De binnenvaart zit op hete kolen

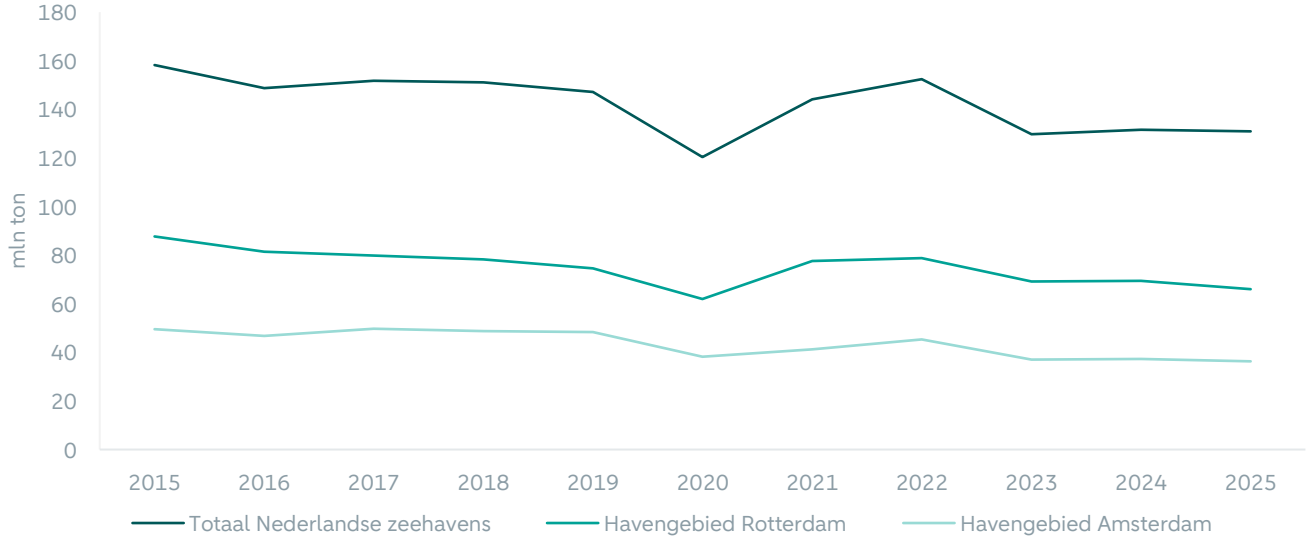
Krimpende bulkstromen dwingen sector tot nieuwe keuzes

De gouden jaren van de droge bulk lijken voorbij. Binnenvaart en haventerminals kampen al jaren met teruglopende volumes. In tien jaar tijd kromp het vervoerde volume in de binnenvaart met 15 procent. De afbouw van kolencentrales en de teruglopende Europese staalproductie lijken de belangrijkste aanjagers. Tegelijkertijd verschuift het speelveld. Stromen als biomassa, schroot, bouwmaterialen en containers kunnen een deel van het verlies opvangen.

Droge bulk bestaat uit onverpakte, vaste goederen die in grote volumes worden vervoerd, zoals kolen, ijzererts, zand en grind. Ook biomassa, materiaal van planten en dieren, en grondstoffen als mineralen en granen vallen hieronder. Het grootste gedeelte van deze goederen komt Nederland binnen via de zeehavens. De overslag van droge bulk, het overzetten van lading tussen vervoersmiddelen door terminals in Nederlandse havens, loopt echter al jaren terug. De haven van Rotterdam, de grootste haven van Europa, zag de overslag in tien jaar tijd met bijna 25 procent afnemen, blijkt uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Ook de haven van Amsterdam leverde in dezelfde periode ruim een kwart van haar overslag in. Die terugval raakt ook de binnenvaart, die een sleutelrol speelt in het vervoer van droge bulk tussen Rotterdam en het achterland. Van de circa 69,4 miljoen ton droge bulk die in 2024 in Rotterdam werd overgeslagen, was naar schatting bijna 70 procent[1] bestemd voor of afkomstig van de binnenvaart.

Figuur 1: Overslag droge bulk van Nederlandse havengebieden daalt al jaren

Overslag droge bulkgoederen in de Nederlandse havengebieden



Bron: CBS

[1] *Berekening op basis van CCR Marktobservatie 2025 en CBS. Het aandeel van de binnenvaart is benaderd door de binnenvaartgerelateerde overslag van droge bulk in Rotterdam in 2024 (circa 47,7 miljoen ton) te delen door de totale overslag van droge bulk in de haven in dat jaar (69,4 miljoen ton). Hieruit volgt een aandeel van circa 68,7 procent, afgerond 70 procent.*

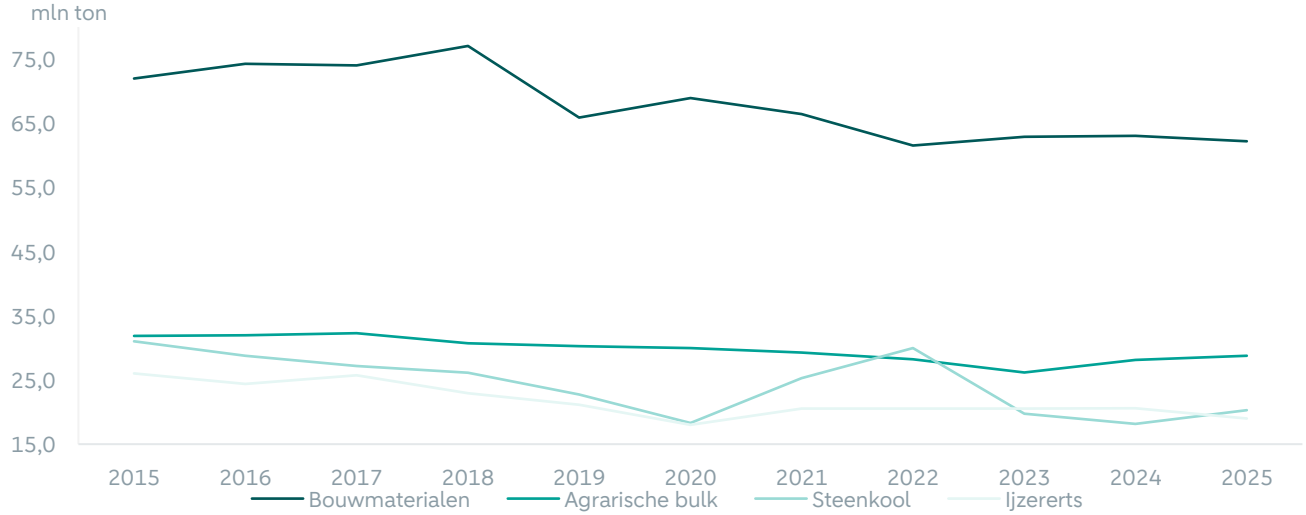
1 Droge bulk op retour, de binnenvaart levert in

Droge bulk verliest al jaren terrein in de binnenvaart (figuur 2). In de afgelopen tien jaar daalde het vervoerde gewicht van 201,4 miljoen ton naar 170,5 miljoen ton, een afname van ruim 15 procent. Vooral het vervoer van kolen en ijzererts liep terug, met respectievelijk circa 35 en 27 procent. Hoewel het kolenvervoer vorig jaar licht aantrok, ligt het volume nog altijd ver onder het niveau van 2015.

Ook bouwmaterialen, de grootste productgroep binnen de droge bulk, staan onder druk. Het vervoer van onder meer zand, grind, cement en klei nam in vijftien jaar met ruim 14 procent af. De afgelopen drie jaar lijkt deze daling echter te zijn afgevlakt. Daarnaast daalde het vervoer van agrarische bulk van 31,9 miljoen ton naar 28,8 miljoen ton, een afname van 10 procent. Wel is in deze categorie de afgelopen twee jaar een voorzichtig herstel zichtbaar.

Figuur 2: Vervoer van droge bulk per binnenvaart staat al jaren onder druk

Vervoerd ladinggewicht van goederen over de binnenwateren



Bron: Eurostat, bewerking ABN AMRO

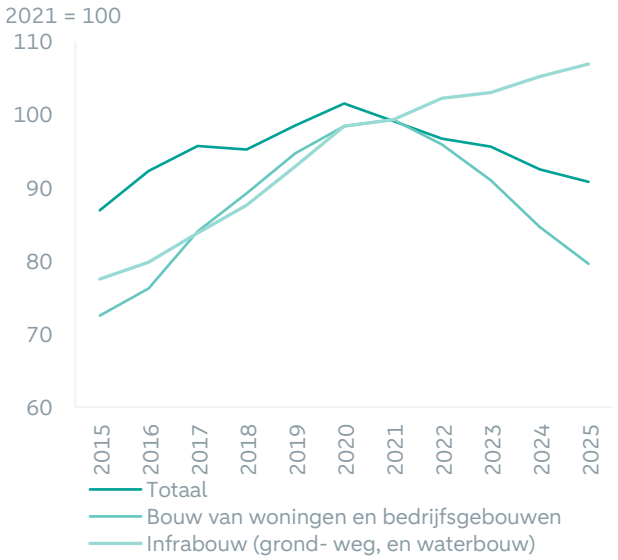
1) Bouwmaterialen omvatten steen, zand, grind, klei, turf, cement, kalk en gips. Agrarische bulk omvat granen, suikerbieten, graanproducten, zetmeel, zetmeelproducten en bereide diervoeders.

De terugval in de vervoerde volumes hangt vooral samen met de afnemende vraag naar bouwmaterialen. Een belangrijke afzetmarkt voor Nederlandse bouwmaterialen is de Duitse bouwsector. Sinds 2021 verkeert deze sector in zwaar weer (figuur 3) en wordt zelfs gesproken van een bouwcrisis. Vooral de bouw van woningen en bedrijfsgebouwen staat onder druk. De belangrijkste oorzaken zijn de gestegen rente, hogere bouwkosten, strenge vergunningsprocedures en een tekort aan arbeidskrachten.

Ook binnen de infrabouw (grond-, weg- en waterbouw) nam de vraag naar traditionele bouwmaterialen af. Hoewel de infrabouw groeide (figuur 3), kwam die groei vooral door investeringen in energie-infrastructuur en breedbandnetwerken. Deze projecten gebruiken relatief weinig zand, steen en grind. Tegelijkertijd vlakte de aanleg van nieuwe snelwegen af. Juist snelwegprojecten vragen veel van deze traditionele bouwmaterialen. Tussen 2015 en 2023 groeide het snelwegennet met circa 200 kilometer, tegenover ongeveer 400 kilometer in de zeven jaar daarvoor (figuur 4). Daardoor bleef de vervoersvraag naar traditionele bouwmaterialen achter, ondanks de groei van de infrabouw.

Figuur 3: Duitse bouwsector staat onder druk

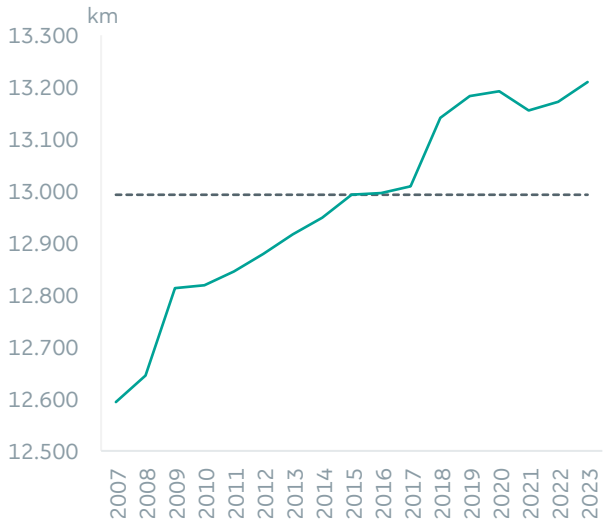
Ontwikkeling van de bouw van gebouwen en infrastructuur in Duitsland



Bron: Eurostat

Figuur 4: Aanleg van nieuwe snelwegen in Duitsland neemt af

Lengte van het snelwegennet in Duitsland



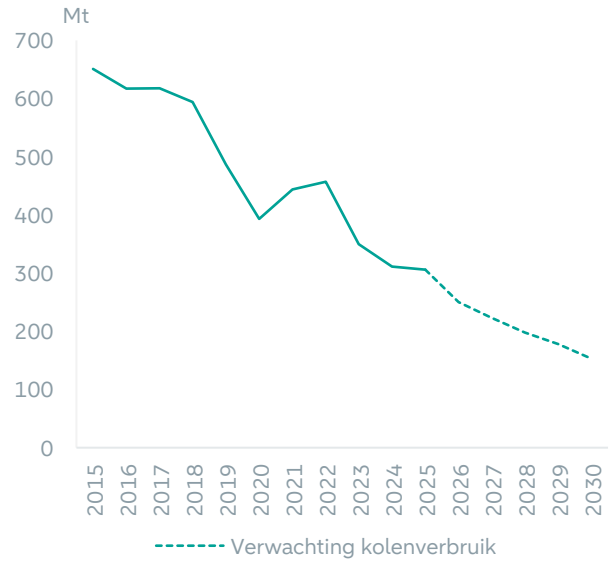
Bron: Eurostat, bewerking ABN AMRO

De krimp in het vervoer van ijzererts en kolen is deels het gevolg van de uitfasering van kolencentrales in Europa. De verwachting is dat het kolenverbruik in Europa tegen 2030 nog verder zal dalen (figuur 5). Tegelijkertijd staan Europese energie-intensieve sectoren zoals de staalindustrie onder druk door hoge energieprijzen en toenemende concurrentie vanuit China. Dit heeft in de afgelopen jaren geleid tot een duidelijke daling van de productie (figuur 6). Ondanks recente beschermingsmaatregelen blijven de hoge energiekosten een uitdaging voor de concurrentiepositie van Europese producenten.

Hoewel het kolenverbruik in Europa naar verwachting verder daalt, overwegen landen als Italië en Duitsland de uitfasering van kolencentrales uit te stellen. Geopolitieke spanningen maken energievoorziening kwetsbaar, zeker bij sterk stijgende prijzen. Kolencentrales gelden dan als tijdelijk vangnet. In Duitsland wil bondskanselier Friedrich Merz kolencentrales langer openhouden dan de geplande deadline van 2038. Ook de Italiaanse regering onder Giorgia Meloni stelt het sluiten van oude kolencentrales met ruim tien jaar uit.

Figuur 5: Daling kolenverbruik in Europa zet naar verwachting door

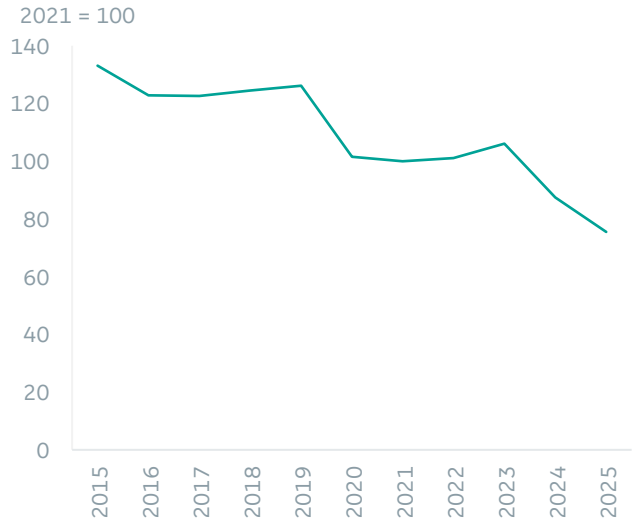
Kolenverbruik van de Europese Unie



Bron: International Energy Agency (IEA)

Figuur 6: Europese staalindustrie zwaar onder druk door hoge energieprijzen

Europese productie van gegoten staal

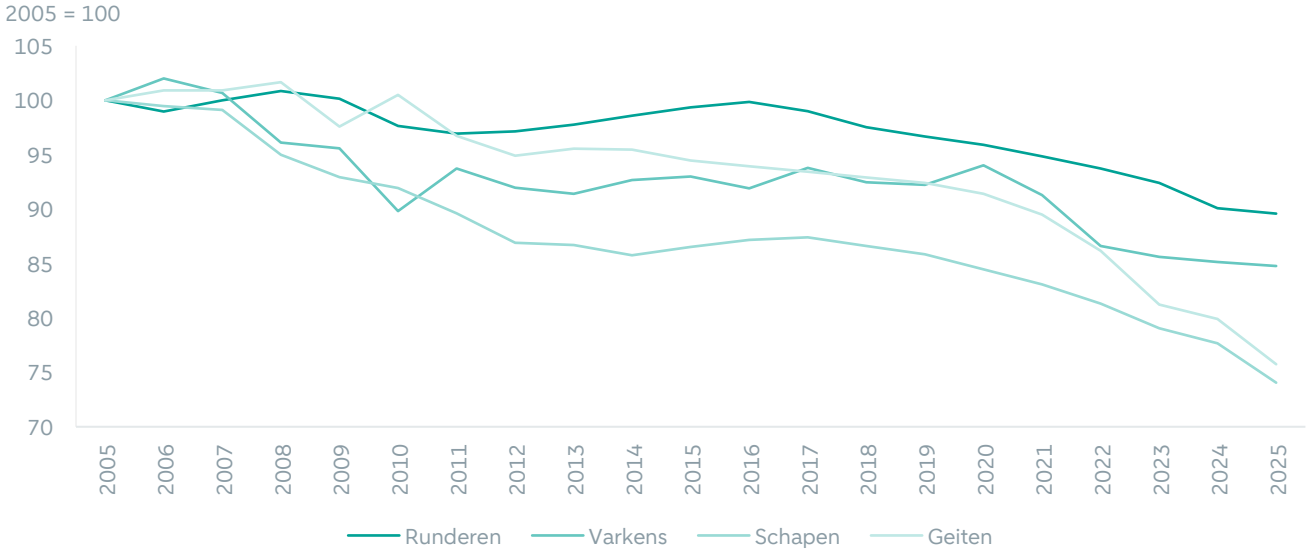


Bron: Eurostat

De daling van de agrivolumes hangt vooral samen met veranderingen in de Europese veehouderij (figuur 7). Door de daling van de veestapel in Noordwest-Europa neemt de vraag naar mengvoer, waaronder soja en granen, af. Tegelijkertijd verschuift een deel van de veehouderij en mengvoerproductie richting Oost-Europa, met name naar Polen en Hongarije. Hierdoor ontstaat in landen als Nederland overcapaciteit in de mengvoersector, wat kan leiden tot sluiting of verplaatsing van productiecapaciteit. De afname van de veestapel en de verschuiving van productiecapaciteit binnen Europa zijn een aanwijzing dat de vraag naar agribulk in Noordwest-Europa ook de komende jaren onder druk blijft staan.

Figuur 7: Europese veestapel krimpt al jaren

Ontwikkeling van de Europese veestapel



Bron: Eurostat, bewerking ABN AMRO

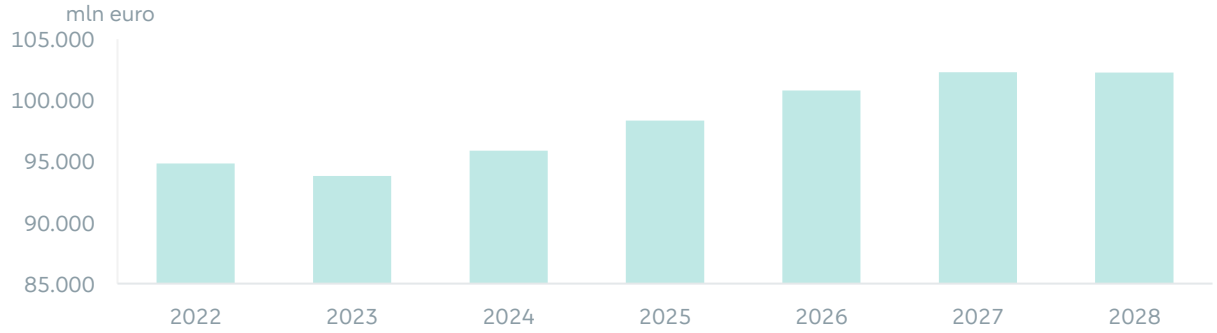
2 Het speelveld verschuift: nieuwe goederenstromen bieden perspectief

Ondanks de afname van de droge bulkvolumes biedt de binnenvaart nog volop perspectief. Enerzijds liggen kansen in traditionele bulkstromen zoals bouwmaterialen, ijzererts, schroot en biomassa. Anderzijds kunnen bulkschepen worden ingezet voor andere ladingtypen, zoals uitzonderlijk zware of grote goederen, waaronder onderdelen voor windturbines, halffabricaten en containers. De markt verschuift daarmee geleidelijk van traditionele droge bulk naar nieuwe goederenstromen.

2.1 Duitse investeringen in infrastructuur bieden kansen

De Duitse overheid investeert de komende jaren miljarden in infrastructuur (figuur 8). Daarmee wil de overheid onder meer verouderde wegen aanpakken en nieuwe snelwegen aanleggen. Dat biedt kansen voor de binnenvaart. Duitsland is de belangrijkste afzetmarkt voor Nederlandse bouwmaterialen. In 2025 ging bijna een derde van de totale exportbouwvolumes naar die regio, zo blijkt uit berekeningen van ABN AMRO op basis van cijfers van het CBS[2]. Extra investeringen kunnen de vraag naar bouwmaterialen, zoals zand, grind en cement, vergroten. Ook natuursteen voor bestratingen en stoepranden en staal voor brugconstructies kunnen hiervan profiteren. Deze goederen worden vaak in grote volumes vervoerd en zijn daardoor bij uitstek geschikt voor transport over de binnenwateren.

Figuur 8: Duitsland trekt miljarden uit voor infrastructuur
Duitse investeringen in bouw en renovatie van infrastructuur[1]



Bron: EUROCONSTRUCT
1) De vergelijking is op basis van prijzen uit 2025

2.2 IJzererts en schroot

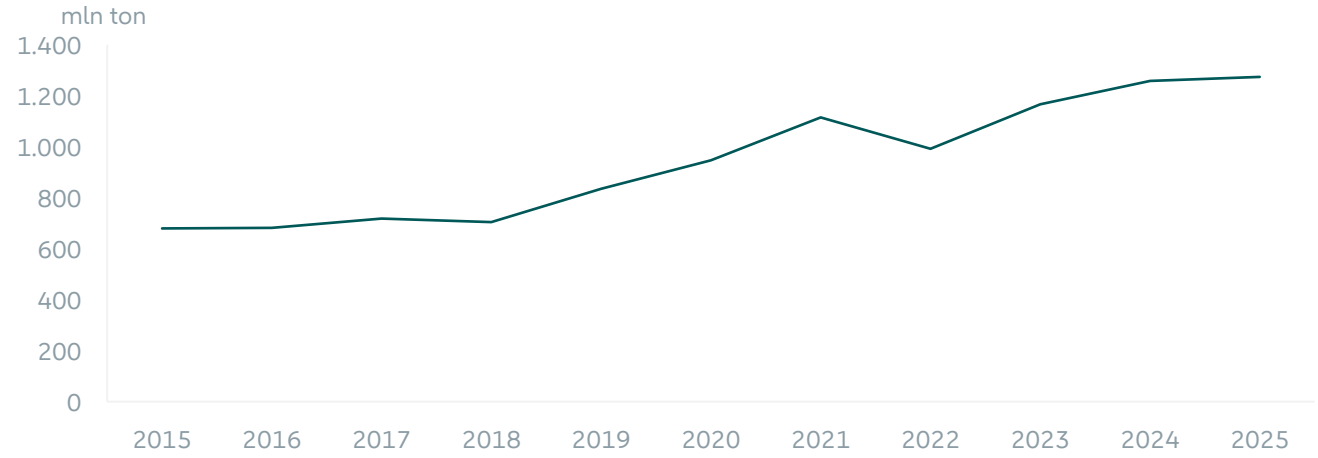
Ondanks de geleidelijke daling van het vervoer van ijzererts in de afgelopen tien jaar, kunnen strengere Europese importbeperkingen nieuwe kansen bieden voor de binnenvaart. Bijna driekwart van de wereldwijde staalproductie komt uit Azië. Europa importeert dan ook meer staal dan het exporteert. Ter bescherming van de Europese staalindustrie beperkt de EU vanaf 1 juli 2026 de hoeveelheid staal die tariefvrij mag worden ingevoerd tot 18,3 miljoen ton per jaar. Voor import boven deze quota geldt een heffing van 50 procent, waardoor buitenlands staal fors duurder wordt. Daarnaast is de Europese CO_2-heffing aan de grens (CBAM) sinds 1 januari 2026 volledig van kracht. Importeurs van staal moeten daardoor betalen voor de CO_2-uitstoot die vrijkomt bij de productie van het ingevoerde staal. Daarmee worden de kosten van geïmporteerd staal meer gelijkgetrokken met die van Europees geproduceerd staal. De strenge importregels bieden die Europese staalindustrie meer ruimte voor herstel.

[2]*Berekening ABN AMRO op basis van CBS StatLine. Bouwmaterialen zijn benaderd aan de hand van geselecteerde SITC-categorieën binnen SITC 2 (Grondstoffen, niet eetbaar, behalve brandstoffen) en SITC 6 (Fabricaten hoofdzakelijk gerangschikt volgens grondstoffen).*

Verder biedt aluminiumschroot kansen voor schippers die actief zijn in metaalstromen. De productie van aluminium is zeer energie-intensief. Gerecycled aluminium gebruikt slechts 5 procent van de energie die nodig is voor primair aluminium. Daardoor is het strategische belang van aluminiumschroot wereldwijd sterk toegenomen. Dat blijkt ook uit de Europese export, die de afgelopen jaren fors is gestegen (figuur 9). Ook bij metalen als staalschroot groeit de vraag naar recycling. Het vervoer van deze stromen past goed bij de binnenvaart.

Figuur 9: Europa exporteert steeds meer aluminiumschroot

EU-export van aluminiumschroot



Bron: Eurostat

2.3 Hernieuwbare energie en halffabricaten

De energietransitie biedt kansen voor de droge bulkbinnenvaart, vooral in het geval van biomassa en onderdelen voor windturbines. Biomassa, zoals hout, pellets en andere plantaardige grondstoffen, wordt al over binnenwateren vervoerd. Volgens een Duitse studie kan het vervoerspotentieel voor biomassa over Duitse binnenwateren groeien van ongeveer 1 miljoen ton nu naar 2 tot 3 miljoen ton in 2040. Ook het vervoer van windturbineonderdelen neemt naar verwachting toe. Voor de uitbreiding van windparken in Duitsland zijn tot 2030 naar schatting 27.000 rotorbladen nodig. Door hun grote afmetingen zijn deze onderdelen vaak aangewezen op vervoer over water. Volgens dezelfde studie kan dit in 2040 een extra binnenvaartpotentieel van 0,5 tot 1 miljoen ton opleveren. De energietransitie zorgt daarmee voor nieuwe vrachtstromen die goed passen bij de capaciteit van de binnenvaart.

Ook halffabricaten vormen een groeimarkt voor de binnenvaartschippers die nu actief zijn in de droge bulk. Halffabricaten zijn voorbewerkte producten van staal, aluminium en andere metalen, zoals platen, profielen en buizen. Belangrijke afzetmarkten zijn de machinebouw, auto-industrie en bouw. Vooral de machinebouw groeide de afgelopen jaren sterk, wat ook zichtbaar is in de binnenvaartcijfers van het CBS: de volumes van halffabricaten stegen in tien jaar met 31 procent. Daarnaast leiden de extra Europese investeringen in defensie tot meer vraag naar metalen en halffabricaten voor de productie van militair materieel, voertuigen en infrastructuur. Hoewel halffabricaten formeel tot stukgoed[3] behoren, kunnen ze ook met drogebulkschepen worden vervoerd.

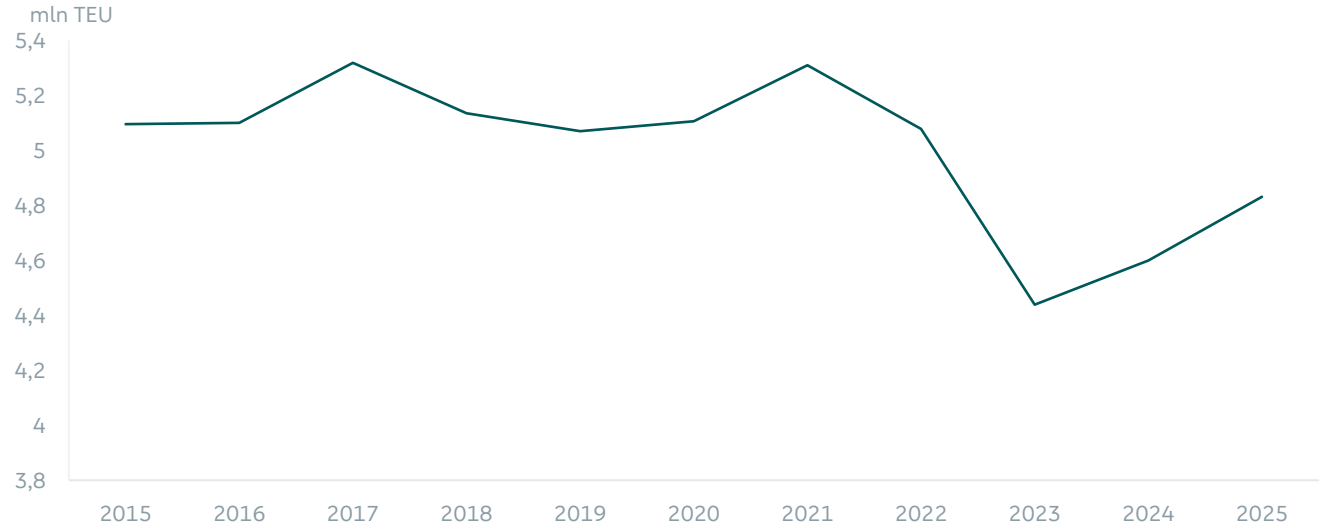
[3] Onder stukgoed vallen afzonderlijke goederen die verpakt per stuk, doos, pallet of andere verpakkingseenheid worden vervoerd.

2.4 De droge bulkvaart verbreedt de horizon met containers

Het groeiende containervervoer schept mogelijkheden voor schippers in de droge bulkvaart. Zeker voor eigenaren die over een modern drogebulkschip beschikken. Nieuwe schepen worden namelijk meer flexibel inzetbaar en kunnen naast droge bulk vrijwel altijd ook containers vervoeren. Moderne schepen beschikken vaak over een hefbare stuurhut, waardoor ze ook met meerdere lagen containers veilig kunnen varen. Containervervoer biedt dus een welkom antwoord voor drogebulkschippers om hun afhankelijk van traditionele bulkstromen te verkleinen. Voor het vervoer van natte bulk, zoals vloeistoffen en gassen, blijven wel andere, gespecialiseerde schepen nodig.

De afgelopen drie jaar namen de volumes in containervervoer gestaag toe, na een periode van krimp (figuur 10). Het Havenbedrijf Rotterdam verwacht dat de containeroverslag tot 2050 in alle scenario's verder groeit. Een groot deel van deze containers wordt via de binnenvaart naar het achterland vervoerd. Volgens de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) ging het in 2023 om ruim 30 procent van de overgeslagen containers.

Figuur 10: Containervervoer wint terrein in de binnenvaart, maar oude niveau nog niet bereikt
Vervoerde containereenheden in de Nederlandse binnenvaart



Bron: CBS

2.5 Containers als vervanging voor droge bulk

Containervervoer biedt kansen, maar compenseert het verlies aan droge bulk nog niet volledig. Uit een analyse van ABN AMRO blijkt dat één container gemiddeld circa 14 ton droge bulk kan vervangen. Om de terugval van droge bulkstromen sinds 2015 volledig op te vangen, had de containeroverslag in 2025 moeten uitkomen op circa 7,2 miljoen TEU. In werkelijkheid bedroeg de overslag circa 4,8 miljoen TEU. Een aanzienlijk deel van de weggevallen droge bulkstromen is daarmee nog niet vervangen.

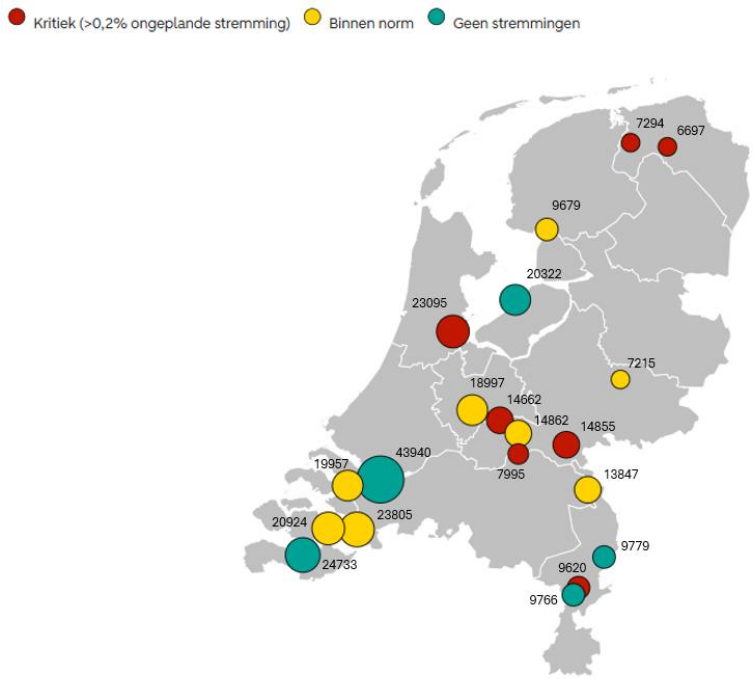
Vooruitkijkend kan de groei van het containervervoer wel een belangrijk deel van de verdere terugval in droge bulkstromen opvangen. Dat geldt met name voor kolen, waarvan het vervoer naar verwachting verder afneemt. ABN AMRO verwacht dat het kolenvervoer over de binnenwateren daalt van circa 31 miljoen ton in 2015 naar ongeveer 8 miljoen ton in 2030, een afname van 23 miljoen ton. Om deze terugval volledig te compenseren, is naar schatting 2,0 miljoen TEU extra containervervoer nodig. De gehanteerde methodiek en aannames zijn opgenomen in bijlage 1.

Of de binnenvaart daadwerkelijk van de groei van de containermarkt profiteert, is echter onzeker. De zogenoemde Modal Shift, waarbij goederenvervoer verschuift van de weg naar binnenvaart en spoor, komt nauwelijks van de grond. Integendeel: een groeiend deel van de containers wordt over de weg vervoerd. Belangrijke oorzaken zijn het achterstallige onderhoud aan infrastructuur zoals sluizen en bruggen, schommelende waterstanden en de voorkeur van verladers voor rechtstreekse wegverbindingen. Daardoor vertaalt de groei van de containermarkt zich niet automatisch in extra vervoer voor de binnenvaart.

3 Achterstallig onderhoud en schommelende waterstanden maken binnenvaart kwetsbaar

De binnenvaart kampt al jaren met achterstallig onderhoud van infrastructuur zoals sluizen en bruggen. Vooral sluizen naderen het einde van hun levensduur. De gemiddelde levensduur bedraagt ongeveer honderd jaar, maar een groot deel van de Nederlandse sluizen is ouder dan een eeuw. Verouderde infrastructuur, maar ook personeelstekorten en weersomstandigheden zorgen voor een groot aantal stremmingen van sluizen. In Nederland mag een sluis maximaal 0,8 procent van de tijd gestremd zijn, waarvan slechts 0,2 procent door onverwachte storingen. Toch bleek uit onderzoek van Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN) dat meer dan de helft van de sluizen deze norm in 2024 niet haalde. De norm is voor het laatst gehaald in 2017.

Figuur 11: Verouderde infrastructuur zet vaarwegen onder druk
Overzicht van het aantal sluispassages (getal) en prestaties (kleur) van de drogeladingvaart in 2024[1]

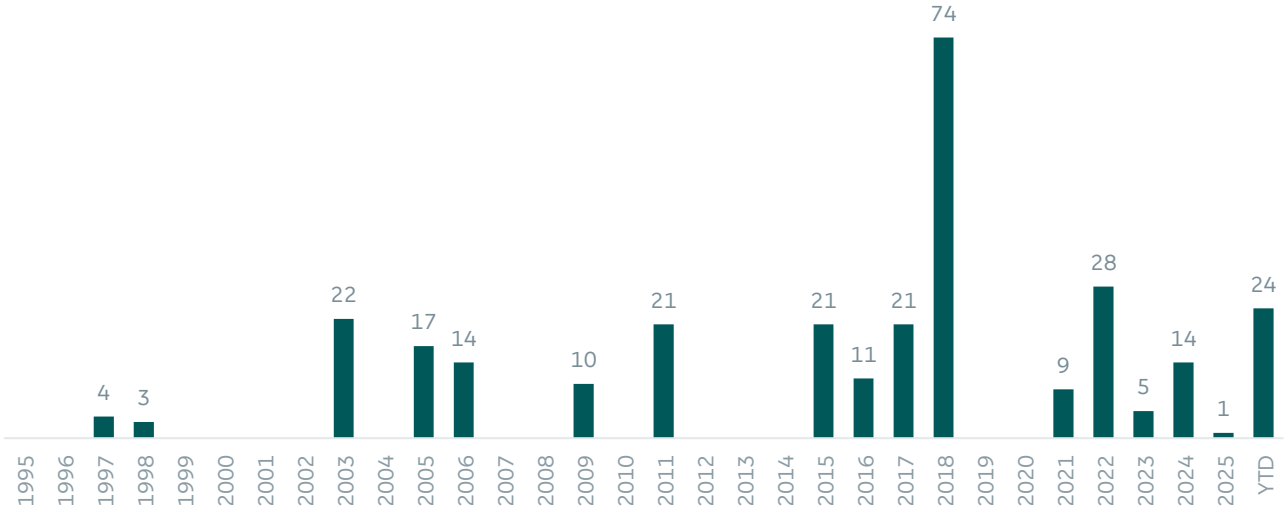


Bron: Koninklijke Binnenvaart Nederland

1) *In Nederland mag een sluis maar 0,8 procent van de tijd dicht zijn, waarvan slechts 0,2 procent door onverwachte storingen.*

Verder bereiken binnenwateren door tekort of juist overvloed aan regenval steeds vaker kritieke niveaus (figuur 12). Een belangrijke graadmeter voor de waterstand van de Rijn is het meetpunt bij Kaub in Duitsland. Deze waterstand geeft niet de daadwerkelijke diepte van de Rijn weer, maar de hoogte van het water ten opzichte van een vast referentiepunt van het meetstation. Daar ligt de kritieke grens op 77 centimeter. Zakt de waterstand daaronder, dan kunnen schepen minder lading meenemen of zelfs helemaal niet meer varen. Deze maand werd met 11 centimeter de laagste waterstand ooit gemeten. Ook hoogwater kan de binnenvaart verstoren. Schepen kunnen dan bijvoorbeeld onvoldoende ruimte hebben om onder bruggen door te varen. Door klimaatverandering bereikt de waterstand de afgelopen jaren steeds vaker kritieke niveaus en houden perioden van laag- en hoogwater langer aan.

Figuur 12: Laagwater bereikt steeds vaker kritieke niveaus
Aantal keren per jaar dat de waterstand van de Rijn bij Kaub onder het kritieke niveau van 77 centimeter ligt[1]

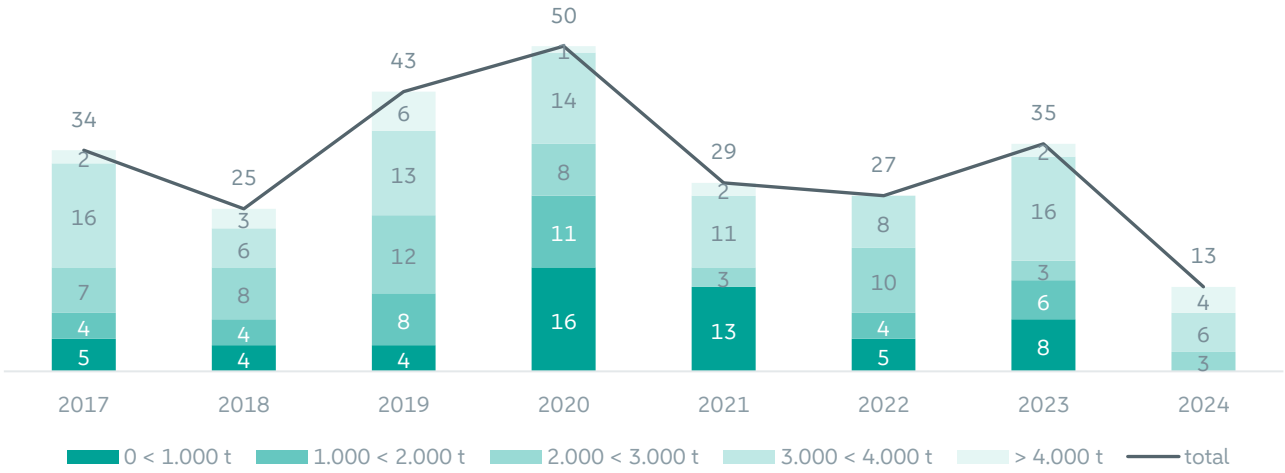


Bron: LSEG Datastream, bewerking ABN AMRO
1) YTD: 17-8-2026

3.1 Vlootcapaciteit blijft op peil, schaalvergroting zet door

De binnenvaartvloot voor containers en droge bulk verandert. De totale Nederlandse capaciteit blijft ongeveer gelijk, maar het aandeel grote schepen neemt toe (figuur 13). Dat brengt risico's met zich mee. Grotere schepen zijn kwetsbaarder voor schommelingen in de waterstand. Vooral bij volle belading hebben ze meer diepgang en doorvaarthoogte nodig. Ook is het aantal ernstige ongevallen in de binnenvaart de afgelopen jaren toegenomen. Het gaat daarbij vaak om aanvaringen met bruggen, sluizen en andere infrastructuur. Geluiden uit de sector wijzen erop dat grotere schepen hiervoor de verklaring zijn. Onderzoek moet dit echter nog bevestigen. Daarnaast zijn grotere schepen minder geschikt voor kleinere vaarwegen. Dat beperkt de bereikbaarheid van terminals in het achterland en maakt een verdere Modal Shift van weg naar water lastiger. Een vloot met flexibel inzetbare schepen blijft daarom belangrijk.

Figuur 13: Steeds meer nieuwbouw van grotere drogebulkschepen
Het aantal nieuwgebouwde drogebulkschepen in Europa over de periode van 2014 – 2024



Bron: CCNR

4 Conclusie: vooruitzichten droge bulk

Dat de overslag van droge bulk in de havens verder afneemt, lijkt onvermijdelijk. De vooruitzichten voor de droge bulksector zijn daarmee tweeledig. De traditionele goederenstromen waarop de sector decennialang dreef, zoals kolen, ijzererts en agribulk, staan structureel onder druk. Daartegenover ontstaan nieuwe kansen in materiaalhergebruik, zoals schroot, en in goederenstromen van bouwmaterialen en containers. Voor terminals en vervoerders ligt de uitdaging niet zozeer in het behouden van bestaande volumes, maar in het tijdig inspelen op de nieuwe marktrealiteit. Flexibiliteit blijft daarbij het sleutelwoord. Juist bedrijven die zich weten aan te passen aan veranderende goederenstromen, zijn het best gepositioneerd om zelfs in een markt met afnemende bulkvolumes succesvol te blijven.

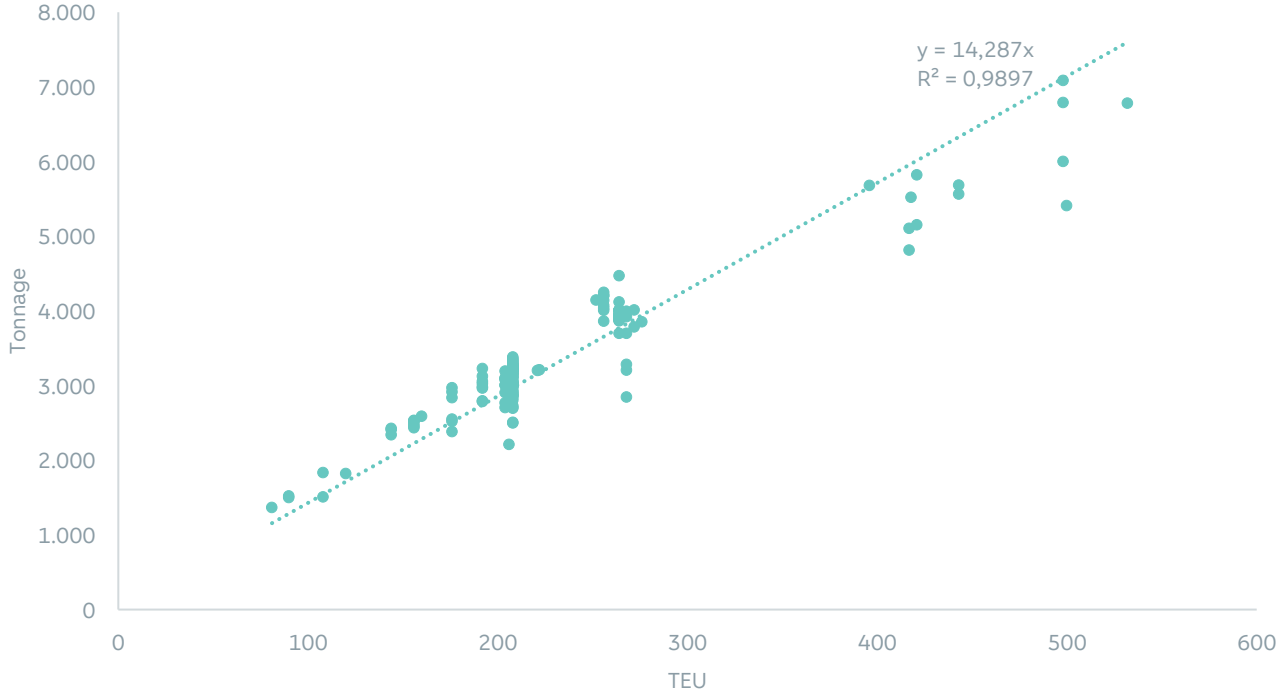
5 Bijlage I: Methodologische verantwoording

5.1 Methodiek conversiefactor

Voor de berekening van de conversiefactor tussen laadvermogen en containercapaciteit is gebruikgemaakt van gegevens van Binnenvaart.eu en Concordia Damen. De dataset omvat 161 droge binnenvaartschepen, waarvoor zowel het maximale laadvermogen (tonnage) als de containercapaciteit (TEU) beschikbaar is.

Vervolgens is met behulp van een lineaire regressie het verband tussen laadvermogen en containercapaciteit bepaald. De analyse laat een zeer sterk lineair verband zien (R^2 = 0,9897). De regressiecoëfficiënt bedraagt 14,3, wat betekent dat één TEU gemiddeld overeenkomt met circa 14,3 ton laadvermogen (figuur 14).

Figuur 14: Het aantal tonnage tegen het aantal TEU van droge binnenvaartschepen[1,2]



Bron: Binnenvaart.eu, Concordia Damen, bewerking ABN AMRO

1) *Berekening op basis van 161 observaties*
2) *Hoewel bij de grootste schepen enige spreiding zichtbaar is, blijft het verband tussen tonnage en TEU zeer sterk. Verschillen in breedte, diepgang en toegestane belading verklaren waarom schepen met een vergelijkbare containercapaciteit niet altijd hetzelfde laadvermogen hebben.*

Deze verhouding is gebruikt om de afname van droge bulkstromen, uitgedrukt in tonnen, om te rekenen naar een equivalente containercapaciteit in TEU. Daarmee kan worden ingeschat in hoeverre de groei van het containervervoer de terugval van droge bulk kan compenseren.

Voor de analyse van de vervangingspotentie van containers is 2015 als referentiejaar gekozen. Vanaf dat jaar laten de droge bulkstromen een duidelijke neerwaartse trend zien. De afname van het vervoerde volume droge bulk ten opzichte van 2015 is met behulp van de conversiefactor omgerekend naar een equivalent aantal TEU. Op basis hiervan is berekend hoeveel containervervoer nodig zou zijn geweest om de terugval van de droge bulkstromen volledig te compenseren.

5.2 Methodiek raming kolen

Voor de raming van het kolenvervoer over de binnenwateren is gebruikgemaakt van gegevens van het International Energy Agency (IEA) over het Europese kolenverbruik en gegevens van het European Statistical Office (Eurostat) van het vervoer van kolen via de binnenvaart. Uit analyse van historische gegevens blijkt dat er een duidelijke samenhang bestaat tussen het Europese kolenverbruik en het volume kolen dat over de binnenwateren wordt vervoerd.

Op basis van deze samenhang is een regressiemodel opgesteld waarmee het binnenvaartvervoer van kolen wordt benaderd aan de hand van het Europese kolenverbruik. De historische relatie is vervolgens toegepast op de verwachting van het Europese kolenverbruik om een raming van het kolenvervoer te verkrijgen.

De ontwikkeling van het geraamde kolenvervoer is daarna vertaald naar een mogelijk equivalent aan containervervoer. Hiervoor is eerst bepaald hoeveel het kolenvervoer afneemt ten opzichte van een historisch referentieniveau. Deze afname is vervolgens omgerekend naar TEU met behulp van de eerdergenoemde conversiefactor. Op deze wijze ontstaat een indicatie van het aantal TEU dat nodig zou zijn om een afname van het kolenvervoer te compenseren.

De analyse gaat uitsluitend uit van een verschuiving naar containervervoer. Mogelijke verschuivingen naar andere goederenstromen of marktsegmenten zijn buiten beschouwing gelaten. De resultaten moeten worden geïnterpreteerd als een indicatieve verkenning. De raming is gebaseerd op de historische relatie tussen Europees kolenverbruik en binnenvaartvervoer van kolen en houdt geen rekening met alle factoren die van invloed kunnen zijn op toekomstige vervoersstromen.

Disclaimer

De informatie in deze analyse geeft de visie weer van ABN AMRO op dit moment. Naast de gesprekken met verschillende Nederlandse bedrijven, heeft ABN AMRO in de voorbereiding van dit document, zonder onafhankelijke verificatie, vertrouwd op de accuratesse en volledigheid van alle beschikbare informatie van publieke bronnen die ons verstrekt is of op andere wijze aan ons bekend is gemaakt.

ABN AMRO en haar werknemers wijzen elke verantwoordelijkheid af betreffende de juistheid en/of volledigheid van de informatie die in dit document is opgenomen, evenals alle overige in verband met dit document verstrekte informatie of weergaven alsmede alle gevolgen van het gebruik van deze publicatie.