



MARKET INSIGHT

EUROPESE BINNENVAART

GEPUBLICEERD

APRIL 2021



CCR
CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART



Market Insight
EUROPESE BINNENVAART

Gepubliceerd
april 2021

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



OVERZICHT

01

VRACHT- EN PASSAGIERSVERVOER DOOR DE BINNENVAART (BLZ.5)

Vervoersprestatie in Europa **(blz.6)**

Passagiersvaart **(blz.14)**

Vrachtvervoer in de belangrijkste Europese binnenvaartlanden **(blz.16)**

Droge en vloeibare bulkgoederen en containervervoer **(blz.17)**

02

BEDRIJFSOMSTANDIGHEDEN (BLZ.21)

Invloed van waterstanden **(blz.22)**

Vrachtprijzen in het Rijnstroomgebied **(blz.29)**

Kostenontwikkeling **(blz.32)**

03

FOCUS OP FRANKRIJK (BLZ.39)

Binnenvaartvervoer in Franse havens **(blz.40)**

Gegevens over de binnenvaart in Frankrijk **(blz.42)**

Vrachtvervoer over de binnenwaterwegen in Frankrijk voor de twee grootste goederen goederensegmenten **(blz.44)**



01

VRACHT- EN PASSAGIERSVERVOER DOOR DE BINNENVAART

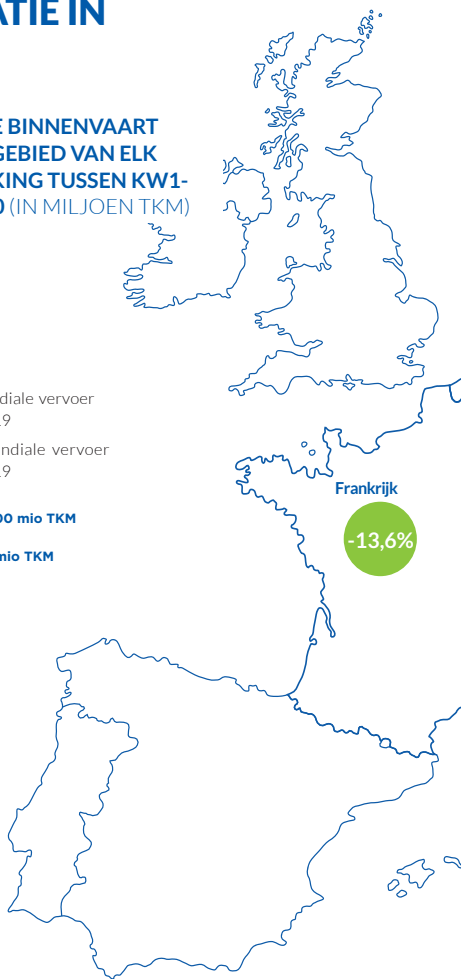
- De vervoersprestatie (TKM) over de waterwegen in de EU is in de eerste drie kwartaal van 2020 in vergelijking met dezelfde periode in 2019 met 8,1% gedaald.
- In de twee grootste binnenvaartlanden bedroeg de daling -11.9% (Duitsland) en -6.8% (Nederland). In de Donaulanden is de vervoersprestatie 9% lager uitgevallen.
- Het passagiersvervoer (riviercruises) werd geconfronteerd met een afname in het aantal passagiers van 90 à 95%.

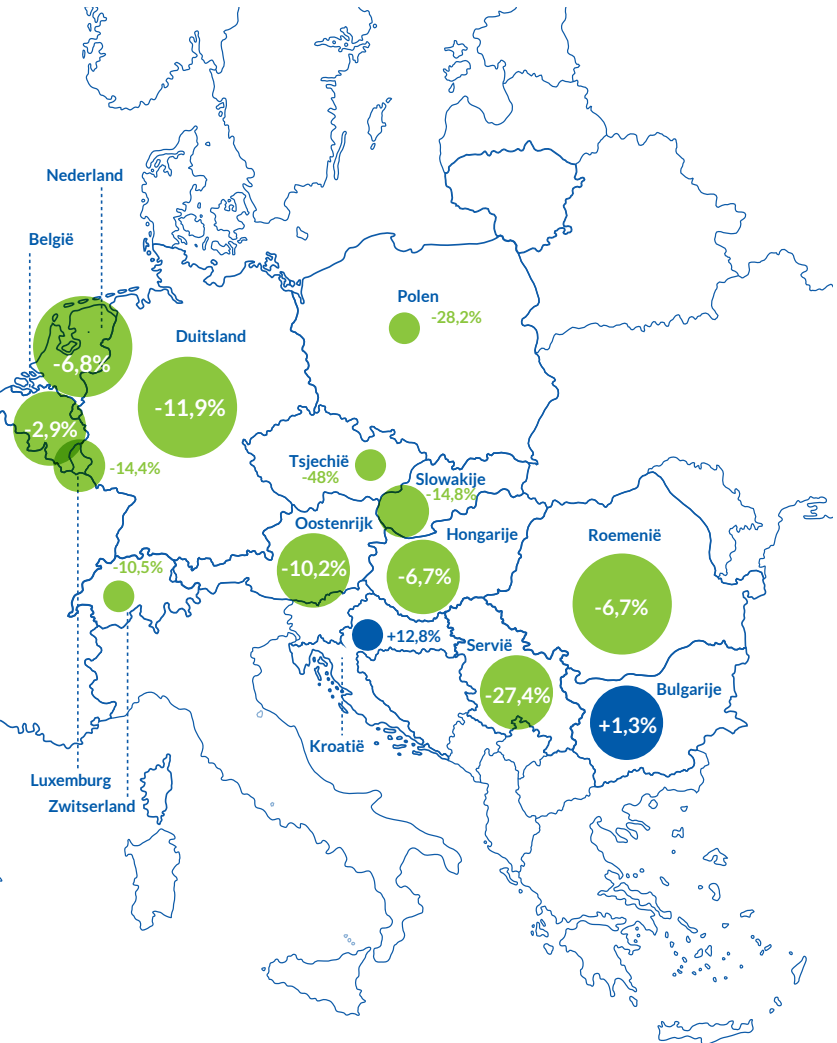
VERVOERSPRESTATIE IN EUROPA

VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART OP HET NATIONAAL GRONDGEBIED VAN ELK EUROPEES LAND – VERGELIJKING TUSSEN KW1-KW3 2019 EN KW1-KW3 2020 (IN MILJOEN TKM)

Bronnen: Eurostat [iww_go_qnave], OESO (Zwitserland)

- Positief groiepercentage van het mondiale vervoer in KW1-KW3 2020 t.o.v. KW1-KW3 2019
- Negatief groiepercentage van het mondiale vervoer in KW1-KW3 2020 t.o.v. KW1-KW3 2019

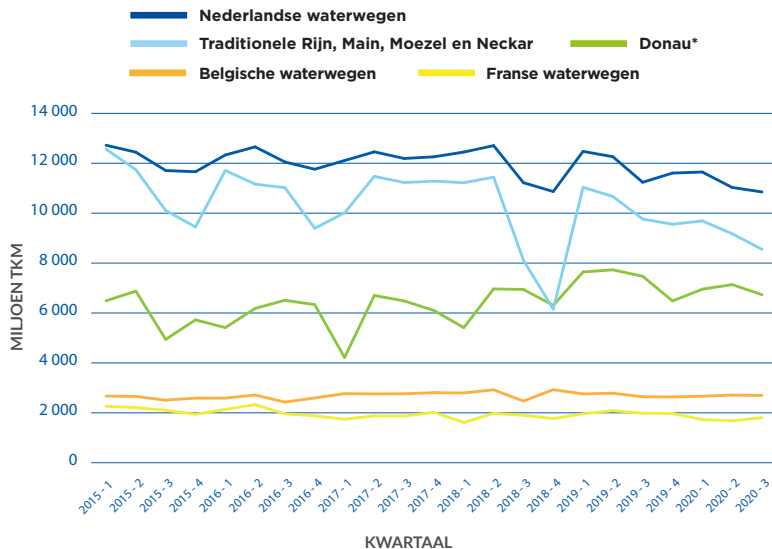




AFBEELDING 1: VERVOERSPRESTATIE VAN DE BINNENVAART IN EUROPA PER REGIO (IN MILJOEN TKM)

Bronnen: Eurostat [jww_go_qnave], Destatis

*Donau = TKM in alle Donaustaten



- Het vervoer van goederen voor de staalproductie is goed voor 25% van het totale vrachtvervoer over de Rijn. De productiedaling in de staalindustrie¹ als gevolg van de malaise in de wereldeconomie in 2018-2019 en de Covid-19-crisis in 2020 heeft geleid tot minder vraag naar ijzererts, cokeskolen en metalen. Dit gaat gepaard met een significante “neerwaartse ontwikkeling” van het vrachtvervoer op de Rijn alsook op de Nederlandse en Duitse waterwegen. Het segment steenkool (ketelkolen) dat voor energieopwekking wordt gebruikt, is goed voor 7%. In 2029 zal er echter bijna geen ketelkool meer worden vervoerd, omdat dan de kolencentrales in Duitsland gesloten zijn. Voor de Donau laat het vrachtvervoer een opwaartse tendens zien. Dit is vooral te danken aan het toegenomen vervoer van landbouwproducten.

¹ De staalproductie in Duitsland bedroeg in 2017 43,3 mln. ton, in 2018 42,4 mln. ton, in 2019 39,6 mln. ton en in 2020 36 mln. ton. Bronnen: World Steel Association en de Duitse 'Wirtschaftsvereinigung Stahl'.

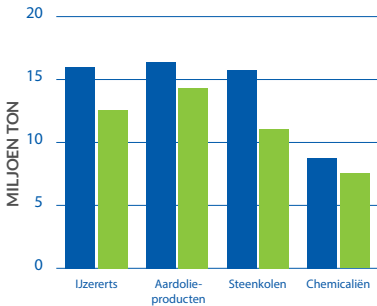
RIJN EN ZIJRVIEREN VAN DE RIJN

AFBEELDINGEN 2 EN 3: VRACHTVERVOER STROOMOPWAARTS EN STROOMAFWAARTS OVER DE RIJN VOOR DE BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENTEN (IN MILJOEN TON, IN DE EERSTE NEGEN MAANDEN VAN 2019 EN 2020)

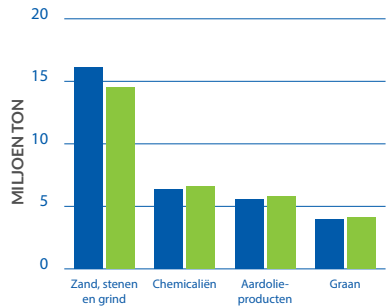
Bron: analyse van de CCR op basis van Destatis

■ 2019, M1-M9 ■ 2020, M1-M9

RIJN, VERVOER STROOMOPWAARTS



RIJN, VERVOER STROOMAFWAARTS

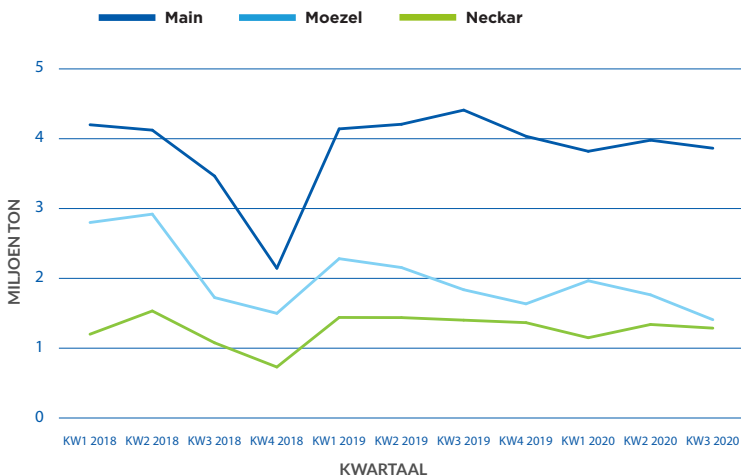


- Tijdens de eerste negen maanden van 2020 nam het volume van het goederenvervoer op de traditionele Rijn met 11% af ten opzichte van dezelfde periode in 2019. Uit cijfers over het vrachtvervoer stroomopwaarts blijkt dat het vervoer van ijzerertsen zelfs 21% is afgenomen en het segment chemicaliën met 14%. Deze sterke dalingen zijn voornamelijk te wijten aan een verminderde industriële productie. Het vervoer stroomopwaarts van aardolieproducten liep met 12% terug als gevolg van de lockdowns en de daarmee samenhangende daling van de vraag naar vloeibare brandstoffen (benzine, gasolie, kerosine, enz.). Het vervoer van steenkolen viel 30% lager uit. Dit had deels te maken met de energietransitie en deels met het feit dat er minder staal werd geproduceerd.

- Het vervoer stroomafwaarts van zand, stenen, grind en bouwmaterialen liep met 10% terug. Het vervoer van granen, dat een relatief klein aandeel heeft in het totale goederenvervoer over de Rijn, steeg daarentegen met 3%.

AFBEELDING 4: VRACHTVERVOER OP DE ZIJRIVIEREN VAN DE RIJN

Bron: analyse van de CCR op basis van Destatis



- Het goederenvervoer op de Main bedroeg in de eerste drie kwartaal van 2020 11,7 mln. ton (een daling van 9% ten opzichte van dezelfde periode in 2019). Voor de hoeveelheid goederen die de afgelopen jaren over de Main zijn vervoerd, ligt het kwartaalcijfer rond de 4 mln. ton. Op de Main vormen vloeibare lading, levensmiddelen en zand, stenen en grind de drie grootste goederensegmenten.
- Het binnenvaartvervoer over de Moezel wordt zwaar getroffen door de uitfasering van steenkolen. Dit is dan ook de belangrijkste reden voor de neergaande trend.

DONAU

- Het vervoer van industriële en niet-industriële goederen op de Donau toont vrijwel hetzelfde beeld als de cijfers voor de Rijn. Op beide rivieren had het vervoer van ijzererts (-25%), steenkool (-30%) en metalen (-17%) zwaar te lijden onder de recessie in de staalnijverheid.
- Voor alle goederen die samenhangen met de landbouwsector was sprake van een toename. Deze stijging was vooral zichtbaar bij granen waarvan het vervoersvolume meer dan verdrievoudigd is. Ook is de hoeveelheid vervoerde veevoeders en voedingsmiddelen meer dan verdubbeld. Het vervoer stroomopwaarts van meststoffen maakte een groei door van 17% en het vervoer stroomafwaarts van deze producten nam met 50% toe.
- Deze gegevens werden geregistreerd bij het meetpunt bij Mohács aan de middenloop van de Donau in Zuid-Hongarije, in de buurt van de grens met Kroatië en Servië. In de eerste negen maanden van 2020 zijn in totaal 4,648 mln. ton goederen deze grenspost gepasseerd. Dit komt neer op een stijging van 7% ten opzichte van dezelfde periode in 2019.

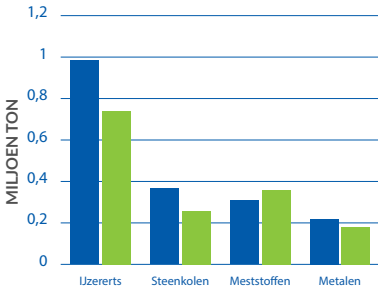


AFBEELDINGEN 5 EN 6: **VRACHTVERVOER STROOMOPWAARTS EN STROOMAFWAARTS OVER DE MIDDEN-DONAU VOOR DE BELANGRIJKSTE GOEDERENSEGMENTEN (IN MILJOEN TON, IN DE EERSTE NEGEN MAANDEN VAN 2020 EN 2019)***

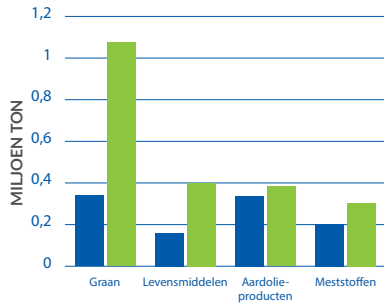
Bron: marktobservatierapport van de Donaucommissie
 *Op de Midden-Donau bij Mohács / Zuid-Hongarije

2019, M1-M9 **2020, M1-M9**

DONAU, VERVOER STROOMOPWAARTS



DONAU, VERVOER STROOMAFWAARTS

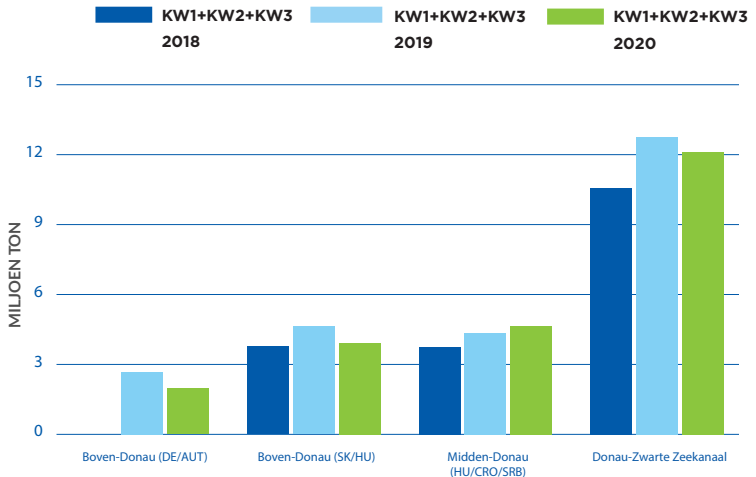


- Het vervoer van goederen over de Boven-Donau in Duitsland, Oostenrijk en Slowakije daalde bij de Oostenrijks-Duitse grens met 27% en bij de Slowaaks-Hongaarse grens met 15%. Uit de cijfers over het Donau-Zwarte Zeekanaal blijkt dat het goederenvervoer in dit gebied aan de benedenloop van de Donau (Roemenië, Bulgarije) in de eerste negen maanden met slechts 5% terugliep. Het Donau-Zwarte Zee-kanaal is de waterweg die de haven van Constanța met de Zwarte Zee verbindt.

AFBEELDING 7: GOEDERENVERVOER OP DE DONAU PER RIVIERGEDEELTE*

Bron: marktobservatierapporten van de Donaucommissie

*DE/AT = Duits-Oostenrijkse grens; SK/HU = Slowaaks-Hongaarse grens; HU/CRO/SRB = de grens tussen Hongarije, Kroatië en Servië (Mohács)



DE MIDDEN-DONAU LAAT EEN VERHOGING VAN HET TRANSPORTVOLUME ZIEN VAN 7% IN (KW1+KW2+KW3) 2020.

■ PASSAGIERSVAART

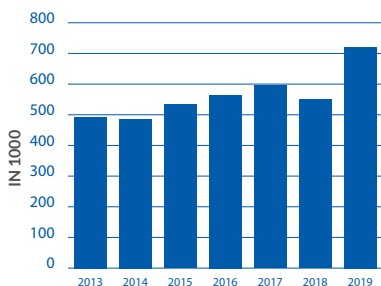
- Het passagiersvervoer per cruiseschip op de Donau² heeft in 2019 alle records geslagen, maar in maart 2020 kwam de passagiersvaart volledig tot stilstand. Pas in juni 2020 werden enkele cruisereizen op de Boven- en Midden-Donau hervat, maar op zeer beperkte schaal, aangezien maar een beperkt aantal passagiers per reis toegestaan was.
- In de voornaamste toeristische gebieden vond het passagiersvervoer per dagtochtschip – zowel lijndiensten als rondvaartboten zonder vaste dienstregeling – nog slechts in beperkte mate plaats.

AFBEELDING 8: **PASSAGIERSVERVOER** (RIVIERCRUISESCHEPEN) **OP DE BOVEN-DONAU** (IN 1000 PASSAGIERS) *

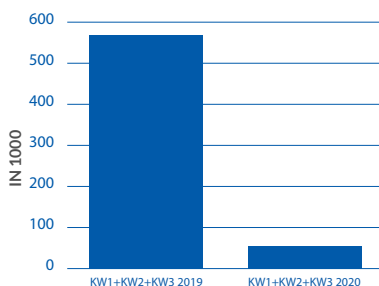
Bron: marktobservatierapporten van de Donaucommissie

*Boven-Donau = de sluis bij Gabčíkovo (de grens tussen Hongarije en Slowakije)

JAARCIJFERS



CIJFERS VOOR KW1+KW2+KW3



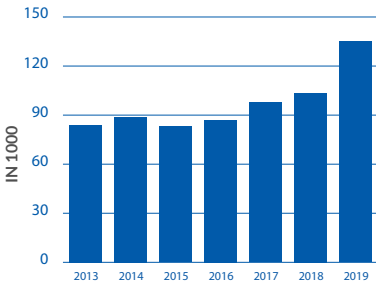
² Bij de opstelling van dit rapport waren er voor het passagiersvervoer alleen voor de Donau kwartaalcijfers beschikbaar.

AFBEELDING 9: PASSAGIERSVERVOER (RIVIERCRUISESCHEPEN) OP DE MIDDEN-DONAU (IN 1000 PASSAGIERS)*

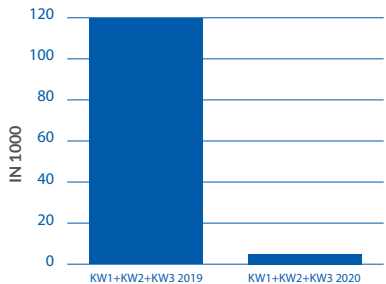
Bron: marktobservatierapporten van de Donaucommissie

*Midden-Donau = meetpunt Mohács in Hongarije (het grensgebied met Kroatië en Servië). De cijfers betreffen het vervoer stroomafwaarts van passagiers (richting Zwarte Zee).

JAARCIJFERS



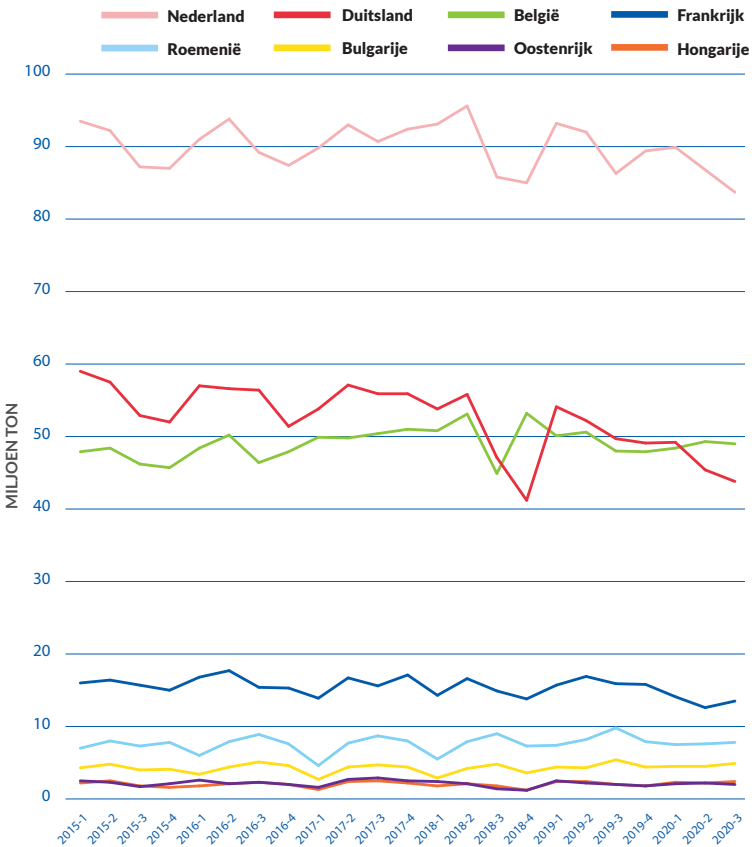
CIJFERS VOOR KW1+KW2+KW3



VRACHTVERVOER IN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE BINNENVAARTLANDEN

AFBEELDING 10: EVOLUTIE VAN HET VRACHTVERVOER
(KWARTAALCIJFERS, NATIONAAL GRONDGEBIED VAN ELK LAND)

Bron: Eurostat [iww_go_qnave]. Aangezien er geen betrouwbare gegevens van Statbel vanaf KWI 2018 beschikbaar waren, zijn voor België de gegevens voor de kwartalen vanaf dit kwartaal opnieuw berekend. Voor deze berekening is uitgegaan van gegevens van de Vlaamse waterwegautoriteiten (De Vlaamse Waterweg). De reeks voor België toont dan dezelfde tendens als voor Vlaanderen, maar wel op een hoger niveau.

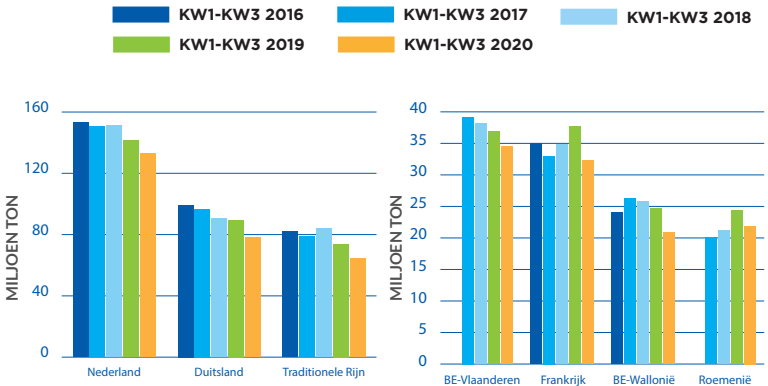


DROGE EN VLOEIBARE BULK- GOEDEREN EN CONTAINERVERVOER

Bronnen: Eurostat [IWW_GO_QCNAVE], Destatis, Centraal Bureau voor de Statistiek, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de Wallonie, Voies Navigables de France, Roemeens Instituut voor de Statistiek

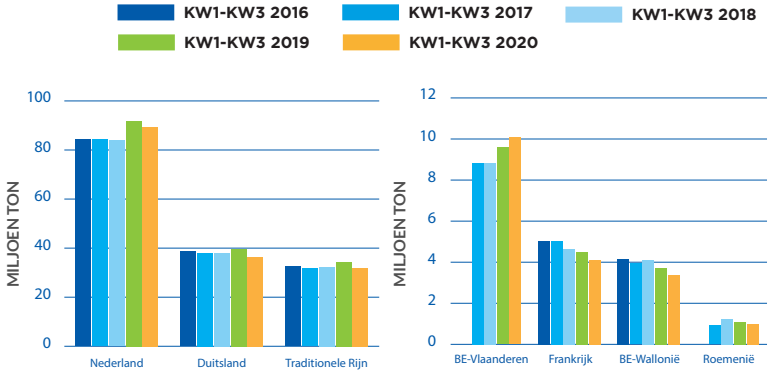
Opmerking: voor België-Wallonië zijn geen containergegevens in ton voor perioden korter dan een jaar beschikbaar. Daarom is ervan uitgegaan dat de productgroep "overige goederen" vooral uit containervervoer bestaat. De gegevens hebben betrekking op de totale binnenvaart op het grondgebied van het land/gebied.

AFBEELDING 11: DROGELADINGVAART (IN MILJOEN TON)

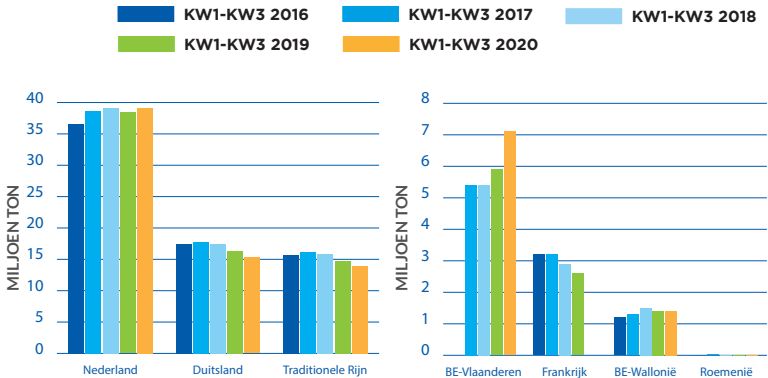


**HET VERVOER VAN DROGE LADING
LOOPT IN DE MEESTE GROTE
BINNENVAARTLANDEN TERUG, MET
UITZONDERING VAN FRANKRIJK EN
ROEMENIË.**

AFBEELDING 12: **TANKVAART** (IN MILJOEN TON)



AFBEELDING 13: **CONTAINERVERVOER** (IN MILJOEN TON)







02

BEDRIJFS- OMSTANDIGHEDEN

- De vaaromstandigheden op de Rijn waren in 2020 alles bij elkaar genomen vrij positief. In Kaub (Middenrijn) lag de gemiddelde laaddiepte 87,3% van alle dagen van het jaar bij 1,90 m of meer. In 2019 was dit in 98,3% van de dagen het geval, maar in 2018 lag dit cijfer bij slechts 63,5%.
- De brandstofprijzen (gasolie/diesel) zijn tussen KW1 2020 en KW2 2020 met 32% gedaald. Tussen KW2 en KW3 trokken de prijzen aan (met 17%) maar tussen KW3 en KW4 liepen zij weer 3% terug.
- Uitgaand van de prognoses voor de olieprijs wordt voor 2021 verwacht dat de brandstofprijzen licht zullen stijgen met 5 à 7%.

■ INVLOED VAN WATERSTANDEN

- De vaarweg- en scheepvaartbeheerder streeft ernaar om bij elk meetpunt een minimumvaarwegdiepte te garanderen, ook onder kritieke laagwateromstandigheden. Deze minimumdiepte wordt gevormd door de verticale afstand onder een kritieke laagwaterstand. Deze kritieke drempel noemt men de overeengekomen lage waterstand. Dit is de waterstand die normaliter wordt overschreden op gemiddeld 95% van de dagen in een jaar. De onderstaande tabel toont de specifieke parameters voor de meetpunten bij Kaub (Middenrijn) en Duisburg-Ruhrort (Benedenrijn).

TABEL 1: NAUTISCHE PARAMETERS BIJ BELANGRIJKE MEETPUNTEN LANGS DE RIJN

Bron: Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat

Meetpunt	Gebied	Overeengekomen lage waterstand (OLW)	Minimumvaarwegdiepte bij OLW	Ruimte onder de kiel
Duisburg-Ruhrort	Benedenrijn	233 cm	280 cm	27 cm
Kaub	Middenrijn	78 cm	190 cm	32 cm

- De beschikbare diepte voor de scheepvaart bij een bepaald meetpunt wordt berekend met de volgende formule:³ mogelijke of beschikbare diepte = minimumvaarwegdiepte + (actuele waterstand – overeengekomen lage waterstand) – ruimte onder de kiel.
- Als de actuele waterstand gelijk is aan de overeengekomen lage waterstand (waaruit blijkt dat de waterstand zeer laag is), dan is het verschil (actuele waterstand – overeengekomen lage waterstand) nul. In dit geval is de mogelijke diepte voor een schip nog steeds gelijk aan de minimumvaarwegdiepte min de ruimte onder de kiel (zie formule en tekening).

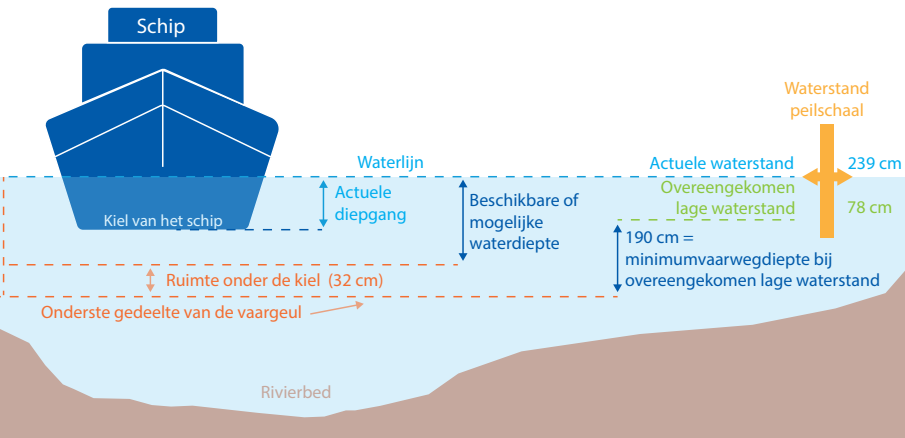
³ Voor de formule, zie: SVS Aktuell, Dec. 2018/Jan. 2019, pagina 7 en 8, beschikbaar op: http://www.svs-ch.ch/sites/default/files/svs-aktuell/winter_2018.pdf.

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

Bron: berekening van de CCR aan de hand van het Duitse federale bureau voor hydrologie (BfG) (2015)

*De afmetingen in deze afbeelding zijn niet op schaal.

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



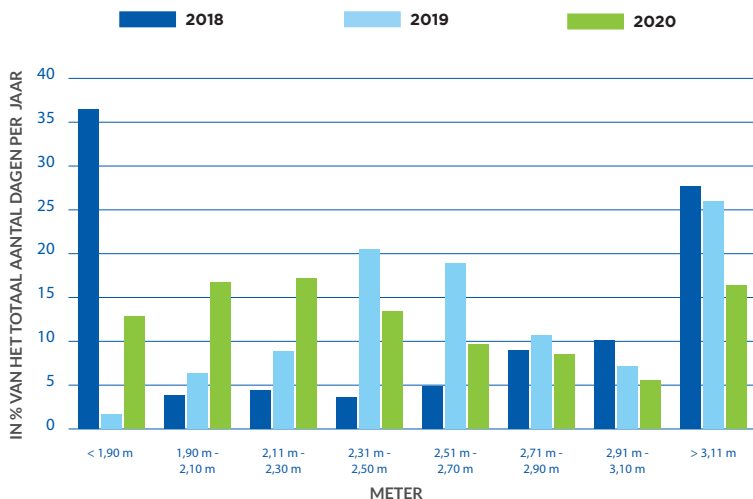
DE GEMIDDELDE OF MOGELIJKE LAADDIEPTE VAN EEN SCHIP BIJ KAUB BEDRAAGT

190 CM PLUS (DE ACTUELE WATERSTAND MIN 78 CM), MIN 32 CM.

- Voor de volgende afbeeldingen zijn dagelijkse waterstanden bij Kaub en Ruhrort bijeengebracht om na te gaan in hoeverre de minimumvaarwegdiepte daadwerkelijk werd bereikt (in percentage van het totaal aantal dagen per jaar).

AFBEELDING 2: BESCHIKBARE WATERDIEPTE VOOR DE MIDDENRIJN BIJ KAUB (IN %)

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

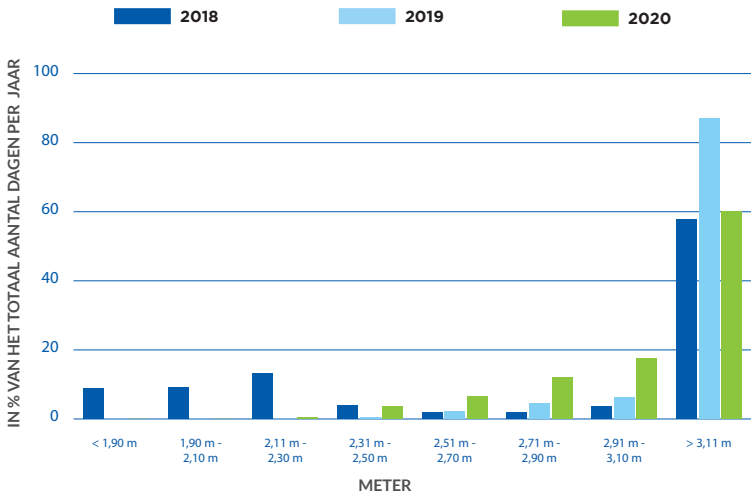


- Bij Kaub werd de minimumvaarwegdiepte van 1,90 m bereikt:
 - In 2018: op 63,5% van de dagen in een jaar
 - In 2019: op 98,3% van de dagen in een jaar
 - In 2020: op 87,3% van de dagen in een jaar

- Het feit dat het “behaalde percentage” in 2018 en 2020 lager was dan het doelpercentage van 95% is het gevolg van de uitzonderlijke laagwaterperiodes in die beide jaren.
- Duisburg-Ruhrort aan de benedenloop van de Rijn biedt over het algemeen hogere waterstanden en grotere vaarwegdieptes en mogelijke waterdieptes, omdat de morfologische kenmerken van de Rijn bij dit meetpunt anders zijn. Dit vertaalt zich in een grotere streefdiepte (2,80 m), maar alleen in 2019 kon dit doel op ten minste 95% van alle dagen worden bereikt.

AFBEELDING 3: BESCHIKBARE WATERDIEPTE VOOR DE BENEDENRIJN BIJ DUISBURG-RUHRORT (IN %)

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



- Vergelijkbare berekeningen kunnen ook voor de Donau worden uitgevoerd. Twee meetpunten aan de bovenloop van de Oostenrijkse Donau zijn hiervoor in aanmerking genomen: Kienstock (122 km ten oosten van Linz en 90 km ten westen van Wenen) en Wildungsmauer (250 km ten oosten van Linz en 38 km ten oosten van Wenen). Voor beide meetpunten wordt een waterdiepte van 2,50 m nagestreefd. Uit de analyse van deze gegevens blijkt dat in de periode 2018-2020 er bij Kienstock betere vaaromstandigheden heersten dan bij Wildungsmauer.

TABEL 2: NAUTISCHE PARAMETERS BIJ BELANGRIJKE MEETPUNTEN LANGS DE BOVEN-DONAU

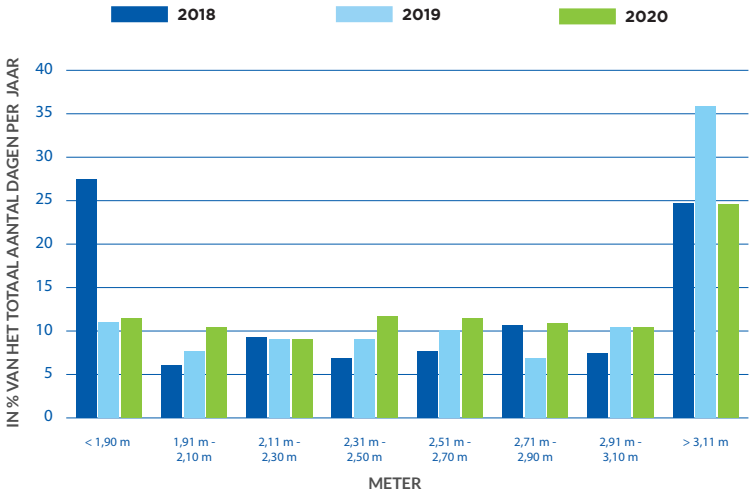
Bron: viadonau en Federale overheid Neder-Oostenrijk

Meetpunt	Gebied	Overeengekomen lage waterstand (OLW)	Minimumvaarwegdiepte bij OLW	Ruimte onder de kiel
Kienstock	Boven-Donau	164 cm	250 cm	40 cm
Wildungsmauer	Boven-Donau	162 cm	250 cm	40 cm



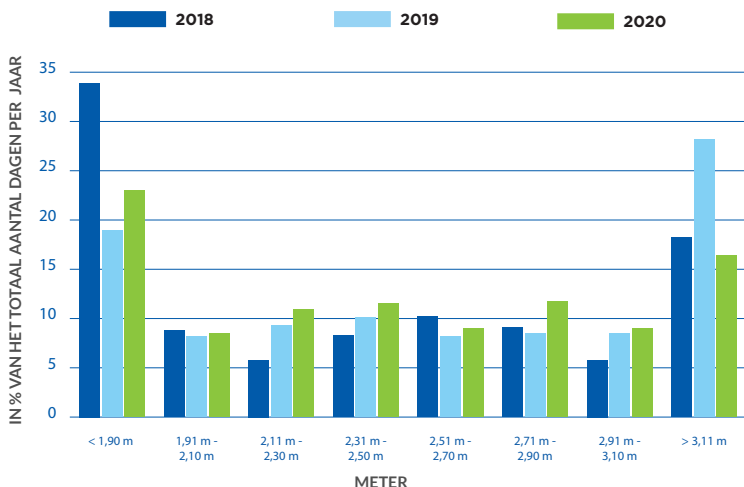
**AFBEELDING 4: BESCHIKBARE WATERDIEPTE VOOR DE
 BENEDEN-DONAU BIJ KIENSTOCK (IN %)**

Bron: berekening van de CCR op basis van gegevens van de Federale overheid
 Neder-Oostenrijk (<https://www.noel.gv.at/wasserstand/#/de/Messstellen/Map/Wasserstand>)



AFBEELDING 5: BESCHIKBARE WATERDIEPTE VOOR DE BOVEN-DONAU BIJ WILDUNGSMAUER (IN %)

Bron: berekening van de CCR op basis van gegevens van de Federale overheid Neder-Oostenrijk (<https://www.noel.gv.at/wasserstand/#/de/Messstellen/Map/Wasserstand>)



DE LAADDIEPTE OP DE BOVEN-DONAU WAS IN 2020 VERGELIJKBAAR MET DIE IN 2019 EN WAS DUS GUNSTIGER DAN IN 2018.

VRACHTPRIJZEN IN HET RIJNSTROOM- GEBIED

- Tot oktober bleven de vrachtprijzen op de spotmarkt voor het vervoer van gasolie en benzine op de Rijn op een nogal laag niveau. Met name de tot de rand gevulde depots en de beperkte raffinageactiviteiten – vooral voor motorbrandstoffen als gevolg van de “lockdowns” – hebben tot een scherpe daling van de vervoersactiviteiten geleid. Pas in november en december 2020 heeft de grotere seizoensgebonden vraag naar vloeibare lading de vrachttarieven doen stijgen. Deze prijsstijging werd nog eens versterkt door de snel dalende waterstanden in die periode.
- In oktober, november en december 2020 waren de vrachtprijzen voor gasolie veel lager dan in dezelfde periode van het jaar daarvoor. Voor de Benedenrijn was het gemiddelde verschil tussen het vierde kwartaal van 2020 en het vierde kwartaal in 2019 -31%, voor de Bovenrijn zelfs -33% en voor de Main -29%. Het procentuele verschil voor benzine toont hetzelfde beeld (-29%, -32%, -28%).⁴

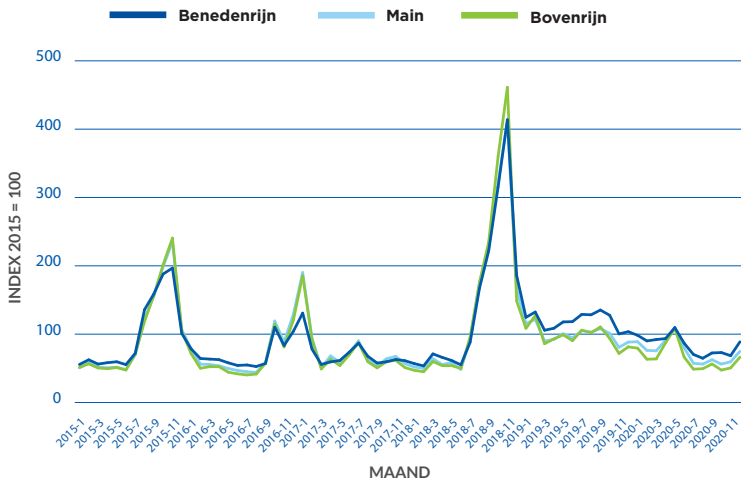
⁴ De afbeelding met de vrachtprijzen voor het vervoer van benzine is niet opgenomen in het rapport, omdat de afbeelding veel lijkt op die voor gasolie.



AFBEELDING 6: ONTWIKKELING VAN DE VRACHTPRIJZEN VOOR HET VERVOER VAN GASOLIE VAN HET ARA-GEBIED NAAR BESTEMMINGEN LANGS DE RIJN (INDEX 2015 = 100)*

Bron: berekening van de CCR aan de hand van PJK International

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

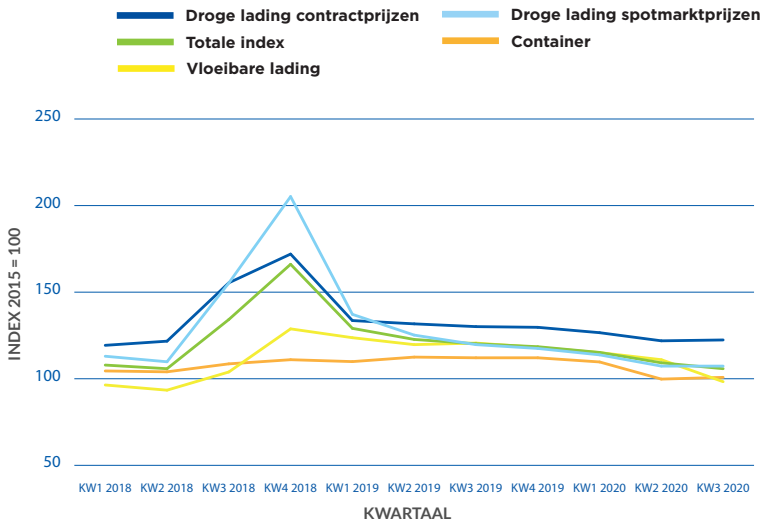


- De hierboven weergegeven vrachtprijzen hebben betrekking op de spotmarktprijzen voor het vervoer van gasolie van het ARA-gebied naar bestemmingen langs de Rijn. Op de binnenvaartmarkt worden echter ook prijzen in langetermijncontracten vastgesteld. Deze vrachttarieven zijn gangbaarder bij het marktsegment chemicaliën en containervervoer. In Nederland verzamelt het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) dergelijke gegevens, evenals spotmarktprijzen, bij een groep Nederlandse binnenvaartondernemingen. De tarieven van vaste routes binnen dit panel worden twee keer per kwartaal vastgesteld en zijn inclusief brandstof- en laagwatertoeslagen.

- Wanneer men de algemene prijsontwikkeling bekijkt, valt op dat een geringere “prijselasticiteit bij laagwater” – oftewel de mate waarin de vervoersprijs op lage waterstanden reageert – te zien is.⁵ Dit kan worden verklaard door het feit dat de binnenvaartondernemingen in het panel van het CBS niet alleen actief zijn in vaargebieden op de Rijn, maar ook daarbuiten. In andere delen van Nederland zijn de waterstanden namelijk niet zo grillig als op de Rijn in Duitsland.

AFBEELDING 7: ONTWIKKELING VAN DE VRACHT-PRIJZEN PER KWARTAAL VOOR NEDERLANDSE BINNENVAART-ONDERNEMINGEN PER MARKTSEGMENT (INDEX 2015 = 100)

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (Binnenvaartdiensten; prijsindex)



⁵ Dit kan men controleren door de kwartaalgegevens van de maandelijkse index voor het vervoer uit het ARA-gebied naar bestemmingen langs de Rijn te nemen en deze met de kwartaalgegevens van de index van het CBS te vergelijken. Het gemiddelde van de spotmarktprijzen in de index van het vervoer uit het ARA-gebied naar bestemmingen langs de Rijn lag in KW4 2018 bij 300, terwijl de hoogste waarde voor dit kwartaal in de index van het CBS circa 200 bedroeg.

- Cijfers over het derde kwartaal van 2020 laten zien dat ten opzichte van het derde kwartaal van 2019 de vrachtprijzen over de gehele linie met 12% zijn gedaald. De daling was het sterkst voor het segment vloeibare lading (-18%), al was deze daling nog steeds kleiner dan die voor het binnenvaartvervoer vanuit het ARA-gebied naar bestemmingen langs de Rijn (zie cijfers hierboven). Als onderliggende oorzaak hiervoor kan, zoals hierboven uiteengezet, een afwijkende regionale scope van de CBS-index worden aangewezen. In het eerste en tweede kwartaal van 2020 daalde de prijsindex voor vloeibare goederen met slechts 7%.
- Kijken we naar de gegevens over de eerste helft van 2020, dan zien we dat de vrachtprijzen op de spotmarkt voor het vervoer van droge lading het sterkst terugliepen, en wel met 17% in het eerste kwartaal van 2020 en 14% in het tweede kwartaal van 2020 (ten opzichte van respectievelijk het eerste kwartaal van 2019 en het tweede kwartaal van 2019). In het derde kwartaal van 2020 daalden de spotmarktprijzen voor het vervoer van droge lading met 10%.

■ KOSTENONTWIKKELING

BRANDSTOFKOSTEN

- De brandstofprijzen worden aan de hand van de prijzen voor gasolie/diesel bepaald zoals geleverd door het monitoringssysteem voor energieprijzen van het Belgische ministerie van Economische Zaken.⁶ Uit een vergelijking met de olieprijsen blijkt dat er een zeer sterke correlatie bestaat. De olieprijs dient dan ook als uitgangspunt voor de prognose voor de brandstofprijs.
- In de loop van 2020 steeg de olieprijs opnieuw na de positieve berichten over de ontwikkeling van vaccins en dat deze binnenkort beschikbaar zouden zijn. Zo kwam in december 2020 de spotmarktprijs voor een vat Brentolie voor het eerst in lange tijd boven de 50 US-dollar per vat uit (= 41,1 euro volgens de wisselkoers 1,217 USD/EUR).

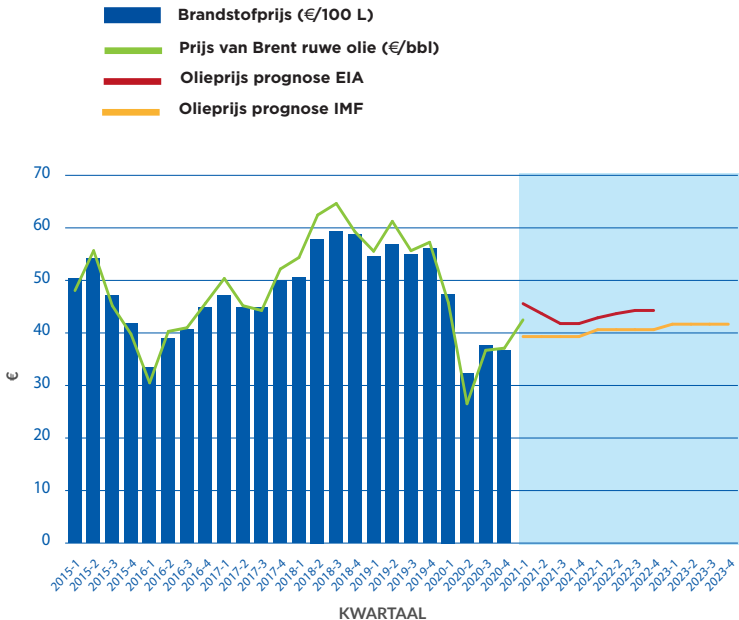
⁶ De gegevens komen van ITB in België. De prijzen zijn maximumprijzen en gelden voor een inkoopvolume vanaf ten minste 2000 liter gasolie.

⁷ Terwijl de US-dollar in december 2020 een wisselkoers noteerde van 1,217 ten opzichte van de euro, was deze in juni 2020 1,126 en in januari 2020 1,110 US-dollar per euro.

AFBEELDING 8: GEMIDDELDE BRANDSTOFPRIJS VOLGENS HET BELGISCHE MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN EN PRIJS VAN BRENT RUWE OLIE, INCLUSIEF PROGNOSES*

Bronnen: ITB en SPF Economie (brandstofprijzen), US Energy Information Administration (olieprijzen), economische gegevens van de Federal Reserve (historische wisselkoers Amerikaanse dollar/euro). 1 vat (bbl) = 159 liter

* IMF = International Monetary Fund; EIA = US Energy Information Administration. De prognose is gebaseerd op een nominale wisselkoers van 1,22 US-\$ per euro voor heel 2021 en 2022.



- De brandstofprijzen in de Europese binnenvaart worden niet alleen beïnvloed door de oliepijzen, maar ook door de wisselkoers tussen de Amerikaanse dollar en de euro. De waardevermindering van de Amerikaanse dollar ten opzichte van de euro, die in maart 2020 begon, bleef het hele jaar 2020 ongewijzigd. Dit hield de brandstofprijzen in de Europese binnenvaart laag.⁷

- Volgens enkele organisaties zijn er tal van argumenten voor een verdere waardevermindering van de dollar. Een verdere devaluatie van de dollar zou in hun ogen het gevolg kunnen zijn van het Amerikaanse dubbele tekort (Twin Deficits).⁸ Andere waarnemers (waaronder de OESO) wijzen erop dat het renteverskil tussen de twee valutazones zeer gering is. Daarom verwachten zij dat de wisselkoers in 2021 en 2022 constant blijft.⁹
¹⁰ Bij de huidige prognose wordt uitgegaan van een wisselkoers USD/EUR van 1,22 gedurende de gehele prognoseperiode (2021 en 2022).
- Wat de olieprijs betreft, wijzen de in januari 2021 gepubliceerde vooruitzichten op korte termijn van de US Energy Information Administration (EIA) erop dat in 2021 de spotmarktprijzen voor Brent ruwe olie zich rond de 52,7 US-dollar per vat zullen stabiliseren en in 2022 rond de 53,4 US-dollar per vat, vergeleken met de gemiddelde 41,8 US-dollar in 2020.¹¹ Het Internationaal Monetair Fonds (IMF) noemt in zijn prognose voor de olieprijs vergelijkbare waarden.
- Op basis van de gegevens en de argumenten die hierboven werden aangehaald, wordt verwacht dat de brandstofkosten in 2021 met 7,2% zullen stijgen. Dit is iets hoger dan de prognose in de kostenmonitor van Panteia (+4,7% in 2021).

KAPITAALKOSTEN

- Kapitaalkosten zijn afhankelijk van de rentevoet voor leningen op lange termijn en de verzekeringswaarde van de schepen. De rente daalde in 2020, omdat – als gevolg van de economische crisis van de laatste jaren – de Europese Centrale bank geleidelijk de kortetermijnrente had teruggeschroefd. Op middellange en lange termijn zal de lagere kortetermijnrente resulteren in lagere langetermijnrente.

⁸ QCAM Monthly. 2021. Beschikbaar op: <https://q-cam.com/wp-content/uploads/2021/02/QCAM-MONTHLY-February-2021.pdf> Laast geraadpleegd op 5.02.2021.

⁹ Raiffeisen Währungsupdate 2021. Beschikbaar op: <https://www.raiffeisen.ch/content/dam/www/rch/pdf/publikationen/waehrungsupdate/de/2021/waehrungsupdate-01-2021.pdf> Laast geraadpleegd op 5.02.2021.

¹⁰ OESO. Nominale wisselkoers ten opzichte van de US-dollar, gemiddelde van de dagprijzen. 2021. Beschikbaar op: <https://stats.oecd.org/Index.aspx?QueryId=51653#> Laast geraadpleegd op 5.02.2021.

¹¹ Bron: <https://www.eia.gov/outlooks/steo/>. Deze waarden zijn omgerekend in euro's en weergegeven in de afbeelding. Voor deze omrekening is uitgegaan van een wisselkoers van 1,22 US-dollar per euro.

- Uit trends in de recent gepubliceerde kostenmonitoring van Panteia¹² blijkt dat de rentevoeten de afgelopen jaren zijn gedaald. Verwacht wordt dat de kapitaalkosten in 2021 nog verder zullen afnemen, aangezien de rentevoeten zeer laag worden gehouden en de verzekeringswaarde van de schepen juist zal dalen als gevolg van de crisis in de binnenvaartsector. Daarbij mag niet vergeten worden dat beschikbare rentevoeten geen individuele risicopremies omvatten, die de bank bovenop de rente in rekening kan brengen om de hogere individuele risico's van ondernemingen af te dekken.

LOONKOSTEN

- Het in januari 2021 gepubliceerde rapport van Panteia bevat ook een analyse van de loonkosten. Omdat er een verschil bleek te zijn tussen de werkelijke lonen en de officiële lonen hebben er enkele interviews met binnenvaartondernemingen plaatsgevonden. Uit deze interviews kwam naar voren dat in 2020 de loonkosten met 2,8% zijn gestegen ten opzichte van 2019. Daarnaast zijn ook andere bronnen gebruikt om de loonkosten te analyseren, zoals de officiële salaristabellen die gepubliceerd zijn door het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB). Verwacht wordt dat in 2021 de loonkosten verder zullen stijgen, omdat door de Covid-19-crisis het duurder wordt om de schepen te bemannen.

VERZEKERINGSKOSTEN

- In 2020 hebben de verzekeringsmaatschappijen hun premies met 3,3% verhoogd. Omdat de waarde van de verzekerde schepen met 0,4% daalde, zijn de verzekeringskosten met 2,9% gestegen. Voor 2021 zullen de verzekeringspremies naar verwachting verder toenemen met 2,9%. Een kleine waardevermindering van de schepen van 0,4% zal ertoe leiden dat de ondernemingen weer hogere premies moeten betalen. Deze ramingen zijn gebaseerd op gesprekken met verzekeringsmaatschappijen en binnenvaartondernemingen.

¹² Bron: Panteia (2021), *Kostenontwikkeling binnenvaart 2020 en raming 2021, bijgewerkt in januari 2021*

REPARATIE- EN ONDERHOUDSKOSTEN

- Op basis van interviews met een panel van binnenvaartondernemers wordt geschat dat dit soort kosten in 2020 met 2,3% is gestegen en in 2021 met 2% zal stijgen.

TABEL 3: **KOSTENONTWIKKELING IN DE BINNENVAART (2020/2019) EN PROGNOSE VOOR 2021**

Bron: Panteia (2021)

Kostenfactor	Index 2020 (2019=100)	Index 2021 (2020=100)
Loonkosten	102,8	102,3
Kapitaalkosten		
- rentetarieven	92,3	96,0
- verzekerde waarde van het schip	99,6	99,6
Brandstofkosten	83,3	104,7
Reparatie- en onderhoudskosten	102,3	102,0
Verzekeringskosten	102,9	102,4
Overige kosten	101,2	101,3

AANDEEL VAN DE LOONKOSTEN IN DE TOTALE KOSTEN EN OMZET

- Volgens gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) bedroeg het aandeel van de personeelskosten in de totale kosten in de Nederlandse binnenvaartsector (vracht- en passagiersvervoer) in 2018 18%, in 2017 21,8% en in 2016 23%. In de jaren 2009-2015 lag het aandeel van de personeelskosten gemiddeld bij 22%.
- Het aandeel van de personeelskosten in de netto-omzet bedroeg in 2018 15,3%, in 2017 18,3% en in 2016 18,7%. In de jaren 2009-2015 lag dit aandeel gemiddeld bij 18,8%.





03

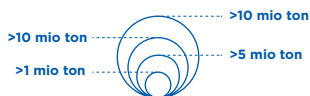
FOCUS OP FRANKRIJK

- In Frankrijk is het vrachtsegment zand, stenen, aarde en bouwmaterialen het grootste binnenvaartsegment. De vervoersprestatie laat een positieve trend zien. Het segment kreeg wel de gevolgen te voelen van de coronacrisis in maart en april, maar de transportprestatie herstelde zich en lag in juni weer op het peil van voor de crisis.
- Landbouwproducten vormen in Frankrijk het op een na grootste vrachtsegment. Het vervoer hangt nauw samen met de oogstresultaten. Na een goed oogstseizoen in 2019, viel het seizoen in 2020 wat magertjes uit, hetgeen weerspiegeld zal worden in het transport van graan in 2021.

BINNENVAARTVERVOER IN FRANSE HAVENS

Bronnen: Ministerie van Ecologische en Solidaire Transitie, Voies Navigables de France

Haven	Binnenvaartvervoer in 2019 (miljoen ton)
Parijs	25,3
Straatsburg	7,5
Rouen	5,0
Mulhouse	4,9
Le Havre	3,0
Marseille	2,8
Duinkerke	2,4
Metz	2,2
Rijsel	1,9
Lyon	1,1
Villefranche sur Saône	0,8
Chalon-sur-Saône en Mâcon	0,8
Thionville	0,7



GEGEVENS OVER DE BINNENVAART IN FRANKRIJK - JAARLIJKSE CIJFERS

Kanttekening bij dit overzicht - Zie blz. 52

ABSOLUTE WAARDE¹³ VOOR FRANKRIJK VS TOTAAL AANDEEL IN DE EU

TOTALE VERVOERSPRESTATIE

8 014 miljoen TKM

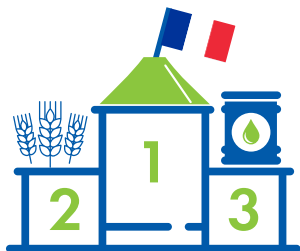
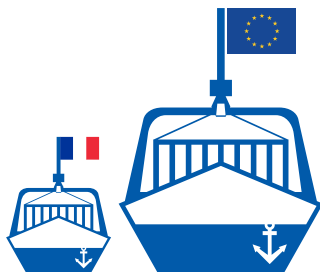
5,7% TOTAAL AANDEEL IN EU

Totale hoeveelheid vervoerde goederen:

64,313 miljoen ton

Hoeveelheid vervoerde containers:

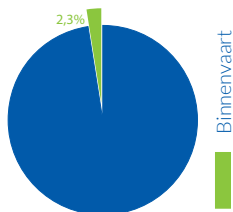
3,549 miljoen ton (496 997 TEU)



GOEDERENSEGMENT IN DE BINNENVAART

1. Zand, stenen, grind, metaalertsen: 2 614 miljoen TKM
12,7% TOTAAL AANDEEL IN EU
2. Landbouwproducten 2 148 miljoen TKM
7,5% TOTAAL AANDEEL IN EU
3. Cokes en geraffineerde aardolieproducten: 641 miljoen TKM
2,8% TOTAAL AANDEEL IN EU

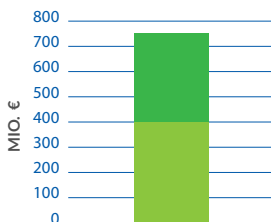
AANDEEL IN DE MODAL SPLIT VAN DE BINNENVAART BINNEN DE TOTALE VERVOERSPRESTATIE VAN HET VERVOER OVER LAND



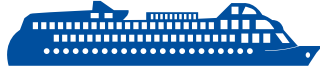
OMZETBEDRAG IN DE BINNENVAART

750,6 mio. € -9% TOTAAL AANDEEL IN EU

- Vrachtervervoer: 397,3 mio. € 6,7%
- Passagiersvervoer: 353,3 mio. € -17%



¹³ De gegevens voor de vervoersvraag en de vloot zijn die van 2019, terwijl de cijfers over het aandeel in het totale vervoer, aantal ondernemingen, werkgelegenheid en omzet uit 2018 stammen.



PERSONEN DIE WERKZAAM ZIJN IN DE BINNENVAART

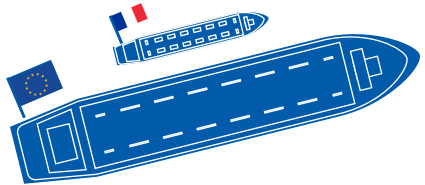
4 277	9,8%
Vrachtervervoer: 1 917	9,1%
Passagiersvervoer: 2 360	10,5%

AANTAL BINNEN- VAARTONDERNEMINGEN

TOTAAL AANDEEL IN EU	9,4%	935
	12,3%	Vrachtervervoer: 674
	6,6%	Passagiersvervoer: 261

AANTAL ACTIEVE VRACHTSCHEPEN

1 042	~7% TOTAAL AANDEEL IN EU
Droge lading: 996	9,0%
Vloeibare lading: 46	2,8%



TONNAGE VAN ACTIEVE VRACHTSCHEPEN

1,092 miljoen ton	6,3% TOTAAL AANDEEL IN EU
Droge lading: 1,003 miljoen ton	7,2% TOTAAL AANDEEL IN EU
Vloeibare lading: 0,089 miljoen ton	2,7% TOTAAL AANDEEL IN EU

VRACHTVERVOER OVER DE BINNEN- WATERWEGEN IN FRANKRIJK VOOR DE TWEE GROOTSTE GOEDERENSEGMENTEN

- Als gevolg van de Covid-19-pandemie liet de vervoersprestatie voor zand, stenen en grind een v-vormige afname zien. Het dieptepunt van de crisis lag in april 2020. In mei was er sprake van een herstel dat zich voortzette tot juni 2020. De aanhoudende opwaartse trend is te danken aan verschillende invloedfactoren (bevolkingsgroei in Frankrijk, meer bouwactiviteiten). Kortetermijnfactoren hebben betrekking op individuele, eenmalige bouwprojecten. De Olympische Spelen 2024 in Parijs zijn een goed voorbeeld hiervoor. Van mei tot eind oktober 2020 werd 125.000 ton afgegraven grond voor de bouw van het Olympisch dorp over de Seine vervoerd.¹⁴

¹⁴ Bron: Journal NPI, 01/2021, "Une dynamique dans différentes métropoles" ("Dynamiek in verschillende grote steden")

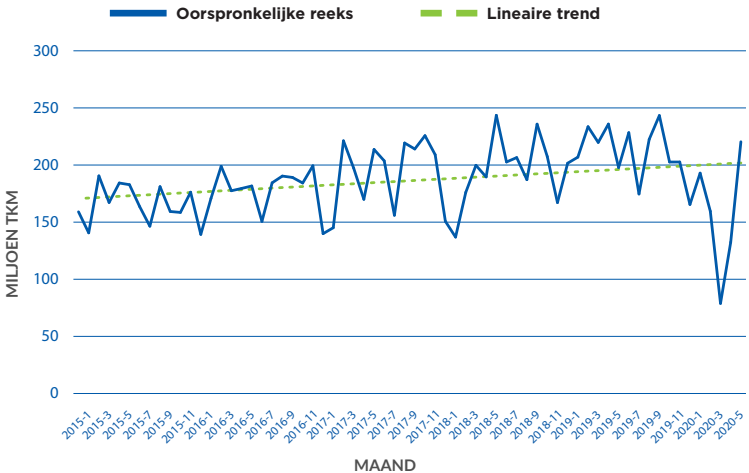
¹⁵ In Frankrijk bestaat er een grote correlatie tussen het vervoer van landbouwproducten door de binnenvaart en de oogstresultaten. Zie: EU/CCR (2018), Europese Binnenvaart - Jaarverslag Marktobservatie, hoofdstuk 9.

¹⁶ Eurostat series [APRO_CPSH1], Cereals for grain production (including seed production), (C0000)



AFBEELDING 1: **VERVOERSPRESTATIE VOOR ZAND, STENEN, BOUWMATERIALEN VAN DE BINNENVAART IN FRANKRIJK (IN MILJOEN TKM)**

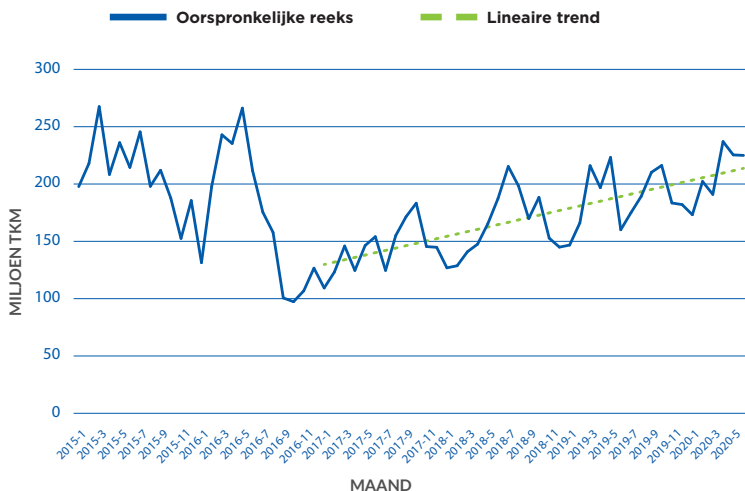
Bronnen: Ministerie van Ecologische en Solidaire Transitie, Données et études statistiques, berekening van de CCR



- De positieve lijn die het vervoer van zowel landbouwproducten als levensmiddelen al sinds 2017 laat zien, kan worden verklaard door de ontwikkeling van de oogstresultaten.¹⁵ Volgens gegevens van Eurostat¹⁶ was de graanoogst in Frankrijk in 2015 71,8 mln. ton groot, maar in 2016 was het oogstvolume nog maar slechts 53,6 mln. ton. In de periode 2017-2019 vertoonde de omvang van de graanoogst een lichte verbetering en bereikte in 2019 70,4 mln. ton. In 2020 werd in Frankrijk echter nog slechts 56,7 mln. ton graan geoogst. Het valt dus te verwachten dat deze positieve trend in 2021 zich niet zal doorzetten.
- In de zee-rivierhaven van Rouen, één van de drie belangrijkste havens in Europa voor de uitvoer van graanproducten, is het aandeel van de binnenvaart in de modal split voor het vervoer van granen uit het achterland naar de haven in de afgelopen jaren licht toegenomen. Volgens gegevens van het logistieke bedrijf dat de terminals beheert, lag dit aandeel in 2020 bij 32%.

AFBEELDING 2: VERVOERSPRESTATIE IN DE BINNENVAART VOOR LANDBOUWPRODUCTEN EN LEVENSMIDDELEN IN FRANKRIJK (IN MILJOEN TKM)

Bronnen: Ministerie van Ecologische en Solidaire Transitie, Données et études statistiques, berekening van de CCR



HET VERVOER VAN GRAAN PROFITEERT IN FRANKRIJK SINDS 2017 VAN GOEDE OOGTSEIZOENEN EN IN SOMMIGE GEBIEDEN OOK VAN EEN KLEINE MODAL SHIFT NAAR DE BINNENVAART.



■ GLOSSARIUM

20XX-1/20XX-KW1: eerste kwartaal

20XX-2/20XX-KW2: tweede kwartaal

20XX-3/20XX-KW3: derde kwartaal

ARA-GEBIED: Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen

BN (MLD.): miljard

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

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

EU: Europese Unie

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

IWT: binnenvaart

IWW: binnenwaterwegen

MIO (MLN.): miljoen

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

OESO: Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling

OMZET: bruto omzet na aftrek van omzetbelasting

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

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

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

TEU: Twintig voet equivalent (standaardmaat voor containers)

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

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

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

VRACHTVERVOER DOOR VERVOERSWIJZEN OVER LAND: dit omvat de binnenvaart, het spoor- en wegvervoer.

NATIONALE BUREAUS VOOR DE STATISTIEK

Acroniem	Naam in de eigen taal	Naam in het Nederlands	Land
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Centraal Bureau voor de Statistiek	Nederland
Destatis	Statistisches Bundesamt	Duits bureau voor de statistiek	Duitsland
INSSE	Institutul Național de Statistică	Nationaal instituut voor de statistiek	Roemenië

ANDERE BRONNEN

Oorspronkelijke naam	Naam in het Nederlands	Land
Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)	Bondsagentschap voor de hydrologie	Duitsland
CCNR/ZKR/CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)	Europa
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB)	Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB)	Nederland
Danube Commission	Donaucommissie	Europa
De Vlaamse Waterweg	De Vlaamse Waterweg	België
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
Federal Reserve Economic Data	Federal Reserve Economic Data	Verenigde Staten
Institut pour le Transport par Batellerie (ITB)	Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren	België
International Monetary Fund (IMF)	Internationaal Monetair Fonds (IMF)	Mondiaal
Land Niederösterreich	Federale overheid van Neder-Oostenrijk	Oostenrijk
Ministère de la Transition écologique et solidaire	Ministerie van Ecologische en Solidaire Transitie	Frankrijk
OECD	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO)	Mondiaal
Panteia	Panteia	Nederland
PJK International	PJK International	Nederland
Ports mentioned in the report	In het rapport genoemde havens	Europa

Oorspronkelijke naam	Naam in het Nederlands	Land
SPF Economie	FOD Economie	België
SPW Service Public de Wallonie	SPW Openbare Dienst Wallonië	België
US Energy Information Administration	US Energy Information Administration	Verenigde Staten
Voies Navigables de France (VNF)	Fransen waterwegbeheerder	Frankrijk
Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Waterwegen- en scheepvaartbeheerder van de Duitse Bondsstaat	Duitsland
Wirtschaftsvereinigung Stahl	Duitse vereniging van staalfabrikanten	Duitsland
World Steel Association	World Steel Association	Mondiaal

BOEKEN, TIJDSCHRIFTARTIKEL EN STUDIES

Titel in oorsprongstaal	Land
Danube Commission Market Observation reports	Europa
EIA, Short-term energy outlook, February 2021, Short-Term Energy Outlook - U.S. Energy Information Administration (EIA)	Verenigde Staten
EU/CCNR, Inland Navigation in Europe - Annual market observation report 2018 (chapter 9 – Outlook)	Europa
NPI, 01/2021, « Une dynamique dans différentes métropoles »	Frankrijk
OECD, Nominal exchange rates against US dollar, average of daily rates. 2021, https://stats.oecd.org/Index.aspx?QueryId=51653#	Mondiaal
Panteia, Kostenontwikkeling binnenvaart 2020 en raming 2021, January 2021	Nederland
QCAM Monthly, February 2021, https://q-cam.com/wp-content/uploads/2021/02/QCAM-MONTHLY-February-2021.pdf	Zwitserland
Raiffeisen Währungsupdate 2021, https://www.raiffeisen.ch/content/dam/www/rch/pdf/publikationen/waehrungsupdate/de/2021/waehrungsupdate-01-2021.pdf	Zwitserland
SVS Aktuell, Dec. 2018/Jan. 2019, pages 7 and 8, http://www.svs-ch.ch/sites/default/files/svs-aktuell/winter_2018.pdf	Zwitserland
The Federal State of Lower Austria, https://www.noel.gv.at/wasserstand/#/de/Messstellen/Map/Wasserstand	Oostenrijk

■ KANTTEKENINGEN BIJ DIT OVERZICHT

“Totaal aandeel in de EU” betreft cijfers voor de EU met inbegrip van Zwitserland en Servië.

In tegenstelling tot de vervoersprestatie kan voor het vervoersvolume geen aandeel per land worden berekend.

Het aandeel in het totale vervoer is berekend als het aandeel van de binnenvaart binnen de totale vervoersprestatie (gemeten in TKM) van het goederenvervoer over land. Dit bestrijkt het goederenvervoer over land, met inbegrip van de binnenvaart, het spoor en wegvervoer. Voor de berekening van het wegvervoer wordt rekening gehouden met het territorialiteitsbeginsel, waarbij de gegevens voor het internationale wegvervoer worden herverdeeld over de nationale grondgebieden waar het vervoer daadwerkelijk plaatsvindt. Deze beginselen worden toegepast in de reeksen van Eurostat [tran_hv_frmod].

■ METHODOLOGIE

Goederenvervoer op de binnenwateren en in havens

Voor Europa, zoals bedoeld in hoofdstuk 1, worden alle Europese landen in aanmerking genomen die kwartaalgegevens over de binnenvaart verstrekken. Al deze landen staan vermeld op de kaart "Vervoersprestatie in Europa" (zie kaart hoofdstuk 1).

Wanneer er discrepanties in de totale vervoersprestaties worden geconstateerd tussen Eurostat en de nationale bureaus voor de statistiek, wordt dit aan Eurostat meegedeeld en worden de gegevens van de nationale bureaus voor de statistiek in aanmerking genomen.

NST-goederennomenclatuur, indien voorhanden, wordt gebruikt om de vervoersprestaties in te delen naar de volgende vervoerssegmenten: droge lading, vloeibare lading en containers.

■ 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 (CCR) en haar secretariaat kunnen op enigerlei wijze aansprakelijk worden gesteld voor het gebruik van kennis, informatie of gegevens die in deze publicatie vermeld staan.

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

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

BIJDRAGEN

CCR

Norbert KRIEDEL (econoom)

Laure ROUX (projectcoördinatie)

Athanasia ZARKOU (junior economist)

Lucie FAHRNER (communicatie)

Sarah MEISSNER (projectmedewerker)

Contact: ccnr@ccr-zkr.org

IN SAMENWERKING MET

Donaucommissie

Moezelcommissie

Savacommissie

EBU

ESO

VORMGEVING - PRESS-AGRUM.COM (<https://www.press-agrum.com>) EN CCR

VERTALING

Laurence WAGNER (Frans)

Barbara VOLLATH-SOMMER (Duits)

Pauline de ZINGER (Nederlands)

Veronica SCHAUINGER-HORNE (Extern - Engels)

Impressum: april 2021

Uitgegeven door het Secretariaat van de Centrale commissie voor de Rijnvaart (CCR)
2, place de la République CS10023 – 67082 STRASBOURG cedex – www.ccr-zkr.org
ISSN : 2519-111X



U vindt alle gegevens onder:

www.inland-navigation-market.org

In partnerschap met



Danubiuskommissie
Commission du Danube
Дунайская Комиссия

