

HOOFDSTUK 1

Inleiding: het belang van binnenscheepvaart



Het eerste hoofdstuk toont het belang aan van de binnenscheepvaart in ons industrieel en maatschappelijk weefsel. Dat wordt onderbouwd met cijfers. Die geven beleidsmakers en alle actoren in de binnenvaart een beeld van de context waarin de binnenscheepvaart opereert en van de uitdagingen waarvoor de sector staat. Wat hoe dan ook duidelijk is: de binnenvaart kan instaan voor het vervoer van alle soorten goederen, van vloeibare stoffen tot droge bulk, van containers tot palletten.

TERMINOLOGIE

- Ton-kilometer
- TEU-kilometer
- Modal split
- (Reverse) modal shift

INLEIDING

Binnenscheepvaart is het vervoer van goederen per vaartuig langs de binnenwateren. Het duidt op het professioneel vervoer van talrijke ladingsoorten over de Europese binnenwateren. Binnenscheepvaart is een excellente vervoersmodaliteit als alternatief voor of aanvulling op andere vormen van transport binnen het *supply chain* ecosysteem.

Eerst wordt het belang van de binnenscheepvaart op het Europese, nationale en regionale niveau geschetst. Daarna volgt een sterkte-zwakteanalyse van de sector. Tot slot focust dit hoofdstuk op de vervoerde goederencategorieën.

1.1 HET BELANG VAN DE BINNENSCHIEPVAART OP EUROPEES NIVEAU¹

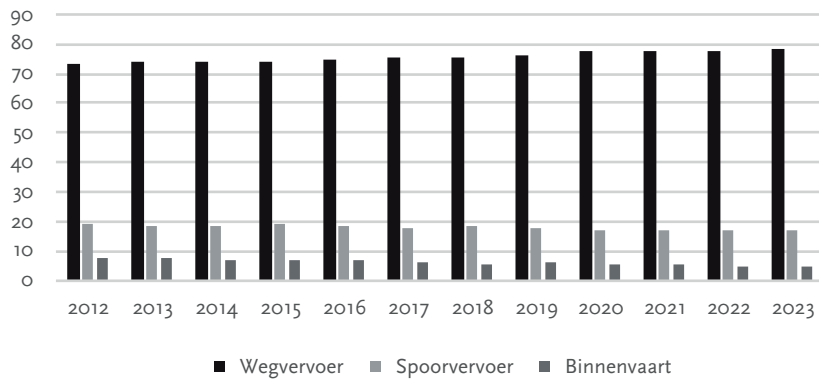
Het belang van de binnenscheepvaart op het Europese niveau wordt geschetst met een set van indicatoren: de *modal split*, de vervoerde tonnage en de gepresterde tonkilometers (tkm).²

1.1.1 Modal split – EU27 niveau

De *modal split* geeft de verdeling over de vervoersmiddelen (wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart) weer. De evolutie van de modal split geeft een indicatie van het belang van de binnenscheepvaart of de relatieve slagkracht van de modus ten opzichte van het wegvervoer en het spoorvervoer (Wiegmans & Konings, 2016; Sys, Van de Voorde, Vanelslander, & van Hassel, 2017). Figuur 1 geeft een overzicht van de modal split over de periode 2012-2023.

1 Op het moment van schrijven zijn de meest recente cijfers bij Eurostat beschikbaar tot en met het verslagjaar 2023. Binnen de sector en onder academici leeft de discussie om statistische gegevens sneller en frequenter beschikbaar te stellen, om ontwikkelingen in de vervoersmarkt beter te kunnen monitoren en duiden.

2 De term tonkilometer duidt op de tonnage vermenigvuldigd met de afstand in kilometer (Sys, Van de Voorde, Vanelslander, & van Hassel, 2017).

Figuur 1 Modal split 2009-2018- EU27

Bron: Eurostat, 2025

In 2023 was het wegvervoer goed voor 77,6% van het totale goederenvervoer, gevolgd door het spoorvervoer en de binnenvaart (respectievelijk 16,9% en 5,0% van het EU-27-totaal). In vergelijking met 2023 was het aandeel van de weg in 2012 6,25% lager. Het aandeel van het wegvervoer was tussen 2012 en 2021 nooit lager dan 73,5% (op basis van de uitgevoerde tonkilometers). Daarnaast zijn de aandelen spoorvervoer en binnenvaart afgenomen tot 16,9% en 5,0% in 2023, wat een reductie van 2,2 procentpunten en 2,4 procentpunten ten opzichte van 2012 betekent. Dit toont een duidelijke verschuiving richting wegvervoer, met een daling van het aandeel van duurzame modi zoals spoor en binnenvaart.

De binnenvaart verliest de afgelopen jaren gestaag terrein in de modal split, ondanks diverse beleidsinspanningen om een modal shift te realiseren richting duurzamere transportmodi (Beil, et al., 2025). Zowel in België als op EU-niveau is een lichte maar consistente daling merkbaar, zowel in absolute tonnages als in het relatieve aandeel uitgedrukt in tonkilometers. Deze terugval kan aan meerdere factoren worden toegeschreven. De toenemende concurrentie van het wegvervoer – dat vaak als flexibeler en sneller wordt ervaren – vormt een belangrijke uitdaging. Daarnaast spelen beperkingen in infrastructuur en een gebrek aan gerichte investeringen een remmende rol in de verdere ontwikkeling van de binnenvaart. Ook de beperkte integratie van binnenvaart binnen bredere multimodale logistieke ketens zorgt ervoor dat deze vervoersmodus niet ten volle wordt benut. Tot slot hebben klimaatgerelateerde factoren, zoals laagwaterstanden en droogteperiodes, de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van waterwegen onder druk gezet, wat het concurrentievermogen van de binnenvaart verder aantast.

Tabel 1 toont het aandeel van de binnenvaart in het totale goederenvervoer op EU-27-niveau en op lidstaatsniveau, uitgedrukt in tonkilometer, voor de periode 2012-2023. Op Europees niveau is er sprake van een gestage daling van het aandeel van de binnenvaart: van 7,4% in 2012 naar 5,0% in 2023. Deze trend wijst op een afnemend gebruik van deze vervoersmodus in verhouding tot het spoor- en vooral het wegvervoer. Een vergelijking van België met de andere Europese landen geeft informatie over de relatieve concurrentiekracht. België, traditioneel een sterke binnenvaartnatie, volgt deze neerwaartse trend. Het aandeel daalde van 16,4% in 2012 tot 10,7% in 2023 – een daling van 5,7 procentpunten. Toch blijft België na Nederland, Roemenië en Bulgarije één van de koplopers in Europa. Nederland behoudt met 40,9% in 2023 het hoogste aandeel, ondanks een daling van 6,3 procentpunten ten opzichte van 2012. Landen als Roemenië en Bulgarije blijven eveneens sterk vertegenwoordigd dankzij de intensieve bevaarbaarheid van de Donau. Deze cijfers onderstrepen het belang van beleidsmaatregelen gericht op het stimuleren van duurzame vervoerswijzen en het versterken van de concurrentiekracht van de binnenvaart in het multimodale goederenvervoer.

Tabel 1 Modal split op landenniveau

GEO/TIME	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Europese Unie - 27 landen (vanaf 2020)	7,4	7,4	7,3	7,	6,7	6,5	5,8	6,	5,8	5,6	5,1	5
Europese Unie - 28 landen (2013-2020)	6,8	6,9	6,8	6,5	6,2	6,	5,4	5,6	:	:		
Netherlands	47,2	46,	46,1	45,4	44,3	44,7	43,	42,3	41,5	41,9	41,1	40,9
Austria	3,7	3,9	3,5	2,8	3,	2,9	2,1	2,4	2,3	2,1	1,7	1,7
Belgium	16,4	15,9	15,9	15,2	14,7	15,7	11,9	11,3	11,	11,5	11,2	10,7
Bulgaria	30,5	27,5	26,9	27,4	27,3	24,8	24,5	31,8	28,7	24,4	16,6	17,9
Croatia	7,3	7,3	6,9	7,8	7,4	6,3	5,2	6,5	6,7	6,3	4,4	3,5
Czechia	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,	0,	0,1	0,	0,	0,0	0,0
Finland	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,5	0,6
France	3,	3,	2,9	2,9	2,8	2,3	2,2	2,4	2,2	2,1	2,0	1,9
Germany	10,1	10,2	9,9	9,1	8,7	8,7	7,5	8,	7,5	7,4	6,8	6,6
Hungary	6,4	6,1	5,5	5,4	5,4	4,8	4,1	5,2	5,	4,4	3,5	3,2
Italy	0,1	0,1	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,1	0,1	0,1	0,0
Lithuania	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,1	0,1
Luxembourg	8,9	10,5	8,4	8,	6,2	6,2	7,5	8,2	8,2	8,	7,5	6,9
Romania	29,2	29,	29,	30,4	29,4	27,4	27,1	28,1	28,6	25,1	:	:
Slovakia	4,7	4,6	4,	3,2	3,7	3,6	3,	3,6	3,4	3,3	20,5	22,3
Slovenia	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	2,6	2,6
Switzerland	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2
United Kingdom	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	:	:	0,1	0,1

Bron: Eurostat, 2025

De *output* van de Europese binnenvaart wordt gemeten in tonnage. Tabel 2 toont de evolutie van het goederenvervoer over de binnenvaart naar vervoerswijze: nationaal, internationaal en transit. Over de lange termijn, van 2015 tot 2023, is het totale vervoersvolume via binnenwateren binnen de EU met ongeveer 13% gedaald, van 540 miljoen ton naar 469 miljoen ton. Deze daling wijst op een structurele verschuiving in de modal split, ondanks pogingen om de binnenvaart te versterken. De West-Europese landen, Nederland (284 mln. ton), Duitsland (161 mln. ton), België (154 mln. ton) en Frankrijk (43,8 mln. ton) zijn in Europa goed voor de hoogste volumes. Terwijl de binnenvaart in Nederland niet veel is veranderd tussen 2015 en 2023 (een daling van 1,87%), kenden Duitsland (-27%), Frankrijk (-30%) en België (-17,8%) echter in deze periode een significante terugval. Dit duidt op structurele veranderingen in logistieke netwerken en een verplaatsing naar andere vervoersmodi. De recente evolutie tussen 2022 en 2023 bevestigt deze neerwaartse trend, met een gemiddelde daling van bijna 5% op EU-niveau. Nederland, dat het grootste absolute volume vervoert, zag zijn totaal met 17,7% dalen op jaarbasis. Duitsland kende gelijkaardige achteruitgang (-11,4%), vooral in het internationale segment. België verloor 5,1% aan internationaal volume en 2,2% aan nationaal vervoer, terwijl het totale volume vrijwel stabiel bleef. In contrast daarmee zijn er landen waar het vervoer via binnenvaart steeg, waarbij Roemenië vooral internationaal sterk groeide (+40,8%). Toch blijven deze uitzonderingen. De cijfers tonen duidelijk aan dat, hoewel binnenvaart in bepaalde regio's veerkrachtig blijft, de sector in veel lidstaten structurele uitdagingen ondervindt, waaronder infrastructuurbepkeringen, veranderende logistieke voorkeuren en concurrentie van andere vervoerswijzen.

In Nederland zijn zowel nationaal als internationaal vervoer belangrijk. Het internationale karakter is te danken aan de belangrijke zeehavens, de centrale ligging in Europa en de goede verbindingen met het Europese hinterland, waarbij het Duitse hinterland bepalend is. Voor België en Duitsland is het internationale vervoer veruit het belangrijkste. In Duitsland kan dit verklaard worden door het industriële karakter, waarbij de noodzaak van aan- en afvoer belangrijk is.

Tabel 2Goederenvervoer over de binnenwateren naar vervoerswijze, 2015-2023 (1000 ton)²

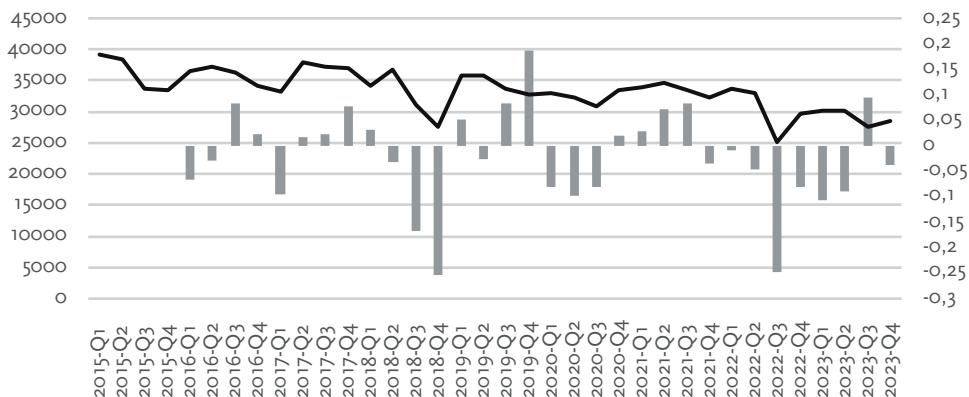
	2015		2020		2022		2023		Verandering 2023/2022 (%)		
	Totaal		Totaal		Totaal		Nationaal	Inter-nationaal	Nationaal	Inter-nationaal	Totaal
EU27-landen (van 2020)	540751		495560		488144		227037	241.812	-4.923092385	-3.023059956	-3.952727064
België	188158		156131		163023		37135	117521	0.0134662	-2.207632267	-5.13240463
Bulgarije	17201		18924		12548		972	2.467	26.07003891	-18.7476548	-72.59324195
Tsjechië	850		397		317		363	15	31.5273913	-63.41463415	19.24290221
Duitsland	221369		188022		182448		42.464	119.250	-4.83191394	-7.293837058	-11.36433395
Frankrijk	62808		55979		53201		24.166	19.648	-9.517747491	-13.46399471	-17.64440518
Kroatië	6642		7077		4626		27	336	-28.94736842	-38.23529412	-92.15304799
Luxemburg	7106		5755		5652		1	870	0	11.53846154	-84.58952583
Hongarije	8163		8803		5921		87	3.004	0	-11.88031681	-47.79598041
Nederland	349717		333892		345479		110.548	173.827	-4.162151384	-6.56572719	-17.68674796
Oostenrijk	8599		8247		8271		363	4.760	157.44468085	-10.91147296	-19.6266081
Polen	5036		2517		2075		414	171	-38.02339521	-31.3253012	-36.2745098
Roemenie	30020		30518		32120		8.390	20.467	-14.50988384	40.75373083	0.828092243
Slovakije	5721		6004		6013		18	1.402	38.46153846	-17.91569087	-72.55508311
Finland	:		512		579		826	826	14.5631068		129.1262136
Zweden	:		:		:		1.263	1.263	-48.55397149		2.892057026

Bron: Eurostat, 2025

3 Om dubbel telling te voorkomen, wordt het EU24-totaal voor internationaal vervoer berekend door de door de EU-landen opgegeven internationale lossingen op te tellen bij de internationale ladingen waarvoor het land waar de lossing plaatsvindt zich niet in de EU bevindt. Meer info: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained>

De geleverde prestaties worden het best in tonkilometer (tonkm) gemeten, aangezien dit zowel rekening houdt met de vervoerde hoeveelheid als met de afstand. Figuur 2 geeft de evolutie van het driemaandelijks goederenvervoer over binnenwateren weer, gemeten in tonkilometer over de periode 2015-2023.

Figuur 2 Driemaandelijks goederenvervoer over binnenwateren, EU-28, 2011-2023 (in tkm)



Bron: Eurostat, 2025

In 2015 bedroeg het totaalvolume 144,7 miljard tonkm. Hoewel het volume in 2016 en 2017 relatief stabiel bleef, trad in 2018 een merkbare daling op tot 129,4 miljard tonkm, grotendeels veroorzaakt door uitzonderlijk lage waterstanden op de Rijn in het derde en vierde kwartaal (Van Meir, et al., 2022). Na een gedeeltelijk herstel in 2019 (138,0 miljard tonkm), zette de dalende trend zich opnieuw door met een scherp dieptepunt in 2022, toen slechts 121,4 miljard tonkm werd geregistreerd. In 2023 volgde opnieuw een lichte daling tot 116,1 miljard tonkm, waarmee het jaartotaal zo'n 20% lager ligt dan in 2015. Op kwartaalbasis is een duidelijke volatiliteit zichtbaar, waarbij opwaartse en neerwaartse bewegingen elkaar afwisselen zonder consistent seizoenspatroon. Deze fluctuerende prestaties duiden op de gevoeligheid van de sector voor externe invloeden zoals weersomstandigheden, economische schommelingen en verstoringen in logistieke ketens. De cijfers onderstrepen het belang van investeringen in klimaatadaptatie en een robuustere intermodale infrastructuur om de veerkracht van de binnenvaart te versterken.

Uitgedrukt in tonkilometer is de evolutie van het goederenvervoer over de binnenwateren naar vervoerswijze anders. In de EU werd in 2023 116,405 miljard tonkm (in 2015: 145,505 miljard tonkm) over de waterwegen gevaren (Tabel 3). Het is niet verbazingwekkend dat Nederland en Duitsland het grootste aandeel voor hun rekening nemen.

Tabel 3

Goederenvervoer over de binnenwateren naar vervoerswijze, 2015-2018 (in miljoen tkm)

	2015		2020		2022		2023		Verandering 2023/2022 (%)		
	Totaal		Totaal		Totaal		Nationaal	Inter-nationaal	Nationaal	Inter-nationaal	Totaal
EU - 27 countries (from 2020)	145505		130478		121971		29.027	65.842	-5,71	-4,77	-4,56
België	10.426		7.388		7.559		2.502	3.984	-7,91	-7,69	-8,03
Bulgarije	5.595		6.256		3.787		11	463	37,50	58,02	12,31
Tsjechië	33		18		20		17	1	-5,56	-50,00	-10,00
Duitsland	55.315		46.338		44.117		8.209	26.860	-5,15	-9,64	-5,92
Frankrijk	8.484		6.988		6.593		3.722	1.956	-9,46	-12,17	-10,21
Kroatië	879		903		595		6	11	-33,33	-62,07	-18,32
Luxemburg	235		201		200		0	21	10,53		-17,50
Hongarije	1.824		1.998		1.508		3	514	0,00	-12,29	-12,73
Nederland	46.912		44.106		44.551		12.057	22.562	-5,82	-7,58	-6,55
Oostenrijk	1.806		1.606		1.233		46	830	253,85	-9,98	-3,73
Polen	88		77		40		22	7	-26,67	-30,00	-27,50
Roemenie	13.168		13.638		10.757		2.075	8.553	-0,81	31,40	11,06
Slovakië	741		834		680		2	80	100,00	-5,88	-5,88
Finland	:		127		194		221		13,92	-100,00	13,92
Zweden	:		:		134		134		0,00		0,00

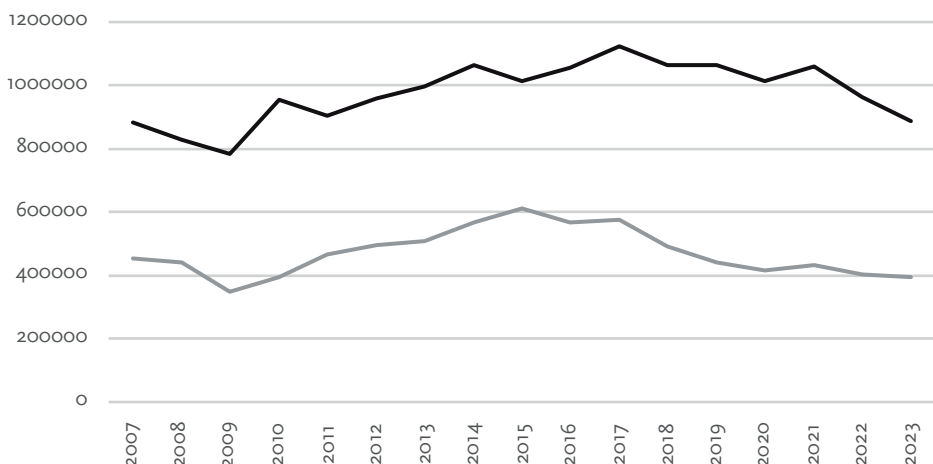
Bron: Eurostat, 2025

Nederland blijft het kopland binnen de Europese binnenvaart wanneer gekeken wordt naar het aantal tonkilometers. Zowel het internationale als het nationale vervoer is er sterk ontwikkeld. Opvallend is dat Nederland, ondanks zijn relatief kleine oppervlakte, méér nationale tonkilometers genereert dan Duitsland. Dit is te danken aan het fijnmazige binnenvaartnetwerk dat uitstekend geïntegreerd is met de Rijn, de Duitse kanalen en andere Europese vaarwegen. De cijfers bevestigen de status van Nederland als echt waterland.

Duitsland volgt op de tweede plaats, met een belangrijke rol voor het internationale vervoer, wat logisch is gezien de sterke industriële basis en de nood aan grootschalige logistieke verbindingen met buurlanden. Op de derde plaats bevindt zich opvallend genoeg niet België, maar Roemenië. In Roemenië ligt de nadruk iets meer op internationaal vervoer, voornamelijk dankzij de strategische ligging aan de Donau, die een sleutelrol speelt in het oostelijke deel van het Europese vaarwegsysteem.

De verschuivingen in de rangorde van landen kunnen deels verklaard worden door structurele veranderingen, maar ook door externe factoren. De inval van Rusland in Oekraïne begin 2022 heeft een aanzienlijke impact gehad op transportstromen in Oost-Europa. Hoewel de totale binnenvaart in de EU in 2023 opnieuw daalde (-4,6% ten opzichte van 2022), noteerde Roemenië een stijging van het internationale vervoer (+31%) en een lichte algemene groei van tonkilometers (+11%). Deze toename kan wijzen op een heroriëntatie van goederenstromen langs alternatieve routes via de Donau, onder andere voor graantransport vanuit Oekraïne of als omleiding voor havens aan de Zwarte Zee. Het effect van de oorlog is dus al in beperkte mate zichtbaar in de binnenvaartcijfers van 2023, vooral voor landen in de regio rond de Donau.

Figuur 3 Transportprestaties containervervoer via de binnenvaart, EU-28, 2009-2019 (op basis van 1000 TEUtkm)



Bron: Eurostat, 2025

Figuur 3 toont de transportprestaties van containervervoer over de binnenvaart. Het containervervoer over de binnenwateren in de EU kende tussen 2007 en 2017 een duidelijke groeitrend, zowel voor geladen als lege containers. Het vervoer van geladen containers steeg van 883 miljoen TEUkm in 2007 tot een piek van 1,123 miljard TEUkm in 2017. Ook het vervoer van lege containers volgde deze opwaartse trend en bereikte zijn hoogtepunt in 2015 met 611 miljoen TEUkm.

Na 2017 zette echter een daling in. In 2023 daalde het vervoer van geladen containers tot 886 miljoen TEUkm, het laagste niveau sinds 2009. Het vervoer van lege containers daalde eveneens gestaag na 2015 en kwam in 2023 uit op 393 miljoen TEUkm. Deze terugval kan wijzen op afnemende containerstromen over de binnenwateren, mogelijk beïnvloed door economische schommelingen en internationale verstoringen in de logistieke keten (Eurostat, 2025).

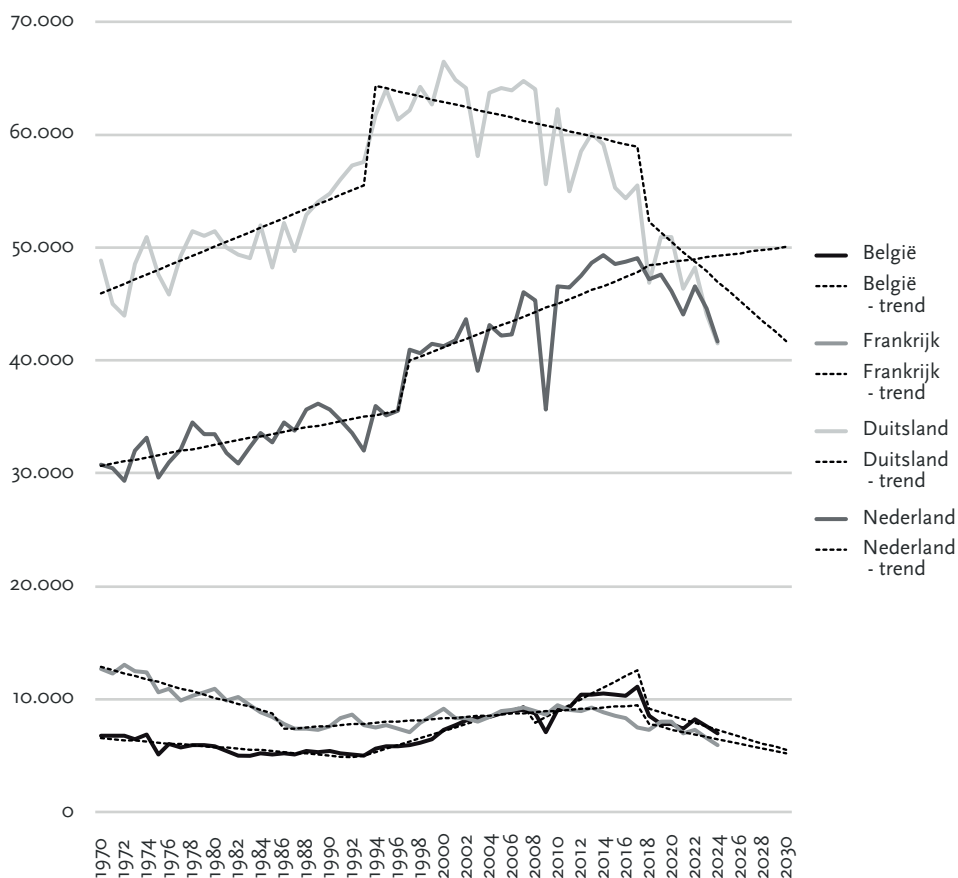
Figuur 4 toont de evolutie van de binnenvaart (uitgedrukt in tonkilometer) in België en in de buurlanden (Duitsland, Frankrijk en Nederland) over de periode 1982-2023. De onderliggende trend⁴ samen met de voorspellingen over de

⁴ Hierbij werd rekening gehouden met eventuele structuurbreken of wijzigingen van de bestaande trend. Het identificeren van de mogelijke trendbreken werd op een visuele en statistische manier gedaan.

periode van tien jaar (2020-2030), verkregen op basis van een regressiemodel, zijn te zien in Figuur 4.

Drie structurele breuken zijn te zien in Figuur 4. Vanaf 1 januari 1993 gingen de grenzen in Europa open. Dit heeft geleid tot een gemeenschappelijke vervoersmarkt. De liberalisering kwam echter maar geleidelijk tot stand. Sinds november 1998 is de Belgische binnenvaartmarkt geliberaliseerd. Deze Europese verplichting leidde tot een hertekening van de bedrijfs- en sectororganisatie. Liberalisering impliceert immers het beginsel van contractuele vrijheid, dus moest er onderhandeld worden over wederzijdse rechten en plichten (zie Hoofdstuk 2). In 2009 ontsnapte de binnenvaart ook niet aan de financiële en economische crisis.

Figuur 4 Evolutie van de binnenvaart in tonkilometers (1970 -2030)



Bron: eigen verwerking op basis van data van Eurostat (2024). De projecties vanaf 2024 zijn gebaseerd op trendextrapolaties en dienen ter illustratie van mogelijke ontwikkelingen.

De voorspellingen suggereren een toename van de binnenvaart in Nederland en een daling in Duitsland, België en Frankrijk. De impact van deze crisis is nog niet duidelijk. Veel zal afhangen van het consumenten- en ondernemersvertrouwen. Een stijgende trend zal mogelijk niet zo uitgesproken zijn.

De COVID-19-pandemie die begon in 2020, zorgde voor een tijdelijke afname van de binnenvaart. Door de onzekerheid en quarantainemaatregelen daalde de consumptie, wat leidde tot verstoringen in de volledige supply chain. Ook producenten verminderden hun productie, waardoor de vraag naar transport verder afnam. In 2021 begon het herstel in verschillende industrieën en kwam ook de internationale handel langzaam weer op gang. De binnenvaart volgde deze herstelbeweging. Deze daling trof gehele supplychains doordat ook producenten de productie lieten verminderen. Hierdoor daalde op haar beurt ook de vraag naar transport. In 2021 begonnen enkele industrieën zich te herstellen. Ook de internationale handel kwam langzaam weer tot stand. Hoewel er nog een stevig herstel was, kwam de binnenvaart op gang. Vervolgens, op 24 februari 2022, vielen Russische troepen Oekraïne binnen. Deze oorlog beïnvloedde de Europese economie alsook vele logistieke ketens. Basisgrondstoffen zoals graan en olie moesten via nieuwe trajecten tot in West-Europa toekomen. Daarnaast waren er enorme droogtes in Europa waardoor waterstanden van onder andere de Rijn afnamen. Hierdoor daalde de laadcapaciteit van de schepen.

In het kader van de Green Deal (2019) stelde de Europese Commissie zich ambitieuze klimaat- en duurzaamheidsdoelen. Daarbij wordt ook de binnenvaart gezien als een belangrijk instrument om het Europese vervoerssysteem te verduurzamen. Een aanzienlijk deel van het goederenvervoer dat vandaag nog over de weg plaatsvindt – ongeveer 75 procent – wil men verschuiven naar alternatieve modi zoals spoor en binnenvaart (European Commission, 2019).

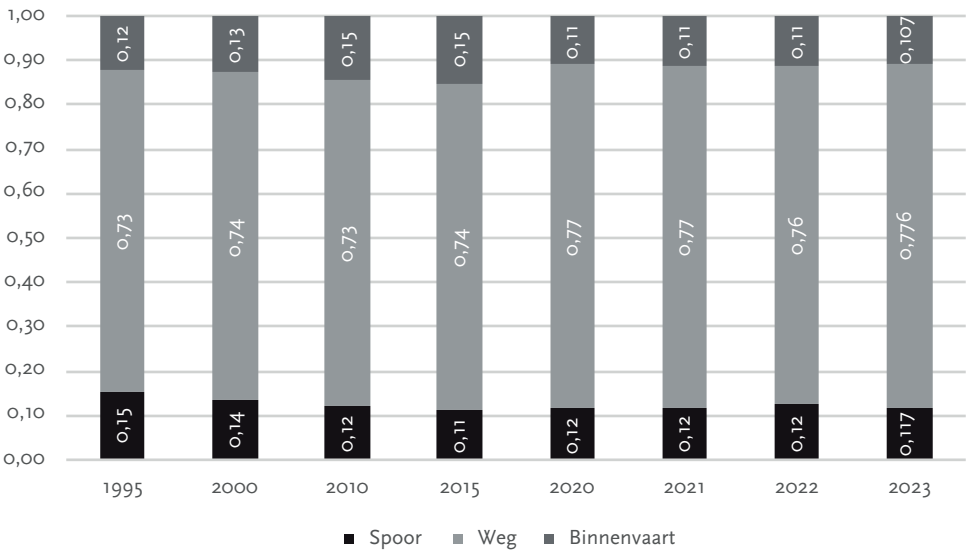
Sindsdien zijn verschillende beleidsinitiatieven gelanceerd die dit streven ondersteunen. Zo zet de Sustainable and Smart Mobility Strategy (2020) de koers uit voor een efficiënter en schoner transportsysteem, terwijl de NAIADES III-strategie (2021-2027) specifiek gericht is op de verdere vergroening en digitalisering van de Europese binnenvaart. Deze strategieën moeten de sector helpen haar rol in de logistieke keten te versterken en tegelijk bijdragen aan de Europese klimaatdoelstellingen. (Zie verder voor een bespreking van de beleidsmaatregelen.).

1.1.2 Het aandeel van de binnenvaart in België

Hierna worden de vervoersprestaties in België toegelicht. Figuur 5 toont de modal split van het goederenvervoer in België. In 2023 had het wegvervoer een aandeel van 77,6 %, nam het spoorvervoer 11,7 % voor zijn rekening en de binnenvaart 10,7 %. Ondanks alle (beleids)inspanningen om meer lading naar de alternatieve modi te verschuiven, is het aandeel van de binnenvaart sinds 2017 met 5 procentpunten afgenomen.

Er is een duidelijke trend richting steeds meer wegvervoer, ten koste van binnenvaart en (in mindere mate) spoor. Deze evolutie staat haaks op de ambities van o.a. de European Green Deal en het modal shift-beleid, dat net inzet op méér duurzaam vervoer zoals spoor en binnenvaart.

Figuur 5 Evolutie van het goederenvervoer in België (miljard tonkm/jaar)



Bron: Eurostat, 2025

Tabel 4 geeft de evolutie weer van het vervoer van tonnages (x 1.000 ton) via de Belgische vaarwegen tussen 1990 en 2023. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen binnenlands verkeer, aanvoer, afvoer en doorvoer.

Over de volledige periode 1990 -2023 is het totaal vervoerde tonnage via de binnenwateren in België met 61,13% gestegen, van 99,3 miljoen ton naar bijna 160 miljoen ton. De sterkste absolute groei werd gerealiseerd in de afvoer, die met 25,9 miljoen ton toenam – een toename van bijna 91%.

Het vervoer kende een piek in 2015 met ruim 188 miljoen ton. Nadien volgde een daling, mede beïnvloed door economische schommelingen en de corona-pandemie. In 2023 werd opnieuw een herstel waargenomen, met een totaal van 159,99 miljoen ton.

Ook het vervoer uitgedrukt in tonkilometers (miljoen tkm) toont een structurele groei. In 2023 bedroeg het totaal 6,95 miljoen tkm, wat een stijging van 29,22% betekent ten opzichte van 1990. De impact van tonnagestijgingen op tonkilometers blijft echter relatief beperkt, gezien de kleine geografische schaal van België.

Tabel 4 Vervoerde tonnage (x 1000 ton) en tkm (x mln.) over de binnenwateren in België

Vervoerde tonnages in België via de binnenvaart (x 1.000 ton)									
Vervoerstromen	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2023	2023/1990
Binnenlands	21134	18065	25448	35409	46550	44913	36024	37135	75,71%
Aanvoer	46584	51883	53376	74845	62577	78656	65585	63241	35,76%
Afvoer	28428	34137	37603	45651	44243	52341	49735	54280	90,94%
Doorvoer	3145	2908	3705	4490	8224	12248	4787	5334	69,60%
Totaal	99291	106993	120132	160395	161594	188158	156131	159990	61,13%
Vervoerde ladingtonkilometer in België via de binnenvaart in mln ton-kom)									
Vervoerstromen	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2023	
Binnenlands	1692	1413	2391	3060	3829	3971	2910	2502	47,87%
Aanvoer	2057	2599	2921	3393	3027	3401	2559	2357	14,58%
Afvoer	1216	1339	1408	1534	1595	1982	1550	1627	33,80%
Doorvoer	414	380	495	579	619	1072	369	465	12,32%
Totaal	5379	5731	7215	8566	9070	10426	7388	6951	29,22%

Bron: Eurostat, 2025

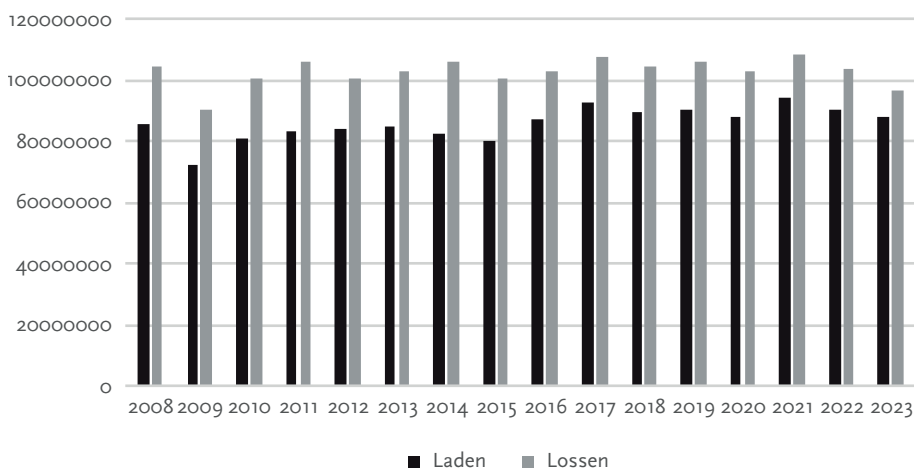
Volgens het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB) – worden in 2023 op de Belgische waterwegen 64,15 miljoen ton goederen geladen en 74,52 miljoen ton goederen gelost door binnenvaartschepen op Belgische waterwegen (ITB, 2024).

Figuur 6 geeft de ladingen en lossingen op de Belgische waterwegen over de periode 2008 -2023 weer.

In deze periode werd steevast meer gelost dan geladen, wat wijst op een structureel onevenwicht. In vergelijking met 2008 zijn de ladingen in 2023 met 2,78%

toegenomen, terwijl de lossingen met 7,7% zijn gedaald. Deze evolutie toont duidelijk aan dat het verschil tussen geladen en geloste volumes in de loop van de tijd is verkleind, maar het onevenwicht blijft significant. Dit suggereert dat de beschikbare binnenvaartruimte mogelijk niet optimaal benut wordt, zeker in de richting van terugvaarten of lege reizen. Er zijn dus nog opportuniteiten om deze asymmetrie aan te pakken, bijvoorbeeld door retourstromen efficiënter te organiseren, ladingcombinaties te optimaliseren of door stimulansen te voorzien voor retourvracht.

Figuur 6 Ladingen/lossingen op Belgische waterwegen



Bron: Instituut voor de Binnenvaart (2025)

Het Federaal Planbureau, in samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer (2022), publiceerde langetermijnvooruitzichten voor de transportvraag in België tot 2040. Uit deze projecties blijkt dat, bij een ongewijzigd beleid, zowel het vervoerde tonnage als het aantal afgelegde tonkilometers in België zal stijgen tussen 2019 en 2040. De onderliggende motor van deze groei is de internationale handel, in het bijzonder dankzij de aanwezigheid van belangrijke zeehavens en een sterk uitgebouwde (binnenvaart)infrastructuur met internationale connecties.

Zoals weergegeven in Tabel 5, wordt verwacht dat het totaal aantal tonkilometers in België zal toenemen van 910 miljoen in 2019 naar 1.110 miljoen in 2040, een groei van bijna 22%. Opvallend is dat de internationale vervoersstromen (aan- en afvoer) het sterkst toenemen: de aanvoer met 30%, de afvoer met 33,3%.

Het nationale vervoer blijft nagenoeg stabiel (+2,6%), wat wijst op een relatief verzadigde binnenlandse markt.

In termen van modale verdeling zal het goederenvervoer in België een lichte verschuiving kennen:

- Wegvervoer blijft dominant en neemt verder toe van 49,1 naar 58,7 miljoen tonkilometers (+19,6%), goed voor 78% van het totaal in 2040.
- Spoorvervoer groeit sterker dan gemiddeld, van 6,5 naar 8,4 miljoen tonkilometers (+29,2%), waardoor het aandeel stijgt van 10% naar 11%.
- Binnenvaart zal slechts beperkt groeien, van 7,9 naar 8,6 miljoen tonkilometers (+8,9%), waardoor het aandeel daalt van 12% naar 11%.

Deze projectie wijst erop dat de binnenvaart onder druk blijft staan, ondanks haar potentieel als duurzaam alternatief. De lichte groei in absolute cijfers contrasteert met het verlies in marktaandeel. Dit suggereert dat bijkomende beleidsmaatregelen nodig zijn om de modal shift richting waterwegen te versnellen, zoals investeringen in infrastructuur, digitalisering, en multimodale knooppunten (Federaal Planbureau, 2022).

Zowel in Nederland – waar in 2023 een actieagenda werd gelanceerd – als in Vlaanderen, waar op het moment van schrijven gewerkt wordt aan een actieplan voor de binnenvaart, staat de sector hoog op de beleidsagenda. De Nederlandse actieagenda focust op vier thema's die essentieel zijn voor een toekomstbestendige binnenvaart: energietransitie, toekomstbestendige vaarwegen, ketenoptimalisatie en digitalisering.

In Vlaanderen wordt een vergelijkbaar traject gevolgd. De Vlaamse overheid zet in op de versterking van de binnenvaart als duurzaam transportmiddel, met een strategie die aandacht besteedt aan de modal shift naar water, aantrekkelijke werkgelegenheid, verduurzaming van de vloot, onderhoud en uitbreiding van het waternetwerk, digitale transformatie en actief overleg met de sector.

De Vlaamse focus sluit nauw aan bij de Nederlandse actieagenda. De overeenkomsten tussen beide strategieën tonen aan dat grensoverschrijdende afstemming en samenwerking essentieel zijn om het volledige potentieel van de binnenvaart te benutten.

Tabel 5 Langetermijnvooruitzichten voor het goederenvervoer bij ongewijzigd beleid in België

	Aantal (miljoen)		Aandeel		Totale groei
	2019	2040	2019	2040	2040/2019
Tonkm in België (weg, spoor en binnenvaart)					
Nationaal	303	311	33%	28%	2,64%
Aanvoer	316	411	35%	37%	30,06%
Afvoer	291	388	32%	35%	33,33%
Totaal	910	1110			21,98%
Totaal	84,0	105,2	100,0%	100,0%	25,2%
Aandeel vervoermiddelen in tonkm in België					
Weg	49,1	58,7	77%	78%	19,55%
Spoor	6,5	8,4	10%	11%	29,23%
Binnenvaart	7,9	8,6	12%	11%	8,86%
Totaal	63,5	75,7			19,21%

Bron: Federaal Planbureau (2025) gebaseerd op PLANET v4.0.

1.1.3 Het aandeel van de binnenvaart in Wallonië, Vlaanderen en de zeehavens

De rol van de binnenvaart in de regionale economie en in de zeehavens wordt in de toekomst nog belangrijker. De Bijzondere Wet over de zesde staatshervorming (6 januari 2014) regionaliseerde immers de binnenvaart. Tegen deze achtergrond is het interessant om het aandeel van binnenvaart per regio te bestuderen.

De hoeveelheden in ton, geladen of gelost met binnenschepen in Vlaanderen, zijn in 2023 respectievelijk 74,714 miljoen ton ladingen (export) en 86,333 miljoen ton lossingen (import). Het aantal ladingen in Wallonië bedraagt 12,884 miljoen ton, terwijl het aantal lossingen 10,221 miljoen ton bedraagt. Deze gegevens tonen aan dat Vlaanderen veruit het zwaartepunt vormt van de binnenvaart-activiteit in België, goed voor ongeveer 85% van de totale ladingen en lossingen. Wallonië heeft groeipotentieel, zeker voor het overschakelen van wegvervoer naar water, op voorwaarde van gerichte investeringen en stimulansen.

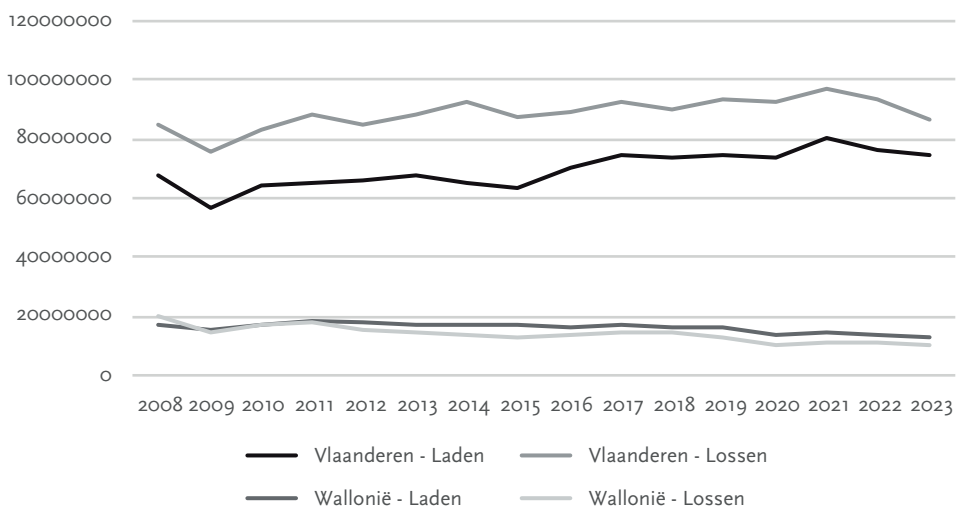
Tussen 2022 en 2023 was in zowel Vlaanderen als Wallonië een lichte daling zichtbaar in de meeste vervoercijfers. Deze terugval is mogelijk het gevolg van meerdere externe factoren:

- De geopolitieke instabiliteit door de oorlog in Oekraïne, die zorgde voor verstoringen in de aanvoer van grondstoffen en stijgende energieprijzen, beïnvloedde vooral het transport van bulkgoederen zoals staal, cement en graan – traditioneel sterke segmenten voor de binnenvaart.
- De nasleep van de COVID-19-pandemie, waaronder vertraagde investeringsprojecten en logistieke herstructureringen, leidde tot een hertekening van supply chains, met soms tijdelijk lagere volumes via de binnenvaart.
- De hoge inflatie en rentestijgingen drukten bovendien op de bouwsector en de industriële productie, twee belangrijke gebruikers van de binnenvaart.

Zowel Vlaanderen als Wallonië zet in zijn mobiliteitsstrategieën sterk in op modal shift en vergroening. Vlaanderen investeert in multimodale knooppunten, digitalisering en capaciteitsverhoging van waterwegen, terwijl Wallonië de nadruk legt op het heractiveren van industriële sites langs het water en logistieke hubs.

Figuur 7:

Hoeveelheden in ton, geladen of gelost met binnenschepen per regio



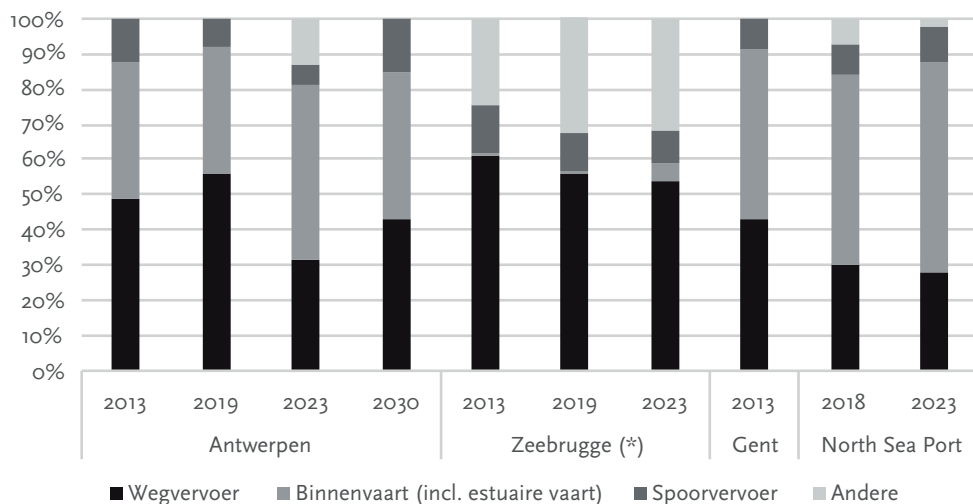
Bron: ITB (2025) met input van de Vlaamse Waterweg en SPW

De aanlevering van goederen via de binnenvaart speelt een belangrijke rol in Vlaanderen, en dit geldt in het bijzonder voor de zeehavens. De sterkte van een haven is in grote mate afhankelijk van haar hinterlandverbindingen: pas wanneer goederen op een logistiek performante manier aan- en afgevoerd kunnen

worden, kan een haven haar economische rol ten volle vervullen. Zeker bij grote volumes is het essentieel dat er vervoersmodi beschikbaar zijn die deze ladingen efficiënt kunnen verwerken.

De modal split binnen de Vlaamse havens blijft dan ook een centraal aandachtspunt in het mobiliteitsbeleid, met duidelijke doelstellingen richting duurzamer goederenvervoer (zie Figuur 8). Zo streeft de havensite van Antwerpen naar een modal split voor containervervoer van 43% vrachtvervoer, 15% spoor en 42% binnenvaart tegen 2030, tegenover een verdeling van respectievelijk 56%, 8% en 36% in 2019 (Sys & Hellebosch, 2021).

Uit recente signalen blijkt dat de modal split in de havensite van Antwerpen nauwelijks geëvolueerd is, en dat er zelfs sprake is van een reverse modal shift waarbij opnieuw meer gebruik wordt gemaakt van wegvervoer (Stad Antwerpen, 2023). De Mobiliteitsraad MORA stelde in 2022 vast dat er ondanks diverse beleidsmaatregelen en financiële stimuli nauwelijks vooruitgang is geboekt in het aandeel van spoor en binnenvaart (De Spiegeleir, 2023). In het recentste cijferboekje 2024 van de haven Antwerpen-Brugge (fusie haven Antwerpen en haven van Zeebrugge) publiceert toch de modale verdeling per platform voor 2023. In de havensite Antwerpen is tussen 2019 en 2023 het aandeel van het wegvervoer opmerkelijk gedaald van 56% naar 32%, terwijl de binnenvaart sterk toenam van 36% naar 49%. Dit suggereert een positieve kentering richting duurzame modi. Sinds 2023 lijkt dit marktaandeel van de binnenvaart zich echter te stabiliseren, wat erop wijst dat verdere groei bijkomende beleids- en infrastructuurmaatregelen zal vereisen. Spoorvervoer blijft met 6% onder de doelstelling voor 2030 (15%). In de havensite Zeebrugge blijft het aandeel wegvervoer dominant, met slechts beperkte inzet op binnenvaart (inclusief estuaire vaart, 5%). De rubriek 'Andere' omvat pijpleidingen en transhipment.

Figuur 8: Modal split Vlaamse havens

Bron: eigen compilatie gebaseerd op Meersman, et al. (2015) en statistieken respectieve havenbedrijven

Tegelijkertijd toont North Sea Port een positievere tendens: het aandeel van de binnenvaart in het achterlandvervoer is er gestegen tot 60%. Toch blijft de algemene modal shift in Vlaanderen een uitdaging.

Belangrijk om op te merken is dat de modal split sterk verschilt van bedrijf tot bedrijf. Sommige ondernemingen zetten bewust en succesvol in op binnenvaart, terwijl andere vrijwel volledig afhankelijk blijven van het wegvervoer. Ook terminals spelen hierin een bepalende rol: hun bereikbaarheid en multimodale infrastructuur zijn cruciaal om overschakeling mogelijk te maken. Meer gedetailleerde en toegankelijke data over modal split per bedrijf en terminal zouden een beter onderbouwd beleid ondersteunen.

De gewesten erkennen het belang van modal shift en schuiven in hun beleidsplannen voor de periode 2024-2029 expliciet de ambitie naar voren om deze te versterken, in lijn met Europese doelstellingen rond duurzame mobiliteit en klimaatneutraliteit.

In 2018 werd in Vlaanderen 124,028 miljoen ton binnenvaartvervoer (of 63,7 % van de Belgische binnenvaarttrafiek) in de zeehavens gegenereerd. Dit is een stijging van 5 procentpunt tegenover 2008. Met een trafiekprestatie van 102 miljoen ton zette de havensite van Antwerpen in 2017 een record neer. Dit