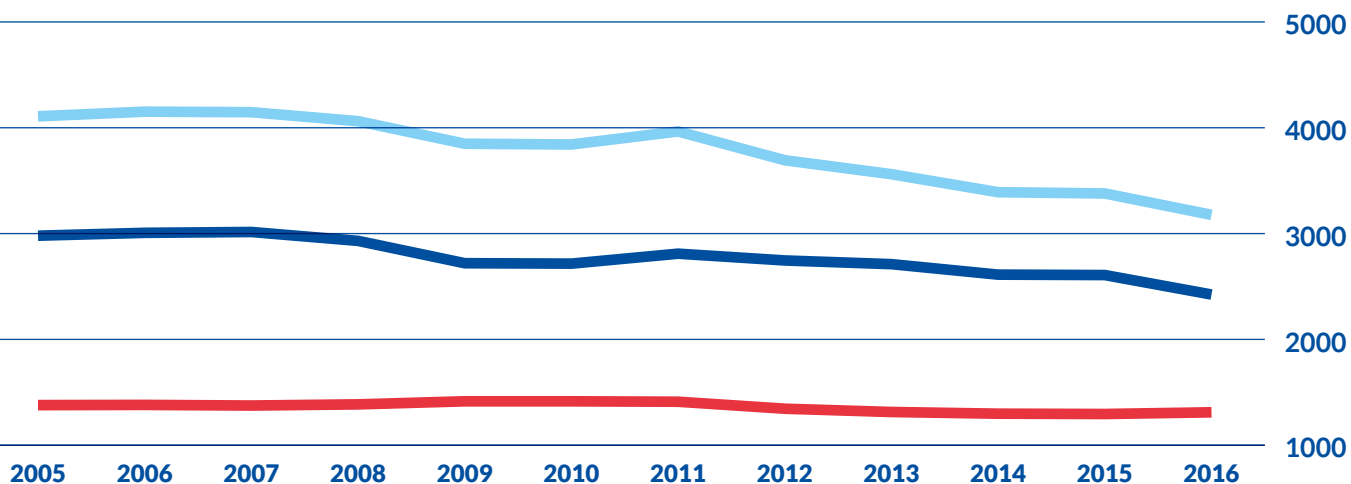
Bron: Donaucommissie, *cijfers zijn voor 2016

In 2016 hadden de Oekraïense schepen het grootste laadvermogen van alle Donaulanden, met een gemiddeld tonnage van 1547 ton voor drogeladingschepen en 1667 ton voor tankschepen. In het drogeladingsegment kwamen Slowaakse (1535 ton) en Bulgaarse (1495 ton) schepen op de tweede en derde plaats na Oekraïne. Kroatië heeft de kleinste drogeladingschepen (807 ton).

Slechts 406 van de 2536 **drogeladingschepen** in de Donaulanden zijn schepen met een eigen voortstuwing. De reden voor dit lage cijfer is het feit dat op de Donau op een andere manier te werk wordt gegaan. De duw- en sleepvaart met bakken – vaak in de vorm van samenstellen met soms wel 16 duwbakken die door duwboten geduwd worden – speelt op de Donau een grote rol. Het aandeel schepen met eigen voortstuwing is dan ook lager dan in de Rijnsoeverstaten.

EVOLUTIE VAN DE DROGELADINGVLOOT IN DE DONAULANDEN

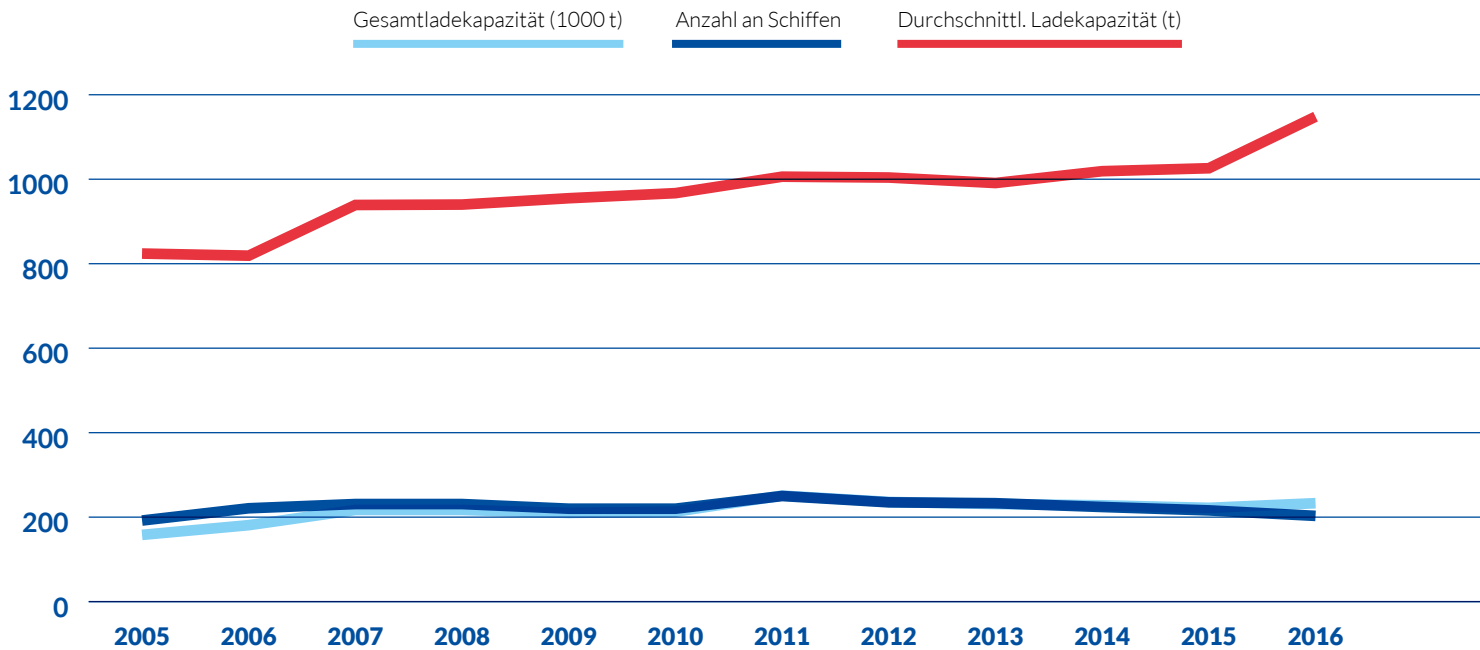
Laadvermogen (1000 t) Aantal schepen Gemiddeld laadvermogen (t)



Bron: Donaucommissie

De **tankvaartsector** wordt gedomineerd door de Roemeense vloot met een aandeel van 46%, gevolgd door Servië (18%), Kroatië (14%) en Bulgarije (9%). In de Donaulanden zijn in totaal 203 tankschepen geregistreerd, hetgeen overeenkomt met een aandeel van niet meer dan 6% van de totale Donauvloot.

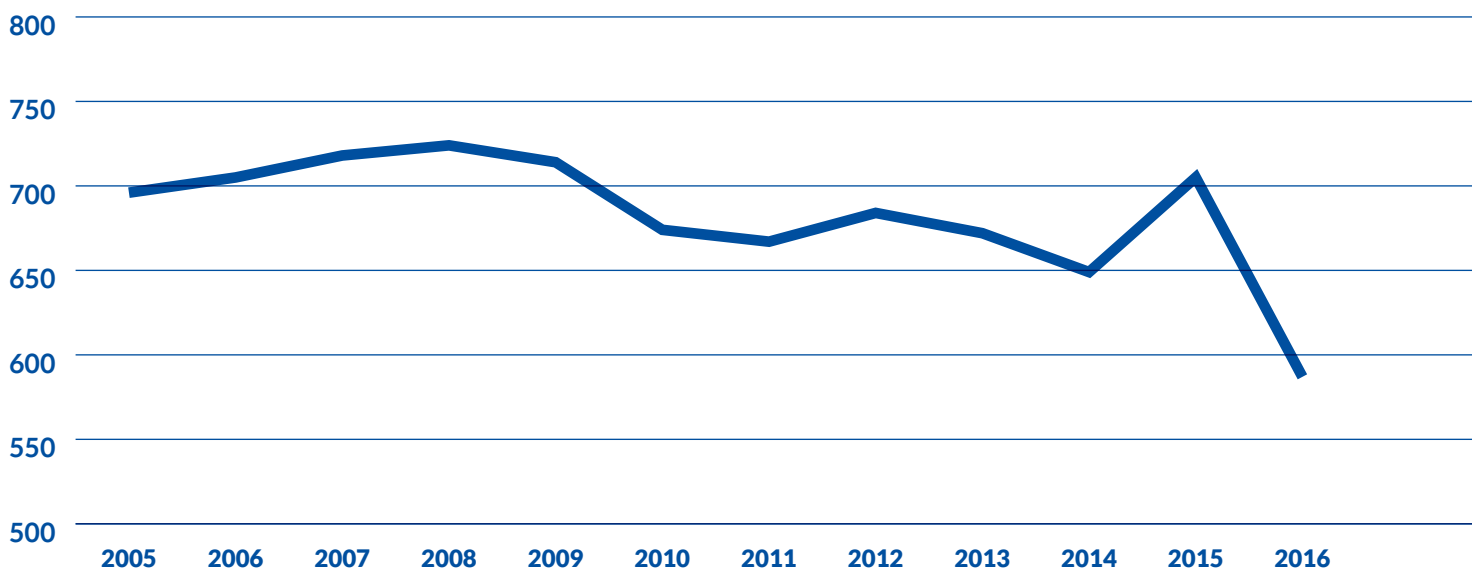
EVOLUTIE VAN DE TANKVAARTVLOOT IN DE DONAULANDEN



Bron: Donaucommissie

Ook in deze sector heeft de Oekraïense vloot met 1667 ton het grootste laadvermogen. Roemeense tankschepen behoren tot de kleinste, met een gemiddeld laadvermogen van slechts 925 ton.

EVOLUTIE VAN DE DUW- EN SLEEPVAART IN DE DONAULANDEN (ANZAHL AN SCHIFFEN)



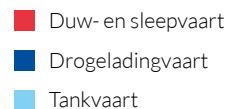
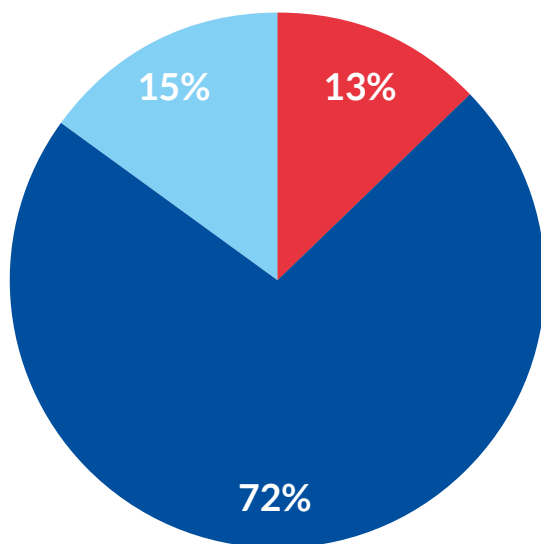
Bron: Donaucommissie

Het aantal **duw- en sleepboten** is sinds 2010 licht gedaald, vooral omdat de Oekraïense (-25%) en Hongaarse (-27%) vloot kleiner geworden is. Van 2015 tot 2016 was deze sterke daling te wijten aan een vermindering van het aantal Servische duw- en sleepboten. De Roemeense vloot kromp tot 2014, maar groeide in 2015 en 2016 juist erg sterk. Roemenië is zelfs het enige land waar het aantal duw- en sleepboten sinds 2005 is toegenomen. In alle overige landen was er sprake van een dalende lijn.

Vergelijking tussen de structuur van de Rijn- en Donauvloot (2016/2017)

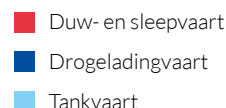
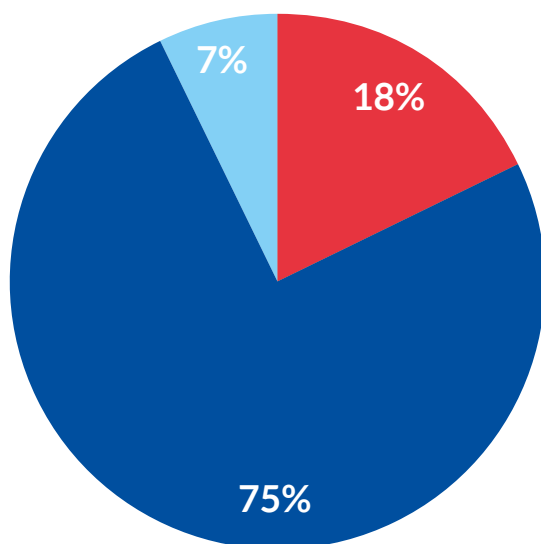
De structuur van de Rijn- en Donauvloot is gelijkaardig – het leeuwendeel bestaat uit drogeladingschepen. In 2016/2017 waren respectievelijk ongeveer 7100 en 2400 drogeladingschepen actief in de Rijnsoeverstaten en Donaulanden. In de tankvaart zijn er grotere verschillen. Aangezien de sector in de Rijnsoeverstaten van groter belang is, zijn hier meer tankschepen actief (15%). Op de Rijn waren zo'n 1500 tankschepen actief ten opzichte van 203 in het Donaugebied. De duw- en sleepvaart heeft in de Donauvloot een groter aandeel dan de tankvaart, wat aantoont dat deze vervoerswijze een tamelijk grote rol speelt op de Donau.

STRUCTUUR VAN DE RIJNVLOOT



Bron: Nationale overheden

STRUCTUUR VAN DE DONAUVLOOT



Bron: Donaucommissie



BOUW VAN NIEUWE SCHEPEN

In 2017 werd er

75%

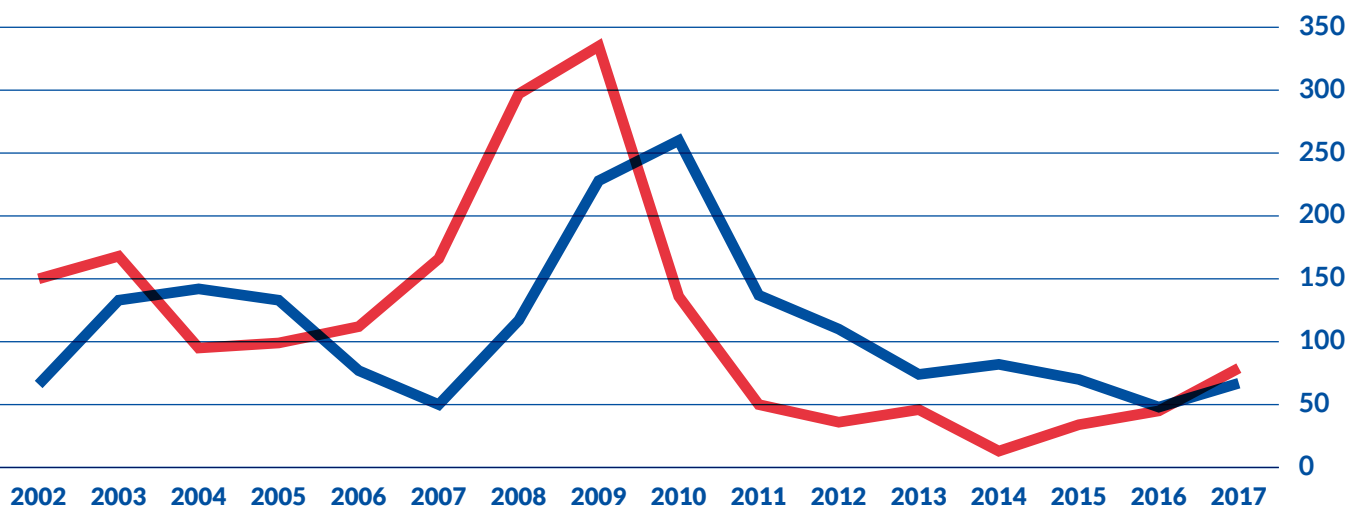
meer tonnage op de markt van de drogeladingsector gebracht dan in 2016

In 2017 trok de bouw van nieuwe schepen in West-Europa in vergelijking met eerdere jaren weer behoorlijk aan. Dit gold zowel voor drogeladingschepen als voor tankschepen. 28 nieuwe drogeladingschepen met een totaal laadvermogen van 80.000 ton zorgden voor een toename van 75% (zowel in aantal als in vermogen) vergeleken met het jaar ervoor. In de drogeladingsector zet het herstel van de bouw van nieuwe schepen zich na het dieptepunt in 2014 voort.

In de tankvaart werden in 2017 ook meer nieuwe schepen gebouwd. Er kwamen 27 nieuwe schepen bij met een totaal vermogen van 67.000 ton. De toename van 35% in aantal en 40% in tonnage was minder groot dan in de drogeladingvaart. Dit kan worden verklaard door het feit dat in de tankvaart de afgelopen jaren reeds sterk is geïnvesteerd in de bouw van nieuwe schepen, omdat in dit marktsegment een overgang plaatsvindt van enkelwandige naar dubbelwandige schepen.

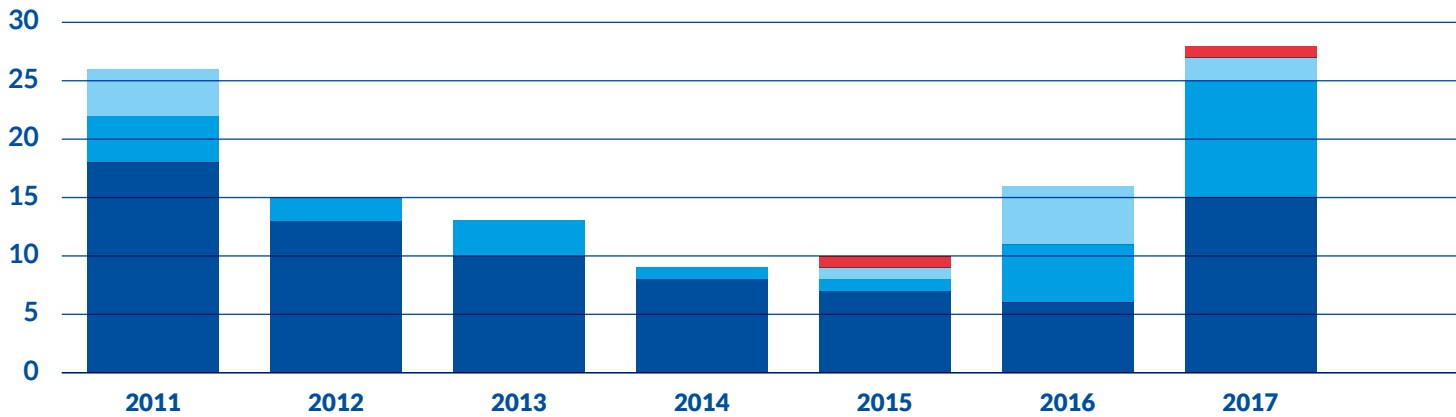
NIEUW GEBOUWDE SCHEPEN IN DE DROGELADING- EN TANKVAART (TONNAGE 1000 T)

Droge lading Tankvaart



In 2016 en 2017 waren er meer landen waar nieuwe schepen werden geregistreerd. In 2017 bijvoorbeeld, werden 13 van de 28 nieuwe drogeladingschepen – bijna de helft van alle nieuwe schepen in dat jaar – geregistreerd in België, Duitsland en Luxemburg. De overige 15 schepen werden in Nederland geregistreerd. In de jaren 2012-2015 echter, en vooral in 2014 toen het aantal nieuw gebouwde schepen een dieptepunt bereikte, werden nagenoeg alle nieuwe schepen in één land geregistreerd, namelijk Nederland.

NIEUW GEBOUWDE DROGELADINGSCHEPEN PER LAND VAN REGISTRATIE
(AANTALLEN 2011-2017)

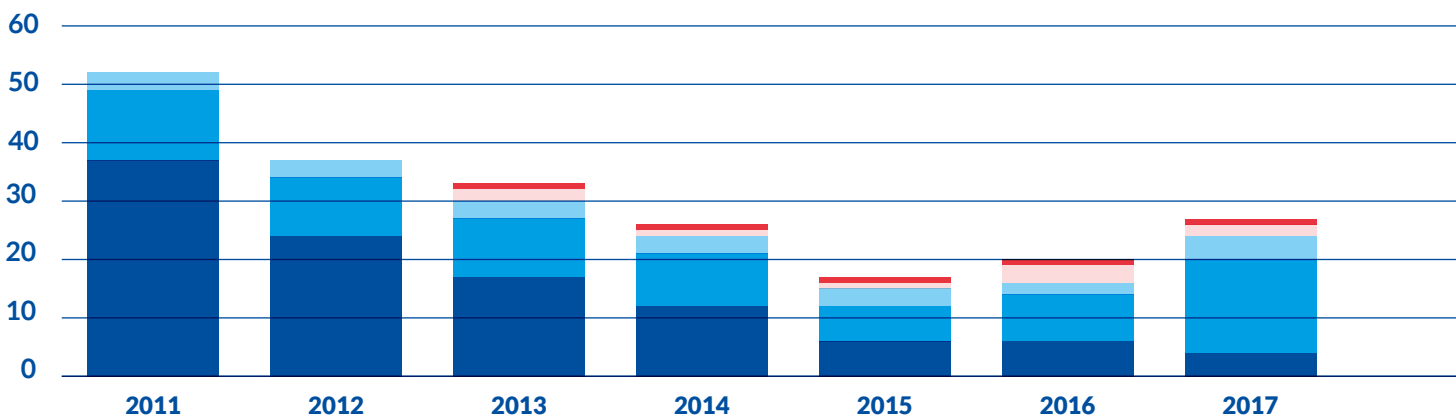


- Nederland
- België
- Duitsland
- Luxemburg

Bron: IVR

Ook voor de nieuw gebouwde tankschepen toont het beeld een grotere schakering. Het aandeel Duitse nieuwe tankschepen is sinds 2011 toegenomen, tot 60% in 2017. In de tankvaart worden nu ook nieuwe schepen geregistreerd in Zwitserland en Luxemburg.

NIEUW GEBOUWDE TANKSHEPEN PER LAND VAN REGISTRATIE
(AANTALLEN, 2011-2017)



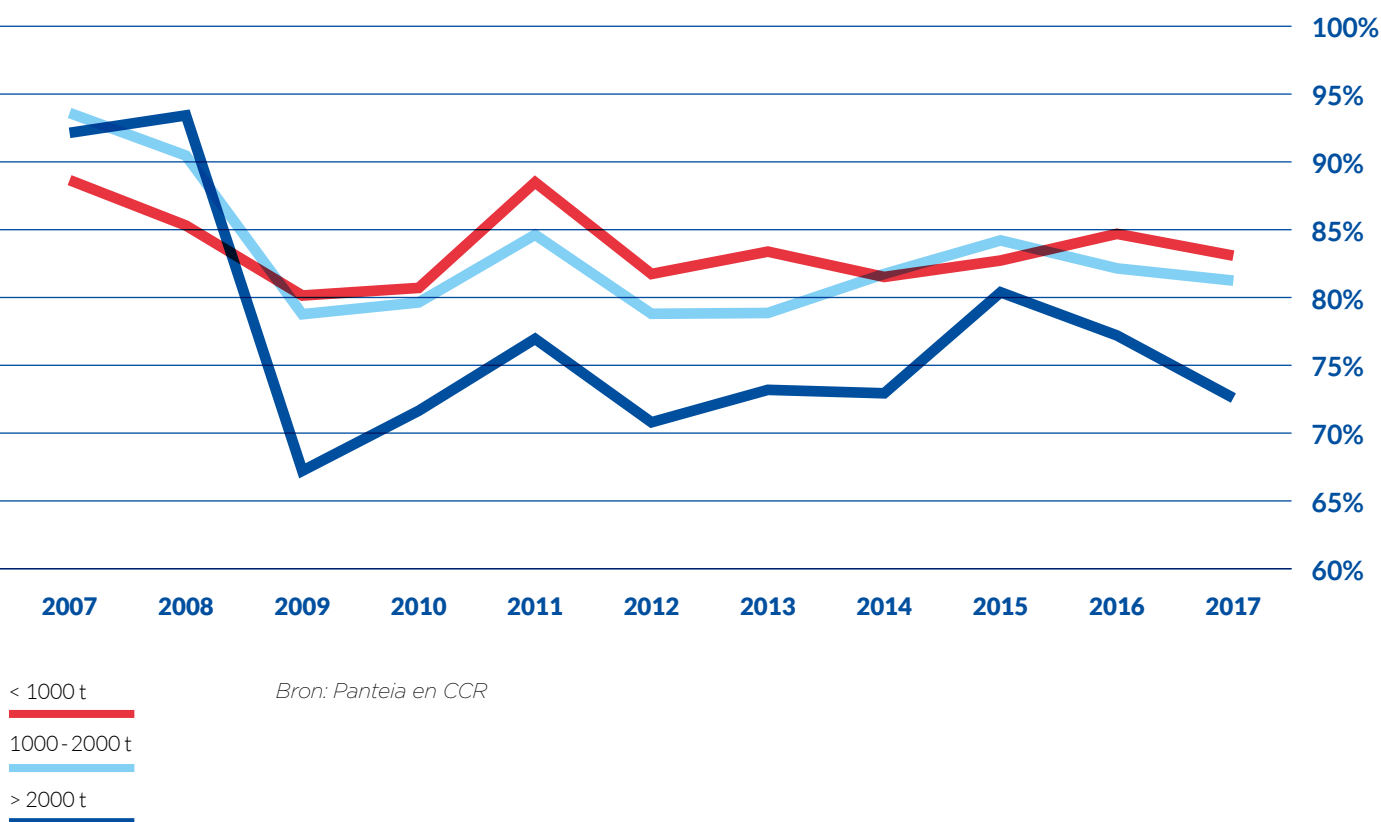
- Nederland
- Duitsland
- België
- Zwitserland
- Luxemburg

Bron: IVR

Er worden minder vaak nieuwe duw- en sleepboten gebouwd. In de periode van 2012 tot 2017 kwamen er in dit segment slechts 20 nieuwe schepen op de West-Europese markt waarvan 12 in Nederland. In 2017 kwamen er vier nieuwe schepen op de markt: twee in Duitsland, een in Nederland en een in Luxemburg.

CAPACITEIT-MONITORING

BENUTTINGSGRAAD IN DE DROGELADINGVAART (%)



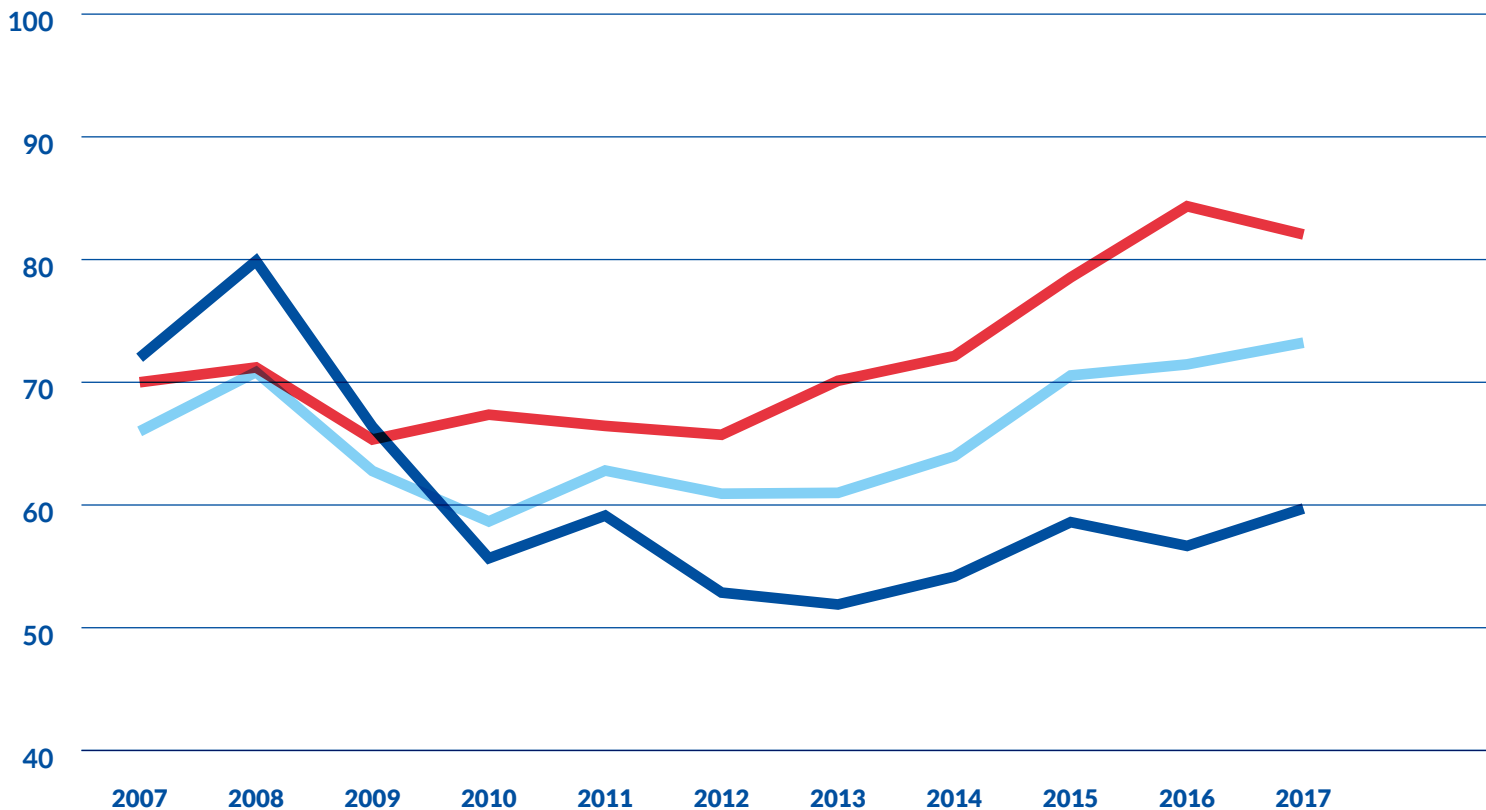
In 2017 daalde de gemiddelde benuttingsgraad van de drogeladingvloot ten opzichte van 2016. In de bijbehorende grafiek is de evolutie van de vraag/aanbodverhouding in de binnenvaart uiteengezet voor de verschillende vervoerssegmenten. Hieruit kan worden afgeleid dat de daling zich vooral voordeed in de categorie schepen met een laadvermogen van meer dan 2000 ton.

De belangrijkste redenen voor deze achteruitgang zijn de negatieve groeipercentages voor specifieke vervoerssegmenten die van groot belang zijn voor deze scheepscategorieën (kolen en erts, als gevolg van de sluiting van kolencentrales), terwijl anderzijds de waterstanden gunstiger waren dan in 2016.

In 2016 werden de maanden oktober tot en met december gekenmerkt door laagwater, terwijl in 2017 alleen januari een lage waterstand kende. De benuttingsgraad bleef hoog voor de scheepscategorieën met een laadvermogen tot 1000 ton en ook voor de categorie van 1000 tot 2000 ton, ondanks de hogere waterstanden.

Hoewel de drogeladingvloot zich structureel heeft hersteld van de crisis, zijn de benuttingsgraden nog steeds niet op het niveau van 2007 en 2008. Dit is voornamelijk te wijten aan de grote toename van het laadvermogen van de vloot. Deze ontwikkelingen wijzen nog steeds op een overcapaciteit in de drogeladingvloot. Deze overcapaciteit geldt echter alleen voor de grootste categorie schepen.

BENUTTINGSGRADEN IN DE TANKVAART (%)



< 1000 t
1000-2000 t
> 2000 t

Bron: Panteia en CCR

In 2017 steeg de gemiddelde benuttingsgraad van de tankvaart met 3% tot 64%. Deze groei is vooral te danken aan het uit de markt nemen van enkelwandige tankschepen en de verbeterde vervoersprestatie (meer vervoer naar het achterland en minder vervoer tussen havens onderling).

Vanwege de verplichting om vanaf 2019 vrijwel alle soorten vloeibare goederen in dubbelwandige schepen te vervoeren, zijn nu nagenoeg alle enkelwandige tankschepen uit de markt genomen. De laagwaterstanden van de afgelopen jaren vertraagden de sloop van enkelwandige schepen, maar afgelopen jaar had laagwater voornamelijk gevolgen voor tankers met een laadvermogen van meer dan 2000 ton.





06

STEDELIJKE LOGISTIEK – NIEUWE GROEIKANSEN VOOR DE BINNENVAART

- In de meeste grote Europese steden vormt de stedelijke logistiek een grote uitdaging: steeds meer vrachtvervoer, verstopte wegen, luchtverontreiniging en een toenemende demografische dichtheid.
- In deze specifieke context kan het binnenvaartvervoer voor veel van deze uitdagingen oplossingen bieden door in het segment van de stedelijke logistiek een deel van de vracht te absorberen.
- Het geval van Parijs, waar voor grote bouwprojecten de binnenvaart in de logistieke ketens geïntegreerd wordt, toont aan dat de stedelijke logistiek een marktsegment is met een groot potentieel.

HISTORISCHE ACHTERGROND

De binnenwateren speelden een prominente rol in de industrialisatie van grote Europese steden aangezien deze oorspronkelijk de belangrijkste corridors voor het goederenvervoer vormden. De periode van 'canal mania' aan het eind van de 18de eeuw in Groot-Brittannië, die werd gekenmerkt door de massale aanleg van kanalen om grote hoeveelheden steenkolen naar de steden en fabrieken te vervoeren, weerspiegelt het belang van de binnenvaart tijdens het industriële tijdperk. Op het Europese continent vond de industrialisatie later plaats – in de 19de eeuw – maar deze ging ook hier hand in hand met de ontwikkeling van de binnenvaart en economische groei van steden. Het gebruik van de Rijn als belangrijkste vervoersas heeft aanzienlijk bijgedragen aan de industrialisatie van steden als Straatsburg en Mannheim.⁶ Aan het einde van de 19de en het begin van de 20ste eeuw vormden binnenwateren en havens in veel Europese steden de kern van de industriële bedrijvigheid.

Bovendien had het gebruik van binnenwateren als belangrijkste vervoerscorridors tijdens deze periode een aanzienlijke impact op de geografische spreiding van grote steden. De ligging aan waterwegen was bevorderlijk voor de industrialisatie en urbanisering, zodat zelfs vandaag de dag nog de plaats waar zich de grote Europese ballingsgebieden bevinden, rechtstreeks samenhangt met de nabijheid van waterwegen.

De zware concurrentie van de spoorwegen die in de 18de eeuw in opkomst waren, leidde echter tot een geleidelijke verschuiving van het goederenvervoer van de rivieren naar het spoor. Rivieren, kanalen en havens in stedelijke gebieden werden vooral als symbolisch kapitaal gezien en meer gebruikt voor stedelijke ontwikkelingsprojecten dan voor het productieve en logistieke potentieel dat ze stadscentra kunnen bieden.

⁶Source: Kriedel, N. (2015)

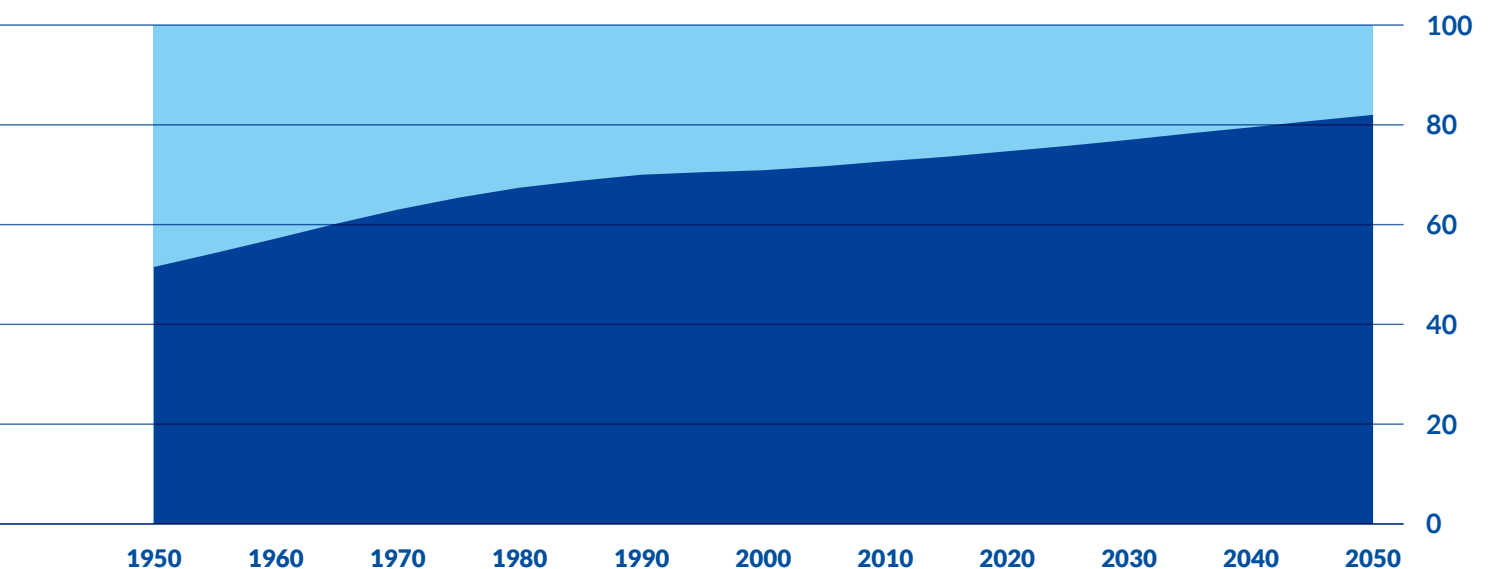


DE UITDAGINGEN

VOOR HET MILIEU EN STEDELIJKE GEBIEDEN BINNEN DE HUIDIGE CONTEXT

Tegenwoordig staan grote agglomeraties voor belangrijke uitdagingen op demografisch, economisch en milieuniveau. De meeste Europese landen worden sinds lange tijd gekenmerkt door een proces van verstedelijking dat steeds meer demografische druk op stedelijke gebieden uitoefent. In 2017 woonden 74% van de Europeanen in steden en in 2050 zou de stedelijke bevolking kunnen oplopen tot 82% van de totale bevolking. Met name in West-Europese landen als Frankrijk, België en Nederland is dit een duidelijk waarneembare trend.

AANDEEL VAN DE STADS- EN PLATTELANDSBEVOLKING IN EUROPA TUSSEN 1950 EN (% VAN DE TOTALE BEVOLKING)



■ Platteland
■ Stad

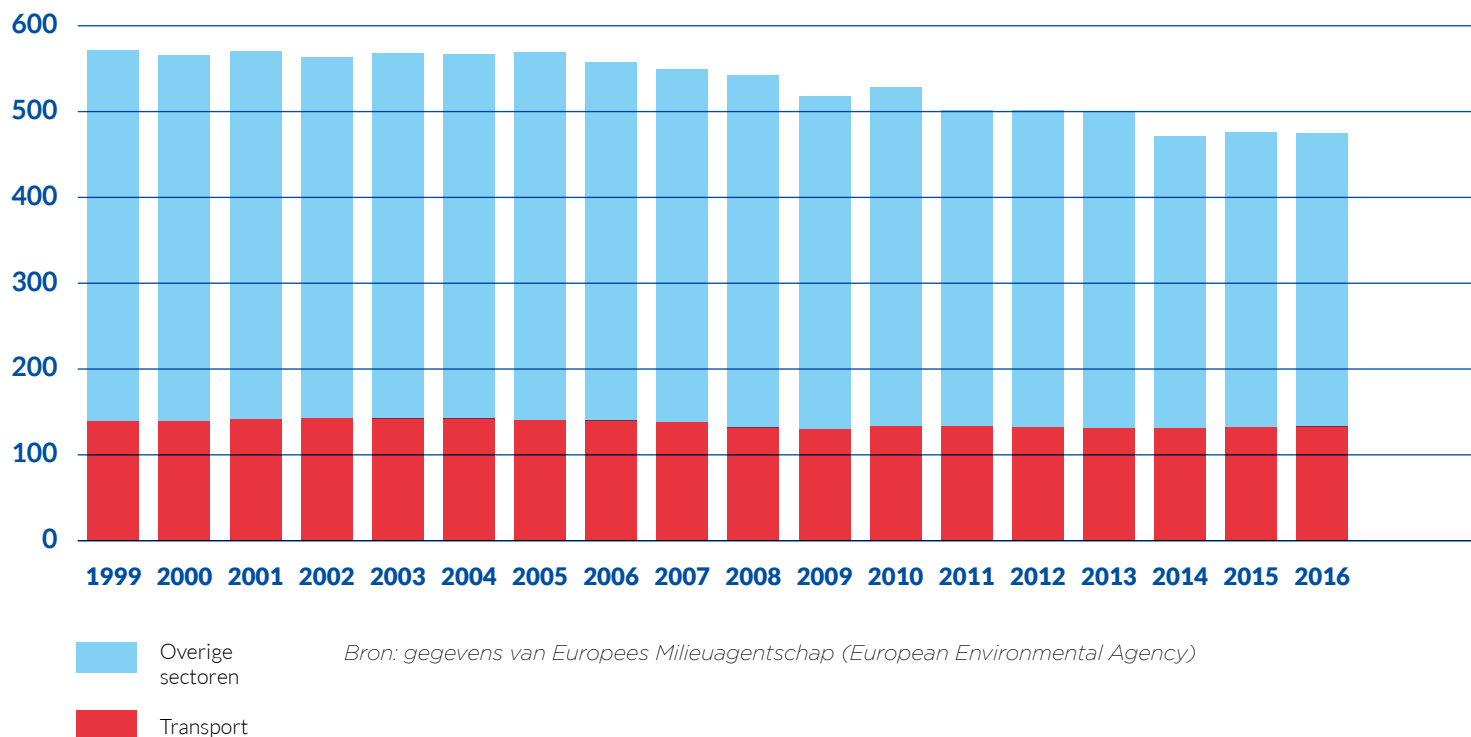
Bron: *World urbanisation prospects* – Verenigde Naties, Departement voor Economische en Sociale Zaken, Afdeling Bevolking (2014)

De verdichting van stedelijke gebieden heeft tot een aanzienlijke toename en concentratie van vervoersstromen in grote steden geleid. Het wegvervoer is verreweg de meest gebruikte vervoersmodus en vertegenwoordigt 76% van het totale goederenvervoer in de Europese Unie, vergeleken met 18% voor spoorvervoer en 6% voor de binnenvaart. Als gevolg hiervan zijn de wegen in hoge mate verzadigd en kampen ballingsgebieden met aanzienlijke congestie op het wegennet. Dit heeft negatieve neveneffecten zoals luchtverontreiniging, toenemend geluidsoverlast in stadscentra en ongelukken.

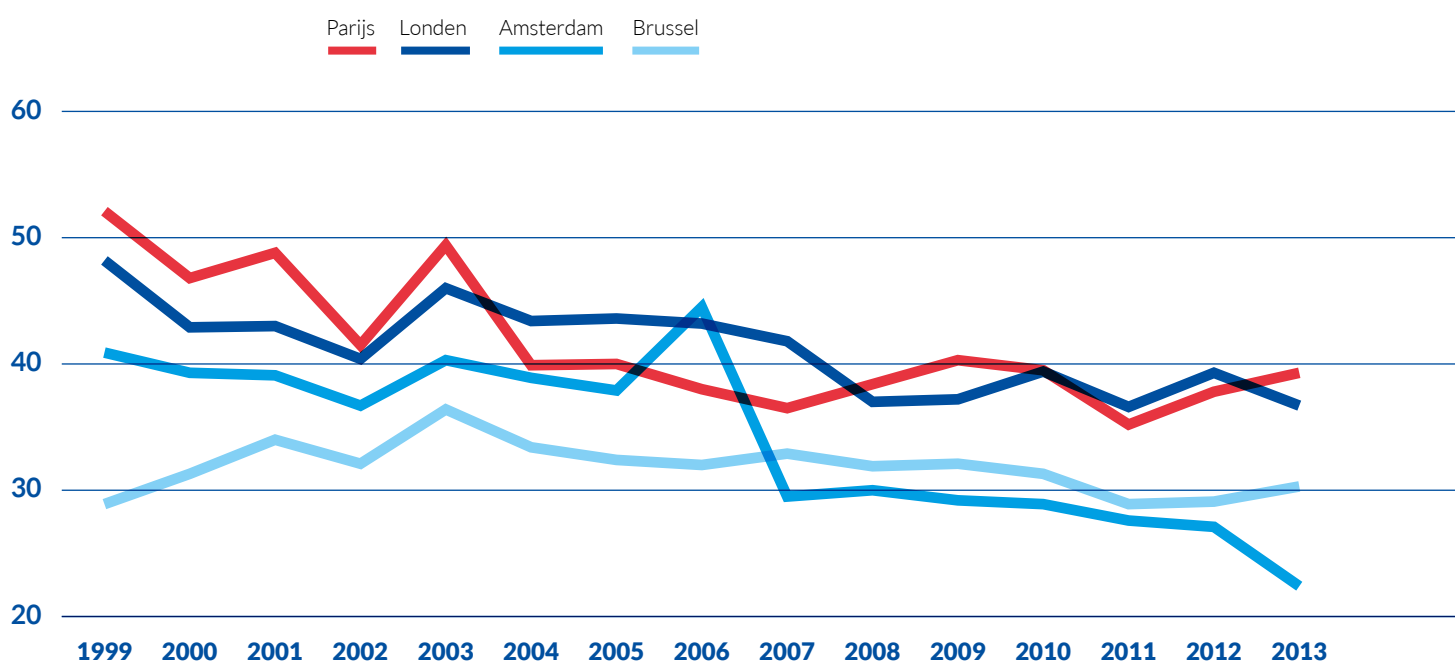
De transportsector is een van de meest verontreinigende sectoren. In Frankrijk zijn de emissies van broeikasgassen tussen 1999 en 2015 weliswaar met ongeveer 100 miljoen ton CO₂-equivalent afgenomen, maar het aandeel van de transportsector in verontreinigende emissies is in dezelfde periode gestegen van 24% naar 28%.

STRUCTUUR VAN BROEIKASGASEMISSIES IN FRANKRIJK

(MILJOEN TON CO₂-EQUIVALENT)



GEMIDDELD CONCENTRATIE STIKSTOFDIOXIDE IN DIVERSE EUROPESE STEDEN TUSSEN 1999 EN 2013 (µG/M³)



Hoewel de luchtkwaliteit in Europese agglomeraties als Parijs, Londen, Brussel en Amsterdam de afgelopen jaren is verbeterd, blijft de impact van het wegvervoer op de luchtverontreiniging aanzienlijk. In de meeste Europese landen vindt echter een energietransitie plaats en er worden belangrijke initiatieven ondernomen om de klimaatverandering af te zwakken, vooral in de transportsector, op zowel nationaal als Europees niveau.

In het kader van deze groene her-industrialisatie kan de binnenvaart worden gezien als een kans om de logistieke ketens te reorganiseren en zo de impact van het goederenvervoer op het milieu in dichtbevolkte stedelijke gebieden te reduceren. Het voorbeeld van Parijs toont aan dat los van de milieuaspecten een verandering van de modal split in het voordeel van de binnenvaart een belangrijk economisch potentieel voor de stedelijke logistiek zou kunnen zijn.



VOORDELEN VAN DE BINNENVAART IN STEDELIJKE GEBIEDEN: EEN DESKUNDIGENoordeel

De binnenvaart genereert positieve externe effecten die de modal shift naar de binnenvaart in stedelijke agglomeraties kunnen bevorderen. De binnenvaart biedt immers een aanzienlijk potentieel voor de ontwikkeling van stedelijke logistiek vanuit zowel een economisch als milieuoogpunt.

- Ten eerste zou de ontwikkeling van de binnenvaart in dichtbevolkte stedelijke gebieden een positief effect hebben op de stedelijke mobiliteit. In tegenstelling tot het wegvervoer is de binnenvaart nog niet verzadigd als vervoersmodus. De binnenvaart biedt zonder congestieproblemen toegang tot het centrum van veel grote agglomeraties. Daarnaast kan de sluiting van wegen die thans plaatsvindt in grote steden als Parijs om luchtverontreiniging en geluidsoverlast te verminderen als een kans worden gezien om een modal shift ten gunste van de binnenvaart te bewerkstelligen.
- Ten tweede is de binnenvaart een duurzame vervoersmodus, vooral omdat met de binnenvaart grote hoeveelheden goederen vervoerd kunnen worden. Het bevorderen van de binnenvaart kan bijdragen aan meer sociale welvaart in steden: de binnenvaart is immers milieuvriendelijk, levert geen geluidsoverlast op en is stukken veiliger dan het wegvervoer. Verkeersopstoppingen op de wegen en de daaruit voortvloeiende langere transporttijden dragen in belangrijke mate bij aan de luchtverontreiniging en uitstoot van broeikasgassen in stadscentra. De modal shift in de richting van de binnenvaart zou de negatieve externe effecten van het wegvervoer kunnen verminderen. Door de binnenvaart in stedelijke logistieke ketens op te nemen zouden de industriële sector en overheden bovendien kunnen profiteren van het milieuvriendelijke karakter van de binnenvaart als vervoersmodus om hun eigen imago te verbeteren.

- Daarnaast is de binnenvaart een kosteneffectieve vervoersmodus. Het concurrentievermogen is immer sterker dan dat van het wegvervoer en maakt het mogelijk zeer grote volumes over lange afstanden te vervoeren voor een lage prijs.

“De vervoerskosten per dag van een vrachtwagen van 25 ton zijn gelijk aan die voor een schip met een laadvermogen van 300 ton”

P. Maugé, SCAT fluvial

In veel agglomeraties vergt de ontwikkeling van haveninfrastructuur bovendien weinig investeringen aangezien er al havens en dokken bestaan en in gebruik zijn.

- Een belangrijk voordeel van de binnenvaart voor stedelijke logistiek vergeleken met het wegvervoer is de betrouwbaarheid. In tegenstelling tot het wegvervoer, dat door congestie te kampen heeft met terugkerende vertragingen in de ophaal- en levertijden, zijn de binnenwateren nog niet verzadigd en kan er dus op tijd worden geleverd.

“De transporttijd is tegenwoordig de grootste kostenpost in het goederenvervoer”

M. Bazenet, Cluster logistique urbaine IDF

- Het laatste aspect dat bewijst dat de binnenvaart in de stedelijke logistiek kan worden opgenomen is het innovatieve potentieel van de sector. De afgelopen jaren zijn er – vooral in Parijs – innovatieve projecten uitgevoerd om de binnenvaart aan te passen aan de specifieke vereisten voor goederenvervoer in dichtbevolkte stedelijke gebieden. Zo zijn er middelen ontwikkeld om de goederen vanaf het schip op elke kade in de stad te leveren.

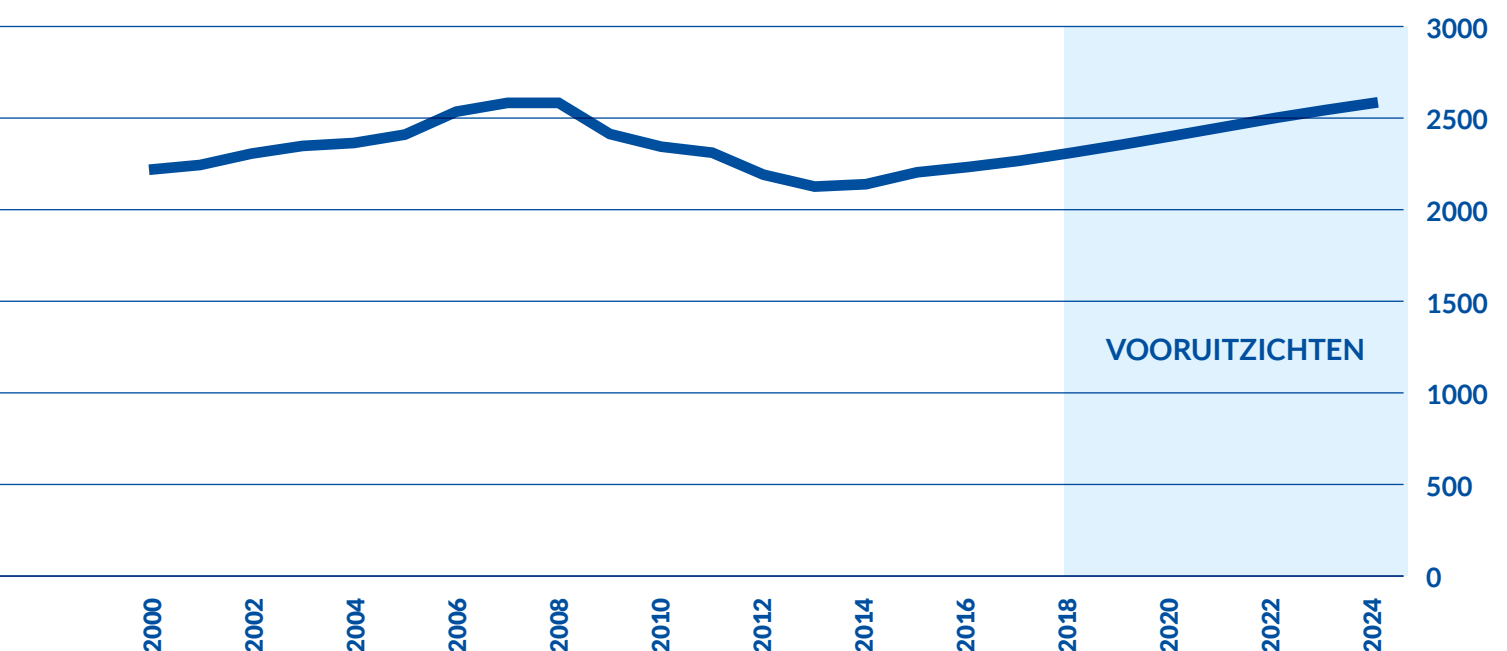
SEGMENTEN MET EEN GROOT LOGISTIEKPOTENTIEEL

LOGISTIEKPOTENTIEEL VOOR DE BINNENVAART BINNEN EEN STEDELIJKE CONTEXT

- **Bouwmaterialen:** De bouwindustrie maakt van oudsher veel gebruik van de binnenvaart. De verwachte groei van deze sector voor de komende jaren als gevolg van de boom in de huizenbouw zou een positief effect moeten hebben op het bouwmaterialensegment van de binnenvaart. De stedelijke logistiek kan profiteren van deze trend aangezien bouwprojecten vaak plaatsvinden in grote steden. De binnenvaart is ook bijzonder winstgevend voor het vervoer van grote hoeveelheden bouwmaterialen naar stadscentra voor een lagere prijs.

EU BRUTOPRODUCTIE VAN DE BOUWSECTOR

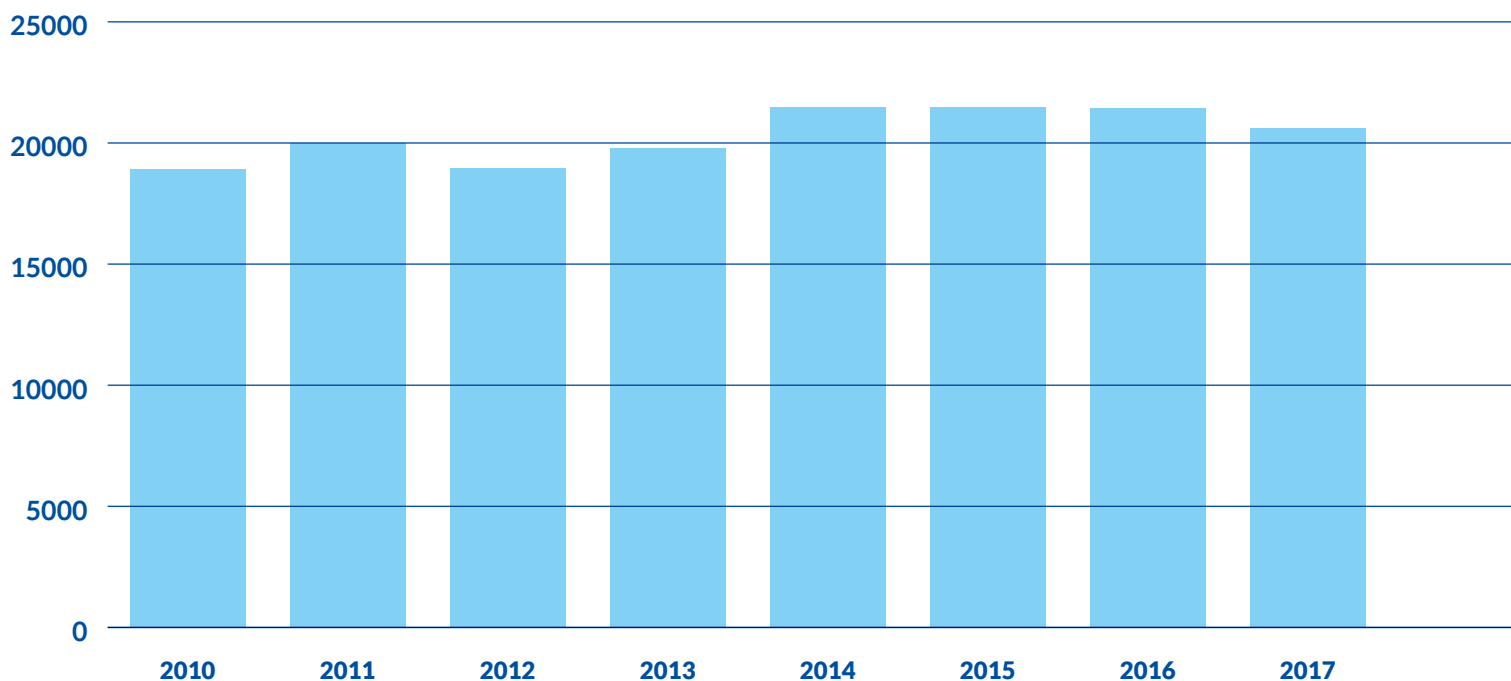
(EU BRUTOPRODUCTIE IN MILJARD REËLE US\$ - 2010 US\$)



Bron: Oxford Economics, CCR-analyse

- **Vervoer van herbruikbaar afval:** Sinds 1999 focust de haven van Rijsel zich op het vervoer van afval over water. Huishoudelijk afval en herbruikbaar afval wordt in containers vervoerd tussen een afvalenergiecentrale in het noorden van de stad en een composteringcentrum in het zuiden van de stad.

HOEVEELHEID AFVAL VERWERKT IN DE HAVEN VAN RIJSEL (IN TEU)



Bron: haven van Rijsel

Dankzij het afvalvervoer over binnenwateren in Rijsel rijden er jaarlijks bijna 12.000 vrachtwagens minder op een van de meest verzadigde wegen van de stad, hetgeen overeenkomt met een vermindering van 1500 ton CO₂-uitstoot.

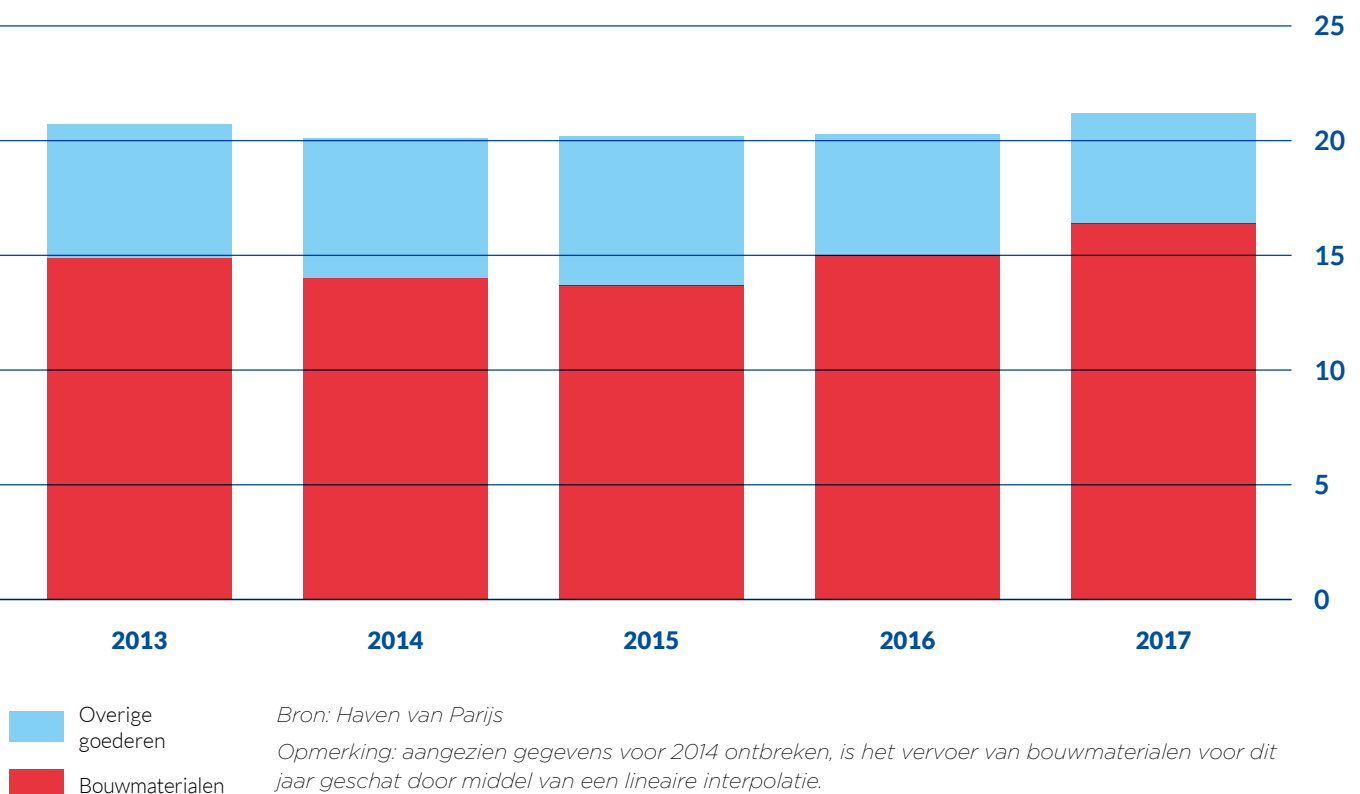
- **Leveringen aan winkels en supermarkten/koeriersdiensten van pakketten:** in eerste instantie lijkt de binnenvaart wellicht niet geschikt voor dit segment van de stedelijke logistiek dat gekenmerkt wordt door korte vervoersafstanden, kleine vrachtvolumes en goederen die op bestelling geleverd moeten worden. Toch hebben enkele experimenten (bijv. het Distri-Seine-project in Parijs) aangetoond dat als verschillende soorten goederen samen worden vervoerd op hetzelfde schip, de binnenvaart een effectieve vervoersmodus voor deze segmenten zou kunnen zijn.

DE BINNENVAART INTEGREREN

IN DE STEDELIJKE LOGISTIEK: HET VOORBEELD VAN PARIJS

De haven van Parijs is de grootste binnenvaart in Frankrijk wat betreft vervoersvolume en de op een na grootste binnenvaart in Europa na Duisburg. In 2017 registreerde de haven een totaal vervoersvolume voor de binnenvaart van 21 miljoen ton – een toename van 4% ten opzichte van 2016.

TOTAAL GOEDERENVERVOER VAN DE BINNENVAART EN VERVOER VAN BOUWMATERIALEN IN DE HAVEN VAN PARIJS (IN MILJOEN TON)

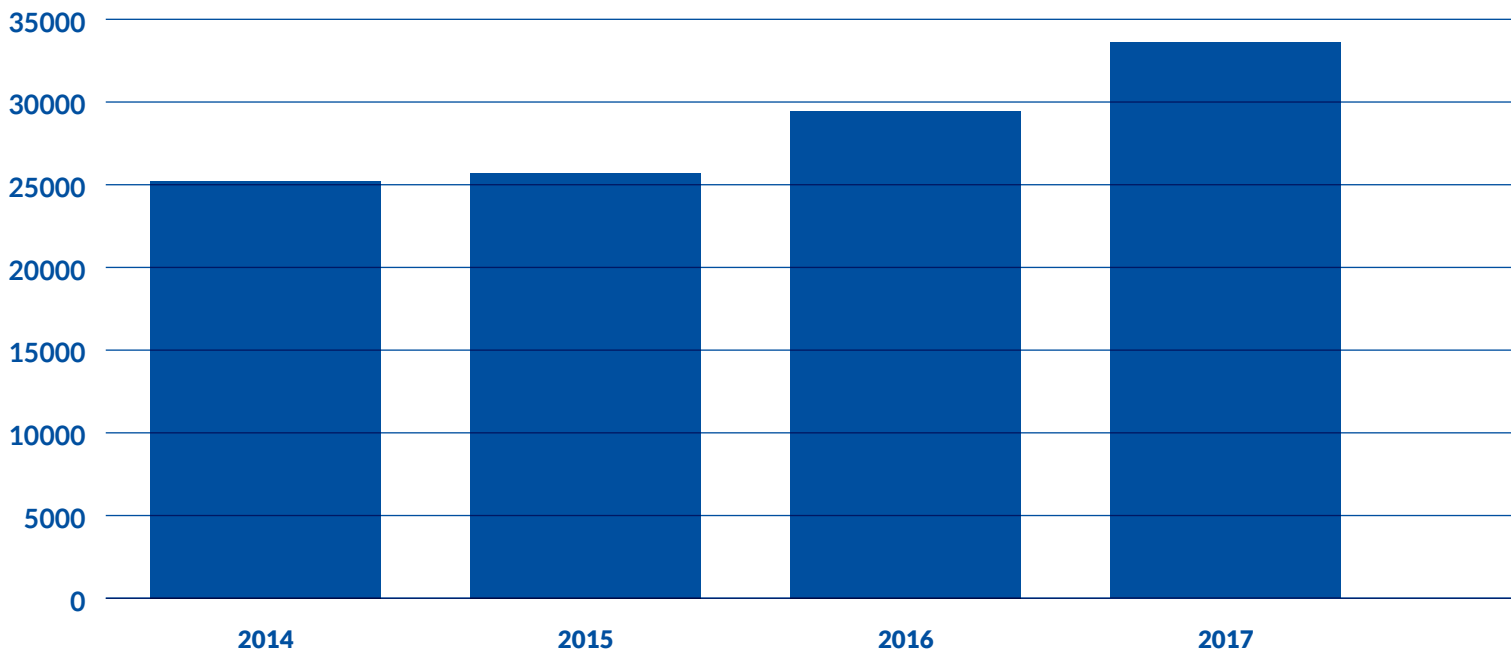


Voor de toename van de binnenvaartactiviteiten in de haven van Parijs is voornamelijk het segment van de bouwmaterialen een aandrijfkraft. Het vervoersvolume nam tussen 2015 en 2017 met bijna 20% toe. Daarnaast vormt het vervoer van bouwmaterialen 78% van het totale vervoer in de haven van Parijs, waardoor het een belangrijke groeifactor voor de binnenvaart is in dit rivierbekken.

De evolutie van het bouwmaterialenvervoer volgt dezelfde trend als de bruto-productie van de bouwindustrie in Europa (zie grafiek hierboven). Dit betekent dat, net als voor de bruto-productie van de bouwsector, het vervoer van bouwmaterialen door de binnenvaart naar verwachting de komende jaren zal toenemen.

De verwachte groei van dit vervoerssegment in het Seinebekken kan worden verklaard door de betrokkenheid van de haven van Parijs in het stedelijke bouwproject van de Grand Paris Express. Dit project, dat de aanleg van nieuwe metrolijnen omvat, stimuleert het gebruik van de Seine en de Oise om materiaal af te voeren dat o.a. afkomstig is van de grondwerkzaamheden. Het partnerschap tussen de haven van Parijs en de Grand Paris Express heeft tot doel de komende 15 jaar circa 30 miljoen ton afvalmateriaal over de binnenwateren af te voeren.

CONTAINERVERVOER TUSSEN DE HAVEN VAN BONNEUIL-SUR-MARNE EN DE HAVEN VAN PARIS LA BOURDONNAIS (IN TEU)



Bron: VNF (Seinebekken)

Een tweede segment dat naar verwachting een grote rol zal spelen in de ontwikkeling van stedelijke logistiek is het containervervoer. Rond de rivieren de Seine en Oise in Parijs zijn talrijke experimenten gaande op het gebied van de stedelijke logistiek. Het bekendste voorbeeld is het experiment door supermarktketen Franprix sinds 2012. Het containervervoer tussen de havens van Bonneuil-sur-Marne en Paris la Bourdonnais voor de bevoorrading van 300 supermarkten is sinds 2014 gegroeid tot 34.000 TEU in 2017. De supermarktketen heeft de binnenvaart met succes geïntegreerd in zijn logistieke ketens door de multimodale organisatie geleidelijk aan te passen om deze winstgevend te maken.

Maar in Parijs zijn er nog veel andere projecten die samenhangen met de stedelijke logistiek. Zo heeft een koeriersbedrijf voor de expreslevering van pakketten een proefproject gestart voor de multimodale levering met behulp van kleine schepen met eigen voortstuwing en fietsen. Het innovatieve aspect van dit project bestaat eruit dat om het tijdsverlies in de binnenvaart te compenseren, het bedrijf de schepen ook voor de opslag gebruikte. Beter gezegd, de werknemers maakten gebruik van de reistijd over de binnenwateren om de goederen te sorteren en de pakketten gereed te maken voor de uiteindelijke levering.

De stedelijke logistiek in Parijs zal naar verwachting het komende jaar groeien dankzij de dynamische activiteiten in de bouwsector en de opening van een nieuwe containerlijndienst tussen de haven van Le Havre en de binnenhaven van Bonneuil-sur-Marne die de stedelijke logistiek moet bevorderen.

Meer in het algemeen zal het binnenlandse containervervoer in Europa de komende jaren naar verwachting aanzienlijk groeien. Zoals duidelijk werd in hoofdstuk 2 (deel 5) over het containervervoer groeit het binnenlandse containervervoer – waaronder ook de stedelijke logistiek valt – met een grotere snelheid dan het internationale containervervoer. De sterke uitbreiding van het binnenlandse containervervoer is een positief teken voor de stedelijke logistiek.

“De goederenstromen in Parijs kunnen worden verviervoudigd zonder de bestaande infrastructuur aan te passen of uit te breiden”

M. Bazenet, Cluster logistique urbaine IDF

FACTOREN VOOR EEN DUURZAME INTEGRATIE VAN DE BINNENVAART IN DE STEDELIJKE LOGISTIEKE KETENS: EEN DESKUNDIGENoordeel

- Voor de stedelijke logistiek is multimodaliteit van cruciaal belang. De binnenvaart biedt voor slechts enkele specifieke gebieden zinvolle economische en logistieke oplossingen en kan niet als exclusieve vervoersmodus voor grote steden worden gezien. Voor logistieke aspecten zoals levering en afhalen van vracht op een specifieke plaats, de laatste kilometers en de ontwikkeling van stedelijke netwerken moeten binnenvaart en wegvervoer als een aanvulling op elkaar worden gezien.
- Daarnaast kan de binnenvaart alleen in de logistieke ketens worden opgenomen als de winstgevendheid wordt verbeterd. De ontwikkeling van een bedrijfsmodel dat gericht is op de bundeling van goederen, de vermindering van stukgoedvervoer en dat rekening houdt met het specifieke karakter van de binnenvaart is noodzakelijk om deze winstgevend te maken in het kader van de stedelijke logistiek.
- Overheidssteun is een essentieel instrument om de binnenvaart in dichtbevolkte stedelijke gebieden te bevorderen en faciliteren. Overheidsbeleid dient doelgericht te zijn en projecten en

experimenten te bevorderen die gericht zijn op de ontwikkeling van de stedelijke binnenvaart. Overigens zouden succesverhalen van stedelijke logistiek voor het voetlicht moeten worden gebracht om marktdeelnemers te stimuleren om de binnenvaart op te nemen in hun logistieke keten.

“De overheid dient een faciliterende rol te spelen aangezien de toepassing van binnenvaartlogistiek specifieke vaardigheden vereist en bepaalde regelgevende, administratieve en technische belemmeringen dienen te worden weggenomen.”

D. Baudry, Cerema

- In veel grote agglomeraties zijn kades en havengebieden begeerde locaties voor de huizensector of zelfs voor recreatie-activiteiten. Daarom moet een positief imago van de binnenvaart worden bevorderd om acceptatie onder stadsbewoners te garanderen. Daarbij dienen de verschillende toepassingen van de binnenvaart binnen de stad op doeltreffende wijze te worden verwoord.





07

RIVIERCRUISEVAART

- Met 346 actieve cruiseschepen heeft Europa in vergelijking met de andere continenten de grootste vloot riviercruiseschepen ter wereld.
- Hoewel de nieuwbouw iets minder geworden is, is de vloot in 2017 uitgebreid met 17 nieuwe schepen die in de vaart werden genomen.
- De vervoerscijfers van de cruiseschepen op de Rijn lagen in 2017 20% hoger dan het jaar ervoor. Ondanks deze opmerkelijke stijging, ligt de Rijn als men kijkt naar het aantal schepen dat de sluisen passeert, na de Donau op de tweede plaats.



VLOOTCIJFERS RIVIERCRUISEVAART

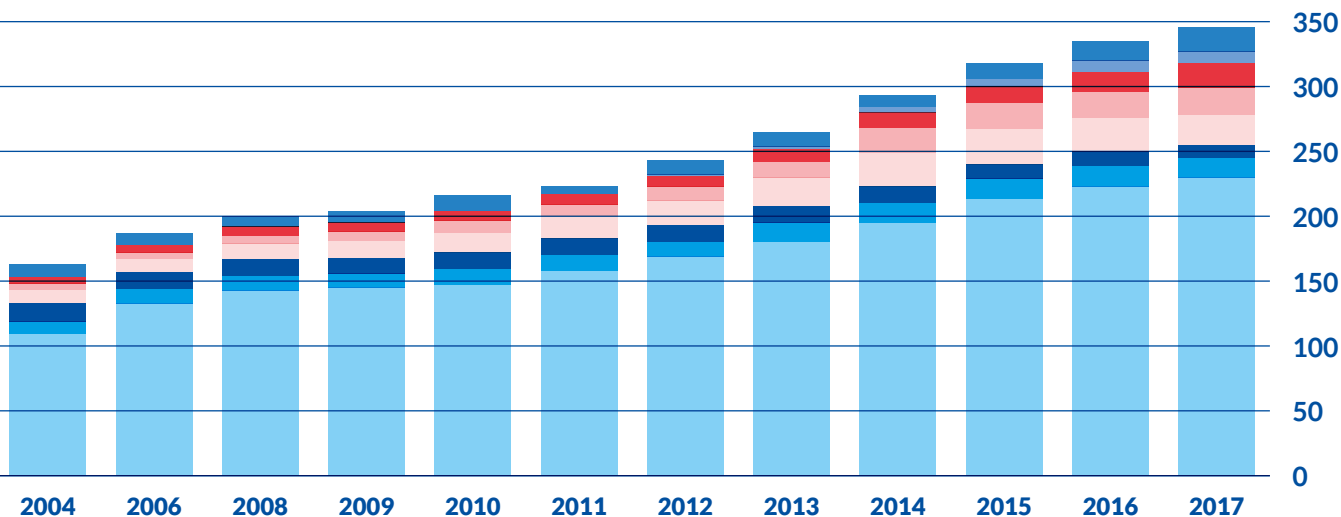
Voordat het Main-Donau-kanaal in 1992 werd geopend, waren er in de EU twee grote afzonderlijke rivierbekkens die niet met elkaar verbonden waren, namelijk het Rijnstroomgebied en het stroomgebied van de Donau. Na voltooiing van het Main-Donau-kanaal waren deze twee rivierbekkens onderling verbonden. Al aan het begin van de 20e eeuw werd dankzij de aanleg van een groot netwerk van kanalen (met name het Mittelland-kanaal) in Noord-Duitsland een verbinding tot stand gebracht tussen de Elbe, de Oder en de Rijn.

In het seizoen van 2017 bestond de riviercruisevloot in Europa⁷ uit 346 actieve vaartuigen met 50.616 bedden. Het aantal operationele cruiseschepen is tussen 2004 en 2017 meer dan verdubbeld. In 2017 werden zeventien schepen met 2558 bedden op de markt gebracht. Dit nieuwbouwvolume maakt 5% van de bestaande vloot uit. Aangezien in 2017 zeven schepen aan de vloot zijn onttrokken, bedraagt de netto-toename elf schepen met circa 1770 bedden, wat neerkomt op 3,6% van de bestaande vloot.

In 2017 zijn er **17** nieuwe cruiseschepen met 2558 bedden op de Europese markt gekomen

AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN IN EUROPA PER VAARGEBIED (2004 - 2017)

■ Rijn/Main/Main-Donau-kanaal/Donau
 ■ Elbe-Oder
 ■ Alleen Donau
■ Rhône-Saône
 ■ Seine
 ■ Douro
 ■ Gironde en Loire
 ■ Alle overige regio's



Bron: Hader, A. (2017), *The River Cruise Fleet*

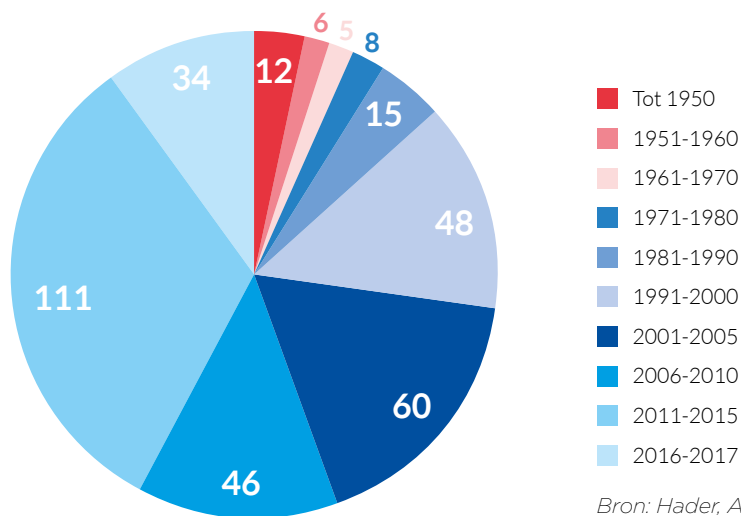
⁷ De Europese riviercruisevloot, als bedoeld in dit rapport, omvat de vloot in de EU en Zwitserland.

Op de Elbe en de Loire exploiteert een toonaangevend Europees bedrijf in de riviercruisesector drie nieuwe schepen die met behulp van een schoepenrad worden aangedreven. Deze schepen zijn uitermate geschikt voor ondiepe water, hetgeen op deze twee rivieren nogal eens voorkomt.

In 2017 stonden 153 van de 346 cruiseschepen geregistreerd in Zwitserland. De Zwitserse riviercruisevloot is binnen tien jaar verdubbeld. Nog eens 62 cruiseschepen waren in Duitsland ingeschreven, waar enkele van de belangrijkste touroperators gevestigd zijn.⁸

De leeftijdsstructuur van de Europese vloot toont aan dat 42% van alle schepen na 2010 gebouwd zijn. Slechts 13% is vóór 1990 gebouwd. Het oudste schip is al meer dan 100 jaar in gebruik op het Götakanaal in Zweden.

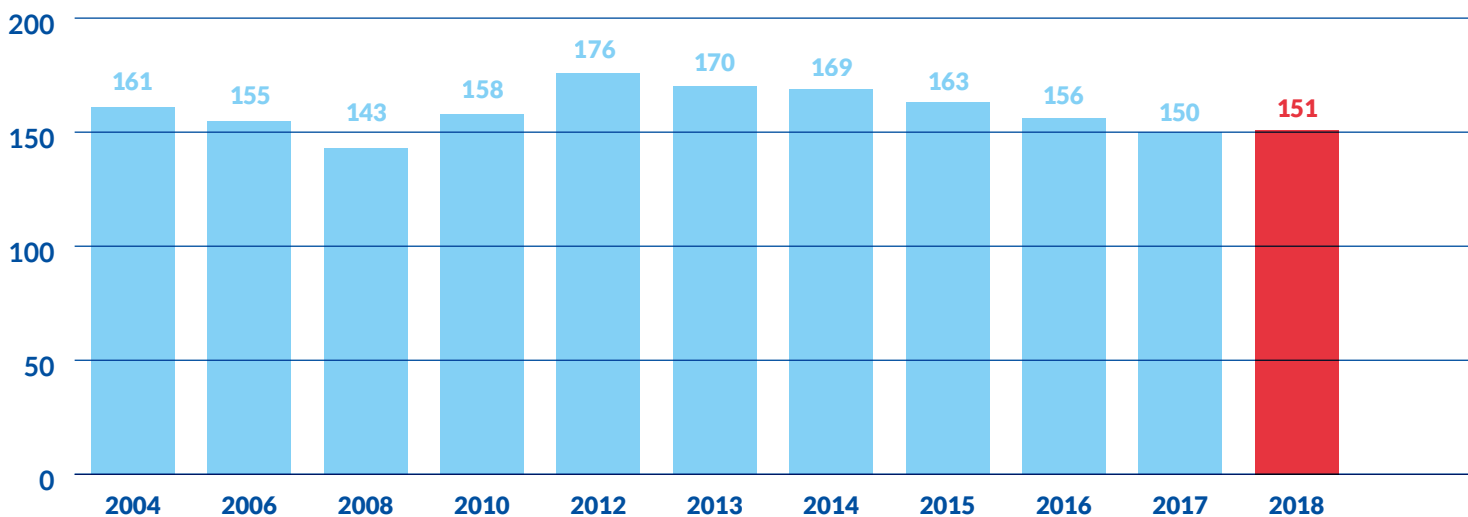
AANTAL RIVIERCRUISESCHEPEN IN DE EU NAAR BOUWJAAR



Bron: Hader, A. (2017), *The River Cruise Fleet*

Het gemiddelde aantal bedden op nieuwe cruiseschepen vertoont sinds 2012 een enigszins afnemende trend. Uitgaande van de huidige orderportefeuilles zal het gemiddelde aantal bedden voor nieuwbouwschepen in 2018 naar verwachting uitkomen op 151, oftewel, vrijwel evenveel als in 2017.

GEMIDDELD AANTAL BEDDEN OP NIEUWE RIVIERCRUISESCHEPEN IN DE EU NAAR BOUWJAAR *



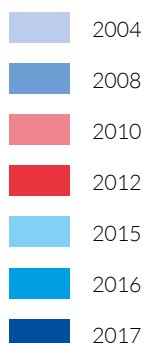
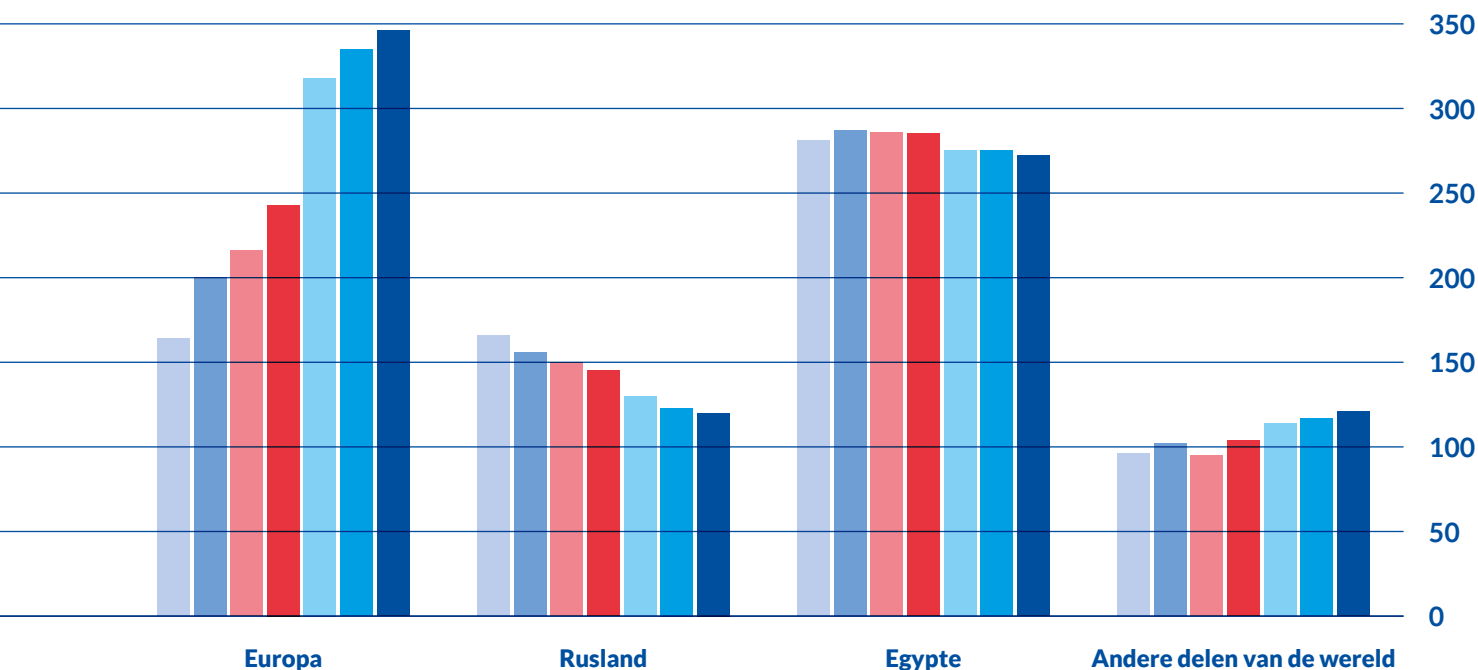
Bron: Hader, A. (2017), *The River Cruise Fleet*. * cijfer voor 2018: raming

⁸Bronnen: Schweizerische Rheinhäfen en Duitse register voor binnenvaartschepen

Kijkt men naar de maatregelen voor de vergroening van de vloot moet erop worden gewezen dat in de passagiersvaart het percentage schepen waar ten minste één vergroeningsmaatregel werd getroffen in 2014 54% bedroeg, terwijl dit in 2015 57% en in 2016 61% bedroeg. Deze stijgende trend zette zich voort in 2017. Hieruit blijkt dat tussen 2014 en 2017 het streven om de vloot milieuvriendelijker te maken gestaag in omvang is toegenomen. Hieraan kan worden toegevoegd dat het vergroeningspercentage in de passagiersvaart alles bij elkaar genomen hoger lag dan in het segment van het goederenvervoer.⁹

De onderstaande afbeelding toont de evolutie van de wereldwijd actieve cruiseschepen. Hieruit blijkt duidelijk dat **op dit moment de vloot van riviercruiseschepen in Europa wereldwijd de grootste is.**

VERDELING VAN RIVIERCRUISESCHEPEN PER REGIO IN DE WERELD (AANTAL SCHEPEN)



Bron: Hader, A. (2017), *The River Cruise Fleet*

Omdat er steeds minder nieuwe schepen gebouwd worden, krimpt de Russische vloot en al in 2005 heeft de vloot van de EU de Russische vloot ingehaald.

De Nijlvloot is nog steeds groot, maar sinds de revolutie in 2011 is het aantal toeristen dat Egypte bezoekt, na een piek in 2011, fors teruggelopen. Dit verlies kon niet worden gecompenseerd met "home cruising" oftewel binnenlandse cruises, aangezien Egyptenaren niet over de financiële middelen beschikken om een cruise in eigen land te kunnen maken. Als gevolg van de achteruitgang van het toerisme, moesten enkele Nijlschepen uit de vaart worden genomen en op non-actief worden gesteld.

Kijkt men naar andere delen van de wereld, en met name de rivieren in Azië en Amerika, dan blijkt dat de VS-vloot aan belang wint (op de Columbia-rivier en Mississippi). In China kent de vloot eveneens een snelle groei (op de Yangtze) en in Zuidoost-Azië (de Mekong-rivier) blijft de vloot in omvang toenemen.

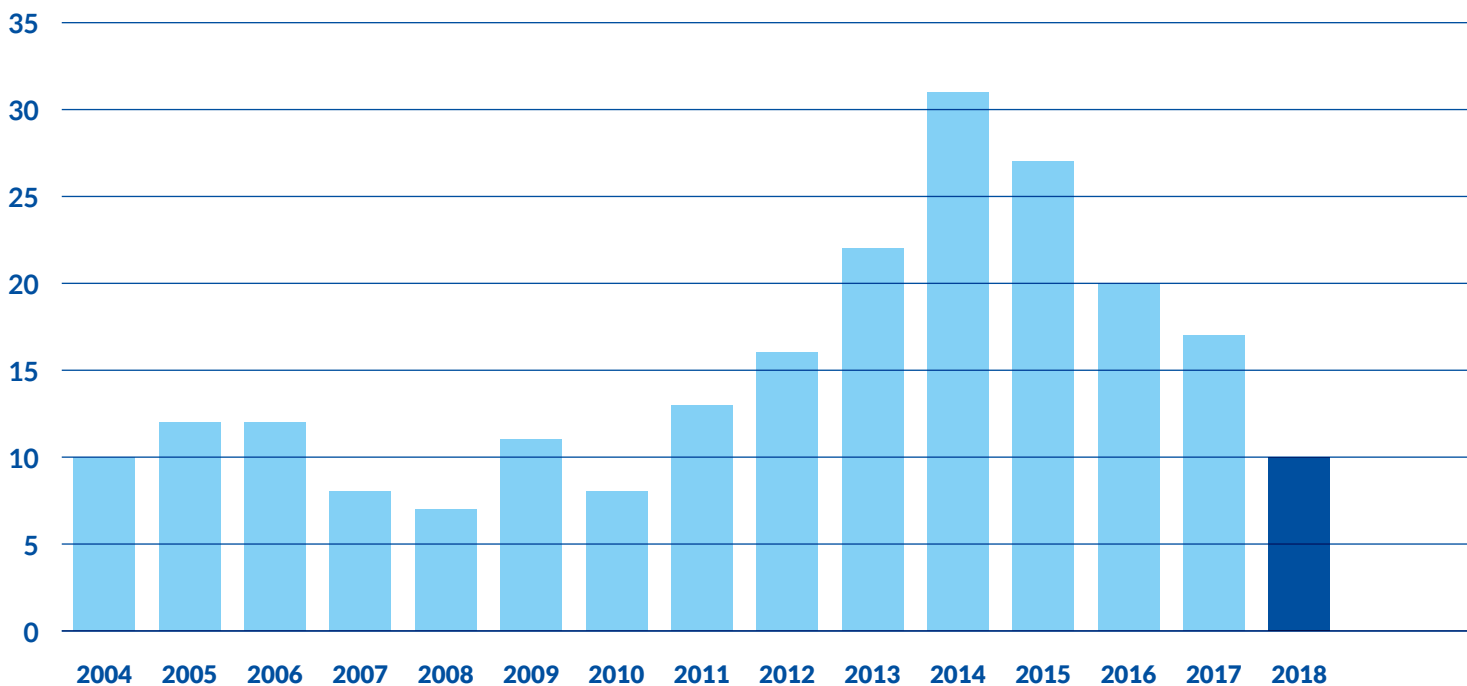
⁹ Zie Marktverslag 2014-2017 (Voortgangsverslag NAI/ADES II) - Belangrijkste kenmerken en trends van de Europese binnenvaartsector, CCR

Tussen 2004 en 2017 werd de Europese vloot van riviercruiseschepen met 182 schepen uitgebreid – een stijging van

111%

In de jaren na 2014 zijn de nieuwbouwactiviteiten op de Europese markt verlangzaamd. De nieuwbouw wordt voor een groot deel bepaald door de vraag naar nieuwe passagiersschepen vanuit de overzeese markten voor riviercruises (voor VS-Amerikanen, Canadezen, Australiërs). Als gevolg van de terroristische aanslagen van de afgelopen jaren in Europa is deze overzeese toeristenstroom afgezwakt, hetgeen tot een afname van het nieuwbouwpercentage heeft geleid. De afgelopen jaren is het tempo waarmee nieuwe schepen in de vaart kwamen weliswaar minder geworden, maar voor 2019 wordt nu geen verdere daling verwacht.

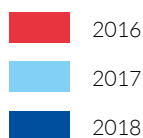
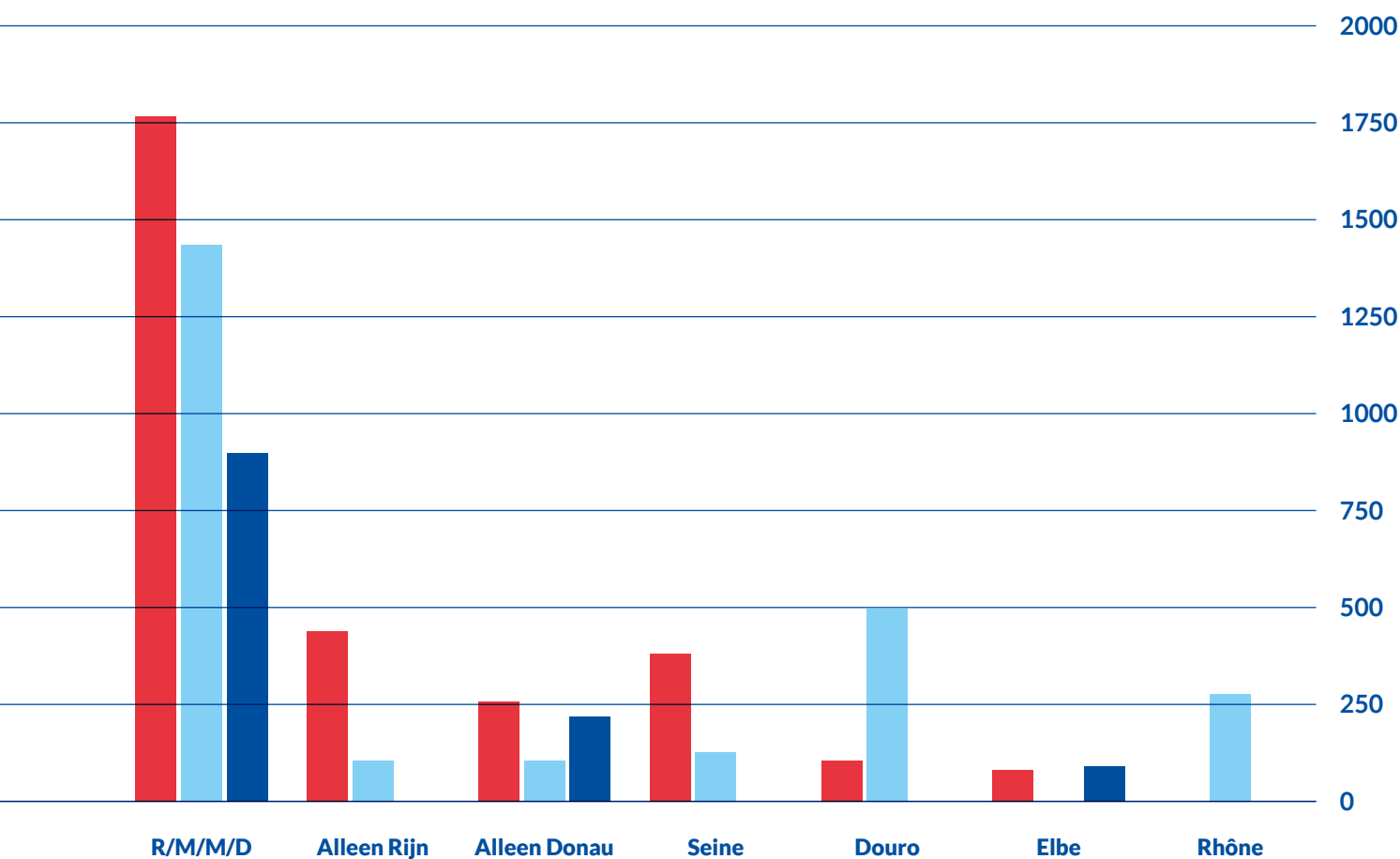
NIEUWE RIVIERCRUISESCHEPEN VOOR DE EUROPESE MARKT 2004-2018 *



Bron: Hader, A. (2017), *The River Cruise Fleet*. * 2018: raming op basis van de orderportefeuilles

2017 liet een grotere regionale diversificatie zien: zeven van de zeventien nieuwe schepen (35% van de nieuwe capaciteit aan bedden) werden ingezet op rivieren die in zekere zin als “nieuwkomers” beschouwd kunnen worden (Seine, Rhône en Douro).

NIEUWE CAPACITEITEN IN DE CRUISEVAART IN 2016, 2017 EN 2018 PER VAARGEBIED (AANTAL BEDDEN) *



Bron: Hader, A. (2017), *The River Cruise Fleet*

*R/M/M/D = Rijn/Main/Main-Donau-kanaal/Donau. Cijfers voor 2018: ramingen.

Wat betreft de plannen voor de bouw van nieuwe schepen, lopen er projecten om in de komende jaren weer enkele zeer grote schepen op de markt te brengen. Het merendeel van de schepen met een lengte van 110 m of 135 m heeft dezer dagen een breedte van 11,40 / 11,45 m. Dit is de maximaal toegestane breedte om een sluis met een breedte van 12,0 m te kunnen passeren.

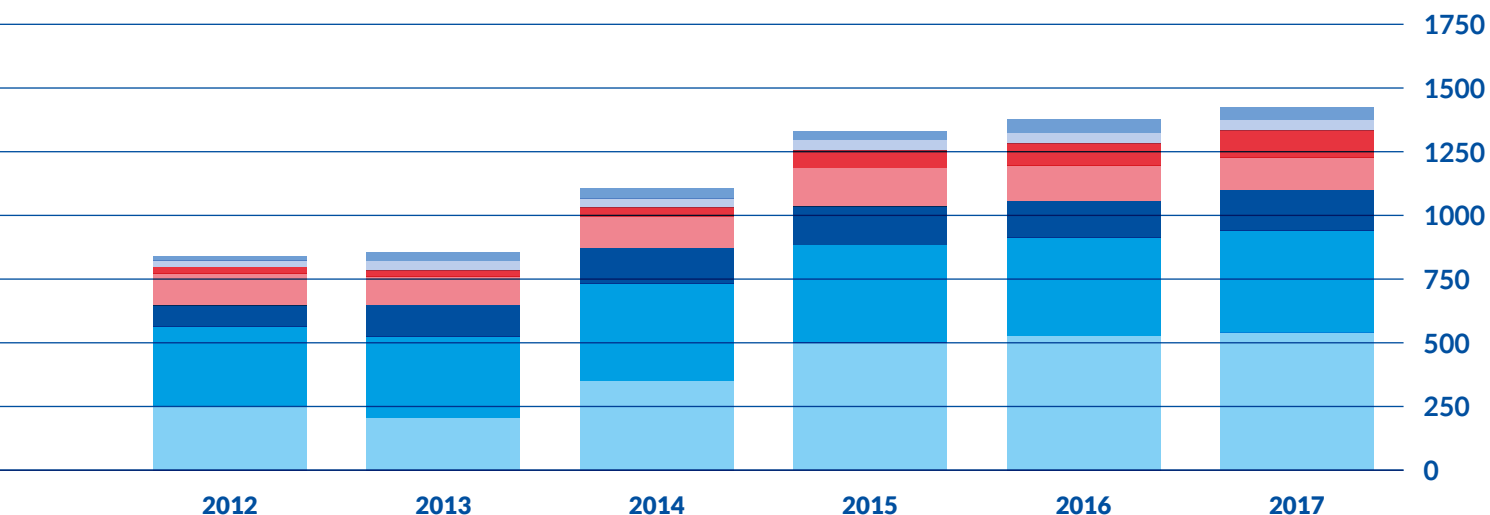
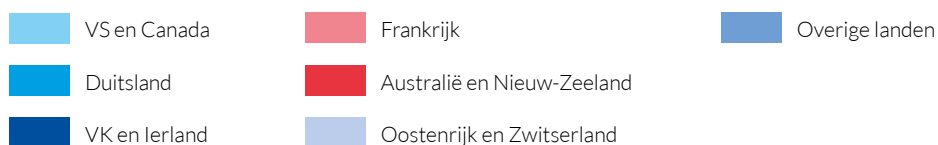
Sluizen in de Donau, de Boven-Rijn en in sommige Nederlandse kanalen zijn veel groter en hebben een breedte van 24 m. Uitgaande van deze afmeting kan worden vastgesteld dat slechts zeer weinig passagiersschepen zo gebouwd worden dat zij ten volle gebruik kunnen maken van de mogelijkheden die de sluisen in deze regio's bieden.

Het grootste riviercruiseschip dat ooit voor Europa gebouwd werd, de AMAMAGNA (voor 194 passagiers) is nog in bouw. De scheepsromp wordt in Servië gebouwd, en vanwege de grote afmetingen wordt de romp vanuit Servië via de monding van de Donau over zee naar Nederland vervoerd, waar de afbouw zal plaatsvinden. Daarna zal het schip weer over zee naar de monding van de Donau worden teruggebracht. Het schip komt in 2019 op de markt.



VRAAG NAAR RIVIERCRUISES

AANTAL PASSAGIERS OP EUROPESE CRUISESCHEPEN ONDERVERDEELD NAAR NATIONALITEIT (IN 1000)



Bron: IG River Cruise / Duitse vereniging van reisondernemingen (DRV) / SeaConsult

Van de 1,4 miljoen passagiers die in 2017 in Europa een riviercruise hebben ondernomen, wat in vergelijking met 2016 (1,36 miljoen) neerkomt op een groei van 3%, was 38% afkomstig uit de VS of Canada. In 2016 was het groeipercentage van deze twee passagiersgroepen 5%. In de jaren 2014 en 2015 lag het groeipercentage voor deze twee groepen op een veel hoger peil. De terugval in de vraag in 2016 en 2017 kan worden verklaard door de terroristische aanslagen die in 2015 in Europa hebben plaatsgevonden. Zij hebben het reisgedrag van de toeristen uit de VS nadelig beïnvloed, hetgeen in de Europese cruisevaartsector goed te merken viel.

In 2017 stonden de Duitse toeristen op de tweede plaats, en hun aantal steeg eveneens met 3%. Het VK en Ierland waren weer de op twee na grootste landen van herkomst qua reizigersaantallen. Vergeleken met vorig jaar is hun aandeel zelfs met 10% toegenomen. Het aandeel passagiers dat relatief gezien de sterkste groei laat zien, is echter afkomstig uit Australië en Nieuw-Zeeland. Hun aandeel toonde in 2017 een plus van 22%, na een bijna even sterke stijging (23%) in het voorafgaande jaar.

Australië en Nieuw-Zeeland zijn de bronmarkten voor riviercruisepassagiers met het sterkste groeipercentage op de Europese markt voor riviercruises:

+22%

in 2017 en

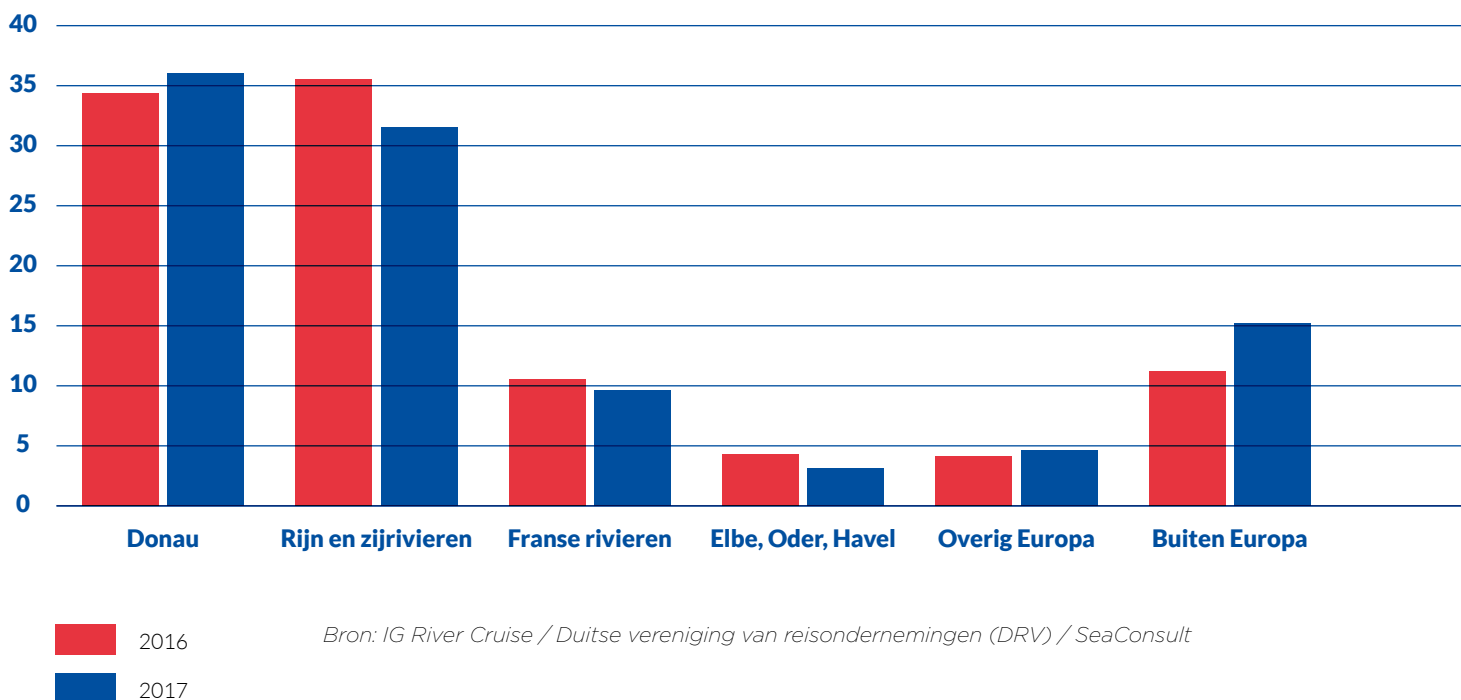
+23%

in 2016

De exploitanten melden nu al dat het aantal Chinese toeristen toeneemt en zij verwachten dat hun marktaandeel in de toekomst aanzienlijk zal groeien.

In 2017 gaven de Duitse toeristen de voorkeur aan de Donau. 36% van de passagiers was afkomstig uit dit land. De Donau heeft dus de Rijn overvleugeld, die in 2017 een marktaandeel had van 31,5%, een daling in vergelijking met de 35,5% in 2016.

VERDELING OVER DE REISBESTEMMINGEN VAN DE DUITSE RIVIERCRUISEPASSAGIERS (%)



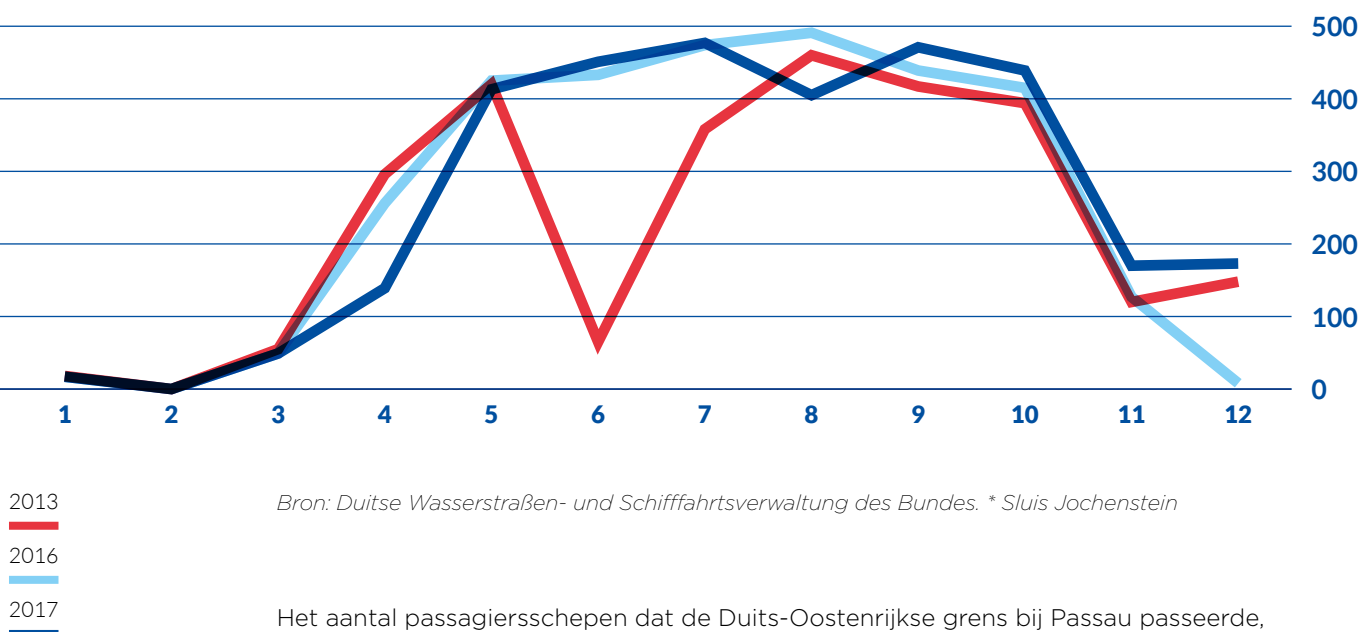
Bron: IG River Cruise / Duitse vereniging van reisondernemingen (DRV) / SeaConsult

Over het algemeen kan worden geconstateerd dat riviercruises nog steeds het meest in trek zijn bij leeftijdsgroepen van > 55 jaar. Voor de Duitse toeristen maakte in 2017 25,6% van de passagiers deel uit van de leeftijdsgroep 56-65 jaar, en 59,3% van de passagiers was ouder dan 65. Dit houdt in dat slechts 15,1% van de passagiers jonger was dan 55 jaar.

De algemene ontwikkeling van de vraag is daarom sterk afhankelijk van bronmarkten met een groot demografisch potentieel in leeftijdsgroepen die vaak kiezen voor een riviercruise. De ontwikkeling van de vraag hangt natuurlijk ook af van de algemene politieke situatie in Europa. Bijzondere gebeurtenissen, zoals terroristische aanslagen, kunnen een negatief effect hebben op de ontwikkeling van de vraag.

Daarnaast spelen weersomstandigheden een rol. Zowel lage als hoge waterstanden zijn voor de cruiseschepen een probleem. In 2013 trad bijvoorbeeld de Donau uit zijn oevers, met grote gevolgen voor de cruisevaart, zoals blijkt uit de onderstaande afbeelding waarin per maand het aantal scheepspassages door de sluis van Jochenstein op de Duits-Oostenrijkse grens bij Passau wordt weergegeven. Ook het effect van de overstroming in juni 2013 is duidelijk zichtbaar.

PASSAGES VAN CRUISESCHEPEN OP DE DONAU (DUITS-OOSTENRIJKSE GRENS BIJ PASSAU) PER MAAND *

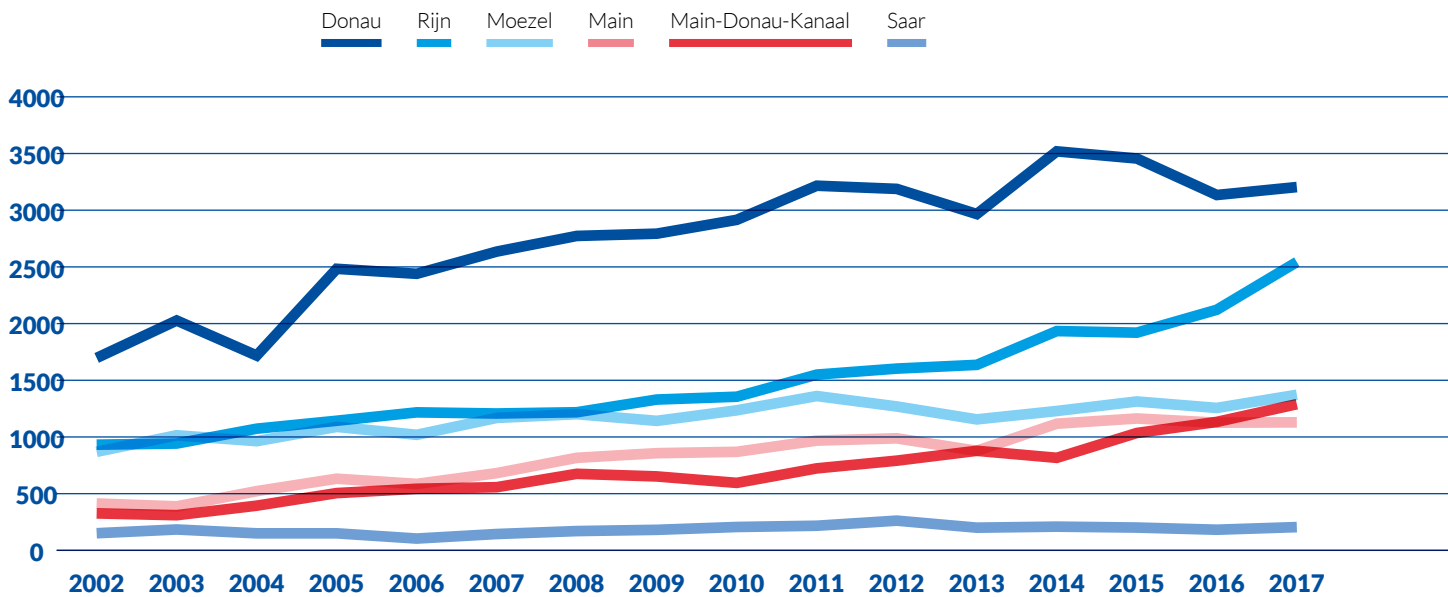


Bron: Duitse Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. * Sluis Jochenstein

Het aantal passagiersschepen dat de Duits-Oostenrijkse grens bij Passau passeerde, bedroeg in 2017 3204, vergeleken met 3134 in 2016 (+2,2%). Ongeveer de helft van deze passagiersschepen was stroomafwaarts onderweg, terwijl de andere helft stroomopwaarts voer. De meeste riviercruises zijn namelijk rondreizen, bijvoorbeeld een reis van Passau naar Boedapest en terug binnen 7-8 dagen, of van Passau naar de Donaudelta en terug naar Passau binnen 14-16 dagen. De Duitse toeristen gaven in 2017 de voorkeur aan deze reisduur, met een aandeel van 61% van alle cruises. Cruises met een reisduur van 8-12 dagen waren goed voor 13,6%. Voor nog langere tochten van 13-15 dagen lag het aandeel bij 8,3% en korte cruises (tot 4 dagen) vormden 16,3% van alle cruises.

De onderstaande grafiek geeft de evolutie weer van de schepen die door de sluisen op de Donau, de Rijn en zijn zijrivieren zijn gevaren. De Donau neemt de eerste plaats in, maar had in 2015 en 2016 te kampen met lage waterstanden en ijsvorming. Het gemiddelde groeicijfer op de Rijn bedroeg 8% per jaar over de periode 2011-2016; voor 2011 was het gemiddelde jaarlijkse groeicijfer lager, ongeveer 5%. De periode 2011-2016 vormen de topjaren, waarin het aantal toeristen uit de VS explosief begon te groeien. In 2017 kende het passagiersvervoer op de Rijn vergeleken met 2016 een sterke stijging van 20%. Dit groeipercentage ligt boven het gemiddelde groeicijfer in de periode van 2011 tot 2016.

JAARLIJKS AANTAL PASSAGES VAN CRUISESCHEPEN OP DE EUROPESE RIVIEREN



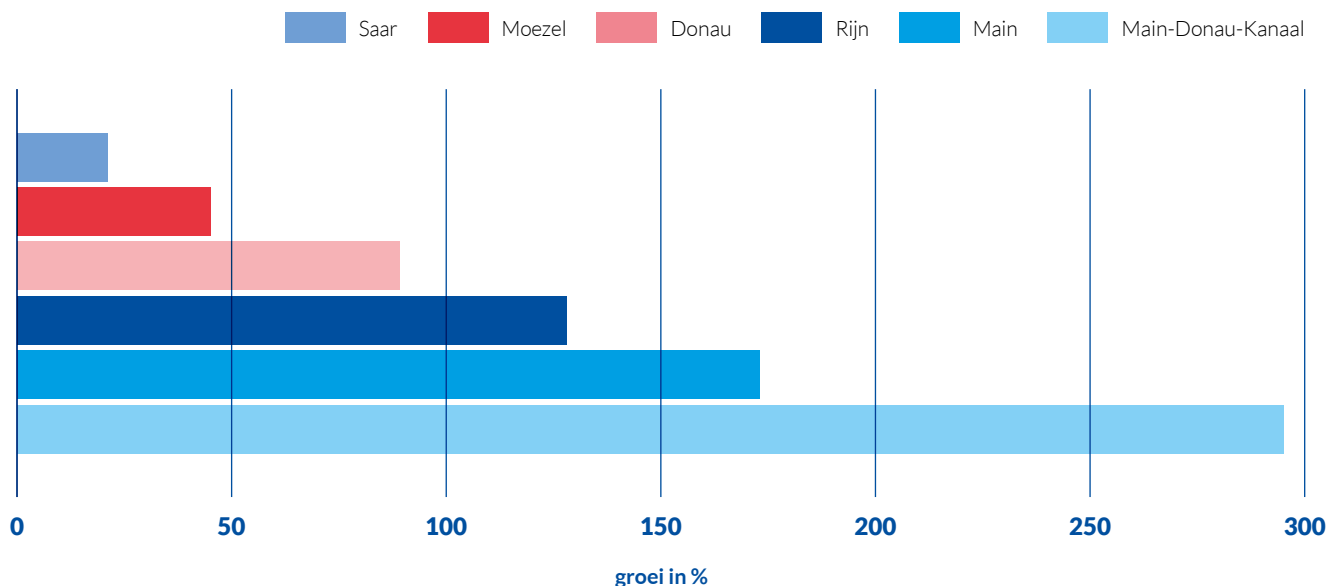
Bron: Duitse Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

*Het totale verkeer stroomopwaarts en stroomafwaarts van hotelschepen bij de volgende sluizen: Jochenstein (Donau), Iffezheim (Rijn), Koblenz (Moezel), Kelheim (Main-Donau-kanaal), Kostheim (Main), Kanzem (Saar).

Tussen 2002 en 2017 groeide de riviercruisevaart op de Donau met **89%**, op de Rijn met **128%** en op het Main-Donau-kanaal met **295%**.

Zoals blijkt uit de volgende afbeelding is het aantal reizen van riviercruiseschepen op het Main-Donau-kanaal sinds 2002 bijna verdrievoudigd, terwijl het passagiersvervoer over de Donau bijna is verdubbeld en het Rijnverkeer tussen 2002 en 2017 meer dan verdubbeld is.

GROEICIJFERS VAN DE RIVIERCRUISEVAART OP DE EUROPESE RIVIEREN TUSSEN 2002 EN 2017 (%)



Bron: CCR op basis van de Duitse Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung



08

ONGEVALLLEN

- Het aantal ongevallen op de vaarwegen is de afgelopen twintig jaar aanzienlijk gedaald. Vooral het aantal aanvaringen tussen schepen toont een duidelijk dalende trend wat ongetwijfeld samenhangt met de invoering van elektronische apparatuur en voorzieningen.
- De ongevallenpercentages voor de verschillende rivieren lopen uiteen. Op de Rijn ligt het ongevallenpercentage veel lager dan op de Donau.
- Aanvaringen met bruggen en infrastructuur blijft een ongevallen-categorie met relatief hoge cijfers.



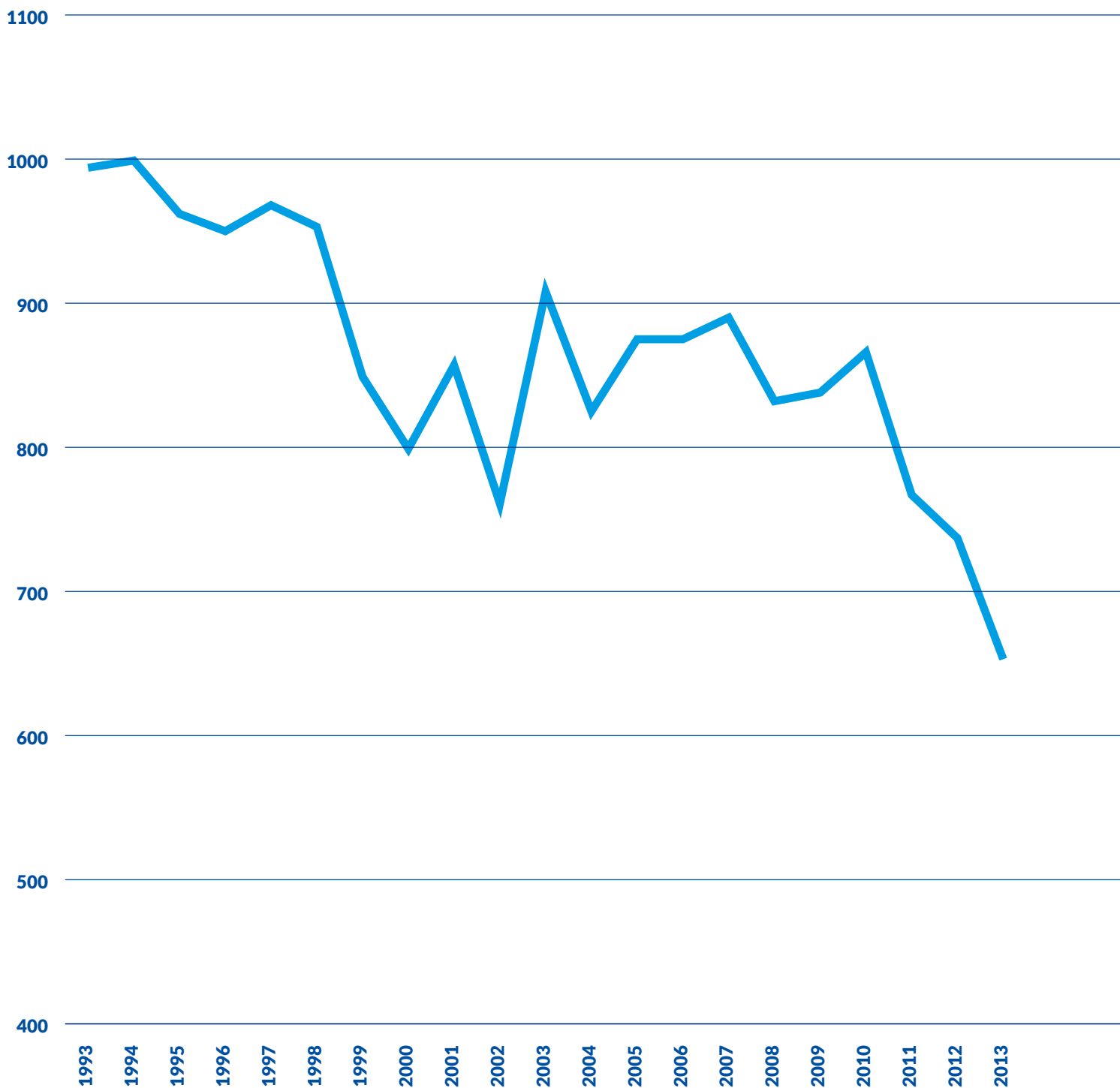
OVERZICHT EN ALGEMENE EVOLUTIE VAN DE ONGEVALLLEN

Er zijn zeer weinig statistieken over ongevallen in de binnenvaart beschikbaar. Eurostat verzamelt weliswaar statistische gegevens over ongevallen, maar de overzichten worden opgesteld met behulp van gegevens die op vrijwillige basis door de nationale bureaus voor de statistiek worden verstrekt. Helaas zijn er maar weinig landen in de EU die deze cijfers verstrekken. Bovendien leveren de thans beschikbare Eurostat-gegevens geen informatie over het soort ongeval of de oorzaken van het ongeluk. Desalniettemin werden er in de afgelopen twee jaar voorbereidende studies uitgevoerd om een dergelijke registratiemethode binnen de EU op te zetten. Een werkgroep van Eurostat, die uit deskundigen van Eurostat, de nationale bureaus voor de statistiek, de CCR en DG MOVE is samengesteld, is bezig definities, categorieën en soorten ongevallen vast te leggen. Eurostat zal vanaf 2019 in de EU-lidstaten pilotstudies uitvoeren om na te gaan in hoeverre de overeengekomen definities en categorieën een goed vertrekpunt vormen.

In Duitsland hebben de Duitse Wasser- und Schifffahrtsverwaltung en het Ministerie van Verkeer statistieken over ongevallen verzameld en een zeer uitgebreide analyse verricht. In 2013 werd echter gestopt met het vergaren van dit soort gegevens. Op dit moment worden er voorbereidingen getroffen voor het opzetten van een nieuwe registratiemethode die op het vroegere stelsel is gebaseerd, maar dan met meer categorieën en een betere afstemming op regionaal vlak. Dit nieuwe stelsel wordt in het kader van het project HAVARIS opgesteld. Momenteel zijn de statistische gegevens van dit project voor de periode na 2013 alleen beschikbaar voor drie Duitse waterwegen: de Main, het Main-Donau-kanaal en de Donau. Gegevens over de andere rivieren en kanalen zullen in een latere fase worden toegevoegd.

Wat het totale aantal ongevallen betreft, is het interessant de gegevens te bekijken die tot 2013 werden verstrekt in het kader van het "oude" stelsel.

EVOLUTIE VAN HET AANTAL ONGEVALLEN OP DE DUITSE BINNENWATEREN (1993-2013)



Bron: Duitse Ministerie van Verkeer

Uit de afbeelding blijkt dat in twintig jaar tijd het aantal ongevallen is gedaald van ongeveer 1000 gevallen in 1993 tot 650 gevallen in 2013.

SOORTEN ONGEVALLEN

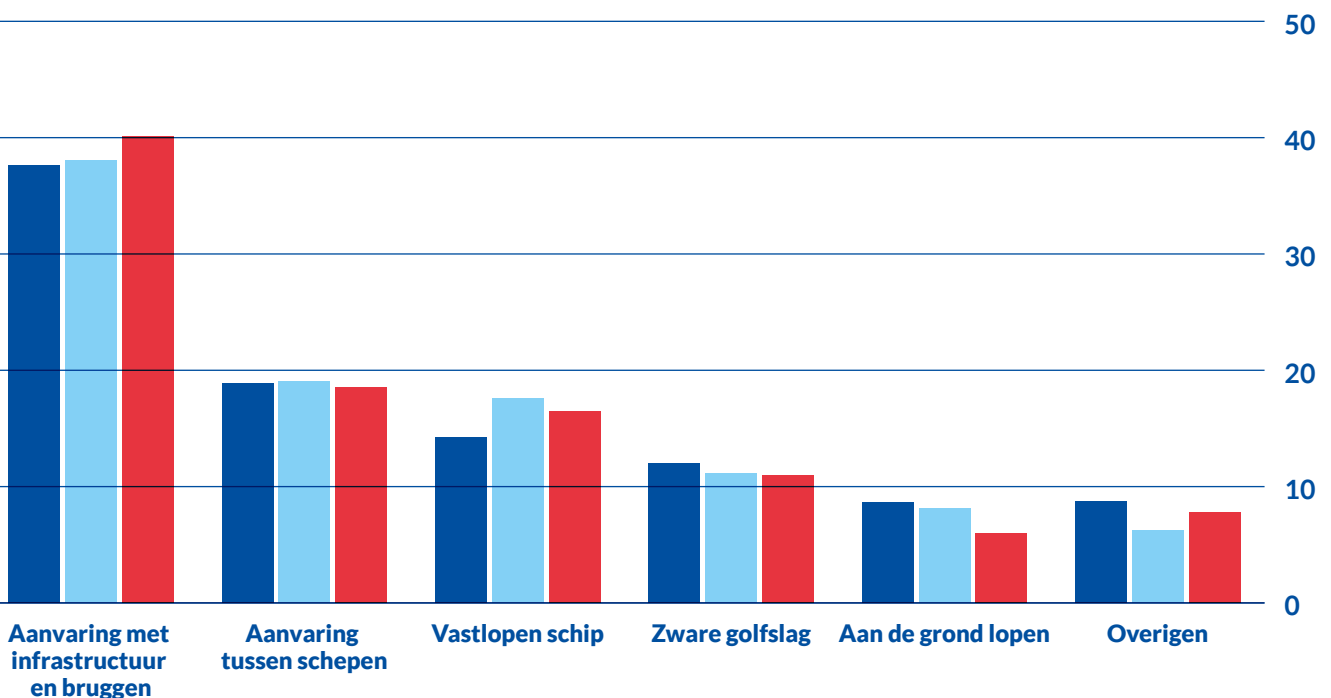
In het vorige stelsel (ongevallenstatistieken tot 2013) werden de ongevallen ingedeeld in de volgende categorieën:

- aan de grond lopen
- vastlopen van het schip
- aanvaring tussen schepen
- aanvaring met infrastructuur en bruggen
- zware golfslag
- overige ongevallen

In de jaren 2010, 2011 en 2013 (de meest recente jaren waarvoor momenteel cijfers voor alle binnenwateren in Duitsland beschikbaar zijn) was het meest voorkomende soort ongeval de aanvaring met infrastructuur en bruggen. In de genoemde drie jaar vielen 38-40% van alle ongevallen in deze categorie. Een aanvaring tussen schepen was het op één na meest voorkomende soort ongeval (18-19%).

ONGEVALLEN OP DE DUITSE BINNENWATEREN NAAR SOORT ONGEVAL (AANDEEL IN %)

■ 2010 ■ 2011 ■ 2013



Bron: Duitse Ministerie van Verkeer

Voor de jaren 2012 en 2013 zijn er tevens gegevens beschikbaar met betrekking tot het aantal doden en gewonden. In 2012 vielen er 29 gewonden en 2 dodelijke slachtoffers. Voor 2013 zijn de respectieve cijfers 19 gewonden en 2 doden.

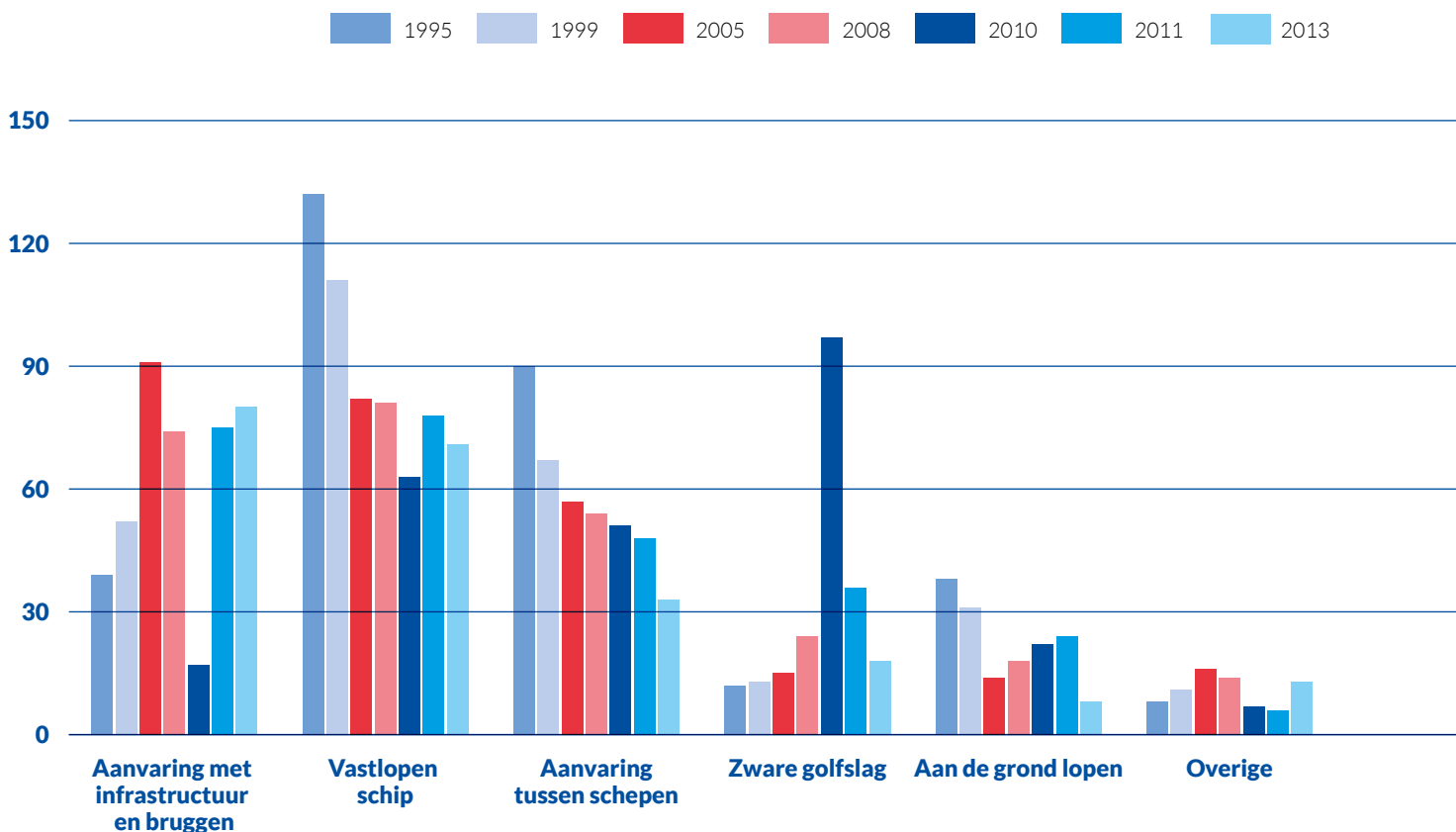
Wel moet hierbij gezegd worden dat een aanzienlijk deel van alle ongevallen veroorzaakt wordt door kleine pleziervaartuigen (geen cruiseschepen of dagtochtschepen). In 2013 waren bij 82 van alle 653 ongevallen pleziervaartuigen betrokken. In 2012 was dit cijfer 89 van de 737 ongelukken.

Om de ontwikkeling van het aantal ongevallen naar soort ongeval over een langere periode te kunnen analyseren, werden de Rijn en de Donau met elkaar vergeleken.

De reden waarom hier voor de Rijn is gekozen, ligt voor de hand: van alle Duitse rivieren vindt op deze rivier het meeste vervoer plaats. Zelfs zonder zijn zijrivieren is de Rijn goed voor ongeveer 70% van de totale vervoersprestatie van de binnenvaart op de Duitse binnenwateren. In de jaren 2010, 2011 en 2013 lag het aandeel van de Rijn in alle ongevallen op alle Duitse waterwegen bij respectievelijk 33%, 35% en 34%.

Deze cijfers geven aan dat het ongevallenpercentage op de Rijn in vergelijking met de vervoersactiviteiten relatief laag is. Dit lijkt toe te schrijven aan het feit dat de kwaliteit van de infrastructuur voor de binnenvaart op de Rijn van hoog niveau is. Wat ook niet uit het oog mag worden verloren, is dat het Duitse netwerk van binnenwateren vele kleinere waterwegen omvat, waar de infrastructuur voor de binnenvaart zeker niet zo goed is als op de Rijn.

EVOLUTIE VAN HET AANTAL ONGEVALLen OP DE RIJN NAAR SOORT ONGEVAL



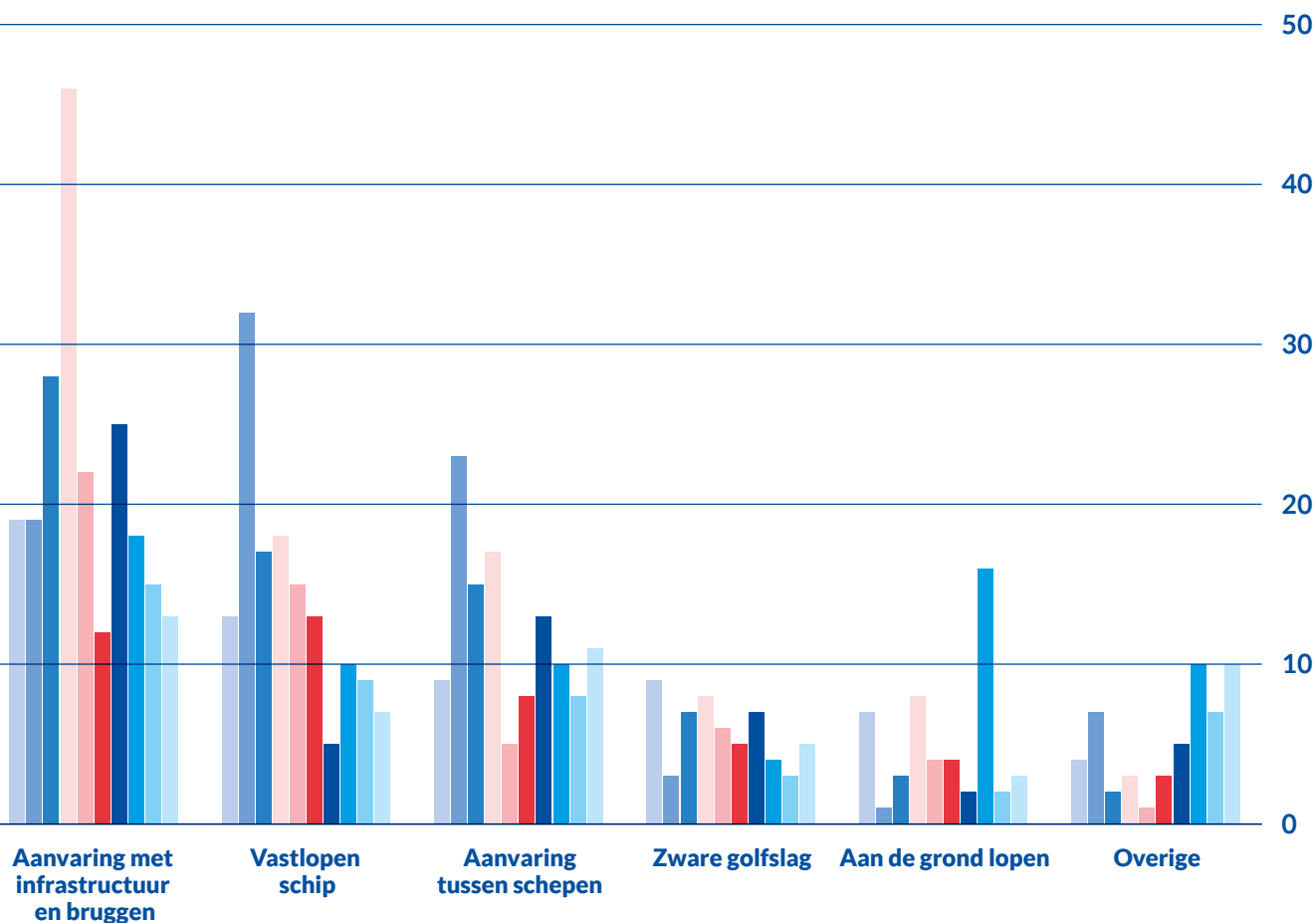
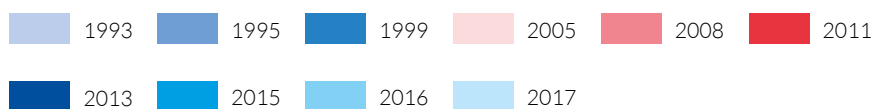
Bron: Duitse Ministerie van Verkeer

Voor de Rijn lag het aandeel incidenten waarbij sprake was van het “vastlopen van het schip” in 2013 bij 32%, vergeleken met 16,5% op alle Duitse waterwegen. De categorie “aanvaringen tussen schepen” lag in 2013 bij 15%, vergeleken met 18,5% voor het volledige netwerk van waterwegen. “Aanvaring met infrastructuur en bruggen” bedroeg 36% op de Rijn en 40,1% op het hele netwerk.

Alles bij elkaar genomen kan worden gesteld dat het aantal aanvaringen op de Rijn tussen 1993 en 2013 is afgenomen. Deze daling valt te verklaren door de invoering van elektronische systemen waarmee de kans op dit soort ongevallen wordt verkleind. Verder waren de gevallen in de categorie “vastlopen van het schip” in 2013 veel minder talrijk dan twintig jaar geleden. “Aanvaringen met infrastructuur en bruggen” laat echter een stijging zien in plaats van een daling.

1,4% van de totale vervoersprestatie op de Duitse waterwegen wordt verricht op het gedeelte van de Donau dat in Duitsland ligt. Het aandeel ongevallen op de Donau van alle ongevallen op het Duitse netwerk lag in 2013 bij 6,9%. Het percentage ongevallen op de Donau is dus relatief hoog.

EVOLUTIE VAN HET AANTAL ONGEVALLen OP DE DUITSE DONAU NAAR SOORT ONGEVAL



Op de Duitse Donau is het aantal ongevallen in de categorie “vastlopen van het schip” tot 2017 sterk teruggelopen. In dat jaar lag het aandeel van dit soort ongevallen in alle ongevallen op de Donau bij 14%.

Ook het aantal aanvaringen tussen schepen is gedaald, waarbij echter vastgesteld moet worden dat het in 2017 in 22% van alle ongevallen op de Donau om dit soort ongevallen ging. Dit cijfer ligt ver boven het nationale gemiddelde voor 2013.

In 2013 werd op de Donau in de rubriek “aanvaring met infrastructuur en bruggen” 44% van de ongevallen geregistreerd, maar dit cijfer is continu gedaald en lag in 2017 bij 27%. Het absolute aantal steeg tot 2005, maar daalde daarna.

Over het algemeen kan worden vastgesteld dat zowel op de Rijn als op (het Duitse deel van) de Donau de gevaarlijkere soorten ongevallen, zoals aanvaringen tussen schepen, tussen 1993 en 2013 (voor de Rijn) en tussen 1993 en 2017 (voor de Donau) een dalende trend toonden. Verwacht wordt dat de installatie en invoering van meer elektronische voorzieningen het aantal van dergelijke ongevallen in de toekomst verder zal terugdringen.

Ook het soort ongeval “vastlopen van het schip” is sterk gedaald op de Rijn en de Donau. In de categorie “aanvaring met infrastructuur en bruggen” valt daarentegen geen duidelijke daling waar te nemen.





09

VOORUITZICHTEN

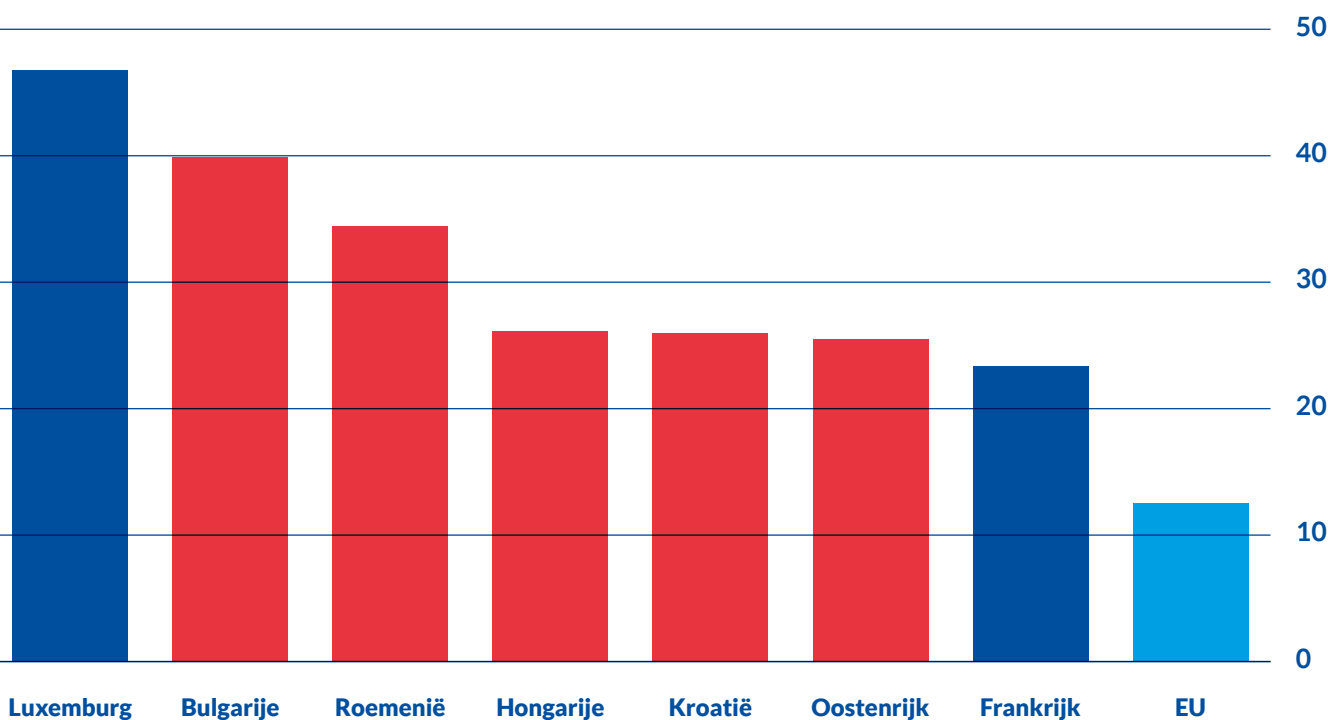
- De vraag naar vervoer van landbouwproducten toont zowel in het Rijn- als Donaustroomgebied een sterke correlatie met de oogstresultaten.
- De slechte oogstresultaten in het Rijngebied in 2016 heeft de resultaten in de Rijnvaart in 2016 en 2017 rechtstreeks beïnvloed. De cijfers in dit segment liepen tussen 2016 en 2017 met 14% terug.
- Tegen de achtergrond van betere graanoogsten in 2017 en 2018 wijzen de prognoses voor het vervoer van graan in 2018 op een toename.
- Biomassa is een marktsegment met op de lange termijn een hoog potentieel. De producten die als biomassa gelden, maken statistisch gezien deel uit van het segment levensmiddelen.

VERVOER

VAN LANDBOUWPRODUCTEN

Landbouwproducten vormen een belangrijk segment van het binnenvaartvervoer. Dit segment is met name van belang voor de Donaulanden, waar het aandeel van dit segment in de totale vervoersprestatie in Bulgarije bij 40% ligt, in Roemenië bij 34% en in Hongarije bij 26%. Maar ook in sommige andere delen van West-Europa neemt dit segment een fors aandeel van de totale vervoersprestatie voor zijn rekening, namelijk 23% in Frankrijk en 47% in Luxemburg.

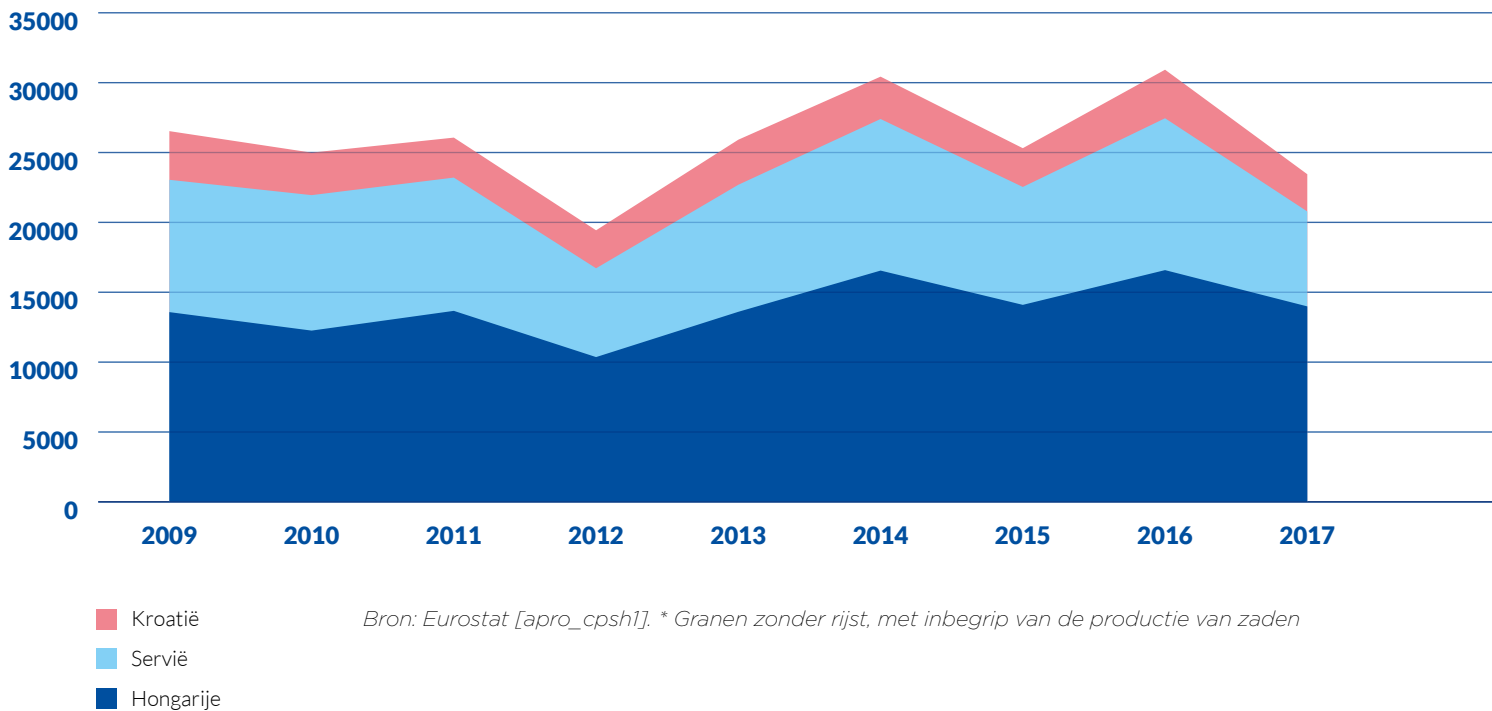
LANDEN IN DE EU WAAR HET VERVOER VAN LANDBOUWPRODUCTEN HET GROOTSTE DEEL VAN DE TOTALE VERVOERSPRESTATIE IN DE BINNENVAART VORMT
(AANDEEL VAN LANDBOUWPRODUCTEN IN %)*



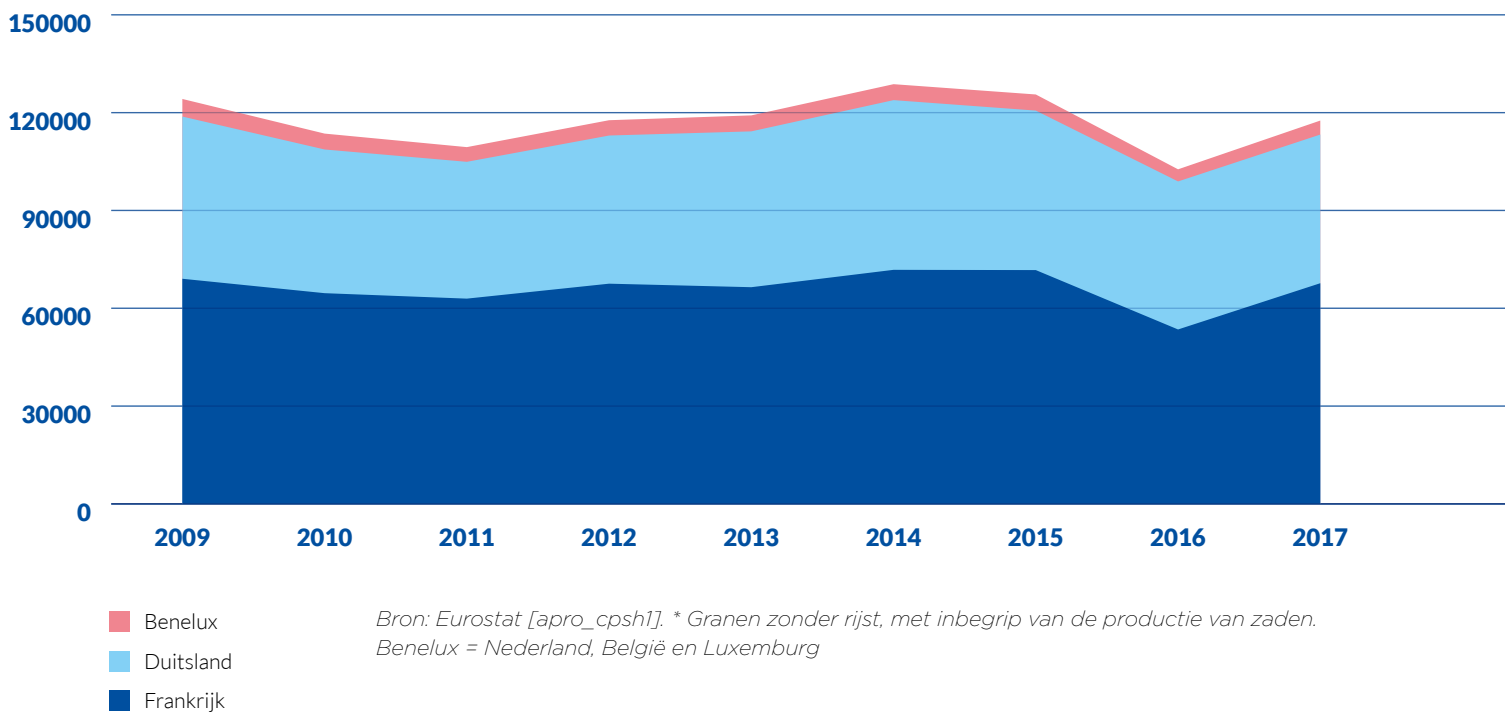
Bron: Eurostat [iww_go_atygo] * blauw = Rijnoeverstaten, rood = Donaulanden

Slechte oogstresultaten, zoals het geval was in 2016 in West-Europa, of in het Donaugebied in 2017, kunnen grote gevolgen hebben voor de algemene ontwikkeling van het vervoer in deze landen. In het Donaugebied is dit segment met name zeer belangrijk voor de landen aan de Midden-Donau (Hongarije, Kroatië, Servië) waar de vervoersvraag over de binnenwateren zich grotendeels richt op landbouwproducten, levensmiddelen en voedingsproducten. In de volgende afbeeldingen is duidelijk de daling in de omvang van de oogst te zien die zich in 2017 in de Donaulanden voordeed en in 2016 in de Rijnoeverstaten, zoals reeds in hoofdstuk 2 vermeld werd.

OMVANG GRAANOOGST IN DE LANDEN AAN DE MIDDEN-DONAU (1000 TON)*



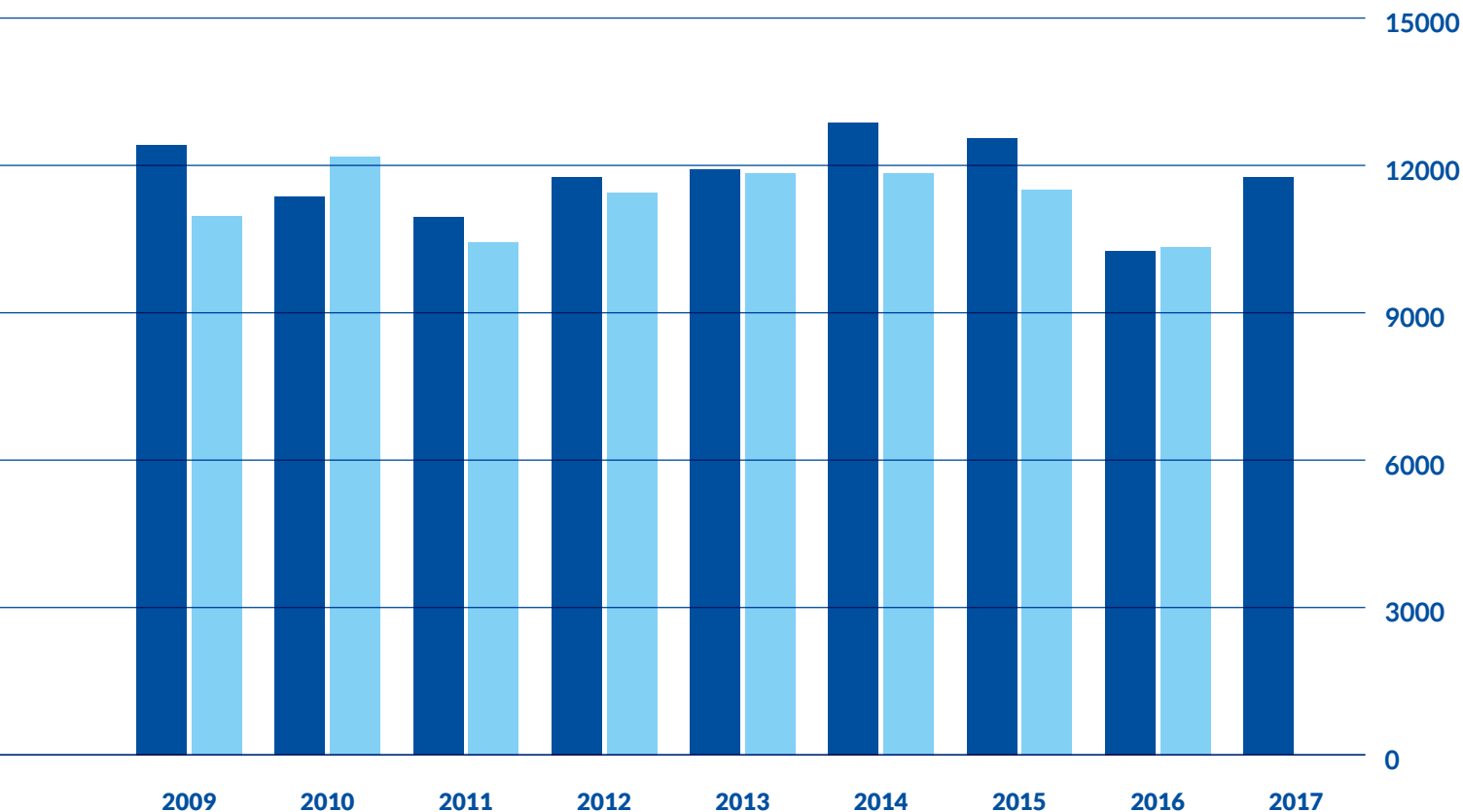
OMVANG GRAANOOGST IN DE RIJNOEVERSTATEN (1000 TON)*



Het verband tussen de oogstresultaten en het vervoer van oogstproducten over de binnenwateren is ook goed zichtbaar wanneer men de totale volumes van de graanoogsten in de Rijnsoeverstaten (België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland) bekijkt en deze met de vervoersprestatie in de binnenvaart voor landbouwproducten in deze landen vergelijkt (zie afbeelding).

GRAANOOGST VAN DE RIJNOEVERSTATEN* EN DE VERVOERSPRESTATIE IN DE BINNENVAART VOOR LANDBOUWPRODUCTEN

■ Oogstresultaten (in 10 ton) ■ Vervoer van landbouwproducten (in mln. tkm)



Bron: Eurostat [apro_cpsh1], [iww_go_atygo] * België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland

Met uitzondering van 2010, werd een stijging of daling in de oogstvolumes gevolgd door een toename of afname van de vervoersvraag naar landbouwproducten. In 2016 liepen de oogstresultaten in Frankrijk en Duitsland sterk terug, waardoor de vervoersactiviteiten in 2016 en 2017 scherp zijn gedaald.

Om de correlatie te onderzoeken, werden de rekenkundige gemiddelden van de oogstresultaten (h) van twee opeenvolgende jaren [$1/2 \times (ht-1 + ht)$] als een indicator gebruikt, waarmee de vervoersvraag in jaar t is vergeleken.

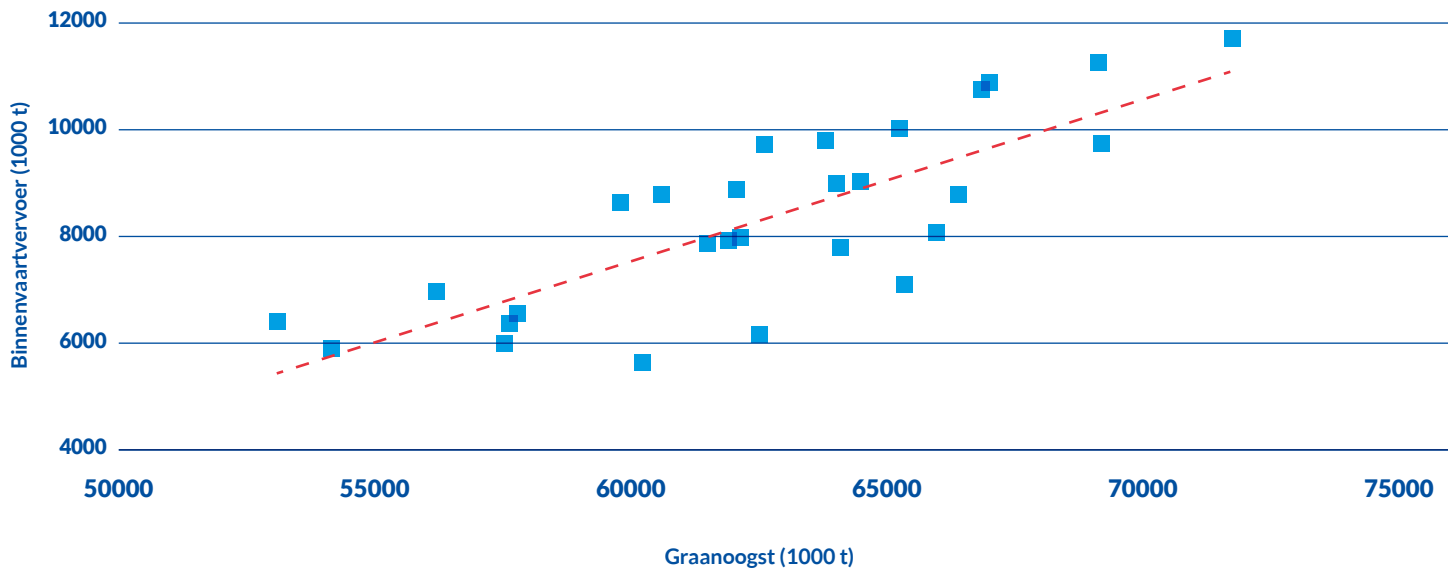
De achterliggende logica is de volgende: als de oogst slecht is, zoals in 2016 het geval was, heeft dat niet alleen een effect op het vervoer van granen in datzelfde jaar, maar ook op het vervoer in het daaropvolgende jaar. Graan wordt namelijk in de zomer geoogst, dus totdat de volgende oogst op de markt komt, is het resultaat van het jaar ervoor nog steeds van invloed op de omvang van het graanvervoer.¹⁰

Frankrijk is het West-Europese land waar de oogst qua hoeveelheid het grootst is en wanneer men de gegevens bekijkt vanaf 1990 kan gezien over een langere periode de volgende correlatie worden vastgesteld:¹¹

¹⁰ Inderdaad is er tussen de oogstresultaten van jaar t en de vraag naar vervoer in jaar t een aanzienlijk minder sterke correlatie dan tussen de gemiddelde oogstresultaten van de jaren (t-1) en t met het vervoer in jaar t.

¹¹ Elk punt in de grafiek staat voor een combinatie van oogstvolumes en vervoersvolumes van granen in Frankrijk voor een bepaald jaar.

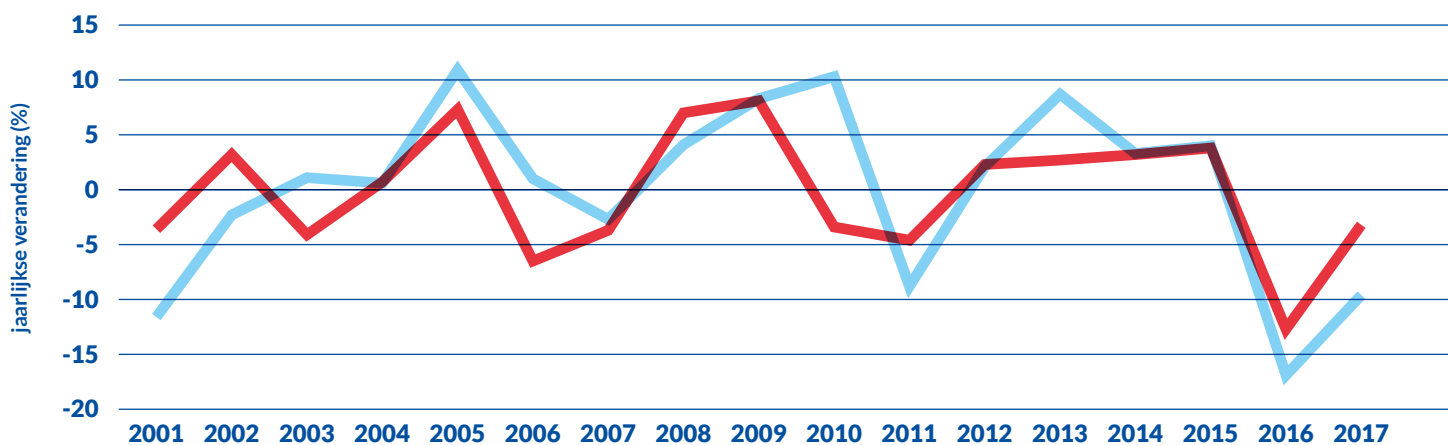
GRAANOOGST IN FRANKRIJK EN VERVOER VAN LANDBOUWPRODUCTEN IN FRANKRIJK (1990-2017, IN 1000 T)



Bron: Eurostat [apro_cpsh1], Voies Navigables de France, analyse van de CCR

Het jaarlijkse veranderingspercentage van graanoogsten in Frankrijk kan vervolgens worden vergeleken met het veranderingspercentage voor het vervoer van landbouwproducten in Frankrijk. Het resultaat wordt weergegeven in de volgende afbeelding.

GRAANOOGST IN FRANKRIJK EN VERVOER VAN LANDBOUWPRODUCTEN DOOR DE BINNENVAART IN FRANKRIJK (2001-2017, IN %)



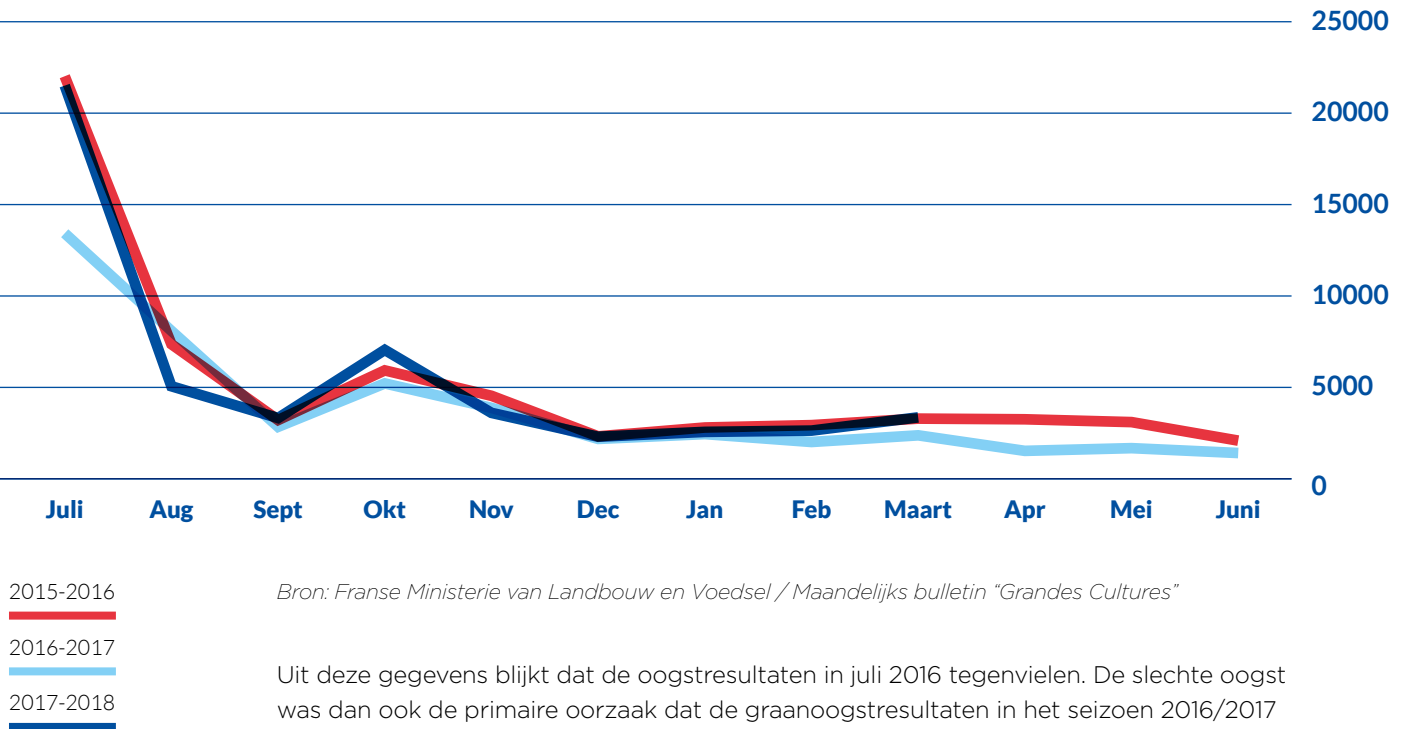
Graanoogst
Binnenvaartvervoer

Bron: CCR op basis van Eurostat [apro_cpsh1] en Voies Navigables de France

De oogstresultaten in Frankrijk zijn in zekere zin cyclisch. De jaren 2005, 2009 en 2015 waren uitschieters naar boven en 2006, 2011 en 2016 tonen uitschieters naar beneden. Deze structuur hangt wellicht samen met de weersomstandigheden, maar zou ook landbouwtechnisch verklaard kunnen worden.

Het Franse ministerie van Landbouw, en met name de afdeling voor statistieken en marktobservatie, AGRESTE, publiceert elke maand een bulletin met de cijfers voor het huidige en vorige oogstseizoen van twee maanden ervoor.

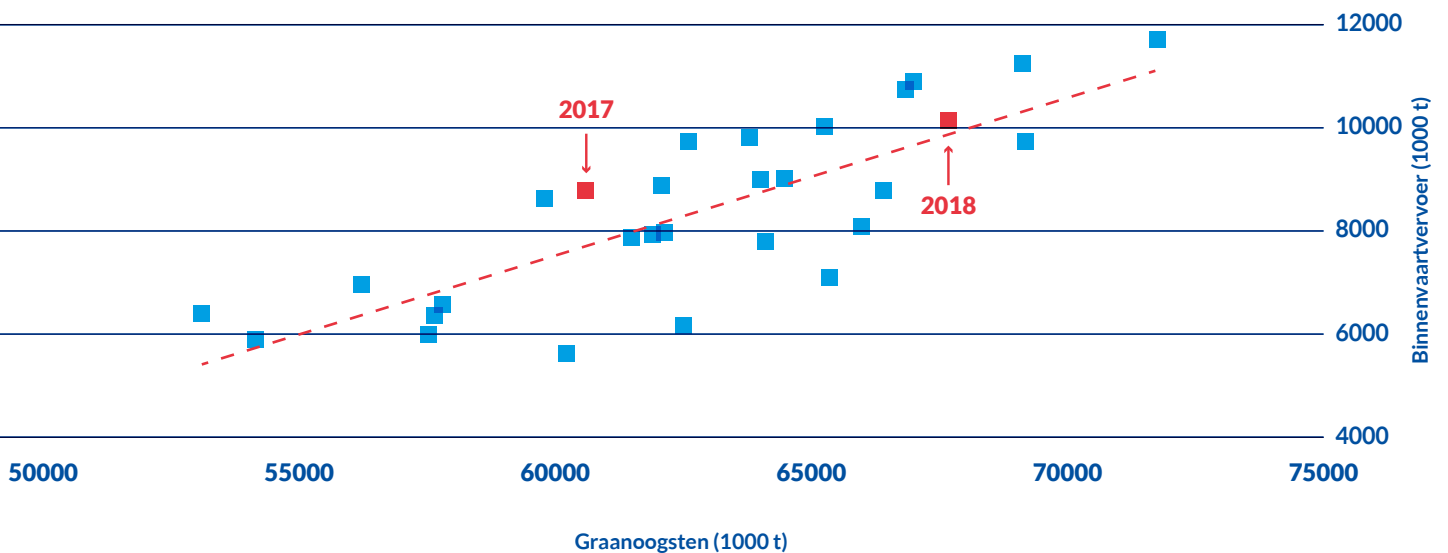
MAANDELIJKE GRAANOOGST IN FRANKRIJK PER OOGSTSEIZOEN (IN 1000 TON)



Bron: Franse Ministerie van Landbouw en Voedsel / Maandelijks bulletin "Grandes Cultures"

Uit deze gegevens blijkt dat de oogstresultaten in juli 2016 tegenvielen. De slechte oogst was dan ook de primaire oorzaak dat de graanoogstresultaten in het seizoen 2016/2017 terugliepen. De oogstresultaten in het seizoen 2017/2018 liggen niet ver van de resultaten voor het seizoen 2015/2016.

GRAANOOGSTEN IN FRANKRIJK, VERVOER VAN LANDBOUWPRODUCTEN (1990-2017) EN VOORUITZICHTEN VOOR 2018



Bron: Analyse van de CCR op basis van Eurostat [apro_cpsh1], Voies Navigables de France

Gezien de vooruitzichten voor de oogst en het verband tussen oogst- en vervoersvolumes, zal het vervoer van landbouwproducten in Frankrijk in 2018 naar verwachting ongeveer 10,1 miljoen ton bedragen. Dit zou ten opzichte van 2017 een toename van 15% betekenen. Vergeleken met de resultaten over de gehele periode 1990-2017 zou dit resultaat eerder in het bovenste deel van het spectrum komen te liggen.



BIOMASSA

ALS GROEIMOGELIJKHEID VOOR DE BINNENVAART

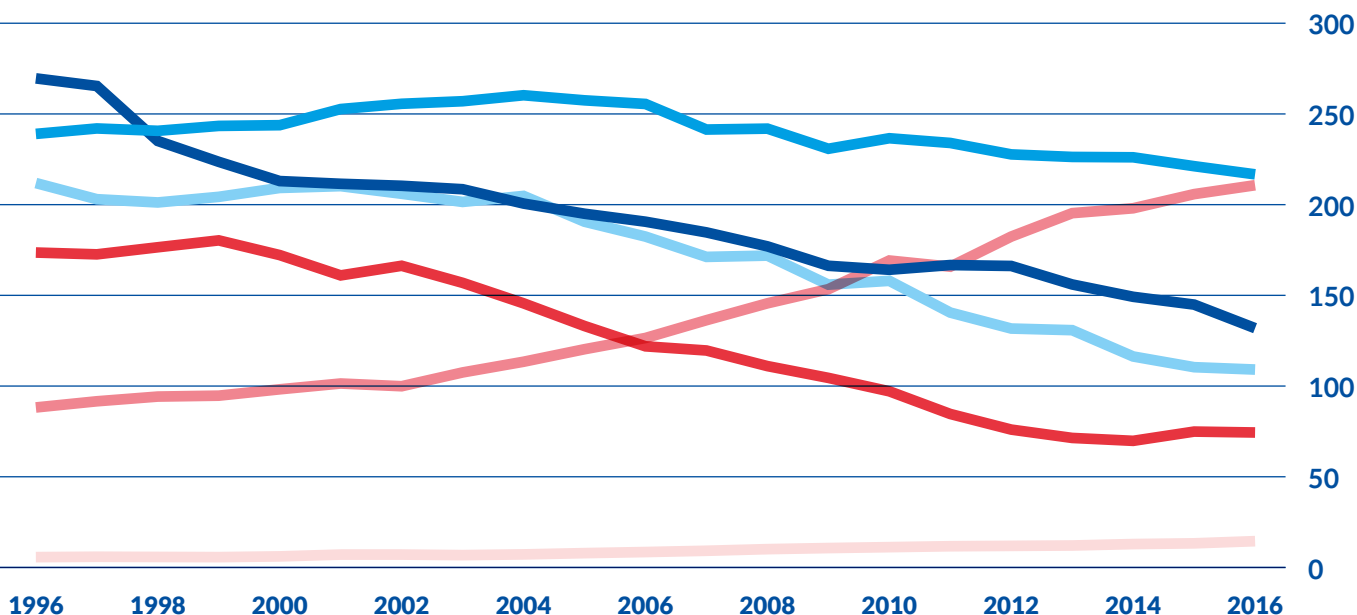
Structurele verschuivingen binnen de energiesector en in voor de binnenvaart belangrijke segmenten

De afgelopen twee decennia (1996-2016) toont het gebruik van fossiele brandstoffen en nucleaire energie voor de primaire energieproductie in Europa een negatieve trend. De sectoren waar deze ontwikkeling het meest zichtbaar is, zijn het segment aardolieproducten met een daling van 57% en het segment fossiele brandstoffen, waarvan de productie met 51% daalde. De markt voor hernieuwbare energiebronnen wordt echter in diezelfde periode gekenmerkt door een zeer krachtig groeipercentage van 139%.

Deze structurele ontwikkeling hangt gedeeltelijk samen met de energietransitie die in Europa gaande is, maar ook met het overheidsbeleid dat steeds meer gericht wordt op het gebruik van hernieuwbare energiebronnen. Dit gaat echter ten koste van industriële sectoren die tot nu toe beschouwd werden als de pijlers van de binnenvaart, met name in het Rijngebied, en heeft een negatief effect op de segmenten kolen en aardolieproducten.

PRIMAIRE ENERGIEPRODUCTIE IN DE EU (MTOE)

Vaste brandstoffen Nucleaire warmte Gas
 Totaal der aardolieproducten Hernieuwbare energiebronnen Niet-hernieuwbaar afval



Afgezien van de bouwnijverheid waarvan verondersteld wordt dat deze in de komende jaren in Europa zal toenemen, wordt voor het merendeel van de traditionele sectoren die voor de binnenvaart belangrijk zijn een beperkte groei verwacht. De geleidelijke sluiting van kolencentrales en de vastbeslotenheid van de beleidsmakers om de energiesector te vergroenen, zal het verbruik van kolen steeds verder terugdringen. In de afgelopen tien jaar is de vraag naar olie afgezwakt en deze zal naar verwachting stagneren, terwijl het gasverbruik en de metaalproductie waarschijnlijk licht zullen toenemen.

Landbouwproducten vertonen een stijgende lijn en die trend zal zich in de komende jaren voortzetten dankzij het groeiende belang van biomassa op de Europese markt voor energiebronnen. Het herstructureringsproces dat de landbouwsector momenteel doormaakt als gevolg van de toegenomen vraag naar biomassa biedt de binnenvaart belangrijke marktkansen.

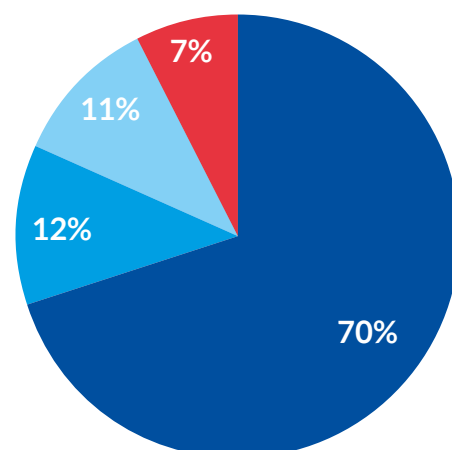
BIOMASSA: DEFINITIE EN BELANGRIJKSTE CIJFERS

- Biomassa is een specifieke hernieuwbare energiebron, waar alle organische materialen onder vallen die als energiebron gebruikt kunnen worden. Biomassa kan hetzij rechtstreeks gebruikt worden door hout te verbranden of indirect na methanisering (biogas) of chemische transformatie (biobrandstof).
- Biomassa kan dus drie verschillende vormen aannemen: vaste biobrandstoffen, vloeibare biobrandstoffen en biogas. Vaste biobrandstoffen worden verkregen uit hout en houtproducten zoals bijvoorbeeld houtpellets. Door een verbrandingsproces waarbij de chemische energie van het hout vrijkomt, wordt stroom en warmte geproduceerd. Vloeibare biobrandstoffen worden vooral in de vervoerssector gebruikt. Vloeibare biobrandstoffen van de eerste generatie zijn gebaseerd op agroalimentaire producten zoals sojabonen, koolzaad en suikerriet. Hieronder vallen biodiesel (gemaakt van plantaardige olie) en bio-ethanol (gemaakt van suiker- en zetmeelhoudende gewassen). Biobrandstoffen van de tweede generatie worden verkregen uit non-food-gewassen zoals bijvoorbeeld landbouwafval.
- De vooruitzichten voor een sterkere ontwikkeling van andere hernieuwbare energiebronnen, zoals waterkracht-, zonne- en windenergie, zijn beperkt, gezien de geografische en klimatologische aspecten, en ook omdat het merendeel van de Europese landen sterk verstedelijkt is. Daarentegen vertoont biomassa een hoge mate

van stabiliteit en voorspelbaarheid. Voor de sector van de hernieuwbare energie lijkt voor biomassa in Europa een groot potentieel weggelegd te zijn.

- Met een aandeel van 65% van de vraag naar de totale hernieuwbare energiebronnen in 2016 is biomassa verreweg de belangrijkste bron van hernieuwbare energie in Europa.
- Sinds 1990 is het binnenlandse verbruik van biomassa in de EU verdrievoudigd.

VERDELING VAN HET BINNENLANDS VERBRUIK VAN BIOMASSA IN 2016 (EU-28)



■ Vaste biobrandstof ■ Biogas
 ■ Vloeibare biobrandstof ■ Hernieuwbaar afval

Bron: Eurostat [nrg_107a], analyse van de CCR

Aangezien de traditionele sectoren tekenen van verzadiging tonen, zou de binnenvaart er goed aan doen naar nieuwe marktsegmenten te zoeken die kansen bieden. De uitgebreide analyse van de drie binnenhavens – Straubing (Duitsland), Mannheim (Duitsland) en Luik (België) – die alle drie actief zijn in de richting van biomassa en bio-energiesectoren, zij het in uiteenlopende mate, lijkt erop te wijzen dat het segment biomassa in de toekomst van groot belang zou kunnen zijn voor de ontwikkeling van de binnenhavens en de binnenvaartsector in het algemeen.

HAVEN VAN STRAUBING-SAND (DUITSLAND)

Totaal binnenvaartvervoer in 2017: **800.000 ton**;
aandeel van biomassa binnen het totale goederenvervoer: **85%**

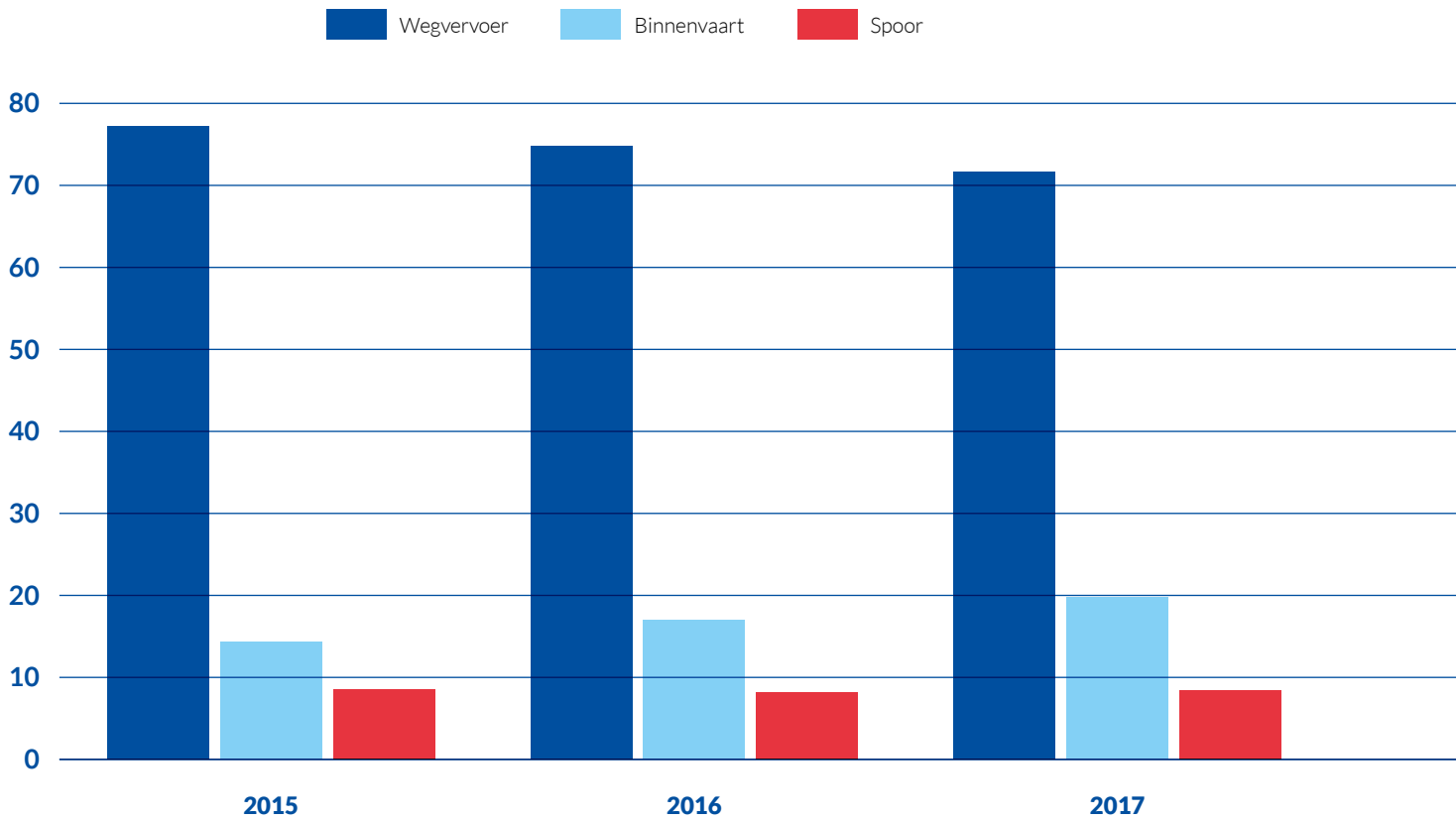
De haven van Straubing is een binnenhaven aan de Donau in Neder-Beieren in het zuiden van Duitsland. Dit is een gebied met een grote landbouw-, bosbouw- en houtproductie, en de haven is dan ook gespecialiseerd in landbouwproducten. Met name biomassa en de mogelijkheden voor het gebruik van deze energiebron vormen de kernactiviteit van de haven. De haven wil, met de steun van lokale en regionale overheden, een cluster ontwikkelen voor groene chemie en biotechnologieën waarin innovatieve bio-energieproductie en de binnenvaartsector aan elkaar worden gekoppeld.

Vervoer over de weg is in de haven van Straubing nog steeds overheersend, maar er valt toch al een geleidelijke verschuiving van wegvervoer naar binnenvaart waar te nemen, omdat steeds meer biomassa geïmporteerd wordt vanuit de Donaulanden (Hongarije, Oostenrijk) en de havenautoriteiten ernaar streven om het gebruik van alternatieve vervoerswijzen zoveel mogelijk te bevorderen.

Het leeuwendeel van de biomassa in de haven van Straubing bestaat uit soja en koolzaad. Een groot deel daarvan wordt door een voedselverwerkingsbedrijf gebruikt voor het produceren van vloeibare biobrandstof (koolzaadolie). Een bijproduct van dit omzettingsproces is gehakseld koolzaadstro dat naar de veevoederindustrie in Nederland en België gaat. De koolzaadolie wordt per trein naar Oostenrijk en Mainz vervoerd, waar de olie in bio-raffinaderijen verder verwerkt wordt tot biodiesel.

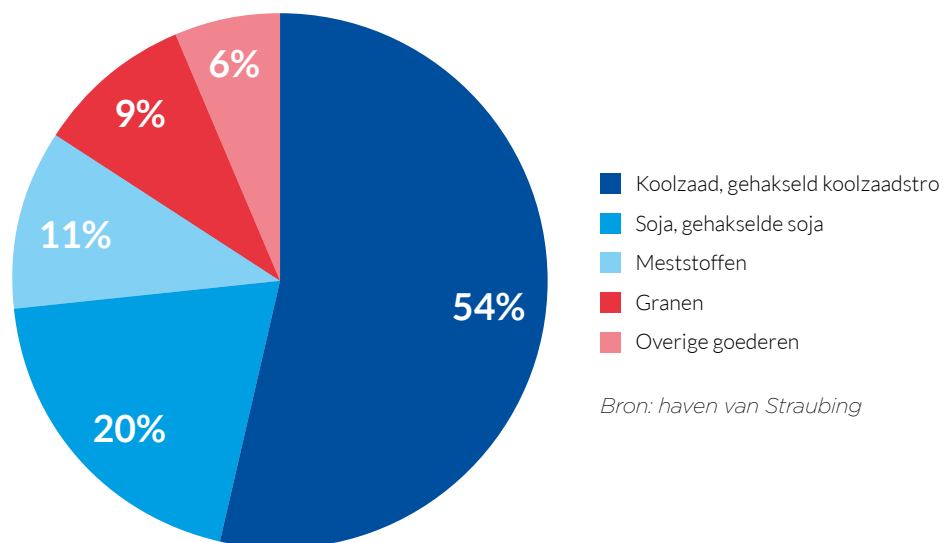
Het vervoer van biomassa en biomassaproducten over water biedt meerdere voordelen. Gezien vanuit de logistieke kant van de zaak, gaat het hier om het vervoer van grote hoeveelheden, omdat voor de productie van biodiesel nu eenmaal grote hoeveelheden grondstoffen nodig zijn. Bovendien is de biomassa die in Straubing wordt aangevoerd grotendeels niet bederfelijk, hetgeen betekent dat een opslag gedurende meerdere dagen geen probleem vormt. De binnenvaart, die langere reistijden kent dan het spoor- of wegvervoer, is dus bijzonder geschikt voor het vervoer van biomassa. Gezien vanuit het standpunt van de haven biedt het vervoer van biomassa over water een significante toegevoegde waarde, omdat de havenactiviteiten erop gericht zijn de sector voor hernieuwbare energiebronnen en, in belangrijke mate ook, duurzame ontwikkeling te bevorderen.

MODAL SPLIT IN DE HAVEN VAN STRAUBING (2015-2017, IN %)



Bron: haven van Straubing

STRUCTUUR VAN HET BINNENVAARTVERVOER IN DE HAVEN VAN STRAUBING (2017)



Bron: haven van Straubing

■ HAVEN VAN MANNHEIM (DUITSLAND)

Totaal binnenvaartvervoer voor 2017: **9,6 mln. t**;
vervoer van biomassa: **1,5 mln. t**

De activiteiten van de haven van Mannheim hangen nauw samen met die van de bio-energiesector. Biomassa – met name koolzaad – wordt via de binnenwateren en over de weg naar de haven van Mannheim vervoerd. De biomassa komt uit het Beneluxgebied (Rotterdam), uit Noordoost-Frankrijk (Metz, Ottmarsheim, Elzas) en via de Neckar en de Main uit de landbouwgebieden van Duitsland.

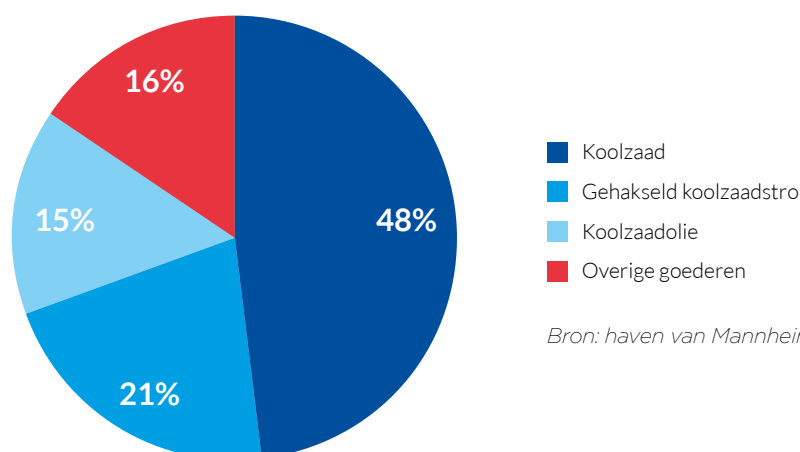
De hoeveelheid biomassa die naar de haven van Mannheim wordt vervoerd, is sinds 2015 vrijwel gelijk gebleven. Koolzaad is de belangrijkste grondstof voor de productie van bio-energie en vormt derhalve het grootste deel ervan met per jaar ongeveer 750.000 ton. Het vervoer van gehakseld koolzaadstro, dat een bijproduct is van de productie van koolzaadolie, bedroeg in 2017 350.000 ton.

Het koolzaad wordt bij de oliefabriek (Ölmühle Bunge) afgeleverd en daar ook opgeslagen. De oliefabriek produceert zowel koolzaadolie als gehakseld koolzaadstro, een bijproduct dat wordt gebruikt in het segment veevoeder. Het merendeel van de koolzaadolie wordt naar het bedrijf in de haven, Mannheim Bio Fuel GmbH, vervoerd voor de productie van biodiesel. De nominale capaciteit van de productie-eenheid van Mannheim bedraagt 120.000 ton biobrandstof per jaar.

Vanuit de optiek van de bedrijven die in het gebied van Mannheim gespecialiseerd zijn in biomassa, biedt de binnenvaart qua transportlogistiek goede mogelijkheden. De binnenvaart is namelijk een ecologische, concurrerende en betrouwbare vervoerswijze, waarmee zeer grote hoeveelheden biomassa kunnen worden vervoerd. Het gebruik van de binnenvaart is vooral zinvol voor de handel in biomassa en biobrandstof, aangezien via de binnenwateren een directe verbinding met de zeehavens van Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen mogelijk is. Deze drie zeehavens vormen een belangrijke schakel in de Europese toeleveringsketen voor olie.

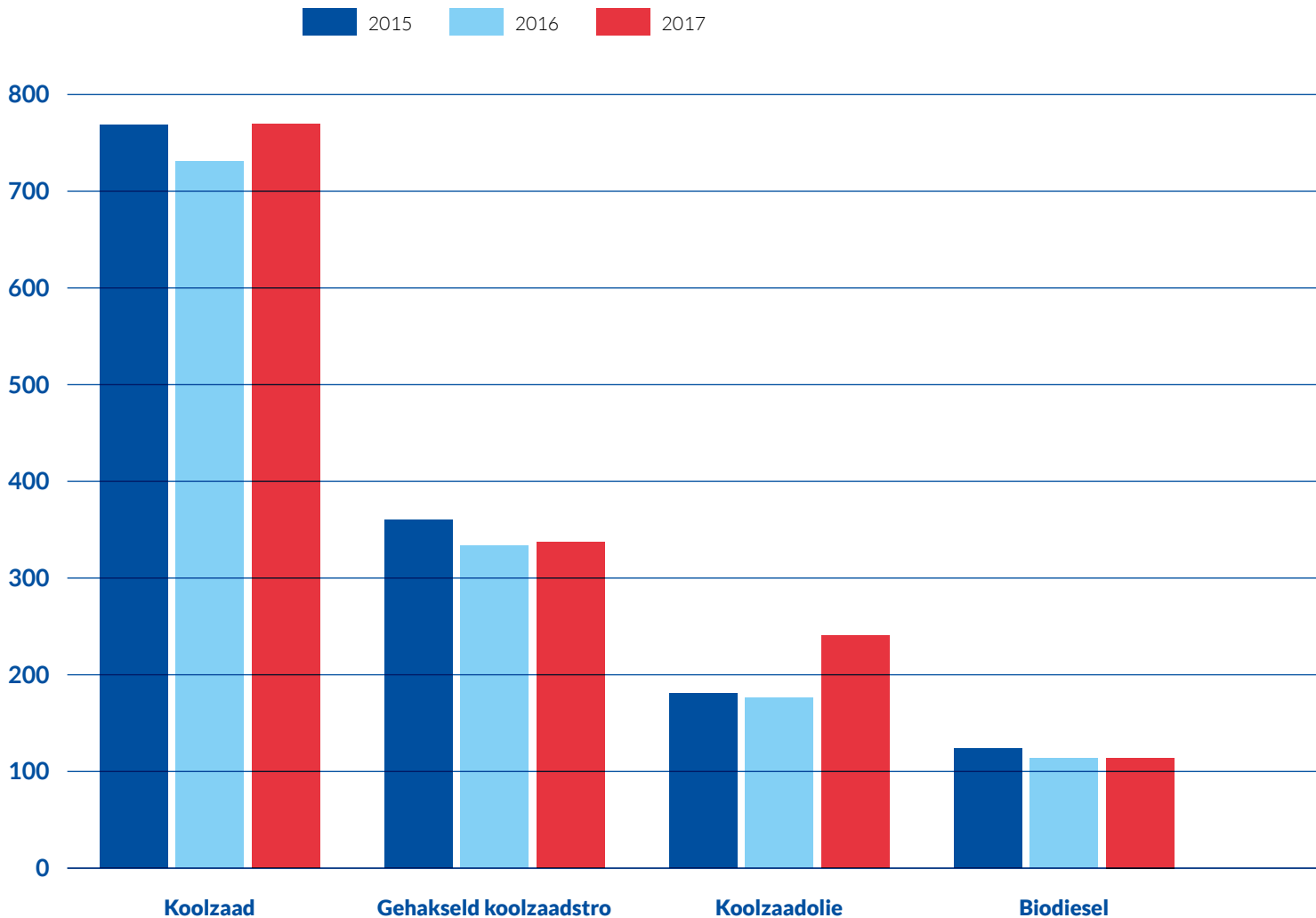
Voor de haven van Mannheim biedt de groei in het segment biomassa een goede kans om haar imago te verbeteren door het promoten van de binnenvaart als duurzame vervoerswijze tegen de achtergrond van een grotere milieuvriendelijkheid en de energietransitie.

STRUCTUUR VAN HET SEGMENT LEVENSMIDDELEN EN VEEVOEDERS IN DE HAVEN VAN MANNHEIM (2017)



Bron: haven van Mannheim

ONTWIKKELING VAN HET VERVOERSVOLUME VAN BIOMASSA IN DE HAVEN VAN MANNHEIM (IN DUIZEND TON)



Bron: haven van Mannheim

■ HAVEN VAN LUIK (BELGIË)

Totaal binnenvaartvervoer voor 2017: **16.000.000 t**;
toename van het vervoer van houtproducten sinds 2005: **+330%**

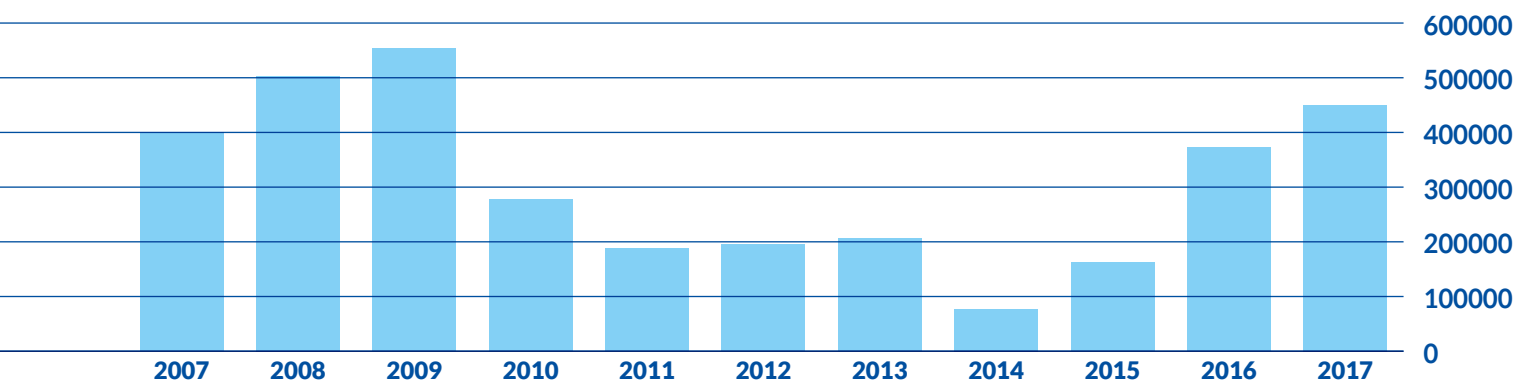
De haven van Luik is de grootste binnenvaarthaven van België en de derde belangrijkste binnenhaven van Europa. De haven van Luik ligt in het hart van het Rijn-Maas-Schelde-stroomgebied, het stroomgebied met het dichtste netwerk van waterwegen ter wereld. In 2012 heeft het vrachtvervoer in de haven van Luik zeer te lijden gehad onder de moeilijke economische situatie en de crisis in de staalindustrie, omdat de activiteiten tot die tijd sterk gericht waren op het vervoer van ijzererts en kolen.

Sinds 2014 is er echter sprake van herstel en nu zijn de vervoersvolumes weer op het niveau van vóór de crisis. Dit was mogelijk dankzij investeringen in nieuwe infrastructuur (het multimodale en logistieke platform “Liège Trilogiport”) en een herstructurering van de havenactiviteiten, die sterk gericht werden op binnenvaartsegmenten die groei vertonen, zoals het vervoer van containers en biomassa.

In 2005 is de kolencentrale van Awirs, die op de linkeroever van de Maas ligt, volledig overgeschakeld op biomassa. Wereldwijd was dit de eerste keer dat een elektriciteitscentrale van kolen op biomassa is overgestapt. Dit project was bedoeld om het aandeel van hernieuwbare energiebronnen in het totale energieverbruik, overeenkomstig de verbintenis van België krachtens het Europees klimaat- en energiepakket voor 2020, te verhogen tot 13%.

Als energiebron voor de elektriciteitsproductie gebruikt de biomassacentrale houtpellets. Deze biomassa wordt hoofdzakelijk in België, Frankrijk en Duitsland geproduceerd. Ongeveer 1200 ton houtpellets wordt per schip via de Maas of over de weg vervoerd naar de elektriciteitscentrale.

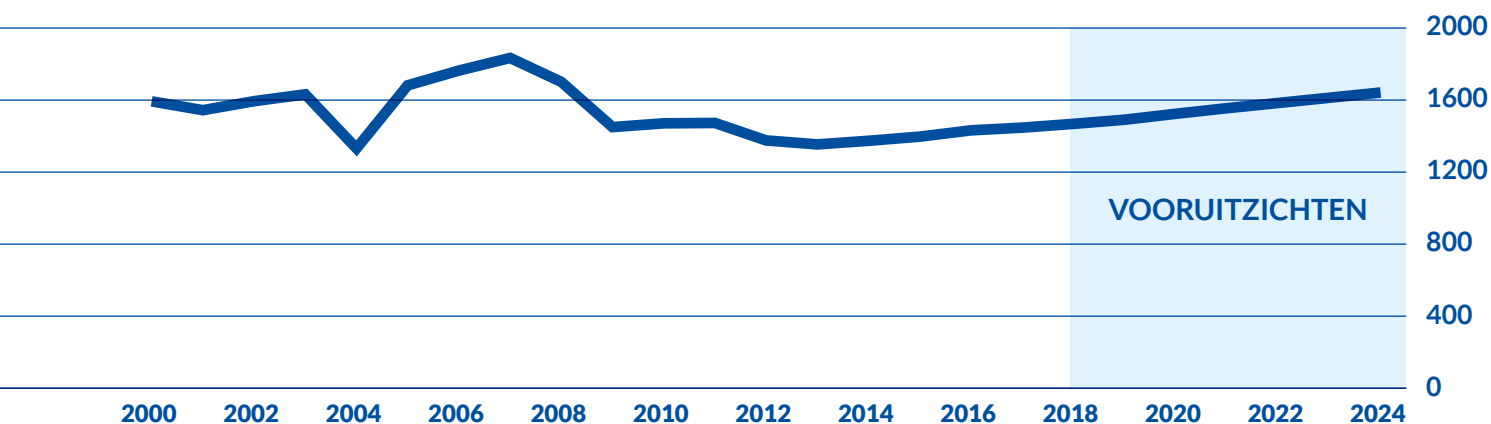
VERVOER VAN HOUTPRODUCTEN IN DE HAVEN VAN LUIK



Bron: haven van Luik

BRUTOPRODUCTIE IN DE EU VAN HOUT EN HOUTPRODUCTEN

(BRUTOPRODUCTIE IN DE EU IN MILJARD US\$ - 2010 US\$ IN REËLE WAARDE)



Bron: Oxford Economics, analyse van de CCR

Door de conversie van de elektriciteitscentrale naar een biomassa-centrale is er in de haven van Luik een nieuw vervoerssegment ontstaan. In 2007 bedroeg de hoeveelheid houtpellets die over het water werd vervoerd 400.000 ton en in de twee volgende jaren viel er een opwaartse tendens waar te nemen. Van 2010 tot 2014 is het vervoer van houtpellets over de binnenwateren in de haven van Luik sterk gedaald. Deze daling was het gevolg van de matige activiteit van de biomassa-centrale die samenhang met een geringe winstgevendheid in de beginfase. Als gevolg van de stijgende prijzen voor houtpellets waren de bedrijfskosten van de centrale te hoog, terwijl de elektriciteitsprijs te laag werd geacht.

Toch vertoont het vervoer van houtproducten in de haven van Luik sinds 2015 een stijgende lijn. Dit werd mogelijk gemaakt door overheidssteun en een verandering in de wetgeving betreffende groenstroomcertificaten die aan de biomassa-centrale zijn toegekend. Bovendien wordt verwacht dat de activiteit in de Europese houtnijverheid de komende jaren zal toenemen. Het vervoer van houtproducten in Luik volgt dezelfde ontwikkeling als de productie van hout in de EU. De verwachte groei zal een positief effect hebben op het vervoer van hout en houtproducten door de binnenvaart in de haven van Luik.

Uit het voorbeeld van de haven van Luik blijkt dat de biomassa-markt daadwerkelijk een gunstig effect kan hebben op de havenactiviteiten, omdat het nieuwe marktkansen biedt, ook al is het een segment dat nog in de kinderschoenen staat en een kwetsbare groei laat zien. De markt voor hout en houtproducten is aan sterke schommelingen onderhevig en zeer onstabiel. Daar komt nog bij dat in Luik het vervoer van houtproducten door de binnenvaart grotendeels afhankelijk is van de activiteit van de biomassa-centrale die zelf grotendeels draait op overheidssteun.

Conclusie

Uit de analyse van de twee Duitse havens en de Belgische binnenvaart komen twee belangrijke aspecten naar voren met betrekking tot de integratie van het biomassa-segment in de binnenvaartmarkt. De kenmerken van de biomassa-sector – de sterke band met de landbouwsector, de grote hoeveelheden die nodig zijn voor de productie van biobrandstof, een groot groeipotentieel, een politiek engagement voor hernieuwbare energiebronnen – kunnen gezien worden als positief voor de binnenvaart.

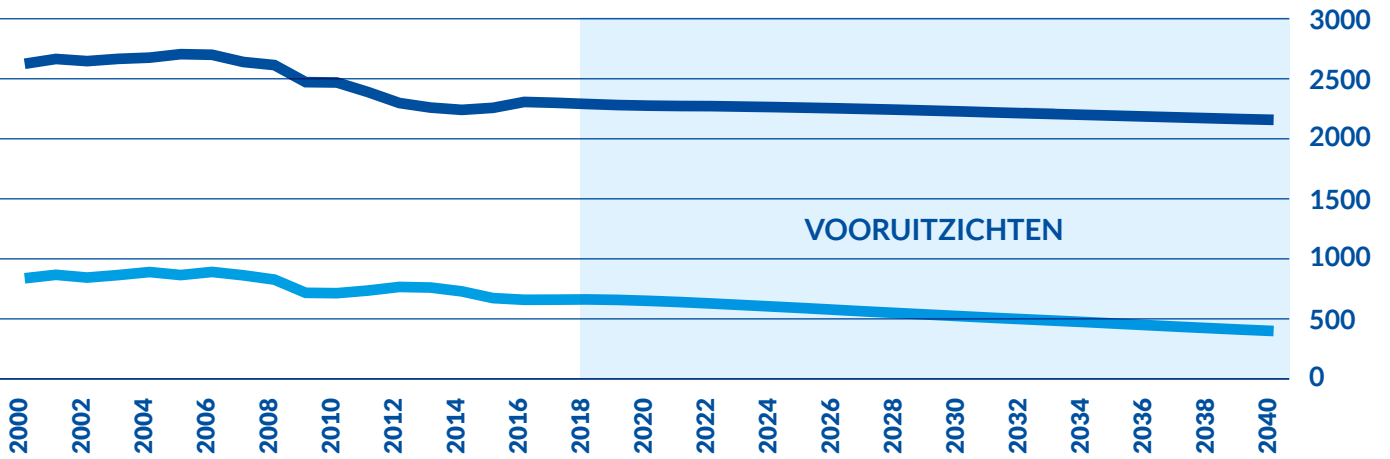
Bovendien tonen de drie case studies aan dat in de meeste gevallen bedrijven met betrekking tot biomassa in de buurt van een haven gevestigd zijn of op initiatief van een haven zijn opgezet. Daaruit blijkt dat binnenvaart niet alleen logistieke platforms voor het binnenvaartvervoer zijn, maar ook optimale locaties waar goederen kunnen worden geproduceerd en verwerkt voor de bio-energiesector en vooral voor de industriële sectoren met grote innovatiemogelijkheden. Daarom zouden de binnenvaart als industriële partners eventueel ook kunnen profiteren van de voordelen die biomassa met zich meebrengt als vervoerssegment voor de binnenvaart en deze mogelijkheid benutten om economische clusters te vormen met Europese dekking.

LANGETERMIJNTRENDS

VOOR DE BINNENVAARTMARKT

INTERNE VRAAG NAAR OLIE EN KOLEN IN DE EUROPESE UNIE *

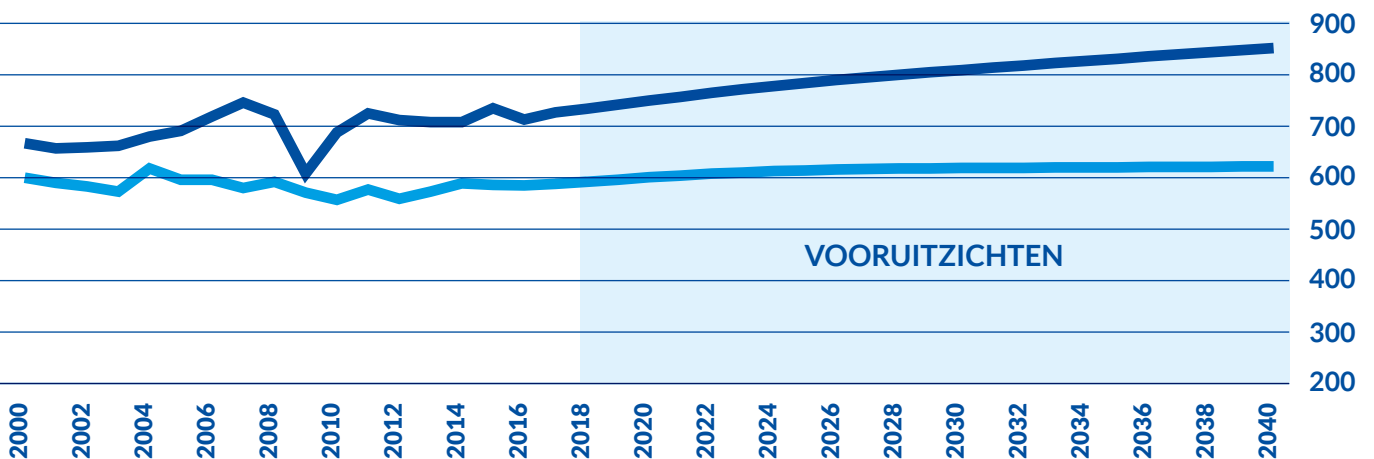
Olie Kolen



Bron: Oxford Economics. * in Mtoe (1000 ton)

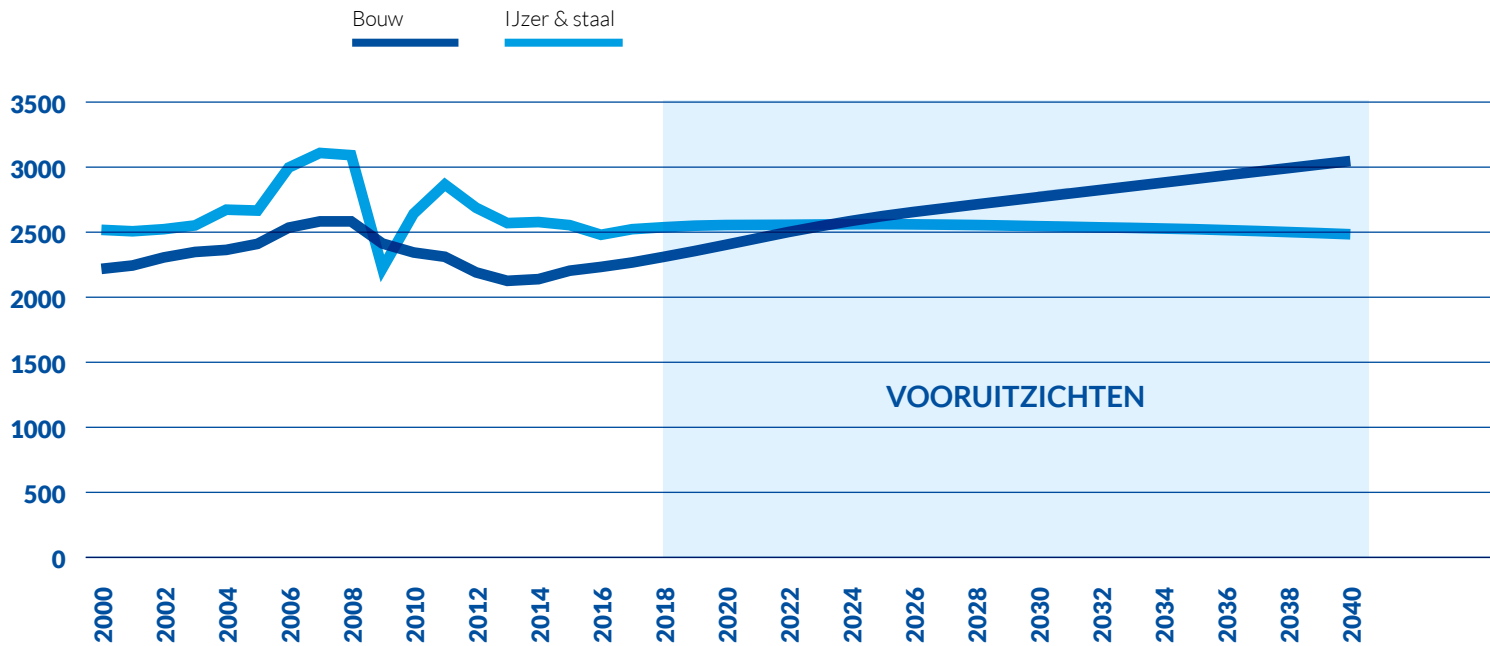
REËLE BRUTOPRODUCTIE VAN CHEMICALIËN EN LANDBOUWPRODUCTEN IN DE EUROPESE UNIE *

Chemicaliën Landbouw, bosbouw, visserij



Bron: Oxford Economics. * in miljard US\$, prijzen van 2010

REËLE BRUTOPRODUCTIE VAN IJZER & STAAL EN IN DE BOUWSECTOR IN DE EUROPESE UNIE *



Bron: Oxford Economics. * in miljard US\$, prijzen van 2010

Verwacht wordt dat de vraag naar olie en kolen in de Europese Unie op lange termijn zal teruglopen, als gevolg van de maatregelen om de vraag naar energie te verminderen, het koolstofarm maken van de energiesector, en met name door de verschuiving van olie en kolen naar hernieuwbare energiebronnen. Deze neerwaartse tendensen zullen ongetwijfeld hun weerslag hebben op de vraag naar vervoer van kolen en aardolieproducten.

Voor de landbouwproductie wordt verwacht dat de groei bescheiden zal uitvallen. De productie van ijzer en staal in Europa zal naar verwachting op lange termijn stagneren, hoewel de ontwikkeling in bepaalde landen (bv. Duitsland) positiever uitvalt.

De bouwactiviteiten en de productie van chemicaliën maken deel uit van de belangrijkste en snelst groeiende marktsegmenten in het binnenvaartvervoer. Andere segmenten die hard groeien zijn nieuwe markten zoals het segment biomassa, het vervoer over waterwegen in stedelijke gebieden en het containervervoer.

■ GLOSSARIUM

ARA: Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen

BBP: Bruto Binnenlands Product

EU: Europese Unie

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

IWT: InlandWaterways Transport

IWW: InlandWaterways

Laadvermogen: maximale belading van een schip in percentage

Mld: miljard

Mln: miljoen

MTOE: Million Tonnes of Oil Equivalent, miljoen ton olie-equivalent

NOx: verzamelbegrip voor stikstofoxides

OESO: OrganisatievoorEconomischeSamenwerking en Ontwikkeling

Omzet: netto verkoopcijfer, zonder omzetbelasting

PM: Particulate Matter, emissie van zwevende deeltjes als gevolg van verbranding of slijtage

Q1: Eerste kwartaal

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

RWI/ISL Container Throughput Index: index voor de wereldwijde doorvoer van containers in havens

Tank-to-wheel emissies: emissies die ontstaan ten gevolge van de brandstofverbranding tijdens het gebruik van het voertuig

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

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

Traditionele Rijn: Rijn van Bazel tot aan de grens tussen Nederland en Duitsland

Vrachtprijs: prijs die berekend wordt om een lading van één plaats naar een andere te vervoeren
Vrachtvervoer over water: laden en lossen in havens waar binnenvaartschepen bij betrokken zijn

Well-to-tank emissies: emissies die ontstaan tijdens de winning, het vervoer en het raffineren van brandstoffen of tijdens het opwekken en vervoeren van elektrische energie

Well-to-wheel emissies: well-to-tank en tank-to wheel emissie samen

NATIONALE BUREAUS VOOR DE STATISTIEK

Acroniem	Eigenaam	Nederlands	Land
BFS	Bundesamt für Statistik	Zwitserse federaal bureau voor de statistiek	Zwitserland
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	idem	Nederland
Destatis	Statistisches Bundesamt	Duits federaal bureau voor de statistiek	Duitsland
HSCO	Központi Statisztikai Hivatal	Hongaars bureau voor de statistiek	Hongarije
INS	Institutul National de Statistică	Roemeens bureau voor de statistiek	Roemenië
STAT	Statistik Austria	Federaal bureau voor de statistiek van Oostenrijk	Oostenrijk
	Републички завод за статистику Србије	Servisch bureau voor de statistiek	Servië

HAVENS

Eigenaam	Nederlands	Land
Haven Antwerpen	idem	België
Port de Bruxelles	Haven van Brussel	België
Port of Constanța	Haven van Constanța	Roemenië
Duisport	Duisport	Duitsland
Hafen Hamburg	Haven van Hamburg	Duitsland
Port autonome de Liège	Haven van Luik	België
Port de Lille	Haven van Rijsel	Frankrijk
Port de Lyon	Haven van Lyon	Frankrijk
Hafen Mannheim	Haven van Mannheim	Duitsland
Ports de Moselle	Havens van Metz/Thionville	Frankrijk
Port de Mulhouse-Rhin	Haven van Mulhouse	Frankrijk
Port autonome de Namur	Haven van Namen	België
Ports de Paris	Havens van Parijs	Frankrijk
RheinCargo	RheinCargo	Duitsland
Haven Rotterdam	idem	Nederland
Schweizerische Rheinhäfen	Havens van Zwitserland	Zwitserland
Port de Strasbourg	Haven van Straatsburg	Frankrijk
Hafen Straubing	Haven van Straubing-Sand	Duitsland

BOEKEN, TIJDSCHRIFTARTIKELEN EN STUDIES

Acroniem	Titel in oorsprongstaal	Nederlands	Land
Hader 2017	Hader, A. (2017), The River Cruise Fleet Handbook 2017/2018	Hader, A. (2017), Het riviercruisevloothandboek 2017/2018	Europa / wereld
IG River Cruise / German Travel Association (DRV)	Der Fluss-Kreuzfahrtmarkt 2017	De riviercruisemarkt 2017	Europa / Duitsland
Kriedel 2015	Kriedel, N. « La navigation fluviale sur le Rhin au XIXe siècle – avec un regard sur le trafic rhénan actuel et son influence sur la métropolisation rhénane », Revue d'Allemagne et des pays de langue allemande, 2015.	Kriedel, N. "De scheepvaart op de Rijn in de 19e eeuw – met een blik op de huidige Rijnvaart en de invloed daarvan op de verstedelijking langs de Rijn" Recensie van Duitsland en Duitstalige landen, 2015	Europa

INTERVIEWS MET DESKUNDIGEN

Achternaam, voornaam	Organisatie	Functie	Land
Baudry, Didier	Cerema	Directeur voor onderzoek in de binnenvaart en intermodaliteit	Frankrijk
Bazenet, Marc	Cluster Logistique Urbaine IDF	Voorzitter	Frankrijk
Beyer, Antoine	University of Cergy-Pontoise	Professor op het gebied van de economische en verkeersgeografie	Frankrijk
Boonen, Johan	Watertruck+	Projectmanager	Europa
Joormann, Bas	Lloyd's Register Marine & Offshore	Productmanager voor de binnenvaart	Nederland
Lantz, Johan	Avatar Logistics (shipping company)	Manager	Zweden
Löffert, Andreas	Port of Straubing-Sand	Directeur	Duitsland
Maugé, Philippe	SCAT (shipping company)	Directeur	Frankrijk
Von Castell, Melanie	Port of Mannheim	Afdelingshoofd	Duitsland

OVERIGE BRONNEN

Eigenaam	Nederlands	Land
Association des ports intérieurs français (AFPI)	De Franse associatie van binnenhavens	Frankrijk
Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)	Duits instituut voor waterhuishouding (BfG)	Duitsland
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	Het Duitse federale ministerie van verkeer en digitale infrastructuur	Duitsland
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart	idem	Nederland
CCNR / DG MOVE (2017), Market Report 2014-2017 (NAIADES II Progress report) - Main features and trends of the European Inland Waterways Transport sector	CCR / DG MOVE (2017), Marktrapport 2014-2017 (Voortgangsverslag NAIADES II) – De belangrijkste kenmerken en trends in de Europese binnenvaartsector	EU
Deutscher ReiseVerband	Duitse reisvereniging (DRV)	Duitsland
Donaukommission	Donaucommissie	Europa
Enregistrement et Domaines	Luxemburgse administratie voor registratie en domeinen	Luxemburg
European Commission	Europese Commissie	EU
European Environmental Agency	Europees Milieuagentschap	EU
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
IG River Cruise	IG River Cruise	Europa
Institut pour le transport par batellerie (ITB)	Instituut voor het transport langs de binnenwateren (ITB)	België
IVR	IVR	Europa
OCDE	OESO	Wereld
Oxford Economics	Oxford Economics	Wereld
Panteia	Panteia	Nederland
PJK International	PJK International	Nederland
SeaConsult	SeaConsult	Duitsland
Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein	Bureau voor de statistiek van Hamburg en Schleswig-Holstein	Duitsland
United Nations, Department of Economic and Social Affairs	Departement economische en sociale zaken van de Verenigde Naties	Wereld
Voies Navigables de France	Franse overheidsinstantie voor de bevaarbare waterwegen	Frankrijk
Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Duitse federale overheidsdienst voor waterwegen en scheepvaart	Duitsland

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

BIJDRAGEN

SECRETARIAAT VAN DE CCR

Norbert Kriedel (econoom)

Angelika Espenhahn (projectcoördinatie)

Lucie Fahrner (communicatie)

Kenza Bousedra (stagiaire, stedelijke logistiek en biomassa)

Victoire Nagy (stagiaire, communicatie)

Contact: ccnr@ccr-zkr.org

IN SAMENWERKING MET

Donaucommissie

Moezelcommissie

Savacommissie

EBU

ESO

IVR

Panteia

DESIGN VAN PRESS-AGRUM

Nicolas LAURENT (coördinatie)

Lucie GANGLOFF (design)

www.press-agrum.com

VERTALING

Christophe Hener (Frans)

Barbara Vollath-Sommer (Duits)

Pauline De Zinger (Nederlands)

Jane Swift (Engels - revisie)

www.inland-navigation-market.org

Impressum: September 2018

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

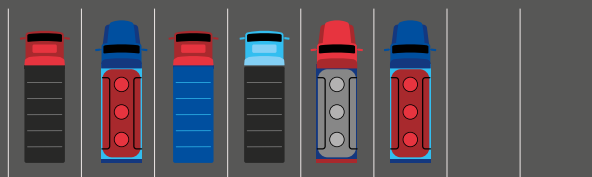
2, place de la République - CS 10023 - 67082 Strasbourg Cedex - France

www.ccr-zkr.org - ccnr@ccr-zkr.org

ISSN 2070-674X

JAARVERSLAG 2018

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



In partnerschap
met de

