



Ref: CC/CP (13) 13

## Plenaire herfstzitting 2013 van de CCR

**Straatsburg, 09.12.13** – Op 5 december jongstleden heeft in Straatsburg onder voorzitterschap van mevrouw Edwige Belliard, hoofd van de Franse delegatie, de plenaire najaarszitting van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) plaatsgevonden.

Bij deze gelegenheid heeft de CCR haar [“VISIE 2018 Voor een duurzame binnenvaart”](#) aangenomen. Met deze visie legt zij zichzelf voor de komende vijf jaar ambitieuze doelstellingen op om een bijdrage te kunnen leveren aan een duurzame ontwikkeling van de Rijn- en binnenvaart op ecologisch, sociaal en economisch vlak. Niet op de laatste plaats gaat het erom de binnenvaart in het licht van de huidige moeilijke economische situatie, op midden- en lange termijn beter te positioneren.

De economische situatie in de Rijn- en binnenvaart vormde een zwaartepunt tijdens de beraadslagingen van de CCR. Alle delegaties zijn het met de Europese Commissie eens dat gezien de moeilijke economische situatie in de binnenvaart een moratorium voor verschillende overgangsbepalingen in het Reglement van Onderzoek naast andere maatregelen, een mogelijkheid zou kunnen bieden om het bedrijfsleven te helpen, de moeilijke situatie het hoofd te bieden.

De CCR heeft daarom het Comité Reglement van Onderzoek verzocht, de voorschriften waardoor bepaalde technische eisen in 2015 voor bestaande schepen van kracht zullen worden (overgangsbepalingen), te onderzoeken om vast te stellen in hoeverre deze om economische of technische redenen momenteel moeilijk haalbaar zijn.

Het Comité Reglement van Onderzoek moet voorstellen voor een tijdelijke opschorting van de inwerkingtreding van overgangsbepalingen voorleggen. De CCR beoogt de hiervoor vereiste besluiten aan te nemen tijdens de plenaire vergadering in het voorjaar van 2014.

Het is tevens benadrukt dat een opschorting van de inwerkingtreding de veiligheid en milieuvriendelijkheid van de binnenvaart niet mag ondermijnen; het imago van de binnenvaart als een veilige en milieuvriendelijke vervoersdrager moet worden gewaarborgd.

De besprekingen hebben ook de attractiviteit van de binnenvaartberoepen betroffen. Het proces van de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen en dienstboekjes, waar de CCR nu al enkele jaren mee bezig is, heeft de toegang tot de arbeidsmarkt voor de binnenvaart vergemakkelijkt. De CCR heeft besloten deze regeling nu uit te breiden tot de basisopleiding voor matroos, zodat de opleidingen daartoe van Europese landen die geen lid zijn van de CCR kunnen worden erkend en matrozen die aan het begin staan van hun loopbaan, gemakkelijker toegang tot de arbeidsmarkt krijgen.

Gezien de voordelen van het gebruik van Inland AIS en van Inland ECDIS, maar tevens rekening houdend met de kosten van deze apparatuur, heeft de CCR in de laatste plaats besloten artikel 4.07 van het Politierglement voor de Rijn te wijzigen, waardoor de uitrusting met Inland AIS en Inland ECDIS in informatiemodus (of een vergelijkbaar visualiseringssysteem) per 1 december 2014 verplicht wordt gesteld. Bepaalde kleine vaartuigen zijn van deze verplichting vrijgesteld.

Volgens het roulerend voorzitterschap zal Nederland de komende twee jaar, 2014-2015, het voorzitterschap van de CCR bekleden. Mevrouw Brigit Gijsbers, directeur Maritieme Zaken bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, tevens hoofd van de Nederlandse delegatie, zal deze taak op zich nemen.

### **Over de CCR ([www.ccr-zkr.org](http://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](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)

## **BIJLAGEN**

(voor de vakpers)

## Economische situatie in de Rijnvaart

### **(1) Het vervoersvolume stijgt met 2,2 %, de vervoersprestatie met 3 %**

Het goederenvervoer over de Rijn is in de eerste helft van 2013 qua hoeveelheid met 2,2 % gestegen, terwijl de vervoersprestatie met 3 % toenam. Gezien de algemene recessie in Europa is dit een opmerkelijk resultaat, temeer omdat de andere vervoersdragers over land met krimp werden geconfronteerd (ter vergelijking: het goederenvervoer over het spoor in Duitsland is in de eerste helft van 2013 licht gedaald).

In de eerste helft van 2013 werden 96,1 mln. ton over de Rijn vervoerd. De vervoersprestatie (het product van het samenspel tussen vervoersvolume en vervoersafstand) bedroeg 20,5 miljard tonkilometer. Daarmee wordt de groeiende trend van de afgelopen drie jaar voortgezet. Maar het niveau van voor de crisis van 2008 is nog niet behaald. De huidige totale vervoersprestatie ligt nog 9 % onder het niveau van de eerste helft van 2008.

### **(2) Ontwikkeling van de afzonderlijke goederensegmenten**

Het vervoer van landbouwproducten (+4,5%), aardolieproducten (+ 6 %) en vooral kolen (+ 14,5 %) heeft zich in positieve zin ontwikkeld. In de staalnijverheid werd bij de ertsen een daling geregistreerd.

#### *Containervervoer overschrijdt de grens van 1 mln. TEU*

Het containervervoer heeft voor de eerste keer in de geschiedenis van de Rijnvaart de grens van 1 miljoen TEU per zes maanden overschreden. Er werden 660.000 containers vervoerd, met een goederengewicht van 7,72 mln. ton en een aantal TEU ter hoogte van 1,02 mln. 60 % van het totale containervervoer op de Rijn vindt uitsluitend op de Beneden- en Middenrijn plaats. Dit feit weerspiegelt de nauwe verstrengeling met het vervoer van containers over zee. 37 % van het containervervoer heeft het gebied aan de Bovenrijn als eindbestemming.

#### *Agroalimentaire ondernemingen waarderen de voordelen van de waterweg*

De positieve ontwikkeling in de agroalimentaire sector is het resultaat van de betere integratie van de binnenvaart in de logistieke keten van een aantal grote agrarische en levensmiddelenbedrijven. Zij hebben steeds meer oog voor de grote voordelen van de binnenvaart (grote laadcapaciteit, veiligheid, betrouwbare termijnen, milieuvriendelijkheid en goede, flexibele beschikbaarheid).

#### *Lage kolenprijzen stimuleren het vervoer van vaste brandstoffen*

De sterke groei in het kolenvervoer is een weerspiegeling van het energiebeleid in het achterland van de ARA-havens. Vooral het toegenomen gebruik van deze brandstof voor de opwekking van warmte en stroom als gevolg van de lage kolenprijzen op de wereldmarkt, moet hier worden genoemd. Ook in de Rijnvaart is men er de afgelopen drie jaar in geslaagd om bij het vervoer van importkolen meer marktaandeel te winnen in vergelijking met de andere vervoersdragers over land.

*Meer vraag naar stookolie door koude winter*

De koude winter en de dalende prijzen voor stookolie voor gezinshuishoudingen heeft de hoeveelheid vervoerde aardolieproducten in de tankvaart met 6 % verhoogd.

*Staalsegment heeft te lijden onder de Europese financiële crisis*

Dalingen werden vastgesteld bij het vervoer van ertsen, alsook bij grondstoffen voor de staalnijverheid, die te kampen heeft met een lagere vraag naar staal in Zuid-Europa.

### **(3) Nieuwbouwactiviteiten, vraag – en aanbodverhouding en vrachtprijzen**

In 2013 werden slechts weinig nieuwe vrachtschepen gebouwd, zodat de afnemende trend in de nieuwbouw van de laatste drie jaar zich in feite heeft voortgezet. Het gemiddelde tonnage van de nieuwe schepen in de drogeladingvaart lag bij 3400 ton, in de tankvaart bij 2400 t.

De verhouding tussen de beschikbare laadcapaciteit en de vervoersvraag is, ondanks een lichte groei aan vraagzijde, nog steeds ongunstig. Het tonnage dat in de jaren 2007-2009 aan de markt werd toegevoegd, heeft het aanbod op de markt zeer sterk verruimd, met dien verstande dat er nu een overcapaciteit aan scheepsruimte bestaat.

Dit leidde ertoe dat de vrachtprijzen in de drogeladingvaart in het kader van herzieningen van de transportovereenkomsten aan de ongunstige marktsituatie werden aangepast en dus grotendeels naar beneden werden bijgesteld. In de tankvaart waren er slechts geringe, tijdelijke prijsstijgingen. De omzet in de Nederlandse binnenvaart is daarom in de eerste helft van het jaar gemiddeld 2 % lager uitgevallen.

### **(4) Waterstanden en onderbrekingen van de scheepvaart over de Rijn**

Het jaar 2013 is, ondanks talrijke positieve punten, helaas ook gekenmerkt door enkele minder gunstige waterstanden op de Rijn. Aan het begin van het jaar lagen de waterstanden nog op een relatief normaal peil, maar in april, en vooral ook in mei viel er veel neerslag, zodat buitengewoon hoge waterstanden en stremmingen van de scheepvaart op de Boven- en Middenrijn het gevolg waren. De stremmingen duurden echter slechts enkele dagen.

Medio augustus was het waterpeil op de Rijn dan weer zeer laag, waardoor in Keulen twee tankschepen en een duwstel aan de grond liepen en vlot getrokken moesten worden. De Rijn was ter hoogte van de stad Keulen gedurende bijna twee dagen gestremd. De stakingen van het personeel van de Duitse scheepvaartdiensten breidden zich in juli uit tot de Rijn bij Iffezheim, maar duurden slechts enkele uren. De binnenvaart werd daarentegen op de zijrivieren, zoals de Moezel en de Neckar, ernstiger belemmerd door de stakingen en blokkades.

### **(5) Passagiersvaart beleeft een boom in de riviercruisevaart**

In tegenstelling tot het segment van het vrachtvervoer, worden er de laatste vijf jaar steeds meer passagiersschepen gebouwd. Lag het aantal nieuwe schepen tussen 2005 en 2010 gemiddeld nog bij tien per jaar, waren dit er in 2012 zestien, terwijl er in 2013 tot nu toe al 23 nieuwe cruiseschepen werden opgeleverd. Voor het jaar 2014 wordt met circa dertig nieuwe schepen gerekend. Uit de orderboeken blijkt dat de komende twee jaar de nieuwbouwtrend zal blijven stijgen.

Deze uitbreiding van de vloot concentreert zich rond een klein aantal ondernemingen die zich zeer sterk richten op de Noord-Amerikaanse markt. De stroom van Amerikaanse toeristen uit de USA blijft toenemen, zodat voor deze nieuwe schepen een dienovereenkomstig marktvolume aan de kant van de vraag beschikbaar is. Er zijn geen tekenen van overcapaciteit.

Op de Europese rivieren varen momenteel rond de 260 hotelschepen. De passagierscapaciteit van deze schepen bedraagt gemiddeld 143 personen, de gemiddelde leeftijd van de schepen ligt bij 17 jaar.

### **(6) Perspectieven voor 2014**

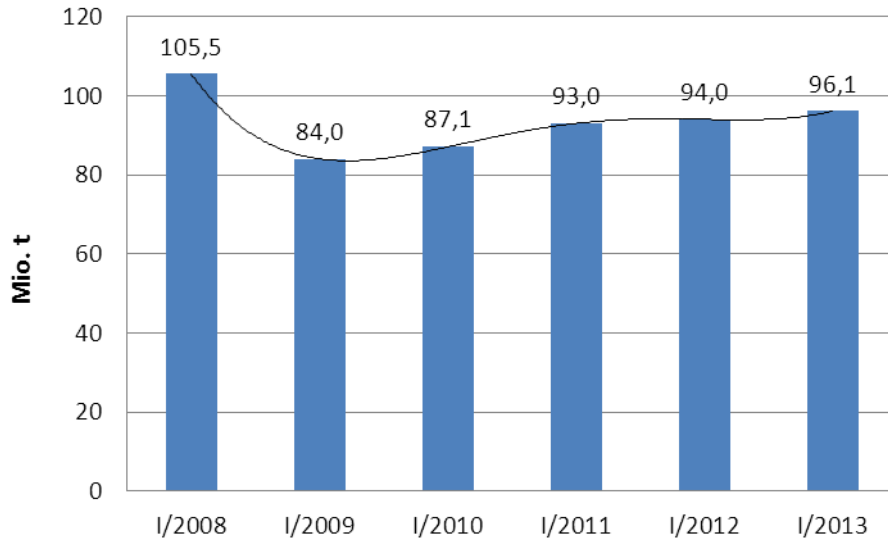
De conjunctuurprognoses voor 2014 en 2015 gaan uit van een licht economisch herstel in Europa. Tegen deze achtergrond rekent men voor het vervoer in de drogeladingvaart op een stijging van 2 à 3%. Deze stijging wordt ook verwacht bij het containervervoer.

De segmenten kolen, landbouw & levensmiddelen, alsook zand, aarde & bouwmaterialen zullen naar verwachting opnieuw groei laten zien, terwijl voor ertsen een verdere daling kan worden aangenomen.

Analisten verwachten voor volgend jaar dat de licht dalende prijstrend voor ruwe olie en olieproducten zal aanhouden, zodat voor minerale olieproducten een stijging van het vervoersvolume van 2 tot 4 % wordt verwacht. Veel zal echter ook afhangen van de weersomstandigheden. De chemische sector toont momenteel dalende omzetten, die het gevolg zijn van de economische crisis in talrijke EU-landen, zodat in dit segment van de tankvaart voor volgend jaar op zijn best met een stagnatie van de transportvraag moet worden gerekend.

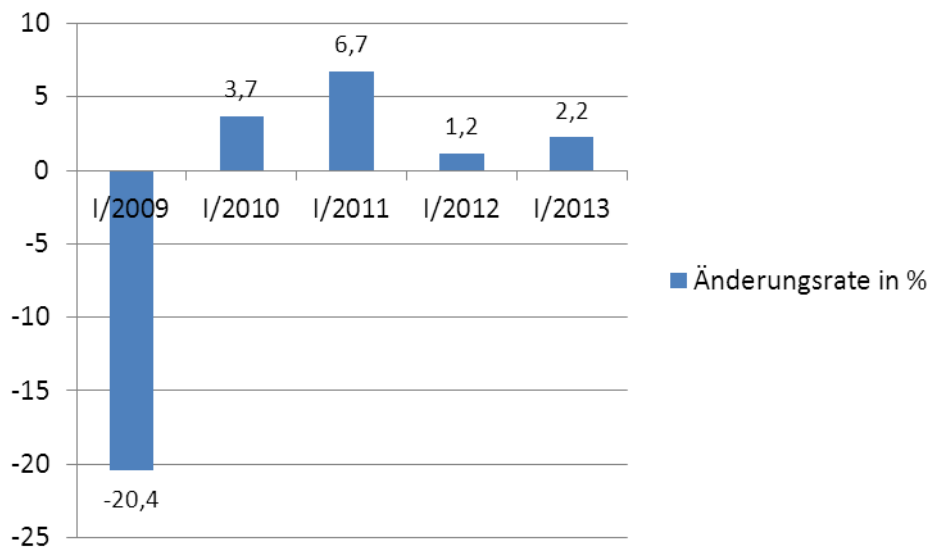
## Afbeeldingen en tabellen

**Afb. 10: Vervoer over de Rijn in het eerste semester (2008-2013)**



Bronnen: Berekening CCR-secretariaat op basis van gegevens van destatis

**Afb. 11: Wijzigingspercentage van het vervoer over de Rijn in het eerste semester**



Bron: Berekening CCR-secretariaat op basis van gegevens van destatis ; \* Wijzigingspercentage tegenover hetzelfde semester van het jaar ervoor

### **Uitbreiding van het proces van de wederzijdse erkenning tot de basisopleiding voor matroos**

De attractiviteit van binnenvaartberoepen en het tegengaan van het tekort aan geschoolde vakkrachten in de binnenvaartsector vormen twee belangrijke uitdagingen voor de CCR.

Adequate maatregelen op dit vlak zijn onontbeerlijk. Het proces van de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen en dienstboekjes, waar de CCR nu al enkele jaren mee bezig is, heeft de toegang tot de arbeidsmarkt voor de binnenvaart vergemakkelijkt. De CCR heeft besloten deze regeling nu uit te breiden tot de basisopleiding voor matroos, zodat deze opleidingen van Europese landen die geen lid zijn van de CCR kunnen worden erkend en matrozen die aan het begin staan van hun loopbaan, gemakkelijker toegang tot de arbeidsmarkt krijgen.

Deze erkenning zal op een multilaterale basis tot stand worden gebracht, waarbij elk betrokken land opleidingen in een ander land zal kunnen erkennen, zodat de toegang tot de arbeidsmarkt in het gehele stroomgebied zal worden vergemakkelijkt.

Voor de erkenning van de opleidingen zal een audit plaatsvinden, uitgaande van de leerprofielen die in het kader van het PLATINA-actieprogramma met financiële steun van de Europese Commissie werden opgesteld. Deze activiteiten passen geheel en al binnen de doelstellingen van het aangekondigde NAIADES II-actieplan, dat de modernisatie van de beroepskwalificaties van bemanningsleden op Europees niveau als één van de speerpunten noemt.

De concrete invulling van deze plannen is voorzien voor 2014 door de ondertekening van een nieuwe administratieve overeenkomst die de wederzijdse erkenning van opleidingen mogelijk moet gaan maken.

### **Verplichtstelling van het gebruik van Inland AIS en Inland ECDIS in informatiemodus (of een vergelijkbaar visualiseringssysteem) met ingang van 1 december 2014**

Inland AIS, een systeem dat zijn oorsprong heeft in de zeevaart, verzendt de positie van een schip en een aantal andere gegevens die van belang zijn voor de veiligheid, automatisch naar de andere schepen. Inland ECDIS is een systeem dat met behulp van een elektronische scheepvaartkaart voor de binnenvaart belangrijke informatie zichtbaar maakt. Dankzij AIS, kan ECDIS (of een vergelijkbaar systeem dat kaarten kan weergeven) ook informatie verstrekken over schepen die zich in de nabijheid bevinden. Als elk schip op de waterwegen over Inland AIS en Inland ECDIS (of een vergelijkbaar visualiseringssysteem) beschikt, kan elke schipper op zijn elektronische vaarkaart aflezen waar alle schepen zich bevinden, samen met de belangrijkste veiligheidsrelevante informatie. Deze twee technische voorzieningen in het kader van RIS leiden tot een significante verhoging van de veiligheid en vormen samen niet alleen een nuttig instrument voor de schipper om beslissingen te kunnen nemen, maar dragen tevens bij aan een betere verkeersafwikkeling.

Gezien deze voordelen, maar tevens rekening houdend met de kosten van deze apparatuur, heeft de CCR besloten artikel 4.07 van het Politiereglement voor de Rijn te wijzigen, waardoor de uitrusting met Inland AIS en Inland ECDIS in informatiemodus (of een vergelijkbaar visualiseringssysteem) verplicht wordt gesteld. Bepaalde kleine vaartuigen zijn van deze verplichting vrijgesteld.

Verder is het zo dat dit Inland AIS-toestel permanent ingeschakeld moet zijn en uitsluitend in een zeer beperkt aantal situaties mag worden uitgeschakeld.