

## Eindverslag Visie 2018

Toen de CCR tijdens het congres in december 2013 de Visie 2018 aannam, heeft zij voor een periode van vijf jaar ambitieuze, maar toch realistische doelstellingen vastgelegd om bij te dragen aan de verduurzaming van de binnenvaart op ecologisch, sociaal en economisch vlak.

In 2016 heeft de CCR een tussentijds verslag opgesteld waarin balans werd opgemaakt en in kaart werd gebracht in hoeverre de doelstellingen bereikt werden en of er bijstellingen nodig waren. Het verslag beschrijft de vooruitgang die geboekt werd sinds december 2013, de activiteiten van de CCR en de activiteiten in het kader van de internationale verdragen CDNI en CASS (die los van de CCR een eigen entiteit vormen) op de acht hoofdgebieden van de Visie 2018. Dit is inmiddels twee jaar geleden en nu is het moment gekomen om de *visie* die men zich wenste voor 2018 naast de *resultaten* te leggen en te evalueren wat er bereikt is op het gebied van de verduurzaming van de binnenvaart, mede in het licht van de vierde prioriteit van het Duitse voorzitterschap, namelijk dat “de CCR (...) balans zal opmaken van de activiteiten die in het kader van de Visie 2018 werden ontplooid, om vervolgens een beslissing te nemen over de voortzetting van deze doelstellingen tegen de achtergrond van de strategische oriëntaties”. De CCR, het CDNI en het CASS hebben daartoe het verslag van 2016 geactualiseerd. Het biedt nu een volledig overzicht over de vooruitgang die geboekt is sinds de lancering van de Visie in 2013 tot de afronding in 2018. Op grond van het eindverslag kan geconstateerd worden dat de meeste doelstellingen van de Visie 2018 gerealiseerd werden en dat met tevredenstelling kan worden geconcludeerd dat de CCR op doeltreffende wijze concreet aan de verduurzaming van de binnenvaart heeft kunnen bijdragen.

Om een getrouw beeld te schetsen van de werkzaamheden van CCR, CDNI en CASS ter bevordering van de verduurzaming van de binnenvaart mag niet alleen worden gekeken naar de vooruitgang die geboekt is en de moeilijkheden die zich daarbij op een gegeven moment voor elk afzonderlijk gebied hebben voorgedaan. Men moet de blik ook op de toekomst richten, want de CCR heeft immers eind 2017 enerzijds de [strategische oriëntaties](#) aangenomen, waarin de verduurzaming een centrale plaats inneemt, en anderzijds de vereiste politieke ondersteuning voor deze oriëntaties weten te krijgen door de ministeriële verklaring - de “[Verklaring van Mannheim](#)” - die op 17 oktober van dit jaar door de vertegenwoordigers van de ministers van de CCR-lidstaten die verantwoordelijk zijn voor de binnenvaart werd goedgekeurd. Beide documenten zijn sterk op de toekomst gericht.

De Visie 2018, de strategische oriëntaties en de Verklaring van Mannheim vormen dus in feite een strategisch geheel waarin heel concreet wordt aangegeven waar het om draait als men de verduurzaming wil bevorderen. De meeste doelstellingen die voor de acht gebieden van de Visie 2018 werden vastgelegd, zijn terug te vinden in de twee andere genoemde documenten, en vaak zelfs uitdrukkelijker verwoord. Kijkt men naar het eerste gebied van de Visie 2018, veiligheid en betrouwbaarheid, dan dekt zich dat met het eerste punt dat in de strategische oriëntaties van de CCR genoemd wordt. Daar wordt de CCR namelijk opgeroepen om haar kernbevoegdheden, namelijk ten aanzien van de voorschriften op het gebied van de veiligheid, infrastructuur en milieu [...] te behouden en te ontwikkelen. Wat dit eerste gebied betreft, is het interessant om vast te stellen dat de ministers in de Verklaring van Mannheim in punt 4 van de verklaring wijzen op “de noodzaak van moderne, haalbare en geharmoniseerde milieu- en veiligheidsvoorschriften voor de Rijn- en binnenvaart”. Voor het tweede gebied, waar het gaat om scholing en kwalificaties, legt de CCR in de strategische oriëntaties de nadruk op het aannemen van voorschriften ter verbetering van de arbeidsomstandigheden en de sociale verzekering van het personeel in de binnenvaart. In de ministeriële verklaring wordt niet alleen in het al genoemde punt 4 maar ook in punt 7 door de ministers gewezen op “het belang van goed opgeleid personeel aan boord van de schepen”. De CCR wordt opgedragen “moderne en flexibele bemanningsvoorschriften uit te werken die tevens rekening houden met sociale overwegingen en met nieuwe technologieën die de arbeidsomstandigheden aan boord en aan de wal in snel tempo veranderen”. Er wordt bovendien bij de CCR op aangedrongen om de werkzaamheden voort te zetten die samenhangen met het derde en vierde gebied van de Visie (brandstofverbruik en de uitstoot van broeikasgassen en van verontreinigende emissie in de atmosfeer en het water), terwijl in de strategische oriëntaties gewezen wordt op het blijven ondersteunen van doelstellingen en initiatieven voor de verduurzaming op nationaal, regionaal en internationaal vlak. Daarbij moet de nadruk worden gelegd op het streven naar emissiearme binnenvaartschepen tegen 2050 en het ondersteunen van de tenuitvoerlegging en uitbreiding van het CDNI. Kortom, dit strookt geheel en al met de oriëntaties die de ministers in Mannheim hebben vastgelegd en beklemtoond, als zij de CCR opdragen “met het oog op een verdere verbetering van de ecologische duurzaamheid van de binnenvaart een routekaart op te stellen om de uitstoot van

- broeikasgassen tegen 2035 met 35% ten opzichte van 2015 terug te dringen,
- verontreinigende stoffen tegen 2035 met ten minste 35% ten opzichten van 2015 te verminderen,
- broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen nagenoeg uit te bannen tegen 2050.”

Het vijfde gebied van de Visie, dat betrekking heeft op de randvoorwaarden ten aanzien van het milieu, komt ook aan bod in de strategische oriëntaties, want ook daar wordt de CCR opgedragen om haar bevoegdheden op het gebied van de infrastructuur te behouden en te ontwikkelen. Ten aanzien van de logistieke ketens (zesde gebied) wordt er bij de CCR op aangedrongen om de voordelen van de binnenvaart als essentiële vervoerswijze te versterken en de modal-shift in de richting van de binnenvaart te bevorderen (strategische oriëntaties). De ministers formuleren het zelfs nog krachtiger en dragen de CCR op de integratie van de binnenvaart in de logistieke ketens te versterken. Het zevende gebied, waar het gaat om een betere handhaving van de sociale randvoorwaarden, is eveneens overgenomen, want de CCR moet zich inzetten voor de goedkeuring van bepalingen ter verbetering van de arbeidsomstandigheden en sociale verzekering van personen die werken in de binnenvaart, hetgeen tot uitdrukking wordt gebracht door een precisering met betrekking tot de bemanningsvoorschriften (“die tevens rekening houden met sociale overwegingen”). Het achtste gebied gaat over de beschikbaarheid van informatie. Het leidt geen twijfel dat het hierbij de bedoeling is dat de CCR een kenniscentrum is en blijft en dat de CCR voor alle gebieden die samenhangen met de binnenvaart het referentiepunt bij uitstek blijft. Het CDNI en het CASS staan los van de CCR en hun activiteiten worden niet altijd uitdrukkelijk genoemd, maar zowel de strategische oriëntaties als de ministeriële verklaring bevatten aspecten die binnen hun bevoegdheid vallen. De twee organisaties zullen blijven bijdragen aan de werkzaamheden binnen hun eigen remit.

Het naast elkaar plaatsen van de Visie 2018, de strategische oriëntaties van de CCR en de ministeriële verklaring van Mannheim maakt duidelijk, zoals uiteengezet, dat door de tenuitvoerlegging van de Visie 2018 de weg geëffend werd voor activiteiten die daarna een vaste plaats kregen in de strategische oriëntaties van december 2017 en nu geschraagd zijn door de ministeriële verklaring van oktober 2018. Zij vormen een geheel rond het centrale doel van de verduurzaming van de binnenvaart.

Tot slot moet er nog op gewezen worden dat de Visie 2018 gedeeltelijk ook tot doel had een bijdrage te leveren aan de tenuitvoerlegging van het Europese programma [Naiades II](#), waar het gaat om “hoogwaardig vervoer over de waterwegen, met een goede governance voor een doeltreffende, veilige binnenvaart, die geïntegreerd is in de intermodale keten, met goede werkgelegenheid voor gekwalificeerd personeel en de naleving van hoge milieunormen”. Wat dit betreft wordt de aandacht gevestigd op het mid-term progress report [rapport d'étape](#) van de diensten van de Europese Commissie over de tenuitvoerlegging van het programma in de periode 2014-2017. Het werd gepubliceerd in september 2018 en onderstreept dat ook hier de meeste maatregelen die voorzien waren op reglementair, beleidsmatig en financieel vlak verwezenlijkt werden, mede dankzij de bijdragen van de CCR, met name door het Comité CESNI, de marktobservatie en de werkzaamheden op het gebied van de infrastructuur. In dit mid-term report wordt tevens gewezen op de activiteiten die nog tot 2020 gaande zullen zijn in het kader van de voorzetting van het programma. Zoals bekend heeft de CCR een bijdrage geleverd aan dit rapport door middel van een marktverslag over de periode 2014-2017 dat in samenwerking met de Europese Commissie werd opgesteld in het kader van de activiteiten van de marktobservatie.

## **Algemeen overzicht over wat er tot nu toe gerealiseerd werd van de doelstellingen rond de 8 grote thema's van de Visie 2018**

### **1. VEILIGHEID EN BETROUWBAARHEID**

#### **Uniforme technische voorschriften**

In 2015 heeft de CCR een besluit aangenomen ter instelling van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart (CESNI). De instelling van dit nieuwe orgaan vloeit voort uit de wens van de Centrale Commissie en de Europese Unie om de governance op Europees vlak te versterken, met name daar waar het gaat om regelgeving voor de binnenvaart. In november 2015 heeft CESNI een eerste versie (2015/1) van de uniforme technische standaard voor binnenschepen in Europa (ES-TRIN) goedgekeurd. In deze standaard worden uniforme technische voorschriften vastgelegd die de veiligheid van binnenschepen moeten garanderen. De ES-TRIN-standaard is als zodanig niet rechtstreeks bindend. De standaard zal pas van toepassing zijn, wanneer de CCR, de Europese Unie en andere internationale organisaties, alsook de lidstaten van de CCR en de EU, daar in hun respectieve regelgeving naar verwijzen. In juli 2017 heeft CESNI een tweede versie (2017/1) van ES-TRIN goedgekeurd. Deze heeft de CCR in december 2017 in haar regelgeving opgenomen (inwerkingtreding van ES-TRIN 2017/1 bij Besluit 2017-II-15, 19 en 20). De Europese Unie heeft aangekondigd in maart 2018 een gedelegeerde handeling aan te willen nemen om de verwijzing naar ES-TRIN (2017/1 in plaats van 2015/1) te actualiseren in de EU-regelgeving (Richtlijn (EU) 2016/1629).

#### **Guide of good practices over de stabiliteit van containerschepen**

Om de veiligheid in de Rijnvaart nog verder te verhogen en rekening houdend met de specifieke kenmerken van het containervervoer, heeft de CCR in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven (EBU, ESO) en AQUAPOL, een guide of good practices gepubliceerd over de stabiliteit van containerschepen, waar het bedrijfsleven een voorstel voor uitgewerkt had. Het bedrijfsleven weet immers welke good practices er bestaan om een mouw te passen aan de onnauwkeurigheden in de gewichten van de vervoerde containers. Het aantal ongelukken in verband met containers is dankzij deze best practices relatief gering. Dit is van groot belang, aangezien dergelijke ongelukken bijzonder ernstige gevolgen voor de scheepvaart kunnen hebben en zelfs tot volledige stremmingen kunnen leiden. Deze guide of good practices is in 2017 door de CCR gepubliceerd en heeft veel gehoor gevonden in de binnenvaart.

#### **Verplichte uitrusting met Inland AIS en Inland ECDIS in informatiemodus**

Vanaf 1 december 2014 geldt op de Rijn een algemene verplichting voor de uitrusting met en het gebruik van Inland AIS en Inland ECDIS in informatiemodus (of een vergelijkbaar visualiseringssysteem). Dit Inland AIS-toestel moet permanent ingeschakeld zijn en mag uitsluitend in een zeer beperkt aantal situaties worden uitgeschakeld. 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.

### **Uitbreiding van de elektronische meldplicht tot alle schepen die containers vervoeren**

Op 1 januari 2010 werd een verplichting tot elektronisch melden op de Rijn ingevoerd voor schepen en samenstellen die meer dan 20 containers vervoeren of ten minste één container met gevaarlijke goederen. Op 1 december 2015 werd de meldplicht uitgebreid tot alle schepen die containers vervoeren en op 1 december 2018 zal deze plicht eveneens gaan gelden voor alle tankschepen. Dit besluit leidde tot een verlichting van de administratieve taken van schippers en het personeel van de verkeersposten, terwijl toch een hoog veiligheidsniveau in de Rijnvaart kon worden gewaarborgd. Gezien de voordelen van het elektronisch melden en het feit dat het systeem nu volledig operationeel is, is de CCR van plan deze verplichting uit te breiden tot alle schepen en samenstellen die zich tot nu toe alleen via marifoon moeten melden.

## **2. BEROEPSOPLEIDING EN -KWALIFICATIE**

### **De beroepskwalificaties moderniseren**

Het moderniseren van de scheepvaartopleidingen en de kwalificaties van het scheepvaartpersoneel en het aantrekkelijker maken van de beroepen zijn doelstellingen die volledig werden gehaald in het kader van de vruchtbare samenwerking tussen de CCR en de Europese Unie die op een nieuwe leest werd geschoeid. Het doel van deze samenwerking is de rechtskaders die van toepassing zijn op de Rijn en in Europa, te vereenvoudigen en te harmoniseren en tegelijkertijd een hoog veiligheidsniveau te garanderen. Dit wil men realiseren door voor het voltallige scheepvaartpersoneel de vereiste competenties vast te leggen. De nieuwe maatregelen, die een nieuw tijdperk voor de binnenvaart inluiden, moeten niet alleen de mobiliteit van de werknemers verhogen, maar ook de banen in de sector aantrekkelijker maken en de veiligheid van de binnenvaart verhogen.

Zowel voor de Rijnvaart als in de Europese Unie wordt er gewerkt aan een nieuw rechtskader voor de beroepskwalificaties. Deze kaderregelgeving zal de veertien CESNI-standaarden, die op 8 november 2018 zijn aangenomen, omvatten (CESNI - Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart). Dit geharmoniseerde kader zal de toegang tot beroepskwalificaties vereenvoudigen en de beroepen in de binnenvaart aantrekkelijker maken, wat naar alle verwachtingen zal leiden tot een adequaat aanbod aan arbeidskrachten. Ook andere rivierencommissies en de ECE/VN hebben al belangstelling getoond voor deze nieuwe regelgeving.

Na gezamenlijke werkzaamheden met de Centrale Commissie met het oog op de modernisering van de kwalificaties van het personeel, is op 17 januari 2018 Richtlijn (EU) 2017/2397 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de Richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG in werking getreden. Tegelijkertijd is de Centrale Commissie begonnen met een omvangrijke herschikking van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP). De CESNI-werkgroep voor beroepskwalificaties (CESNI/QP) heeft veertien standaarden opgesteld waarin is vastgelegd over welke competenties het scheepvaartpersoneel moet beschikken en aan welke criteria met betrekking tot de medische geschiktheid zij moeten voldoen. De definitieve goedkeuring van deze standaarden door het Comité CESNI heeft op 7 november 2018 te Praag plaatsgevonden. Deze standaarden hebben betrekking op:

- de schippers (leidinggevend niveau) en voor het eerst de matrozen (uitvoerend niveau);
- de praktijkexamens en vaarsimulators;
- de radarvaart;
- de vaart op binnenwateren van maritieme aard;
- de deskundigen op het gebied van vloeibaar aardgas en de deskundigen voor de passagiersvaart;
- de lichamelijke en geestelijke geschiktheid;
- de geharmoniseerde modeldocumenten, met name de vaarbewijzen/patenten, die momenteel in ontwikkeling zijn.

CESNI zal ook geharmoniseerde modelversies ontwikkelen voor de vaarbewijzen, dienstboekjes en vaartijdenboeken.

De gecoördineerde en geharmoniseerde tenuitvoerlegging is voorzien voor uiterlijk 2022.

Deze reglementaire maatregelen zijn een gevolg van de jarenlange inzet van de CCR om de opleidingen en kwalificaties van het scheepvaartpersoneel te moderniseren en de beroepen aantrekkelijker te maken om zo een adequaat aanbod aan arbeidskrachten te garanderen. Tijdens het congres "Bundelen van de competenties voor een duurzame binnenvaart" in 2013 stonden de schippers dan ook centraal.

De CCR werkt volledig vanuit een Europees perspectief en heeft sinds het einde van de jaren 90 haar expertise verruimd tot het Europees kader, te beginnen met de erkenning van de vaartijden niet alleen op de Rijn, maar in de hele EU. De CCR heeft de basis gelegd voor een Europese samenwerking door vanaf 2008 administratieve overeenstemmingen te sluiten met zeven andere Europese landen (Oostenrijk, Bulgarije, Hongarije, Polen, Republiek Tsjechië, Roemenië, Slowakije) die hebben geleid tot de erkenning van hun vaarbewijzen, dienstboekjes, scholen (Republiek Tsjechië en Roemenië) en vaartijdenboeken (Oostenrijk).

De belangrijke werkzaamheden van de Centrale Commissie met het oog op de modernisering van de regelgeving, met name met betrekking tot de vaarsimulatoren, LNG (Besluit 2015-I-7), de lichamelijke en geestelijke geschiktheid en de competentietabellen, zijn volledig geïntegreerd in het nieuwe wettelijk kader en de werkzaamheden van CESNI. De erkenning van scholen en de aanvullende scholing voor de bemanning aan boord van schepen die op LNG varen, is dan ook gericht op een scholing en toetsing van vaardigheden en omvat een theoretisch en praktijkgedeelte, alsook een examen.

De standaarden met betrekking tot de beroepskwalificaties worden, sinds de instelling van het Comité in 2015, opgesteld door CESNI, waar de knowhow van de CCR (het eerste Patentreglement dateert uit 1922) en de betrokken EU-lidstaten wordt gebundeld.

Met betrekking tot de bemanning van schepen, de vaar- en rusttijden en het gebruik van nieuwe technologie ter verbetering van de controles heeft de CCR in november 2014 een rondetafelconferentie met de sociale partners georganiseerd die enerzijds, op korte termijn, heeft geleid tot aanpassingen in de regelgeving om de bestaande regels te versoepelen. Anderzijds is duidelijk geworden dat er op middellange termijn breder onderzoek zou moeten worden gedaan naar de manier waarop de arbeidsbelasting in de binnenvaart in de loop van de tijd veranderd is. De sociale partners zouden hierbij de leiding kunnen nemen.

Deze initiatieven hebben aanleiding gegeven tot verschillende wijzigingen van het RSP: de functie matroos-motordrijver werd geschrapt, er wordt in de bemanningstabellen meer rekening gehouden met de leerlingen, de regels voor het varen met grote samenstellen en hechte samenstellingen werden vereenvoudigd en dagtochtschepen hebben voortaan de mogelijkheid de minimumbemanning aan te passen in functie van het aantal passagiers aan boord (Besluit 2016-II-9). Bovendien wordt momenteel de laatste hand gelegd aan een wijziging die het mogelijk moet maken rust te nemen tijdens de vaart. Afgezien hiervan zijn de sociale partners, met de steun van de CCR en de financiering van de Europese Commissie, begonnen met het algemene onderzoek naar de evolutie van de arbeidsbelasting "TASCS" (Towards A Sustainable Crewing System). De resultaten van dit onderzoek worden begin 2019 verwacht en zullen in het Comité STF en de werkgroep CESNI/QP worden voorgesteld en besproken.

### **Vereiste talenkennis**

Met betrekking tot de vereiste talenkennis, die van belang is om de communicatie in en dus ook de veiligheid van de binnenvaart te verbeteren, heeft de werkgroep Politierglement een beperkt aantal zinnen geïdentificeerd die beschouwd kunnen worden als “minimumtalenkennis”. De zinnen hebben betrekking op situaties die voor de veiligheid van de scheepvaart de grootste risico’s met zich meebrengen. Deze zinnen zijn opgenomen in het Handboek voor de radiocommunicatie in de binnenvaart, regionaal deel (Bazel – open zee en Moezel), punt 4, waarvan de meest recente versie kan worden geraadpleegd op de website van de CCR. De aanbevolen uitdrukkingen voor de vaart zijn daarin weergegeven in het Duits, Frans, Nederlands en Engels.

Daarnaast werd ook de applicatie "SINCP" (Standard Inland Navigation Communication Phrases) ontwikkeld. Deze app bevat standaardzinnen en wordt gratis ter beschikking gesteld (beschikbaar voor iOS en Android). In het volgende werkprogramma van CESNI is de ontwikkeling van niet-bindende CESNI-standaarden voorzien. Daarnaast zou de mogelijkheid kunnen worden onderzocht om nog meer standaardzinnen voor de binnenvaart toe te voegen.

### **3. BRANDSTOFGERBRUIK EN UITSTOOT VAN BROEIKASGASSEN**

De CCR heeft besloten haar inspanningen voor de vermindering van het brandstofverbruik en de uitstoot van broeikasgassen voort te zetten, wat ook tot uiting komt in het werkprogramma van het Comité Reglement van Onderzoek (zie Besluit 2017-II-10), met name de actualisering van het situatieverlag.

### **4. EMISSIE VAN VERONTREINIGENDE STOFFEN IN DE ATMOSFEER EN HET WATER**

#### **Reglementair kader voor het gebruik van LNG als “reguliere” brandstof**

De CCR heeft haar reglementair kader aangepast om vloeibaar aardgas (LNG) in de Rijnvaart naast diesel als een “reguliere” brandstof te gebruiken. Uit verschillende nationale en Europese onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten is naar voren gekomen dat vloeibaar aardgas (LNG) voor de binnenvaart als een zeer geschikte brandstof kan worden beschouwd. De prijs per energie-eenheid is vrij laag, de calorische waarde hoog en bij verbranding is deze brandstof in principe klimaat- en milieuvriendelijker dan diesel. Nadat in het kader van proefprojecten ervaring was opgedaan met binnenschepen die LNG als brandstof gebruiken, heeft de CCR in 2015 een juridisch kader voor LNG tot stand gebracht door in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR), het Rijnvaartpolitierglement (RPR) en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) hoogstaande standaarden op te nemen die niet alleen de veiligheid van de binnenvaart garanderen, maar ook technologische innovatie bevorderen. In oktober 2015 werd bovendien de rechtszekerheid verder verhoogd door de publicatie van de versie 1.0 van de standaard voor de checklist voor het bunkeren van LNG met behulp van een tankwagen. De CCR bekrachtigt hierdoor haar actieve rol bij de totstandkoming van een reglementair kader voor het gebruik van LNG als brandstof voor binnenvaartschepen en steunt op deze wijze de inspanningen van het bedrijfsleven om te komen tot een reductie van de schadelijke stoffen en de uitstoot van broeikasgassen.

Momenteel worden ook andere oplossingen in overweging genomen, zoals alternatieve brandstoffen en energie (methanol, waterstof, elektrische mobiliteit...). Er zijn vergunningen afgegeven voor proefprojecten, zodat er meer ervaring kan worden opgedaan met deze nieuwe technologie, er meer duidelijkheid kan komen over de verwachte voordelen en de gevolgen voor het veiligheidsniveau kunnen worden ingeschat. De CCR is voornemens om in de komende jaren in samenspraak met CESNI te werken aan een aanpassing van het reglementair kader.

### **Overwegingen in het licht van de Europese regelgeving inzake verontreinigende emissies van niet voor de weg bestemde mobiele machines**

De CCR heeft ook de werkzaamheden in de Europese Unie met betrekking tot de ontwikkeling van een nieuwe verordening inzake de verontreinigende emissies van niet voor de weg bestemde mobiele machines (Verordening (EU) 2016/1628), die met name op binnenschepen van toepassing zal zijn, op de voet gevolgd. Deze nieuwe voorwaarden voor de verlaging van de uitstoot van gasvormige verontreinigende stoffen en deeltjes zijn bedoeld om het ecologisch concurrentievermogen van de binnenvaart te handhaven door oplossingen te promoten die zowel technologisch als financieel haalbaar zijn. Na de goedkeuring van de voornoemde verordening heeft de CCR besloten haar reglementaire kader aan te passen (Besluit 2017-II-20).

### **Netwerk van ontvangstinrichtingen**

De ontvangstinrichtingen voor het afval van Deel A (olie- en vethoudend afval) en Deel C (overig afval) alsook de aangeboden diensten worden op de website van het CDNI aangegeven door middel van een interactieve kaart die toegankelijk is voor de schippers en het publiek. De kaart wordt regelmatig bijgewerkt en maakt geolocatie mogelijk om de dichtstbijzijnde inrichting te identificeren.

Website van het CDNI: [www.cdni-iwt.org](http://www.cdni-iwt.org)

### **Geharmoniseerd regelgevingskader op internationaal niveau voor de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading sinds juni 2017**

De Conferentie van Verdragsluitende Partijen van het CDNI heeft in juni 2017 een besluit tot wijziging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart en van de Uitvoeringsregeling bij dit Verdrag aangenomen.

Uit de ramingen in het kader van uitgevoerde onderzoeken is gebleken dat deze wijziging 95% van de schadelijke ontgassing door schepen in de atmosfeer zal voorkomen binnen het geografische toepassingsgebied van het Verdrag en dus een aanzienlijke verbetering zal inhouden voor het milieu en de duurzaamheid van het goederenvervoer over de waterweg.

Het verbod tot ontgassing zal progressief zijn om de ontwikkeling van de benodigde infrastructuur en relevante logistieke oplossingen mogelijk te maken, zoals het gebruik van dedicated of verenigbare transporten.

Deze wijziging, de eerste sinds de ondertekening van het CDNI in 1996, zal in werking treden wanneer de Verdragsluitende Partijen de lopende nationale ratificatieprocedures hebben afgerond.

### **Financiering van milieuvriendelijkere voortstuwingssystemen**

In nauwe samenwerking met de andere CCR-comités heeft het Economisch Comité van de CCR de kwestie van de financiering van milieuvriendelijkere voortstuwingssystemen uitgebreid besproken. Dit gebeurde in het bijzonder in het licht van de vereisten van de NRMM-verordening van de EU met betrekking tot het in de handel brengen van nieuwe binnenvaartmotoren, en meer in het algemeen in de context van de financiering van de vergroening van de binnenvaart. In juli 2018 werd er een buitengewone vergadering georganiseerd, waaraan tal van belanghebbenden, deskundigen en vertegenwoordigers van de CCR-lidstaten hebben deelgenomen, met als doel korte- en langetermijnoplossingen voor de financiering te identificeren. De werkzaamheden rond dit thema worden voortgezet in het Economisch Comité.

## **5. VERANDERENDE RANDVOORWAARDEN TEN AANZIEN VAN HET MILIEU**

In het licht van de duurzaamheidsdoelstellingen waarvoor het Comité Infrastructuur en Milieu het coördinerende orgaan is (prestatievermogen van de infrastructuur, internationale coördinatie van de geïntegreerde planning en beheer van de waterwegen in economisch opzicht), moet erop gewezen worden dat de CCR-lidstaten zich grote inspanningen getroosten om het prestatievermogen van de infrastructuur van de Rijn als waterweg te behouden en te verbeteren. Hiervoor worden telkens weer talrijke maatregelen getroffen, waarvan de belangrijkste in het kader van de CCR internationaal gecoördineerd worden. De CCR heeft zich in haar Visie 2018 tot doel gesteld om voortaan bij deze internationale coördinatie tegen de achtergrond van de implementatie van de Kaderrichtlijn Water maatregelen die samenhangen met het waterbeheer in de overwegingen mee te nemen en, rekening houdend met de eisen die de binnenvaart aan de waterwegen stelt, mogelijke afbakeningen te formuleren. De CCR speelt in dit kader een actieve

rol voor een gecoördineerde implementatie van de TEN-T-verordening<sup>1</sup> en de Kaderrichtlijn Water en werkt hierbij samen met andere rivierencommissies, waaronder met name de ICBR genoemd kan worden.

De internationale coördinatie zal ook de initiatieven op het vlak van de EU voor de ontwikkeling van de TEN-T-corridor “Rijn-Alpen” en de bepaling van een “Good Navigation Status” de nodige plaats inruimen. De CCR heeft in dit kader de intentie om samen met andere Europese staten en rivierencommissies een correspondentiegroep in te stellen voor de ontwikkeling van voorstellen met betrekking tot doelstellingen die beter aangepast zijn aan rivieren en kanalen, bijvoorbeeld voor de vaargeuldiepte, de doorvaarthoogten van bruggen en de beschikbaarheid van infrastructuur, en voor de opstelling van voorstellen om het begrip van de Good Navigation Status te verbeteren. De CCR zal de implementatie van de Good Navigation Status en de Verordening betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk actief blijven steunen.

Deze initiatieven bestonden nog niet op het moment dat de Visie 2018 werd opgesteld.

## 6. **LOGISTIEKE KETENS**

### **Analyse en actieprogramma voor een betere integratie van de binnenvaart in de logistieke ketens in het achterland**

Het Economisch Comité van de CCR heeft in 2014 een analysedocument en een actieplan gepresenteerd voor een betere integratie van de binnenvaart in de logistieke ketens van het vervoer van en naar het achterland van zeehavens en het continentaal vervoer. In deze context staan de integratie in en de participatie van de binnenvaart bij de tenuitvoerlegging van de multimodale corridors van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) centraal. Als belanghebbende in het corridorforum Rijn-Alpen is de CCR voorstander van maatregelen die een betere fysieke, elektronische en organisatorische verstrengeling van de binnenvaart met andere vervoersdragers mogelijk maken. Ook tussen 2016 en 2018 heeft de CCR aan de bijeenkomsten van dit forum deelgenomen, iets wat zij in de toekomst zal blijven doen omdat dit forum van cruciaal belang is om de binnenvaart in het Rijngebied te promoten. Het succesvol versterken en ondersteunen van de rol van de binnenvaart als trimodale overslagplaatsen is naar voren gekomen als een doorslaggevende factor bij de verbetering van de coördinatie en samenwerking tussen verschillende schakels in de logistieke keten zodat multimodale logistieke oplossingen waarbij een beroep gedaan wordt op de binnenvaart nog aantrekkelijker worden. De CCR heeft de samenwerking met de Rijn-Alpen-corridor voortgezet en zelfs nog versterkt, met name door middel van regelmatige contacten met de TEN-T-coördinator voor de Rijn-Alpen-corridor, wiens mandaat in 2018 werd verlengd. In maart 2016 heeft de CCR een rondetafelconferentie georganiseerd over de toekomst van de binnenvaart in de Rijn-Alpen-corridor en in 2017 twee werkgroepen over de binnenwateren en -havens in het kader van de Rijn-Alpen-corridor. De CCR neemt ook deel aan de vergaderingen van de Interregionale Alliantie voor de Rijn-Alpen-corridor (EGTS), die in 2015 werd opgericht om de transnationale samenwerking tussen de verschillende partners in deze corridor te vergemakkelijken en de verdere ontwikkeling van de corridor te bevorderen.

In haar hoedanigheid van internationaal platform zal de CCR de overdracht van succesvolle initiatieven van publieke en private actoren ondersteunen en zich inzetten voor het volledig benutten van het potentieel van de waterwegen in de multimodale Europese vervoerscorridors.

De onderwerpen multimodaliteit en logistiek en de integratie van de binnenvaart in het Europese vervoerssysteem komen ook regelmatig aan bod in de werkzaamheden van de Marktobservatie voor de Europese binnenvaart.

---

<sup>1</sup> Verordening betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk (EU 1315/2013)



## **7. HANDHAVING VAN SOCIALE RANDVOORWAARDEN**

### **Rijnvaartverklaring en exploitatiecertificaat**

Daarnaast heeft het Comité Binnenvaartrecht van de CCR, in samenwerking met het Centrum voor de sociale zekerheid voor Rijnvarenden (CASS), een "Aanbeveling met betrekking tot de afgifte van een Rijnvaartverklaring en exploitatiecertificaat" opgesteld, die voorstellen bevat met betrekking tot de elektronische aanvraagdossiers voor het verkrijgen van de genoemde verklaringen, alsook herziene formulieren. De Rijnvaartverklaring bevestigt dat men het recht heeft om deel te nemen aan de Rijnvaart. De aanbeveling is bestemd voor de nationale autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van deze documenten en wijst op de controles die moeten worden verricht om fraude zo efficiënt mogelijk tegen te gaan, met name wanneer eigenaar en exploitant zich in verschillende verdragsluitende staten bevinden. Het aanvraagformulier voor het verkrijgen van een exploitatiecertificaat omvat daarom vragen die het mogelijk maken te verifiëren of de exploitant van het schip wel degelijk de persoon is die het schip voor eigen rekening en eigen risico exploiteert, met andere woorden, of hij de persoon is die gemachtigd is om de beslissingen met betrekking tot het financiële en commerciële beheer van het schip te nemen. De aanbeveling, aanvraagdossiers en herziene formulieren kunnen rechtstreeks worden gedownload van de CCR-website.

Deze aanbeveling heeft een bijzonder belang voor het CASS, want de vraag welk sociaalzekerheidsstelsel voor de werknemers aan boord van toepassing is, hangt af van een correcte vaststelling wie de exploitant is. Sinds de toepassing van Verordening (EG) nr. 883/2004, is het Rijnvaartverdrag niet langer van toepassing tussen de verdragsluitende partijen die ook lid van de Europese Unie zijn (B, D, F, L, NL). De verdragsstaten bij het Rijnvaartverdrag die ook lid van de Europese Unie zijn, hebben op basis van artikel 16, eerste lid, van Verordening (EG) 883/2004 echter de "Overeenkomst betreffende de vaststelling van de op Rijnvarenden toepasselijke wetgeving" gesloten (Uitzonderingsovereenkomst betreffende de vaststelling van de op Rijnvarenden toepasselijke wetgeving), die van kracht werd op 11 februari 2011 en vanaf 1 mei 2010 van toepassing is. Zwitserland heeft besloten Verordening 883/2004 vanaf 1 april 2012 toe te passen en is ook partij bij de Uitzonderingsovereenkomst geworden. Recentelijk, in augustus 2018, hebben vijf landen die de Uitzonderingsovereenkomst hebben getekend (Nederland, Duitsland, België, Frankrijk en Luxemburg) en Liechtenstein een tweede Aanvullende Overeenkomst bij de Uitzonderingsovereenkomst gesloten. Tussen deze landen onderling is de Uitzonderingsovereenkomst op 1 september 2018 in werking getreden. Er wordt op gewezen dat in de Uitzonderingsovereenkomst is geregeld dat de zetel van de exploitant bepalend is voor het vaststellen van de toepasselijke socialezekerheidswetgeving. Daarom is het belangrijk dat fraudemogelijkheden met betrekking tot de identificatie van de exploitant worden tegengegaan. In deze context zijn de CCR en het CASS voornemens de autoriteiten die de Rijnvaartverklaringen afgeven, te bevragen om onder meer te achterhalen welke problemen zij ondervinden en daarvoor de gepaste maatregelen te treffen, met als doel een zo uniform mogelijke toepassing van de aanbeveling te garanderen.

### **Unieke aanwijsregel voor de sociale zekerheid**

Het CASS pleit bovendien voor de invoering van een unieke regel voor aansluiting bij de sociale zekerheid voor alle personeelsleden die op de Europese binnenwateren werken. Een aanwijsregel waarbij van de vestigingsplaats van de exploitant wordt uitgegaan, vormt volgens het CASS de ideale basis voor een dergelijke uniforme aanwijsregel. Een document hierover is aan de Administratieve Commissie voor de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels van de Europese Commissie (CACSS) gericht, maar heeft geen gevolg gekregen. De sociale partners (EBU, ESO, ETF) blijven dit initiatief echter steunen en blijven nadenken over een andere manier om een dergelijke uniforme aanwijsregel in te voeren.

## 8. **INFORMATIE**

### **Lancering van een eigen website voor het observatorium voor de binnenvaart in Europa**

De CCR heeft in 2014 op [www.inland-navigation.org](http://www.inland-navigation.org) een Observatorium voor de binnenvaart in Europa ingericht. Dit Observatorium biedt, in een aantrekkelijke grafische vorm, nuttige informatie over de thema's innovatie, logistieke ketens, infrastructuur, veilig vervoer, bemanning, kwalificaties, regelgeving en duurzaamheid. Op deze wijze kunnen belanghebbende partijen aan de hand van interactieve kaarten informatie vinden over de vooruitgang bij de invoering van LNG of over opleidingsmogelijkheden in de binnenvaart. Dit Observatorium is echter sinds 2017 niet meer geüpdatet, met name door een gebrek aan middelen.

### **Vernieuwingen rond de marktobservatie voor de Europese binnenvaart**

Sinds begin 2016 is ook de Marktobservatie voor de Europese binnenvaart in een nieuw jasje gestoken. In samenwerking met de Europese Commissie publiceert de CCR op [www.inland-navigation-market.org](http://www.inland-navigation-market.org) vier rapporten per jaar. De nieuwe, digitale versie van de Marktobservatie biedt een intuïtieve en snelle toegang tot relevante informatie via computer, tablet of smartphone. Alle marktanalyses zijn beschikbaar in het Engels, Frans, Duits en Nederlands. Ook de lay-out en het format van de verschillende rapporten evolueren voortdurend, hetgeen de kwaliteit van de rapporten ten goede komt en ze voor zo veel mogelijk mensen toegankelijk maakt.

De CCR levert met deze permanente observatie en via het verstrekken van informatie over het economische prestatievermogen evenals de structurele en conjuncturele tendensen in de binnenvaart een belangrijke bijdrage aan de strategische besluitvorming van beleidsmakers, bedrijfsleven en overheidsdiensten.

Tussen 2016 en 2018 zijn het informatieaanbod van de CCR en de website [www.inland-navigation-market.org](http://www.inland-navigation-market.org) geoptimaliseerd om beter te beantwoorden aan de specifieke behoeften van publieke en private actoren evenals het grote publiek. De jaarverslagen van de Marktobservatie over 2017 en 2018 bevatten verschillende nieuwe thematische hoofdstukken over:

- in 2017, de werking en structuur van de binnenvaartmarkt en de economische voorwaarden voor de vergroening,
- in 2018, de nieuwe groeikansen voor de binnenvaart, zoals de stedelijke logistiek en biomassa.

In het kader van het tussentijdse rapport over de tenuitvoerlegging van het NAIADES II-programma heeft de CCR in 2018 ook een rapport van de Marktobservatie voor de Europese binnenvaart opgesteld over de periode 2014-2017, dat in september 2018 is gepubliceerd. Voor eind 2018 zal bovendien de laatste hand worden gelegd aan een rapport over multimodaliteit.

De CCR werkt nu ook nauwer samen met verschillende organisaties, in het bijzonder ESO en EBU, die regelmatig worden geraadpleegd bij het opstellen van de jaarrapporten en meewerken aan de kwaliteitsevaluatie van deze rapporten. Hetzelfde kan worden gezegd over de samenwerking met de partnerinstellingen, zoals de Europese Commissie, Eurostat, de nationale bureaus voor de statistiek en de rivierencommissies.

In de toekomst wil de CCR voor haar verschillende rapporten uit nog meer statistische bronnen putten en meer uiteenlopende onderwerpen behandelen. Daarnaast wil de CCR de geografische reikwijdte van het rapport, alsook haar lezerspubliek uitbreiden, om zo de Europese dimensie van de rapporten te blijven versterken.

\*\*\*