

PLENAIRE VOORJAARZITTING 2015 VAN DE CCR

Ref: CC/CP (17)02

Straatsburg, 31 mei 2017 - De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft op 31 mei jongstleden onder voorzitterschap van de heer dr. Reto Dürler, hoofd van de Zwitserse delegatie, de plenaire voorjaarszitting gehouden. Deze plenaire vergadering heeft op uitnodiging van het voorzitterschap bij wijze van uitzondering in Zwitserland, in Schaffhausen, plaatsgevonden. De symboliek van deze aan de Hoehrhein gelegen stad, tussen het Zwarte Woud en het Bodensee, is groot, want hier bevindt zich de beroemde waterval in de Rijn. De stad Schaffhausen is bovendien een oude overslagplaats waar de schippers halt hielden om



CCR Plenaire voorjaarszitting 2017 te Schaffhausen

De vertegenwoordigers van de Europese Commissie/ DG MOVE, de ECE/UN, de Donaucommissie, de Moezelcommissie, de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn (ICBR) alsmede Polen, de Tsjechische Republiek, Roemenië en Servië hebben als waarnemer aan de plenaire vergadering deelgenomen.

De voorzitter van de ICBR, mevrouw Rohn-Brossard, heeft deelgenomen aan de werkzaamheden en de uitstekende samenwerking begroet die reeds tussen de twee internationale organisaties bestaat waarbij zij tevens de nadruk heeft gelegd op de interesse van de ICBR om deze samenwerking te versterken, teneinde de vereiste goede toestand van het water en de goede scheepvaartomstandigheden te verzoenen met het oog op een duurzame ontwikkeling. De ICBR wenst de uitwisseling van informatie met de CCR te vergroten, met name over de verontreiniging van het water door de scheepvaart waarover in het kader van het Waarschuwings- en Alarmplan Rijn melding wordt gemaakt.

Mevrouw Rohn-Brossard heeft tevens de gelegenheid van deze plenaire vergadering van de CCR aangegrepen om de positieve impact van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) te benadrukken. Sinds de inwerkingtreding van dit Verdrag in 2009 kan met genoegen een sterke daling van de lozingen van MTBE (methyl-tert-butylether) en ETBE (ethyl-tert-butylether) in de Rijn worden vastgesteld.

VERLENGING VAN VOORSCHRIFTEN VAN TIJDELIJKE AARD VAN HET ROSR

De Centrale Commissie is voornemens om bepaalde technische voorschriften van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) per 7 oktober 2018 in te trekken en te vervangen door een verwijzing naar de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2017/1. In afwachting van het definitieve besluit en om de nodige rechtszekerheid te waarborgen, heeft de CCR daarom nu een aantal voorschriften van tijdelijke aard in het ROSR verlengd tot 6 oktober 2018.

VOORTZETTING VAN DE DIRECTE DIALOOG TUSSEN DE CENTRALE COMMISSIE EN DE EUROPESE COMMISSIE

De plenaire zitting was opnieuw de gelegenheid voor de Europese Commissie en de Centrale Commissie om hun samenwerking en engagement ten behoeve van de Europese binnenvaart te beklemtonen. Zowel mevrouw Kopczynska, directeur "Waterborne" van het directoraat-generaal Mobiliteit en Transport van de Europese Commissie (DG MOVE), als mevrouw Rosca, afdelingshoofd "havens en binnenvaart" van hetzelfde directoraat-generaal, hebben de delegaties opnieuw te kennen gegeven zeer tevreden te zijn met de uitstekende samenwerking die tussen beide instellingen tot stand is gekomen. De Centrale Commissie heeft op navraag van DG MOVE laten

weten bereid te zijn actief bij te dragen aan de tussentijdse evaluatie van het NAIADES II-actieplan.

De Centrale Commissie en Europese Commissie hebben met het oog op de toekomstige uitdagingen de gelegenheid te baat genomen om op constructieve wijze van gedachten te wisselen over de mogelijkheden om een geprivilegieerd vast partnerschap in stand te houden.

SOCIALE PARTNERS DRINGEN AAN OP NIEUWE BEMANNINGSVOORSCHRIFTEN

Het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding (STF) heeft zich gebogen over een voorstel van de sociale partners om de voorschriften met betrekking tot de rusttijd tijdens de vaart voor vaartuigen waarvan de woonvertrekken voldoen aan moderne lawaai- en beschermingsvoorschriften, te herzien. Het is de bedoeling om nog in dit jaar tot een ontwerpbesluit te komen.

ECONOMISCHE SITUATIE IN DE RIJNVAART

De hoeveelheden over de Rijn vervoerde goederen werden in de loop van 2016 sterk beïnvloed door de periodes laag water. In 2015 deed zich een laagwaterperiode voor tussen de maand augustus en oktober, hetgeen de vervoersprestatie in de laatste zes maanden van 2015 sterk onder druk zette. De eerste helft van 2016 liet herstel zien, maar om hetzelfde vervoersniveau te bereiken als in de eerste helft van 2015 verliep niet geheel zonder problemen. Als men het eerste semester van 2016 vergelijkt met dezelfde tijdspanne in 2015, kan dan ook worden vastgesteld dat de vervoersprestatie over de traditionele Rijn 4% lager lag (met een daling van 2,2% in het volume van de vervoerde goederen). In de tweede helft van 2016 deed zich opnieuw een periode met laag water voor, maar die begon later (in oktober) dan het laagwater dat in 2015 de binnenvaart parten speelde. In het tweede halfjaar waren de waterstanden alles bij elkaar genomen beter dan in 2015, hetgeen zich weerspiegelt in een toename van de vervoersprestatie van 4,8% ten opzichte van de tweede helft van 2015 (en een stijging van 3,9% in het vervoerde goederenvolume).

Desalniettemin moet er op gewezen worden dat de voor de traditionele Rijn vastgestelde vervoersprestatie in de tweede helft van 2016 respectievelijk 13% en 14% lager lag dan in de tweede helft van 2014 en 2013. Aan deze cijfers kan worden afgelezen wat de impact was van de lage waterstanden aan het einde van 2016.

Het volledige rapport over de economische situatie in de binnenvaart is opgenomen in het gedeelte van dit persbericht dat bestemd is voor de vakpers.

Het kwartaalbulletin van de marktobservatie dat dit voorjaar 2017 werd uitgebracht, is beschikbaar op de website van de CCR en op de specifieke website van de marktobservatie: <http://www.inland-navigation-market.org/>.

Het jaarrapport van de marktobservatie zal voortaan overigens niet meer in juni maar in september verschijnen. Dit rapport zal terugkomen op de economische situatie van de binnenvaart in Europa door meerdere aspecten aan te snijden, zoals de evolutie van het verkeer, de havenactiviteit, de vloot en de exploitatieomstandigheden. Dit rapport zal tevens – nog steeds op Europees niveau – gedetailleerder ingaan op enkele andere aspecten, zoals de structuur van de binnenvaartmarkt, het containervervoer en de emissies die verband houden met de binnenvaart.



Waterval in de Rijn Schaffhausen

DE CCR IN HET KORT

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is een internationale organisatie die een essentiële regelgevende rol speelt voor de organisatie van de Rijnvaart. 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 CCNR
2, Place de la République
F - 67082 Straatsburg
+33 (0)3 88 52 20 10
ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org

BIJLAGEN (BESTEMD VOOR DE VAKPERS)

Ref: CC/CP (17)02

MORATORIUM VOOR BEPAALDE OVERGANGSBEPALINGEN VAN HET REGLEMENT ONDERZOEK SCHEPEN OP DE RIJN

Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn

Gezien de moeilijke economische situatie waaraan de binnenvaart het hoofd moest bieden, heeft de CCR in 2014 bij Besluit 2014-I-16 een moratorium aangenomen voor bepaalde overgangsbepalingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR). Dit moratorium heeft geleid tot het tijdelijke uitstel van de toepassing van bepaalde voorschriften op de bestaande vaartuigen. Het is slechts een eerste stap van een proces dat wordt ingegeven door economische overwegingen en door de wens om duurzame alternatieven te zoeken die rekening houden met de fundamentele doelstelling van de verbetering van de veiligheid van de scheepvaart en van de bemanningen.

Het Comité Reglement van onderzoek van de CCR en de Werkgroep Technische voorschriften van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) hebben de werkzaamheden afgerond voor twee van de acht voorschriften van het moratorium, te weten de eisen aan de ontluuchtings- en verbindingsleidingen enerzijds en de eisen aan kranen anderzijds. De oplossingen zijn geïntegreerd in de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), editie 2017/1. De CCR heeft het voornemen om deze oplossingen van toepassing te laten zijn vanaf 7 oktober 2018 door middel van een verwijzing in het ROSR naar ES-TRIN. Een beslissing in deze zin wordt verwacht voor de plenaire vergadering van het najaar van 2017.

Voor de zes voorschriften waarvoor nog werkzaamheden worden uitgevoerd, is het moratorium in ES-TRIN 2017/1 verlengd tot en met 31 december 2019. De duurzame oplossingen moeten in een latere versie van ES-TRIN worden opgenomen. Het gaat hierbij om de eisen aan geluid, de eisen aan bijboten, de eisen aan vluchtwegen, de eisen aan het voortstuwingssysteem van passagiersschepen, de eisen aan de alarminstallatie en de eisen aan elektrische installaties.

In afwachting van deze verwijzing in het ROSR naar ES-TRIN en om de juridische continuïteit van het moratorium te waarborgen, heeft de CCR besloten om alle voorschriften van tijdelijke aard van het moratorium te verlengen tot en met 6 oktober 2018.

Met deze beslissing en de geplande invoering van ES-TRIN 2017/1 zorgt de CCR vanaf oktober 2018 voor de toepassing van duurzame oplossingen voor twee van de acht voorschriften die onder het moratorium vallen, terwijl het moratorium is verlengd tot en met 31 december 2019 voor de andere voorschriften.

UITBREIDING VAN DE PLICHT TOT ELEKTRONISCH MELDEN VOOR SCHEPEN MET VASTE TANKS AAN BOORD EN VEREENVOUDIGING VAN DE MELDINGEN

Vanaf 1 december 2018 gaat voor alle schepen met vaste tanks aan boord een verplichting gelden dat de melding zoals bedoeld in artikel 12.01 van het Politie-reglement voor de Rijnvaart, die nu per marifoon, schriftelijk of elektronisch kan geschieden, verplicht elektronisch moet worden gedaan. Elektronisch melden vermindert de administratieve last voor de schipper en verbetert de kwaliteit van de gegevens die aan de autoriteiten verstrekt worden. De verplichting om elektronisch te melden gaat gelden voor motortankschepen, samenstellen van één of meer motortankschepen en/of tankdubakken en/of tanklichters. De verplichting geldt zowel voor geladen als lege schepen.

Parallel hieraan komt de meldplicht bij het passeren van een verkeerscentrale te vervallen, tenzij er een verkeersteken B.11 staat. Deze vereenvoudiging is met name mogelijk geworden dankzij het feit dat er gebruik wordt gemaakt van Inland AIS-apparatuur.

MOGELIJKHEID VOOR HET OPLEGGEN VAN EEN VERPLICHTING TOT GEBRUIK VAN WALSTROOM

De CCR heeft artikel 7.06 van het RPR aangevuld en een nieuw verkeersteken ingevoerd dat hiernaast staat afgebeeld. Als dit teken geplaatst is, moet de schipper overeenkomstig het nieuwe derde lid van artikel 7.06 gebruik maken van de walstroomvoorziening. Ook als het schip afgemeerd ligt, mag voor de elektrische energie die nodig is alleen walstroom worden gebruikt.



Het is aan de lokale autoriteiten om te beslissen of zij dit verkeersteken al dan niet plaatsen. De autoriteiten kunnen ook uitzonderingen op deze verplichting voorzien en bepalen dat de verplichting bijvoorbeeld alleen 's nachts geldt.

Door middel van dit besluit wil de CCR de bevoegde, lokale autoriteiten langs de Rijn een uniform reglementair kader bieden, waarin, voor wat de ligplaatsen betreft, zowel met de belangen van de binnenvaart als met de wensen van de bewoners langs de oevers rekening wordt gehouden. De wens om "langs het water te wonen" en het feit dat de bewoners zich steeds meer gaan kanten tegen geluidsoverlast en verontreinigende stoffen, leidt tot problemen als schepen langs de oever afgemeerd liggen. Dit reglementair kader maakt het mogelijk om het gebruik van walstroom verplicht voor te schrijven als een schip op een ligplaats afgemeerd ligt en biedt voor alle partijen een aanvaardbare oplossing: de schipper kan zeker zijn dat hij een andere stroombron ter beschikking heeft staan, zodat hij zijn generator aan boord niet hoeft te gebruiken en voor de bewoners langs de oever zal de geluidsoverlast afnemen.

GOEDKEURING VAN EEN GUIDE OF GOOD PRACTICES MET BETREKKING TOT DE STABILITEIT BIJ HET VERVOER VAN CONTAINERS IN DE BINNENVAART

De CCR heeft een guide of good practices uitgebracht die in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven (ESO, EBU) en AQUAPOL tot stand werd gebracht. De guide is bedoeld om meer bekendheid te geven aan een aantal goede praktijken rond de stabiliteit bij het vervoer van containers in de binnenvaart en is voornamelijk gericht op schippers, maar ook bedoeld voor bemanningsleden van containerschepen of medewerkers van terminals of met controle belaste instanties. De guide biedt de schipper een aantal praktische en concrete adviezen om de stabiliteit van zijn schip te verbeteren en zodoende de veiligheid te verhogen.

De publicatie van deze guide is een concreet resultaat van de rondetafelconferentie die door de CCR op 5 september 2013 in Bonn over het onderwerp van de stabiliteit van containerschepen georganiseerd werd. In de guide worden good practices beschreven die ertoe bijdragen de veiligheid in de binnenvaart nog verder te verhogen, zonder de regelgeving op dit vlak aan te scherpen.

GOEDKEURING VAN EEN NIEUWE EDITIE VAN HET HANDBOEK VOOR DE RADIOCOMMUNICATIE (ALGEMEEN DEEL) EN WIJZIGING VAN ARTIKEL 4.05 VAN HET RPR

In samenwerking met de Donaucommissie, de Moezelcommissie en het Comité RAINWAT (Regional Arrangement on the Radiocommunication Service for Inland Waterways) heeft de CCR een nieuwe editie uitgebracht van het algemeen deel van het handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart. De werkzaamheden voor de actualisatie van het handboek werden door de CCR gecoördineerd. De CCR hoopt dat dit handboek ook door andere organisaties wordt overgenomen om de harmonisatie van de radiopraktijken te bevorderen en om het handboek een zo groot mogelijke bekendheid te geven.

Om de communicatie te verbeteren werden voor deze nieuwe versie van het handboek alle standaardzinnen nog eens doorgelopen en waar nodig geactualiseerd. Om rekening te houden met de laatste ontwikkelingen in de regelgeving, werden ook de communicatieprocedures voor noodgevallen, met betrekking tot de veiligheid, maar ook voor normale routine-omstandigheden, waar nodig aangepast. Ook de verschillende frequenties die voor de radiocommunicatie gebruikt worden, werden geactualiseerd. De schipper kan op deze manier op eenvoudige wijze zien welke radiokanalen in het land waar hij vaart voor de binnenvaart bestemd zijn. Verder is in dit handboek precies vastgelegd aan welke eisen de scheepsstations moeten voldoen.

Artikel 4.05 van het RPR werd eveneens gewijzigd. In dit artikel, dat de radiocommunicatie betreft, is een verwijzing naar de nieuwe versie van het handboek radiocommunicatie opgenomen. Dit handboek bevat immers de technische eisen die gelden voor de scheepsstations en het gebruik. De formulering van het tweede lid werd aangepast om duidelijk te maken dat voor de radiocommunicatie tussen scheepsstation en walstation de taal van het walstation gebruikt moet worden. In de nieuwe formulering is voorzien dat in geval van communicatieproblemen tussen een scheepsstation en een walstation Duits de taal is waar op teruggevallen dient te worden. Het gaat hierbij om een verduidelijking van de huidige regeling in de voorschriften.

PLANNING VAN ONDERHOUDSWERKZAAMHEDEN AAN DE SLUIZEN IN DE OBERRHEIN AANGEPAST

De CCR heeft tijdens de voorjaarszitting ook kennis genomen van de herziene planning voor de onderhoudswerkzaamheden aan de sluisen in de Oberrhein. De planning moest worden aangepast, omdat onvoorziene, technische problemen tot een vertraging in de werkzaamheden aan de sluis bij Rhinau leidden, waardoor ook de werkzaamheden in Fessenheim en Kembs vertraging opliep.

De Franse delegatie heeft het scheepvaartbedrijfsleven al op 26 januari 2017 op een gemeenschappelijke bijeenkomst met de exploitanten van de sluisen in de Oberrhein geïnformeerd over de wijzigingen in de geplande stilleggingen voor 2017.

De CCR juicht het zeer toe dat de onderhoudswerkzaamheden aan de sluisen in overleg met het bedrijfsleven worden gepland en er aan de ene kant steeds naar gestreefd wordt om de belemmeringen voor de scheepvaart zo gering mogelijk te houden, terwijl er aan de andere kant voor gezorgd wordt dat de onderhoudswerkzaamheden, met het oog op een concurrentieële en duurzame binnenvaart, regelmatig worden doorgevoerd. De CCR dringt er bij de bevoegde Franse diensten op aan om ook in de toekomst het binnenvaartbedrijfsleven zo snel mogelijk te informeren als er zich vertragingen voordoen en eventuele aanpassingen in de planning van de werkzaamheden met de sector te bespreken. De geactualiseerde versie van de planning van het buiten bedrijf stellen van afzonderlijke sluiscolken van de sluisen in de Oberrhein is te vinden op de website van de CCR onder "Documenten/informatie over de Rijn als waterweg" (<http://ccr-zkr.org/13020600-de.html>).

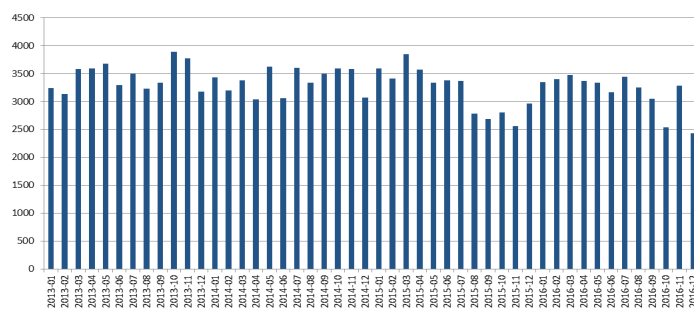
VERSLAG OVER DE ECONOMISCHE SITUATIE VAN DE BINNENVAART IN 2016

1. Focus op het goederenvervoer in 2016

De hoeveelheden over de Rijn vervoerde goederen werden in de loop van 2016 sterk beïnvloed door de periodes laag water. In 2015 deed zich een laagwaterperiode voor tussen de maand augustus en oktober, hetgeen de vervoersprestatie in de laatste zes maanden van 2015 sterk onder druk zette. De eerste helft van 2016 liet weliswaar herstel zien, maar om hetzelfde vervoersniveau te bereiken als in de eerste helft van 2015 verliep toch niet geheel zonder problemen. Als men het eerste semester van 2016 vergelijkt met dezelfde tijdsperiode in 2015, kan worden vastgesteld dat de vervoersprestatie over de traditionele Rijn 4% lager lag (met een daling van 2,2% in het volume van de vervoerde goederen). In de tweede helft van 2016 deed zich opnieuw een periode met laag water voor, maar die begon later dan het laagwater dat in 2015 de binnenvaart parten speelde. Vanaf oktober 2016 had het laagwater een significante uitwerking op de vervoer over de Rijn. De waterstanden waren alles bij elkaar genomen beter dan in 2015, hetgeen zich weerspiegelt in een toename van de vervoersprestatie van 4,8% ten opzichte van de tweede helft van 2015 (en een stijging van 3,9% in het vervoerde goederenvolume).

Desalniettemin moet er op gewezen worden dat de voor de traditionele Rijn vastgestelde vervoersprestatie in de tweede helft van 2016 respectievelijk 13% en 14% lager lag dan in de tweede helft van 2014 en 2013. Aan deze cijfers kan worden afgelezen wat de impact was van de lage waterstanden aan het einde van 2016.

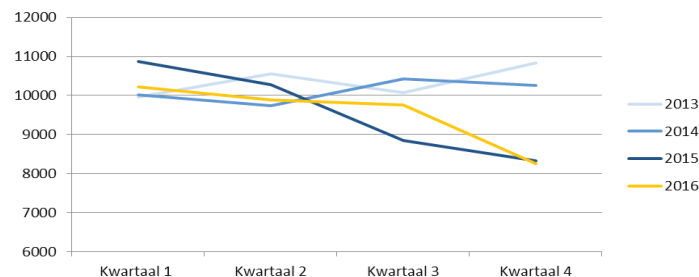
Goederenvervoer over de traditionele Rijn – maandelijkse vervoersprestatie (in miljoen TKM)



Bron: CCR en Destatis

Het jaar 2016 laat verder zien dat de sector er goed in slaagt meer te vervoeren als de waterstanden gunstig zijn. De maand november 2016 biedt daarvoor een goed voorbeeld met een vervoersprestatie die opklom tot het maandelijks gemiddelde van de laatste vier jaar, terwijl de maand oktober cijfers laat zien die 25% lager liggen dan het gemiddelde. Deze afbeelding laat ook zien dat, afgezien van de periodes van laag water, het niveau van het vrachtvervoer over de traditionele Rijn vrijwel te vergelijken valt met dat van de twee daaraan voorafgaande jaren. Met name de vervoersprestatie in het eerste en tweede kwartaal van beide jaren is de afgelopen vier jaar vrijwel gelijk gebleven.

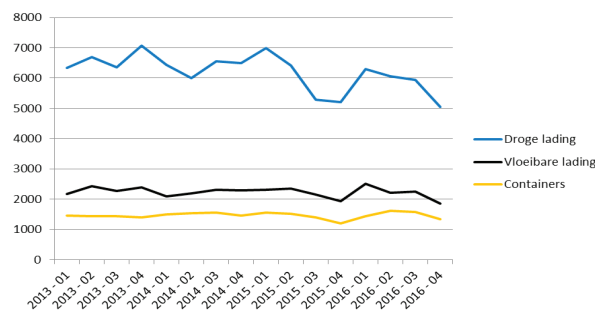
Goederenvervoer over de traditionele Rijn – vervoersprestatie per kwartaal (in miljoen TKM per jaar)



Bron: CCR en Destatis

Zowel in het vervoer van droge lading, als bij vloeibare bulk en containers, is het gevolg van de lage waterstanden af te lezen, maar daarbij kan tevens worden vastgesteld dat de dynamiek anders is. Het vervoer van vloeibare bulkgoederen en containers herstelde zich in 2016 sneller van de laagwaterperiode dan in 2015. De kwartaalcijfers voor het vervoer van vloeibare goederen en containers bereikten in 2016 het hoogste niveau sinds vier jaar, met een piek in het eerste en tweede kwartaal van 2016. Dat neemt niet weg dat deze segmenten alle drie in het laatste kwartaal van 2016 de gevolgen van het lage water goed te merken kregen, waardoor de prestatie in vergelijking met hetzelfde kwartaal een jaar eerder tussen de 15 en 20% lager uitviel.

Goederenvervoer over de traditionele Rijn per goederensegment – vervoersprestatie per kwartaal (in miljoen TKM)



Bron: CCR en Destatis

Ontwikkeling van het jaarlijks vervoerde volume over de traditionele Rijn naar goederen-soort - volume in duizend ton

	2015 (1000 t)	2016 (1000 t)	Verandering 2016 t.o.v. 2015	Verandering 2016 t.o.v. gemiddelde 2013-2015
Kolen	30 453	30 923	2%	-3%
Aardolieproducten	28 881	28 486	-1%	-4%
Containers	24 890	26 117	5%	3%
Ertsen	25 993	25 600	-2%	1%
Bouwmaterialen	23 994	24 107	0%	-3%
Chemische producten	19 883	20 942	5%	1%
Landbouwproducten	20 803	20 057	-3%	-7%
Metalen	11 138	10 727	-4%	-3%
Totaal	185 635	186 939	1%	-2%

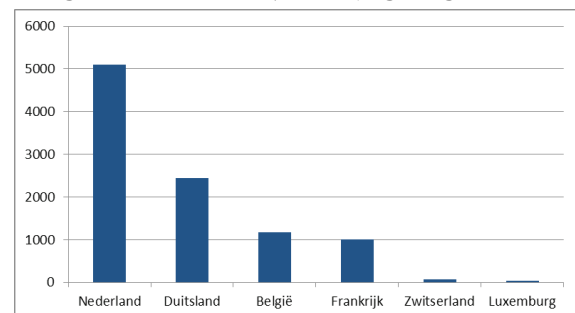
Bron: CCR en Destatis

Met behulp van deze tabel in afbeelding kan afgelezen worden wat de verandering was in het getransporteerde volume ten opzichte van 2015 en ten opzichte van het gemiddelde volume dat tussen 2013 en 2015 vervoerd werd (waarbij 2013 en 2014 jaren zijn die niet sterk getroffen werden door laagwaterperiodes). Daarbij kan met name worden vastgesteld dat kolen in 2016 in vergelijking met 2015 weliswaar een positieve ontwikkeling laat zien, maar dit vooral samenhangt met de lange periode laag water in 2015, want als men het gemiddelde van de vervoerde hoeveelheden tussen 2013 en 2015 met elkaar vergelijkt, komt het neer op een daling die overigens representatief is voor de dalende tendens in dit vervoerssegment. De segmenten die over de jaren 2013 tot 2015 een algemeen stijgende trend laten zien, zijn de containers, chemische producten en ertsen. Het segment landbouwproducten werd in 2016 geconfronteerd met een bijzonder negatieve conjuncturele situatie die te wijten was aan de slechte oogsten, hetgeen zich dan ook weerspiegelt in de significante daling van het vervoerde volume in 2016.

2. Focus op het aanbod aan laadruimte in het vrachtvervoer in 2016

De Nederlandse vloot biedt in West-Europa het meeste laadruim en vertegenwoordigt qua aantal de helft van de aangeboden laadruimte. Het aantal binnenvaartschepen in West-Europa dat bestemd is voor het vervoer van goederen lag in 2016 bij 9833, in vergelijking met 10.120 schepen die in 2015 geregistreerd stonden. Het verschil tussen beide vormt een daling van 2,8%.

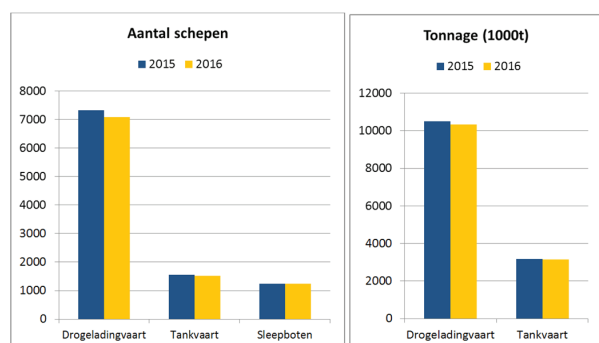
Omvang van de vloot in West-Europa in 2016 (droge lading, tankvaart, duw- en sleepboten)



Bron: nationale bureaus voor de statistiek

Opmerking: Voor Duitsland hebben de gegevens betrekking op 2015

Evolutie van de vloot in West-Europa tussen 2015 en 2016 (drogeladingvaart, tankvaart, duw- en sleepboten)

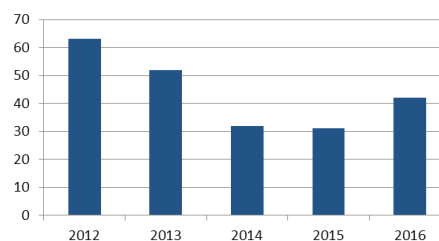


Bron: nationale bureaus voor de statistiek

Opmerking: Voor Duitsland hebben de gegevens betrekking op 2015

Vastgesteld kan worden dat vloot en vloottonnage tussen 2015 en 2016 gedaald zijn en wel voor alle type vrachtschepen. De belangrijkste daling betreft de drogeladingschepen, waarvan het aantal met 3,3% afnam. De daling in laadcapaciteit is groter in aantal dan in tonnage en dit geldt zowel voor de tankvaart als voor de drogeladingschepen. Voor de tankvaart bijvoorbeeld, bedraagt de daling in aantal tussen 2015 en 2016 2,6%, terwijl dit uitgedrukt in tonnage slechts 1,1% is. De reden hiervoor is dat het gemiddelde tonnage van de nieuw gebouwde schepen groter is dan dat van de schepen die de West-Europese markt verlaten.

Evolutie in nieuw gebouwde schepen voor het vervoer van goederen over water in West-Europa



Bron: IVR

In 2016 werden in West-Europa veertien nieuwe motorschepen voor het vervoer van droge lading in de vaart genomen (inclusief schepen voor het vervoer van containers), die goed zijn voor een totaal tonnage van 50.000 ton.

Bij deze veertien schepen gaat het om twee duwstellen voor het vervoer van containers, vijf nieuwe motorschepen voor het vervoer van containers, vijf motorschepen voor droge lading en twee motorschepen voor het vervoer van zand en grind. In het algemeen kan worden gesteld dat de typen schepen die in 2016 in bedrijf werden genomen, structureel gezien, een weerspiegeling vormen van het groeipotentieel in het vervoer van containers in West-Europa.

In 2016 werden er twintig nieuwe motortankschepen voor het vervoer van vloeibare producten te water gelaten en drie nieuwe bunkerboten. De totale tonnage van deze nieuwe motortankschepen bedraagt 51.000 ton (daarbij werden de bunkerboten niet meegeteld). Dit is een sterke afname in vergelijking met 2015, toen voor het vervoer van vloeibare bulkgoederen 89.000 ton nieuw op de markt kwam. In 2016 werd in Europa een schip met de naam ECOLINER in bedrijf genomen. Dit schip is tot nu toe het meest milieuvriendelijke schip in de binnenvaart in Europa. Op de Schelde werd het grootste binnenvaarttankerschip ter wereld (LAPRESTA) voor het vervoer van bitumen in gebruik genomen.

In 2016 kwamen er vijf nieuwe duw- en sleepboten op de West-Europese markt bij. De meeste schepen zijn actief in het ARA-gebied (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) en de Benedenrijn. Door de Zwitserse Rijnhavens in Bazel werd een nieuwe duw-/sleepboot in gebruik genomen op de Hoehrhein.

Het kwartaalbulletin van de marktobservatie dat dit voorjaar 2017 werd uitgebracht, is beschikbaar op de website van de CCR en op de specifieke website van de marktobservatie: <http://www.inland-navigation-market.org/>.

Het jaarrapport van de marktobservatie zal voortaan overigens niet meer in juni maar in september verschijnen. Dit rapport zal terugkomen op de economische situatie van de binnenvaart in Europa door meerdere aspecten aan te snijden, zoals de evolutie van het verkeer, de havenactiviteit, de vloot en de exploitatieomstandigheden. Dit rapport zal tevens - nog steeds op Europees niveau - gedetailleerder ingaan op enkele andere aspecten, zoals de structuur van de binnenvaartmarkt, het containervervoer en de emissies die verband houden met de binnenvaart.