

VERSLAG VAN DE MARKTOBSERVATIE VOOR DE EUROPESE BINNENVAART: EERSTE JAARVERSLAG GEPUBLICEERD DOOR DE CCR IN SAMENWERKING MET DE EUROPESE COMMISSIE

Ref: CC/CP (16)05

In het kader van dit jaarrapport van de CCR over de marktobservatie is het aantal analyses verder uitgebreid en wordt voortaan tevens ingegaan op de Europese binnenvaart binnen de Europese vervoerscorridors. Daarbij ligt de nadruk op de vervoerscorridors **Rijn-Alpen, Rijn-Donau, Noordzee-Middellandse Zee en Noordzee-Oostzee**. In deze vier corridors bevinden zich de grootste Europese waterwegen: de Rijn, de Moezel, de noord-zuid-as die Nederland via België met het noorden van Frankrijk verbindt, de oost-west-as die Polen en Noord-Duitsland met Nederland verbindt en de Donau. Aan de hand van een onderzoek van de multimodaliteit in deze corridors wordt een beeld geschetst van de plaats van de binnenvaart binnen de Europese vervoerswegen. Het aandeel van de binnenvaart is niet overall even groot en ligt tussen 15% in Midden-Europa (Rijn-Donau-as) en 50% voor de Rijn.

ANALYSE VAN DE ONTWIKKELING OP DE BELANGRIJKSTE INTERNATIONALE WATERWEGEN IN EUROPA

Het jaarlijkse rapport van de CCR levert een gedetailleerde analyse van de ontwikkeling van de binnenvaart op de hierboven genoemde waterwegen. In totaal heeft de binnenvaart in 2015 ongeveer 500 miljoen ton goederen voor haar rekening genomen. De **Rijn** is goed voor 330 miljoen ton vervoerde goederen, hetgeen overeenkomt met niet minder dan **2/3 van de Europese binnenvaart**, en neemt dus, ondanks alles, binnen deze markt-observatie een belangrijke plaats in. Er is met name gekeken naar de ontwikkeling van het vervoersvolume per categorie producten en deze analyse laat duidelijk zien dat de dynamiek van de vraag naar binnenvaartvervoer verschillend is. Sommige producten, die traditioneel gezien een belangrijke rol in de binnenvaart spelen, zoals bouwmaterialen en metalen, laten een dalende tendens zien. Tegelijkertijd zijn er andere producten, zoals chemische producten en containers, die een hoge toegevoegde waarde hebben en in steeds grotere hoeveelheden door de binnenvaart vervoerd worden.

ANALYSE VAN DE BEÏNVLOEDENDE ASPECTEN BUITEN DE SCHEEPVAART

Afgezien van cijfers over de vervoerde hoeveelheden, wordt in het jaarrapport van de CCR aandacht besteed aan verschillende aspecten die het vervoer over de Europese binnenwateren beïnvloeden. Er wordt een beschrijving gegeven van de **economische context** en de opleving van de activiteiten die in Europa kan worden waargenomen. Ook de **natuurlijke omstandigheden** blijven niet buiten beschouwing. Het rapport gaat ook in op de lage waterstanden in de tweede helft van 2015, die de binnenvaart in heel Europa danig parten heeft gespeeld. Op de traditionele Rijn en de Moezel zijn de vervoerde hoeveelheden daardoor bijvoorbeeld over het jaar 2015 gemiddeld respectievelijk 4 en 14% lager uitgevallen.

DIFFERENTIATIE VAN DE VERSTREKTE ANALYSES

Marktonderzoek betekent dat het gehele ecosysteem, in zijn totaliteit, moet worden belicht. De marktobservatie van de CCR streeft er daarom naar een groot scala aan analyses te bieden waardoor een beter zicht op de Europese binnenvaartmarkt wordt geboden. Naast cijfers over vlootontwikkeling, exploitatie-omstandigheden van de vloot en overslag in de havens, bevat dit nieuwe rapport dan ook analyses op het gebied van de **arbeidsmarkt**, de **benutting van de capaciteiten** en de **multimodaliteit**.

In de bijlage vindt u de samenvatting van dit verslag. Het verslag kan volledig in pdf-formaat worden gedownload in het Engels, Duits, Frans of Nederlands op <http://www.ccr-zkr.org/13020800-fr.html> of rechtstreeks online worden ingezien op www.inland-navigation-market.org.

Veel leesplezier!



Palais du Rhin
2, place de la République
F | 67082 Straatsburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10
Fax +33 (0)3 88 32 10 72

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

KEY FIGURES

- In de EU wordt thans circa **550 mln ton** aan goederen over de binnenwateren vervoerd
- **330 mln ton** hiervan vindt plaats over de Rijn (= 2/3 van het transport in de EU)
- Vervoer over de Rijn:
 - Eerste helft 2015: + 3 %
 - Tweede helft 2015: -11 %
 - Periode 2010 tot 2015 (= periode sinds het herstel van de crisis):
→ gemiddeld groeipercentage per jaar: + 1,5 %

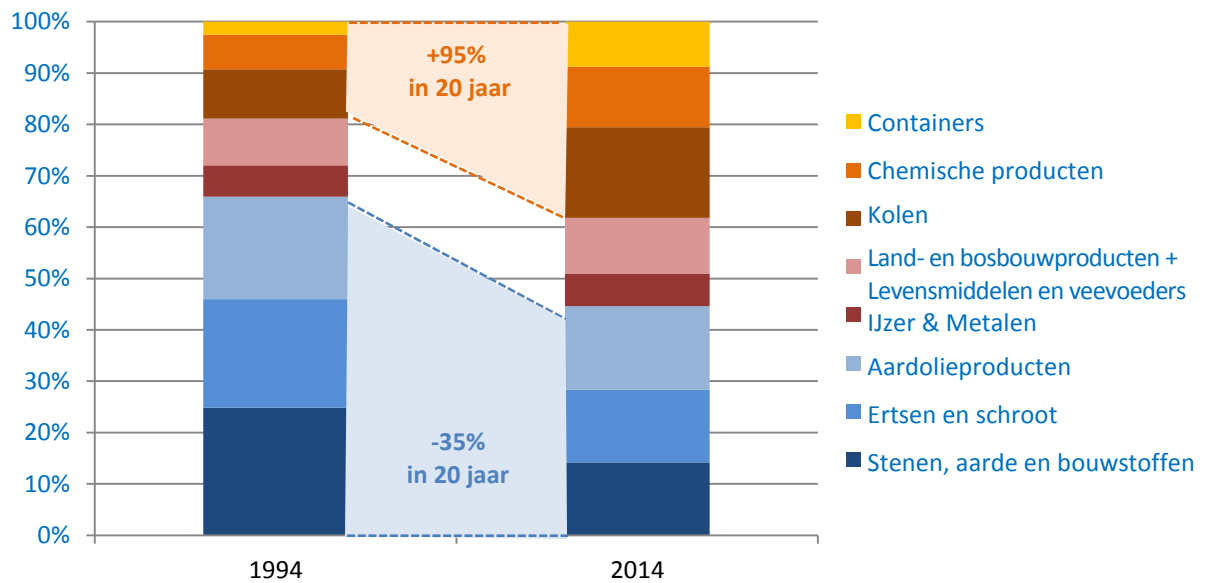
Een vervoersmodus ...

tussen stabiliteit en verandering

- Het vervoersvolume op de Europese binnenwateren is over meerdere jaren gezien relatief stabiel.
- Naast deze stabiliteit zijn er echter schommelingen in de vraag naar vervoer, die samenhangen met conjunctuurschommelingen in de economische bedrijvigheid.
- Los van het constante, meerjarige verloop van het vervoersvolume vinden er structurele veranderingen plaats.
- Het vervoer van goederen die twintig jaar geleden het leeuwendeel uitmaakten, namelijk ertsen, aardolieproducten en bouwstoffen, is in de loop van deze jaren met 35% afgenomen. Ertsen en bouwstoffen zijn bulkgoederen waarvoor de verhouding tussen waarde en gewicht laag ligt.
- Tegelijkertijd nam de afgelopen twintig jaar het vervoer van andere goederen, zoals containers, chemische producten en kolen, met 95% toe.



Goederenstructuur op de Rijn



Bron: destatis

Een vervoersmodus ...

ingebed in ecologische, politieke, economische en intermodale logistieke randvoorwaarden

- De binnenvaart is sterk afhankelijk van exogene factoren, zoals de natuurlijke omstandigheden (zie tweede helft 2015) of sociaal-politieke randvoorwaarden, zoals blijkt uit het energiebeleid van landen als Duitsland.
- De binnenvaart is verbonden met andere vervoersmodi en biedt dus binnen de Europese vervoerscorridors een complementair logistiek aanbod.

Een vervoersmodus ...

met in 2015 uiteenlopende tendensen

- De vervoersvraag op de Rijn ontwikkelde zich in de eerste helft van 2015 positief. Zo groeide het vervoersvolume met 3%. Het product van de vervoerde hoeveelheden en de vervoersafstand (vervoersprestatie) steeg zelfs met 7%.
- De stagnatie van het vervoersvolume die zich tijdens de tweede helft van het jaar op de Europese binnenwateren voordeed, was het gevolg van een periode van laagwater, die duurde van augustus tot november. De schepen konden vanwege de lage waterstand slechts gedeeltelijk worden beladen. De consequentie was dat het vervoer van grote hoeveelheden droge en vloeibare bulkgoederen terugliep. Voor het gehele jaar 2015 resulteerde dit in een lichte daling van 4% van de vervoersvraag over de Rijn.
- Het laagwater strekte zich ook uit over andere Europese rivieren en werkte daar eveneens als beperkende en hinderlijke factor voor het vervoersvolume. Dit gold niet alleen voor de goederenvaart, maar ook voor de passagiersvaart. Het laagwater vormde op verschillende plaatsen een belemmering voor de riviercruises.

- Over de Noord-Zuidas, die van Nederland via België naar Noord-Frankrijk leidt, werd ongeveer 20% van de goederenhoeveelheid in Europa vervoerd. In 2015 was hier sprake van een sterke toename in het vervoer van landbouwproducten; naast de overige goederensegmenten (aardolieproducten, zand, aarde & bouwstoffen) spelen deze op de Noord-Zuidas een bijzonder grote rol. Het vervoer van aardolieproducten en landbouwproducten kent op deze as een positieve trend.
- De Donauvaart, die goed is voor ongeveer 10% van het Europese vervoersvolume, registreerde in 2015 dalingen in het goederenvervoer. De vrachtindex voor het vervoer over de Donau viel dan ook lager uit. Het uitblijven van langdurige en voldoende neerslag in het Donauebekken leidde tijdens de tweede helft van het jaar tot een afname van de beladingsgraad van de schepen. Schepen moesten gelicht worden om kritieke plaatsen te kunnen passeren en van tijd tot tijd kwam het scheepvaartverkeer stil te liggen.
- Het lage water had echter ook positieve effecten. De vervoersprijs in de goederenvaart steeg aanzienlijk, waardoor ondanks de lagere vervoersvolumes de omzet toenam. In de landen met de hoogste vervoersvolumes op de binnenwateren, Nederland en Duitsland, groeide de omzet in 2015 over het gehele jaar bezien met 4%. Aangezien de kosten door de lagere brandstofprijzen licht waren gedaald, verbeterden de economische omstandigheden in de West-Europese binnenvaart.
- De ontwikkeling van de vloot in de goederenvaart wordt nog steeds gekenmerkt door zeer lage aantallen nieuw gebouwde schepen. Dit geldt zowel voor West-Europa als voor het Donaustroomgebied. Alleen in de passagiersvaart, en in het bijzonder de riviercruises, is het aantal nieuw gebouwde schepen vrij hoog. In 2015 zijn er rond de 30 nieuwe riviercruiseschepen op de Europese markt gekomen. Dit komt overeen met een aandeel van bijna 10% in de bestaande vloot van riviercruiseschepen voor 2015.
- Het vooruitzicht voor 2016 is voor de goederenvaart gematigd positief; naar verwachting zullen de volumes met 3 tot 5% toenemen. Deze stijging hangt enerzijds samen met een basiseffect dat te maken heeft met het laagwater en de daardoor veroorzaakte daling in de volumes in 2015. Dit basiseffect leidt vervolgens tot inhaaleffecten, die zichtbaar worden in een hoger groeipercentage. Anderzijds is de verwachte stijging echter ook het resultaat van de economische inschatting van de vervoersvraag, die er, rekening houdend met verschillende goederensegmenten, al met al positief uitziet.

Een vervoersmodus ...

gericht op de toekomst en met potentieel voor vernieuwing

- Er kan thans slechts een zwakke vernieuwing van de vloot worden waargenomen; toch bestaan er innovatieve initiatieven die besparingen van het brandstofverbruik mogelijk maken en de binnenvaart als vervoersmodus nog duurzamer maken. Vooral het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof mag hier niet onvermeld blijven.
- Ook regionale initiatieven zoals de invoering van een vaste containerlijndienst over de Moezel moeten hier worden genoemd. Dit laat zien dat er mogelijkheden bestaan voor nieuwe businessmodellen en bewijst bovendien dat nieuw aanbod nieuwe vraag kan creëren.

www.inland-navigation-market.org

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org