



Ref : CC/CP (14) 11

Plenaire herfstzitting 2014 van de CCR

Straatsburg, 9.12.2014 – De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft op 4 december 2014 in Straatsburg haar plenaire najaarszitting gehouden. De vergadering werd voorgezeten door mw. Gijsbers, hoofd van de Nederlandse delegatie.

De CCR heeft een besluit aangenomen waardoor leerlingen die afgestudeerd zijn aan de schippersschool van Děčín (Tsjechische Republiek) en aan de CERONAV (Roemenië) vanaf 1 december 2015 als matroos op de Rijn aan de slag kunnen. Deze erkenningen vormen de afronding van het proces van wederzijdse erkenningen van vaarbewijzen en dienstboekjes dat de afgelopen jaren door de CCR en zeven waarnemersstaten bij de CCR op gang werd gebracht (Bulgarije, Hongarije, Oostenrijk, Polen, Roemenië, Slowakije en de Tsjechische Republiek). Het proces vormt een belangrijke stap om de toegang tot de arbeidsmarkt in de binnenvaart te vergemakkelijken. Aan het einde van de plenaire zitting werden de administratieve overeenkomsten door de vertegenwoordigers van de Tsjechische en Roemeense ministeries van Vervoer en de secretaris-generaal van de CCR ondertekend.

In het kader van de plenaire vergadering werd eveneens aandacht geschonken aan de economische situatie in de Rijn- en binnenvaart op basis van de conclusies van een door het secretariaat opgesteld verslag. In de eerste helft van 2014 heeft het vrachtvervoer op de Rijn de gevolgen ondervonden van de kwakkelende Europese economie. In het eerste en tweede kwartaal zijn de vervoerde hoeveelheden met 3% gedaald. In de drogeladingvaart kon bij de vrachtprijzen een licht stijgende tendens worden waargenomen, terwijl in de tankvaart de trend duidelijk neerwaarts is. Voor 2015 valt te verwachten dat de vervoersvraag min of meer vergelijkbaar zal zijn met die van de eerste zes maanden van 2014. De zeer bescheiden stijging en verwachtingen voor de omzetcijfers zullen nauwelijks voldoende zijn om de economische omstandigheden in de sector significant te verbeteren.

Tot slot heeft de CCR de status van intergouvernementele waarnemerorganisatie aan de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied (CHR) en de status van erkende niet-gouvernementele organisaties aan de European Boating Association (EBA) en de Confederation of European Maritime Technology Societies (CEMT) verleend.

De CCR in het kort (www.ccr-zkr.org)

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is een internationale organisatie die een belangrijke rol speelt voor de regelgeving op de Rijn. De CCR is actief op technisch, juridisch, economisch, sociaal en milieugebied. Haar werkzaamheden staan op alle taakgebieden in het teken van een efficiënt, veilig, sociaal verantwoord en milieuvriendelijk vervoer over de Rijn. Afgezien van de Rijn, ontplooit de Centrale Commissie vandaag de dag talrijke activiteiten die betrekking hebben op de Europese waterwegen in ruimere zin. 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
F-67082 Strastsburg
+33 (0)3 88 52 20 10
ccnr@ccr-zkr.org

BIJLAGEN

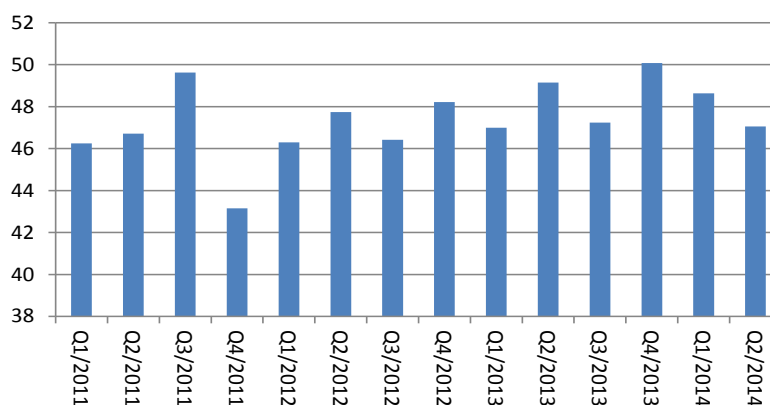
(voor de vakpers)

Economische situatie in de Rijnvaart

Economische randvoorwaarden en totaal vervoersvolume

Het vrachtvervoer over de Rijn werd in de eerste helft van 2014 beïnvloed door een laagconjunctuur. Het vervoersvolume liep in het eerste en tweede kwartaal terug met 3% (ten opzicht van het kwartaal ervoor).

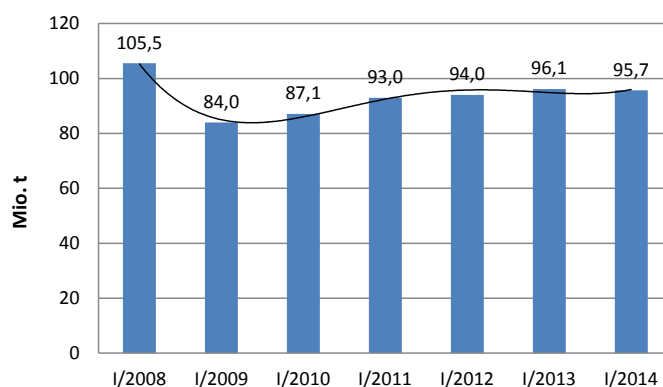
Vervoersvolume over de Rijn per kwartaal (Q) (2011-2014)



Bronnen: berekening van het CCR-secretariaat met gegevens van destatis

In totaal werd tijdens de eerste helft van 2014 95,7 mln. ton vervoerd, tegenover 96,1 mln. ton tijdens de eerste helft van 2013 (-0,5%). Dit betekende voor het eerst sinds jaren weer een – weliswaar lichte – achteruitgang van het halfjaarlijkse vervoersvolume (zie grafiek).

Vervoersvolume over de Rijn per semester (2008-2014)



Bron : berekening van het CCR-secretariaat met gegevens van destatis

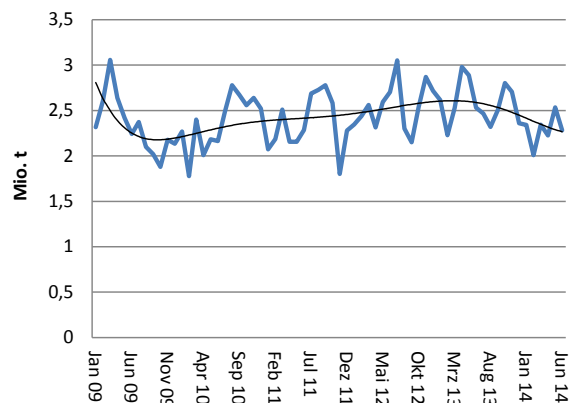
De vervoersprestatie liep echter wat sterker terug dan het vervoersvolume. Met 19,7 mld. tonkilometer lag het product uit de vervoerde hoeveelheid en de vervoersafstand 4% lager dan in dezelfde periode in het jaar ervoor (20,5 mld. tkm).

Ontwikkeling in de verschillende goederensegmenten

Een positieve ontwikkeling kon worden vastgesteld bij het vervoer van metalen (6%) en vooral bij het vervoer van erts (+16,8%), hetgeen wijst op een verder herstel van het vrachtvervoer voor de staalindustrie langs de Rijn. Het vervoer van containers heeft dit semester voor de tweede maal de recordgrens van 1.000.000 TEU overschreden.

Het segment land- en bosbouwproducten toonde een sterke daling (11,5%), net als het vervoer van steenkolen (6,7%). Deze tendens kan worden verklaard door een afnemend gebruik van kolen voor de opwekking van elektriciteit in Duitsland in de eerste zes maanden en een zachte winter. Deze weersomstandigheden hebben ook het vervoer van aardolieproducten negatief beïnvloed, doordat de vraag naar huisstookolie in de eerste helft van het jaar duidelijke lager uitviel.

Vervoersvolumes voor vloeibare aardolieproducten over de Rijn (1/2009 – 6/2014)



Bron: destatis; berekening CCR

Het segment zand, aarde en bouwmaterialen toonde in dezelfde periode de gebruikelijke seizoensdip, die dit jaar echter minder uitgesproken is geweest.

Het vervoer van chemische producten toonde in de eerste zes maanden van dit jaar een bescheiden stijging van 2,6 %. Over verschillende maanden gezien, tonen de hoeveelheden echter een dalende tendens. Deze geleidelijke daling is een weerspiegeling van het minder optimistische klimaat in de chemische industrie, waar in de loop van het tweede semester de productie afnam.

Vrachtprijzen

In de drogeladingvaart werd bij de vrachtprijzen in de Rijnvaart en in het grensoverschrijdend vervoer met bestemming Oost- en West-Europa een licht stijgende tendens vastgesteld. In de eerste drie kwartalen van 2014 lagen de vrachtprijzen in de tankvaart duidelijk onder het niveau van 2013. De reden daarvoor moet voornamelijk worden gezocht in de zwakke vervoersvraag, mede omdat er in de tankvaart nog steeds sprake is van een overcapaciteit.

Ontwikkeling van de laadcapaciteiten

Drogeladingvaart

Voor 2014 zijn de definitieve cijfers van het aantal nieuw gebouwde schepen in de drogeladingvaart nog niet beschikbaar, maar uitgaande van de aantallen die door de IVR in de eerste tien maanden van het jaar werden geregistreerd, mag ervan worden uitgegaan dat de nieuwbouwactiviteiten uitermate gering waren.

Tankvaart

De nieuwe tankschepen die tot eind oktober van dit jaar in het register van de IVR werden ingeschreven, wijzen erop dat in 2014 de nieuwbouw verder terugloopt.

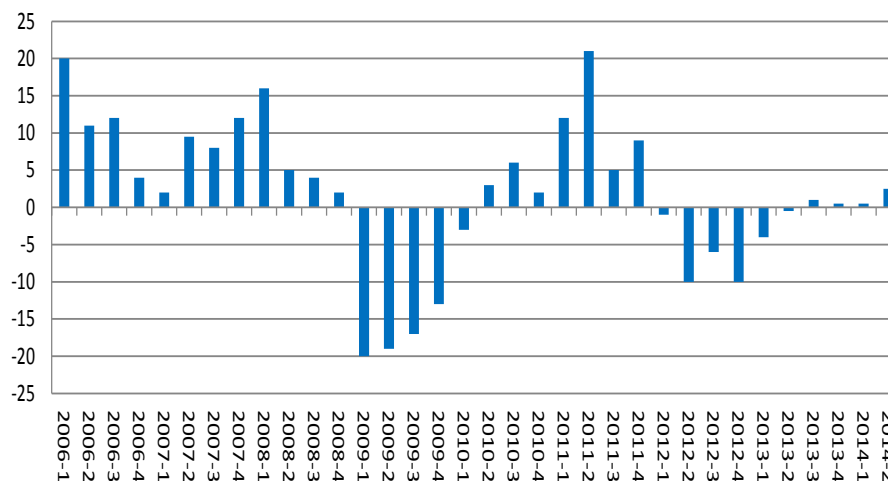
Passagiersvaart

Het nieuwbouwpercentage blijft onverminderd hoog. Voor het lopende jaar kan worden uitgegaan van een dertigtal nieuwe hotelschepen, hetgeen overeenkomt met 10% van het Europese vlootbestand. Het leeuwendeel van de nieuwe hotelschepen vaart onder Zwitserse vlag. Dit kan worden toegeschreven aan de sterke uitbreidingsactiviteiten van één enkele Zwitserse onderneming, die zich nadrukkelijk concentreert op de Engelstalige markt.

Exploitatieomstandigheden in de eerste helft van 2014

De omzetontwikkeling in de Nederlandse binnenvaartsector vertoonde in het eerste semester van 2014 een licht opwaartse trend. Na de stagnatie van 2013 en de minimale groei van 0,5% in het eerste kwartaal van 2014 kon in het tweede kwartaal van 2014 een toename van 2,5% worden opgetekend.

**Omzetontwikkeling in de Nederlandse binnenvaartsector
Q1/2006 tot Q2/2014 (in % ten opzichte van het kwartaal van het jaar ervoor)**



Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

De kostenontwikkeling volgde tijdens de eerste twee kwartalen van 2014 de licht stijgende lijn van de afgelopen jaren. Voor de afzonderlijke kostenposten konden de volgende trends worden vastgesteld:

- Personeelskosten: lichte stijging
- Brandstofkosten: stagnatie ten opzichte van vorig jaar, maar een stijging in het lopende jaar
- Verzekeringskosten: daling van circa 10 %
- Havenkosten: lichte stijging
- Kapitaalkosten: nauwelijks veranderd, maar hoog.

Vooruitzichten voor 2015

Voor de afzonderlijke goederensegmenten kunnen de volgende trends worden geregistreerd

Vervoersvraag in de drogeladingvaart

Steenkool

- Stijgende export vanuit de VS naar Europa
- Dalende steenkoolprijzen
- Investerings in nieuwe kolencentrales en kolenoverslagplaatsen in het Rijngebied

Ertsen:

- Herstel van de Duitse staalindustrie houdt aan
- De vervoerde hoeveelheid ertsen gaat weer in de richting van het gemiddelde van de periode 2002-2008

Zand, aarde & bouwmaterialen

- Licht opwaartse trend voor de periode vanaf 2011
- Groeipercentage 2013/2012: +3 %; 2012/2011: 1,5 %
- Er bestaan echter nog structurele obstakels voor de groei van dit segment op lange termijn (streng milieueisen voor de toekenning van vergunningen voor de ontsluiting van grindwinningsgebieden)

Landbouwproducten, levensmiddelen en veevoerders

Het vervoer is sterk afhankelijk van de weersomstandigheden en de oogstresultaten

Containers

- Aanhoudende toename van het containervervoer over de Rijn
- De groeipercentages voor het vervoerde goederengewicht vallen proportioneel gezien lager uit dan die van de TEU-volumes

Vervoersvraag in de tankvaart

Aardolieproducten

- Neerwaartse druk op de olieprijs als gevolg van de uitbreiding van het wereldwijde olieaanbod
- Hierdoor meer stimulans om stookolie te kopen.
- Licht gestegen tendens tot contango leidt eveneens tot stijgende vervoersvolumes
- Weersinvloeden (winter) zijn eveneens van belang.

Chemische producten

- Vooruitzicht wordt gekenmerkt door sombere economische verwachtingen.
- De chemiestandplaatsen in West-Europa staan onder druk door hoge energie- en brandstofkosten.

Verduidelijking van de voorschriften met betrekking tot de stabiliteit van schepen die containers vervoeren (artikel 1.07, vierde lid, van het RPR)

In het Rijnvaartpolitierglement zijn verschillende wijzigingen aangebracht die tot doel hebben om de bestaande voorschriften met betrekking tot de stabiliteit van containerschepen te verduidelijken. Nu wordt precies aangegeven wanneer een stabiliteitsberekening moet plaatsvinden, op welke wijze de stabiliteit moet worden gecontroleerd en in welke gevallen een stabiliteitscontrole niet nodig is. Verder is bepaald welke documenten met betrekking tot de stabiliteit aan boord voorhanden moeten zijn. Deze nieuwe voorschriften zullen ertoe bijdragen de veiligheid in de binnenvaart te verhogen. Zij zijn tot stand gekomen na de rondetafelbijeenkomst "Stabiliteit van containerschepen", die de CCR in september 2013 in Bonn organiseerde en waar duidelijk uit naar voren kwam dat de stabiliteitsaspecten voor dit soort schepen weliswaar complex zijn, maar uitermate belangrijk.

Overeengekomen Lage Rivierstand 2012, geldig met ingang van 1 januari 2015

Aangezien de Rijn een vrij stromende rivier is, doen zich voortdurend wijzigingen voor, met name in de afvoer en in de structuur van de rivierbedding. Om de tien jaar wordt er een onderzoek gedaan naar de ononderbroken hydrologische schommelingen in de afvoer en de morfologische veranderingen in het rivierbed van de Rijn om op grond daarvan de referentiewaterstanden voor laagwater vast te leggen. Deze referentiewaarden worden de "Overeengekomen Lage Rivierstand" (OLR) genoemd. De OLR wordt bepaald aan de hand van het gemiddelde over de laatste honderd jaar dat zich – gemiddeld – niet meer dan twintig dagen per jaar voordoet. Deze waarden werden voor de laatste keer vastgelegd in 2002. De plenaire vergadering heeft nu voor de belangrijkste peilschalen langs de Rijn nieuwe waarden aangenomen. Voor elke peilschaal werd de referentiewaterstand opnieuw vastgesteld, waarbij rekening werd gehouden met correcties in de waterhoeveelheden die als referentiewaarden worden genomen, alsook met de ontwikkelingen die zich in het rivierbed van de Rijn hebben voorgedaan en gedeeltelijk het gevolg zijn van erosie, maar in veel gevallen ook te danken zijn aan een doeltreffende stabilisatie van de rivierbedding.

Overeengekomen Lage Rivierstand 2012 met ingang van 1 januari 2015:

Peilschaal	OLR 2012 (cm)*
Bazel	499
Maxau	369
Speyer	241
Mannheim	160
Worms	72
Mainz	168
Oestrich	87
Bingen	100
Kaub	78
Koblenz	78
Andernach	93
Bonn	141

Peilschaal	OLR 2012 (cm)*
Keulen	139
Düsseldorf	97
Ruhrort	233
Wesel	177
Rees	120
Emmerich	84
Lobith	739
Pannerdensche Kop	713
Nijmegen	523
Tiel	258
IJsselkop	694

* de Nederlandse waarden zijn in NAP + cm

De overeengekomen lage rivierstanden 2002 gelden tot 31 december 2014. De overeengekomen lage rivierstanden 2012 zullen van kracht zijn tot 31 december 2021.

Het gebruik van deze nieuwe referentiewaarden door de binnenvaart is van groot belang om te kunnen zorgen voor een veilig en rendabel vervoer over water.