

JAARRAPPORT OVER DE EUROPESE BINNENVAART: EDITIE 2026

Ref: CC/CP (26)08

De **Centrale Commissie voor de Rijnvaart** (CCR) heeft het genoegen het **jaarrapport** van de Europese Marktobservatie **2026** 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 over de Europese binnenvaart is een voorbeeld voor de **succesvolle samenwerking op Europees niveau**, waar alle spelers en stakeholders in de binnenvaart bij betrokken zijn, inclusief de riviercommissies en de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven. Een inleidend voorwoord van Frouwke de Vries, Secretaris-generaal van de Internationale Vereniging voor de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van de binnenvaart en de verzekering en voor het houden van het register van binnenschepen in Europa (IVR), en van de Secretaris-generaal van de CCR, Hester Duursema, onderstreept nogmaals de uitdrukkelijke Europese dimensie van deze publicatie.

Het nieuwe jaarrapport gaat **uitgebreid in op de marktsituatie** en de ontwikkelingen in de Europese binnenvaart **in 2025**. Hieronder vindt u de **samenvatting** van dit verslag. Het verslag kan volledig in pdf-formaat worden gedownload in het Frans, Duits, Nederlands of Engels of rechtstreeks online worden ingezien op: <https://inland-navigation-market.org/>.

Wij wensen u veel leesplezier!

SAMENVATTING

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

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

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

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

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



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg 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

Het vrachtvervoer over de Donau nam af in 2025 vanwege de slechtere economische omstandigheden, ongunstige waterstanden en de aanhoudende Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne, met meer aanvallen op Oekraïense haveninfrastructuur, schade aan logistieke voorzieningen, schepen en daardoor grote risico's voor de scheepvaart en het personeel. Maatregelen in het kader van het EU-Oekraïne-initiatief, de "Solidariteitscorridors over de Donau", droegen nog steeds bij aan de stabilisatie van de handelsstromen over de Donau. In Gabčíkovo, het meest representatieve meetpunt aan de Slowaaks-Hongaarse grens, registreerde men voor het transport van levensmiddelen, veevoeder en ijzererts een lager transportvolume dan in 2024. Voor aardolieproducten, metalen en meststoffen werden echter grotere hoeveelheden waargenomen.

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

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

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

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

De Europese riviercruisesector deed het ook in 2025 zeer goed. In het seizoen van 2025 reisden er 1,5 miljoen passagiers over de Europese rivieren (een plus van 8,0% in vergelijking met 2024), wat goed was voor een bruto verkoop van tickets van 3,7 miljard euro (een stijging van 5%). Er werden 14 nieuwe schepen in de vaart genomen, waardoor de actieve riviercruisefloot steeg tot 420 schepen. De vooruitzichten voor deze sector zijn zeer positief, zowel aan de aanbodkant – met een sterke orderportefeuille van 17 nieuwe schepen die naar verwachting in 2026 opgeleverd zullen worden – als aan de kant van de vraag, waar men nog meer groei verwacht van het aantal passagiers en de omzet. Het passagierssegment van de dagtochten speelde ook nog steeds een belangrijke rol in Europa, met bijzonder veel passagiers in Frankrijk, Nederland, Italië en in het Donaugebied.

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



Bron: Adobe Stock



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg 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

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

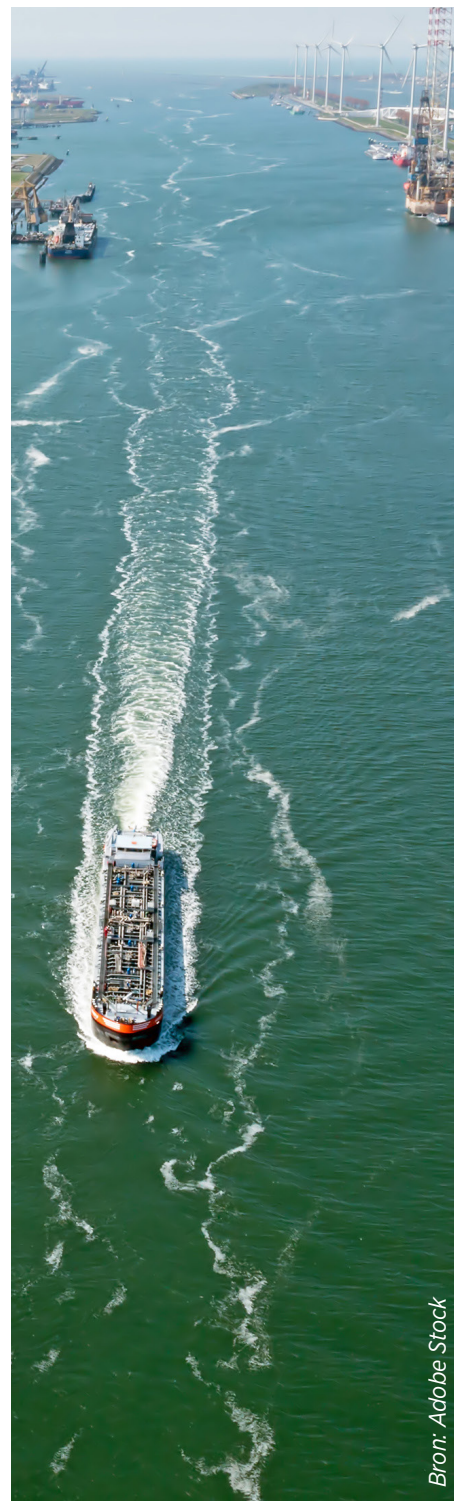
Kijkt men vooruit naar 2026 dan zal de algemene groei bescheiden blijven en ergens tussen 2,9 en 3,1% liggen, nu de geopolitieke spanningen en dan vooral het conflict in het Midden-Oosten, de energiemarkten nog steeds verstoren en de handel onzekerder maken. Deze ontwikkelingen zullen vermoedelijk de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

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.

DE MARKTOVERZICHT EN MARKTOBSERVATIE IN HET KORT

Het jaarrapport van de marktobservatie en de Market Insight zijn publicaties van de CCR over de binnenvaartmarkt in Europa. De CCR publiceert ook thematische rapporten, waarvan het onderwerp in overleg met de Europese Commissie wordt bepaald. Deze gratis publicaties bevatten analyses van de economische situatie die zowel voor de beroepsgroep en het bedrijfsleven als voor het vervoersbeleid en de administraties kunnen bijdragen aan de strategische besluitvorming. De vergaring en de analyse van deze gegevens door de CCR maken sinds 2005 onderwerp uit van een cofinanciering door de Europese Commissie. Deze vruchtbare samenwerking heeft de CCR in staat gesteld deze activiteit, die de CCR nu al bijna twee eeuwen voor de Rijnvaart verricht, uit te breiden tot alle Europese waterwegen.



Bron: Adobe Stock



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg 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