Ontwikkeling van de transportprestatie en marktaandelen van de binnenvaart op de Rijn, Donau en in de Europese Unie

Juni 2025 | Cornelis van Dorsser

Bureau Voorlichting Binnenvaart

Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart
EICB

Koninklijke Binnenvaart Nederland

Samenvatting
Dit rapport biedt een samenhangend en langjarig overzicht van de transportprestatie en marktaandelen van de binnenvaart in Europa, met nadruk op de Rijn en de Donau. Op deze rivieren vindt respectievelijk 81,4% en 18,3% van het totale binnenvaartvervoer in de EU27 plus Zwitserland en Servië plaats. Zwitserland en Servië zijn gelegen aan de Rijn en de Donau, maar maken geen onderdeel uit van de EU27.

Het rapport beschrijft de ontwikkeling van transportvolumes en marktaandelen van wegvervoer, spoor en binnenvaart vanaf 1970. Vanaf 2014 wordt specifieker gekeken naar de ontwikkeling van volumes en marktaandelen in vier segmenten: natte bulk, droge bulk, containers en stukgoed. Ook worden de bijbehorende goederenstromen in detail beschreven. Tot slot wordt onderzocht in hoeverre droge lading en tankvaart gevoelig zijn voor de gevolgen van de energietransitie.

De kracht van het rapport ligt in de toepassing van nieuwe methoden, waarmee – ondanks onvolledige en inconsistente databronnen – toch een consistent beeld geschetst wordt van de prestaties van de Europese binnenvaart. Niet eerder beschikte de sector over zo'n robuuste en langjarige dataset. De gegevens zijn uitgedrukt in tonkilometer (tkm) op nationaal grondgebied, waardoor dubbeltelling wordt vermeden en de vervoersprestaties tussen de landen optelbaar zijn.

Na een globaal overzicht van de Europese transportvolumes volgt een gedetailleerde analyse van de transportprestatie op de Rijn en de Donau. Het rapport sluit af met een methodologische verantwoording en een annex met alle cijfers in tabelvorm.

Aandeel binnenvaart in Europese transportvolumes
De Europese vervoersstatistieken laten zien dat de totale transportvolumes in de afgelopen 50 jaar meer dan zijn verdubbeld. Deze groei kwam volledig ten goede aan het wegvervoer, waarvan het marktaandeel toenam van 41,6% in 1970 tot 78,1% in 2023. De binnenvaart groeide in absolute termen nauwelijks: van 114,9 miljard tkm in 1970 naar 115,3 miljard tkm in 2023 (+0,4%). Hierdoor halveerde het marktaandeel van de binnenvaart van 10,4% naar 5,0%.

Ontwikkeling van de Rijnvaart
Tussen 1970 en 2008 groeide het vervoer op de Rijn gestaag, mede dankzij de opkomst van containervaart. Na een piek in 2017 is het volume echter gedaald van 125,7 naar 95,1 miljard tkm in 2023 – onder het niveau van 1970. Circa een derde van deze daling is toe te schrijven aan het teruglopende vervoer van fossiele energiedragers, met name kolen. Het grootste deel van de daling betreft echter niet-fossiele bulkgoederen en containers, vooral in Duitsland.

De afname heeft onder andere betrekking op landbouwproducten, meststoffen, zand en grind, ertsen, staalproducten, afval, secundaire grondstoffen, niet-gecontaineriseerde goederen en bouwmaterialen. Containervervoer op de Rijn kreeg te maken met een terugval door laagwaterperiodes in 2018 en 2022, terwijl het spoor zijn marktaandeel juist wist te vergroten.

De verdeling van de vervoerde goederen in de Rijnvaart is als volgt: 58,5% droge bulk, 29,8% natte bulk, 11,5% containers en 0,2% stukgoed. De verdere uitfasering van fossiele brandstoffen zal de volumes verder doen krimpen. De tankvaart is hier extra gevoelig voor: 56,8% van de tankvaartlading bestaat uit fossiele brandstoffen. In de droge ladingvaart is dat aandeel aanzienlijk lager (12,9%). Nieuwe kansen liggen onder andere in het vervoer van hernieuwbare energiedragers (zoals methanol, LOHC en ammoniak) en CO_2, al worden substantiële volumes pas na 2035 verwacht.

Andere structurele uitdagingen hebben betrekking op stikstofbeperkingen in de bouw, de afname van het aantal kleine schepen en de effecten van klimaatverandering op de bevaarbaarheid van de Rijn.

Ontwikkeling van de Donauvaart
De Donauvaart kende een grillig verloop, sterk beïnvloed door geopolitieke ontwikkelingen. Na een scherpe terugval in de jaren ’90 door de Joegoslavische oorlogen en NAVO-bombardementen, herstelde het vervoer zich vanaf 2005. Sinds 2014 zijn de volumes relatief stabiel tussen 20 en 25 miljard tkm (excl. Servië), met jaarlijkse schommelingen door wisselende oogstopbrengsten en variatie in waterstanden.

Na de Russische inval in Oekraïne daalde het vervoerde volume op de Donau fors: van 24,4 naar 18,6 miljard tkm. In 2023 herstelde dit zich deels tot 19,8 miljard tkm, mede dankzij door de EU ingestelde solidariteitsroutes.

Het aandeel droge bulk was in 2023 dominant met 92,5%, gevolgd door tankvaart (6,9%) en containers (0,6%). Ook op de Donau is de tankvaart gevoelig voor de uitfasering van fossiele lading, die hier 57,0% van het tankvolume uitmaakt. In de droge lading is dat aandeel 10,6%. Deze getallen zijn redelijk vergelijkbaar met de situatie op de Rijn.

De toekomst van de Donauvaart hangt af van externe factoren zoals geopolitieke stabiliteit, adequaat vaarwegbeheer en klimaatbestendigheid. Positief is dat EU-investeringen in vaarweginfrastructuur zichtbaar effect beginnen te hebben. Verdere groei zal afhangen van het ontsluiten van nieuwe goederensegmenten zoals circulaire stromen en alternatieve brandstoffen.

Conclusie
Op basis van dit rapport kan worden geconcludeerd dat de gewenste modal shift van wegvervoer naar binnenvaart nog uitblijft. Sterker nog, er is sprake van een negatieve modal shift, die verder wordt versterkt door de geplande uitfasering van fossiele brandstoffen. Het behoud van marktaandeel vereist actief beleid om de bereikbaarheid en concurrentiepositie van de binnenvaart te verbeteren.

Disclaimer:
Dit rapport is eigendom van EICB, BVB en KBN. Delen van de inhoud is toegestaan, mits daarbij altijd correcte bronvermelding wordt gehanteerd. Overname of verspreiding zonder vermelding van EICB/BVB/KBN als bron is niet toegestaan.