



**CC/CP (05) 1 (final)**  
7 juni 2005

fr/de/nl

## Persbericht

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft op 2 juni 2005 te Straatsburg haar voorjaarszitting onder voorzittersschap van Mevrouw Marjanne de Kwaasteniet, Commissaris van Nederland, gehouden.

### **Toekenning van de waarnemersstatus aan Oekraïne**

De CCR heeft bij haar voorjaarszitting het verzoek tot toekenning van de waarnemersstatus van Oekraïne ingewilligd. Daarmee kan Oekraïne als een van de grote Europese binnenvaartlanden op significante wijze deelnemen aan de werkzaamheden van de CCR-organen. Oekraïne is de achtste staat (na Hongarije, de Tsjechische Republiek, Roemenië, Bulgarije, de Slowaakse Republiek, het Verenigd Koninkrijk en Oostenrijk), aan welke de waarnemersstatus wordt toegekend.

### **Informele bijeenkomst voor de waarnemerstaten**

De CCR heeft ter gelegenheid van de zitting een informele bijeenkomst voor de waarnemersstaten georganiseerd. Op deze bijeenkomst werden de mogelijke ontwikkelingen met betrekking tot het institutionele kader van de Europese binnenvaart besproken in vervolg op het EFIN rapport. Dit rapport werd, in 2004 in opdracht van de CCR-lidstaten opgesteld.

### **Versterkte harmonisatie van de gemeenschappelijke voorschriften en het Rijnreglement voor het afgeven van vaarbewijzen/Rijnpatenten**

De CCR heeft aangegeven met de Europese Commissie te willen overleggen over aanpassing van de reglementen om te komen tot erkenning op de Rijn van communautaire vaarbewijzen. Zij heeft aan de secretaris-generaal van de CCR de opdracht gegeven aan de Europese Commissie een analyse toe te sturen, waarin de bestaande verschillen tussen de gemeenschappelijke voorschriften en de Rijnreglementen op dat gebied, evenals voorstellen voor wijzigingen worden gedaan, die ertoe zullen bijdragen om tot een gelijkwaardigheid van de regelgevingen en een wederzijdse erkenning te komen. Deze voorstellen houden in dat de gemeenschappelijke richtlijn 96/50/EG gewijzigd zou moeten worden, waarbij de CCR van haar kant ook bereid is het Rijnreglement aan te passen. De CCR heeft het voornemen om hiertoe met de Europese Commissie een gemeenschappelijke werkgroep in te stellen. Er is al overleg gaande over het voornemen deze aanpassingsprocedure uit te breiden met de Donaucommissie.

## **Workshop over vaarsimulatoren**

De CCR heeft ingestemd met het door haar secretariaat in samenwerking met de Nederlandse delegatie genomen initiatief om op 8 november te Rotterdam een workshop over vaarsimulatoren en over het gebruik daarvan bij de opleiding van het scheepvaartpersoneel te organiseren.

## **Economische situatie**

Over het gehele jaar 2004 is het vervoerde volume op de traditionele Rijn ten opzichte van 2003 met meer dan 8% toegenomen en de vervoersprestatie met meer dan 9%. Vooral in het tweede halfjaar werd een beduidende toename van de vervoerde volumes en de vervoersprestatie waargenomen. Deze groeipercentages dienen echter gerelativeerd te worden, aangezien in 2003 vanwege de bijzonder ongunstige waterstanden in het tweede halfjaar een duidelijke afname van het vervoer werd geregistreerd. Zo is het vervoerde volume, vergeleken met de resultaten van 2002, slechts met 1,8% toegenomen en de vervoersprestatie is zelfs in geringe mate afgenomen (-1,5%).

Het eerste kwartaal 2005 werd, vergeleken met dezelfde periode van het voorgaande jaar, door een toename van 7% voor het vervoerde volume gekenmerkt. Deze ontwikkeling weerspiegelt de tendens die zowel bij de import als bij de export vanuit de eurozone kan worden waargenomen. Aangezien in die periode een toename van de vraag bij de Duitse industrie uit het buiten- en binnenland is geregistreerd, kan worden verwacht dat de activiteit ook in de komende maanden op het huidige niveau zal blijven, in het bijzonder in de staalsector, de kolen, de chemische producten en de per container vervoerde goederen.

In 2004 en in het bijzonder tijdens het tweede halfjaar, waren de waterstanden gunstiger dan in 2003. Daardoor was een betere exploitatie van het laadruim mogelijk, hetgeen grotendeels de toename van het vervoerde volume verklaart. In de komende maanden zou, gezien de sneeuwreserve in de Alpen, de waterstand op de Rijn binnen de normale grenzen moeten blijven.

Na een tijdelijke neerwaartse tendens tijdens het laatste kwartaal van 2004, stegen de brandstofprijzen weer vanaf eind februari 2005 en bereikten opnieuw de hoogste niveaus, hetgeen een bijzonder negatief effect op de bedrijfskosten van de ondernemingen had.

Het containervervoer is op de traditionele Rijn voor de lege containers met 17% en voor de volle containers met 18% toegenomen. Dit weerspiegelt de toename in de zeehavens slechts gedeeltelijk. Op andere vaarwegen, in het bijzonder in het noord/zuid-verkeer tussen de Benelux-landen en Frankrijk liepen de percentages tot 35% op.

In de zeehavens werd in de loop van 2004 geconstateerd dat de overslag voor de binnenvaart in een knelpunt kwam. Dat is ongetwijfeld een van de redenen dat de toename van het containervervoer op de Rijn zich niet verder ontwikkelde. De sterke stijgende tendens van de containeroverslag in de zeehavens zal zich in de komende jaren blijven voortzetten en om deze toename het hoofd te kunnen bieden, hebben de havenbeheerders reeds nu een uitbreiding van de terminals gepland. Toch is het onwaarschijnlijk dat daarmee op korte termijn knelpunten vermeden kunnen worden. Bepaalde procedures betreffende vervoersdocumenten zouden geoptimaliseerd moeten worden. Verder zou een hergroepering van de containers om het laden en lossen te rationaliseren noodzakelijk zijn. Op de overslagplaatsen komen de binnenschepen voor de toegang tot de kade immers vaak in concurrentie met de zeeschepen, die, vanwege hun omvang, voorrang krijgen. Met het creëren van nieuwe terminals voor binnenvaartschepen, zoals voorzien in de haven van Rotterdam, zou er op middellange termijn een verbetering in de situatie moeten komen.

Wat betreft de aanbodzijde is in de loop van 2004, volgens de door de nationale instanties verstrekte gegevens, de capaciteit van de binnenvaart van de CCR-lidstaten voor de droge lading met 1,5% en voor de tankvaart met 5,2% toegenomen. Deze ontwikkelingen dienen te worden vergeleken met de ontwikkeling van de vraag op de markt.

Ter indicatie; in 2004 ligt het percentage van het vervoerde volume op de traditionele Rijn 3,2% boven het gemiddelde van de 5 afgelopen jaren. Voor de tankvaart ligt het percentage van het vervoerde volume op de traditionele Rijn 3% onder het gemiddelde van de 5 afgelopen jaren. In deze sector is een dalende tendens in het vervoerde volume waarneembaar, in het bijzonder voor het vervoer van olieproducten.

Op de tankvaartmarkt en meer bijzonder die van het vervoer van olieproducten heeft de ingebruikneming van nieuwe capaciteit zich in 2004 voortgezet in die mate dat het verschil tussen vraag en aanbod verder lijkt te worden vergroot. De vrachten op deze markt bewegen zich steeds meer naar een laag niveau, vooral in de periode waar de waterstand een volledige aflading toelaat. In de context van dit betrekkelijke overaanbod van scheepsruimte ontwikkelt zich een vraag die steeds meer gaat in de richting van de dubbelwandige eenheden. Aldus ontstaan voortekenen van een door overcapaciteit gemarkeerde crisis waarvan vooral de enkelwandige schepen het slachtoffer zullen zijn. De toevloed van nieuwe scheepsruimte die voor 2005 wordt verwacht kan deze situatie alleen maar doen verslechteren. Het heeft er alle schijn van dat bij de investeringsbeslissingen voor nieuwe scheepsruimte in het geheel geen rekening wordt gehouden met de vooruitzichten op korte en middellange termijn in deze sector. Onder deze omstandigheden kan het beroep aan het adres van het betreffende bedrijfsleven op voorzichtigheid bij het nemen van investeringsbeslissingen slechts worden herhaald.

### **Marktobservatie**

Teneinde regelmatig over gegevens over de ontwikkeling van de economische situatie en van de binnenvaart te kunnen beschikken, hebben de Europese Commissie en de CCR een regeling getroffen om met ondersteuning van de organisaties van het bedrijfsleven, de ESO (Europese Schippersorganisatie) en de EBU (Europese Binnenvaart Unie), een systeem voor de marktobservatie in te stellen. Dit systeem wordt gebaseerd op het reeds bestaande systeem voor de Rijnvaart en zal geleidelijk worden uitgebreid tot het gehele Europese waterwegennet, met toevoeging van inhoudelijke aspecten, in het bijzonder gegevens over de micro-economische situatie. Verwacht wordt dat de eerste observatiegegevens in de loop van het jaar worden gepubliceerd.

### **De Rijn aangewezen in de beschermingszones in het kader van Natura 2000**

Belangrijke wateroppervlakken en oevers van de Rijn, de belangrijkste waterweg van Europa, zijn aangewezen als ecologisch beschermd gebied. Dat is de hoofdconclusie van een verslag over het onder bescherming stellen van sectoren van de Rijn en in de nabijheid van de Rijn, in het kader van een Europees FFH-regime (Fauna-Flora-Habitat) volgens de richtlijnen 92/43/EEG en 97/62/EG (Natura 2000). Het verslag werd aan de Centrale Commissie bij de laatste voorjaarszitting door haar Permanent Technisch Comité voorgelegd. In dat verslag constateert het Comité dat in Frankrijk en in Nederland uitsluitend oevers en landzones of wateroppervlakten die niet als waterweg worden gebruikt als beschermd gebied zijn aangewezen. Daarentegen is in Duitsland circa 50% van de Boven- en Middenrijn, vaak van oever tot oever, als beschermd gebied aangewezen. In deze gebieden zijn ook vaak landzones beschermd verklaard. In Frankrijk komen daar andere gedeelten van de Rijn bij, die als beschermingszone volgens de Vogelrichtlijn (Richtlijn 79/409/EEG) zijn aangewezen.

De inwerkingtreding van deze richtlijnen is slechts in een beginstadium, dientengevolge is de mogelijkheid tot bekendmaking van officiële standpunten over de

gevolgen van het onder bescherming stellen, beperkt. Toch kan niet worden uitgesloten dat het onderhoud en een eventuele uitbouw van de waterweg in sommige sectoren aan beperkingen of zelfs aan een verbod worden onderworpen. Het verkrijgen van vergunningen volgens de huidige juridische procedures met betrekking tot de milieubescherming zou lastiger kunnen worden. Bovendien hebben de bevoegde instanties voor milieuzaken bij de beoordeling van eventuele gevolgen voor de beschermde gebieden dan ook rekening te houden met de gevolgen die de scheepvaart als zodanig teweeg kan brengen. Ook indien beschermde gebieden buiten de vaargeul zijn aangewezen of die gebieden tot de walzone zijn beperkt, kunnen scheepvaart en werkzaamheden aan de waterweg worden onderworpen aan de controle- en goedkeuringsprocedures die in de richtlijnen zijn voorzien.

De Centrale Commissie, vaststellende dat de doelstellingen van het FFH-regime in principe niet tegenstrijdig zijn met die van de Europese binnenvaart, verzoekt haar lidstaten die eveneens lidstaat van de Europese Gemeenschap zijn, zich bij de tenuitvoerbrenging van die richtlijnen te verzekeren dat de belangen van de veilige, milieuvriendelijke en economische Rijn- en binnenvaart en de verplichtingen die uit de Akte van Mannheim voortvloeien in acht worden genomen.

### **Volgende zitting**

De volgende plenaire vergadering van de Centrale Commissie wordt op 1 december 2005 te Straatsburg gehouden.

#### **Commission Centrale pour la Navigation du Rhin**

2, Place de la République  
F – 67082 STRASBOURG CEDEX  
☎ 00 33 (0)3 88 52 20 10  
Fax : 00 33 (0)3 88 32 10 72  
Adresse E-Mail : [ccnr@ccr-zkr.org](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)  
Site internet : [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)