

# EUROPESE BINNENVAART

---

## Marktobservatie 2012 - 2

---



# MARKTOBSERVATIE

## N° 16

Vraag- en aanbodsituatie medio 2012  
en vooruitzichten

## Aansprakelijkheidsbeperking

Het gebruik van kennis, informatie of gegevens die in deze publicatie vermeld staan, geschiedt op eigen risico van de gebruiker. Noch de Europese Gemeenschap, 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 Commissies.

December 2012

## INHOUDSOPGAVE

*Voorwoord*

### Thematisch gedeelte: De dagtochtscheepvaart op rivieren

1. Inleiding
2. Economische kenmerken van de dagtochtscheepvaart
3. Synoptisch overzicht
4. De dagtochtscheepvaart in de afzonderlijke landen
5. Samenvatting

### De binnenvaartmarkt in het najaar van 2012 en vooruitblik voor 2013

#### Hoofdstuk 1: De vervoersvraag in het najaar van 2012 en vooruitblik voor 2013

1. Economische groei: ontwikkeling en vooruitzichten
2. Transportvraag: ontwikkeling en vooruitzichten
  - 2.1 Land- en bosbouwproducten
  - 2.2 Veevoeder en voedingsmiddelen
  - 2.3 IJzer- en staalindustrie
  - 2.4 Vaste minerale brandstoffen
  - 2.5 Stenen, aarde & bouwmaterialen
  - 2.6 Chemische producten en meststoffen
  - 2.7 Minerale olieproducten
  - 2.8 Containers
3. Vraag op de markt voor passagiersvervoer

## Hoofdstuk 2: Verhouding tussen vervoersaanbod en -vraag

1. Ontwikkeling van de vloot: nieuwe schepen
  - 1.1 Drogeladingvaart
  - 1.2 Tankvaart
  - 1.3 Passagiersvaart
  
2. Capaciteitsbenutting
  - 2.1 Laadruimte in de drogeladingvaart
  - 2.2 Laadruimte in de tankvaart

## Hoofdstuk 3: Situatie van de binnenvaartondernemingen

1. Ontwikkeling van de vrachtprijzen en de bedrijfsactiviteiten
  - 1.1 Drogeladingvaart
  - 1.2 Tankvaart
  
2. Kostenontwikkeling
  - 2.1 Brandstofkosten
  - 2.2 Arbeidskosten
  - 2.3 Kapitaalkosten
  - 2.4 Verzekeringskosten
  - 2.5 Onderhouds- en reparatiekosten

## Conclusie

*Samenvatting en vooruitblik*

Bijlage

Glossarium

Bronvermelding

Contributies



## Voorwoord

Deze editie van de Europese marktobservatie geeft – zoals gebruikelijk – een overzicht van de situatie in de marktsegmenten van de binnenvaart en van de economische ontwikkeling in deze bedrijfstak. Ten opzichte van de vorige editie 2012 – 1 is de context daarvan niet gewijzigd. Het algemene economische klimaat in Europa wordt nog steeds bepaald door de zorgen over de euro en de vraag of alle deelnemende economieën binnen de boot gehouden kunnen worden. In de nasleep daarvan voeren de regeringen in nagenoeg alle landen ongekende bezuinigingsronden door en groeit de werkloosheid mede daardoor gestaag. Vooral de zuidelijke landen hebben met zeer zorgelijke situaties dienaangaande te kampen.

Ook de Europese binnenvaart wordt door deze algemene economische situatie getroffen, des te meer daar de vervoersvraag nauw verknoopt is met de globale economische ontwikkeling en de aanbodkant nog steeds onder druk staat van het grote aantal nieuwe schepen dat in de laatste jaren is gebouwd. Het samenspel van deze factoren resulteert in bijzonder moeilijke bedrijfseconomische omstandigheden voor de scheepvaartbedrijven, waarvoor de dalende vrachtprijzen een schril bewijs vormen. De financiële gezondheid van de bedrijven is dan ook in toenemende mate afhankelijk van de houding van de kapitaalverstrekkers en de natuurlijke factoren zoals de wisselende waterstanden, die de vrachtprijzen beïnvloeden.

In het thematische deel is dit maal een bijdrage opgenomen betreffende het segment van de dagpassagiersvaart. Dit segment omvat verschillende, onderling nauwelijks vergelijkbare vormen van dienstverlening, die bovendien ook geografisch zeer ver uiteen liggen. Toch betreft het een activiteit die voor de beeldvorming van de binnenvaart van belang is, niet in de laatste plaats omdat deze sector als geen ander de binnenvaart in contact brengt met het grote publiek.





Thematisch gedeelte :  
De dagtochtscheepvaart  
op rivieren

## 1. Inleiding

In tegenstelling tot de riviercruisescheepvaart, duren scheepsexcursies maximaal één dag. Het belangrijkste verschil met de riviercruises is dat bij deze excursies geen overnachtingen op het schip plaatsvinden en de schepen dus ook niet over hutten voor de overnachting beschikken. Deze bedrijfstak staat vandaag de dag een beetje in de schaduw van de riviercruises, maar op de keper beschouwd, ligt ook hier een groeipotentieel, zij het in vergelijking met de riviercruises bescheidener.

In dit gedeelte worden om te beginnen de economische kenmerken van de dagtochtscheepvaart beschreven. Dan volgt een beknopt cijfermatig overzicht van de dagtochtscheepvaart op waterwegen in Duitsland, Frankrijk, Nederland en Zwitserland<sup>1</sup>. Daarna wordt voor elk van deze West-Europese landen apart beschreven wat de hoofdkenmerken van dit segment in het desbetreffende land zijn. De dagtochtscheepvaart op meren wordt in dit overzicht echter buiten beschouwing gelaten. Het thematische gedeelte wordt afgerond met een korte samenvatting.

## 2. Economische kenmerken van de dagtochtscheepvaart

De dagtochtscheepvaart kan in vier segmenten worden onderverdeeld<sup>2</sup>:

- lijndiensten
- rondvaarten
- events
- chartervaart

Onder lijndiensten worden scheepsverbindingen verstaan die een aantal uren of een hele dag in beslag nemen en voornamelijk plaatsvinden in aantrekkelijke, landelijke gebieden. Zij vormen de oudste tak van de dagtochtscheepvaart, maar zij hebben het nadeel dat zij sterk van het weer afhankelijk zijn. Daarom bieden vrijwel alle ondernemingen steeds vaker ook events aan of de mogelijkheid een schip te charteren. Rondvaarten zijn lijndiensten die zich beperken tot steden.

Wat de events betreft, moet gedacht worden aan feestjes op schepen of talrijke andere vaartochten rond een bepaald thema. Bij de chartervaart wordt een schip door klanten voor een bepaald individueel doel ingehuurd. Daarbij kan gedacht worden aan familiefeesten, bedrijfsfeesten, verjaardagen, bedrijfspresentaties en wat diens meer zij.

Iets heel nieuws zijn de zogenaamde “combitickets”. Bij deze variant wordt een transportkaartje verkocht, terwijl men naast het vervoer per schip ook gratis toegang krijgt tot een museum, concert of een andere cultureel of toeristisch evenement. Door het aanbieden van dergelijke combitickets slaagt men erin ook klanten te bereiken die zonder het aanvullende, culturele aanbod niet voor een vaartocht met een schip zouden hebben gekozen. Hierdoor worden toch belangrijke klantengroepen gewonnen.

---

1 Voor België konden ondanks intensief speurwerk helaas geen kwantitatieve gegevens worden gevonden.

2 Vergelijkbaar met: Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG [KD AG] (2012), Geschäftsbericht 2011 (rapport bedrijfsresultaten), blz. 1.

Een onderneming in de passagiersvaart wordt economisch gezien aan het begin van het seizoen met hoge kosten geconfronteerd: uitgaven voor het drukken van de lijndiensttijden, marketing, onderhoud van de schepen; op dat moment is er geen echte inkomstenstroom die daar tegenover staat, want meer dan de helft van de opbrengsten wordt pas veel later in het jaar, namelijk in de maanden juni tot en met september gegeneerd<sup>1</sup>.

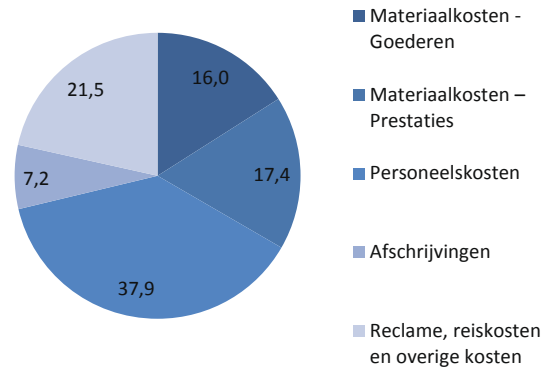
Wat de kosten betreft, vormen de personeelskosten met meer dan een derde van de totale kosten, een zware post. Afgezien daarvan moeten er ook veel kosten worden gemaakt voor de exploitatie van het schip (vooral brandstofkosten) en voor de verzorging aan boord (maaltijden en dranken) die samen goed zijn voor 16 %. Onderhouds- en reparatiekosten van het schip, alsook het entertainment aan boord vallen onder de categorie van de specifieke dienstverlening; zij zijn goed voor ongeveer 17 %. Daar komen dan nog de kosten voor reclame, verzekering, reizen, administratie en consultancy (circa 21 %) bij, alsmede afschrijvingen (7 %).

De stijging van de brandstofprijzen is problematisch en kan de inkomstensituatie flink onder druk zetten. Om zich te wapenen, sluiten de ondernemingen vaak langlopende contracten; een doorberekening van gestegen brandstofprijzen aan de klanten is gezien de hoge prijselasticiteit van de vraag in dit segment meestal niet mogelijk<sup>2</sup>.

Ook de invloed van het weer op de bedrijfsresultaten is in de dagtochtvaart zeer hoog. Om toch nog in zekere zin onafhankelijk te zijn van het weer en de opbrengsten beter te kunnen plannen, wordt een steeds meer weersonafhankelijk aanbod ontwikkeld: winterreizen, adventsreizen of meer in het algemeen, een ononderbroken reeks nieuwe "uitvindingen" voor thematische scheepsreizen (bijv. dinnervaartochten, gourmetvaartochten, wijnproeverijen aan boord van een schip, enz.). Verder kunnen de schepen het hele jaar door gecharterd worden.

De inkomsten uit de lopende bedrijfsactiviteiten moeten hoog genoeg zijn om voor toekomstige investeringen middelen opzij te leggen. De prijzen voor een nieuw dagtochtschip lopen sterk uiteen, afhankelijk van de bouwwijze en de passagierscapaciteit. Een nieuw schip voor tachtig passagiers met slechts één dek kost nieuw in Duitsland rond de 1,5 mln. €, een dubbeldekschip voor 350 personen ongeveer 7 mln. €<sup>3</sup>. De economische levensduur van een dagtochtschip bedraagt rond de vijftig jaar, maar er zijn ook beduidend oudere schepen, waarbij vooral gedacht moet worden aan de nostalgische, bruine vloot.

Afbeelding 1: Geraamde kostenstructuur in de dagtochtvaart (%) \*



Bron: Berekening van de CCR aan de hand van ondernemingsgegevens  
\* zonder rente voor vreemd kapitaal

1 KD AG (2012), blz. 16

2 KD AG (2012) en anonieme ondernemingsgegevens

3 Bron: Ondernemingsgegevens, anoniem

### 3. Synoptisch overzicht

De volgende tabel geeft voor de belangrijkste West-Europese landen een overzicht over enkele kencijfers voor de dagtochtscheepvaart. Dit overzicht is helaas onvolledig, aangezien er in de verschillende landen op zeer uiteenlopende wijze met de statistische waarneming van deze economische tak wordt omgegaan.

Tabel 1: Synoptisch overzicht van de dagtochtscheepvaart in diverse West-Europese landen \*

Land	Aantal			
	Schepen	Passagiersplaatsen	Passagiers per jaar	Ondernemingen
Duitsland	820	168.525	niet bekend	300
Frankrijk	421	49.100	11,0 mln.	237
Nederland	300	niet bekend	6,0 mln. **	niet bekend
Zwitserland	6	niet bekend	0,1 mln.	2

Bron: WSD Südwest; VNF; Basler Rheinhäfen; Plaisier (2011); Berekeningen van de CCR.  
 \* De cijfers zijn afkomstig uit de laatste beschikbare statistieken (2011/2012); Voor België zijn geen gegevens beschikbaar.  
 \*\* Raming.

### 4. De dagtochtscheepvaart in de afzonderlijke landen

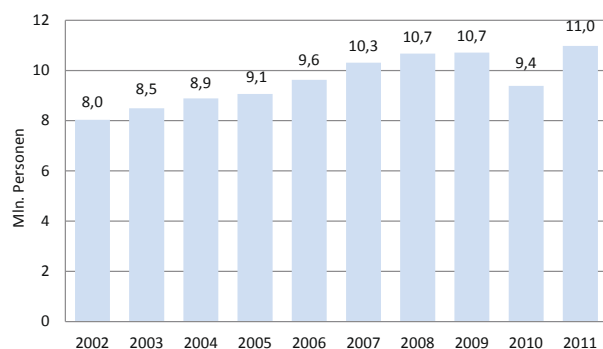
#### 4.1 Frankrijk

In Frankrijk zijn vandaag de dag 237 ondernemingen actief in de dagtochtscheepvaart, met een totale vloot van 421 schepen. Deze schepen hebben een totale passagierscapaciteit van circa 49.100 plaatsen<sup>1</sup>. Het bijzondere belang van Parijs kan men nauwelijks overschatten, zowel qua aantallen schepen als qua passagiersplaatsen. Bij het aantal vervoerde personen staan Parijs en omgeving (Ile-de-France) met 8,4 mln. passagiers en een aandeel van 76 % in het totale aantal passagiersschepen in Frankrijk absoluut aan kop.

Het aantal passagiers is alles bij elkaar genomen tussen 2002 en 2011 met 37 % gestegen, van rond de 8 mln. naar 11 mln. passagiers.

Vergelijkt men de beide hoofdsteden Berlijn en Parijs met elkaar, dan zijn de schepen op de Seine met een gemiddelde capaciteit van 280 plaatsen, groter dan die in de Spree-metropool. Een dagtochtschip in Berlijn kan gemiddeld slechts 174 passagiers aan boord nemen.

Afbeelding 2: Aantal vervoerde passagiers op dagtochtschepen in Frankrijk



Bron: VNF

<sup>1</sup> Bron van deze en alle overige cijfers voor Frankrijk: Voies Navigables de France (VNF)

De grootste onderneming op het gebied van de dagtochten in de Franse hoofdstad is “Bateaux Parisiens”. Dit bedrijf heeft 280 vaste medewerkers in dienst en talrijke seizoenkrachten. Bateaux Parisiens heeft met 3,5 mln. klanten per jaar ongeveer 40 % van de markt in Parijs in handen. De 3,5 mln. passagiers zijn als volgt samengesteld: 36 % toeristen; privépersonen uit Parijs 44 %; particuliere ondernemingen 20 %<sup>1</sup>.

In de onderstaande tabel wordt voor bepaalde, afzonderlijke regio's de structuur van de Franse vloot weergegeven. Uit deze tabel en de bovenstaande grafiek kan worden afgeleid dat de schepen in Parijs en omgeving een hogere benuttingsgraad hebben dan in de rest van Frankrijk. Het Ile-de-France neemt namelijk met 30 % van de schepen en 56 % van de passagiersplaatsen, maar liefst 76 % van alle vervoerde passagiers voor zijn rekening!

Tabel 2: Aantal en capaciteit van de dagtochtschepen in bepaalde gebieden van Frankrijk

Activiteitengebied	Aantal passagiersplaatsen	Aantal schepen	Gemiddelde capaciteit per schip (aantal plaatsen per schip)
Parijs	24.115	86	280,4
Languedoc-Roussillon	2.234	34	65,7
Elzas	1.592	14	113,7
Loire-gebied	1.762	20	88,1
Frankrijk totaal	49.109	421	116,6

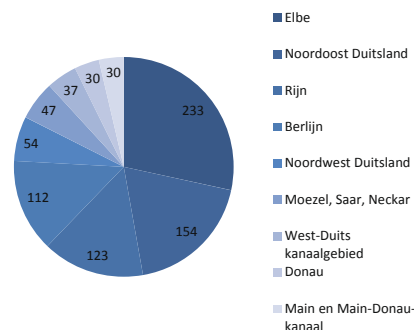
Bron: VNF; Berekeningen van de CCR

Wat de oorsprong van de klantengroepen betreft, kan voor het jaar 2011 bij de buitenlandse klanten gedeeltelijk een dalende tendens worden vastgesteld. Dit wordt door de eurocrisis en de economische crisis in de USA verklaard. Onderzoekt men de vlootontwikkeling voor de afzonderlijke scheepscategorieën in geheel Frankrijk, dan valt op dat (met uitzondering van Parijs) vooral onverminderd kleinere schepen worden ingezet. Het aantal dagtochtschepen in de categorie “kleinste schepen” (< 29 passagiersplaatsen) is bijvoorbeeld sinds het jaar 2007 het sterkst gestegen. Het aantal schepen dat binnen het segment van de grootste excursieschepen (200 tot 1000 passagiers) valt, is sinds 2007 daarentegen vrijwel constant gebleven.

## 4.2 Duitsland

In Duitsland zijn er momenteel 820 dagtochtschepen, met in totaal 168.525 passagiersplaatsen. Hoewel de Duitse passagiersvaart vaak met de Rijn en Donau geassocieerd worden, komen deze twee rivieren niet op de eerste plaats als men naar de verdeling van de schepen over de individuele vaargebieden kijkt. Hier is de Elbe met 233 schepen duidelijk koploper. Dit heeft vooral te maken met twee aan de Elbe gelegen steden, namelijk Hamburg en Dresden en de stedelijke en landelijke bezienswaardigheden die daar zich daar bevinden.

Afbeelding 3: Aantal dagtochtschepen in Duitsland onderverdeeld naar vaargebieden \*



Bron: WSD Südwest, Berekeningen van de CCR  
 \* Noordoost Duitsland = Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern;  
 Noordwest Duitsland = Weser, Fulda, Mittellandkanal.  
 Stand: november 2012

1 Bron: <http://www.bateauxparisiens.com/index.cfm/>

Ook de hoofdstad Berlijn (112 schepen) en de omliggende gebieden (Brandenburg, Mecklenburg) hebben vanwege de talrijke waterwegen een lange traditie als het om dagtochtschepen gaat, wat zich ook in de cijfers weerspiegelt.

De grootte van de schepen toont voor de verschillende stroomgebieden, resp. regio's enige verschillen. Op de Rijn zijn zeer grote dagtochtschepen aan te treffen. De gemiddelde capaciteit van een schip bedraagt hier 259 passagiersplaatsen. Op de Elbe en ook in de hoofdstad Berlijn zijn de schepen duidelijk kleiner, wat ongetwijfeld samenhangt met de kleinschalige ondernemingsstructuren.

Tabel 3: Aantal en capaciteit van de dagtochtschepen in bepaalde gebieden van Duitsland

Activiteitengebied	Aantal passagiersplaatsen	Aantal schepen	Gemiddelde capaciteit per schip (aantal plaatsen per schip)
Elbe	39.769	233	170,7
Rijn	31.843	123	258,9
Berlijn	19.515	112	174,2
Mecklenburg-Vorpommern	18.671	89	209,8
Duitsland totaal	168.525	820	205,5

Bron: WSD Südwest; Berekeningen van de CCR

In Duitsland geldt sinds 1 januari 2012 voor scheepsexcursies een btw-percentage van 19 %, terwijl dat daarvoor bij 7 % lag. Ondernemingen in deze bedrijfstak verwachten dat deze hogere belasting zich zal doorwerken in een verhoging van de vaarprijzen. Op grond van de relatief hoge prijselasticiteit van de vraag in het segment van de dagtochten, zou deze prijsverhoging ook tot een omzetzakking kunnen gaan leiden<sup>1</sup>.

In het recente verleden heeft dit in een aantal gevallen al geleid tot een verplaatsing van de schepen omwille van de kosten naar het buitenland (Malta, Luxemburg). De schepen varen echter in de realiteit nog steeds in Duitsland, terwijl zij in andere landen geregistreerd zijn.

### 4.3 Nederland en België

Een rondvaarttocht in Amsterdam of in andere Nederlandse steden is een eersterangs toeristische attractie, die een belangrijke rol speelt in het Nederlandse toerisme. Een rondvaart over de grachten van Amsterdam met zijn 1250 bruggen en 80 km aan grachten en kanalen, heeft zich tot één van de meest populaire toeristische attracties van het land ontwikkeld.

België heeft toeristisch gezien zeer veel steden en landelijke gebieden, die ongeveer hetzelfde te bieden hebben als wat men in Nederland aantreft: de Vlaamse steden Gent en Brugge bijvoorbeeld trekken zeer veel toeristen. Ook in Wallonië zijn er veel kanalen en natuurgebieden waar per boot aantrekkelijke excursies gemaakt kunnen worden.

<sup>1</sup> De omzet uit de dagtochtscheepvaart kan voor Duitsland niet berekend worden, aangezien het Duitse bureau voor de statistiek alleen een totaal cijfer heeft voor de omzet van de passagiersvaart (dagtochtscheepvaart en riviercruises met overnachtingen aan boord). Volgens gegevens van het Statistische Amt werd in de passagiersvaart op de binnenwateren in Duitsland in 2010 in totaal 268 mln. euro omgezet. Bron: destatis

In Nederland zijn er naar schatting ongeveer driehonderd dagtochtschepen en het merendeel daarvan is actief in Amsterdam<sup>1</sup>. Het aantal passagiers wordt alleen al in Amsterdam op 3 à 4 miljoen geschat.

Net als in Frankrijk en Duitsland worden er talrijke thematische scheepsexcursies aangeboden (brunchvaartochten, gourmetvaartochten, etc.), maar ook combinaties, waarbij het vervoer per schip samen met een bezoek aan een van de talrijke Amsterdamse musea in een gecombineerd ticket worden aangeboden.

Een bijzonderheid vormen de salonboten, een soort luxe segment van de dagtochtscheepvaart. Het gaat hier om mooi gerestaureerde, klassieke schepen die een zeer hoogwaardige vaartocht inclusief verzorging aan boord aanbieden. Zij zijn zeer geliefd voor feestelijke gebeurtenissen (bijv. bruiloften), maar worden ook door ondernemingen gecharterd voor business events. De prijzen voor een vaartocht van twee uur liggen duidelijk een stuk hoger dan de prijzen die normaal gesproken gelden voor een rondvaart of excursie, en bedragen soms wel meer dan 300 euro.

Om het economische belang van de dagtochtscheepvaart in Nederland te kunnen ramen, heeft PLAISIER in 2011 – vanwege het gebrek aan officiële gegevens – een grootst opgezet empirisch onderzoek doorgevoerd<sup>2</sup>.

Dit onderzoek heeft voor de volgende parameters de hieronder vermelde, geschatte gegevens opgeleverd:

- het aantal schepen
- de omzet van de branche
- de toegevoegde waarde of added value van de branche
- de forward effects
- de werkgelegenheid

De added value (ook toegevoegde waarde) is het verschil tussen de brancheomzet en de daarvoor vereiste, te leveren prestaties. De vereiste prestaties bestaan uit materiaalkosten en personeelskosten voor de nautische en gastronomische prestaties.

De forward effects zijn indirecte, economische effecten. Zij ontstaan doordat een passagier, respectievelijk een toerist afgezien van de vaartocht in de stad ook andere uitgaven doet: hij gaat bijvoorbeeld 's avonds in een restaurant eten of hij bezoekt een concert, hij maakt gebruik van het openbaar vervoer om naar het schip te komen, overnacht in een hotel in de stad, of koopt ansichtkaarten en souvenirs, enz.

Al deze uitgaven zijn indirecte, economische effecten die door de dagtochtscheepvaart worden teweeggebracht en daarom in de meting van het economisch belang moeten worden meegeteld. Daarbij wordt echter aangenomen dat een toerist vooral vanwege het varen over de grachten naar Amsterdam komt, zodat de gastronomische, culturele en andere uitgaven uiteindelijk voortvloeien uit de scheepvaartactiviteiten.

In het bovengenoemde onderzoek zijn de volgende waarden vastgesteld:

---

<sup>1</sup> Bron: PLAISIER (2011), blz. 43

<sup>2</sup> Voor dit onderzoek werden er aan talrijke scheepvaartondernemingen in Amsterdam en in andere Nederlandse steden vragenlijsten gestuurd. Er werd gevraagd naar het aantal schepen, passagiersplaatsen, werknemers, de omzet en enkele andere indicatoren.



Tabel 4: Economisch belang van de dagtochtscheepvaart in Nederland \*

Indicator	Waarde
Aantal schepen	303
Omzet	98,6 mln. €
Voorafgaande prestaties	61,2 mln. €
Toegevoegde waarde	37,5 mln. €
Forward effects	28,6 mln. €
Werkgelegenheid	1.173 (Full Time Equivalent)

Bron: PLAISIER (2011)

\* Op basis van empirische enquêtes en berekende ramingen

De forward effects spelen hier een relatief grote rol: de uitgaven door de passagiers in de stad voor gastronomie, hotellerie, kunst en cultuur, liggen met een waarde van 28,6 mln. euro slechts een kwart lager dan die voor de toegevoegde waarde van de branche.

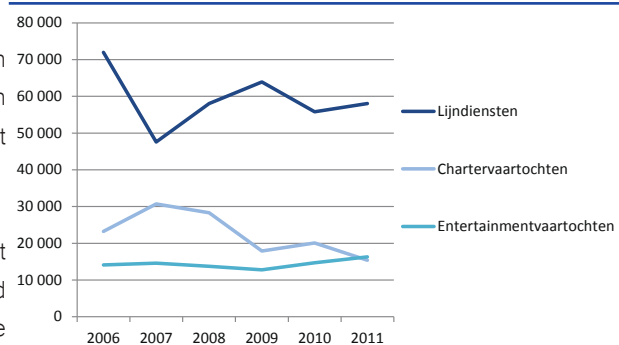
#### 4.4 Zwitserland

In Zwitserland speelt de passagiersvaart zich vooral op de talrijke meren van het land af. Een excursie op een rivier kan men alleen in het gebied rond Bazel maken. In vergelijking met de tours op de meren is dit qua omvang echter relatief gering.

Op dit moment zijn er in Zwitserland zes Rijschepen die onder Zwitserse vlag voor dagexcursies worden ingezet. Deze schepen varen vooral op het traject Bazel – Rheinfelden. Hun aantal is de laatste jaren evenwel dalende. In de jaren 2005 tot 2008 werden er acht tot negen schepen geteld, in 2004 waren dit er nog dertien<sup>1</sup>.

Ook het aantal passagiers loopt de laatste jaren licht terug en structureel gezien staat dit haaks op de trend die voor Europa wordt waargenomen. Want hoewel de charter- en eventvaartochten algemeen als groeisegment voor de branche worden gezien, valt dit niet terug te zien in de cijfers voor de Zwitserse dagtochtscheepvaart. In Zwitserland kan echter eerder een stijgende tendens in de lijndiensten worden vastgesteld, terwijl het chartervervoer daalt, zoals uit de volgende afbeelding blijkt. De entertainmentvaartochten zijn licht gestegen.

Afbeelding 4: Passagiersaantallen in het regionale excursie- vervoer van de passagiersvaart in en rond Bazel



Bron: Schweizerische Rheinhäfen

In totaal werden in 2011 bijna 90.000 passagiers in het excursiesegment geteld. In 2008 lag dit cijfer nog rond de 100.000 en in 2006 bij bijna 110.000. Deze daling is zoals gezegd te wijten aan afnemende activiteiten binnen het segment van de charterscheepvaart.

<sup>1</sup> Bron: meerdere jaarrapporten van de Schweizerischen Rheinhäfen

## 5. Samenvatting

In de landen Duitsland, Frankrijk, Nederland en Zwitserland zijn er momenteel rond de 1550 schepen die actief zijn in het kader van de dagtochtscheepvaart. Het aantal ondernemingen ligt om en nabij de 600, waarbij een deel van dit cijfer op een schatting berust.

Hoeveel passagiers per jaar in deze landen een excursie op een schip ondernemen, is vanwege de ontbrekende cijfers voor Duitsland niet met volle zekerheid te zeggen. Wel kan hiervoor een vrij goed gefundeerde schatting worden gemaakt, die in het licht van de omvang van de vloot in Duitsland, ergens rond de 30 mln. personen per jaar moet liggen.

In de meeste landen toont deze bedrijfstak een groeiend aantal passagiers. De belangrijkste reden hiervoor moet gezocht worden in de groei in talrijke nieuwe activiteitsvormen, zoals thematische vaartochten, het charteren van schepen of de combinatie van vervoer per schip en andere toeristische events.



De binnenvaartmarkt  
in het najaar van 2012  
en vooruitblik voor 2013



# Hoofdstuk 1:

## De vervoersvraag

### in het najaar van 2012

### en vooruitblik voor 2013

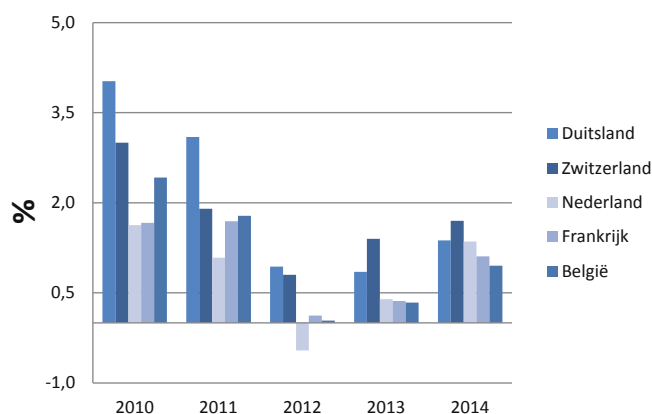
#### 1. Economische groei: ontwikkeling en vooruitzichten

De wereldeconomie bevindt zich najaar 2012 duidelijk in een dal. Dit blijkt ook uit verschillende indicatoren met betrekking tot de industriële productie en het consumentenvertrouwen.

De belangrijkste reden hiervoor moet gezocht worden in het feit dat er in de eurozone nog steeds geen einde aan de financiële crisis is gekomen. Zelfs als de meest pessimistische scenario's die voor de gemeenschappelijke monetaire zone de ronde doen, geen bewaarheid worden, zal Europa de komende tijd met een zwakke economische groei rekening moeten houden.

De conjunctuurprognoses van gerenommeerde onderzoeksinstellingen werden in de loop van 2012 steeds weer naar beneden toe bijgesteld; dit wijst erop dat zelfs gezaghebbende economische en financiële experts de draagwijdte van de financiële crisis in de eurozone hebben onderschat.

Afbeelding 5: Groeipercentage van het reële BBP van een aantal landen (inclusief prognose)



Bron: IMF; World Economic Outlook 2012

Het Internationaal Monetair Fonds heeft in oktober 2012 voor Duitsland, Frankrijk, Nederland, België en Zwitserland de onderstaande prognoses uitgebracht. De prognoses tonen een afzwakking van de economische groei in het lopende en komende jaar. Voor 2014 wordt er weer een stijging voorspeld.

Voor de Rijnvaart speelt ook nog mee dat Duitsland (en ook Zwitserland) de neerwaartse spiraal beter wisten te ontkomen dan de meeste andere Europese landen. In het geval van Duitsland is dit vooral te danken aan

de Duitse uitvoer naar overzeese gebieden, die door de zwakke euro de wind in de rug heeft.

## 2. Transportvraag: ontwikkeling en vooruitzichten

De ontwikkeling van het vrachtvervoer is in sterke mate verstrengeld met de buitenlandse handel, die weliswaar een onderdeel van het BBP vormt, maar duidelijk sneller groeit dan laatstgenoemde. De wereldhandel is bijvoorbeeld in de periode van 1982 tot 2011 met een factor 5,4 toegenomen (is dus meer dan vervijfvoudigd), terwijl dit voor het wereldwijde BBP slechts een factor 2,3 bedroeg.

Een belangrijke component van de wereldhandel is het zeevervoer. Op grond van de rol van de zeehavens als overslagcentra voor het achterland werken ontwikkelingen zich sterk door in de binnenvaart. Het zeevervoer lag qua niveau voor alle 27 EU-lidstaten samen halverwege 2012 slechts 1% onder het voorcrisisniveau.

Diverse landen (zoals Duitsland en Nederland) steken positief af bij de trend voor geheel Europa. Het zeehandelsvolume van Duitsland lag bijvoorbeeld medio 2012 12% boven het niveau van voor de crisis, in Nederland was dat zelfs 20%. Frankrijk registreerde daarentegen een minus van 18% en helaas ook een vrijwel ononderbroken afzwakking van de zeehandel sinds begin 2011.

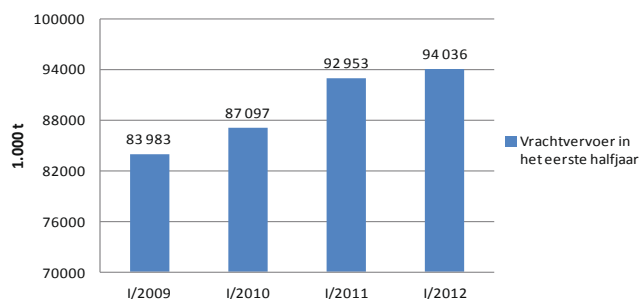
De ontwikkeling van de vervoersvraag en de vervoersprestatie in de binnenvaart moet gezien worden tegen de achtergrond van dit regionaal en ook inhoudelijk gedifferentieerde beeld.

In de eerste zes maanden van het jaar 2012 werden op de traditionele Rijn (tussen Rheinfelden en de Duits-Nederlandse grens) rond 94 mln. ton goederen vervoerd, in vergelijking met bijna 93 mln. ton in de eerste helft van 2011. Dit staat gelijk aan een kleine stijging van rond de 1%<sup>1</sup>.

Van de 94 mln. t bestond 72 mln. ton uit droge en circa 22 mln. ton uit vloeibare lading.

De volgende afbeelding toont de “halfjaarlijkse resultaten” voor de vervoersvraag op de Rijn voor de afgelopen jaren.

Afbeelding 6: Ontwikkeling van het halfjaarlijkse vervoersvolume op de Rijn



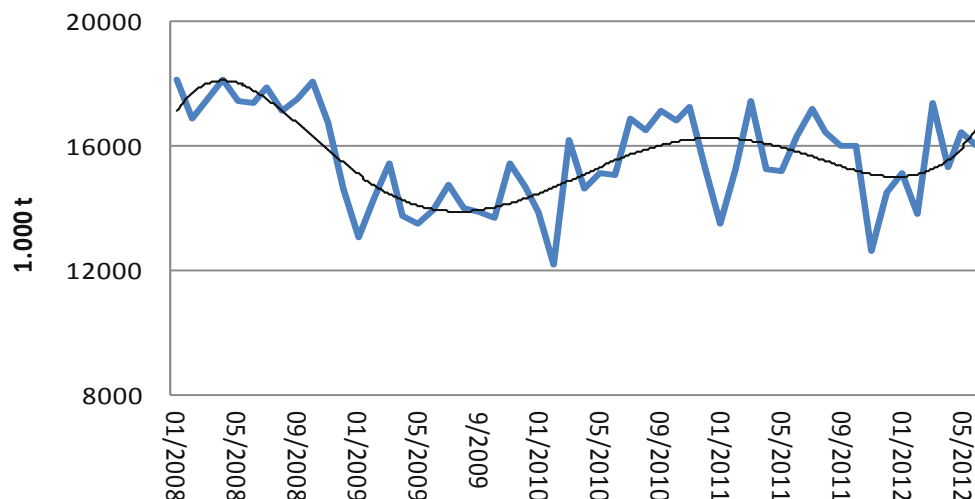
Bron: destatis

Op grond van deze cijfers kunnen voor de verschillende semesters de volgende groeicijfers worden berekend:  
 Eerste halfjaar 2010: + 4 % in vergelijking met dezelfde periode het jaar ervoor  
 Eerste halfjaar 2011: + 7 % in vergelijking met dezelfde periode het jaar ervoor  
 Eerste halfjaar 2012: + 1 % in vergelijking met dezelfde periode het jaar ervoor

1 Zie ook: International Transport Forum (2012), Statistics Brief October 2012

Hierbij wordt de kanttekening geplaatst dat de afzonderlijke goederensegmenten bij nadere beschouwing, niet allemaal over één kam kunnen worden geschoren. Daarom zullen hierna de tendensen voor de verschillende goederensegmenten worden beschreven, waarbij ook gekeken zal worden naar de vooruitzichten.

*Afbeelding 7 : Ontwikkeling van het maandelijks vervoersvolume op de Rijn*

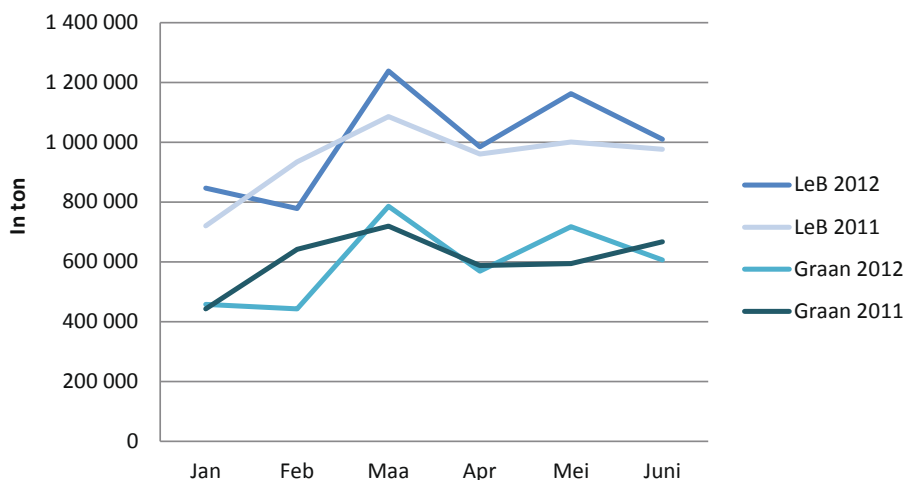


Bron : destatis

## 2.1 Land- en bosbouwproducten

In dit goederensegment legt graan met een aandeel van rond de 60% het meeste gewicht in de schaal (zie grafiek). In het tweede kwartaal van 2012 is er een duidelijk merkbare stijging waargenomen ten opzichte van het jaar ervoor.

*Afbeelding 8: Vervoer van land- en bosbouwproducten (waaronder graan) op de Rijn \**



Bron: destatis

\* LeB = Land- en bosbouwproducten in totaal

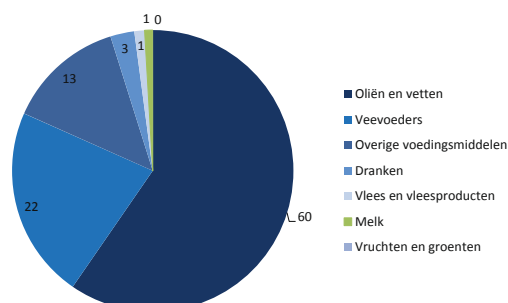


## 2.2 Veevoeder en voedingsmiddelen

Met rond 3,3 mln. t werden in de eerste zes maanden ongeveer net zo veel voedingsmiddelen en veevoeders vervoerd als in 1/2011. Het leeuwendeel van deze transporten bestond uit plantaardige oliën en vetten (60 %), gevolgd door veevoeders met 22% (zie grafiek).

Alles bij elkaar genomen valt in dit segment voor het komende jaar nauwelijks een verandering van de vervoersvraag te verwachten.

Afbeelding 9: Structuur van de transporten van voedingsmiddelen en veevoeders op de Rijn (%) \*



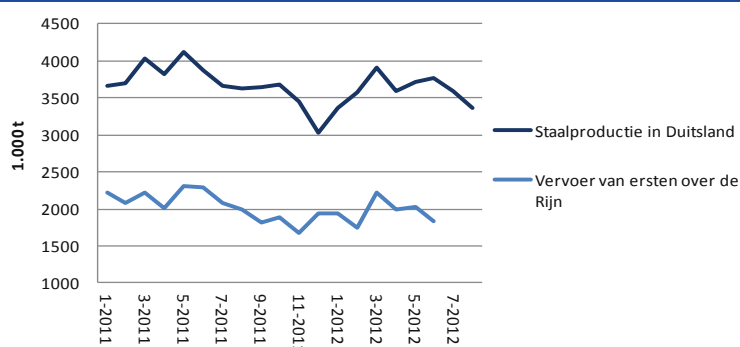
Bron: destatis.

\* Gegevens in % voor het transportvolume van alle voedingsmiddelen en veevoeders in de eerste helft van 2012

## 2.3 IJzer- en staalindustrie

Het vervoer van ertsen over de Rijn is het afgelopen anderhalf jaar afgenomen. In de eerste zes maanden van 2012 werden 11,8 mln. ton ertsen over de Rijn getransporteerd, waarvan het grootste deel, namelijk 96%, uit ijzererts bestond. In de eerste zes maanden van het jaar ervoor werden echter nog aanzienlijk meer ertsen vervoerd (13,1 mln. t). De ontwikkeling van de staalproductie biedt een verklaring voor de daling in de tweede helft van 2011 en in 2012 (zie afbeelding).

Afbeelding 10: Ontwikkeling van de staalproductie en het vervoer van ertsen over de Rijn



Bron: Eurofer / destatis

Het vervoer van metalen en metaalproducten is in de loop van 2012 licht gestegen. In de eerste helft van 2012 werden 5,3 mln. t vervoerd, terwijl de trend maandelijks stijgt. Deze waarde ligt evenwel nog steeds onder de hoeveelheden van het eerste halfjaar van 2011, toen er op de Rijn nog 5,7 mln. ton werden vervoerd.

## 2.4 Vaste minerale brandstoffen

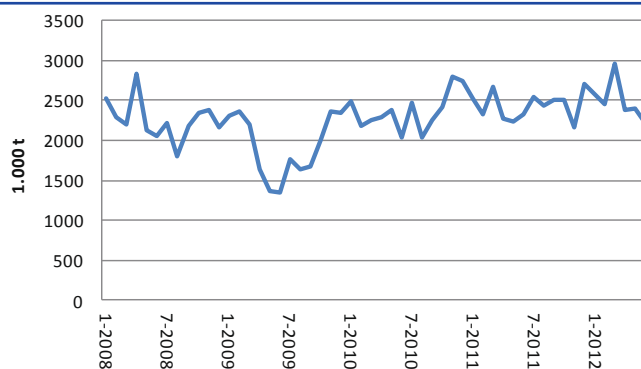
In de eerste helft van 2012 werden op de Rijn tussen Rheinfelden en de Duits-Nederlandse grens circa 15 mln. ton kolen getransporteerd. Deze waarde lag rond de 4% boven het resultaat van het eerste halfjaar in 2011. In maart werd de hoogste waarde sinds anderhalf jaar (ter hoogte van rond de 3 mln. ton) waargenomen.

Als men de ontwikkeling over enkele jaren bekijkt, stelt men vast dat het vervoer van kolen na de instorting in

2009 successievelijk weer naar het niveau van voor de crisis is geklommen. Dit ligt voor de traditionele Rijn bij ongeveer 2,5 miljoen ton per maand.

Afbeelding 11: Maandelijks vervoer van vaste brandstoffen op de Rijn

De geïmporteerde kolen is nog steeds een belangrijk product voor de binnenvaart op de Rijn. Duitsland heeft in 2011 de invoer van kolen met 3 miljoen ton, van 41 mln. t naar 44 mln. t, verhoogd. Tegelijkertijd daalde het vervoer over water van 14 mln. t naar 13 mln. t, waardoor net als in het jaar ervoor, opnieuw een miljoen ton minder per schip werd getransporteerd. De ingevoerde kolen dekt de vraag naar kolen van de elektriciteitscentrales voor 76%, die van de staalindustrie voor 86% en die voor de warmtewinning voor 79%.



Bron: destatis

50 % van de Duitse koleninvoer overschrijdt het “grenswater” tussen Nederland en Duitsland via de Rijn per schip. 30% komt per trein het land binnen en 20% wordt aangevoerd naar de Noord-Duitse zeehavens, van waaruit de kolen voornamelijk per spoor wordt doorgevoerd.

Talrijke grote zeehavens, zoals Rotterdam en Amsterdam, hebben de laatste jaren steeds meer kolen overgeslagen. Rotterdam is bezig de infrastructuur uit te breiden, zodat in de toekomst nog meer energetische importproducten kunnen worden verwerkt.

Tabel 5: Kolenoverslag (mln. t) in diverse Europese zeehavens

Haven	2009	2010	2011
Hamburg	5,2	5,3	5,8
Amsterdam	18,0	18,8	19,9
Rotterdam	24,8	24,1	26,7
Antwerpen	6,1	5,1	5,4
Gent	2,6	4,2	3,1
Duinkerken	6,1	6,5	7,6

Source: VDKI

De kolenprijzen, die al geruime tijd vrij laag zijn, zouden volgend jaar de invoer en het vervoer op de Rijn ten goede kunnen komen. De reden hiervoor is een te groot kolenaanbod op de wereldmarkt, hetgeen enerzijds een gevolg is van de stijgende kolenuitvoer uit de USA, en anderzijds verband houdt met een sterke daling van de transportkosten voor kolen. Deze hangen op hun beurt samen met de zeer lage vervoersprijzen in het wereldwijde zeevervoer (wat het gevolg is van de algemene overcapaciteiten bij het vrachtvervoer van bulkgoederen)<sup>1</sup>. In de eerste helft van 2012 lagen de prijzen voor stoomkolen en kolen voor de elektriciteitscentrales 28% onder het niveau van dezelfde periode in 2011<sup>2</sup>. Men verwacht dat dit lage niveau zich voorlopig zal handhaven.

1       Zie: Deutsche FondsResearch (2012), Shipping Research Newsletter 4/2012

2       Bron: VDKI

## 2.5 Stenen, aarde & bouwmaterialen

In dit segment, dat qua hoeveelheden voor de Rijnvaart een belangrijke plaats inneemt, beliep de hoeveelheid de eerste zes maanden van 2012 ongeveer 12 mln. t (+3% in vergelijking met het jaar ervoor). Deze 12 mln. t zijn als volgt samengesteld:

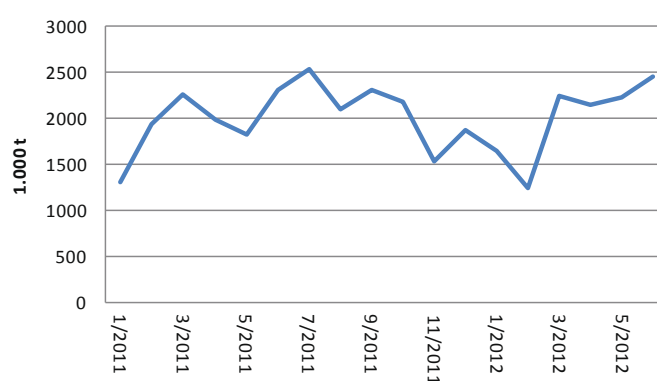
- 10,7 mln. t zand, aarde, grint en stenen (90% van de totale hoeveelheid)
- 0,8 mln. t cement, kalk en gips (6,7 % van de totale hoeveelheid)
- 0,28 mln. t overige bouwmaterialen (2,3 % van de totale hoeveelheid)
- 0,14 mln. t ceramische bouwmaterialen (1,2 % van de totale hoeveelheid)

De vervoersstatistiek voor de afzonderlijke maanden toont een daling in de tweede helft van 2011 en daarna een stijging in de eerste helft van 2012 (zie grafiek).

Voor volgend jaar kan met een verdere groei van het vervoer worden gerekend. Reden hiervoor is de in Duitsland ononderbroken solide conjunctuur in de bouw, die te danken is aan de investeringen in onroerend goed door alle lagen van de bevolking. De lage rente op leningen voor onroerend goed, maar vooral ook het gewijzigde beleggingsgedrag door grote delen van de bevolking vanwege de eurocrisis spelen hier een wezenlijke rol.

Op grond hiervan verwachten de meeste economische onderzoeksinstituten voor 2013 een toename van de investeringen in bouwactiviteiten in Duitsland, waarbij deze echter wel niet boven de 10% zal uitkomen<sup>1</sup>.

Afbeelding 12: Vervoer van stenen, aarde en bouwmaterialen over de traditionele Rijn



Bron: destatis

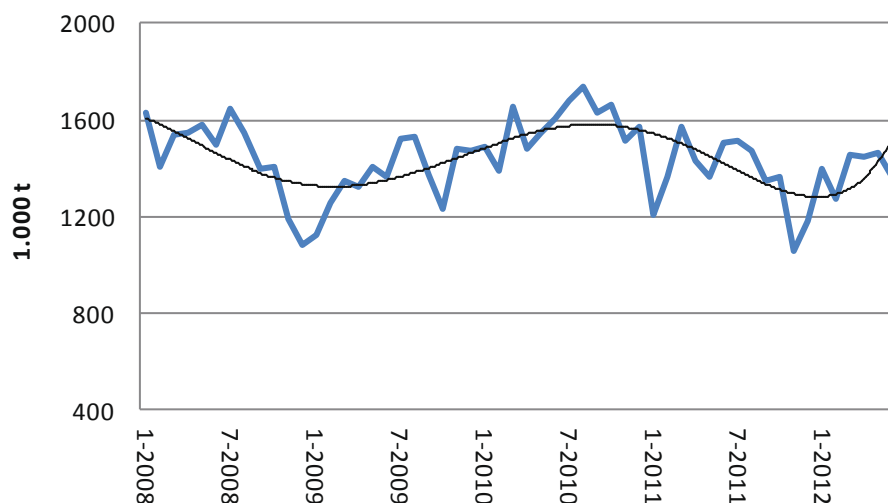
## 2.6 Chemische producten en meststoffen

De transporten van chemische producten liepen vrijwel synchroon met de algemene conjuncturele ontwikkeling. Medio 2011 toont een dip, maar begin 2012 klimmen de cijfers weer. In de eerste helft van 2012 werden er op de Rijn 8,4 mln. t vervoerd. Dit komt vrijwel precies overeen met de hoeveelheden die in de eerste helft van 2011 werden gerealiseerd.

Het verloop van de transporten toont uitgespreid over een aantal jaren op tamelijk indrukwekkende wijze hoe de transporten en conjuncturele schommelingen hand in hand gaan:

<sup>1</sup> Bron: Die deutsche Bauindustrie – Prognosen. (<http://www.bauindustrie.de/themen/volkswirtschaft-in-formation-kommunikation/konjunkturbeobachtung-analysen-und-prognosen/>)

Afbeelding 13: Vervoer van chemische producten over de traditionele Rijn per maand \*



Bron: destatis \* inclusief trendcurve

In Duitsland worden chemische producten vandaag de dag voor 8,8% over water, voor 57,6% per vrachtwagen, 10,9% in pipelines, 12% per spoor en 10,7 % per zeeschip vervoerd<sup>1</sup>.

In deze percentages zijn alle transporten van chemische producten vervat, dus ook de hoeveelheden die niet door de chemische industrie zelf, maar door de chemiehandel worden vervoerd. Wanneer men alleen de vervoersstromen bekijkt waar de chemische industrie zelf voor verantwoordelijk is, ligt het marktaandeel van de binnenvaart bij 9,7 %, dus net iets hoger. De verklaring voor dit verschil ligt in het feit dat de handel slechts geringe hoeveelheden vervoert, waardoor het vervoer per vrachtwagen vaak eerder in aanmerking komt.

De Duitse VCI (Verband der chemischen Industrie) gaat voor 2012 uit van een daling van de chemieproductie van 3 % ten opzichte van 2011. Op grond van de zeer nauwe correlatie tussen de chemische productie en de vervoersvraag op de Rijn, moet ook voor het vervoer van chemische producten voor 2012 met een vergelijkbaar sterke daling worden gerekend.

Het vervoer van meststoffen laat een vrijwel identiek plaatje zien als dat van de chemische producten. In 2012 was er alles bij elkaar genomen sprake van een licht opleving, die de eerder negatieve tendensen in de tweede helft van 2011 afloste. In totaal werden er op de Rijn in de eerste zes maanden van 2012 rond de 2,3 mln. t vervoerd. Het met afstand grootste gedeelte hiervan komt voor rekening van stikstofverbindingen en kunstmest.

## 2.7 Minerale olieproducten

Het vervoer lag in de eerste helft van het jaar ongeveer 6 % hoger dan in dezelfde periode het jaar ervoor. Als tendens kan men sinds het begin van het jaar een opwaartse beweging vaststellen (zie grafiek). Deze tendens mag men echter niet als een trend op lange termijn interpreteren, maar eerder als een tijdelijk verschijnsel dat door de prijsontwikkeling op de oliemarkten veroorzaakt is.

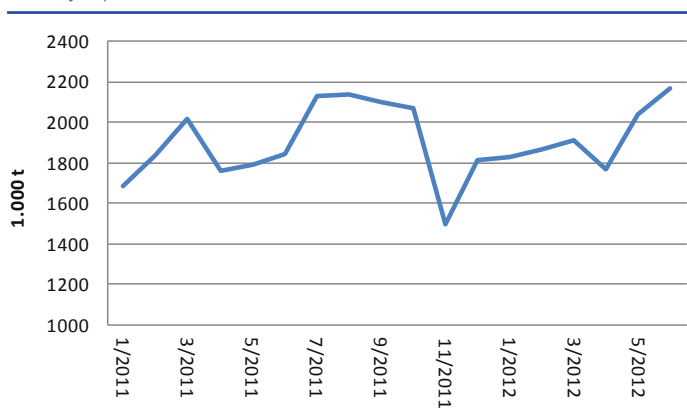
1 Bron: Verband der Chemischen Industrie in Deutschland (VCI)

Uit de grafiek blijkt dat in het tweede kwartaal 2012 de prijzen duidelijk terugliepen. De terugval kan gezien worden als een pessimistische reactie van de markten op de Europese financiële crisis.

Het vervoer van aardolieproducten zal volgend jaar, dus 2013, vermoedelijk enigszins aantrekken. De olieprijs staat namelijk als gevolg van de negatieve prognoses voor de conjuncturele ontwikkeling in de eurozone en als belangrijkste parameter onder druk.

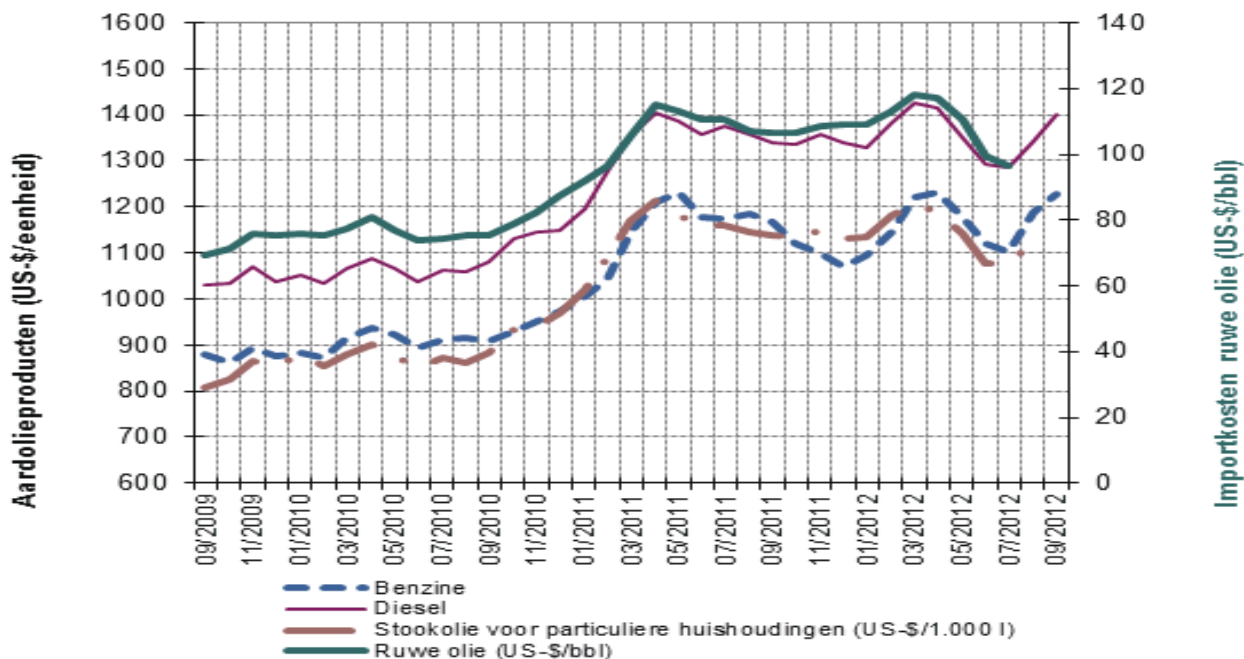
De verwachting van dalende olieprijsen (backwardation-situatie op de termijnmarkten) leidt weliswaar aan de ene kant tot een lagere, speculatieve vraag naar aardolie, maar anderzijds zal een lage olieprijs in principe de consumptievraag van particuliere huishoudingen stimuleren.

Afbeelding 14: Vervoer van vloeibare aardolieproducten op de Rijn per maand



Bron: destatis

Afbeelding 15: Prijswontwikkeling voor ruwe olie en aardolieproducten



Bron: International Energy Agency (IEA)

## 2.8 Containers

In de eerste helft van 2012 werden op de traditionele Rijn circa 660.000 containers vervoerd. Zo'n twee derde daarvan waren beladen containers, terwijl een derde lege containers waren. In de standaardmaat „Twenty Foot Equivalent (TEU)“ bedroeg de hoeveelheid rond de 1 miljoen.

Het in de containers vervoerde goederengewicht vertegenwoordigde 7,5 mln. ton. De volgende tabel bevat de exacte gegevens.

*Tabel 6: Containervervoer op de Rijn in de eerste helft van 2012*

Aantal containers		TEU		Goederengewicht in de containers (Ton)	
Leeg	Beladen	Leeg	Beladen	Leeg	Beladen
213.330	446.525	328.812	679.151	0	7.512.818
Totaal aantal = 659.855 containers		Totale hoeveelheid = 1.007.963 TEU		Totaal goederengewicht in de containers = 7.512.818 ton	

*Bron: destatis; Berekeningen van de CCR*

Vergelijkt men de bovenstaande TEU-hoeveelheden met de halfjaarlijkse cijfers van eerdere jaren, ontstaat het volgende beeld:

*Afbeelding 16: Getransporteerde hoeveelheden lege en volle containers in de Rijnvaart per halfjaar*

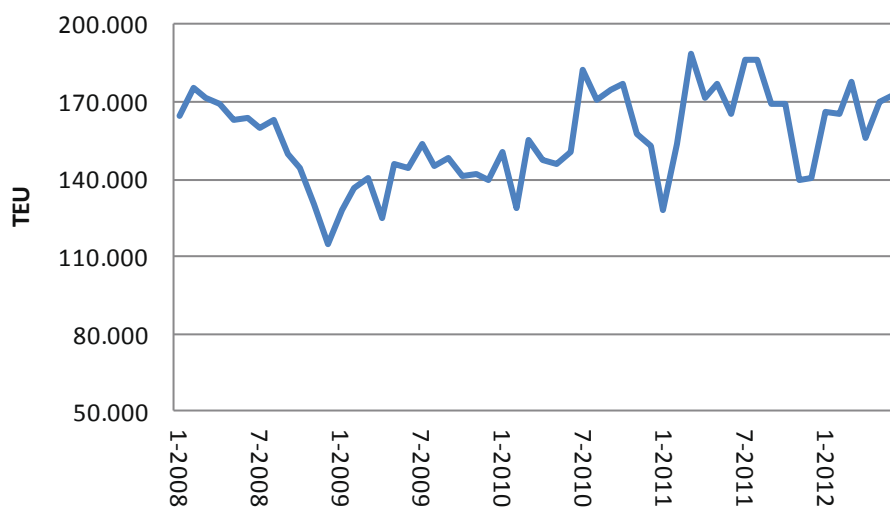


*Bron: destatis; Berekeningen CCR*

Het aantal beladen TEU-containers lag in de eerste helft van 2012 net 1% boven het cijfer voor 2011. Het aantal lege containers is momenteel 5 % hoger dan in de eerste zes maanden van 2011.

Bezien over een periode van enkele jaren kan worden vastgesteld dat voor de totale hoeveelheid beladen en lege containers net als bij de chemische producten, het niveau van voor het uitbreken van de crisis rond halverwege 2010 weer werd bereikt.

Afbeelding 17: Maandelijkse ontwikkeling van het containervervoer op de traditionele Rijn sinds begin 2008



Bron: destatis

### 3. Vraag op de markt voor passagiersvervoer

Het segment van de dagtochten werd in het voorjaar van 2012 geplaagd door regenachtig weer. Hierdoor daalde de bezetting van de schepen. Daarna werd het weer een stuk beter en trok ook de vraag dienovereenkomstig aan.

Bij de riviercruises begon het seizoen met een zekere terughoudendheid in de reserveringen, hetgeen naast het onzekere economische klimaat, gedeeltelijk ook te wijten zal zijn geweest aan de naweeën van het ongeluk van de Costa Concordia in de Middellandse Zee. Duitse klanten hebben gevoeliger op dit scheepsongeval gereageerd dan bijvoorbeeld de Amerikaanse klanten uit de USA. Dit verklaart ook het feit dat sommige Duitse riviercruise-ondernemingen de oplevering van nieuwe schepen die nu gebouwd worden, een jaar hebben uitgesteld.

Voor 2013 verwacht men een terugkeer naar de al jarenlang aanhoudende groeitrend. Voor de ontwikkeling van de vraag wordt voor de komende jaren tot 2018 voor de West-Europese markt een jaarlijkse groei van het aantal passagiers ter hoogte van 8 % geraamd<sup>1</sup>.

1 Bron: Hamburgische Seehandlung (2012) Emissionsprospekt Beteiligungsangebot Flussfahrt Donau; blz. 58.

# Hoofdstuk 2:

## Verhouding tussen vervoersaanbod en –vraag

### 1. Ontwikkeling van de vloot: nieuwe schepen

#### 1.1 Drogeladingvaart

In 2011 zijn volgens de laatste cijfers van het IVR in totaal twintig nieuwe motorvrachtschepen, vijftien nieuwe duwbakken, twee duwbotten en een sleepschip op de markt gekomen.

Bij de motorvrachtschepen is dit goed voor een nieuw tonnage van 57.600 ton en bij de duwbakken is dit een uitbreiding met 43.000 ton. Samen levert dit rond 100.000 ton aan nieuwe tonnage op, wat neerkomt op een daling van het nieuwbouwpercentage van rond de 36.000 t oftewel 26 % ten opzichte van 2010. In aantal schepen uitgedrukt zijn er dus 26 minder nieuwe schepen te water gelaten.

Vergelijkt men de aantallen nieuwe schepen in 2011 met die in het decennium 2000–2010, kan het volgende worden vastgesteld: de investering in nieuwe laadruimte valt op dit moment qua aantallen schepen te vergelijken met de jaren 2004, 2005 en 2006. In die jaren kwamen steeds rond de 100.000 t op de markt. De periode van 2004 tot 2006 was, wat de algemene economische situatie betreft, eerder gedempt. Wat dat betreft vertoont de huidige situatie duidelijke overeenkomsten met de jaren 2004, 2005 en 2006.

Het gemiddelde tonnage van de nieuwe schepen die in 2011 in de vaart genomen werden, lag bij 2900 ton (motorvrachtschepen), respectievelijk bij 2400 ton (duwbakken).



*Tabel 7: Nieuwbouwwolume in de drogeladingvaart \**

Jaar	Nieuwbouw-tonnage (t)
2008	432.000
2009	480.000
2010	135.700
2011	100.600

*Bron: IVR*

*\* Gegevens voor België, Duitsland, Nederland, Frankrijk en Zwitserland*

De cijfers voor 2012 zijn nog zeer onvolledig, zodat er op dit moment nog geen harde cijfers voor het nieuwbouwpercentage in 2012 kunnen worden verstrekt. De cijfers voor de eerste tien maanden laten echter een verdere krimp zien, die zelfs nog sterker zou kunnen uitvallen dan de daling tussen 2010 en 2011.

## 1.2 Tankvaart

Volgens cijfers van de IVR is de nieuwbouw in de tankvaart in de jaren 2011 en 2012 fors afgenomen. Dit blijkt uit de voorlopige cijfers voor de eerste tien maanden van 2012, in combinatie met de gegevens voor het gehele jaar 2011. In 2011 zijn volgens de laatste cijfers van de IVR 86 nieuwe tankschepen met een totaal tonnage van ongeveer 185.300 ton op de markt gekomen. De gemiddelde capaciteit lag bij circa 2900 ton. Ten opzichte van 2009 en 2010 wordt er dus aanzienlijk minder geïnvesteerd

*Tabel 8: Nieuwbouwwolume in de tankvaart \**

Jaar	Nieuwbouw-tonnage (t)
2008	144.580
2009	391.000
2010	339.000
2011	185.000

*Bron: IVR*

*\* Gegevens voor België, Duitsland, Nederland, Frankrijk en Zwitserland*

De daling in de nieuwbouw in 2011 in vergelijking met het jaar ervoor bedraagt in percentage uitgedrukt ongeveer 45 %, wat bijna een halvering is. Qua aantal werden er circa twintig schepen minder aan de markt toegevoegd. Deze daling komt overeen met het in de marktobservatie 2012-1 genoemde dalingsscenario (zie themabericht over de tankvaart). In dat rapport is er echter ook op gewezen dat een daling in de nieuwbouwactiviteiten van twintig schepen per jaar niet voldoende is om de overcapaciteiten af te bouwen, als er tegelijkertijd vrijwel geen enkelwandige schepen van de markt worden gehaald.

Vergelijkt men de cijfers voor de eerste tien maanden van 2012 met dezelfde periode van 2011, dan heeft het er alle schijn van dat het nieuwbouwwolume in 2012 opnieuw sterk terugloopt.

De trend in de richting van steeds grotere schepen heeft zich ook in 2012 voortgezet. Het gemiddelde tonnage van de in 2012 nieuw gebouwde schepen ligt rond de 3200 ton. Het moet evenwel onderstreept worden dat er in de tankvaart nog steeds ook relatief kleine schepen worden gebouwd (minder dan 2000 ton). Deze treft men vooral in Duitsland en België aan.

De gemiddelde waarde voor de gehele Europese tankvloot wordt in feite „vervormd“ en valt te hoog uit, omdat er in Nederland enkele zeer grote nieuwe tankschepen op de markt zijn gekomen (het gaat daarbij om nieuwe schepen met een capaciteit van 6000 ton of meer).

### 1.3 Passagiersvaart

In 2011 zijn in West-Europa tien nieuwe riviercruiseschepen op de markt gekomen. Deze nieuwe schepen varen grotendeels onder Zwitserse of Duitse vlag, maar een enkel schip ook onder Tsjechische of Oostenrijkse vlag. Verder zijn er ook enkele dagtochtschepen op de markt gekomen, en wel vooral in Duitsland en Nederland.

In de eerste tien maanden van 2012 werden bij de riviercruiseschepen twaalf nieuwe schepen geteld; de helft daarvan vaart onder Zwitserse vlag. De meeste van deze nieuwe cruiseschepen hebben een lengte van 135 meter en een breedte van 11,4 meter. De diepgang van de nieuwe schepen varieert en ligt tussen de 1,4 en 2,0 meter.

Er zijn thans naar schatting ongeveer 230 cruiseschepen op de Europese wateren onderweg. Uit een analyse van de cijfers door SeaConsult blijkt dat in april 2012 rond 57 % van de eenheden op de Europese binnenwateren (met uitzondering van Rusland) minstens tien jaar oud zijn. Bijna 23 % van de riviercruiseschepen zijn zelfs ouder dan 25 jaar, terwijl 9 % ouder is dan 45 jaar<sup>1</sup>. Op grond van deze leeftijdsstructuur valt te verwachten dat er in de toekomst schepen vervangen zullen gaan worden.

## 2. Capaciteitsbenutting

### 2.1 Laadruimte in de drogelingvaart

Ondanks de sterke stijging van de transportvraag in 2010 en gedeeltelijk ook nog in 2011, is de capaciteitsbenutting niet blijvend hoger komen te liggen. De benuttingsgraad ligt nog steeds 12 tot 24 procentpunten onder de waarden van het tijdvak 2004 – 2008.

In 2011 steeg de capaciteitsbenutting afhankelijk van de grootteklasse van de schepen, met 4 tot 8 procentpunten. De sterkste groei deed zich voor bij schepen met een draagvermogen van 400 tot 1000 ton, dus bij relatief kleine schepen. Dit kan worden verklaard door het effect van laagwater.

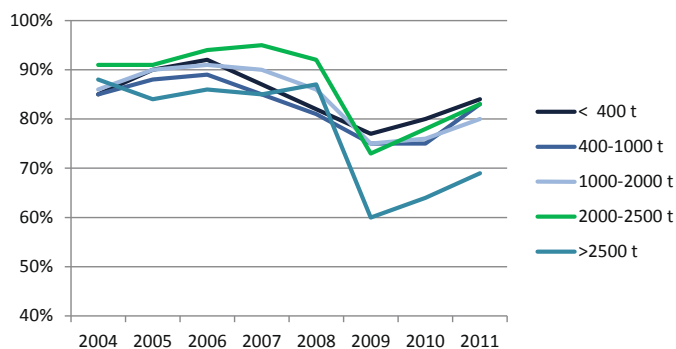
1 Bron: Hamburgische Seehandlung (2012)

Bij laagwater worden er immers meer kleine schepen ingezet om aan de transportvraag te kunnen voldoen, aanzien de grote schepen in een dergelijke situatie slechts voor een relatief klein gedeelte beladen kunnen worden.

Bovendien moeten vanwege de geringe beladingsgraad per schip meer transporten doorgevoerd worden om dezelfde hoeveelheid te kunnen vervoeren. Daardoor stijgt de tijd dat de vloot actief vaart. Het gevolg is dat bij laagwater de benuttingsgraad van de vloot door natuurlijke factoren toeneemt.

Uit de grafiek kan worden afgelezen dat de benuttingsgraad van de grootste schepen (> 2500 t) zich het slechtst heeft ontwikkeld. Met 69 % bleef de benuttingsgraad 14 tot 15 procentpunten achter bij die van de kleinere scheepscategorieën.

Afbeelding 18: Benuttingsgraad van de vloot in de drogeladingvaart



Bron: Panteia / NEA Consulting

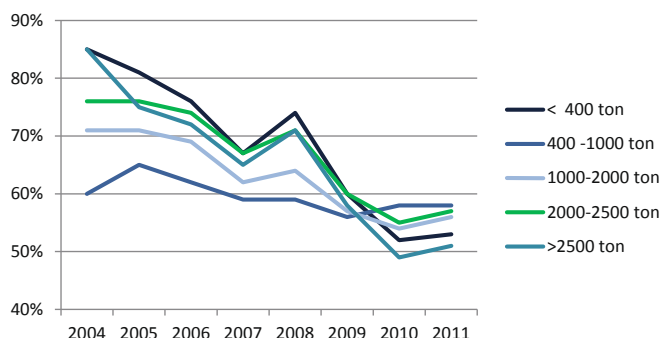
## 2.2 Laadruimte in de tankvaart

De ontwikkeling van de benuttingsgraad biedt in de tankvaart een geheel ander beeld dan in de drogeladingvaart. De vloot is vanwege de reconversie van enkelwandige naar dubbelwandige schepen de laatste jaren zeer sterk gegroeid. Tussen 2004 en 2011 steeg de capaciteit met 60 %.

In tegenstelling tot de drogeladingvaart, waar zich in 2010 een forse stijging van de benuttingsgraad voordeed, heeft de dalende trend in de tankvaart die zich sinds 2004 voordoet, voortgezet. In 2011 was er weliswaar een korte tijd sprake van enige groei, maar dit is grotendeels toe te schrijven aan de laagwatersituatie.

Vanwege de aanhoudende lage waterstanden konden de grote eenheden slechts relatief weinig worden beladen, zodat er veel kleine schepen moesten worden ingezet. Om dezelfde hoeveelheden te vervoeren, werden dus meer schepen benodigd, waardoor de benuttingsgraad van de totale vloot licht steeg.

Afbeelding 19: Benuttingsgraad van de vloot in de tankvaart



Bron: Panteia / NEA Consulting

# Hoofdstuk 3:

## Situatie van de binnenvaart-ondernemingen

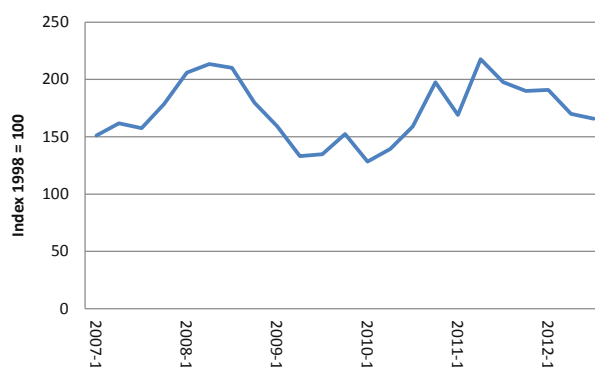
### 1. Ontwikkeling van de vrachtprijzen en de bedrijfsactiviteiten

#### 1.1 Drogeladingvaart

De vrachtprijzen in de drogeladingvaart waren door de algemene goede conjunctuur van 2005 tot aan 2007/2008 op een hoog niveau komen te liggen. Vanaf eind 2008 begonnen de prijzen (min of meer in gelijke tred met de ontwikkeling van de transportvraag) af te kalven. Begin 2010 zette weer herstel in. De lage waterstanden in 2011 zorgden voor een krachtige “ondersteuning”, zodat halverwege 2011 het niveau van voor het uitbreken van de crisis weer bereikt werd.

Sindsdien is er een duidelijke neerwaartse tendens ingezet. Tussen halverwege 2011 en najaar 2012 is het gemiddelde prijsniveau in de drogeladingvaart gedaald. De waterstanden waren in de eerste helft van 2012 normaal, zodat deze ondersteunende factor voor de vrachtprijzen nu geen werking sorteerde.

Afbeelding 20: Vrachtprijzen in de drogeladingvaart



Bron: Rabobank / NEA Consulting

De ontwikkeling van de omzet is het product van de vervoershoeveelheden en de vrachtprijsontwikkeling, met dien verstande dat beide factoren meespelen. Vaak bewegen hoeveelheden en vrachtprijzen dezelfde kant op, zodat de omzetontwikkeling eenduidig in dezelfde richting tendeert.

Transportvraag en prijsniveau kunnen echter ook “gescheiden wegen bewandelen”; dit gebeurt met name wanneer de invloed van de waterstanden of van de vlootcapaciteit bijzonder sterk is. Dit zag men in de eerste helft van 2012 gebeuren: ondanks een licht stijgende vervoersvraag, daalden de vrachtprijzen, omdat de waterstanden toereikend waren en er nog steeds een overcapaciteit heerste.

De Nederlandse binnenvaart werd als gevolg hiervan in de eerste helft van 2012 geconfronteerd met een dalende omzet. Het Centraal Bureau voor de Statistiek berekende dat de omzet in het tweede kwartaal van 2012 bijna 10 % daalde in vergelijking met het tweede kwartaal van 2011. In het eerste kwartaal van 2012 was de omzet ten opzichte van het jaar ervoor nog relatief stabiel gebleven. In het voorjaar van 2011 waren er nu juist stijgingen in de omzet van 5 tot 20 % - al naar gelang het kwartaal - geboekt. In 2011 was de omzetgroei vooral te danken aan de lage waterstanden, die net als de zogeheten „windfall profits“<sup>1</sup> de vrachtprijzen en dus ook de inkomsten ten goede kwamen.

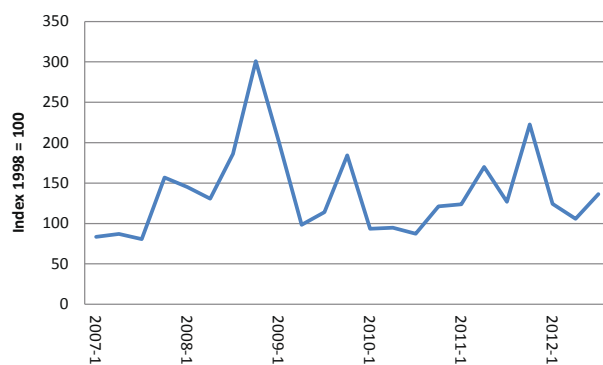
Een en ander neemt niet weg dat het aantal faillissementen in de Nederlandse binnenvaart tegen het einde van 2011 en in het voorjaar van 2012 fors is gestegen<sup>2</sup>. De cijfers lagen in deze twee kwartalen drie à vier keer hoger dan normaal.

## 1.2 Tankvaart

Het sterke belang van de seizoensgebonden transporten (stookolie voor de particuliere huishoudingen) werd ook in 2011 zichtbaar in de manier waarop de vrachtprijzen zich in de tankvaart ontwikkelden. In het vierde kwartaal van 2011 piekten de cijfers. Het is een fenomeen dat zich ook in vroegere jaren in het vierde kwartaal voordeed en het hangt samen met de seizoensgebonden levering van stookolie. Wat opviel is dat de uitschieter in het vierde kwartaal van 2011 zeer hoog was in vergelijking met eerdere jaren.

Zoals moge blijken uit de grafiek met de prijsontwikkeling voor aardolieproducten (zie het tekstgedeelte over de vervoersvraag) ontstond er halverwege 2011 een fundamentele ommekeer op de aardolie markten; na een fase van sterke prijsstijgingen volgde een maandenlange prijsdaling. Hierdoor zijn de vrachtprijzen voor het vervoer van aardolieproducten in het najaar van 2011 sterk aangetrokken, terwijl de voorraden stookolie dankzij de lage productprijzen konden worden bijgevuld.

Afbeelding 21: Vrachtprijzen in de tankvaart



Bron: Rabobank / NEA Consulting

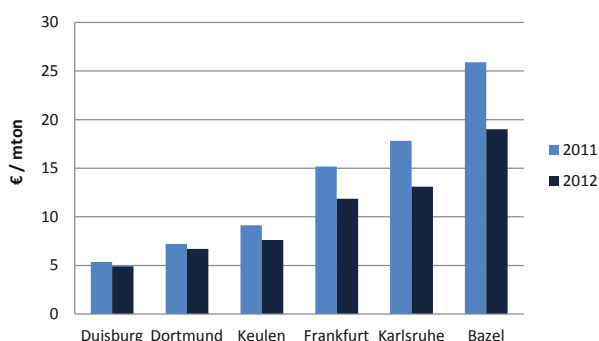
1 Onder „windfall profits“ verstaat men de marktwinst die niet rechtstreeks met de prestaties van desbetreffende onderneming samenhangen, maar alleen door buitengewone invloeden ontstaat.

2 Bron: CBS.

Toen de seizoeneffecten wegebden, zwakten de vrachtprijzen begin 2012 ook weer af, waarbij het derde kwartaal 2012 nog een kleine opleving toonde.

De volgende grafiek toont de (per enquête) verkregen gemiddelde vrachtprijzen voor het vervoer van stookolie en diesel vanaf Rotterdam voor de eerste drie kwartaal van 2011 en 2012. Er worden verschillende bestemmingen langs de Rijn aangegeven. De grafiek laat op de eerste plaats zien in welke mate het vrachtprijsniveau afhangt van de vervoersafstand, wat voornamelijk te herleiden valt op de stijgende variabele kosten in functie van de afstand.

Afbeelding 22: Gemiddeld prijsniveau voor het vervoer van stookolie en diesel vanaf Rotterdam \*



Bron: PJK International; Berekeningen van de CCR  
\* voor de drie eerste kwartalen van 2011 en 2012

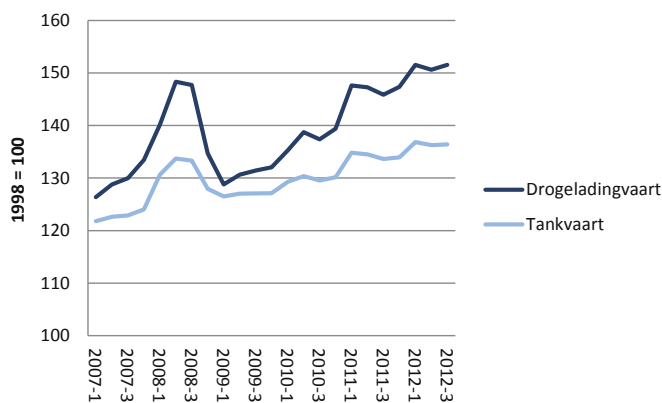
Op de tweede plaats kan men echter ook in de grafiek aflezen dat het algemene prijsniveau in 2012 lager lag dan het jaar ervoor. De redenen hiervoor moeten gezocht worden in de reeds genoemde prijseffecten die in 2011 werden waargenomen.

Tegen de achtergrond van de lagere vrachtprijzen zijn ook de omzetcijfers in de tankvaart in 2012 in vergelijking met 2011 gedaald.

## 2. Kostenontwikkeling

De kostenontwikkeling in de binnenvaart volgde in de eerste negen maanden van 2012 min of meer de trend van de afgelopen drie jaar. Uit de hier afgebeelde trend kan worden opgemaakt dat de kosten in de drogeladingvaart sterker toenemen dan in de tankvaart. Voor het vervoer van droge goederen lag het algemene kostenniveau in het derde kwartaal van 2012 4 % hoger dan in het derde kwartaal van 2011. In de tankvaart beperkte de stijging zich daarentegen tot 2 %.

Afbeelding 23: Kostenontwikkeling in de drogelading- en tankvaart



Bron: Rabobank / NEA Consulting

### 2.1 Brandstofkosten

Bij de brandstofkosten heeft zich de licht stijgende trend van de laatste twee jaar grosso modo voortgezet. Alleen medio 2011 toont de curve een tijdelijke, kleine knik; deze hangt samen met de dramatische toespitsing van de Europese financiële crisis, die de olieprijs gedurende een korte tijd duidelijk onder druk zette.

Navolgend zijn de stijgingen weergegeven voor de maand september; telkens in relatie tot dezelfde maand van vroegere jaren.

September 2012 in vergelijking met september 2011 : + 11 %

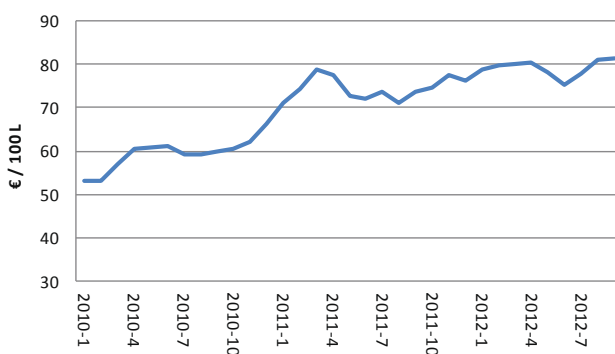
September 2012 in vergelijking met september 2010 : + 36 %

September 2012 in vergelijking met september 2009 : + 72 %

Voor het jaar 2013 gaat het Internationaal Monetair Fonds (IMF) in de laatste prognose van oktober 2012 voor de olietermijnmarkten uit van een backwardation-situatie. Backwardation houdt in dat op middellange termijn de olieprijs eerder zullen gaan dalen<sup>1</sup>. Hierbij moet echter de kanttekening worden geplaatst dat de onzekerheden van deze prognose zeer groot zijn.

De bijdrage die sinds 01.01.2011 betaald moet worden voor de financiering van de verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval is ongetwijfeld een extra kostenfactor voor de ondernemingen. Het voorschrift dat er alleen nog maar zwavelarme brandstof mag worden gebruikt, hoort in dezelfde categorie thuis. Toch zijn de consequenties van deze milieumaatregelen gering wanneer men ze met de stijging van de gasolieprijzen vergelijkt.

Afbeelding 24: Ontwikkeling van de brandstofprijzen in de binnenvaart \*



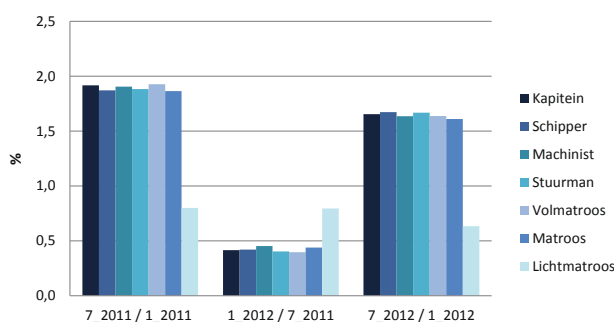
Bron: Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft; CBRB  
\* Gasolie-index CBRB

## 2.2 Arbeidskosten

De arbeidskosten leggen als vaste kostenpost in de binnenvaart veel gewicht in de schaal. Gegevens over de ontwikkeling van de cao-lonen in Nederland wijzen alles bij elkaar genomen op een kleine stijging in de laatste anderhalf jaar.

De volgende grafiek laat dit zien aan de hand van de procentuele ontwikkeling van de cao-lonen in de drogeladingvaart (volgens CBRB) in Nederland. Weergegeven is de loonontwikkeling voor de diverse rangen.

Afbeelding 25: Procentuele ontwikkeling van de lonen in de drogeladingvaart \*



Bron: CBRB; Berekeningen van de CCR

De wijzigingspercentage tussen juli 2012 en januari 2012, tussen januari 2012 en juli 2011, alsook tussen juli 2011 en januari 2011 tonen een stijging binnen een bandbreedte van 0,5 tot 2 %.

<sup>1</sup> Zie: IMF (2012), World Economic Outlook October 2012 Coping with High Debt and Sluggish Growth, blz. 39.

De ontwikkeling van de cao-lonen in de tankvaart wijkt niet sterk af van de situatie die hier voor de drogelandingvaart is beschreven. Voor Duitsland worden vrijwel dezelfde verhogingen gemeld.

### 2.3 Kapitaalkosten

De kapitaalkosten bestaan uit de rentekosten voor financieringen door vreemd kapitaal, de rentekosten voor eigenkapitaal en de afschrijvingen<sup>1</sup>.

Wat de financiering door middel van vreemd kapitaal betreft, wordt hier voor de kostenontwikkeling de door de ECB gepubliceerde rente voor kredieten met een looptijd van meer dan tien jaar en een kredietvolume van meer dan 1 mln. € als indicator ingezet. De rentevoet voor dit soort kredieten is in de loop van 2011 steeds verder gedaald<sup>2</sup>.

Desalniettemin is men momenteel zeer voorzichtig met de kredietfinanciering, met name in de drogelandingvaart. Dit komt tot uitdrukking in relatief hoge risicopremies en dus vrij stringente financieringsvoorwaarden.

De afschrijvingen richten zich naar de verzekeringswaarde van het schip. Deze laatste is vrij constant, zodat ook de afschrijvingen als kostenfactor constant gebleven zijn.

### 2.4 Verzekeringskosten

De verzekeringskosten zijn vanwege een harde, onderlinge concurrentie tussen de scheepsverzekeraars en een eerder stagnerende ontwikkeling van de waarde van de schepen als gevolg van de economische crisis, op ongeveer hetzelfde peil blijven steken.

Het valt te verwachten dat er veranderingen op de verzekeringsmarkt zullen optreden op grond van de in september 2012 besloten herziening van het Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI). In het kader van deze herziening<sup>3</sup> werd de regeling van een aansprakelijkheidsbeperking bij scheepsongevallen, die in West-Europa al langer bestaat, uitgebreid tot het Donaugebied. Dit zou na de inwerkingtreding van het Verdrag, gevolgen kunnen hebben voor de verzekeringsmarkt in deze landen, want bepaalde risico's kunnen pas verzekerd worden, als er voor de aansprakelijkheid grenzen gelden.

### 2.5 Onderhouds- en reparatiekosten

De onderhouds- en reparatiekosten hangen in grote mate af van de personeelskosten van de scheepswerven. Verder worden zij bepaald in functie van de energie- en de staalprijzen, waarbij de laatstgenoemden vooral bij reparaties in het gewicht vallen. De energieprijzen (elektriciteitsprijzen voor grote, industriële klanten) zijn volgens gegevens van Eurostat voor de EU-27 momenteel vrijwel constant<sup>4</sup>. Sinds 2009 zijn de prijzen vrijwel

- 
- 1 De kosten van eigen kapitaal moeten als alternatieve kosten (opportunity costs) worden gezien, aangezien het eigen kapitaal dat in een scheepvaartonderneming gestoken is, theoretisch ook voor andere doeleinden met winst had kunnen worden belegd. Daarom moeten de kosten van eigen kapitaal in de berekeningen worden meegenomen.
  - 2 Bron: ECB
  - 3 Zie daartoe: <http://www.ccr-zkr.org/files/documents/cpresse/cp20120927de.pdf> (Diplomatieke Conferentie van de CCR keurt het Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI 2012) goed).
  - 4 Geldt voor de afname van hoeveelheden 500 MWh < verbruik < 2 000 MWh.



ongewijzigd gebleven.

In België, Duitsland en Nederland zijn de elektriciteitsprijzen zelfs licht gedaald, terwijl zij in Frankrijk gestegen zijn. De staalprijzen toonden in de loop van 2011 eerder een neerwaartse tendens, die zijn oorsprong heeft in de wereldwijde economische afzwakking.

## Conclusie

De ontwikkeling van de opbrengsten in de drogeladingvaart is op dit moment zeer problematisch. Dalende vrachtprijzen en stagnerende transporthoeveelheden resulteren in teruglopende omzetcijfers. Tegelijkertijd stijgen de kosten in een onverminderd hoog tempo, met name vanwege de brandstofprijzen. Al deze factoren samen leveren voor talrijke ondernemingen in de drogeladingvaart een zeer penibele bedrijfssituatie op. In Nederland is het aantal faillissementen begin 2012 fors gestegen.

De tankvaart is nog steeds geconfronteerd met grote uitdagingen, omdat de vlootcapaciteit blijft toenemen. Ook al wordt er nu minder in nieuwe schepen geïnvesteerd, is het tonnage desalniettemin zeer omvangrijk en is een evenwicht tussen vraag en aanbod ver te zoeken. Daar staat tegenover dat de vrachtprijzen zich iets beter hebben ontwikkeld dan in de drogeladingvaart en ook de kosten in dit binnenvaartsegment minder sterk gestegen zijn.

## Samenvatting en vooruitblik

Het economisch beeld van de binnenvaart is aan het einde van 2012 in de twee belangrijkste segmenten onverminderd zorgwekkend.

Weliswaar zijn de vervoerde hoeveelheden in het eerste halfjaar gestegen en is de uitbreiding van de vloot met nieuwe schepen tot op het langjarig gemiddelde gedaald, vastgesteld moet echter worden dat bij een normale waterstand de sector niet in staat is de vrachten en daarmee de omzet op peil te houden. Bij oplopende kosten leidt dat tot een verdere daling van de rendementen. Veel ondernemingen kampen nog met de effecten van de economische crisis die sinds 2008 z'n invloed –in verschillende vormen – doet gelden. Veel ondernemingen hebben hun buffers moeten aanspreken om de verzwaarde omstandigheden het hoofd te kunnen bieden. Er is in dat verband een groot belang mee gediend de faillissementen te beperken. Een neerwaartse spiraal van de marktwaarde van de schepen zou desastreuze gevolgen voor de sector met zich meebrengen.

Tekenen van een geleidelijk herstel lijken er nog niet te zijn. Belangrijke marktsegmenten zoals die van de staal- en de chemische industrie, hebben een cyclisch karakter en laten voor de korte termijn geen bijzondere groei- verwachtingen zien; eerder is het tegendeel aan de orde. Het containervervoer zal de stijgende lijn voortzetten, maar de binnenvaart zal zich moeten instellen op een scherpere concurrentie met de andere modaliteiten. De achtergebleven groei van geladen containers zou op een zich veranderende concurrentiepositie kunnen duiden.

De tankvaart lijkt echter een momentane opleving te beleven, mede als gevolg van dalende olieprijsen op de wereldmarkt. Omdat het effect daarvan op de consumptie eerder als gering moet worden beschouwd, zal deze opleving eerder een tijdelijk karakter hebben. Voor deze deelsector blijft vooreerst maatgevend de verhouding tussen de twee deelsegmenten van de vloot, dubbelwandig en enkelwandig. Het aandeel nieuwe schepen is ten opzichte van de eerdere jaren inmiddels sterk teruggelopen en ook voor 2013 wordt een verdere teruggang verwacht. Als onder invloed van de noodzakelijke verlenging van de scheepscertificaten (de maximale uitloop tot 2019 komt in zicht) een geleidelijke uitstroom van oude, enkelwandige tonnage op gang komt, zou zich deze sector enigszins kunnen herstellen.

Kortom, bij een vervoersvraag die weliswaar stagneert maar ook niet daalt en een vloot die nog wel groeit, maar niet meer bovenmaats, is het in de betrekkelijk precaire situatie aan alle betrokken te koersen op evenwicht en daarbij in te zetten op stabiliteit van vrachten. Onder de huidige verhoudingen is de continuïteit van de binnenvaart er zeer mee gediend.



## Bijlage : Nieuw gebouwde schepen

Scheepstype	2008			2009			2010		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvrachtschepen	90	319 377	128 168	103	339 580	160 154	30	85 331	39 273
Vrachtduwbakken	58	112 956		65	140 872		35	50 384	
totaal	148	432 333	128 168	168	480 452	160 154	65	135 715	39 273
Motortankschepen	52	144 581	49 678	131	391 058	133 439	105	338 759	124 598
Tankduwbakken	0	0		0	0		0	0	
totaal	52	144 581	49 678	131	391 058	133 439	105	338 759	124 598
Duwboten	4		1 684	8		12 760	2		2 156
Sleepboten	4		3 890	5		7 780	1		810
totaal	8		5 574	13		20 540	3		2 966
Hotelschepen	4		5 432	17		17 072	16		5 872
Dagtochtschepen	20		5 252	12		3 686	12		5 177
totaal	24		10 684	29		20 758	28		11 049

Scheepstype	2011			2012 (eerste tien maanden)		
	aantal	tonnage	kW	aantal	tonnage	kW
Motorvrachtschepen	20	57 600	26 665	4	10 790	8 244
Vrachtduwbakken	15	43 000		4	12 000	0
totaal	40	100 600	26 665	8	22 790	8 244
Motortankschepen	84	182 000	90 500	28	62 824	25 523
Tankduwbakken	2	3 262	0	0	0	0
totaal	86	185 262	90 500	28	62 824	25 523
Duwboten	2		1 268	2	1 756	8 166
Sleepboten	1		5 280	0	0	0
totaal	3		6 548	2	1 756	8 166
Hotelschepen	10		12 420	12	0	18 456
Dagtochtschepen	9		2 421	3	0	1 062
totaal	19		14 841	15	0	19 518

Bron: IVR



## Glossarium

**ARA – havens:** afkorting voor de drie grootste Europese havens: Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen.

**Transport- of laadruimteaanbod:** bestaat uit het totale laadvermogen van de beschikbare vloot en wordt uitgedrukt in ton.

**Binnenvaart:** vervoer van goederen of personen aan boord van een schip dat voor het vervoer in de binnenvaart op een bepaald waterwegennet bestemd is.

**Binnenwateren:** in het binnenland gelegen wateren die door schepen met een draagvermogen van tenminste 50 t bij normale belading kunnen worden bevaren. Tot de binnenwateren worden ook bevaarbare rivieren, meren en kanalen gerekend.

**Resultaat:** met het begrip resultaat wordt in deze publicatie beoogd in de vorm van een indexcijfer de activiteit van de binnenvaart te definiëren, waarbij een gegeven vraag en de gebruikelijke vrachtprijzen op de markt in aanmerking worden genomen.

**Rivier-/zeevervoer:** vervoer van goederen aan boord van een binnenvaart- of zeeschip (zeeschip dat voor het varen op binnenwateren is geconcipeerd), dat geheel of gedeeltelijk op binnenwateren plaatsvindt.

**Vracht:** kan zowel naar de vervoerde goederen als naar de vrachtprijs verwijzen.

**Laadruimte:** ruimte die het grootste gedeelte van een handelsschip vormt en waarin de getransporteerde goederen zijn ondergebracht.

**Prestatie:** verwijst naar de transportprestatie in het goederenvervoer. De transportprestatie wordt gemeten in ton per kilometer.

**Schip/schip- overslag:** lossen van een vracht van een zeevrachtschip en het laden van deze vracht op een ander zeevrachtschip, zelfs indien de vracht voordat het verder vervoerd wordt een bepaalde tijd aan wal opgeslagen is geweest.

**Tanklaadruimte:** is van toepassing bij het vervoer van tankladingen.

**Diepgang:** hoogte van het gedeelte van het schip onder water; de diepgang hangt dus af van de belading van het schip.

**Tonkilometer (tkm):** maateenheid voor het meten van de transportprestatie, die overeenkomt met het vervoer van een tongoederen per binnenvaartschip over een afstand van 1 km. Wordt verkregen door vermenigvuldiging van de vervoerde hoeveelheid in ton met de afgelegde afstand in km.

**Drogeladinglaadruimte:** is van toepassing bij het vervoer van droge bulkgoederen.

**Overslag:** omladen van goederen van één vervoersmiddel op een ander.

**Waterstand:** niveau van het water in een rivier of kanaal, uitgedrukt in cm.

**Stroomopwaarts:** deel van de waterweg tussen het in aanmerking genomen punt en de bron.

**Stroomafwaarts:** deel van de waterweg tussen het in aanmerking genomen punt en de riviermonding of de samenvloeiing met andere waterwegen.

**Twintig-voet-equivalent-eenheid (TEU):** uniforme maateenheid voor de telling van containers uitgaande van hun afmetingen en ter beschrijving van de capaciteiten van containerschepen of terminals. Een 20-voet ISO-container (20 voet lang en 8 voet breed) komt overeen met 1 TEU.

## Bronvermelding:

### Internationale organisaties

European Central Bank (ECB)

Eurostat

International Monetary Fund (IMF)

International Energy Agency (IEA)

### Bedrijfsfederaties

Hauptverband der deutschen Bauindustrie

Verband der Chemischen Industrie (VCI)

Verband der deutschen Kohleimporteure (VDKI)

### Nationale overheden

Bundesamt für Güterverkehr

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Statistisches Bundesamt Deutschlands

Stichting Maritieme Dienstverlening (SAB)

Wasserschiffahrtsdirektion Südwest

### Binnenvaartorganisaties

CBRB

EBIS

EBU

IVR

Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft

### Haven

Schweizerische Rheinhäfen

### Particuliere ondernemingen

Bateaux Parisiens

Deutsche Fonds Research

Hamburgische Seehandlung



Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG

NEA Consulting / Panteia

PJK International B.V.

Rabobank

SeaConsult

#### Overige bronnen

Plaisier, Hans (2011), Passenger Shipping: Out of the blue – The economic impact of passenger shipping on inland waterways in the Netherlands in 2010; Master thesis; Erasmus University Rotterdam

## Contributies

### EUROPESE COMMISSIE

Rolf DIETER (administrateur)

### SECRETARIAAT VAN DE CCR

Hans VAN DER WERF (projectleider)

Norbert KRIEDEL (econometrist)

Vladimir KORDZINSKI (stagiaire)

Martine GEROLT (secretariaat)

Bernard LAUGEL (druk)

Clémentine HURBOURQUE (design)

Angelika ESPENHAHN (design)

Michèle ADAM (design)

Contact : n.kriedel@ccr-zkr.org

### DESKUNDIGENGROEP

Christian VAN LANCKER (ESO)

Frédéric SWIDERSKI (ITB)

Manfred KAMPHAUS (EBU)

Jan VELDMAN (ESO)

Michael GIERKE (BAG)

### NEA CONSUTLING / PANTEIA

Hans VISSER

Impressum: December 2012

Uitgegeven door het Secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart  
Secretariaat: 2, place de la République 67082 STRAATSBURG cedex – [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)  
ISSN 2070-674X

**CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART**



**EUROPESE COMMISSIE  
DIRECTORAAT-GENERAAL MOBILITEIT EN VERVOER**

