

Tussen de getijden houdt de binnenvaart koers

Sector Research | Martijn Mensonides | 28 november 2025

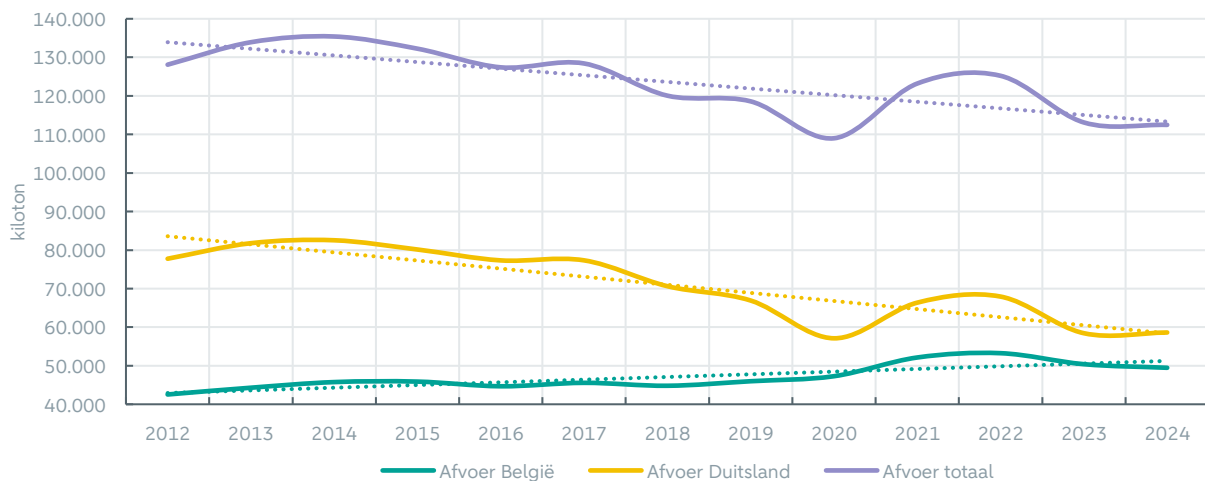
De binnenvaart staat voor een koerswijziging. België wint terrein als bestemming voor natte bulk, vooral chemie en biobrandstoffen, terwijl de binnenvaart naar Duitsland minder vervoert door de afbouw in kolen en staal. Naast deze verschuiving spelen uitdagingen als schommelende waterstanden en dreigende overcapaciteit in de vloot.

Hoofdstuk 1: Totale binnenvaartafvoer afgenomen

De binnenvaart is belangrijk voor internationaal vervoer. De belangrijkste bestemmingen zijn Duitsland en België, die samen goed zijn voor [96 procent](#) van het volume. De totale binnenvaartafvoer, het goederenvervoer tussen Nederlandse laadplaatsen en buitenlandse losplaatsen, is de afgelopen jaren flink afgenomen. Deze afname betreft vrijwel uitsluitend het vervoer naar Duitsland, dat sterk is gedaald. De afvoer naar België is daarentegen de afgelopen jaren juist toegenomen. Hierdoor bewegen de vervoersvolumes van beide landen steeds meer naar een vergelijkbaar niveau. België lijkt via de binnenvaart een steeds prominere rol te spelen in de goederenhandel met Nederland.

De totale binnenvaartafvoer afgenomen, maar België wint terrein als bestemming

Afvoer totale goederengewicht per binnenvaart naar België en Duitsland



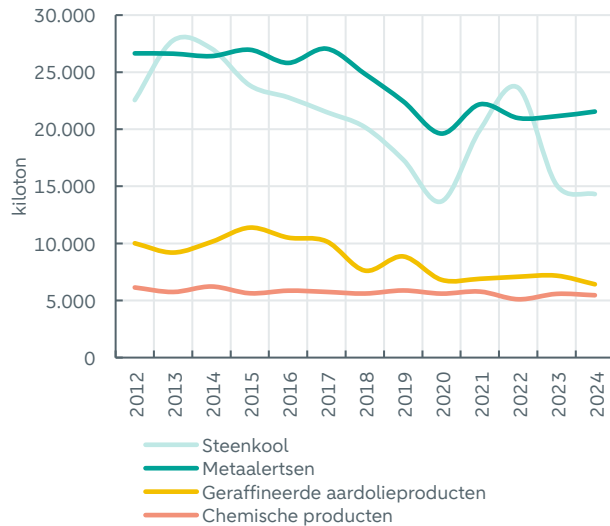
Bron: CBS

Binnenvaartafvoer naar Duitsland

De daling naar Duitsland wordt voornamelijk toegeschreven aan de afname in de afvoer van kolen en metaalertsen, als gevolg van de uitfasering van kolencentrales. Echter, tijdens de coronaperiode vond begin 2022 een tijdelijke toename plaats in het gebruik van steenkool. Dit was een noodmaatregel om elektriciteit op te wekken naar aanleiding van de Russische invasie in Oekraïne en de daaropvolgende energiecrisis. Deze omstandigheden zorgden voor een tijdelijke stijging in de afvoer. Tegelijkertijd zorgden de hoge energieprijzen ervoor dat energie-intensieve industrieën in Duitsland, zoals de staalindustrie, onder aanzienlijke druk kwamen te staan. Dit verminderde de vraag naar metaalertsen, wat in de loop van 2022 leidde tot een daling van de afvoer.

Forse daling in de kolen en metaalertsen naar Duitsland

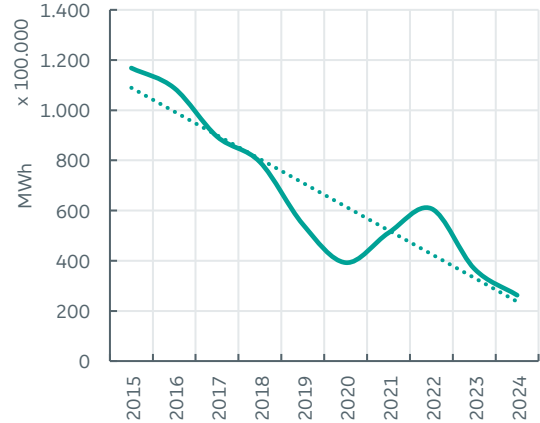
Binnenvaartafvoer naar Duitsland per goederensoort



Bron: CBS

Het gebruik van steenkool in Duitsland is flink afgenomen

Elektriciteitsproductie uit steenkool



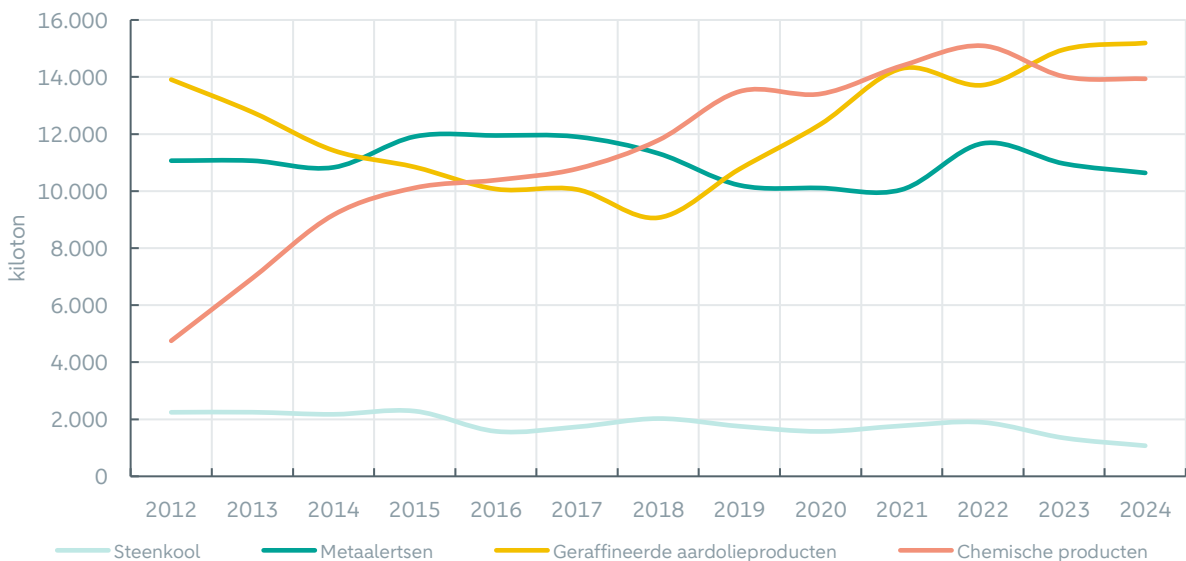
Bron: LSEG Datastream; bewerking ABN AMRO

Binnenvaartafvoer naar België

De toename naar België bestaat voornamelijk uit natte bulk, vooral geraffineerde aardolieproducten zoals nafta en stookolie. Deze producten behoren tot de petrochemie en vormen de basis voor de productie van chemische grondstoffen, zoals kunststoffen. Volgens [AMS Barging](#), gespecialiseerd in transport en bunkering van natte bulk, neemt ook het aandeel biobrandstoffen toe, zoals FAME: een brandstof die wordt geproduceerd uit dierlijke of plantaardige oliën en vetten.

Stijging in geraffineerde aardolie- en chemieproducten naar België

Binnenvaartafvoer naar België per goederensoort



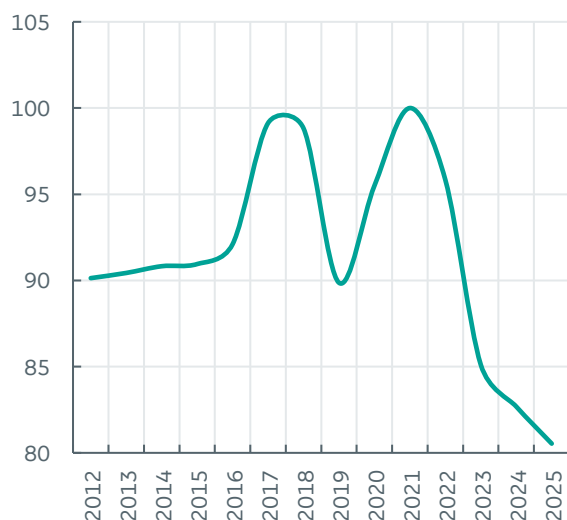
Bron: CBS

Hoofdstuk 2: Mogelijke oorzaken verschuiving

De chemische industrie van de haven van Antwerpen staat onder druk. Hoge energieprijzen verzwakken de Europese concurrentiepositie, terwijl landen als de Verenigde Staten en China tegen bodemprijzen produceren. België importeert daardoor steeds meer chemicaliën, wat zorgt voor een groter aanbod op de markt en druk op producenten. Voor de binnenvaart betekent dit een hogere vraag naar tankers voor af- en aanvoer tussen terminals en het achterland. Ook kunnen schepen dienen als opslagplaats op het water, wat in de sector bekendstaat als 'floating storage'.

Europese chemie staat onder druk

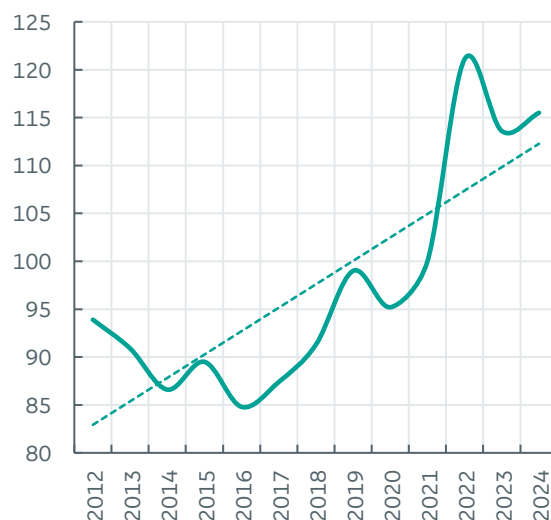
Productie-index van chemicaliën en chemische producten in Europa¹⁾ (2021 = 100)



Bron: LSEG Datastream; 1) 19 EU-landen; berekening ABN AMRO

Belgische import van chemicaliën gestegen

Index van wereldwijde import van chemische producten naar België (2021 = 100)



Bron: LSEG Datastream

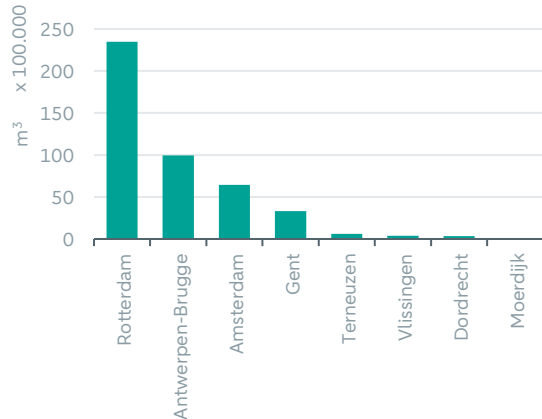
Uitbreiding tankopslag havengebieden

Opslag is, naast productie, een belangrijk onderdeel van een haven als hub. De natte bulkopslagcapaciteit van de haven van Antwerpen¹ is de afgelopen tien jaar flink gegroeid (14 procent) en piekte tijdens de coronapandemie, terwijl die van Rotterdam slechts licht gestegen is (4 procent). Rotterdam richt zich voornamelijk op fossiele brandstoffen zoals olie en gas, terwijl Antwerpen juist voordeel haalt uit diverse niches zoals chemie en biobrandstoffen. Door de nieuwe opslagcapaciteit en diversificatie in chemische producten ontstaan kleinere, frequentere stromen, die ideaal zijn om via de binnenvaart te vervoeren. Fossiele brandstoffen, zoals aardolie, worden veelal via pijpleidingen getransporteerd naar andere delen van Europa, waaronder België.

¹ De havens van Antwerpen en Zeebrugge zijn in 2022 gefuseerd tot de Port of Antwerp-Bruges. In het kader van deze analyse zijn de statistieken van beide havens samengevoegd voor een consistente benadering.

Rotterdamse haven heeft grootste aandeel in tankopslag

Tankcapaciteit in m³ het ARA-gebied (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen)



Bron: TankTerminals; berekening ABN AMRO

Tankopslag is de afgelopen jaren flink gegroeid

Tankcapaciteitsgroei ARA-gebied over de afgelopen tien jaar (%)

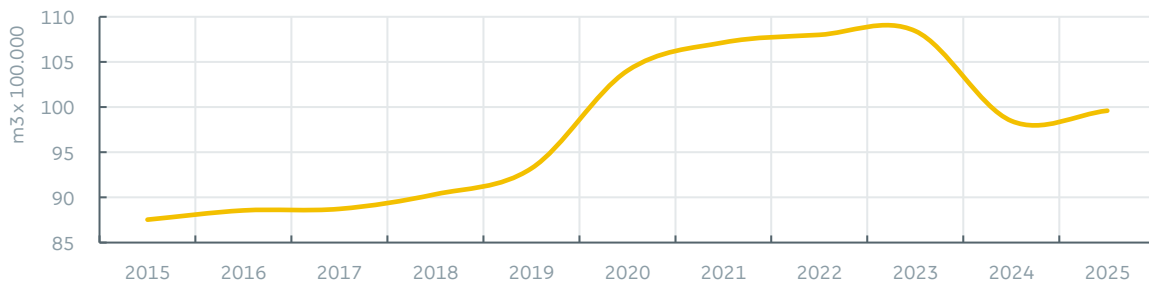


Bron: TankTerminals; berekening ABN AMRO

Wel is de tankopslagcapaciteit van de haven van Antwerpen de afgelopen twee jaar aanzienlijk afgenomen. Een mogelijke oorzaak hiervan is de sluiting van diverse chemiebedrijven in de regio. Deze bedrijven speelden een rol in zowel productie als opslag van chemische grondstoffen en producten, waardoor hun sluiting niet alleen leidt tot een daling in productie, maar ook tot een verminderde opslagcapaciteit.

De tankopslagcapaciteit van de haven van Antwerpen afgelopen twee jaar gedaald

Tankopslagcapaciteit in het havengebied van Antwerpen (m³)



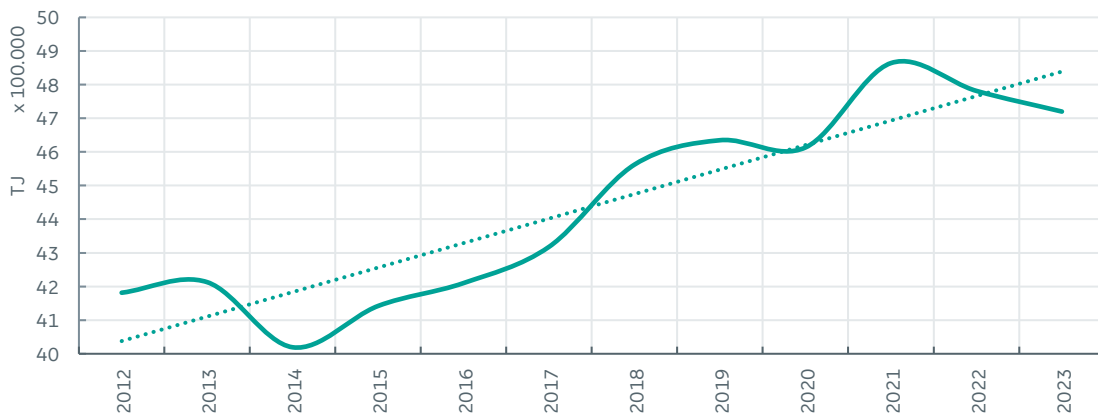
Bron: TankTerminals; berekening ABN AMRO

Stijgende vraag naar biobrandstoffen

Een andere verklaring voor de groei van binnenvaartvervoer naar België is de stijgende vraag naar biobrandstoffen. Dit zijn brandstoffen gemaakt van organisch materiaal, zoals plantaardige oliën, en vormen een alternatief voor fossiele brandstoffen. Voorbeelden zijn bio-ethanol, FAME en HVO, een hernieuwbare diesel gemaakt uit dierlijke of plantaardige oliën en vetten. De consumptie van biobrandstoffen in Europa is de afgelopen jaren toegenomen. Om dit gebruik verder te stimuleren, is de bijmengverplichting verhoogd van 10,5 procent in 2024 naar 12,2 procent in 2025. Dit percentage zal naar [verwachting stijgen \(pdf\)](#) tot 29 procent in 2030, wat de vraag naar biobrandstoffen mogelijk verder zal vergroten.

Europese landen consumeren meer biobrandstoffen

Europese consumptie van biobrandstoffen²⁾ (TJ)



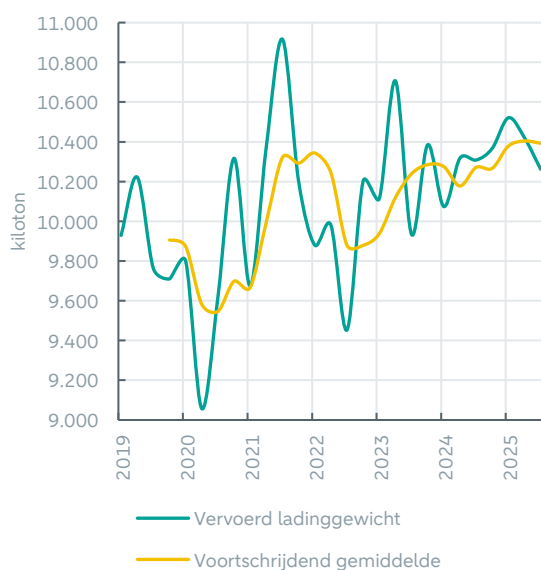
Bron: IEA Data Services; 2) betreft ook energie uit afval

Hoofdstuk 3: Het huidige binnenvaartklimaat

De totale afvoer van droge bulk bevindt zich nog steeds op een laag niveau, maar is het afgelopen jaar niet verder afgenomen. De Duitse industrie zal fors investeren in infrastructuur, wat in de toekomst mogelijk een impuls kan geven aan de Nederlandse binnenvaart van droge bulk. Hier gaat het om goederen als zand, grind en cement. In de natte bulk is de afvoer het afgelopen kwartaal gedaald. De binnenvaartsector staat mede onder druk door laagwaterstanden door klimaatverandering, wat resulteert in schommelende binnenvaarttarieven en veel flexibiliteit van de vlootcapaciteit vereist. In tegenstelling tot droge-bulkschepen worden natte-bulkschepen sterker beïnvloed door lage waterstanden, omdat deze schepen van zichzelf, dus zonder lading, zwaarder zijn.

Natte bulk binnenvaart laatste kwartaal gedaald

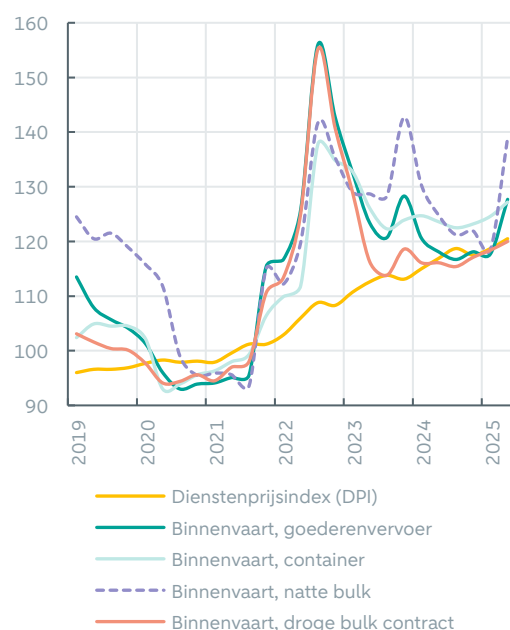
Totale natte bulk binnenvaartafvoer



Bron: CBS

Binnenvaartprijzen schommelen

Index prijsontwikkeling binnenvaart (2021=100)



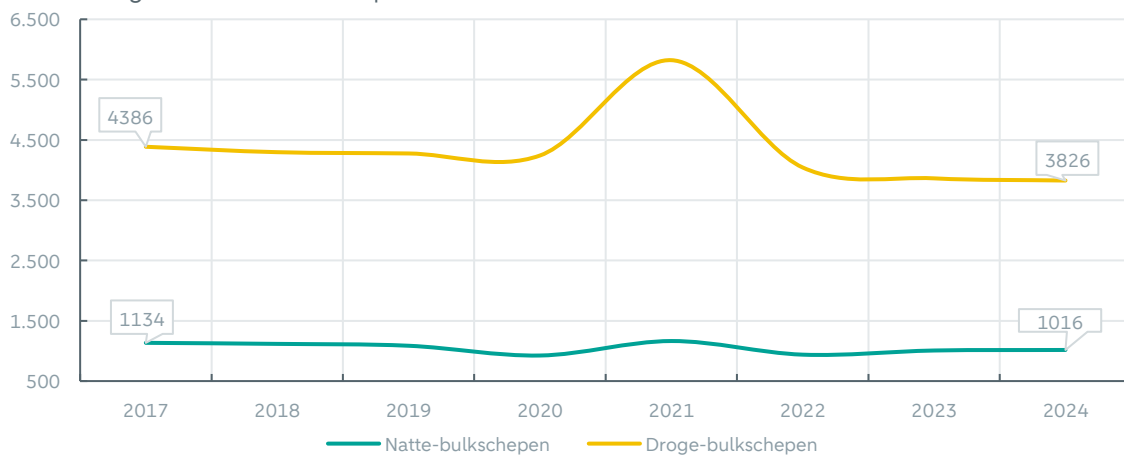
Bron: CBS

Ontwikkeling Nederlandse binnenvaartvloot

De totale Nederlandse binnenvaartvloot, in termen van aantallen schepen onder Nederlandse vlag, is de afgelopen jaren afgenomen, met name door een daling in het aantal droge-bulkschepen. Het aantal natte-bulkschepen is daarentegen relatief stabiel gebleven. Tegelijkertijd is [het aandeel grotere schepen](#) juist toegenomen, wat in combinatie met schommelende waterstanden extra risico's met zich mee kan brengen. Bij hoogwater kunnen bijvoorbeeld bruggen of andere obstakels een probleem vormen, terwijl bij laagwater de vaargeulen mogelijk niet diep genoeg zijn. Momenteel telt de Nederlandse vloot volgens de internationale vereniging van de binnenvaart IVR ongeveer 1000 tankschepen en 3800 droge-bulkschepen.

Het aantal droge bulkschepen onder Nederlandse vlag neemt af

Het aantal droge- en natte-bulkschepen



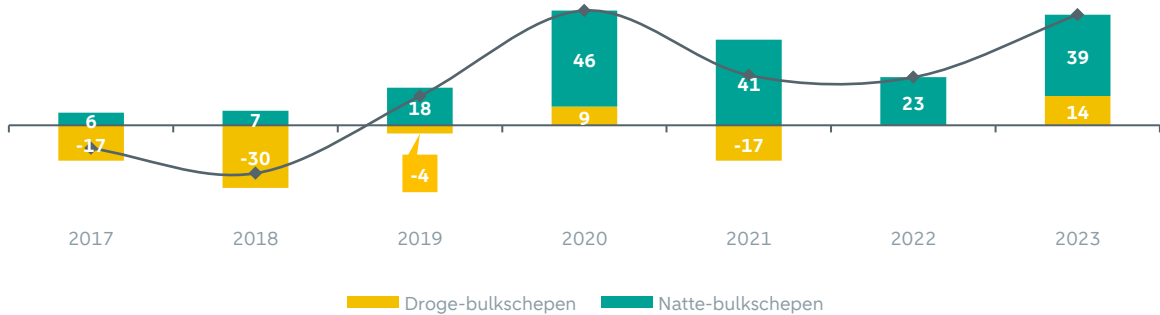
Bron: IVR

Ontwikkeling Europese binnenvaartvloot

Uit analyse van de totale Europese vlootontwikkeling, oftewel het verschil tussen de instroom van nieuwe schepen en de uitstroom door sloop binnen een vloot, blijkt dat het aantal natte-bulkschepen over de jaren heen een positieve ontwikkeling doormaakt. Dit wijst erop dat meer van dit type schepen wordt gebouwd dan gesloopt. Wel bereikte de markt voor tweedehands binnenvaartschepen in 2022 [een piek](#), mede gedreven door de vraag vanuit Oost-Europa als gevolg van de graanhandel in Oekraïne. Hoewel geen exacte data beschikbaar zijn, wordt geschat dat in de meest actieve periode enkele tientallen schepen werden geëxporteerd. Naast de sloop kan de verkoop van tweedehands schepen bijdragen aan de afname van het totale aantal binnenvaartschepen.

Meer natte-bulkschepen gebouwd dan gesloopt de afgelopen jaren

Het verschil tussen de instroom van nieuwe schepen en de uitstroom door sloop binnen de West-Europese vloot

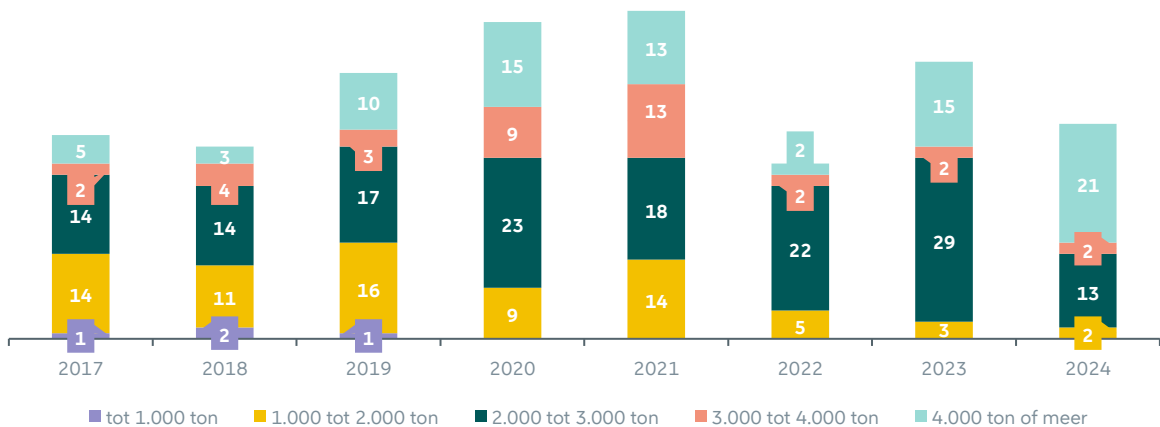


Bron: IVR; Berekening ABN AMRO

De stijging in het aantal grotere schepen, gecombineerd met een min of meer stabiele vloot van natte-bulkschepen in de afgelopen jaren, heeft geleid tot een groei van de totale capaciteit binnen de markt. Wanneer rederijen reageren op hoge vrachttarieven door extra schepen te bestellen, komt deze uitbreiding pas jaren later beschikbaar. Tegen die tijd kan veel nieuwe capaciteit tegelijkertijd op de markt komen, waardoor mogelijk een overaanbod ontstaat. Het risico bestaat dat dit vertraagde aanpassingsproces, bekend als de varkenscyclus, zorgt voor dalende vrachttarieven.

De afgelopen jaren worden steeds meer grotere schepen voor natte bulk gebouwd

Het aantal nieuwe natte-bulkschepen naar laadvermogen



Bron: [CCR](#)

Vooruitzichten voor natte-bulkvaart

De vooruitzichten voor de natte-bulkvaart zijn tweeledig, met zowel kansen als uitdagingen die zich in verschillende segmenten aandienen. Onze verwachting is dat de groei gematigd zal zijn, vooral in chemische goederen, waar de binnenvaart kan profiteren van hogere mondiale import doordat de Europese productie terugloopt door hoge gasprijzen. Tegelijkertijd biedt de energietransitie zowel kansen als risico's; terwijl het volume van aardolieproducten zoals benzine en diesel zal krimpen, bieden biobrandstoffen nieuwe perspectieven dankzij hun geschiktheid voor toepassing in de binnenvaart.

Daarnaast blijft de flexibiliteit in de inzet van schepen grotendeels afhankelijk van variërende waterstanden. Schaalvergroting in de sector heeft geleid tot een toename van de totale laadcapaciteit, maar brengt ook een verschuiving in de beschikbaarheid van kleinere schepen met zich mee. Dit kan leiden tot schaarste op secundaire vaarwegen, terwijl de capaciteit op hoofdassen zoals de ARA-Rijn-regio grotendeels stabiel blijft.

Met dank aan [AMS Barging](#).

Disclaimer

De informatie in deze analyse geeft de visie weer van ABN AMRO op dit moment. In de voorbereiding van dit document heeft ABN AMRO, 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 presentatie.