



CC/CP (03) 3 - final

2 december 2003

Or. : f f/a/nl

Persbericht

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) hield op 26 en 27 november 2003 in Straatsburg de najaarsvergadering, geleid door de heer Ronny Abraham, Commissaris voor Frankrijk.

Bij deze gelegenheid heeft de Centrale Commissie voor het eerst de afgevaardigden van de landen met waarnemersstatus, die in de Europese binnenvaart zijn geïnteresseerd, verwelkomd. Aldus hebben Bulgarije, Hongarije en de Tsjechische Republiek voor het eerst aan de werkzaamheden van de Centrale Commissie deelgenomen.

Economische situatie

Tijdens de eerste twee weken van januari moest de scheepvaart op de Midden-Rijn gedurende meerdere dagen worden gestremd en pas vanaf half januari daalde het niveau van de Rijn weer onder hoogwatermerk 1. Vervolgens wisselden de waterstanden naar gelang de neerslag, waarbij een globale dalende tendens waarneembaar was, die zich aan het eind van het halfjaar accentueerde als gevolg van het ontbreken van neerslag. De waterstanden op de Rijn waren gedurende de zomer en in het begin van de herfst extreem, in de zin dat in de loop van de zomer de laagste waterstanden ooit op de Rijn werden vastgesteld. Ondanks deze situatie heeft de Rijnvaart kunnen beantwoorden aan haar betrouwbaarheid. De scheepvaart hoefde geen enkele keer te worden stilgelegd, hoewel de belading zeer sterk moest worden beperkt. De continuïteit van het verkeer kon worden gewaarborgd onder andere dankzij de beschikbaarheid van een zekere reservecapaciteit van in het bijzonder schepen met beperktere afmetingen.

In het eerste halfjaar 2003 is het vervoerde volume op de Rijn ten opzichte van het eerste halfjaar 2002 met circa 1,8% toegenomen en de vervoersprestatie met circa +2%. Deze ontwikkeling is opmerkelijk, temeer daar in die periode de vertraging in de economische groei in Europa zich heeft geaccentueerd.

In de ontwikkeling van de droge lading was er bij de vraag naar vervoer in de verschillende economische sectoren een groot onderscheid waarneembaar. Terwijl in de landbouwsector een geringe vermindering van het vervoer werd geregistreerd als gevolg van de seizoensgebondenheid

van dit soort vervoer, heeft in de staalsector in het begin van 2003 het herstel van de economische situatie zich voortgezet, zoals de sterke toename met ca 11% van het vervoer van erts en de geringe toename van dat van metaalschroot in de afvaart dat in vergelijking met het eerste halfjaar 2002 aantoont. Verder kon op de traditionele Rijn een vermindering van circa 4% van het vervoerde volume kolen en 3% voor de bouwmaterialen worden waargenomen.

In de loop van de lente hebben de waterstanden tijdelijk aan een lichte toename van de vrachten in de droge lading bijgedragen, die echter geen invloed op de rentabiliteit had aangezien de schepen niet vol beladen konden worden. In de loop van de zomer bewogen de vrachten zich, in direct verband met de waterstanden, op een relatief hoog niveau.

In de loop van het eerste halfjaar 2003 werd een sterke toename van het containervervoer geregistreerd. Op de traditionele Rijn kwam dat neer op een toename van meer dan 15% in tonnage, met voor de lege containers +11% en voor de volle containers +13% in TEU. Geconstateerd kan worden dat de toename voornamelijk de volle containers betreft, hetgeen een teken zou kunnen zijn dat er voor het vervoer van volle containers naar het achterland meer systematisch gebruik van de waterweg wordt gemaakt. In de loop van de zomer en het najaar moesten talrijke transportondernemingen vanwege de te lage waterstanden hun activiteiten beperken, waarbij zelfs, om hun contracten te kunnen nakomen, voor enkele delen van de vervoerstrajecten ten dele op het wegvervoer en het spoor moest worden teruggegrepen. Deze omstandigheden hebben hun rentabiliteit verminderd, daar toeslagen voor laag water pas naderhand werden toegekend en deze de hogere kosten slechts gedeeltelijk compenseren.

In de sector van de tankvaart kan een globale toename van het vervoerde volume worden waargenomen. In de loop van dit halfjaar is het vervoer van olieproducten op de traditionele Rijn met 3,3%, dat van chemische producten met 1,6% in volume en met 3,5% in vervoersprestatie toegenomen, hetgeen een zekere opleving van deze economische sector bevestigt. In deze omstandigheden lieten de vrachten grote schommelingen zien, aangezien het in de markt van de tankvaart niet gebruikelijk is langlopende contracten af te sluiten.

Over het algemeen is bij de extreme waterstanden voor het vervoer van bulkclading gebleken dat de binnenvaart een belangrijke rol speelt, in de zin dat een onmiddellijke voorziening waarbij een beroep op andere vervoerswijzen wordt gedaan moeilijk lijkt te realiseren in verband met het ontbreken van voldoende beschikbare capaciteit.

Betreffende de vervoerscapaciteit op de markt kan worden vastgesteld dat met het verdwijnen van de "oud voor nieuw"-regel de nieuw op de markt gebrachte capaciteit is toegenomen, daar de parallel aan de markt onttrokken scheepsruimte sterk is afgenomen.

Ontwikkeling van de tankvloot

Alhoewel het veiligheidsniveau op de Rijn met betrekking tot de tankvaart tot het hoogste ter wereld wordt gerekend, is de Centrale Commissie ervan bewust dat enkele vraagstukken verder verdiept moeten worden met het oog op een verbetering van de regelgeving en de doelmatigheid daarvan. Aldus is geoordeeld, dat in het bijzonder de interface van schip en walinstallatie alsmede de menselijke factor daarbij meer moet worden betrokken in de veiligheidsreglementering. Een ad hoc groep, waarin de deskundigen van de lidstaten, alsmede van het betrokken bedrijfsleven deelnemen, is gevraagd deze kwestie nader te onderzoeken en overleg te starten over verbeteringen die uit oogpunt van de technologie en de opleiding van het betrokken personeel kunnen worden aangebracht. In dit verband heeft de Centrale Commissie bovendien het verantwoordelijke comité opgedragen gevolgtrekkingen voor de reglementen van de ongevallen die in het recente verleden hebben plaats gevonden te maken en het overleg over de invoering van een beleidslijn voor de klassering van de stoffen naar potentiële schadelijkheid voor het milieu voort te zetten.

Daarbij werd vastgesteld dat nieuwe tankschepen tegenwoordig dubbelwandig worden uitgevoerd. De Centrale Commissie heeft besloten de evaluatie van de tankvloot voort te zetten en mogelijkheden te onderzoeken om door middel van alternatieve bouwwijzen of alternatieve maatregelen een evenwichtige ontwikkeling van deze vloot te verzekeren.

Voorrang bij het schutten

Ingevolge de uitspraak 415P-1/03 van 10 februari 2003 van de Kamer van Beroep van de Centrale Commissie betreffende de voorrang bij het schutten op de Boven-Rijn heeft de Centrale Commissie het betrokken Comité opgedragen de toepassingsvoorschriften te verduidelijken en deze zonodig te herzien. De autoriteiten van de lidstaten stemden ermee in, in de tussentijd de noodzakelijke maatregelen te treffen om de in dat oordeel aangevoerde beginselen na te leven.

Beperking en vereenvoudiging van de overgangsbepalingen in het Reglement van Onderzoek Schepen op de Rijn

De Centrale Commissie heeft nieuwe overgangsbepalingen met betrekking tot de technische eisen voor Rijnschepen aangenomen teneinde een geleidelijke harmonisatie in Europa van de technische voorschriften voor de schepen te bevorderen.

Overgangsbepalingen leggen de toepassing van nieuwe voorschriften op reeds bestaande schepen vast. Deze geven de mogelijkheid dat een deel van de Rijnvloot tijdelijk niet volledig aan de technische veiligheidseisen van het Reglement van onderzoek voldoet. De overgangsbepalingen zijn noodzakelijk om het uitvaardigen van nieuwe voorschriften de exploitatie van reeds bestaande schepen mogelijk te maken en daarmee rechtszekerheid te garanderen.

Op basis van een gedetailleerde studie van de VBD Europäisches Entwicklungszentrum für Binnen- und Küstenschiffahrt heeft de Centrale Commissie de veiligheidstechnische, economische en juridische aspecten van de overgangsbepalingen beoordeeld. In een uitvoerige en vruchtbare dialoog

met organisaties van de binnenvaart, de Europese Binnenvaart Unie ((EBU) en de Europese Schippersorganisatie (ESO) zijn de overgangsbepalingen naar hun inhoud en geldigheidsduur in belangrijke mate beperkt. Het binnenvaartbedrijfsleven heeft de bereidheid de in enkele gevallen aanzienlijke investering, die uit de verscherping van de overgangsbepalingen voortkomt, te dragen. Deze uitstekende samenwerking van alle betrokken partijen heeft in staat gesteld de veiligheid van de Rijnvaart verder te verhogen, waarbij tegelijkertijd wordt aangezet tot een modernisering van de Rijnvloot.

Duidelijke vermindering van de grenswaarden voor uitstoot van dieselmotoren aan boord van Rijnschepen

De Centrale Commissie heeft in het kader van de inmiddels verplichte voorschriften voor grenswaarden, een fase II van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn aangenomen waardoor de Rijnvaart in staat is haar belangrijke vervoersprestatie in de toekomst nog milieuvriendelijker te verrichten.

De Centrale Commissie heeft de grenswaarden van fase II, die vanaf 1 juli 2007 van toepassing zijn zeer vroegtijdig vastgelegd, teneinde het betrokken scheepvaartbedrijfsleven alsmede de fabrikanten van motoren voor de binnenvaart te kunnen informeren over deze aanpassing en hen voldoende tijd voor de noodzakelijke voorbereidingen te bieden. Het binnenvaartbedrijfsleven is in samenwerking met de betrokken industrie reeds met het testen van de voor deze nieuwe grenswaarden noodzakelijke techniek begonnen. De Centrale Commissie ondersteunt de tests in de vorm van een aanbeveling in het kader van het Reglement van onderzoek. De daarbij noodzakelijke wetenschappelijke begeleiding is een garantie voor objectiviteit en transparantie van het onderzoek.

Het verzoek van de Centrale Commissie aan de Europese Commissie overeenkomstige bepalingen op gemeenschapsniveau tot stand te brengen is door laatstgenoemde ingewilligd. Motoren van de binnenvaart worden voor het eerst onderworpen aan de Richtlijn 97/68/EG met berekening tot de uitstoot van gassen. De grenswaarden die daarin zijn voorzien en die wat betreft hun ecologische en technische uitwerking overeenkomen met fase II van de Rijnvaart hebben de Centrale Commissie ertoe aangezet de nodige stappen te ondernemen voor een erkenning van de typegoedkeuring volgens de Richtlijn 97/68/EG. Voorts streeft de Centrale Commissie ernaar in het kader van haar samenwerkingsovereenkomst met de Europese Commissie maatregelen te onderzoeken die ter gelegenheid van het vastleggen van de grenswaarden voor een volgende fase, een vergaande harmonisering van de voorschriften van het Reglement van onderzoek en die van de Richtlijn 97/68/EG bewerkstelligen.

De binnenvaart is op basis van het in vergelijking met het weg- en spoorvervoer geringe energieverbruik bij het goederenvervoer onverminderd een zeer milieuvriendelijke vervoerswijze. De invoering door de Centrale Commissie van een fase II voor deze grenswaarden, die nadrukkelijk door het binnenvaartbedrijfsleven wordt ondersteund, toont overduidelijk dat de Rijnvaart niet achter blijft bij

het wegvervoer, dat zich eveneens aanzienlijke inspanningen troost om de uitstoot uit dieselmotoren te verminderen en dat de binnenvaart bereid is de reeds ingeslagen weg van een duurzame ontwikkeling te vervolgen.

De Centrale Commissie verheugt zich over de aandacht voor de binnenvaart in het kader van de beschermingsmaatregelen tegen hoogwater in Nederland “Ruimte voor de rivier”

Momenteel worden in Nederland in het kader van de beschermingsmaatregelen tegen hoogwater “Ruimte voor de rivier” vergaande maatregelen onderzocht. De Rijn en de zijrivieren, waaronder de Waal die geldt als drukste rivier van Europa, kunnen in hun functie als waterweg door de voorgenomen maatregelen zowel in positieve als negatieve zin getroffen worden.

De Centrale Commissie verwelkomt en ondersteunt het doel van onderzoeksprogramma en in het bijzonder de constatering volgens welke

- het scheepvaartbeleid in Nederland erop gericht is het goederenvervoer over water te bevorderen, aangezien het een milieuvriendelijke vervoerswijze is en de bestaande waterwegen nog over vrije capaciteit beschikken,
- de Rijn en de zijrivieren als waterwegen van groot belang zijn,
- de scheepvaartfunctie van de Rijn en de zijrivieren dient te worden behouden.

De Centrale Commissie is er met de Nederlandse regering van overtuigd dat bescherming tegen hoogwater en een efficiënte scheepvaart elkaar niet uitsluitende doelstellingen zijn maar dat beide doeleinden in het kader van een goede planning geheel verenigbaar zijn.

Erkenning van twee niet-gouvernementele organisaties

De Europese Vereniging voor de Scheepsbouw en Scheepsreparatie (AWES) en alsmede de Vereniging van de Europese aardolie-industrie (EUROPIA) zijn als niet-gouvernementele organisatie erkend.

Volgende vergadering

De volgende vergadering van de Centrale Commissie is vastgesteld op 27 en 28 mei 2004 te Bazel.

Centrale Commissie voor de Rijnvaart

2, place de la République
F-67082 STRASBOURG CEDEX
Tel 00 33 3 88 52 20 10
Fax 00 33 3 88 32 10 72
E-mail adres ccnr@ccr-zkr.org