

PLENAIRE NAJAARSZITTING 2016 VAN DE CCR

Ref: CC/CP (16)09

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft op 8 december 2016 onder voorzitterschap van de heer Dürler, leider van de Zwitserse delegatie, de plenaire najaarszitting gehouden.

DE CENTRALE COMMISSIE ONDERSTREPT HAAR TOENEMEND ENGAGEMENT IN DIENST VAN DE EUROPESE BINNENVAART

De Centrale Commissie kan bogen op een rijke Rijnervaring en mag zich verheugen in de actieve aanwezigheid en deelname aan haar werkzaamheden van de nieuwe adjunct-directeur-generaal Mobiliteit en Vervoer bij de Europese Commissie, dhr. Matthew Baldwin, en van talrijke hooggeplaatste vertegenwoordigers van zowel de waarnemersorganisaties en -landen als de erkende non-gouvernementele organisaties. Zij heeft de gelegenheid van haar plenaire najaarszitting aangegrepen om de toenemende Europese dimensie van haar activiteiten te onderstrepen. De Centrale Commissie heeft al sinds jaren een samenwerkingsverband met de Europese Unie en begroet de recente intensivering van deze band ten gunste van de duurzame ontwikkeling van de Europese scheepvaart als geheel. In deze context heeft vooral de instelling - in 2015 - van de nieuwe governance tool CESNI (Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart) nadere vermelding gekregen. De Centrale Commissie heeft de perspectieven van de nieuwe versterking van haar partnerschap met de Europese Commissie op korte en middellange termijn begroet. Met deze laatste heeft zij opnieuw het belang benadrukt van concrete samenwerkingen met de andere hoofdrolspelers van de sector, zoals de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, de andere riviercommissies (Donau, Moezel en Sava), de ICBR (Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn) in Koblenz evenals de talrijke organisaties van het bedrijfsleven. De plenaire zitting heeft alle interveniërende partijen de gelegenheid geboden hun gemeenschappelijk engagement voor dergelijke samenwerkingen ten gunste van een steeds sterkere, duurzamere en veiligere Europese binnenvaart in herinnering te brengen, waarbij de bestaande praktijken zijn benadrukt en nieuwe oriëntaties en initiatieven voor de toekomst zijn voorgesteld. Alle deelnemers waren ingenomen met het platform dat de plenaire vergadering van 8 december heeft geboden voor een onbevooroordeelde en constructieve uitwisseling en zijn overeengekomen hun contacten en samenwerkingen voort te zetten op een nog regelmatigere basis.



BENOEMING VAN DHR. BRUNO GEORGES EN VERTREK VAN DHR. HANS VAN DER WERF

Dhr. Bruno Georges is in dienst getreden op 1 november jongstleden en heeft voor de eerste keer na zijn benoeming tot secretaris-generaal van de CCR voor de komende vier jaar, deelgenomen aan de plenaire vergadering van de CCR. Dhr. Georges is afkomstig uit het Belgische diplomatieke corps en bekleedde daar tot augustus van dit jaar de functie van permanente vertegenwoordiger van het Koninkrijk België bij de OVSE te Wenen. Tijdens zijn diplomatieke loopbaan heeft dhr. Georges ervaring opgedaan op diverse ambassades, alsmede bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken en de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de Europese Unie. Hij verheugt zich erop zijn competenties in het kader van de CCR in te kunnen zetten.

Dhr. Georges volgt dhr. Hans van der Werf op, wiens mandaat op 31 oktober jongstleden afliep. De plenaire zitting vormde voor de delegaties van de lidstaten, voor een groot aantal organisaties waar de CCR mee samenwerkt en vriendschappelijke banden mee onderhoudt, alsmede voor de leden van het secretariaat een gelegenheid om de voormalig secretaris-generaal te bedanken voor zijn inzet en betrokkenheid bij de CCR niet alleen in de laatste 4 jaar als secretaris-generaal, maar ook als plaatsvervangend secretaris-generaal in de daaraan voorafgaande 18 jaar.

PUBLICATIE VAN HET TUSSENTIJDSE VERSLAG VAN DE VISIE 2018

De CCR heeft overeenkomstig de oriëntaties van het Zwitserse voorzitterschap ter gelegenheid van deze plenaire zitting het tussentijdse verslag gepubliceerd over de uitvoering van de in het document "Visie 2018" vastgelegde doelstellingen. De Visie 2018 werd aangenomen in december 2013 en vormt een strategische routekaart voor de CCR op acht grote actiegebieden waar de positie van de binnenvaart moet worden versterkt, teneinde een duurzame ontwikkeling van de binnenvaart zowel ecologisch als op sociaal en economisch vlak te waarborgen. In nauwe samenwerking met de Europese Commissie en het actieprogramma NAIADES II hebben de CCR, het CDNI en het CASS vanaf december 2013 in dit kader samen met diverse, belangrijke Europese binnenvaartspelers een groot aantal activiteiten gelanceerd en gesteund. Dit verslag, dat bij dit persbericht gevoegd is, presenteert voor elk actiegebied de vooruitgang die geboekt is en de uitdagingen die er nog liggen tot het jaar 2018. Daarbij wordt ook gewezen op het feit dat alle bij de Visie 2018 betrokken partijen er uitdrukkelijk naar streven de weliswaar ambitieuze, maar desalniettemin haalbare doelstellingen te verwezenlijken.

ECONOMISCHE SITUATIE VAN DE EUROPESE BINNENVAART

In de eerste helft van 2016 werd de context waarbinnen de Europese binnenvaart zich afspeelt, gekenmerkt door een aan de ene kant over het algemeen vrij positieve groei in Europa, die te danken is aan de intracommunautaire handel, terwijl aan de andere kant de algemene teruggang in de mondiale economie de ontwikkeling nog steeds tempert. In de Eurozone wordt verwacht dat de economische groei in de loop van 2017 rond de 1 à 2% zal blijven liggen. De Rijnoversteden, die in de Europese binnenvaart een sleutelrol bekleden, zijn goed voor 84% van het Europese vervoer over water, terwijl de Donaustaten op hun beurt 15% voor hun rekening nemen.

De normaal gesproken sterke correlatie tussen de Europese industriële groei en de vervoersprestatie in de Europese binnenvaart werd in de tweede helft van 2015 als gevolg van een buitengewoon lang aanhoudende periode van laag water abrupt doorbroken. De lage waterstanden hebben met name de vraag in Duitsland sterk beïnvloed. Toen eind 2015 de waterstanden weer stegen, trok ook het vervoer over de Rijn begin 2016 weer aan, waarbij vrijwel hetzelfde niveau als in de eerste zes maanden van 2015 werd bereikt. In de eerste helft van 2016 lag het vervoersniveau 2,1% onder het niveau van het eerste semester van 2015. Het vervoer over de Donau had op zijn beurt in de eerste zes maanden van 2016 met een moeilijke situatie te kampen. Als gevolg van de buitengewoon slechte oogsten en de teruggang in het vervoer van granen en landbouwproducten, daalde het vervoer in vergelijking met 2015 over de Donau gemiddeld met 31%. Andere goederen toonden daarentegen een aanzienlijke toename in het vervoer over de Donau, zoals bijvoorbeeld metalen en aardolieproducten.

Het herstel van het vervoer over de Rijn verliep met verschillende snelheden, al naar gelang het marktsegment (droge lading, vloeibare bulkgoederen, containers). Het containervervoer nam na de laagwaterperiode een hoge vlucht, met een verhoging van 20% ten opzichte van eind 2015 en bereikte in het tweede kwartaal van 2016 met bijna 4 miljard TKM in Europa een recordhoogte qua vervoersprestatie. Het vervoer van droge lading is in de loop van de eerste zes maanden van 2016 weliswaar weer toegenomen, maar bereikte - gemeten over dezelfde periode - toch nog niet helemaal het vervoersniveau van 2015, terwijl vloeibare bulkgoederen, die bestemd zijn voor een meer dynamische industrietak en bovendien de wind in de rug hebben dankzij de lage aardolieprijzen, al naar een vervoersniveau klommen dat boven dat van 2015 ligt. De vervoersmarkt voor ijzererts en metaal speelt zich voor 2/3 onverminderd af op de Rijn, Moezel en Saar, maar hierbij gaat het om een marktsegment dat in dit gebied eerder stagnatie vertoont vanwege de zeer harde mondiale concurrentiestrijd in de staalnijverheid. Nederland is de Rijnoverstaat met de grootste groei in de eerste twee kwartalen van 2016 in vergelijking met 2015, hetgeen met name te danken is aan het containervervoer en vervoer van vloeibare bulkgoederen.

Op de lange termijn moeten structurele wijzigingen worden voorzien die een steeds groter aandeel van het containervervoer in de Europese binnenvaart

inhouden en moet tevens worden geanticipeerd op de gevolgen van de nieuwe Europese energiebeleidsmaatregelen, met name voor het vervoer van kolen en aardolieproducten.

Toen de waterstanden zich weer genormaliseerd hadden, liepen de vervoersprijzen in de eerste helft van 2016 weer terug om uiteindelijk uit te komen op een prijsniveau dat lager lag dan in de eerste helft van 2015. Ondanks een toename van het vervoer in Nederland, moet worden vastgesteld dat in de loop van de eerste zes maanden van 2016 de omzet in de binnenvaart terugliep.

De binnenvaart toonden in het eerste semester van 2016 een uiteenlopend beeld. Terwijl talrijke Rijn- en Donauhavens het vervoer in vergelijking met 2015 in de eerste helft van 2016 zagen dalen, heeft Duisburg, de belangrijkste binnenvaarthaven gemeten naar goederenhoeveelheid, een verhoging van bijna 3% van het vervoer over water weten te behalen.

Een meer gedetailleerd beeld van de economische situatie van de binnenvaart in Europa zal te vinden zijn in de volgende publicatie van de "marktobservatie" die naar verwachting januari 2017 zal verschijnen.

ACTUALISATIE VAN DE BEMANNINGSVOORSCHRIFTEN EN NAUWE SAMENWERKING TUSSEN DE CCR EN DE SOCIALE PARTNERS

De CCR is in nauw overleg met de sociale partners overgegaan tot een actualisatie van haar bemanningsvoorschriften. Het behoud van een hoog veiligheidsniveau op de Rijn stond daarbij voorop. Vakbonden en werkgevers hebben voorgesteld om de opleiding voor de binnenvaart aantrekkelijker te maken door toe te staan dat leerlingen die een opleiding aan een schippersschool volgen voor een bepaalde periode als zij naar school gaan, vrijgesteld kunnen worden van hun werk aan boord. Verder werden de eisen voor dagtochtschepen als zij chartervaarten uitvoeren in bepaalde opzichten verlicht, terwijl voor grote samenstellen met meer dan vier duwbakken de verouderde beroepskwalificatie van "matroos-motordrijver" is komen te vervallen.

De voorstellen van de sociale partners die tot doel hebben de wisseling en de herhaling van een exploitatiewijze te vereenvoudigen, zullen door de CCR worden onderzocht zodra de desbetreffende voorstellen in onderling overleg door de werkgevers en werknemers opnieuw bewerkt zijn.

Op lange termijn moet in nauwe samenwerking met de Europese Commissie en de sociale partners een fundamentele bezinning plaatsvinden over de modernisering van de bemanningsvoorschriften. Het voornemen van de sociale partners om een breed opgezette studie uit te voeren naar de gevolgen van de technologische vooruitgang voor de werkbelasting in de binnenvaart en naar de hiermee samenhangende uitdagingen, wordt uitdrukkelijk door de CCR begroet en gesteund.

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 (16)09

ACTUALISATIE VAN DE BEMANNINGSVOORSCHRIFTEN EN NAUWE SAMENWERKING TUSSEN DE CCR EN DE SOCIALE PARTNERS

De CCR is in nauw overleg met de sociale partners overgegaan tot een actualisatie van haar bemanningsvoorschriften. Het behoud van een hoog veiligheidsniveau op de Rijn stond daarbij voorop. Het door de plenaire vergadering aangenomen besluit ter wijziging van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) komt tegemoet aan de vier gezamenlijke verzoeken van werkgevers en vakbonden. Door dit besluit, dat van kracht zal worden op 1 december 2017, wordt voor een groot deel concreet invulling gegeven aan de conclusies van de rondetafelbijeenkomst van november 2014 met betrekking tot maatregelen op korte termijn.

In het Reglement zullen de volgende wijzigingen worden aangebracht :

1. In de bemanningstabellen zal meer rekening worden gehouden met personen in opleiding. Afgezien van de huidige vrijstellingen hoeven leerlingen in de tijd dat zij in het kader van hun opleiding naar een schippersschool gaan, aan boord niet meer vervangen te worden als er een tweede leerling aan boord is. Deze uitzondering is maximaal drie maanden per jaar van kracht tijdens het bezoek aan een schippersschool.
2. De hoogste groep in de bemanningstabel, die tot nu toe gold voor het varen met een duwboot en met meer dan vier duwbakken, zal komen te vervallen.
3. De minimumbemanning van dagtochtschepen die een charterreis afleggen zal voortaan worden bepaald in functie van het aantal personen dat zich daadwerkelijk aan boord bevindt (in plaats van aan de hand van het maximaal aantal toegelaten passagiers), hetgeen een verlichting vormt voor de passagiersvaart. De bemanning van de desbetreffende schepen zal worden bepaald overeenkomstig het aantal dat één groep lager in de bemanningstabel is voorgeschreven.
4. De verouderde beroepskwalificatie "matroos-motordrijver" komt te vervallen. In de bemanningstabellen wordt de matroos-motordrijver vervangen door een volmatroos en daar waar al een volmatroos voorgeschreven is, door een extra matroos.

Er zal nog aanvullend overleg moeten worden gevoerd om vast te stellen in hoeverre en, indien tot wijziging besloten wordt, op welke wijze bij een wijziging en herhaling van de exploitatiewijze op korte termijn tot een verdere verlichting van de voorschriften in het RSP kan worden overgegaan.

In nauw overleg met de Europese Commissie en de sociale partners wordt een meer fundamentele modernisering van de bemanningsvoorschriften op langere termijn in overweging genomen. Het project van de sociale partners om onderzoek te doen naar de gevolgen van de technologische vooruitgang voor de arbeidsbelasting in de binnenvaart alsmede de uitdagingen die daaruit voortvloeien, wordt

uitdrukkelijk begroet en aangemoedigd.

Voortaan zal het toegelaten zijn om ook stroomafwaarts van Bazel met een "Hochrheinpatent" te varen.

Om stroomopwaarts vanaf de "Mittlere Rheinbrücke" in Bazel te mogen varen, is een Hochrheinpatent vereist, waarmee kan worden aangetoond dat men voor het bevaren van dit riviergedeelte over de nodige nautische kennis beschikt. Personen die echter als eerste patent een dergelijk Hochrheinpatent hebben verkregen – en dat is vaak het geval – mogen voortaan ook varen op de Rijn tussen Bazel en de sluis van Iffezheim, alsook in Nederland. Het Hochrheinpatent is inhoudelijk gezien qua eisen tegenwoordig vergelijkbaar met wat aan vaardigheden vereist is voor het Rijnpatent.

Voor het riviergedeelte tussen de sluis van Iffezheim en de Duits-Nederlandse grens is naast een Rijnpatent of een als gelijkwaardig erkend vaarbewijs net als voor andere gedeelten van de Rijn een bewijs van kennis van riviergedeelten vereist. Bijlage D5 bij het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn zal in deze zin worden aangepast en op de website van de CCR worden gepubliceerd. De CCR heeft tijdens de plenaire zitting eveneens kennis genomen van een aantal aanpassingen in de lijst van bevoegde autoriteiten en erkende opleidingscentra. Daarbij gaat het om wijzigingen die daarin sinds de vorige plenaire zitting zijn aangebracht door de daarvoor binnen de CCR bevoegde organen. De genoemde lijst kan in elektronische vorm op de website worden geraadpleegd.

DE CCR ZORGT ERVOOR DAT DE RIJN IN DE TOEKOMST GOED BEVAARBAAR BLIJFT

De CCR heeft tijdens de plenaire zitting op 8 december in Straatsburg in het licht van het gevoerde overleg besloten hoe de CCR in de toekomst kan blijven bijdragen aan de goede bevaarbaarheid van de Rijn, haar lidstaten kan bijstaan bij de verbetering van de binnenvaartinfrastructuur en de scheepvaart sneller en uitgebreider kan informeren over eventuele beperkingen bij infrastructuurwerkzaamheden. Dit alles om een bijdrage te leveren aan een verhoging van de concurrentiekracht en duurzaamheid van de binnenvaart.

Hiervoor werd de door het Comité Infrastructuur en milieu redactioneel herziene „Procedure voor het bepalen van voorwaarden en verplichtingen voor bouwwerken aan de Rijn in het kader van de CCR“ door de plenaire vergadering aangenomen. In het kader van deze procedure kan tevens gebruik worden gemaakt van het eveneens geactualiseerde document "Minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn", dat de plenaire vergadering ter kennisname werd voorgelegd. Deze procedures en minimumeisen, die in het jarenlange werk van het genoemde comité zeer waardevol gebleken zijn, vormen een standaard van de CCR voor de planning en uitvoering van infrastructuurmaatregelen langs en aan de Rijn. Zij

vormen bovendien dankzij de transparante en heldere procedurele stappen een leidraad voor de lidstaten, die elk jaar veel investeren in de planning en uitvoering van infrastructuurmaatregelen.

Aan de hand van het voorbeeld van de vervanging van de brug over de sluis bij Gamsheim, een bouwproject dat nu door de CCR werd goedgekeurd, kan het samenspel tussen deze procedure en de minimumeisen aan de ene kant en de werkzaamheden in het comité en de daarbij horende werkgroep voor Infrastructuur en Milieu aan de andere kant duidelijk worden gemaakt.

Op de najaarszitting van de werkgroep heeft de Franse delegatie een overzicht voorgelegd met de belangrijkste aspecten die bij de vervanging van de brug over de sluis bij Gamsheim een rol spelen.

Aan de hand van deze informatie en bouwtekeningen heeft de Franse delegatie tijdens de vergadering de werkgroep laten zien welke bouwwerkzaamheden verricht moeten worden en welke beperkingen dit voor de scheepvaart zal opleveren. De deskundigen van de delegaties en aanwezige vertegenwoordigers van het bedrijfsleven hebben de informatie ter kennis genomen, de bouwmaatregel onderzocht en op grond daarvan de conclusie getrokken dat de bouwwerkzaamheden, onder de door de Franse delegatie toegezegde voorwaarden, geen ernstige consequenties voor de scheepvaart zullen hebben. Het verslag van de werkgroep werd vervolgens in het najaar voorgelegd aan het Comité voor Infrastructuur en Milieu, dat op zijn beurt met de maatregel instemde en dit voor een formeel besluit aan de plenaire vergadering heeft voorgelegd.

Ook het besluit voor het „Buiten bedrijf zetten van afzonderlijke kolken van de sluisen in de Boven-Rijn voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden“ is gebaseerd op de genoemde standaard van het Comité voor Infrastructuur en Milieu. Na de afronding van bouwwerkzaamheden worden de ervaringen die zijn opgedaan besproken tijdens bijeenkomsten die twee maal per jaar georganiseerd worden. Tijdens deze vergaderingen worden ook de stilleggingen van de sluisen voor het komende jaar tussen exploitanten en bedrijfsleven afgestemd. Het in overleg vastgelegde programma voor het buiten bedrijf stellen van de sluisen wordt eveneens voorgelegd aan het Comité voor Infrastructuur en Milieu, dat van zijn kant onderzoekt of er sprake is van belemmeringen voor de scheepvaart en of er mogelijkheden zijn de werkzaamheden sneller uit te voeren. Vervolgens wordt het programma voorgelegd aan de plenaire vergadering ter kennisname en aan het scheepvaartbedrijfsleven dat op deze wijze in een vroeg stadium geïnformeerd wordt.

De CCR begroet uitdrukkelijk de coördinatie bij de tenuitvoerlegging van onderhoudswerkzaamheden aan de sluisen, waarbij er steeds naar gestreefd wordt de scheepvaart zo min mogelijk te belemmeren door met het oog op een concurrentiekrachtige en duurzame binnenvaart de tijd waarin onderhoudswerkzaamheden plaatsvinden, zo kort mogelijk te houden.

NIEUWE INFORMATIE OVER DE ONDERHOUDSWERKZAAMHEDEN AAN DE SLUIZEN IN DE BOVEN-RIJN

De Franse delegatie heeft geïnformeerd over de geplande onderhoudswerkzaamheden, met name aan de sluisen van Rhinau, Fessenheim en Kembs. De werkzaamheden aan de sluis van Rhinau hebben vertraging opgelopen door onvoorziene technische moeilijkheden, waardoor ook de afronding van de werkzaamheden bij Fessenheim en Kembs nadelig is beïnvloed.

De Franse delegatie zal zo spoedig mogelijk de betrokken partijen informeren over de wijzigingen van de voorziene data van de onderbrekingen voor 2016 en 2017, die tevens onderwerp zullen uitmaken van een verduidelijking en een afstemming tijdens een vergadering in het begin van 2017.

TUSSENTIJD'S VERSLAG

December 2016

2018
vision 

OVERZICHT

VOORWOORD	5
1. Veiligheid en betrouwbaarheid	7
2. Beroepsopleiding en -kwalificatie	11
3. Brandstofgerbruik en uitstoot van broeikasgassen	15
4. Emissie van verontreinigende stoffen in de atmosfeer en het water	17
5. Veranderende randvoorwaarden ten aanzien van het milieu	21
6. Logistieke ketens	23
7. Handhaving van sociale randvoorwaarden	25
8. Informatie	27

VOORWOORD



MILIEU

SAMENLEVING

ECONOMIE

Toen de Visie 2018 tijdens het congres in december 2013 werd aangenomen, heeft de CCR voor een periode van vijf jaar ambitieuze, maar realistische doelstellingen vastgelegd om een bijdrage te leveren aan de duurzame ontwikkeling van de binnenvaart op ecologisch, sociaal en economisch vlak.

De uitvoering van de doelstellingen van de Visie 2018 stond sinds december 2013 onder een goed gesternte. De ondertekening van de akkoorden op de Conferentie van Parijs in december 2015 door de Verenigde Naties (COP21) heeft alle initiatieven ter bevordering van een verantwoordelijke omgang met de resources en de duurzame ontwikkeling van de mondiale economie op de voorgrond geplaatst. De belangrijkste partners van de CCR hebben op hun beurt in deze periode bindende sociale en milieudoelstellingen vastgelegd voor het behoud van de milieuvriendelijkheid en concurrentiekracht van de binnenvaartsector, waar de gehele sector zich achter kan scharen.

Na twee en een half jaar werken aan de realisatie van deze doelstellingen is het daarom belangrijk om een pas op de plaats te maken en balans op te maken. Dit tussentijdse verslag laat zien welke activiteiten voor de Visie 2018 werden gerealiseerd, terwijl er echter ook een aantal gebieden worden geïdentificeerd waar de verwezenlijking complexer is en wellicht aanpassingen nodig zullen zijn om de resultaten voor 2018 te optimaliseren. **Dit verslag versterkt op deze wijze de wil van de bij de Visie 2018 betrokken partijen om de doelstellingen, die weliswaar ambitieus, maar haalbaar zijn, te realiseren.**

Het onderhavige verslag beschrijft de afgeronde of lopende activiteiten alsmede de internationale overeenkomsten die los staan van het CDNI en CASS sinds december 2013 op de 8 hoofdgebieden van de Visie 2018. Er wordt op gewezen dat er thans nog gewerkt wordt aan een aantal andere acties of dat sommige tijdelijk werden opgeschort.



Veiligheid en betrouwbaarheid

“

In het jaar 2018 zou de positie van de binnenvaart als veilige vervoersdrager geconsolideerd moeten zijn en de betrouwbaarheid van de dienstverlening in lijn met de eisen die op de markt gesteld worden, verhoogd moeten zijn.

”

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.

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 besloten om in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven (EBU, ESO) en AQUAPOL, een guide of good practices te publiceren over de stabiliteit van containerschepen, waar het bedrijfsleven een voorstel voor uitgewerkt heeft. De rondetafelbijeenkomst in Bonn in 2013 heeft aangetoond dat er in het bedrijfsleven diverse good practices 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 onderbrekingen kunnen leiden. De ontwerp tekst voor deze guide of good practices wordt momenteel in details besproken door de werkgroepen van de CCR en zou in 2017 beschikbaar moeten komen.

VERPLICHTE UITRUSTING MET INLAND AIS EN MET EEN VISUALISERINGSSYSTEEM VOOR ELEKTRONISCHE KAARTEN

De CCR heeft artikel 4.07 van het Rijnvaartpolitierglement gewijzigd, waardoor de uitrusting met Inland AIS en Inland ECDIS in informatiemodus (of een vergelijkbaar visualiseringssysteem) verplicht wordt gesteld voor bepaalde typen schepen vanaf 1 december 2014. 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

Wat de RIS betreft, heeft de CCR artikel 12.01 van het RPR met betrekking tot de meldplicht gewijzigd en deze nieuwe versie is van kracht geworden op 1 december 2015. Voorzien is met name een uitbreiding van de plicht tot elektronisch melden 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. 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, heeft de CCR besloten deze verplichting vanaf 1 december van dit jaar uit te breiden tot alle schepen en samenstellen die containers vervoeren. Afgezien van de schepen die containers vervoeren, werkt de CCR ook aan een uitbreiding van de plicht tot elektronisch melden voor tankschepen.





Beroepsopleiding en -kwalificatie

“

In het jaar 2018 is het de bedoeling dat de binnenvaart over een arbeidsmarkt beschikt die de groeiende vraag aan goed gekwalificeerd personeel en op langere termijn de herbezetting van arbeidsplaatsen in verband met pensionering zal kunnen dekken.

”

EEN CONGRES OVER DE MODERNISATIE VAN OPLEIDINGEN, BEROEPSKWALIFICATIES EN DE ATTRACTIVITEIT VAN BINNENVAARTBEROEPEN

De Centrale Commissie onderneemt al verschillende jaren stappen 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.

WEDERZIJDSE ERKENNING VAN BEROEPSKWALIFICATIES DOOR ZEVEN LANDEN DIE GEEN LID ZIJN VAN DE CCR

De CCR werkt volledig vanuit een Europees perspectief en is overgegaan tot de wederzijdse erkenning van de beroepskwalificaties van de CCR-lidstaten en zeven niet-lidstaten. De CCR heeft eveneens vaarbewijzen, vaartijden en dienstboekjes erkend en meer recentelijk ook beroepsopleidingen en vaartijdenboeken.

MODERNISATIE VAN DE REGELGEVING MET BETREKKING TOT VAARSIMULATOREN, LNG, LICHAAMELIJKE EN GEESTELIJKE GESCHIKTHEID EN COMPETENTIETABELLEN

De CCR heeft bovendien belangrijke voorbereidende werkzaamheden verricht met het oog op de modernisering van de regelgeving met betrekking tot in het bijzonder de vaarsimulators, LNG (Besluit 2015-I-7), de lichamelijke en geestelijke geschiktheid en de competentietabellen. De aanvullende opleiding voor de bemanning aan boord van een schip dat op LNG vaart, is dan ook gericht op een scholing en toetsing van vaardigheden en omvat een theoretisch en praktijkgedeelte, alsook een examen.

Deze werkzaamheden zullen ook hun beslag krijgen in de regelgeving van de Europese Unie. Op 18 februari 2016 heeft de Europese Commissie namelijk haar voorstel voor een richtlijn betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de Richtlijnen 96/50/EG en 91/672/EEG gepubliceerd. Dit voorstel werd aan de Raad van ministers van Vervoer voorgelegd en de Raad heeft op 7 juni 2016 een algemene oriëntatie aangenomen.

De standaarden met betrekking tot de beroepskwalificaties zullen voortaan in het Comité CESNI worden opgesteld, waar de knowhow van de CCR en de betrokken EU-lidstaten wordt gebundeld.



ORGANISATIE VAN EEN RONDETAFELBIJEENKOMST OVER DE MODERNISATIE VAN DE BEMANNINGSVOORSCHRIFTEN

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.

NIEUWE ONTWIKKELINGEN OP HET VLAK VAN DE 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, met steun van het Comité 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 zullen in het regionale deel van het Handboek voor de radiocommunicatie worden opgenomen, ter vervanging van de reeds in paragraaf vier van het Handboek bestaande volzinnen.





Brandstofgerbruik en uitstoot van broeikasgassen

De CCR is voornemens zich toe te leggen op het vaststellen van doelen op lange termijn en een afgestemde aanpak voor het verminderen van het brandstofverbruik en de uitstoot van broeikasgassen, en zal dit op het werkprogramma voorzien.

“

In het jaar 2018 zal de binnenvaart door een geringer brandstofverbruik en afgenomen emissies van broeikasgassen naar verwachting in nog hogere mate bijdragen aan maatregelen tegen de klimaatverandering.

”



Emissie van verontreinigende stoffen in de atmosfeer en het water

“

In het jaar 2018 zal de binnenvaart door verder afgenomen emissies van schadelijke stoffen afkomstig van de voorstuwingsinstallatie en door een verbeterde omgang met ladingrestanten in versterkte mate hebben bijgedragen aan een betere kwaliteit van water en lucht.

”

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. 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.

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 (NRMM), 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 verordening door de Europese Unie¹ zal de CCR onderzoeken hoe zij haar regelgevend kader moet aanpassen.

¹ Verordening (EU) 2016/1628 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 inzake voorschriften met betrekking tot emissiegrenswaarden voor verontreinigende gassen en deeltjes en typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde interne verbrandingsmotoren, tot wijziging van Verordeningen (EU) nr. 1024/2012 en (EU) nr. 167/2013, en tot wijziging en intrekking van Richtlijn 97/68/EG is op 16 september 2016 gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie.



VOORSTEL VAN HET CDNI OVER DE ONGANG MET GASVORMIGE RESTANTEN VAN VLOEIBARE LADING

Afgezien van het voorafgaande, heeft de CVP een eerste, volledige ontwerp tekst afgerond met internationaal afgestemde voorschriften voor de omgang met gasvormige restanten van vloeibare lading. In de periode van 15 juli tot 15 september 2016 voert de CVP over deze ontwerp tekst een openbare raadpleging door. De ontwerp tekst is beschikbaar op de internet website www.cdni-iwt.org. Het is de bedoeling om na deze raadpleging de nieuwe voorschriften binnen afzienbare termijn in het CDNI-Verdrag op te nemen. De delegaties hebben samen met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven afgelopen drie-en-een-half jaar intensief aan deze ontwerp tekst gewerkt. Voorzien is om de voorschriften te integreren in Deel B ("Afval van de lading"). De voorschriften zijn dan ook op dezelfde leest geschoeid, met name als het gaat om de verdeling van de verantwoordelijkheden en het principe van "de vervuiler betaalt", waarbij echter rekening wordt gehouden met de bijzondere kenmerken van de tankvaart. Het doel is om rekening houdend met de internationale randvoorwaarden van het ADN en de geldende rechtsvoorschriften van de Europese Unie (VOS-richtlijn) door middel van voor de scheepvaart passende procedés het ontgassen van ongewenste stoffen, met name kankerverwekkende, mutagene, reprotoxische en stank verspreidende stoffen op internationaal niveau te vermijden of daar een gerichte verwijdering voor mogelijk te maken. Daartoe worden de stoffen in Aanhangsel VI, "Ontgassingsstandaarden" in drie groepen ingedeeld. Over de termijnen voor de geleidelijke invoering is het overleg nog niet afgerond.





Veranderende randvoorwaarden ten aanzien van het milieu

“

In het jaar 2018 zouden de infrastructurele en operationele randvoorwaarden zodanig verbeterd moeten zijn dat binnenvaart en vaarweg de betrouwbaarheid en het prestatievermogen ook bij in de toekomst noodzakelijke aanpassingen binnen het stelsel van milieueisen kunnen verzekeren.

”

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



Logistieke ketens

“

In het jaar 2018 is het de bedoeling dat de binnenvaart door het benutten van de transportcorridors waarin vaarwegen zijn opgenomen, een sterkere positie in de logistieke ketens van zowel het achterlandverkeer als van de continentale stromen zal innemen.

”

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-Europese 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. In maart 2016 heeft de CCR een rondetafel georganiseerd over de toekomst van de binnenvaart in de Rijn-Alpen-corridor. 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 is voornemens op basis van haar actieplan en in samenspraak met haar partners in de toekomst impulsen te geven voor verdere initiatieven, zodat het vervoer per binnenschip tegen 2018 zo goed mogelijk geïntegreerd wordt in multimodale logistieke ketens. Daarbij zal speciale aandacht besteed worden aan de vereisten en behoeften van de logistiek ten aanzien van de beschikbaarheid van de waterweginfrastructuur en het gebruik van informatiediensten voor de binnenvaart (RIS) voor logistieke doeleinden. Daarnaast zal de CCR in haar hoedanigheid van internationaal platform 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.



Handhaving van sociale randvoorwaarden

“

In het jaar 2018 zou een betere handhaving van de sociale randvoorwaarden merkbaar moeten kunnen bijdragen tot de aantrekkelijkheid van de binnenvaartberoepen.

”

AANBEVELING MET BETREKKING TOT DE AFGIFTE VAN EEN 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 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. Sinds de toepassing van de nieuwe Verordening (EG) 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 (EG) 883/2004 vanaf 1 april 2012 toe te passen en is ook partij bij de Uitzonderingsovereenkomst geworden. Volgens deze overeenkomst wordt in functie van de exploitant bepaald welke socialezekerheidswetgeving van toepassing is. Daarom is het belangrijk dat fraudemogelijkheden op dit gebied worden tegengegaan.

PLEIDOOI VAN HET CASS VOOR DE INVOERING VAN ÉÉN AANWIJSREGEL VOOR AANSLUITING BIJ EEN SOCIAALZEKERHEIDSTELSEL

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 gericht. De sociale partners (EBU, ESO, ETF) steunen dit initiatief.



Informatie

“

In het jaar 2018 wordt verwacht dat de binnenvaart zich voordeel zal kunnen doen met een ruimere beschikbaarheid van doelgerichte en betrouwbare informatie met betrekking tot alles wat samenhangt met het vervoer over water.

”

LANCERING VAN EEN EIGEN WEBSITE VOOR HET OBSERVATORIUM VOOR DE BINNENVAART IN EUROPA

De CCR heeft in 2014 op 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, 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.

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 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. 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 beleidmakers, bedrijfsleven en overheidsdiensten.

De CCR is voornemens tegen 2018 haar informatieaanbod te optimaliseren uitgaande van de specifieke behoeften van publieke en private actoren evenals de overheid in de brede zin van het woord en overweegt te dien einde de samenwerking met partnerinstellingen te intensiveren.

Voor een duurzame
binnenvaart.