

# JAARVERSLAG VAN DE MARKTOBSERVATIE VAN DE BINNENVAART IN EUROPA: EDITIE 2019

Ref: CC/CP (19)4

De CCR heeft het genoegen het jaarverslag over de Europese Marktobservatie van de Europese binnenvaart 2019 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 het jaarrapport van de marktobservatie van de Europese binnenvaart is een voorbeeld voor de succesvolle samenwerking op Europees niveau, waar alle spelers en stakeholders in de Europese binnenvaart bij betrokken zijn, inclusief de riviercommissies en de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven. Een inleidend voorwoord van Paul Goris, President van het European Inland Waterway Transport Platform (IWT Platform), en van de secretarisgeneraal van de CCR, Bruno Georges, onderstreept nogmaals de uitdrukkelijke Europese dimensie van deze publicatie.

Het nieuwe marktobservatieverslag zet de belangrijkste resultaten van 2018 op een rijtje aan de hand van uitgebreide statistieken en beschrijft de belangrijkste marktontwikkelingen voor diverse aspecten van de binnenvaart, zoals het vracht- en passagiersvervoer over de binnenwateren, de verkeersstromen in de havens, de ontwikkeling van de vloot, transportondernemingen en riviercruises, met inbegrip van het segment van de kleine cruiseschepen. Ook wordt ingegaan op de leeftijdsstructuur van de werknemers in de binnenvaart van een aantal landen. Verder bevat deze uitgave van 2019 een hoofdstuk dat specifiek gewijd is aan dagtochtschepen op de Europese rivieren, kanalen en meren.

Hieronder vindt u de samenvatting van dit verslag. Het verslag kan volledig in pdf-formaat worden gedownload in het Engels, Duits, Frans of Nederlands of rechtstreeks online worden ingezien op: [www.inland-navigation-market.org](http://www.inland-navigation-market.org).

## DE MARKTOVERZICHT EN MARKTOBSERVATIE IN HET KORT

De CCR publiceert jaarlijks het jaarrapport en elk kwartaal een bulletin over de binnenvaartmarkt in Europa, die gratis ter beschikking worden gesteld. De publicaties bevatten analyses van de economische situatie die zowel voor het bedrijfsleven als voor overheden en voor het vervoersbeleid in het algemeen een vertrekpunt kunnen vormen voor de strategische besluitvorming. Sinds 2005 biedt de Europese Commissie de CCR een cofinanciering voor de vergaring en analyse van de gegevens. Deze vruchtbare samenwerking heeft de CCR in staat gesteld deze werkzaamheden, die de CCR nu al bijna twee eeuwen voor de Rijnvaart verricht, uit te breiden tot alle Europese waterwegen.

## SAMENVATTING

2018 stond voor de Europese binnenvaart in het teken van de aanhoudende lage waterstanden in de tweede helft van het jaar die van invloed waren op verschillende economische parameters. Regionaal gezien waren de gevolgen van de extreme droogte voor de vervoersactiviteiten met name waarneembaar op de Rijn en zijn zijrivieren, op de Boven- en Midden-Donau evenals op de Boven- en Midden-Elbe.

De vervoersactiviteiten over de vele kanalen in Nederland, België, Frankrijk en Noord-Duitsland ondervonden duidelijk minder hinder van de lage waterstanden. Ook de scheepvaart over de Beneden-Donau in Roemenië en Bulgarije had weinig last van de droogte omdat het scheepsvervoer in het mondingsgebied van de Donau zeer riviervaar betreft.

Het containervervoer, dat nog steeds bijna uitsluitend geconcentreerd is in de Rijnsoeverstaten, slaagde er in 2018 in de vervoersvolumes te handhaven en zelfs te vergroten, aangezien dit type vervoer vooral plaatsvindt over kanalen of waterwegen die minder te lijden hebben onder lage waterstanden (in België, Frankrijk, Nederland en Noord-Duitsland). In Frankrijk is het containervervoer toegenomen in het stroomgebied Nord-Pas-de-Calais, terwijl het in het Seinebekken en in het stroomgebied Rhône-Saône constant is gebleven.

De Rijn daarentegen liet na een periode van groei in de vijf voorafgaande jaren in 2018 een afname van het containervervoer zien van 10% (in TEU). De scheepvaart op de Middenen Bovenrijn (deze twee riviergedeelten zijn samen verantwoordelijk voor 49% van het containervervoer over de Rijn) had in het late najaar van 2018 ernstig te kampen met de droogte. In oktober en november konden containerschepen niet langer stroomopwaarts naar Straatsburg of Bazel varen en lag het containervervoer wekenlang zelfs helemaal stil.

Deze kink in de logistieke keten gold niet alleen voor het containervervoer maar ook voor het vervoer van chemicaliën, aardolieproducten, ijzererts en andere grondstoffen voor de industrie en leidde tot grote economische verliezen. Volgens statistische berekeningen heeft de Duitse industriële productie bijna vijf miljard euro schade geleden als gevolg van de afname van het Rijnvervoer in de tweede helft van 2018.

De lage waterstanden dreven de vrachtprijzen sterk op, met name in de Rijnvaart. De vrachtprijzen voor vloeibare goederen lagen in oktober en november vier keer zo hoog als normaal (voor de ARA-Rijnhandel).



## DE CCR IN HET KORT

*De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is een internationale organisatie die een essentiële regelgevende rol speelt voor de organisatie van de Rijnvaart. De CCR is actief op technisch, juridisch, economisch, sociaal en milieugebied. Haar werkzaamheden staan op alle taakgebieden in het teken van een efficiënt, veilig, sociaal verantwoord en milieuvriendelijk vervoer over de Rijn. Afgezien van de Rijn, ontplooit de CCR vandaag de dag talrijke activiteiten die betrekking hebben op de Europese waterwegen in ruimere zin. Zij werkt daarbij nauw samen met de Europese Commissie, alsmede met de andere rivierencommissies en internationale organisaties.*



**CCR**

CENTRALE COMMISSIE  
VOOR DE RIJNVAART

### Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023  
F| 67082 Straatsburg Cedex

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

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

[ccnr@ccr-zkr.org](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)

[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

Als men de statistieken van de vrachtprijzen voor vloeibare producten analyseert, kan worden vastgesteld dat de prijzen in de tweede helft van het jaar ook in het FARAG-gebied (Vlissingen, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Gent) gestegen zijn. De waterstanden in dit deel van West-Europa hadden weliswaar minder last van de droogte maar de prijsstijging werd veroorzaakt door de reactie van de markt: Belgische en Nederlandse exploitanten, met name marktdeelnemers met kleine schepen, verplaatsten hun werkgebied in het najaar van 2018 naar de Rijn om te kunnen profiteren van de hoge vrachtprijzen. De afname van de capaciteit leidde zo ook in het FARAG-gebied tot een stijging van de vrachtprijzen.

Uit gegevens over lage waterstanden in het verleden (1820-2018) blijkt dat er zich ook in het begin van de 20e eeuw, evenals in de jaren '40 en '70 steeds weer jaren voordeden met een flink aantal dagen met laag water. De patronen die de historische gegevens zichtbaar maken, laten zien dat de vaaromstandigheden ook zonder klimaatverandering sterke schommelingen vertoonden en dat zal naar alle waarschijnlijkheid in de toekomst niet anders zijn. Ze maken ook duidelijk dat de sector goed moet nadenken over de huidige logistieke concepten (zoals de afmetingen en het ontwerp van de schepen), die de binnenvaart zeer kwetsbaar maken voor de klimaatverandering.

In dit verband moet worden opgemerkt dat de gemiddelde laadcapaciteit van de vrachtschepen in de Rijnoversteden toeneemt en het aantal kleine schepen afneemt. Deze ontwikkeling heeft zich ook 2018 voortgezet, met name voor de Franse vloot. De nieuwbouwcijfers lagen in 2018 relatief laag maar er werden schepen uit alle grootteklassen op de markt gebracht, ook een paar kleinere schepen met een tonnage van minder dan 1000 ton.

Wanneer we kijken naar de spreiding van de binnenvaartondernemingen in West-Europa zien we een versnipperd beeld: 87,5% van alle binnenvaartondernemingen in Europa is gevestigd in de Rijnoversteden en Nederland alleen al is goed voor 58% van alle vrachtvervoersondernemingen. Het is echter wel zo dat 41% van alle Nederlandse ondernemingen voor droge lading en 51% van alle tankvaartondernemingen eenmansbedrijven zijn. De structuur van de Franse ondernemingen in het vrachtvervoer lijkt sterk op die in Nederland.

Bekijkt men de gegevens voor de periode van 2012 tot 2016 dan toont de werkgelegenheid in het vrachtvervoer de afgelopen jaren in de meeste Europese landen een dalende lijn. Duitsland, Zwitserland, Polen, Italië en Letland waren de uitzonderingen op de regel. In deze landen was het aantal werknemers in 2016 groter dan in 2012. De grootste daling in absolute cijfers deed zich voor in Nederland, waar het aantal werknemers in 2016 522 lager lag dan in 2012 (in Frankrijk: -279, in Duitsland: +281).

In het passagiersvervoer daarentegen stegen tussen 2012 en 2016 zowel het aantal ondernemingen als het aantal werknemers. De sterkste stijgingen in het aantal werknemers deden zich voor in Duitsland (+1745), Frankrijk (+551), Italië (+470) en Nederland (+306).

Uit gegevens van Eurostat met betrekking tot de winstgevendheid van binnenvaartondernemingen blijkt dat goederenvervoersondernemingen in België en Nederland beduidend winstgeverder zijn dan ondernemingen in Frankrijk, Duitsland, Slowakije en Hongarije. De winstgevendheid wordt daarbij gemeten als de verhouding tussen het brutobedrijfsresultaat en de omzet.

In het passagiersvervoer is de winstgevendheidsindicator in Duitsland in de afgelopen jaren gestegen. Dat strookt met de positieve ontwikkeling van de werkgelegenheid in deze branche in Duitsland. In Frankrijk daarentegen is deze branche relatief weinig winstgevend. Afgaande op de gegevens van Eurostat kan worden geconcludeerd dat dit gebrek aan winstgevendheid samenhangt met de zeer hoge personeelskosten in de Franse binnenvaart.

In tegenstelling tot de problemen waarmee het goederenvervoer te kampen had in 2018, tegen de passagiersaantallen bij de riviercruises tot nieuwe recordhoogtes. In Europa maakten in totaal 1,64 miljoen toeristen een riviercruise, een toename van 14,6% ten opzichte van 2017. Bijna 38% van deze toeristen komt uit de Verenigde Staten en Canada. Het aantal toeristen uit Azië, Rusland en Scandinavië nam toe met maar liefst 41% (weliswaar komende van een veel lager basisgetal). Ook het aantal Britse en Ierse passagiers steeg met 31% uitermate sterk.

Aangezien riviercruises in heel Europa plaatsvinden, ondervond de sector weinig hinder van de lage waterstanden. Voor de Rijn werd weliswaar een lichte daling van het vervoer door riviercruiseschepen van 7% geregistreerd, maar op de Donau (+6%) en op de Moezel (+12%) waren juist meer cruiseschepen onderweg. In 2018 kwamen er iets minder nieuwe cruiseschepen in de vaart, maar de orderboeken wijzen erop dat het aantal nieuwbouwschepen in 2019 weer zal toenemen.

In het volgende hoofdstuk wordt een analyse gemaakt van de dagtochtschepen (passagiersschepen zonder hutten die een dag lang varen). Net als bij de omzetcijfers in het Europese personenvervoer zien we dat Duitsland, Frankrijk, Nederland, Zwitserland en Italië over de meeste dagtochtschepen beschikken. Deze analyse omvat zowel de dagtochtschepen op rivieren en kanalen alsook die op meren. De beschikbare capaciteit qua aantal schepen en passagiersplaatsen is relatief stabiel in de tijd, maar in de grote steden (zoals Amsterdam, Berlijn, Hamburg en Parijs) is groei waarneembaar. Ook de passagiersaantallen vertonen een licht stijgende lijn, maar de gegevens laten ook zien dat deze sector niet geheel conjunctuuronafhankelijk is. In belangrijke landen (Italië en Frankrijk) heeft de vraag sterk te lijden gehad tijdens de economische crisis van 2011/2012.



In het hoofdstuk 'vooruitzichten' komt het goederensegment zand, stenen, grind en bouwmaterialen aan de orde. Dit segment is verantwoordelijk voor 37% van het vrachtvervoer in de binnenvaart in Frankrijk, 25% in België, 20% in Nederland, 14% in Duitsland en 21% in Roemenië. De bouwactiviteiten in Europa vertonen sinds 2014 een stijgende lijn die te danken is aan positieve demografische ontwikkelingen, toenemende investeringen in openbare infrastructuur en het economisch herstel na de vastgoedcrisis van 2009. Het vervoer van de goederen die daarvoor nodig zijn (met name grind, zand en bouwmaterialen) vertoont tot op zekere hoogte dezelfde stijgende tendens. Dat wordt zichtbaar wanneer de bouwactiviteiten per maand en per kwartaal enerzijds en het vervoer over de binnenwateren van bovengenoemde materialen anderzijds naast elkaar worden gelegd. Naar verwachting zal de groei in de bouwsector in de komende drie jaar afvlakken. Het is mogelijk dat de vervoersvraag dit afkoelingsproces volgt, maar desalniettemin valt te verwachten dat de vraag in de toekomst zal blijven groeien. De bouwsector is namelijk een belangrijke sector met positieve vooruitzichten zoals ook blijkt uit langetermijnprognoses. De binnenvaart zou dus aan de weg moeten timmeren om meer van deze groei te kunnen profiteren.



**CCR**

CENTRALE COMMISSIE  
VOOR DE RIJNVAART

**Palais du Rhin**

2, place de la République - CS10023  
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](http://www.ccr-zkr.org)