



Ref: CC/CP (12) 13 - Finaal

## **Plenaire najaarsvergadering 2012 van de CCR**

**Straatsburg, 03.12.12** – De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft op 29 november 2012 in Straatsburg haar plenaire najaarsvergadering gehouden onder voorzitterschap van mevrouw Belliard, hoofd van de Franse delegatie.

### **Economische situatie in de Rijnvaart**

Het vervoerde volume op de traditionele Rijn is tijdens het eerste halfjaar van 2012 met circa 1 % ten opzichte van dezelfde periode in 2011 toegenomen, en beweegt zich rond 94 miljoen ton.

Deze verminderde toename van de vervoerde volumes kan worden toegeschreven aan het teruglopen van het effect van het economisch herstel.

Voor het containervervoer kan met een niveau van 1 miljoen TEU over de eerste zes maanden van 2012 een positief resultaat worden gemeld. Hiermee wordt een nieuw record bereikt.

De algemene economische situatie blijft echter zorgelijk, daar veel binnenvaartbedrijven nog steeds kampen met de gevolgen van de economische en financiële crisis sinds 2008. De conjuncturele prognoses van het IMF en de onderzoeksinstituten geven een zeer beperkte groeiverwachting voor de segmenten van het bulkvervoer zoals kolen, erts en bouwmaterialen. Eenzelfde verwachting geldt de aardolie- en chemische producten, waarbij rekening wordt gehouden met een “laterale” evolutie van de aardolieprijzen.

### **Congres 2013 “bijeengbrengen van de competenties voor een duurzame binnenvaart”**

De Centrale Commissie heeft haar goedkeuring gegeven aan de belangrijkste oriëntaties voor het Congres 2013, dat op 3 en 4 december 2013 onder Frans voorzitterschap in Straatsburg zal worden gehouden rond het thema “bijeengbrengen van de competenties voor een duurzame binnenvaart”. De manifestatie beoogt de realisatie van een gelijkgerichte “visie” van de deelnemers voor een duurzame binnenvaart. Deze visie zal worden uitgewerkt tijdens de werkzaamheden die in de loop van 2013 met de verschillende actoren uit de sector zullen worden uitgevoerd.

Tijdens het Congres zullen de sociale vraagstukken die verband houden met de duurzame ontwikkeling van de binnenvaart worden behandeld in de vorm van rondetafels om de essentiële rol van de schippers en de vervoerders voor deze benadering te onderstrepen.

Het programma verschijnt in juni 2013.

### **Strategie van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen van de Rijnvaart aan**

Ter gelegenheid van haar najaarszitting 2012 heeft de Centrale Commissie een strategie voor het verminderen van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen van de Rijnvaart aangenomen. Met deze strategie wordt beoogd richting te geven aan de toekomstige werkzaamheden van de CCR en deze af te stemmen met de internationale organisaties en beroepsverenigingen voor de Europese binnenvaart. Hiertoe is in het voorjaar 2013 een ronde tafel gepland.

De CCR verheugt zich over het feit dat haar strategische oriëntaties met betrekking tot de reductie van emissies van de binnenvaartvloten overeenstemmen met die van de Europese Commissie en die van andere internationale organisaties. Aldus worden de randvoorwaarden voor het door de CCR nagestreefde netwerk van betrokken partijen vervuld te zijn.

Zowel de strategie als het basisverslag zijn beschikbaar op de website van de CCR.

### **Gebruik van LNG in de binnenvaart**

LNG (Liquified Natural Gas) biedt talrijke perspectieven voor de binnenvaart. Het gebruik van LNG maakt zowel een significante afname van de broeikasgasemissies en de verontreinigende uitstoot als een aanzienlijke daling van de brandstofkosten mogelijk. Deze energiedrager is bovendien een reëel alternatief voor gasolie en vormt bovendien een potentiële nieuwe ladingsoort voor de tankvaart.

De Centrale Commissie heeft om deze redenen het initiatief genomen voor een rondetafel rond deze thematiek, die op 13 november 2012 is gehouden. De talrijke deelnemers aan deze manifestatie waren representatief voor deze toekomstgerichte sector. Bij deze gelegenheid is LNG aangemerkt als een essentiële factor voor een nieuwe energiestrategie van de binnenvaart en als een nieuwe lading met een sterk potentieel voor het vervoer over het water. Deze besprekingen hebben de Centrale Commissie aangezet dit thema als prioriteit in haar werkprogramma op te nemen.

### **Overgangsbepalingen bij de technische voorschriften**

In het kader van de overgangsbepalingen van de technische voorschriften heeft de CCR in principe ingestemd met het voorstel om voor drie bepalingen meer tijd te nemen tot het doen van onderzoek. Het gaat om de voorschriften betreffende de lichtdoorlatendheid van stuurhuisruiten, de ankers en de alarminstallatie voor de schepen voor dagtochten. Het onderzoek zal zich toespitsen op o.a. meetprotocollen en alternatieven om aan de gestelde doelen te kunnen voldoen. De laatste details van het besluit daartoe zullen in december 2012 in de verantwoordelijke werkgroep worden uitgewerkt.

### **De CCR in het kort ([www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org))**

De Centrale Commissie is een internationale organisatie die een essentiële regelgevende rol speelt voor de Rijnvaart. De CCR heeft bevoegdheden op technisch, juridisch, economisch en ecologisch gebied. Haar werkzaamheden staan op alle taakgebieden in het teken van een efficiënt, veilig, maatschappelijk verantwoord en milieuvriendelijk vervoer over de Rijn. Talrijke activiteiten van de Centrale Commissie bestrijken echter niet alleen meer de Rijn, maar betreffen voortaan de Europese vaarwegen in het algemeen. Zij werkt daarbij nauw samen met de Europese Commissie, alsmede met de andere rivierencommissies en internationale organisaties.

### **Contact**

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

## **BIJLAGEN**

(bestemd voor de vakpers)

### Economische situatie in de Rijnvaart

De ontwikkeling van de binnenvaart in het eerste semester van 2012 moet tegen de achtergrond van de economische evolutie in Europa worden gezien.

Na de forse inzakking medio 2011 heeft de wereldeconomie – en met haar de vervoersvraag in de binnenvaart – slechts langzaam de achterstand kunnen wegwerken tegen het midden van 2012.

In deze context kan worden vastgesteld dat in de eerste zes maanden van 2012 op de traditionele Rijn (tussen Rheinfelden en de Duits-Nederlandse grens) rond 94 miljoen ton goederen is vervoerd, tegen 93 miljoen ton in het eerste semester van 2011. Dit vertegenwoordigt een geringe stijging van circa 1 %. Dit licht positieve resultaat kan worden toegeschreven aan het inhaaleffect in het tweede kwartaal van 2012.

De verschillende goederensegmenten hebben de volgende evoluties vertoond:

- Agribulk: + 6 %
- Veevoerders en voedingsmiddelen: +/- 0 %
- Ertsen: - 10 %
- Kolen: + 4 %
- Zand, aarde en bouwmaterialen: + 3 %
- Chemische producten: +/- 0 %
- Aardolieproducten: + 6 %
- Containers: + 2 % (basis: TEU)

Vooraf de afzwakking in de staalindustrie heeft beslissend aan het totale resultaat bijgedragen.

Terwijl de vraagkant een geringe groei heeft laten aantekenen, is aan de aanbodkant een sterk remmend effect op de groei van de vloot opgetreden. De nieuwbouwcijfers zullen – volgens de huidige beschikbare gegevens – sterk dalen in het lopende jaar 2012. Deze constatering kan zowel voor de drogeladingvaart als voor de tankvaart worden gemaakt.

De stagnerende marktvraag enerzijds en het door overcapaciteit geteisterde marktaanbod anderzijds hebben in een zwakke ontwikkeling van de vervoersprijzen geresulteerd.

In de drogeladingvaart is het gemiddelde niveau van de vrachtprijzen gedaald tussen medio 2011 en het najaar van 2012. Aangezien de waterstanden normale variaties hebben vertoond in het eerste semester van 2012, hebben de vrachtprijzen geen enkele positieve invloed van deze factor ondergaan.

In de tankvaart zijn de vrachtprijzen teruggelopen zodra de seizoensgebonden effecten in het begin van 2012 zich niet meer hebben laten gelden, en in het derde kwartaal van 2012 is de opleving slechts matig geweest.

De evolutie van de inkomsten lijkt momenteel sterk problematisch in de drogeladingvaart. De afnemende vrachtprijzen en de stagnerende volumes leiden tot een omzetsdaling bij de bedrijven. Tegelijkertijd blijven de kosten stijgen met een ritme dat nog steeds hoog is, voornamelijk door de brandstofprijzen. Door deze factoren zijn talrijke bedrijven uit de drogeladingvaart in een bijzonder moeilijke economische situatie geraakt. In Nederland zijn de faillissementen in het begin van 2012 sterk toegenomen.

De tankvaart blijft voor grote uitdagingen staan, aangezien de capaciteit van de vloot blijft groeien. Hoewel de investeringen in nieuwe schepen zijn afgezwakt, blijft het beschikbare tankvolume aanzienlijk en deze situatie komt niet ten goede aan het evenwicht tussen het aanbod en de vraag.

### Strategie van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen van de Rijnvaart aan

Ter gelegenheid van haar najaarszitting 2012 heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) een strategie voor het verminderen van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen van de Rijnvaart aangenomen. Voorafgaand aan dit besluit hebben de door het Comité Reglement van onderzoek en het secretariaat van de CCR uitgevoerde werkzaamheden twee jaar lang geduurd. Een uitgebreid basisverslag is één van de resultaten daarvan. De strategie dient voor het plannen van de toekomstige werkzaamheden van de CCR en voor het afstemmen daarvan met de in de Europese binnenvaart werkzame internationale organisaties en beroepsverenigingen. Hiertoe is in het voorjaar 2013 een ronde tafel gepland.

Alhoewel de absolute hoeveelheid broeikasgasemissies van de Rijn- en binnenvaart in vergelijking met die van andere vervoermiddelen gering is, acht de CCR het noodzakelijk deze uitstoot in overeenstemming met de beoogde emissiereductie van haar lidstaten te verminderen. De CCR stelt hierbij vast dat de reductie van de uitstoot van broeikasgassen uitsluitend door een gecoördineerde aanpak van de staten, de industrie en in het bijzonder van het bedrijfsleven van de binnenvaartsector bereikt kan worden en dat de vereiste maatregelen voor de aanpassing van de waterwegen ten bate van een energiesparende exploitatie van de binnenschepen door de bevoegde overheidsinstanties moeten worden getroffen. Hiertoe dienen alle mogelijkheden volledig te worden benut, waarbij ook eigen initiatief van de scheepvaart- en havenindustrie, positieve stimulatiesystemen, evenals opleidings- en voorlichtingsmaatregelen in aanmerking genomen moeten worden. De bestaande vloot moet bij deze inspanningen worden betrokken opdat de nagestreefde emissiereducties zo snel mogelijk worden gerealiseerd.

De vermindering van de uitstoot van broeikasgassen van de binnenvaart op grote schaal vereist, naast de deelname van alle betrokken partijen, ook vele maatregelen die niet alleen het schip betreffen. Daarom is de CCR ervan overtuigd dat alle betrokken partijen zich verplicht zouden moeten voelen om in een netwerk samen te werken met hetzelfde doel voor ogen. Iedere betrokken partij zou de bijdrage moeten leveren, die hij beter dan anderen kan leveren of die door anderen niet geleverd wordt. Gezien het grote aantal maatregelen en betrokken partijen lijkt het praktisch onmogelijk dat één instantie alle werkzaamheden plant en coördineert. Veeleer zou iedere betrokken partij bekend moeten maken welke bijdrage zij denkt te kunnen leveren opdat de andere betrokken partijen zich daarop kunnen instellen.

Hindernissen, ten gevolge waarvan de betrokken partijen maatregelen ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen niet treffen, zelfs wanneer deze met kostenbesparingen gepaard gaan, moeten worden opgeheven, opdat de reeds bekende en toekomstige nieuwe maatregelen in de binnenvaart werkelijk toepassing vinden.

De CCR biedt haar lidstaten en de gebruikers van de Rijn als waterweg een adequaat forum om grensoverschrijdend inzichten en ervaringen over de vermindering van uitstoot van broeikasgassen uit te wisselen, gemeenschappelijke strategieën te ontwikkelen, alsmede programma's en maatregelen met grensoverschrijdende consequenties te onderzoeken en aan te nemen.

De CCR is ervan overtuigd dat de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen een aanzienlijke ontlasting van het milieu en een hoger rendement van de resources zal opleveren. Vele maatregelen die tot een vermindering van de uitstoot van de broeikasgassen leiden, sorteren hetzelfde effect op het gebied van de uitstoot van verontreinigende stoffen en deeltjes. Dit geldt in het bijzonder voor de vermindering van het brandstofverbruik en voor het gebruik van alternatieve energiedragers. Ten slotte komen geringe broeikasgasemissies ook met een toenemende behoefte van de afnemers van de binnenvaart overeen en dragen eraan bij dat de politieke ondersteuning van de binnenvaart wordt gegarandeerd.

De strategie van de CCR en haar verdere werkzaamheden op dat gebied zijn gebaseerd op het CCR-verslag "Mogelijkheden om het brandstofverbruik en de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart te verminderen". In dit verslag worden in eerste instantie

- de doelstelling ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart,
- de "Carbon Footprint" van de binnenvaart,
- fundamentele strategieën van de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen van het verkeer en
- randvoorwaarden met betrekking tot de mogelijkheden om het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-emissies in de binnenvaart te verminderen geanalyseerd.

Vervolgens beschrijft het verslag

- maatregelen ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart, zowel van scheepstechnische als van operationele aard,
- alternatieve brandstoffen en energiedragers voor de binnenvaart,
- ondersteunende maatregelen ter vermindering van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen en
- bijkomende pluspunten van de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen.

Tot slot gaat het verslag op de kosten van de vermindering van het verbruik van brandstoffen en van de uitstoot van broeikasgassen en ook op de geïdentificeerde hindernissen in, en stelt verdere werkzaamheden voor.

In het verslag worden voorts scenario's voor de ontwikkeling van broeikasgasemissies in de binnenvaart uiteengezet met de volgende conclusies:

- Een brede toepassing van de momenteel al her en der aangewende technische en bedrijfsmatige energiebesparingsmaatregelen en een verdere toename van de gemiddelde scheepsgrootte bieden de mogelijkheid om de absolute hoeveelheid van de bedrijfsemisies van broeikasgassen in de binnenvaart ook bij een continue toename van het goederenvervoer op een vrijwel constant niveau te houden.
- Een duidelijke reductie van de absolute hoeveelheid bedrijfsmatige broeikasgasemissie in de binnenvaart bij een gelijktijdige toename van het goederenvervoer zal mogelijk zijn, wanneer op grote schaal naast LNG ook biobrandstoffen of alternatieve energiedragers worden ingezet.

Zowel de strategie als het basisverslag zijn beschikbaar op de website van de CCR.

### Gebruik van LNG in de binnenvaart

Gezien de aanzienlijke economische en ecologische perspectieven die LNG voortaan voor de binnenvaart ontsluit, heeft de Centrale Commissie tijdens haar plenaire vergadering verschillende initiatieven op dit gebied bekrachtigd.

Zij heeft tevens haar intentie bevestigd om ook in de toekomst van geval tot geval aanbevelingen te formuleren voor schepen die LNG als brandstof gebruiken, bindende voorschriften voor het gebruik van deze brandstof uit te werken en vereiste regelingen voor het bunkeren te voorzien, voor zover dit de schip/wal en schip/schip interfaces betreft.

De Centrale Commissie is zich bewust van de prioriteit die de overdracht van kennis en ervaring voor dit thema vormt en heeft besloten haar uitwisselingsplatform ter beschikking te stellen voor de internationale coördinatie van de initiatieven die op het gebied van LNG in de binnenvaart worden ontplooid. Voor een efficiënte begeleiding van deze paradigmawijziging zal de Centrale Commissie de prioriteit geven aan acties die een voldoende penetratiegraad voor een goede ontwikkeling van de LNG-markt in de binnenvaart beogen.



Zij voorziet de instelling van een observatieorgaan dat de CCR kan mobiliseren ingeval overleg of initiatieven op internationaal vlak nodig zijn.

Voor 2013 zijn reeds twee manifestaties voorzien die op deze benadering aansluiten:

- de uitwisseling van informatie en ervaring voor de inrichting van bunkerstations tijdens een rondetafel die begin 2013 zal worden gehouden,
- de uitwisseling van informatie betreffende specifieke aspecten van de LNG-keten tegen het midden van 2013.

Te zijner tijd zal gedetailleerde informatie over deze manifestaties worden gegeven op de website van de Centrale Commissie.

### Overeengekomen lage rivierstand 2012

De Centrale Commissie heeft vertraging geconstateerd bij de vaststelling van de overeengekomen lage rivierstand 2012. Zij heeft om deze reden besloten tijdens twee extra jaren de huidige waarden toe te passen (Besluit 2002-II-26), de nieuwe waarden uiterlijk op 31.12.2014 vast te stellen en vóór de plenaire najaarsvergadering van 2014 een voorstel voor de overeengekomen lage rivierstand te doen.