

DE CCR PUBLICEERT HET THEMATISCH RAPPORT/JANUARI 2020

Ref: CC/CP (20)2

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) brengt in samenwerking met de Europese Commissie elk jaar een jaarrapport en twee halfjaarlijkse bulletins uit over de Europese binnenvaartmarkt. Vanaf 2020 zal er ook elk jaar een thematisch rapport verschijnen. Het hier voorliggende thematische rapport over de zee-riviervaart is het eerste in deze reeks.

Aangezien er vandaag de dag geen specifieke rapporten zijn met een gedetailleerde beschrijving van het vervoer in de zee-riviervaart, werd besloten hier een thematisch rapport aan te wijden. Het doel is om meer kennis en informatie over de zee-riviervaart in Europa bijeen te brengen. Er zijn op het gebied van het passagiersvervoer in dit segment slechts weinig cijfers beschikbaar, vandaar dat in dit rapport de focus ligt bij het goederenvervoer.

Een beknopte samenvatting van het rapport staat hieronder. Het volledige rapport kan worden gedownload in pdf-formaat (in het Engels) of online worden geraadpleegd op: www.inland-navigation-market.org (in het Nederlands, Duits, Frans en Engels).

SAMENVATTING

De zee-riviervaart wordt gekenmerkt door vervoer dat zonder overslag gedeeltelijk over binnenwateren en gedeeltelijk over zee plaatsvindt. De zee-riviervaart mag daarom niet worden verward met vervoersactiviteiten die binnenvaart en zeevervoer door overslag met elkaar combineren. De zee-riviervaart kan zowel door een zeeschip als door een binnenvaartschip worden uitgevoerd. Deze twee algemene vervoersvormen in de zee-riviervaart kunnen niet over één kam geschoren worden en worden in dit rapport dan ook gescheiden van elkaar behandeld.

Zee-riviervaart door zeeschepen

In de meeste gevallen wordt vervoer in de zee-riviervaart (in Zweden en Finland bestaand uit een combinatie van zee en meren) verricht door kleine zeeschepen (ook bekend als "kruiplijncoasters" of "binnen-buiten-schepen"), die een nummer hebben van de IMO (de Internationale Zeevaartorganisatie). Zij kunnen zowel op zee varen als op bepaalde gedeelten van de binnenwateren. Het grootste gedeelte van de in de zee-riviervaart vervoerde hoeveelheden in Europa valt binnen deze categorie. Transporten in de zee-riviervaart beginnen meestal in een binnenvaart (bijvoorbeeld Duisburg), met vervolgens een traject over een rivier (bijvoorbeeld de Rijn) en de doorvaart van een zeehaven (Rotterdam). Zonder dat er overslag plaatsvindt, vaart het schip verder over zee (de Noordzee) met als eindbestemming een zee- of binnenvaarthaven in een ander land (bijvoorbeeld Londen).

Binnen-buitenschepen moeten voldoen aan de technische en wettelijke voorschriften voor zowel zee- als binnenvaartschepen. Op de Rijn gelden aanvullende specifieke vereisten. Wat de milieuvoorschriften betreft, gelden voor deze schepen alleen de eisen die aan zeeschepen worden gesteld. Afgezien van deze eisen zijn de omstandigheden voor dit soort vervoersactiviteiten van land tot land zeer verschillend. Ze hangen sterk af van de geografische situatie, het vaargebied, de vaarweginfrastructuur en de weersomstandigheden. De binnen-buitenschepen worden door de bank genomen dan ook specifiek ontworpen voor een bepaald vaargebied.

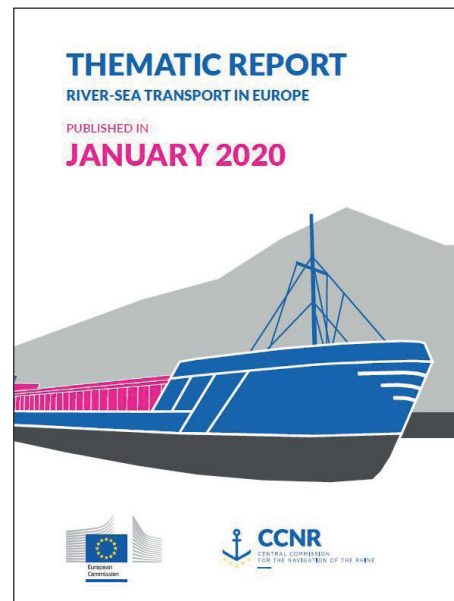
Het grote voordeel van de zee-riviervaart ligt in het feit dat er geen overslag nodig is. Hierdoor vallen de vervoerskosten lager uit, wordt tijd bespaard en is er ook minder risico voor een beschadiging van de goederen. Alles bij elkaar genomen levert dit een uniek marktsegment op. De flexibiliteit die de zee-riviervaart biedt, brengt voordelen met zich mee, maar in vergelijking met de zeevaart zijn er ook nadelen. Het functioneert namelijk allemaal goed zolang de vaaromstandigheden op de binnenwateren meespelen. Een belangrijke uitdaging voor de zee-riviervaart ligt dus in de mogelijkheid het hele jaar door en bij alle weersomstandigheden vervoersdiensten aan te kunnen bieden. Daar komt nog bij dat deze binnen-buitenschepen een beperkte capaciteit hebben in vergelijking met "zuivere" zeeschepen, omdat ze anders de binnenwateren niet zouden kunnen bevaren. Het is dus moeilijker om schaalvoordelen te realiseren.

Vandaag de dag worden er 90,5 miljoen ton goederen in de zee-riviervaart in Europa vervoerd. Zee-riviervaart is te vinden op alle grote rivieren in Europa die een verbinding naar open zee hebben.

Het land met de grootste omvang in de zee-riviervaart in Europa is het Verenigd Koninkrijk (circa 47 miljoen ton). De Thames in Londen en ook de riviermonding van de Humber in Noordoost-Engeland, de Forth in Schotland en een aantal andere riviermondingen zijn bij uitstek geschikt voor dit vervoerstype. Voor het Verenigd Koninkrijk kan dan ook de laatste jaren een stijgende tendens worden vastgesteld.

Rusland en Oekraïne zijn twee landen waar het vervoer in de zee-riviervaart eveneens omvangrijk is, omdat de natuurlijke omstandigheden gunstig zijn. In Rusland vervoerden binnen-buitenschepen in 2018 bijna 25 miljoen ton. Voor dit soort vervoersactiviteiten vormt dit land de op één na grootste markt in Europa.

Ook in Zweden en Finland is de zee-riviervaart goed ontwikkeld. In deze landen gaat het om vervoer over zee en over meren, waarbij de meren (het Vänern- en Mälaren-meer in Zweden en het Saimaa-meer



in Finland) de binnenvaartcomponent vormen. De belangrijkste handelsgoederen zijn hout en houtproducten.

In West-Europa (Nederland, België, Duitsland en Frankrijk) is zee-riviervaart vooral in de volgende gebieden te vinden: de Beneden-Rijn, de Schelde, het Gent-Terneuzen-kanaal, de Maas, het Albertkanaal, de Seine en de Rhône.

De Beneden-Rijn is het zenuwcentrum voor de zee-riviervaart in Duitsland en ook als zodanig voor Nederland van groot belang. Staal, dat afkomstig is uit de staalnijverheid in Duisburg, vormt het hoofdproduct in de zee-riviervaart in dit gebied. De Rijn wordt gebruikt als exportroute voor ijzer, staal, metalen en metaalproducten. Een groot deel van deze uitvoer gaat naar het Verenigd Koninkrijk en Scandinavië.



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

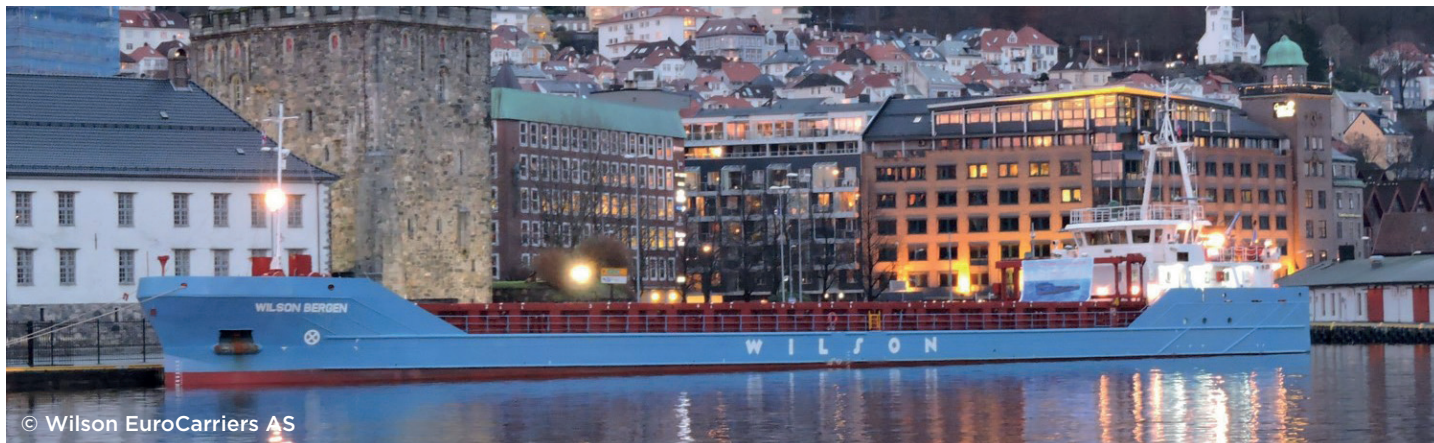
2, place de la République - CS10023
FJ 67082 Straatsburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org



© Wilson EuroCarriers AS

Ook in België en Nederland vormen staalproducten het belangrijkste goederensegment in de zee-riviervaart. Over het Gent-Terneuzen-kanaal, de monding van de Schelde en de Noordzee worden via de haven van Gent staalproducten vanuit België naar het VK geëxporteerd.

Staalproducten en grondstoffen (ertsen, metaalschroot en metaalproducten) vormen ook in Frankrijk het leeuwendeel als het gaat om de totale zee-riviervaart. Net als in Duitsland zijn deze producten goed voor tweederde van de totale, in de zee-riviervaart vervoerde hoeveelheid. In tegenstelling tot Duitsland varen de schepen in de Franse zee-riviervaart echter vooral naar landen rond de Middellandse Zee (Turkije, Noord-Afrika).

In Zuidoost-Europa biedt de Beneden-Donau goede natuurlijke omstandigheden voor de zee-riviervaart. De zee-riviervaart die in de drie Roemeense binnen- en zeehavens Galati, Braila en Tulcea werd geregistreerd, ligt sinds 2012 op een vrij stabiel peil. In Roemenië gaat het voornamelijk om het vervoer van ijzer- en staalproducten, grondstoffen en landbouwproducten.

Vervoer in de zee-riviervaart door binnenvaartschepen

Er zijn ook bepaalde gebieden in Europa waar binnenvaartschepen kleine trajecten over zee af kunnen leggen, bijvoorbeeld tussen twee havens in hetzelfde land. Zij moeten daarvoor wel specifiek zijn toegelaten. Deze toelating kan worden verkregen op voorwaarde dat de schepen voldoen aan bouwtechnische (eisen van de classificatiebureaus) en wettelijke vereisten, die op EU-niveau echter niet geharmoniseerd zijn. Dit soort vervoer kan met name interessant zijn wanneer een zee- of binnenhaven niet goed verbonden is met het vaarwegnet in het achterland en er dus een financieel aspect om de hoek komt kijken. Er zijn echter verschillende EU-landen waar dit soort vervoer niet is toegestaan.

Het kan wel worden gevonden in België, waar dit "estuair vervoer" wordt genoemd. In België zijn er een (beperkt) aantal trajecten over zee om de haven van Zeebrugge met behulp van binnenvaartschepen te verbinden met het Europese binnenwaterennetwerk

(voornamelijk via de North Sea Port en de Haven van Antwerpen). Het estuaire goederenvervoer in de haven van Zeebrugge bedroeg in 2018 2,1 miljoen ton.

In Frankrijk mogen sommige binnenvaartschepen in Franse zeewateren langs de kust varen om de containerterminal in de haven van Le Havre (Port 2000) te verbinden met de Seine. Deze mogelijkheid werd niet lang geleden uitgebreid tot andere gebieden in Frankrijk door de goedkeuring van nieuwe wetgeving in oktober 2018. Deze nieuwe wettelijke regeling schrijft voor waar de binnenvaartschepen aan moeten voldoen om voor een bepaalde route de vereiste vergunning te krijgen.

DE MARKTOVERZICHT EN MARKTOBSERVATIE IN HET KORT

Het Jaarrapport en de Market Insight (dat twee keer per jaar verschijnt) zijn publicaties van de CCR over de binnenvaartmarkt in Europa. Elk jaar wordt tevens een thematisch rapport door de CCR gepubliceerd over een thema dat in overleg met de Europese Commissie wordt vastgesteld. Deze gratis publicaties bevatten analyses van de economische situatie die zowel voor de beroepsgroep en het bedrijfsleven als voor het vervoersbeleid en de administraties kunnen bijdragen aan de strategische besluitvorming. De vergaring en de analyse van deze gegevens door de CCR maken sinds 2005 onderwerp uit van een cofinanciering door de Europese Commissie. Deze vruchtbare samenwerking heeft de CCR in staat gesteld deze activiteit, die de CCR nu al bijna twee eeuwen voor de Rijnvaart verricht, uit te breiden tot alle Europese waterwegen.

Wij wensen u veel leesplezier!

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 CCR 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.



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
FJ 67082 Straatsburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org