



Ref: CC/CP (14) 4

Plenaire voorjaarszitting 2014 van de CCR

Straatsburg, 16 juni 2014 – Op 12 juni heeft in Straatsburg onder voorzitterschap van mw. Gijsbers, hoofd van de Nederlandse delegatie, de plenaire voorjaarszitting van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) plaatsgevonden.

Economische situatie van de Rijnvaart

De licht stijgende tendens in het vervoer van goederen over de Rijn, die de afgelopen drie jaar kon worden vastgesteld, heeft zich in de loop van 2013 voortgezet. Wanneer men ook de resultaten op het Nederlandse gedeelte van de rivier meetelt, werd in 2013 in totaal 332 miljoen ton over de Rijn vervoerd.

De verdeling van het vrachtvervoer over de drie belangrijkste segmenten, droge bulkgoederen, vloeibare bulkgoederen en containers, is de laatste tien jaar vrijwel constant gebleven.

Naar verwachting zullen de perspectieven, die voor het lopende jaar en voor volgend jaar wijzen op een toename van de vervoerde hoeveelheden, opnieuw gerealiseerd worden. De positieve dynamiek wordt echter door de aanhoudende overcapaciteit en stagnerende vrachtprijzen afgezwakt. Een echte verbetering van het omzetcijfer zal pas bereikt kunnen worden wanneer de vervoerde hoeveelheden duidelijk toenemen.

Wijziging van een aantal overgangsbepalingen in het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn

In het licht van de moeilijke economische situatie waar de binnenvaart nog steeds mee te kampen heeft, hebben de CCR en de Europese Commissie vastgesteld dat een moratorium (een opschorting van de einddatum) voor bepaalde overgangsbepalingen van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn een mogelijke maatregel is om de binnenvaart tegemoet te komen bij het overwinnen van de moeilijkheden.

De CCR heeft daarom besloten de termijnen van bepaalde overgangsbepalingen van 2015 tot 2020 te verlengen (zie de bijlage voor de vakpers). De opschorting van de inwerkingtreding van deze bepalingen stelt de delegaties niet alleen in staat nader onderzoek te doen en alternatieve oplossingen voor te stellen zonder afbreuk te doen aan het fundamentele doel van een verdere verhoging van de veiligheid in de binnenvaart en voor de bemanning aan boord, maar schept tevens de mogelijkheid met alle betrokken stakeholders van gedachten te wisselen. De CCR hoopt dat de internationale brancheorganisaties voor de Europese binnenvaart ook van hun kant de nodige initiatieven zullen ontplooiën om een bijdrage te kunnen leveren aan de bovengenoemde onderzoeken.

De CCR is van mening dat een uitstel van de termijnen de veiligheid en het milieuvriendelijke imago van de binnenvaart niet zal aantasten.

Eisen voor Inland ECDIS-apparaten in informatiemodus

Tijdens de najaarszitting in december 2013 heeft de CCR een verplichting ingevoerd voor de uitrusting van de schepen met een Inland AIS-apparaat, samen met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem). Deze maatregel is bedoeld ter verhoging van de veiligheid en voor een betere verkeersafwikkeling in de Rijnvaart.

De eisen die gesteld worden aan Inland ECDIS-apparaten in de informatiemodus, of aan vergelijkbare apparatuur voor de weergave van de kaarten, zijn inmiddels nader uitgewerkt. Er zijn minimumvereisten en aanbevelingen opgesteld voor de in de binnenvaart gebruikte elektronische kaarten en voor de toestellen en software die nodig zijn voor de weergave van de kaarten. Deze eisen en aanbevelingen zijn tevens bedoeld als aansporing voor het bedrijfsleven om apparatuur aan te schaffen die voldoet aan de Inland ECDIS-standaard. De CCR is van mening dat alleen deze uitrusting zich op den duur op de markt zal doorzetten.

Integratie van de binnenvaart in de logistieke ketens

Gezien het belang van een betere integratie van de binnenvaart in de logistieke transportketens naar het achterland van de zeehavens en binnen de continentale transporten, heeft het Economisch comité van de CCR deze problematiek geanalyseerd. Op grond van dit onderzoek zijn diverse maatregelen in kaart gebracht die door verschillende particuliere partijen en overheden getroffen zouden moeten worden.

Zo wordt bijvoorbeeld aangeraden om specifieke obstakels voor de coördinatie en samenwerking tussen de verschillende schakels van de logistieke keten uit de weg te ruimen, zodat met name de modaliteit tussen de binnenvaart en het spoor kan worden verbeterd. De efficiency zou kunnen worden verhoogd door een betere aansluiting op lokaal vervoer naar de eindbestemming, terwijl tegelijkertijd de binnenvaart beter ingepast zou moeten worden in de Europese transportcorridors. Een beter gebruik van de beschikbare financiële middelen door de binnenvaart zou kunnen worden bereikt door te zorgen voor adequate randvoorwaarden. Een betere kijk op wat binnen de logistiek nodig is qua vereisten ten aanzien van de binnenvaartinfrastructuur en de beschikbaarheid daarvan, alsmede het gebruik van de River Information Services (RIS) in de binnenvaart, wordt eveneens van groot belang geacht. De attractiviteit van de binnenvaart en alles wat bereikt is op het vlak van de milieubescherming en de duurzame ontwikkeling in de binnenvaart zijn gebieden die naar buiten toe een versterkte communicatie behoeven.

De CCR streeft vooral naar een nauwere betrokkenheid bij de werkzaamheden die gaande zijn, waardoor alle lopende activiteiten met elkaar verstrengeld kunnen worden. Verder wil de CCR in overleg met haar partners en met de diverse betrokken partijen in de toekomst concrete initiatieven ontplooiën om bij te dragen aan de uitvoering van de vereiste maatregelen.

Nieuwe benoemingen bij de Kamer van Beroep

Na het vertrek van de Belgische rechter Hermann Craeybeckx en de Franse rechter H el ene Abelson-Gebhardt, heeft de Centrale Commissie voor de Kamer van Beroep de volgende rechters benoemd:

- De heer Paul DE BAETS (België), Raadsheer bij de Hof van Beroep te Antwerpen en plaatsvervangend president van de vierde zeevaartkamer, als plaatsvervangend rechter;
- De heer Antoon VERSTREKEN (België), tot nu toe plaatsvervangend rechter, als rechter voor de periode van 12 juni 2014 tot 31 december 2015;
- De heer Jean-Marie WOEHRLING (Frankrijk), voormalig secretaris-generaal van de CCR en voormalig president van de administratieve rechtbank te Straatsburg, als rechter voor de periode van 1 juli 2014 tot 31 december 2015.

Over de CCR (www.ccr-zkr.org)

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart is een internationale organisatie die een essentiële rol speelt bij het bepalen van de regelgeving voor de Rijnvaart, op technisch, juridisch, economisch, sociaal en ecologisch vlak. Zij stelt daarbij altijd de efficiëntie van de Rijnvaart, de veiligheid, de sociale dimensie en het respect voor het milieu voorop. Vandaag de dag houdt de Centrale Commissie zich niet langer uitsluitend met de Rijnvaart bezig, maar ook met de Europese binnenwateren in ruime zin. Zij werkt nauw samen met de Europese Commissie en met de andere riviercommissies en internationale instellingen.

Contact

Secretariaat van de CCR
Palais du Rhin
2, Place de la République
67082 Straatsburg
+33 (0)3 88 52 20 10 / ccnr@ccr-zkr.org

BIJLAGEN

(bestemd voor de vakpers)

Economische situatie in de Rijnvaart / aanvullende informatie

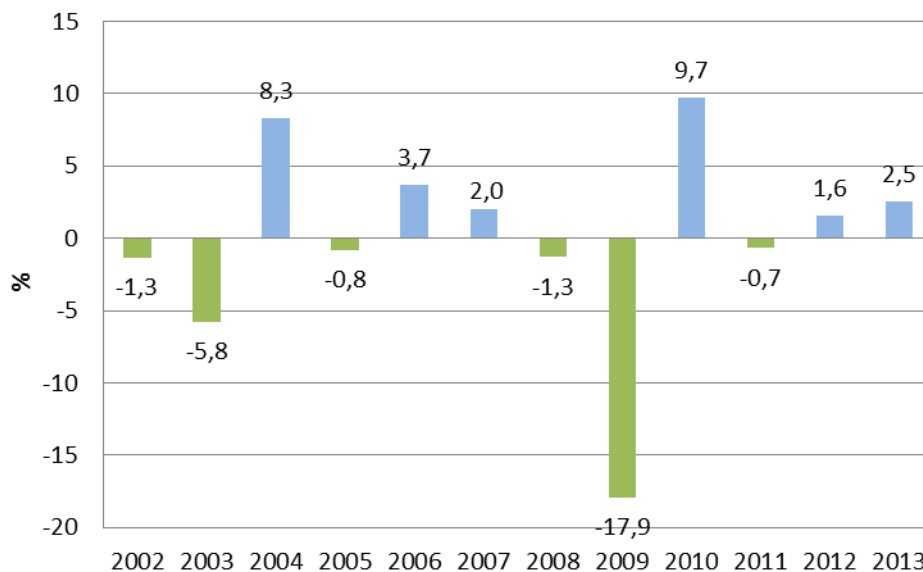
Vervoer van goederen over de Rijn

De licht stijgende tendens in het vervoer van goederen over de Rijn, die de afgelopen drie jaar kon worden vastgesteld, heeft zich in de loop van 2013 voortgezet. Wanneer men ook de resultaten op het Nederlandse gedeelte van de rivier meetelt, werd in 2013 in totaal 332 miljoen ton over de Rijn vervoerd.

Hier kan worden gewezen op de positieve trend van de afgelopen drie jaar. Het goederenvervoer, dat in 2011 een lichte daling toonde, laat voor 2013 weer stijgende cijfers zijn. In 2013 kan dan ook voor de groeifactoren een lichte verbetering worden vastgesteld: het groeicijfer is bijvoorbeeld van 1,6% in 2012 naar 2,5% in 2013 geklommen.

Het vervoer over de Rijn laat tussen 2004 en 2013 een gemiddeld variatiepercentage van +0,7% zien, waarbij niet mag worden vergeten dat deze gemiddelde waarde sterk beïnvloed is door het effect van de economische crisis in 2009.

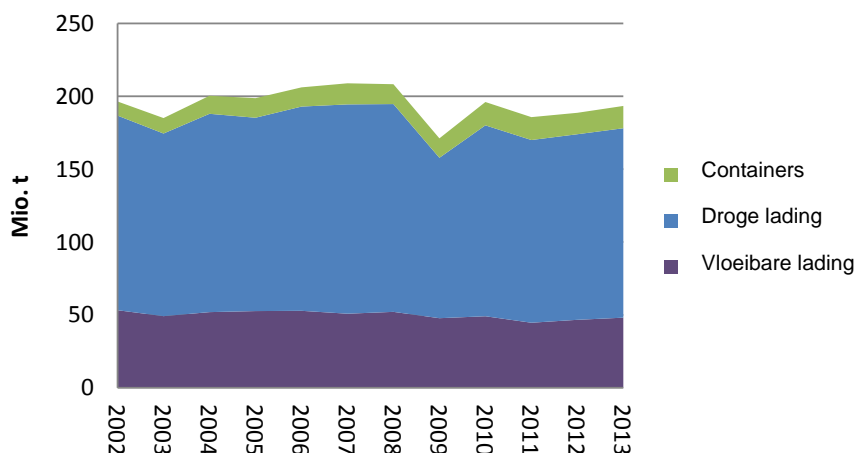
Veranderingspercentage in het vervoer van goederen over de traditionele Rijn (in % ten opzichte van het voorgaande jaar) tussen 2002 en 2013



Bron: berekeningen van de CCR

De verdeling van het vrachtvervoer over de drie belangrijkste segmenten, droge bulkgoederen, vloeibare bulkgoederen en containers, is de laatste tien jaar vrijwel constant gebleven.

Vervoer van goederen over de traditionele Rijn in miljoen ton (2002 tot 2013)



Bron: destatis

Aandelen van de verschillende marktsegmenten in het vervoer van goederen over de Rijn

Aandeel in %	2002	2013
Droge bulkgoederen	68	67
Vloeibare bulkgoederen	27	25
Containers	5	8

Bron : destatis

Droge lading :

- Het vervoer van droge bulkgoederen is in 2013 in vergelijking met het jaar ervoor met 2% gestegen en bereikte daarmee een totaal van 130 miljoen ton.
- Het niveau van voor de crisis werd echter in 2013 nog niet bereikt (verschil van 9% in 2013 ten opzichte van 2008).

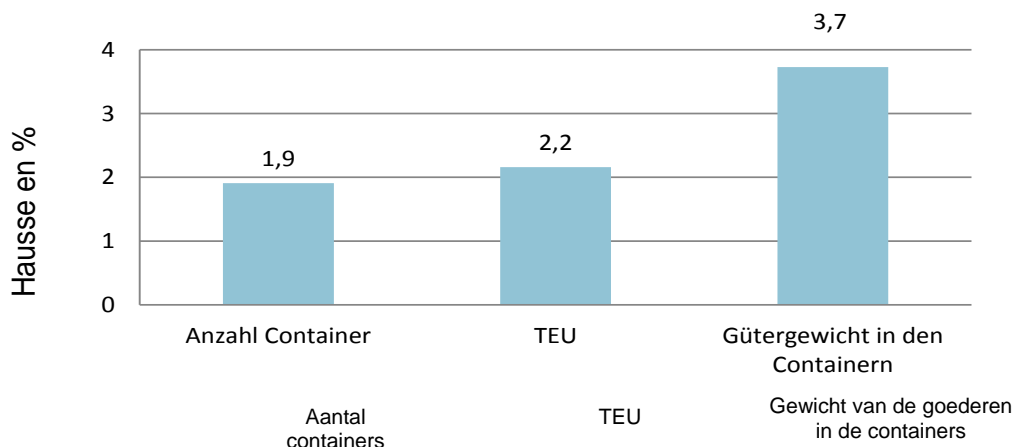
Vloeibare bulkgoederen :

- Het vervoer van vloeibare bulkgoederen over de Rijn steeg in 2013 met 3% en kwam daarmee op 48,1 miljoen ton te liggen.
- Het niveau van voor de crisis werd echter in 2013 nog niet bereikt (verschil van 8% in 2013 ten opzichte van 2008).

Containervervoer :

- De hoeveelheid goederen die in 2013 in containers werden vervoerd nam, na een lichte daling tussen 2010 en 2012, met 4% toe en lag bij 15,3 miljoen ton.
- Het aantal TEU overschreed voor de eerste keer de drempel van 2 miljoen TEU.

Toename van het aantal over de Rijn vervoerde containers in 2013 ten opzichte van 2012



Bron: berekeningen van de CCR op basis van gegevens van destatis

Ontwikkeling van de vloot

Ook in 2013 is de nieuwbouw in de drogeladingvaart verder gedaald. In deze sector heerst nog steeds overcapaciteit en samen met de stagnerende vrachtprijzen is dit een verklaring voor het dalende aantal nieuwe schepen. Er is weinig animo om te investeren, maar daarbij valt op dat er in dit vlootsegment desalniettemin slechts weinig tonnage door sloop aan de markt wordt onttrokken.

Het aantal nieuwe schepen voor de tankvaart lag in 2013 bij circa 45 dubbelwandige schepen, hetgeen vrijwel hetzelfde niveau is als in 2012. De dubbelwandige schepen maken momenteel ongeveer 75% uit van de tankvloot in West-Europa. Uit onderzoeken blijkt dat de huidige overcapaciteit in de tankvaart, uitgedrukt in tonnage, hoger ligt dan de huidige nog beschikbare enkelwandige schepen. De overgang van enkelwandige naar dubbelwandige schepen heeft dus in feite geleid tot meer investeringen dan strikt genomen nodig waren. De tonnage die de markt verliet, was niet zozeer het gevolg van het slopen van schepen als wel van een verkoop van schepen met bestemming Donaugebied of overzeese gebieden.

In de passagiersvaart kan tot slot worden vastgesteld dat er nog steeds veel nieuwe riviercruiseschepen worden gebouwd.

Vrachtprijzen

De vrachtprijzen zijn zowel in de drogeladingvaart als in de tankvaart in 2013 licht gestegen. Deze stijging bleef echter beperkt en heeft niet geleid tot een significante stijging van de omzetcijfers, met name ook omdat de waterstanden op de Rijn vrij hoog waren.

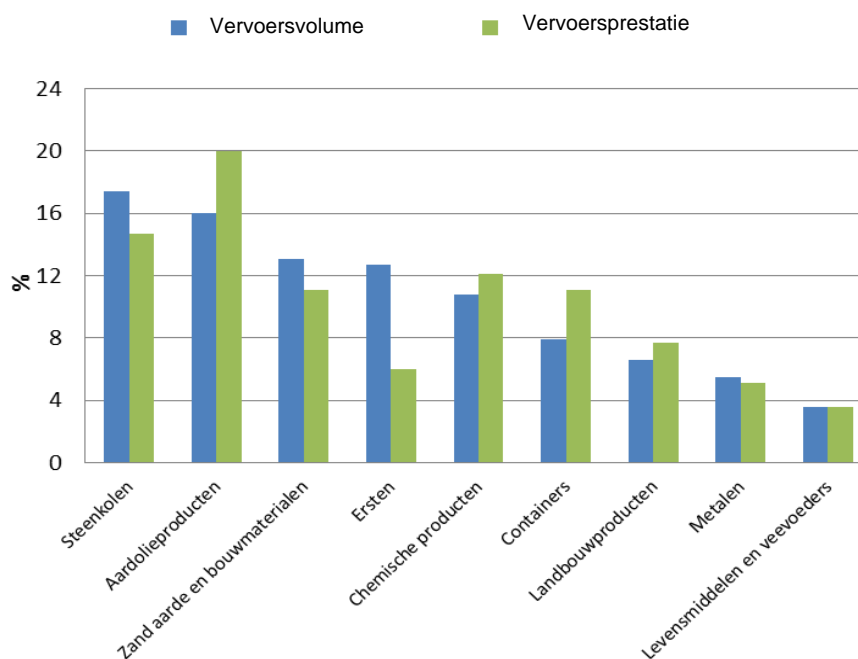
Vooruitzichten voor 2014 en 2015

Naar verwachting zullen de perspectieven, die voor het lopende jaar en voor volgend jaar wijzen op een toename van de vervoerde hoeveelheden, opnieuw gerealiseerd worden. De positieve dynamiek wordt echter door de aanhoudende overcapaciteit en stagnerende vrachtprijzen afgezwakt. Een echte verbetering van het omzetcijfer zal pas bereikt kunnen worden wanneer de vervoerde hoeveelheden duidelijk toenemen.

Goederensegment	Vervoersvolume in 2013 (mln. ton)	Aandeel van totaal in %	Wijzigingspercentage 2013 / 2012	Vervoersprestatie
Land- en bosbouwproducten	12,7	6,6	+ 2 %	3,2 miljard tkm
Levensmiddelen en veevoeders	7,0	3,6	+/- 0 %	1,5 miljard tkm
Zand, aarde & bouwmaterialen	25,3	13,1	+ 3 %	4,6 miljard tkm
Steenkool	33,7	17,4	+ 13 %	6,1 miljard tkm
Ertsen	24,4	12,7	+ 2 %	2,5 miljard tkm
Metalen	10,6	5,5	+/- 0 %	2,1 miljard tkm
Containers	15,3	7,9	+ 3,7 %	4,6 miljard tkm *
Chemische producten	20,8	10,8	+ 11 %	5,0 miljard tkm
Aardolieproducten	30,9	16,0	- 2 %	8,3 miljard tkm
Overige goederen	12,5	6,5		3,5 miljard tkm
Totaal vervoer over de Rijn	193,4	100,0	+2,5 %	41,4 miljard tkm

Bron : berekeningen van de CCR
 * Voor containers zijn de TEU-km omgerekend in tkm op basis van het gemiddelde netto goederengewicht per TEU.

Aandeel van de goederensegmenten in de Rijnvaart in verhouding tot de totale hoeveelheid vervoerde goederen en de vervoersprestatie in 2013 (%)



Bron: berekeningen van de CCR

Aanpassing van verschillende overgangsbepalingen van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR)

Voor de volgende overgangsbepalingen van het ROSR werd de einddatum uitgesteld :

- Artikel 8.05, zesde lid (installatie en afmetingen van ventilatieleidingen en verbindingsleidingen van brandstoftanks)
- Artikel 3.04, zevende lid, artikel 7.01, tweede lid, artikel 8.10, tweede en derde lid, artikel 12.02, vijfde lid (geluidsniveau van stilliggende schepen, geluidsniveau van varende schepen, ten hoogste toegestane geluidsdruk in machinekamers, door het schip voortgebrachte geluidsdruk in het stuurhuis, geluid en trillingen in de woonverblijven)
- Artikel 9.01 (vereisten voor elektrische installaties)
- Artikel 10.04 (toepassing van de Europese norm op bijboten)
- Artikel 11.12, tweede, vierde, vijfde en negende lid (fabriekslabel op kranen, beschermende voorzieningen, documenten aan boord)
- Artikel 15.06, zesde lid (geen vluchtwegen die door de keuken van een passagiersschip leiden)
- Artikel 15.07 (vereisten voor het aandrijvingssysteem van passagiersschepen)
- Artikel 15.08, derde lid (eisen die gesteld worden aan alarminstallaties ter waarschuwing van de gezaghebbers of bemanning van een passagiersschip)

De CCR heeft eveneens een wijziging aangenomen van de overgangsbepalingen met betrekking tot de lichtdoorlaatbaarheid van stuurhuisruiten, waardoor voor bestaande schepen alternatieve maatregelen worden toegelaten. Groene stuurhuisruiten die vervangen hadden moeten worden om te voldoen aan de huidige eisen ten aanzien van de minimumlichtdoorlaatbaarheid, hoeven daardoor niet te worden vervangen.

Verplichte uitrusting met een Inland AIS-apparaat samen met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus: aanpassingen

De CCR is overgegaan tot enkele aanpassingen in de voorschriften voor vaartuigen die met een Inland AIS-apparaat in combinatie met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem) moeten worden uitgerust. Drijvende werktuigen zonder eigen aandrijvingssysteem zijn van deze verplichtingen vrijgesteld, aangezien deze vaartuigen geen elektrische stroomvoorzieningen aan boord hebben. Duwbakken zonder eigen aandrijving waren daarom al sinds december 2013 van deze verplichting vrijgesteld. De veerponten zijn voortaan ook vrijgesteld van de verplichte uitrusting met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem). Om toch zichtbaar te blijven voor de andere schepen, moeten zij wel met een Inland AIS-apparaat uitgerust zijn.
