



Persbericht

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart is op 4 juni 2009 voor de plenaire voorjaarszitting bijeengekomen.

Gevolgen van de economische crisis voor de Rijnvaart

De CCR heeft in het kader van de plenaire voorjaarszitting op 4 juni jongstleden in aanwezigheid van het Europese binnenvaartbedrijfsleven de gevolgen van de economische crisis voor de Rijn- en binnenvaart besproken. De binnenvaart heeft sinds het vierde kwartaal van 2008 gedeeltelijk zwaar te lijden onder de inkrimping van de handelsactiviteiten. De sterke daling van de vraag naar vervoer en van de vrachtprijzen heeft, samen met de beschikbaarheid van omvangrijke laadcapaciteiten op de markt, de economische situatie van de binnenvaart de laatste maanden aanzienlijk verslechterd en talrijke ondernemingen hebben te kampen met ernstige liquiditeitsproblemen. In de discussie is vooral ingegaan op de vraag of de sector door uitstel van bepaalde reglementaire voorschriften financieel kan worden ontlast.

Tsjechische Republiek en CCR breiden samenwerking uit

De CCR heeft op deze plenaire vergadering de weg vrijgemaakt voor de erkenning van de Tsjechische vaarbewijzen op de Rijn. Tijdens de plenaire vergadering is de administratieve overeenkomst over de wederzijdse erkenning van de vaarbewijzen officieel ondertekend. Hierdoor kunnen nu ook de houders van Tsjechische vaarbewijzen de Rijn bevaren, op voorwaarde dat zij kunnen aantonen over de vereiste specifieke vaarwegkennis te beschikken.

Invoering van het elektronisch melden op de Rijn vanaf 1 januari 2010

De CCR heeft bepaald dat het elektronische melden in de Rijnvaart met ingang van 1 januari 2010 verplicht wordt ingevoerd. Hierdoor wordt het besluit van de plenaire herfstzitting van 2007 van kracht dat vanwege technische moeilijkheden tijdelijk moest worden opgeschort.

Luxemburg verkrijgt waarnemersstatus bij de CCR

Het Groothertogdom Luxemburg heeft bij de CCR de waarnemersstatus verkregen. Deze erkenning is een logische stap in de samenwerking tussen Luxemburg en de CCR. Luxemburg is nauw betrokken bij de voorbereidingen voor de inwerkingtreding van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart. Door de toekenning van de waarnemersstatus aan Luxemburg worden tegelijkertijd ook de betrekkingen tussen de Moezelcommissie en de CCR verder verdiept.

CCR-Congres 2009 – Klimaatverandering en binnenvaart

Onder de titel "Rijnvaart en klimaatverandering – uitdaging en kansen", organiseert de CCR op 24 en 25 juni 2009 in Bonn een congres over de vraag hoe de Rijnvaart zich moet voorbereiden op mogelijke gevolgen van de klimaatverandering, zodat de Rijnvaart ook in de toekomst als rendabele en betrouwbare vervoersdrager ter beschikking blijft staan.

Door de organisatie van dit congres laat de CCR zien, dat zij rekening houdt met het feit dat ook in tijden van een economische crisis het opstellen van strategieën voor de omgang met de klimaatverandering een belangrijke taak is voor het nationale en internationale vervoersbeleid.

Meer informatie en inschrijving via <http://www.zkr-kongress2009.org> resp. www.ccr-zkr.org

Voor meer informatie kunt u zich wenden tot:

Centrale Commissie voor de Rijnvaart
Palais du Rhin
2, Place de la République
67082 Straatsburg
Tél : 00 33 (0)3 88 52 20 10
Fax : 00 33 (0) 3 88 32 10 72
E-mail : ccnr@ccr-zkr.org
Internet : <http://www.ccr-zkr.org>

BIJLAGE

(bestemd voor de vakpers)

Gevolgen van de economische crisis voor de Rijnvaart

I. Algemene situatie

De door de Rijnvaart vervoerde volumes zijn in 2008 met 1,7% teruggelopen. Hoewel de eerste negen maanden van het jaar met uitzondering van de aardolieproducten gekenmerkt werden door een toenemende activiteit, werd deze tendens in de laatste maanden van het jaar abrupt onderbroken. Vanaf oktober is er een duidelijke daling van de vraag vaststelbaar en deze negatieve tendens heeft zich in de eerste maanden van 2009 nog versterkt. In de havens van Antwerpen en Rotterdam, die voor de Rijnvaart van groot belang zijn, zijn de overgeslagen volumes in het eerste kwartaal van 2009 respectievelijk 19,3 % en 11 % lager dan in het eerste kwartaal van 2008.

II. Gevolgen van de economische crisis

De inkrimping van de vervoersactiviteiten die eind 2008 inzette, heeft zich in 2009 verder voortgezet. Getroffen werden vooral het containervervoer, het vervoer voor de staalnijverheid en de chemie, en, zij het in mindere mate, het vervoer van kolen. De daling in het getransporteerd volume lag begin dit jaar, afhankelijk van de sector, tussen de 11 % en 37 %.

Deze ontwikkeling brengt de binnenvaart in moeilijk vaarwater: een aantal schepen ligt inmiddels stil, omdat er onvoldoende goederen voor transport worden aangeboden. Daar komt nog bij dat er de afgelopen jaren juist zeer veel nieuwe schepen in de vaart zijn genomen, waardoor er ruimschoots laadruimte beschikbaar is. De huidige vrachtprijzen zijn nauwelijks voldoende om de kosten te dekken.

De voor de binnenvaart belangrijkste sectoren verwachten voor het einde van het jaar geen noemenswaardige opleving en als de economische crisis dus nog enige tijd aanhoudt, hetgeen waarschijnlijk is, zal een aantal scheepsexploatanten tegen het einde van het jaar financiële problemen krijgen.

De omvang van de gevolgen voor de binnenvaart op lange termijn is nu nog niet af te zien. Het is belangrijk dat de binnenvaart erin slaagt de tijdelijke crisis te doorstaan en de huidige transportcapaciteit te handhaven, zodat zij zodra de economie herstelt, in staat is haar marktaandeel waar te nemen.

III. Getransporteerde goederen

De in de drogeladingvaart getransporteerde volumes zijn gezien over het gehele jaar 2008 met 2,5 % gedaald. Vooral in de tweede helft van het jaar werd een daling van 5,2 % geconstateerd, die een rechtstreeks gevolg is van de economische crisis.

- In de landbouwsector liepen de vervoerde volumes in 2008 met 2,4 % terug. De economische crisis heeft echter in de landbouwsector niet zo'n sterke impact gehad als in de andere sectoren.
- De getransporteerde volumes in de staalnijverheid daalden in 2008 met 3,8 %. Deze sector is zwaar getroffen door de economische crisis en het feit dat de uitvoer vanuit Europa tot stilstand kwam. De sterke afname in het vervoer van staalproducten begon al in oktober en spitste zich daarna steeds verder toe. In de maanden januari en februari 2009 lag de daling van het volume rond de 38 %. Het vervoer van grondstoffen stortte echter pas in de maand december in met een daling van 25,6 %, hetgeen in 2009 alleen nog maar slechter werd. De gegevens die voor deze sector tot eind maart beschikbaar zijn, laten nog geen tekenen zien dat de negatieve tendens op korte termijn zou omkeren. Voor de Rijnvaart is een reële groei van de vraag naar vervoer voor het derde kwartaal van 2009 dan ook niet erg waarschijnlijk.

- Het vervoer van kolen nam in de loop van 2008 met 3,1 % af en met 6,9 % in de tweede helft van 2008. Wel moet erop worden gewezen dat deze sector minder gevoelig is voor de economische crisis dan de staalsector, chemie of het containersegment, ondanks het feit dat een groot gedeelte van deze producten gebruikt wordt voor de productie van elektriciteit voor de industrie. De invoer van kolen zal in 2009 blijven dalen en in het licht van de algemene economische context de vraag naar vervoer niet positief beïnvloeden.
- Het volume van over de Rijn vervoerd bouw materiaal steeg in 2008, aangezien de conjunctuur in de eerste negen maanden van het jaar gunstig was. De gevolgen van de crisis waren niet zo snel merkbaar als in de overige sectoren, aangezien de bouwactiviteiten reeds gaande waren. Vandaar dat pas in de eerste maanden van 2009 een duidelijke knik van 30 % in de getransporteerde volumes optrad. Deze ontwikkeling schijnt zich op dit moment voort te zetten, ondanks de lancering van omvangrijke openbare werken die tot doel hebben de gevolgen van de crisis voor de bouwsector af te zwakken.
- Het containervervoer op de Rijn lag tot mei 2008 op een hoger niveau dan in het voorgaande jaar 2007. In juni zette zich een daling in. Vanaf september ging het nog steiler bergafwaarts en deze tendens zette zich tot in het voorjaar van 2009 voort. Over het hele jaar gezien lag het over de Rijn vervoerde volume containers 5 % lager dan in 2007. In december 2008 lag het vervoerde volume zelfs 24 % onder dat van december 2007 en aan het begin van 2009 liepen de cijfers nog verder terug. Deze tendens heeft zich in de loop van de eerste maanden van 2009 voortgezet. De ontwikkeling van het containervervoer is een weerspiegeling van de activiteit in de zeehavens, waar meteen vanaf het begin van de crisis de overslag qua volume dramatisch terugliep.

In de tankvaart ontwikkelde het vervoer van chemische producten, dat ongeveer een derde van het volume in dit segment vertegenwoordigt, zich net als de drogeladingvaart en werd de harde klap van de economische crisis pas in de laatste maanden van 2008 zichtbaar. Deze tendens zette zich in de loop van de eerste maanden van 2009 voort en voor 2010 verwacht men geen verbetering.

Het vervoer van aardolieproducten ontwikkelde zich atypisch in vergelijking met het vervoer van andere soorten goederen. Hier profiteerde men in de tweede helft van het jaar van aanzienlijke aankoop door de consumenten na de sterke daling van de aardolieprijzen. Deze uitzonderlijk hoge activiteit duurde echter maar een paar weken en aan het einde van 2008 en het begin van 2009 lagen de activiteiten weer op een vrijwel gebruikelijk peil. Aan het einde van het jaar en in de eerste maanden van 2009 is de vraag naar vervoer opnieuw gedaald, omdat de meest dringende behoefte inmiddels gedekt is. Het grote verbruik tijdens de strenge winter van 2008/2009 heeft tot gevolg gehad dat de transporten aan het begin van het jaar voornamelijk gebruikt zijn om de consumptie op dat moment te dekken. De voorraden zijn dus nog niet zo groot als in het verleden, hetgeen de hoop doet leven dat er in de loop van 2009 op een gegeven moment opnieuw een tijdelijke hausse in de vraag zou kunnen ontstaan, bijvoorbeeld om de voorraden verder aan te vullen als de aardolieprijs zich gunstig ontwikkelt.

IV. Exploitatieomstandigheden in 2008

Wat de exploitatiekosten betreft, kan worden vastgesteld dat de kosten voor onderhoud en reparaties, alsmede de loonkosten in 2008 ongeveer even sterk als in 2007 zijn gestegen. Dit hangt vooral samen met de vrij grote bedrijvigheid bij de scheepswerven en het toenemende tekort aan geschoold binnenvaartpersoneel.

Daar staat tegenover dat de rentevoet fors is gedaald. De huidige situatie bergt echter het risico in zich dat de ondernemingen zwaarder op bankleningen moeten gaan steunen.

De gemiddelde kosten voor bunkerolie lagen in 2008 28 % boven de gemiddelde kosten in 2007. Na de daling van de aardolieprijzen ligt de gemiddelde kostprijs in de eerste vier maanden van 2009 opnieuw 40 % boven de gemiddelde prijs in 2008. Daarbij moet wel de kanttekening worden geplaatst dat het gevolg van deze fluctuaties voor de kostensituatie gedeeltelijk door de gasolieclausules in de vervoerscontracten wordt opgevangen.

Wat de inkomsten betreft, lag de vervoersvraag in de loop van de eerste negen maanden van 2008 in de meeste sectoren op een hoog niveau. Gecombineerd met waterstanden die in het algemeen een optimale benutting van de laadruimte mogelijk maakten, leidde dit ertoe dat de vrachtprijzen tot aan de zomer van 2008 eveneens hoog waren. In het derde kwartaal van 2008 kwam er een volledige ommekeer in de situatie, die zich in het vierde kwartaal nog verder toespitste, evenwel met uitzondering van de tankvaart, waar het vervoer van aardolieproducten tijdelijk uitzonderlijk goede exploitatievoorwaarden kende. In de overige segmenten daalde de vervoersvraag fors en in het verlengde daarvan ook de vrachtprijzen. Deze situatie is er in 2009 niet beter op geworden, met gevolg dat de inkomsten in de Rijnvaart op dit moment zo laag zijn geworden dat een aantal ondernemers het hoofd niet meer boven water zal kunnen houden.

Om dit te voorkomen, stellen verschillende banken hun klanten voor de aflossing van hun leningen op te schorten. Omgekeerd zijn er echter ook banken die vanwege de dreigende betalingsmoeilijkheden in deze sector, juist zeer terughoudend zijn om investeringen in de Rijnvaart te financieren.

V. *Ontwikkeling van de laadcapaciteit*

Het jaar 2008 wordt gekenmerkt door een record aantal nieuwe schepen dat in de vaart genomen is: meer dan 100 eenheden (motorvrachtschepen en duwbakken) voor het vervoer van drogelading en 47 eenheden voor de tankvaart. Het aantal eenheden dat op de markt gekomen is, is daarmee bijna twee keer zo groot als in de voorgaande jaren. Deze nieuwe schepen zijn goed voor een extra laadcapaciteit van bijna 300.000 t voor de drogelading en bijna 120.000 t voor de tankvaart.

Het ritme waarmee de nieuwe eenheden te water worden gelaten, is begin 2009 echter iets lager komen te liggen. Op dit moment komen alleen nog schepen op de markt die lang voor de economische crisis besteld zijn. Hoewel er in de komende maanden nog wel wat schepen op de markt zullen komen waarvan de bouw nu al ver gevorderd is, zijn er voor eind 2008 toch veel bestellingen geannuleerd, omdat men onzeker geworden is over de ontwikkeling van de vraag naar vervoer op korte en middellange termijn. Een aantal scheepscasco's die in Azië zijn besteld, zijn inmiddels onderweg naar Europa. Wanneer deze schepen echter volledig uitgerust zullen worden, zal wellicht in functie van de conjunctuur worden uitgesteld.

Erkenning van buiten de Rijn afgegeven vaarbewijzen door de CCR

Door de goedkeuring van Aanvullend Protocol nr. 7 op 27 november 2002 is de Akte van Mannheim gewijzigd om het mogelijk te maken vaarbewijzen te erkennen die buiten het Rijnstroomgebied zijn afgegeven. Door deze erkenning krijgen de houders van vaarbewijzen of radarbevoegdheidsbewijzen het recht om op de Rijn te varen. Beoogd wordt de verplichtingen van het bedrijfsleven te vereenvoudigen en tevens bij te dragen aan de totstandkoming van een grote Europese binnenvaartmarkt.

De eerste besluiten voor de erkenning van buiten de Rijnoverstaten afgegeven vaarbewijzen werden door de CCR tijdens de plenaire vergadering in de lente van 2008 aangenomen. Door de erkenning van het Tsjechische radarbevoegdheidsbewijs en het Tsjechische vaarbewijs kapitein 1^e klasse heeft de CCR deze werkzaamheden voortgezet. De erkenning zal op 1 oktober 2009 in werking treden.

Het Tsjechische radarbevoegdheidsbewijs wordt zonder aanvullende voorwaarden op de Rijn erkend en geldt op de Rijn met ingang van 1 oktober 2009.

Bovendien mogen de houders van het Tsjechische vaarbewijs kapitein 1^e klasse vanaf 1 oktober 2009 op de Rijn varen, als zij aan de volgende aanvullende voorwaarden voldoen:

- zij moeten voor de vaart over de gehele Rijn of voor het riviergedeelte tussen de sluizen van Iffezheim (km 335,92) en het Spijksche Veer (km 857,40) een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage A3 bij het Patentreglement Rijn vermelde model kunnen overleggen;
- zij moeten vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn voorleggen, dat overeenkomstig de modaliteiten van genoemd Reglement moet worden verlengd.

Bovendien is er tussen de CCR en het Tsjechische ministerie van verkeer een administratieve samenwerkingsovereenkomst gesloten, waarin het principe en de modaliteiten voor de samenwerking tussen beide partijen zijn vastgelegd. Naast de wederzijdse erkenning van de vaarbewijzen en de radarbevoegdheidsbewijzen moeten mechanismen voor de administratieve samenwerking tussen de Rijnvaartinstanties en de Tsjechische autoriteiten worden voorzien, zodat de gelijkwaardigheid van de desbetreffende certificaten ook met verloop van tijd gewaarborgd is en er gemeenschappelijke regelingen kunnen worden getroffen om betrouwbare systemen voor de uitwisseling van informatie tot stand te brengen. De administratieve samenwerkingsovereenkomst voorziet derhalve in regelmatig gemeenschappelijk overleg en legt tevens een aantal mechanismen vast voor de uitwisseling van informatie tussen de verschillende bevoegde instanties.

De CCR voert het verplicht elektronisch melden in de Rijnvaart per 1 januari 2010 weer in

Na uitgebreide tests van de meldsystemen op de Rijn en op grond van mededelingen van de delegaties waaruit blijkt dat de organisatorische en technische voorwaarden voor het elektronisch melden in de Rijnvaart nu inderdaad zijn vervuld, heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) besloten de opschorting van de reeds vorig jaar ingevoerde verplichting tot elektronisch melden op te heffen en zo het elektronisch melden weer in werking te laten treden. Om te beginnen moeten schepen die meer dan 20 containers of containers met gevaarlijke stoffen vervoeren vanaf 1 januari 2010 hun verplichte meldingen bij de verkeerscentrales elektronisch versturen. Als hiermee voldoende ervaring is opgedaan, zal het elektronisch melden geleidelijk ook tot andere scheepscategorieën die aan de meldplicht zijn onderworpen, worden uitgebreid.

De CCR had in het najaar van 2007 besloten deze manier van melden verplicht te stellen, in de overtuiging dat de organisatorische en technische voorwaarden voor het elektronisch melden in de Rijnvaart nagenoeg waren vervuld. In eerste instantie was gepland dat bepaalde containerschepen de verplichte meldingen bij de verkeerscentrales met ingang van 1 april 2008 elektronisch zouden versturen. Aangezien het vanwege technische problemen niet mogelijk bleek te zijn om het elektronisch melden als voorzien te realiseren, heeft de CCR in mei 2008 de toepassing van de voorschriften met betrekking tot het elektronisch melden opgeschort. De nationale bevoegde overheidsinstanties hebben inmiddels geconstateerd dat deze problemen uit de weg zijn geruimd, waardoor de CCR nu kan besluiten tot herinvoering van de voorschriften inzake het elektronisch melden. Bovendien is in de CCR overeengekomen dat, in afwachting van de herinvoering van het verplicht elektronisch melden, nog de volgende maatregelen zullen worden getroffen:

- verdere verduidelijking van de verantwoordelijkheid van de schippers in de praktijk met betrekking tot de juistheid van de gegevens die door derden aan hem worden verstrekt;
- vastlegging van praktische procedures als de systemen voor het elektronisch melden tijdelijk buiten werking zijn;
- de verkeerscentrales zullen in samenwerking met het bedrijfsleven voor de scheepvaart en andere betrokkenen instructies opstellen voor de invoering van elektronisch melden;
- indien nodig, de dienstaanwijzingen voor het personeel in de verkeerscentrales Nijmegen, Duisburg, Oberwesel, Gamsheim en Bazel aanvullen en wijzigen;
- voorlichting van de scheepvaart en de overslagterminals door de CCR over het tijdschema voor de verplichtstelling van elektronisch melden voor containerschepen vanaf medio 2009 en over BICS in het Nederlands, Duits en Frans;
- verdere technische aanpassingen van meldsystemen en van de software om het geplande elektronisch melden voor 1 oktober 2009 mogelijk te maken;
- laatste tests van de compatibiliteit van BICS 3.07 – IVS 90 – MIB II vanaf oktober 2009 om vast te stellen of de laatste aanpassingen goed functioneren;
- informatie vanaf eind oktober 2009 door de CCR in mededelingen aan het bedrijfsleven en de pers, via BICSmal aan de scheepvaart en andere betrokken personen over aspecten waarmee rekening moet worden gehouden om elektronische meldingen correct te versturen en om aan de meldplicht volgens artikel 12.01 van het RPR te voldoen; daarbij hebben de vaarwegbeheerders tot taak, het nationale bedrijfsleven te informeren.

Al sinds vele jaren moeten schepen die gezien hun afmetingen of hun lading bij averij een groot risico kunnen vormen, zich bij de verkeerscentrales of –posten melden om belangrijke informatie over het schip en de lading te verstrekken. Het grote aantal op de Rijn varende schepen en de explosieve groei van het containervervoer hebben tot gevolg dat de grote hoeveelheden gegevens niet meer met conventionele middelen kunnen worden verwerkt. Door het elektronisch melden wordt de meldingsprocedure efficiënter en betrouwbaarder. De basis voor het elektronisch melden is de - reeds in het voorjaar 2003 door de CCR aangenomen - standaard voor elektronische meldingen in de binnenvaart. Te verwachten valt dat het elektronisch melden na een succesvolle invoering in de Rijnvaart tot andere Europese vaarwegen zal worden uitgebreid.

Door een oplossing te vinden voor de onverwachte problemen bij de invoering van het elektronisch melden, heeft de CCR er opnieuw blijk van gegeven dat zij in nauwe samenwerking met de overheidsinstanties van haar lidstaten en het bedrijfsleven dit soort technisch en organisatorisch complexe projecten tot stand kan brengen en haar voortrekkersrol in de Europese binnenvaart waarmaakt. Door innovatie draagt de CCR bij aan de ontwikkeling van een veilige, rendabele et moderne binnenvaart.

Verdere verbetering van de scheepvaartomstandigheden op de Rijn

De scheepvaartomstandigheden op de Rijn worden verder verbeterd! De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft ter gelegenheid van haar voorjaarszitting kennis genomen van deze heugelijke mededeling van haar lidstaten Duitsland en Nederland. De door deze staten genomen maatregelen waarborgen de veiligheid en het goede verloop van de scheepvaart bij een steeds grotere verkeersdichtheid op deze belangrijkste vaarweg van Europa.

Tot de belangrijkste maatregelen behoren de sedimentaanvulling en de stabilisering van de rivierbedding. Dit komt niet alleen ten goede aan de scheepvaart, maar heeft ook zeer positieve uitwerkingen op de ecologie van het stroomgebied van de Rijn, aangezien zo het "ingraven" van de Rijn en de daarmee gepaard gaande daling van de grondwaterspiegel wordt tegengegaan. Het bedrijfsleven zal zeker blij zijn met de maatregelen op de Nederlandse Rijn waar stuwen en sluzen grondig worden gerenoveerd en het aantal ligplaatsen voor de scheepvaart wordt uitgebreid. Alle maatregelen worden uitgevoerd op voorwaarde dat er geen schade aan het milieu wordt berokkend, maar juist integendeel, zoveel mogelijk "win-win" situaties worden gecreëerd, zodat de situatie er ecologisch gezien op vooruit gaat.

**Verbetering van de scheepvaartomstandigheden
bij het veer Seltz-Plittersdorf**

De bevoegde Franse instanties hebben besloten de kabelpont tussen Seltz (Frankrijk) en Plittersdorf (Duitsland), die vanwege een ongeval sinds 27 augustus 2005 is stilgelegd, te renoveren. Bij de renovatie zal tevens rekening worden gehouden met belangrijke aspecten zoals de verhoging van de veiligheid en de verbetering van de scheepvaartomstandigheden bij de veerpont.

Zo zullen er bijvoorbeeld geleidewerken worden geplaatst, die de gevolgen van eventuele aanvaringen, zowel voor de schepen zelf als voor de vaste inrichtingen of het veer verminderen. Aan beide oevers zullen de pontons van de aanlegplaatsen worden ingekort. Daardoor wordt de doorvaartbreedte tussen beide pontons ondanks het plaatsen van de extra geleidewerken tot 108 m vergroot.

Bij de veerpont zullen bovendien radarreflectors en verlichte scheepvaarttekens worden geplaatst, die de veiligheid verder zullen verhogen.